Vereniging
Vrienden van
de Amsterdamse
Binnenstad

gevestigd in het Aalsmeerder Veerhuis
Sloterkade 21 - 1058 HE Amsterdam
Telefoon 020 6172735, Fax 020 8509202
Email vvab@amsterdamsebinnenstad.nl
Website http://www.amsterdamsebinnenstad.nl
Bankrekening NL67 INGB 000 1775 369

Aan: Dagelijks Bestuur
van stadsdeel Centrum
Gemeente Amsterdam
Postbus 202
1000AE Amsterdam

PER EMAIL

Betreft: **Zienswijze herinrichting Herengracht 1-103**
Ons kenmerk: ontwerp parkeervrije Herengracht

Amsterdam, 27 mei 2022

Geacht bestuur,

De Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB) heeft kennis genomen van het parkeervrij ontwerp voor het eerste rak van de Herengracht (de 'oude Herengracht'). Het voorliggende conceptontwerp heeft geen autoparkeerplaatsen, zelfs helemaal geen strook meer langs het water: de ruimte is ongedeeld vanaf een stoep à niveau naar de kademuur. Hierdoor ontstaat een 'gezamenlijke openbare ruimte' voor voetgangers, fietsers en auto's (in vaktermen: *shared space*, zie **afb. 1**). Aan het begin van het rak bij de Blauwburgwal loopt de stoeprand van de brugvleugel in een gebogen lijn naar de Blauwburgwal om autoverkeer naar de Langestraat te leiden en is er een woonerf-verkeersbord opgehangen.



Afb. 1. Eén van de twee artist's impressions die de gemeente ter visie heeft gelegd. Er is sprake van een ongedeelde ruimte van stoep tot kademuur afgesloten door een de weg overstekende trottoirband. Merk ook het woonerf-verkeersbord op.

Autovrije gracht
Het conceptontwerp wordt door de VVAB positief beoordeeld wat betreft het opheffen van parkeerplaatsen en het regelmatig aanplanten van bomen waardoor het historische beeld van een Amsterdamse gracht zonder auto's wordt hersteld. Wat een ruimtelijke kwaliteit krijgt de gracht opeens! De meeste bewoners, die door de tijdelijke noodmaatregel al het genoegen van een autoluwe gracht hebben mogen ervaren, lijken hier een voorstander van te zijn en dat is op zichzelf al positief te noemen, want dit is wel eens anders geweest.
Volgens de *Toelichting parkeervrije Herengracht 1 tot 103* (hierna: Toelichting) is als basisuitgangspunt 'leegte' gekozen. Op zich is dit een goed uitgangspunt, in overeenstemming met ons raadsadres d.d. 6 oktober 2021.[1] Zo komen er geen plantvakken voor in het plan, want deze beperken de ruimte en passen niet binnen het historisch karakter van de grachtengordel.[2] Daarmee kunnen wij het eens zijn. Het opheffen van de parkeerplaatsen biedt ook de mogelijkheid de regelmatige aanplant van bomen als basisuitgangspunt te kiezen, zonder gehinderd te worden door parkeerplaatsen. We zien dan ook een verkorting van de afstand tussen de bomen onderling, wat een terugkeer naar de zeventiende eeuw betekent toen buitenlandse bezoekers werden getroffen door het beeld van 'een stad in een bos'. Een goede manier van vergroening.

---

[1] Zie: https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/archief/docs/20211006-autoparkeervrije-hoofdgracht.pdf
[2] In dit opzicht voldoet het ontwerp volledig aan het Handboek Groen.

Doelstelling:
Het behoud en herstel van de historische bebouwing en stedenbouwkundige structuur; het handhaven van het historisch karakter, het bevorderen van het stedenschoon en het verbeteren van het stadsgezicht; het bevorderen van de kwaliteit - waaronder de openbare toegankelijkheid - van de openbare ruimte, het water en het stedelijk groen inbegrepen; het bevorderen van een goed woon-, werk- en verblijfsklimaat.

Het à niveau inrichten door geen verhoogde stoep meer toe te passen, is eveneens een terugkeer naar vroeger. Zoals de artist's impressions tonen geeft dat een ruimtelijker beeld.

Echter, de bewoners was in 2021 een uitgebreide participatie beloofd en er is nog helemaal niets besloten over het parkeervrij maken van één hoofdgracht. Na het aannemen van de motie 'hoofdgracht geheel parkeervrij' in januari 2020, waarin de Raad vroeg om een stedenbouwkundige studie naar het parkeervrij maken van een hoofdgracht, volgde anderhalf jaar later, in juli 2021, de gemeentelijke beleidsnotitie *Autovrije Hoofdgracht. Inspiratiedocument voor een nieuwe kijk op de grachten*, waarin drie mogelijke varianten werden getoond van een parkeervrije gracht. Daar is door velen op gereageerd. De VVAB reageerde met het hierboven al genoemde raadsadres, waarin een voorkeur werd uitgesproken voor model B, dat het meest het historisch grachtenprofiel respecteert. In de beantwoording van dit raadsadres schreef de wethouder dat politieke keuzes op dit moment nog niet door de Raad gemaakt kunnen worden, omdat de daarvoor noodzakelijke informatie nog ontbreekt.[3] Met andere woorden: het stadsdeel gaat nu reeds over tot uitvoering van een parkeervrije gracht vóórdat de centrale stad een 'uitvoeringsstrategie' heeft bepaald en daarover besluiten heeft genomen, en zelfs vóórdat daarover participatie van de bewoners en belangenorganisaties mogelijk is geweest.

Strijdig met beleid

Hoe fraai de artist's impressions ook ogen, het herinrichtingsplan is een stap te ver omdat het de straat inricht als een vrijwel ongedeelde ruimte en daardoor afwijkt van het 'standaard-grachtenprofiel' van het Puccini-beleid, waaraan herinrichtingen dienen te voldoen. In het Handboek Rood komt het standaard-grachtenprofiel voor als 'kade in drie delen met langsparkeren langs kade' (hierna: drie-indeling), in twee varianten: 9 en 12 m, waarbij de extra ruimte in de laatste variant wordt gebruikt voor een voetpad langs het water doordat de parkeerplaatsen smaller zijn dan de strook langs het water. Nadrukkelijk geen shared space, omdat de historische drie-indeling wordt gerespecteerd. Het opheffen van parkeerplaatsen maakt van de strook langs het water een voetpad, maar dit hoeft niet noodzakelijkerwijze te betekenen dat de strook helemaal wordt opgeheven. Het ontwerp van de Herengracht voldoet daarom niet aan het Handboek Rood en is daarmee formeel in strijd.
Volgens de Toelichting is er geen sprake van een experiment, maar een definitieve inrichting voor deze specifieke locatie. Het plan is "niet bedoeld om grootschalig toe te passen in de grachtengordel" en moet dus ook niet gezien worden als een vooruitlopen op de uitkomst van de discussie over de inrichting van de openbare ruimte zonder parkeerplaatsen. Dat mogen wij hopen, want een verandering van de algehele inrichting van de grachten, waaraan ontwerpen dienen te voldoen, dient niet lichtvaardig genomen te worden. Toen in 1997 het 'nieuwe standaard-grachtenprofiel' in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) werd geïntroduceerd, gebeurde dat na maatschappelijk vooroverleg met bewoners en belangenorganisaties en mede op basis van een deskundig rapport van het toenmalige Bureau Monumentenzorg. In 1999 werd de binnenstad een 'beschermd stadsgezicht'. Adviezen van Monumenten en Archeologie en de Commissie voor Ruimtelijke Kwaliteit zouden aan een ingrijpende verandering van het standaard-grachtenprofiel ten grondslag moeten liggen.

Daarbij speelt voor de VVAB mee dat de inrichting van de binnenstad sinds 1997 nog lang niet op het gewenste ambitieniveau is gebracht. Op nog veel grachten ligt betonsteen en bestaat de pré-HIOR-inrichting nog. Dit wordt klaarblijkelijk niet als een probleem ervaren, waardoor de belangrijkste reden voor de komst van het Puccini-beleid - het beëindigen van de bestaande lappendeken en het maken van een eenduidige inrichting voor de hele binnenstad met natuurlijke en duurzame materialen - naar de achtergrond verdwijnt. Het staat eveneens haaks op het Puccini-beleid om een stukje gracht te verbijzonderen, in plaats van uit te gaan van een basisconcept van de hele grachtengordel.



Afb. 2. Het historische grachtenprofiel in Amsterdam op een tekening van de Leliegracht in de achttiende eeuw. De traditionele drie-indeling bestaat uit een voetpad in kleine klinkers, een rijweg in grote keien en een voetpad in kleine klinkers (allemaal a-niveau). In de twintigste eeuw is de drie-indeling blijven bestaan, zij het in andere materialen, nl. twee verschillende maten rode klinkers.

[3] Zie: https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/archief/docs/20211222-beantw-Parkeervrije.pdf

Drie-indeling handhaven
Onze belangrijkste kritiek bevat de keuze voor shared space, in afwijking van het historisch grachtenprofiel, waarin de traditionele drie-indeling het belangrijkste kenmerkt vormt (zie **afb. 2**). Het ontwerp kiest voor een ongedeelde ruimte vanaf een smalle stoep à niveau langs de huizen tot aan de dekzerk en noemt dat een 'erf' oftewel een 'woonerf', bekend van de Wegenverkeerswet. Echter, de wet vereist bij een woonerf niet noodzakelijkerwijze een shared space. Feitelijk gelden er alleen bepaalde verkeersregels en de verplichting een verkeersbord te bevestigen. Het is dit bord dat op één van de impressies voorkomt. Daarmee wijkt het stadsdeel wel af van het advies dat de VVAB in haar raadsadres gaf. De VVAB overwoog dat het verwijderen van autoparkeerplaatsen geen nieuwe ontwerpopgave met zich mee brengt. Het historisch profiel dient uitgangspunt te zijn en te blijven. Dat betekent dat aan de klassieke drie-indeling van voetpad-rijweg-voetpad, vastgehouden dient te blijven. Het herinrichtingsplan heft deze drie-indeling nu geheel op en dat is een fundamentele breuk met het historische beeld van oudsher.[4] Die drie-indeling is zo oud als de stad zelf, komt al voor in Pompeï, heeft niets met de auto te maken en heeft in Amsterdam al vanaf de allereerste aanleg van de grachten bestaan (zie **afb. 2**). Het is zeer de vraag of het doorbreken van deze traditionele drie-indeling niet op gespannen voet staat met de status van de binnenstad als 'beschermd stadsgezicht' en het is ook helemaal niet nodig hiervan af te stappen als er parkeerplaatsen worden opgeheven, omdat de strook langs het water van oudsher geen parkeerstrook was, maar een voetpad. De strook langs het water kan op dezelfde manier worden gematerialiseerd als het voetpad langs de huizen. Vanwege de eenheid met de overige grachten is het van belang dat het standaard-materiaalgebruik van Puccini wordt toegepast, dus kleine rode klinkers langs het water en de huizen (in halfsteensverband) en een grotere rode klinker op de rijweg (in keperverband). Dat alles à niveau is, wijkt ook af van het handboek, maar is tenminste nog een terugkeer naar de historische situatie. Het vasthouden aan de rode klinker in een drie-deling is voor het behoud van het beleid tot een herkenbare en eenduidige inrichting in de binnenstad van belang. De strook langs het water zal ook zonder parkeerplaatsen haar specifieke functie van laden-en-lossen houden, want we willen dat de grachten weer worden gebruikt waarvoor ze oorspronkelijk bedoeld waren: voor het vervoer van mensen en goederen.
Er is o.i. dus geen enkele steekhoudende reden dit deel van de grachtengordel te verbijzonderen en totaal anders te behandelen alsof het een woonerf in een buitenwijk is. In feite waren we al klaar na het verwijderen van de parkeerplaatsen (zie **afb. 3**). Eigenlijk hoeft er niets anders te veranderen dan het vervangen van betonsteen door de (gebakken) klinker.



Afb. 3. De Herengracht was na het verwijderen van de parkeerplaatsen eigenlijk al 'klaar', zij het dat de betonsteen vervangen moet worden door de gebakken klinker. Let op de ruimtelijke werking van de driedeling.

De keuze voor een shared space leidt tot ongerijmdheden als de doorgetrokken stoeprand van de brugvleugel naar de Blauwburgwal, wat wij als de introductie van lelijkheid in de grachtengordel ervaren. Gaan we dat nu overal doen waar parkeerplaatsen worden opgeheven? Je zou dit zelfs een ontkenning van de stedenbouwkundige structuur van de grachtengordel kunnen noemen, want de hoofdgracht (Herengracht) wordt ondergeschikt gemaakt aan de achterstraat (Langestraat). Het lokt sluipverkeer uit naar de Langestraat. Hiervan dient te worden afgezien. Het autoverkeer mag rechtdoor rijden en wij zien daar geen enkel probleem mee. Het rak wordt parkeervrij, niet autovrij.

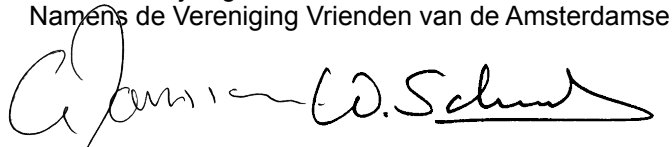
Blijft het leeg?
Het uitgangspunt luidt het 'leeg' maken van de ruimte. Maar dan moet het stadsdeel er wel voor zorgen dat de ruimte ook leeg blijft en dus niet wordt geprivatiseerd. Voor terrassen hoeven we hier niet te vrezen, omdat er geen horecabedrijven zijn, maar dat is in het algemeen wel het gevaar van het leeg maken van de openbare ruimte. Wij stellen aan het opheffen van parkeerplaatsen dan ook de voorwaarde dat de ruimte leeg blijft. Kortom, na inrichting volgt beheer, maar het stadsdeel is daarin niet erg krachtdadig gebleken. De VVAB verwacht flankerend beleid. Als dat er niet komt, adviseren

[4] De verandering van het voetpad langs het water in een parkeerstrook gedurende de twintigste eeuw was een functionele verandering, niet een een fundamentele afwijking van het historische profiel omdat de drie-deling bleef bestaan.

wij de bewoners zelf het toezicht ter hand te nemen. In ieder geval betekent het bestemmen van de strook langs het water voor laden-en-lossen de beste garantie dat de ruimte leeg blijft.

Plaatsing van de bomen
Tenslotte maken we nog een tweetal detailopmerkingen over de plaatsing van de bomen. Er worden 28 bomen geplaatst (was 18) waardoor de onderlinge afstand 10 m wordt (was 15 m). Het plaatsen van bomen op gelijke afstand van elkaar is een kenmerk van het zeventiende-eeuwse *masterplan* voor de grachten, maar hierbij werd ook rekening gehouden met dwarsstraten. Vanuit een dwarsstraat dient men onbelemmerd zicht te hebben op het water en de gevels aan de overzijde van de gracht. Dus kunnen er geen bomen in die zichtas staan. Bij één van de twee zijstraten is een boom in de zichtlijn van de straat geplaatst. Door het subtiel variëren van de onderlinge afstand kan dit worden voorkomen. Michelangelo wist al dat je klassieke regels als symmetrie en regelmaat moest handhaven door er 'onzichtbaar' van af te wijken om een nog grotere schoonheid te bereiken. De zeventiende-eeuwse Amsterdammers waren vertrouwd met de idealen van de renaissance.
Ook merken wij op dat de bomen in het ontwerp (m.n. die aan het begin en het einde) erg dicht tegen de kademuur staan, waardoor je hier niet meer achterlangs kan lopen. Beter dan de rechte lijn op de tekentafel aan te houden is het beter zowel de straat als het voetpad langs het water zo nodig beide op bovenbeschreven wijze 'onmerkbaar' te versmallen en een afstand van circa 1 m tot de dekzerk aan te houden. Alleen 'optisch' dienen de bomen in een rechte lijn te staan. Ons inziens hoort het creëren van wat loopruimte achter de bomen bij het basisidee van de relatie van de gracht met het water.

Met vriendelijke groet,
Namens de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad,



Govert Janssen
voorzitter

Walther Schoonenberg
secretaris