Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/kademuurherengracht

Verslag informatiebijeenkomst
vervanging kademuur en herinrichting straat Herengracht 1 – 103
23 januari 2019

Van Alex Dingemans, omgevingsmanager
E-mail kademuren@amsterdam.nl
Datum verslag 4 februari 2019

Datum bijeenkomst:	woensdag 23 januari 2019
Tijdstip:	van 19.15 tot 21.00 uur (inloop vanaf 19.00 uur)
Locatie:	openbare basisschool De Burght, Herengracht 22
Opkomst:	22 bewoners

Aanleiding
De kademuur ter hoogte van Herengracht 1 tot en met 103 dateert uit de 19e eeuw en bereikt het einde van zijn levensduur. De kademuur moet daarom worden vervangen. De gemeente start daar naar verwachting begin 2020 mee. Als de nieuwe kade klaar is, krijgt de straat op dit deel van de Herengracht een nieuwe inrichting en bestrating.

Doelen informatiebijeenkomst
- Bewoners en ondernemers in de omgeving van Herengracht 1 – 103 in een vroeg stadium informeren over de vervanging van de kademuur en de gevolgen voor de buurt.
- In gesprek gaan over het conceptontwerp voor de nieuwe inrichting van de straat en van bewoners en ondernemers horen wat zij belangrijk vinden voor het ontwerp.
- Ideeën en aandachtspunten voor de werkzaamheden en de nieuwe inrichting ophalen.

Opzet informatiebijeenkomst
Bewoners en ondernemers van de onderstaande adressen zijn per brief uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst. Belangstellenden hoefden zich niet vooraf aan te melden.
- Herengracht 1 t/m 117 (oneven) en 2 t/m 100 (even)
- Blauwburgwal 14 t/m 22 (even) en 15 t/m 19 (oneven)
- Brouwersgracht 17 t/m 25
- Korsjespoortsteeg 16 t/m 24 (even) en 17 t/m 21 (oneven)
- Roomolenstraat 11 t/m 17 (even en oneven).

De bijeenkomst startte met een presentatie voor alle aanwezigen over de werkzaamheden aan de kade en de gevolgen voor de buurt. Vervolgens werd het conceptontwerp voor de nieuwe inrichting van de straat gepresenteerd en is toegelicht hoe bewoners via de website hun voorkeur ten aanzien van het ontwerp kunnen doorgeven. Na het plenaire deel konden bezoekers in gesprekken met medewerkers van de gemeente en op memo-blaadjes hun ideeën, vragen en opmerkingen delen.

Verslag informatiebijeenkomst
Dit verslag is een samenvattende weergave van de informatiebijeenkomst. Daarbij zijn de vragen en antwoorden achteraf gegroepeerd naar soort en thema. Omwille van de leesbaarheid zijn vragen of opmerkingen van meerdere personen soms bij elkaar gevoegd tot één punt. Vragen en opmerkingen van bewoners zijn cursief weergegeven.

De kademuur bij de Herengracht 1 tot en met 103 moet worden vervangen. De gemeente grijpt de vervanging van de kademuur aan om de straat opnieuw in te richten en te bestraten. Zij staat aan het begin van het ontwerpproces en vindt het belangrijk te horen wat bewoners en ondernemers belangrijk vinden voor hun straat en welke aandachtspunten zij meegeven. De gepresenteerde tekening voor de herinrichting van de straat is een conceptontwerp.

Aanleiding
Amsterdam heeft ongeveer 200 kilometer gemetselde kademuren. Deze kademuren zijn essentieel voor de bereikbaarheid van de stad en worden intensief gebruikt. Het gebruik is vaak vele malen intensiever en zwaarder dan waarvoor deze oorspronkelijk ontworpen zijn. Veel van de kademuren zijn meer dan 100 jaar oud en aan het einde van hun levensduur. We weten dat er sprake is van achterstallig onderhoud, maar we weten vaak te weinig van de precieze staat van de kades en hoe deze in het verleden zijn gebouwd.

De gemeente gaat daarom de komende jaren flink investeren in de Amsterdamse kademuren én in de bruggen, waar het voorgaande ook voor geldt. Een grootschalige, versnelde aanpak om incidenten te voorkomen, de conditie van kademuren en bruggen in kaart te brengen en waar nodig constructies aan te pakken. Dit geldt ook voor de kade bij Herengracht 1 tot en met 103.

Onderzoek naar kademuren
Onderzoek naar de staat van een kademuur gebeurt op verschillende manieren. Allereerst visueel. Zichtbare scheuren in een kade of verzakkende bestrating achter een kade kunnen tekenen zijn van een slechte of verslechterende kade. In vervolg op deze constatering kan de gemeente besluiten onderzoek naar de constructie uit te voeren. Ook onder de waterlijn kan de constructie worden onderzocht, door middel van duikinspecties. Zo wordt de conditie van een kademuur vastgesteld.

Herengracht 1 – 41
In het najaar van 2018 werd geconstateerd dat de kademuur ter hoogte van Herengracht 1 - 41 vervormde en richting het water bewoog. Daarom zijn hier direct extra maatregelen genomen om de veiligheid te waarborgen. De kademuur is afgesloten voor zwaar verkeer en voor de kademuur is een constructie aangebracht die de kademuur op zijn plek houdt. Ook zijn uit voorzorg oude gietijzeren gasleidingen vervangen.

Projectomvang
Vanaf 2020 gaat de gemeente de circa 280 meter lange kademuur tussen de Brouwersgracht en de Blauwburgwal aan de oneven zijde van de Herengracht vervangen. Daarbij is het uitgangspunt 'werk met werk maken'. We onderzoeken of er in dezelfde periode, of aansluitend op de kademuurvervanging, werkzaamheden door andere partijen in deze straat moeten worden uitgevoerd. Zoals door Waternet of Liander, bijvoorbeeld het vervangen van riool-, gas- en/of waterleidingen. Na de vervanging van de kademuur en eventuele andere werkzaamheden richten we de straat opnieuw in.

Bouwmethode
Er zijn verschillende methoden om een kademuur te vervangen. Welke methode voor deze kade wordt toegepast, wordt komende maanden duidelijk. De methoden hebben in ieder geval gemeen dat de bestaande constructie in zijn geheel wordt verwijderd. Dat betekent dat het metselwerk, de houten fundering en de grond erboven wordt weggehaald. De nieuwe kadeconstructie dient ten minste honderd jaar mee te gaan.

Omgevingsbeïnvloeding
We willen voorkomen dat de werkzaamheden invloed hebben op het grondwater en op de panden langs de kade. In de voorbereiding doen we onderzoek naar onder andere de bodemopbouw, de conditie van de panden en de grondwaterstanden. Er wordt op basis van die informatie een passend uitvoeringsplan gemaakt en een monitoringsplan voor trillingsmetingen, grondwatermetingen en metingen van de gevels van de panden tijdens de uitvoering. Sinds september 2016 meten we de gevels van de panden langs deze kade. Voor het werk wordt door de gemeente een zogenoemde CAR-verzekering afgesloten. De verzekeraars stellen ook strenge eisen aan de uitvoering van het werk: hoe we monitoren, hoe we werken, met welke methoden. Ook vanaf die zijde is er dus controle op een beheerste uitvoering.

Bomen Herengracht
De huidige 25 iepen die op de kade van Herengracht 1 tot en met 103 staan, kunnen we helaas niet behouden vanwege de werkzaamheden aan de kademuur. Deze bomen staan pal boven de houten vloer van de oude kademuur. Deze constructie moet worden gesloopt om een nieuwe kademuur te kunnen bouwen. Dit betekent dat we een vergunning zullen aanvragen om voorafgaand aan de werkzaamheden de huidige 25 bomen op de kade te kappen. Na afloop van de werkzaamheden worden er circa 17 tot 23 nieuwe iepen geplant op de kade. De bomen worden gelijkmatig over de kade verdeeld. Met dit aantal bomen blijft het huidige, groene straatbeeld behouden en krijgen de bomen groeiplaatsen met meer ruimte om goed te kunnen groeien.

Woonboten
De drie woonboten aan de oneven zijde van dit deel van de Herengracht kunnen tijdens de werkzaamheden niet op de huidige plekken liggen. Deze boten moeten verplaatst worden naar een tijdelijke locatie. We onderzoeken of de drie boten naar een tijdelijke plek aan de overzijde van dit deel van de Herengracht (de even zijde) kunnen. Vooralsnog gaan we ervan uit dat de woonboten aan de even zijde van de gracht tijdens de werkzaamheden kunnen blijven liggen.

Uitvoering en gevolgen
We weten nu nog niet precies wat de gevolgen van de werkzaamheden voor de buurt zijn. Dat is mede afhankelijk van de bouwmethode en de fasering van de werkzaamheden. Het uitgangspunt is dat we de werkzaamheden aan de kade zoveel mogelijk vanaf het water verrichten. Ook de aanvoer van bouwmaterialen en materieel gebeurt zoveel mogelijk over het water. Na de aanbesteding (eind 2019) komt hierover meer duidelijkheid.

Naast de tijdelijke verplaatsing van woonboten houden we rekening met omleidingen voor autoverkeer, beperkingen voor het vaarverkeer en trillings- en geluidsoverlast. Op een deel van de kade wordt de parkeerstrook afgezet om te kunnen werken. We onderzoeken of we een groter deel van de weg moeten afzetten. De panden blijven toegankelijk voor bewoners en de straat bereikbaar voor nood- en hulpdiensten, fietsers en voetgangers. Over bijvoorbeeld bevoorrading van bedrijven

of een verhuizing worden aparte afspraken gemaakt.
Ook op dit punt hoort de gemeente graag wat belangrijk is voor bewoners. De rijweg tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk openhouden of de rijweg afsluiten en alleen bereikbaar houden voor bestemmingsverkeer?

Planning
In het eerste kwartaal van 2019 wordt het conceptontwerp verder uitgewerkt. In april 2019 volgt een tweede informatiebijeenkomst, over het voorlopig ontwerp voor de nieuwe inrichting. In april – mei volgt de formele inspraak op het voorlopig ontwerp. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum neemt in juni 2019 een besluit over het definitief ontwerp.

In de tweede helft van 2019 wordt het project aanbesteed en wordt een aannemer geselecteerd. In een derde informatiebijeenkomst eind 2019 zal de aannemers zijn plan van aanpak voor de vervanging van de kade toelichten. We verwachten begin 2020 met de vervanging van de kademuur te starten. Dit duurt ongeveer 15 maanden, afhankelijk van het plan van de aannemer.
Tijdens de uitvoering worden inloopmomenten voor bewoners georganiseerd door de aannemer en de gemeente.

Nieuwe inrichting van de straat
Op de Herengracht 1 tot en met 103 wordt nu schuin geparkeerd. Veel auto's steken uit over de rijweg. Er is te weinig ruimte op de rijweg en ook het voetpad langs de huizen is te smal. Het leidt tot verkeersonveilige situaties.

De gemeente heeft een conceptontwerp gemaakt voor de nieuwe inrichting van de straat. In het nieuwe ontwerp van de straat is meer ruimte gereserveerd voor voetgangers en fietsers. En minder ruimte voor auto's. Er is gekeken naar een goede verdeling tussen parkeerplekken voor auto's en fietsen en bomen.

Het conceptontwerp gaat uit van langsparkeren. Auto's worden na de herinrichting niet meer schuin, maar evenwijdig aan de gracht geparkeerd. Op dit deel van de Herengracht zijn er dan circa 22 autoparkeerplaatsen (nu: circa 60). Door het langsparkeren wordt de straat overzichtelijker en er ontstaat ruimte voor een breder voetpad langs de huizen. Dat betekent meer ruimte voor voetgangers. Hiermee verbeteren we de verkeersveiligheid. Tegelijk met de vervanging van de kademuur worden op twee locaties ondergrondse afvalcontainers geplaatst. De nieuwe kade heeft ook drenkelingenvoorzieningen (grijprand en trap).

Hoe de straat er uit komt te zien, ligt voor een deel vast in richtlijnen voor de inrichting van openbare ruimte in Amsterdam. Zoals het langsparkeren, de breedte van de rijweg, de materiaalkeuze voor de bestrating en de uitvoering van de openbare verlichting en het straatmeubilair.
In het nieuwe ontwerp kunnen nog wel accenten worden aangebracht. De gemeente wil daarom graag weten wat de bewoners belangrijk vinden en legt een aantal ontwerpkeuzes voor. Bewoners kunnen kiezen voor het conceptontwerp van de gemeente of aangeven dat een onderdeel meer aandacht behoeft in het ontwerp. Denk daarbij aan het aantal bomen in de straat of het aantal autoparkeerplekken of fietsparkeerplekken in de straat. Niet alles past in het ontwerp, dus een keuze voor het een gaat ten koste van het ander. De aantallen bomen, auto- en fietsparkeerplekken kunnen op basis van de uitkomsten variëren binnen de onderstaande bandbreedtes.

Huidige situatie	Conceptontwerp nieuwe situatie	Bandbreedtes ontwerpkeuzes
25 bomen	18 bomen	min. 17 – max. 23 bomen
66 fietsparkeerplekken	84 fietsparkeerplekken	min. 66 – max. 102 fietsparkeerplekken
60 autoparkeerplekken	22 autoparkeerplekken	min. 18 – max. 29 autoparkeerplekken
geen ondergrondse afvalcontainers	2 locaties voor ondergrondse afvalcontainers	

Via de website amsterdam.nl/kademuurherengracht kunnen bewoners hun voorkeur doorgeven. De uitkomsten van deze buurtconsultatie geven een beeld van het draagvlak in de buurt voor de verschillende ontwerpkeuzes. Die worden gebruikt voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum weegt de reacties mee in zijn definitieve besluit over het ontwerp voor de herinrichting.

Vragen en Antwoorden	
Uitvoering	
V:	*Is overwogen om in het water voor de oude kademuur een nieuwe kademuur te bouwen?*
A:	Er worden eisen gesteld aan de breedte van de gracht ten aanzien van de doorvaart en de waterberging. Als een nieuwe kademuur voor de oude kademuur wordt gebouwd, dan wordt de gracht te smal. Alle grachten maken deel uit van het watersysteem van de stad. Versmalling van de gracht heeft gevolgen voor de waterberging en doorspoeling van het watersysteem. Bovendien zijn de grachten, inclusief de kademuren, onderdeel van het UNESCO-werelderfgoed en kunnen dus niet op deze manier worden gewijzigd.
V:	*Hoe worden de stalen damwandplanken voor de kademuurvervanging aangebracht? Is het schroeven van de funderingspalen een optie?*
A:	Er zijn verschillende methode om damwanden en funderingspalen aan te brengen. Voor deze omgeving worden methoden toegepast die trillingsarm zijn. De komende tijd doen we onderzoeken naar onder andere de bodemopbouw en de staat van de omliggende panden om vast te stellen wat de beste aanpak voor deze locatie is.
V:	*Hoe ziet de fasering van de werkzaamheden eruit? Is al duidelijk wanneer er veel overlast zal zijn, bijvoorbeeld bij het aanbrengen dan de damwanden?*
A:	De verwachting is dat we de kademuur in delen vervangen, 'in een treintje' werken aan de vervanging van de 280 meter lange kademuur. De vakken waarin we werken kunnen niet te groot zijn met het oog op de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Hoe de fasering er precies uitziet en wat de verwachting is qua overlast, weten we als de aannemer eind 2019 zijn plan van aanpak klaar heeft. We gaan de kademuur modulair bouwen. Dat betekent dat we op de bouwplaats gebruik maken van in een fabriek gemaakte betonnen elementen voor de nieuwe kademuur. Daardoor kunnen we buiten sneller werken met minder hinder voor de omgeving.
Omgevingsbeïnvloeding	
V:	*Voert de gemeente voor de start van de werkzaamheden een bouwkundige opname bij de panden uit? Ontvangen eigenaren het rapport van de opname?*
A:	Vlak voor de start van de werkzaamheden worden de voorgevels van de naastgelegen panden opgenomen, waarbij alle zichtbare gebreken aan het pand worden geregistreerd en gefotografeerd. Pandeigenaren krijgen ook een uitnodiging voor een inpandige foto-opname. Dit gebeurt door een onafhankelijk, gespecialiseerd bedrijf. De rapporten worden gedeponeerd bij een notaris. Of een eigenaar het rapport van de opname van zijn pand ontvangt en/of daarin inzicht krijgt, is nu nog niet duidelijk. Bij de volgende informatiebijeenkomst geven we antwoord op deze vraag.
V:	*Bij de Herengracht 1 t/m 41 worden nu al damwanden aangebracht. Zijn er bij deze panden bouwkundige opnames verricht?*
A:	Ja, de vooropname van de buitengevels van Herengacht 1 tot en met 47 is uitgevoerd voorafgaand aan

	deze werkzaamheden. Ook voeren wij sinds 2016 metingen aan de panden uit en we registreren dus de bewegingen van de panden. Er zijn in de metingen tijdens de werkzaamheden geen bijzonderheden te zien
V:	*U meet sinds 2016 de panden langs de kade. Kunnen bewoners inzicht krijgen in die meetgegevens?*
A:	De gegevens kunnen wij op aanvraag verstrekken aan de eigenaar van een pand. Bij de volgende informatiebijeenkomst laten we weten hoe bewoners een aanvraag kunnen doen.
Werkzaamheden Herengracht 1 t/m 41	
V:	*In de informatiebrief van Liander die we ontvingen stond dat er zou worden gewerkt ter hoogte van Herengracht 1 t/m 41. De aannemer begon echter voor Herengracht 43 en 45 met de werkzaamheden aan de gasleiding. Kan deze informatievoorziening beter gecoördineerd worden?*
A:	We nemen contact op met Liander om dit in het vervolg beter af te stemmen.
V:	*De aannemer die de tijdelijke constructie aanbrengt gaf aan dat het circa 2 tot 3 jaar duurt voordat het aangebrachte zand voldoende is ingedikt. Klopt het dat de werkzaamheden daarop moeten wachten?*
A:	Het zand dat nu tussen de damwand en de kade is aangebracht, fungeert alleen als tijdelijke, extra ondersteuning van de kademuur. We hebben geen verdicht zandpakket nodig om de nieuwe kademuur te kunnen bouwen. De werkzaamheden hoeven hier dus niet op te wachten.
V:	*Waarom worden er bouwhekken geplaatst langs de kade tegenover Herengracht 1 t/m 41? Het hekwerk beperkt het uitzicht en normaal gesproken staat er ook geen hek op de kade om te voorkomen dat mensen in het water vallen.*
A:	Het zandpakket dat is aangebracht is de eerste drie maanden onveilig, omdat het zand nog moet inklinken. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Bouwhekken moeten voorkomen dat mensen het terrein kunnen betreden. Na circa drie maanden verwijdert de gemeente de bouwhekken en wordt het zand ingezaaid met bloemen. Deze bloemen zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving voor vlinders, bijen en andere insecten.
Parkeren	
V:	*In het conceptontwerp is rekening gehouden met 22 autoparkeerplekken. Daar gaan 5 plekken vanaf voor autodelen, elektrisch opladen en een mindervalide-plek. Dan blijven er nog maar 17 plekke over voor vergunninghouders. Dat is niet conform de wensen van de omgeving. Wie beslist over de invoering van langsparkeren?*
A:	We volgen voor het ontwerp richtlijnen voor de inrichting van openbare ruimte in Amsterdam. Die zijn vastgelegd in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte' (HIOR) en het 'Beleidskader Puccinimethode'. De inrichting is afhankelijk van de breedte van de gracht. De breedte van dit deel van de Herengracht bepaalt dat het onwenselijk is om schuin te parkeren. Ook is in 2018 door de gemeenteraad een motie aangenomen dat bij herinrichtingen van grachten geen schuin parkeren meer mogelijk wordt gemaakt, maar uitsluitend langsparkeren of parkeervrij. Dit is een politieke keuze en een vast gegeven bij de uitwerking van een ontwerp voor de nieuwe inrichting van de Herengracht. Mochten bewoners het hiermee niet mee eens zijn, dan kan een zienswijze worden ingediend. Het definitieve besluit over het ontwerp voor deze herinrichting wordt genomen door het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum.
V:	*Als het merendeel van de bewoners aangeeft dat zij hier meer parkeerplekken willen, gebeurt dat dan?*
A:	Afhankelijk van het aantal reacties voor de verschillende ontwerpkeuzes kunnen we in het ontwerp – binnen de bandbreedtes - het accent verschuiven naar meer autoparkeerplekken en naar minder fietsparkeerplekken en/of bomen. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum neemt hierover uiteindelijk een beslissing.
V:	*Je kunt niet het aantal parkeerplaatsen verminderen en de prijs van een parkeervergunning gelijk houden.*
A:	Parkeervergunninghouders in dit deel van het centrum kunnen parkeren in het hele 'Centrum 2' gebied. Daarnaast valt te verwachten dat de verhoogde bezoekerstarieven per april 2019 een beperkende werking zullen hebben op de parkeerdruk in stadsdeel Centrum. Hierdoor komen er meer plaatsen vrij voor de bewoners en bedrijven uit de buurt en hun bezoekers. Vergunninghouders kunnen ook een aanvraag doen om in Parking Centrum Oosterdok te parkeren. Meer informatie over parkeergarages voor vergunninghouders staat hier. Voor vergunninghouders die hun auto weinig gebruiken is het mogelijk om deel te nemen aan langparkeren. Dit betekent dat de auto met parkeervergunning langdurig in een parkeergarage wat verder weg geparkeerd wordt. Daarvoor wordt een korting op de kosten voor de parkeervergunning ontvangen. Meer informatie over de langparkeren regeling staat hier.
V:	*De stad moet autoluw worden, u haalt hier 2/3 van het aantal parkeerplekken weg. Waarom kiest de gemeente er niet voor om langs de grachten alleen bewoners met een vergunning te laten parkeren?*
A:	In de stadsdeelcommissievergadering van 5 februari 2019 reageerde het dagelijks bestuur van stadsdeel

	Centrum op het verzoek van de stadsdeelcommissie op de mogelijkheid tot buurtparkeren te onderzoeken. In deze brief onderbouwt zij dat er zwaarwegende argumenten zijn om buurtparkeren niet in te voeren. De brief staat op de website van gemeente Amsterdam. In deze raadsperiode worden alternatieven onderzocht om het stadsdeel te ontlasten wat betreft autoverkeer. Er kan worden gedacht aan het invoeren van selectieve toegang, het verminderd uitgeven van bewonersvergunningen en andere maatregelen. Ook is de verwachting dat het verhogen van bezoekerstarieven een beperkende werking zullen hebben op de parkeerdruk in stadsdeel Centrum.
V:	*Aannemers kunnen voor weinig geld langdurig parkeerplaatsen reserveren. Waarom maakt de gemeente dit zo aantrekkelijk?*
A:	De beschikbare openbare ruimte in de stad is zeer beperkt in de stad. Indien er gewerkt wordt in de straat kan een parkeerplek tijdelijk worden gereserveerd om deze werkzaamheden uit te kunnen voeren. Denk daarbij aan het plaatsen van een puincontainer, het storten van beton of het openbreken van de straat. Voor het parkeren van voertuigen dienen aannemers net zo goed parkeergeld te betalen.
V:	*Een parkeerplek wordt soms gereserveerd voor werkzaamheden of een verhuizing. Parkeren is dan in een bepaalde periode niet toegestaan. Het bord waarmee dit op locatie kenbaar wordt gemaakt wordt door de gemeente te kort van tevoren geplaatst. Ik ga nu dagelijks langs mijn auto om te controleren of er een bord staat, om een boete te voorkomen.*
A:	Op de Herengracht zijn tijdelijk ca. 20 parkeerplekken afgezet vanwege de werkzaamheden bij de kademuur voor Herengracht 1 t/m 41. Zodra de tijdelijke werkzaamheden zijn afgerond, worden de borden verwijderd en kunnen deze parkeerplekken weer worden gebruikt.
Verkeerscirculatie buurt	
V:	*Je kunt wel een ontwerp maken voor een straat, maar als je dat niet plaatst en ontwikkelt in de context van de brede aanpak van zo'n buurt, dan heeft het weinig zin om A, B, C of D te doen.*
A:	Meer ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. En minder voor de auto, om de stad leefbaar en toegankelijk te houden: dat is de ambitie van het college. Het stadsbestuur is 6 februari gestart met een stadsgesprek en gaat tot en met mei 2019 verder hierover met u in gesprek op bijeenkomsten en online. De herinrichting van de Herengracht 1 – 103 staat los van deze nieuwe koers. De nieuwe inrichting van de straat (inclusief het langsparkeren) ligt vast in beleid en wordt al jaren toegepast bij herinrichtingen van Amsterdamse kades.
V:	*Het afgelopen jaar is de verkeerssituatie in dit deel van het Centrum veranderd, waardoor het verkeer is toegenomen op de Herengracht. Is in het nieuwe ontwerp maatregelen opgenomen om dit deel van de Herengracht minder aantrekkelijk te maken voor autoverkeer?*
A:	Bij de herinrichting van de Herengracht wordt alleen de inrichting van de straat aangepast. Vanuit de agenda Amsterdam Autoluw wordt nagedacht over aanpassingen van de verkeerscirculatie. Zo wordt dit jaar een verzinkbare paal aangebracht op de Blauwburgwal om te voorkomen dat automobilisten tegen de rijrichting in rijden.
V:	*Als dit deel van de Herengracht tijdens de werkzaamheden wordt afgesloten of heel smal wordt, kunnen bewoners van de Herengracht 1 t/m 103 dan een tijdelijke ontheffing krijgen voor de verzinkbare palen op het Singel ter hoogte van de Blauwburgwalbrug? Om via die route noordwaarts af te kunnen rijden.*
A:	We gaan er voor zorgen dat tijdens onze werkzaamheden de panden bereikbaar blijven en dat er een geschikte route is om met de auto noordwaarts de buurt te verlaten. Het is nu al mogelijk voor bewoners en ondernemers van Herengracht 1 t/m 211 (oneven zijde) om een kentekenontheffing voor de verzinkbare palen op het Singel aan te vragen. Meer informatie staat op de website van de gemeente (zie: Centrum, 4. Singel ter hoogte van Blauwburgwal).