Gemeente Amsterdam

Parkeervrije gracht

Aan [redacted], lid Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum
Van [redacted]
Kopie aan [redacted]

Datum 21 september 2021

Inleiding

In maart 2021 is de het inspriratiedocument 'parkeervrije gracht' opgeleverd. Het document schetst een visie op een parkeervrije gracht in de binnenstad, waarmee ruimte wordt gemaakt voor verblijven, groen, fietsers en voetgangeres.

Het realiseren van een parkeervrije gracht is echter niet eenvoudig. De parkeerdruk in de binnenstad is zodanig, dat er binnen het huidige parkeerbeleid nauwelijks mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen op straat op te heffen. Om ruimte te maken voor de parkeervrije gracht zijn alternatieven nodig voor het huidige autobezit- en gebruik. Daarnaast kunnen geplande projecten in de openbare ruimte kansen bieden om een start te maken met één of meerdere parkeervrije grachten.

Micha Mos heeft gevraagd om een beeld te geven van de mogelijkheden om een start te maken met het realiseren van één of meerdere parkeervrije grachten. Deze notitie beschrijft die mogelijkheden.

Wat is er nodig om een parkeervrije gracht te realiseren?

Natuurlijk is er geld nodig om een gracht opnieuw in te richten volgens de principes van het inspiratiedocument parkeervrije gracht. Maar het is even belangrijk dat er in de buurt draagvlak is voor zo'n verandering. De buurt moet meerwaarde zien in een meer autoluwe straat én de parkeervoorzieningen moeten op een acceptabel niveau blijven. Of iets preciezer: er moeten voldoende mogelijkheden blijven voor persoonlijk vervoer.

Is er draagvlak voor een parkeervrije gracht?
Op dit moment is een deel van de Herengracht volledig auto- en parkeervrij gemaakt om een kwetsbare kademuur te beschermen totdat deze wordt hersteld in 2023. Ondanks de zeer hoge parkeerdruk in het gebied hebben we geen klachten of opmerkingen uit de buurt gehoord over toegenomen parkeerhinder. Hoewel dit niet wil zeggen dat bewoners geen hinder ervaren, lijkt de toegenomen overlast mee te vallen. Tegelijk zijn er bewoners die vragen of de autovrije situatie in de toekomst wellicht behouden kan blijven.

Op basis van deze ervaringen kunnen we nog geen conclusies trekken, maar het lijkt er op er draagvlak kan zijn voor meer verblijfsruimte en minder (geparkeerde) auto's op straat.

Waar zoeken we het eerst naar mogelijkheden?

Het onderzoek naar de parkeervrije hoofdgracht betreft de hele grachtengordel van stadsdeel Centrum. Daarbinnen zijn er drie gebieden die voor de hand liggen voor een eerste verkenning:

Jordaan (Noordelijk deel)

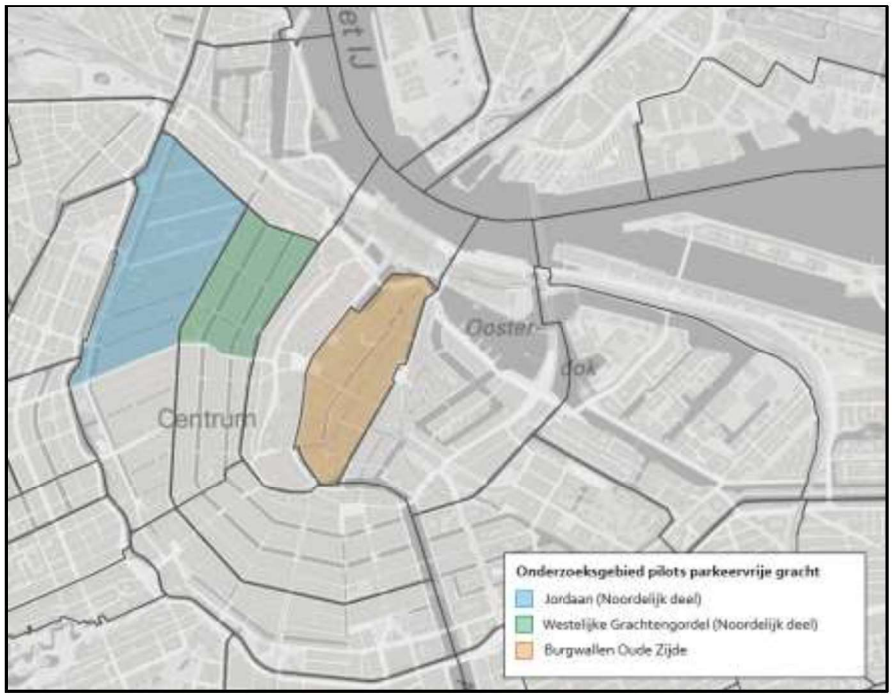
De Singelgrachtgarage bij het Marnixbad maakt het mogelijk om ca. 400 parkeerplaatsen op te heffen in de Jordaan ten noorden van de Rozengracht. Er is een buurtplan opgesteld dat beschrijft hoe de vrijgekomen ruimte op straat kan worden ingezet voor meer kwaliteit in de openbare ruimte.

Westelijke Grachtengordel (Noordelijk deel)

Voor dit gebied wordt een toekomstplan opgesteld als onderdeel van de aanpak binnenstad. De bedoeling van dit plan is om samen met de buurt tot een integrale visie te komen waarbinnen verschillende beleidsdoelen, waaronder meer verblijfsruimte op straat, gerealiseerd kunnen worden. Alle kades in dit gebied worden de komende jaren vernieuwd, waarmee mogelijkheden ontstaan voor een nieuwe, parkeervrije inrichting.

Burgwallen Oude zijde

Ook in dit gebied worden veel bruggen en kademuren aangepakt. Bepaalde grachten, zoals de Oudezijds Achterburgwal lenen zich door de beperkte ruimte voor een parkeervrije inrichting.



Zoekgebied pilots parkeervrije gracht

Hoe zit het met de parkeerdruk?

In het hele centrum is de parkeerdruk hoog tot zeer hoog. Een te hoge parkeerdruk leidt tot zoekverkeer en daarmee overlast en hinder in de buurt.



Parkeerdruk (bron: maps.amsterdam.nl/parkeerdruk)

De drie zoekgebieden (Jordaan Noord, noordelijk deel Westelijke Grachtengordel en Burgwallen Oude zijde) hebben nu al een zeer hoge parkeerdruk. Verder valt in deze kaart op basis van de parkeerdruk juist delen van de zuidelijke grachtengordel in aanmerking komen voor een parkeervrije gracht. Het is daarom verstandig om de komende tijd de verkenning van mogelijke locaties nog verder te verbreden. Voor bijna alle gebieden geldt dat het inrichten van een parkeervrije gracht zonder flankerende maatregelen niet mogelijk zonder een overschrijding van de normen voor de parkeerdruk.

Welke alternatieven zijn er voor het straatparkeren?

Het inrichten van parkeervrije grachten vragen om een herbezinning op de huidige straatparkeren. Welke andere parkeermogelijkheden zijn er? En zijn er nog andere alternatieven voor het huidige autobezit en –gebruik?

In ieder geval kunnen de volgende mogelijkheden worden overwogen:

- Ergens anders parkeren: bijvoorbeeld in parkeergarages
- Intelligente toegang: de buurt is alleen toegankelijk voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers
- Deelauto's of mobiliteitshubs: alternatief voor een eigen auto voor de deur
- Parkeren alleen voor vergunninghouders en niet voor bezoekers
- Ontmoedigen autobezit, verder verlagen vergunningenplafonds

Hoe maken we een eerste stap?

Het inspiratiedocument parkeervrije gracht schetst het ideaal van een aaneengesloten, parkeervrije hoofdgracht. Maar de context om zo'n ambitie te verwezelijken is complex en vraagt om een goede strategie. Daarbij zijn twee denkrichtingen mogelijk:

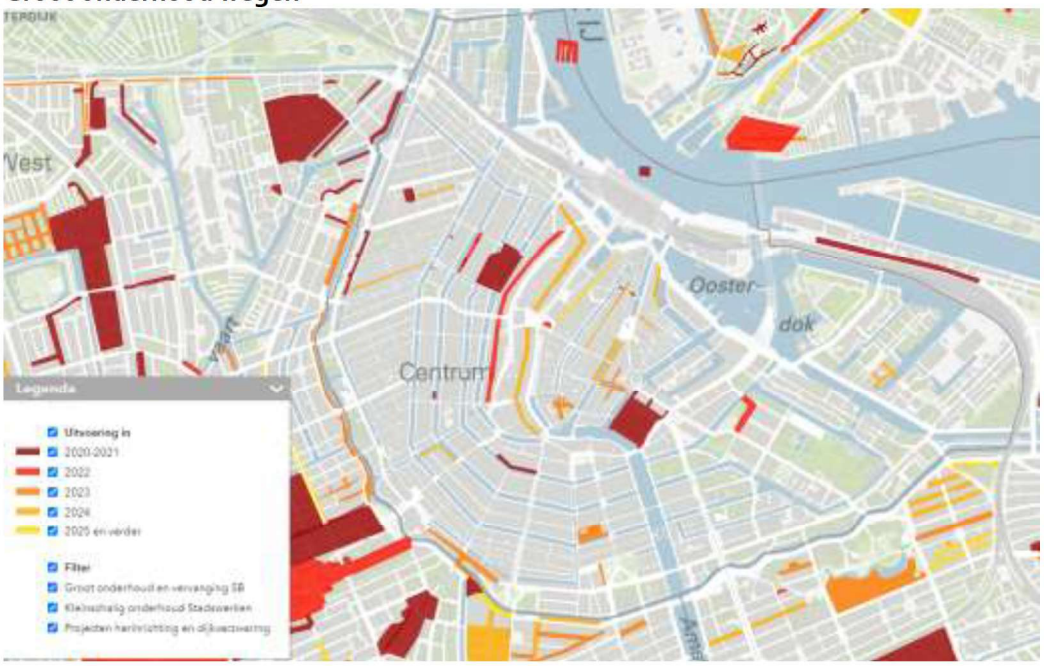
De eerste denkrichting is pragmatisch en gericht om mogelijkheden die zich in de nabije toekomst voordoen. Geplande projecten aan wegen, kademuren of kabels en leidingen kunnen we gebruiken om ambities van een autoluwe of parkeervrije inrichting te realiseren. Hetzelfde kan ook gelden voor een situatie zoals op de Herengracht, waar nu een geheel rak langdurig autovrij is gemaakt om de kwetsbare kademuur te beschermen. Dit zijn situties waar noodzakelijke werkzaamheden kunnen worden gecombineerd met de ambitie van de parkeervrije gracht.

Een tweede denkrichting is om voor een groter gebied een blauwdrukontwerp te maken, waarbij verschillende ambities in samenhang met elkaar worden afgewogen en vertaald naar één of meerdere scenario's voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Een voorbeeld van deze manier is de aanpak van de Westelijke Grachtengordel. Dit is meer een 'grand design' benadering, maar heeft als nadeel dat deze manier ingewikkelder is en daardoor moeilijker om te realiseren.

Om toe te werken naar een meer autoluwe en parkeervrije binnenstad is het verstandig om beide wegen tegelijk en in samenhang te bewandelen: pragmatisch kijken hoe kansen in de openbare ruimte kunnen worden benut en daarnaast met de buurt blijven werken aan een meer integrale visie op de ontwikkeling van het gebied.

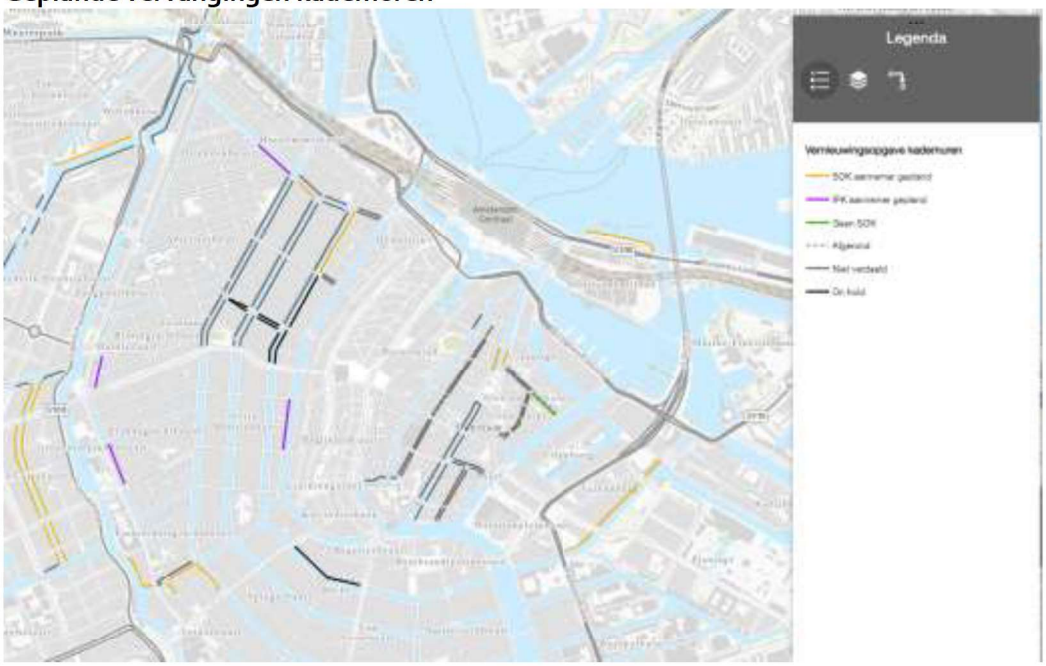
Bijlage 1: andere ontwikkelingen in de gebieden

Groot onderhoud wegen



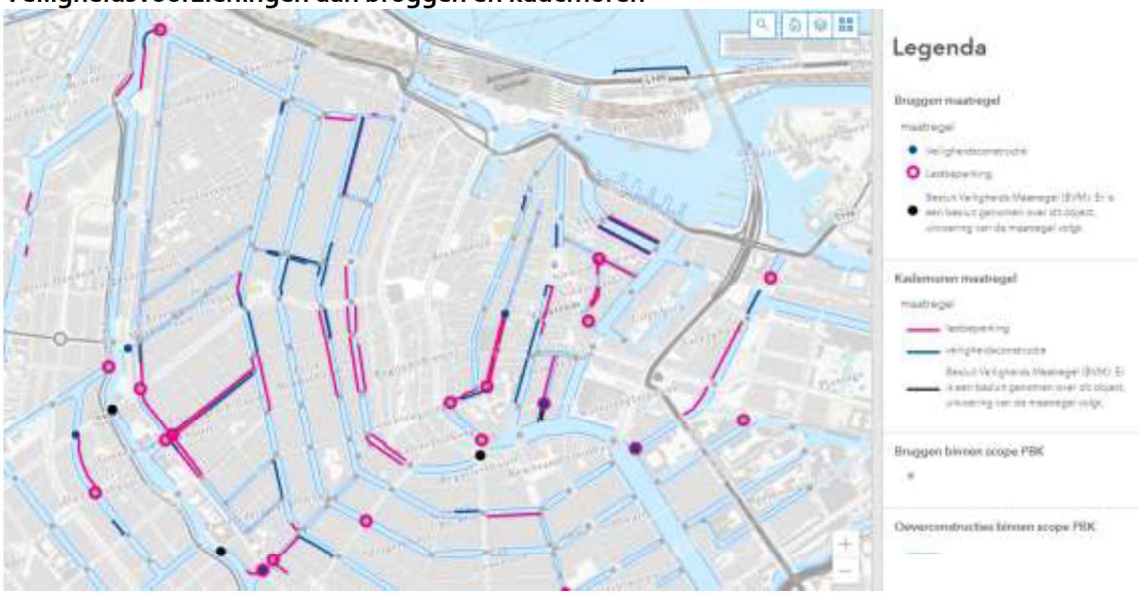
Gepland onderhoud wegen (bron: maps.amsterdam.nl/onderhoud wegen)

Geplande vervangingen kademuren



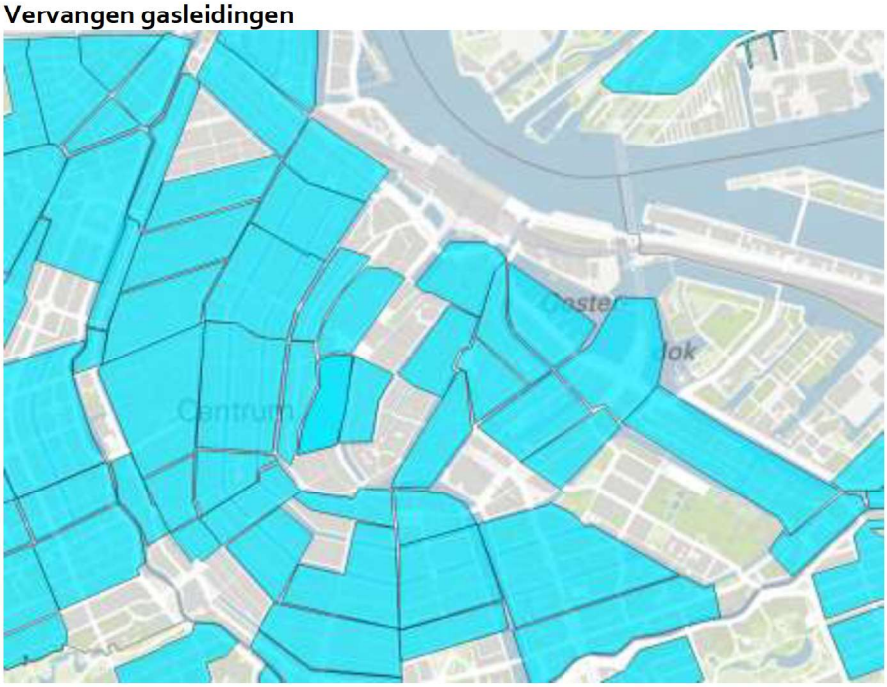
Geplande walmuurvernieuwingen (bron: intranetpagina programma bruggen en kademuren / kaartencatalogus)

Veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en kademuren



Veiligheidsvoorzieningen (bron: intranetpagina programma bruggen en kademuren / kaartencatalogus)

Vervangen gasleidingen



Vervangingsprogramma Liander gas (bron: stedelijke programmering V&OR)

In de periode tot 2025 wil Liander in de blauwe gebieden alle oude gasleidingen vervangen. In het gedeelte van de Westelijke Grachtengordel is de gewenste planning in 2020-2021. In de Noord Jordaan 2024-2025 en in de Burgwallen Oude Zijde 2020-2025.