Verslag buurtgesprek 12 april 2022
Toekomstige inrichting Herengracht 1-103

Aanwezigen

Bewoners en ondernemers:	circa 45 personen
Gemeente Amsterdam:	Machteld Ligtvoet – voorzitter
	Elise Kuijper – omgevingsmanager project Herengracht
	Bas Wouwenaar – adviseur beleidsrealisatie
	Matthijs Scheffer – adviseur beleidsrealisatie
	Rinke Oostra - gebiedsmakelaar
Locatie:	Basisschool De Burght

Opening en introductie
Machteld Ligtvoet opent de vergadering. Het doel van deze avond is een open uitwisseling van gedachten over het al dan niet autoluwer en/of parkeervrij inrichten van de Herengracht.

Project kademuurvernieuwing
Elise schetst het proces tot nu toe. In 2019 is een ontwerp vastgesteld met een trottoir langs de panden, een rijweg voor auto's en fietsen en een strook met 23 (langs-)parkeerplaatsen en bomen langs het water. Lange tijd is er vanwege de slechte staat van de kade een tijdelijke autovrije situatie geweest. Verschillende bewoners hebben gevraagd of de toekomstige inrichting ook meer autoluw en/of parkeervrij kan blijven.

Buurtpeiling
Bas geeft aan dat hij bezig is met een gebiedsgerichte aanpak voor de westelijke grachtengordel (ten noorden van de Raadhuisstraat) in opdracht van de gebiedsmanager van het stadsdeel. Het doel van de aanpak is om na te denken over de toekomstige inrichting en gebruik van het gebied. Deze aanpak maakt deel uit van de Aanpak Binnenstad. Er is een klankbordgroep met vertegenwoordigers uit de verschillende, bij de gemeente bekende, bewonerscomités. Met de klankbordgroep worden (verkeerskundige) knelpunten besproken, wordt nagedacht over de toekomst en over de vraag hoe de buurt beter kan worden betrokken bij de verschillende ontwikkelingen in het gebied. Ook Bas heeft vragen uit de buurt ontvangen of de Herengracht wellicht autoluwer of parkeervrij kan worden ingericht.

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum heeft gevraagd om een buurtpeiling uit te voeren naar een autoluwere of parkeervrije gracht. In de omgeving van het project is een uitnodiging voor deze avond rondgegaan. In dit gebied wordt nu ook de buurtpeiling gehouden. Verschillende bewoners geven aan dat het verspreidingsgebied te beperkt is: hierdoor valt de stemming wellicht teveel uit in het voordeel van de parkeervrije gracht. Terwijl de negatieve effecten op de parkeerdruk zich kunnen uitstrekken tot buiten het gebied van de buurtpeiling. Bas geeft aan dat het begrenzen van het verspreidingsgebied een dilemma is. Het gaat om het inventariseren van de belangen van de direct belanghebbenden, maar de effecten van een parkeervrije gracht kunnen inderdaad merkbaar zijn buiten het verspreidingsgebied. Mensen buiten het verspreidingsgebied kunnen ook gebruik maken van de mogelijkheid om per e-mail te reageren, bijvoorbeeld als zij van buurtgenoten over de buurtpeiling horen.

De buurtpeiling is vanaf 13 april bereikbaar via de website van het project Herengracht 1-103: https://www.amsterdam.nl/projecten/kademuren/maatregelen/herengracht-1-103/. Binnen het verspreidingsgebied wordt huis-aan-huis een flyer verspreid met een uitnodiging om de digitale peiling in te vullen.

Vervolgproces
De opbrengst van dit buurtgesprek en de buurtpeiling worden gebruikt om advies uit te brengen aan het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum. Het dagelijks bestuur is het bevoegd gezag om al dan niet het huidige ontwerp, zoals in 2019 vastgesteld, te herzien.

Het is de bedoeling dat de stadsdeelcommissie in mei (10 mei en eventueel 24 mei) vergadert over de resultaten van het buurtgesprek en de buurtpeiling. De stadsdeelcommissie adviseert het dagelijks bestuur. Als het dagelijks bestuur beslist om verder te gaan met een alternatief autoluw, parkeervrij ontwerp wordt een nieuw Voorlopig Ontwerp (V.O.) opgesteld. Het V.O. zal dan wederom aan de buurt worden gepresenteerd om de meningen en belangen in kaart te brengen. Het V.O. én de reacties uit de buurt worden tenslotte voorgelegd aan de stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur dat uiteindelijk beslist over de toekomstige inrichting van de Herengracht.

Gesprekstafels
Er zijn drie tafels waar deze avond wordt doorgepraat over drie vragen:

Tafel 1: Beleving tijdelijke autovrije situatie?
Tafel 2: Wat is een leefbare gracht?
Tafel 3: Parkeerdruk en verkeer?

De aanwezigen kunnen zelf kiezen naar welke tafel(s) zij gaan. In gesprek of door het schrijven van 'geeltjes' kunnen de reacties en ideeën worden verzameld. De gespreksleiders (resp. Rinke Oostra, Matthijs Scheffer en Bas Wouwenaar) geven bij de plenaire afsluiting een korte terugkoppeling van de opbrengst van het gesprek per tafel. Van de opbrengst wordt puntsgewijs verslag gemaakt (zie bijlagen bij dit verslag).

Afsluiting
Machteld dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en inbreng. Er gaat een lijst rond, waarop aanwezigen hun naam en emailadres kunnen achterlaten. Mensen die dit doen, worden naast de reguliere wijzen (bewonersbrieven en website) ook per email geïnformeerd over het vervolg.

Samenvatting gesprekstafel 1: **Beleving tijdelijke autovrije situatie?**

Algemene weergave gesprek:

Er waren niet alleen positieve ervaringen van de langdurige, autovrije situatie op de Herengracht. Veel bewoners hebben ook overlast ervaren. De positieve ervaringen kwamen in het gesprek wat later naar voren. Behalve de ervaringen van deze tijdelijke situatie, ging het gesprek ook over het verkeer en het parkeren.

Samenvatting van de 'geeltjes'

Leefbaarheid

- Autoluw kan voor meer overlast en drukte zorgen
- Kinderen hebben meer ruimte om te spelen op straat
- Positieve ervaring: één niveau zonder stoep, geen geparkeerde auto's
- Mijn kind voelt zich veiliger om op de autovrije gracht te fietsen
- De autoluwe ruimte wordt door toeristen in beslag genomen, meeste bewoners gaan niet tussen de toeristen zitten
- Bewoners zullen terrasmeubilair op straat zetten (en dat is onwenselijk)
- Een autoluwe gracht zorgt voor geluidsoverlast (muziek) zonder eindtijd
- Toename zwerfafval als er meer mensen op straat verblijven
- Wie gaat het extra groen onderhouden?
- Autovrije gracht is heel prettig, maar bestemmingsverkeer moet wel doorgang krijgen
- Autovrijer is niet rustiger en zorgt voor overlast en andere drukte
- Teveel 'party' zorgt voor overlast: feesten, coffeeshops, afval
- Een alcoholverbod is wenselijk, maar waarschijnlijk onhaalbaar
- We wennen aan auto-/parkeerluw
- Bewoners verlaten de stad en de cohesie in de buurt verdwijnt

Verkeer

- Snelle fietsen en scooters zorgen voor onveiligheid van voetgangers
- Zorg voor een efficientere verkeersafwikkeling
- Gevolg autovrije situatie: bezorgers, taxi's en vrienden kunnen niet meer langs komen
- Weren van doorgaand verkeer is een randvoorwaarde om het positieve effect van parkeervrij te ervaren

Parkeren

- Parkeren alleen voor vergunninghouders
- Voer ook 's nachts betaald parkeren in
- Deelauto's zorgen voor minder geparkeerde auto's op straat
- Toeristen buiten de stad laten parkeren i.c.m. openbaar vervoer naar het centrum

Logistiek en bouwverkeer

- Aannemers zorgen voor veel overlast
- Pakketbezorging zorgt voor veel verkeer en overlast

Overige

- Als we hier voor kiezen is het geen pilot, maar dan zitten we eraan vast
- Wat is het milieu effect van een autoluwe straat of wijk?

Samenvatting gesprekstafel 2: **Wat is een leefbare gracht?**

Algemene weergave gesprek:

De toon van het gesprek was in eerste instantie scherp en ging over de nadelen van een parkeervrije gracht en de negatieve effecten van verkeer op de leefbaarheid. Daarna was er meer ruimte voor de positieve kanten van een parkeervrije gracht en inhoudelijke suggesties voor de toekomstige inrichting.

Samenvatting van de 'geeltjes'

Leefbaarheid

- Geen bankjes plaatsen, die zorgen voor overlast
- Geen stoelen, tafels, bankjes, etcetera. De gracht moet leeg blijven.
- Buiten zitten is heerlijk, maar de stoel moet wel weer mee naar binnen
- Het is fijn om buiten te kunnen wandelen
- Als je klein woont, is verblijven in de openbare ruimte belangrijk
- Een buurtborrel is belangrijk
- Hondenpoep is erg hinderlijk
- Vrij zicht op het water is prettig
- Vanaf het water kijk je naar de grachtenpanden in plaats van geparkeerde auto's
- Vergroening is nodig tegen hittestress
- Geveltuintjes zijn wenselijk, mits goed verzorgd

Verkeer

- Niet autovrij inrichten, straat moet bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer
- Minder auto's, fietsen en scooters is wenselijk
- Sluipverkeer (doorgaand verkeer) is slecht voor de leefbaarheid

Parkeren

- Parkeren op maximaal 10 minuten lopen is nog leefbaar

Logistiek en bouwverkeer

- Vervoer over water verhoogt de leefbaarheid

Overige

- Gekapte bomen moeten worden teruggeplant
- Een buurthub met sociale functie is belangrijk
- De afvalinzameling moet goed zijn
  Handhaving moet echt omhoog, vooral op zwaar (bouw-)verkeer

Samenvatting gesprekstafel 3: **Parkeerdruk en verkeer?**

Algemene weergave gesprek:

Veel mensen ervaren veel overlast van het verkeer in de wijk en door de hoge parkeerdruk. Hoewel in het gesprek veel mensen wel iets zien in een autoluwe of parkeervrije gracht, is er ook de zorg dat de druk van verkeer en parkeren alleen maar toenemen. Aan de gesprekstafel is er geen consensus over de volgorde van ontwikkelingen: sommigen vinden en parkeervrije gracht een goede ontwikkeling en verwachten dat andere oplossingen voor een meer leefbare wijk zullen volgen. Andere aanwezigen vinden dat er eerst iets gedaan moet worden aan de overlast die wordt ervaren.

Samenvatting van de 'geeltjes'

Verkeer

- Maak de hele stad autoluw (auto's buiten de stad houden)
- Maak het gebied alleen toegankelijk voor vergunninghouders (en hun bezoekers), bijvoorbeeld door kentekenherkenning
- Tegengaan doorgaand verkeer (bijvoorbeeld door paaltjes / vezips / verlagen snelheid)
- Als er te weinig parkeerplaatsen zijn, neemt de drukte toe
- Auto's van toeristen weren uit de binnenstad
- Zorgen voor minder overlast en gevaarlijke situaties door fietsers
- Zorgen voor een lagere snelheid (bijvoorbeeld door drempels)
- Shared space (gecombineerd gebruik verschillende typen verkeersdeelnemers) zorgt voor veiligheid
- Jongeren hebben minder behoefte aan een eigen auto en delen vaker een auto
- Er komen vanzelf minder auto's als 'de geboortegolf uitsterft'
- Laat alleen stille (elektrische) auto's toe en verbiedt motoren omwille van de rust

Parkeren

- Parkeren alleen voor vergunninghouders (en door hen aangemelde bezoekers)
- Parkeren alleen voor dienstverleners en minder validen
- Parkeren vergunninghouders in parkeergarages (b.v. Qpark Nieuwendijk of Parking Amsterdam Center)
- Auto's van toeristen faciliteren met garages aan de rand van de stad i.c.m. openbaar vervoer
- Gereserveerde parkeerplaatsen voor ouderen (v.a. 65 jaar, leeftijd stadspas)

Logistiek en bouwverkeer

- Beperken langdurig en veelvuldig gebruik van parkeerplaatsen door aannemers (bijvoorbeeld door verbod tussen 16.00-8.00 uur en in het weekend)
- Stimuleren transport over water

Openbaar vervoer

- 'Opstapper' opnieuw introduceren (busje over de Prinsengracht voor mensen die hun hand opsteken)

Inrichting en gebruik openbare ruimte

- Meer groen
- Gekapte bomen herplanten
- Geen bankjes plaatsen, die zorgen voor overlast
- Meer verblijfsruimte zorgt voor meer overlast

Gemeente Amsterdam

Herengracht
toekomstige inrichting

Buurtgesprek 12 april 2022

Programma

- Introductie
- Ronde tafel gesprekken
  Tafel 1: Beleving tijdelijke autovrije situatie?
  Tafel 2: Wat is een leefbare gracht?
  Tafel 3: Parkeerdruk en verkeer?
- Wat kunt u verder verwachten?

Introductie

- Waarom deze avond en een buurtpeiling?
- Wat gaan we doen?
- Wat kunt u hierna verwachten?



Vervolg

1. Buurtgesprek en buurtpeiling
2. Stadsdeelcommissie 1

3. Terugkoppeling buurt en voorleggen V.O.
4. Stadsdeelcommissie 2
5. Dagelijks bestuur stelt D.O.

Geplande data:
Commissievergaderingen 10 (en 24) mei

Uw mening

- Verslag van deze bijeenkomst
- Digitale buurtpeiling: www.amsterdam.nl/kademuurherengracht
- E-mail: e.kuijper@amsterdam.nl