Gemeente Amsterdam
Centrum

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Comité Westelijke Grachtengordel
e.o. (...)

Datum 3 juni 2022
Behandeld door Rinke Oostra, Stadsdeel Centrum, 06 12641995, r.oostra@amsterdam.nl

Onderwerp Reactie op uw brief 'Zienswijze herinrichting Herengracht 1-103'

Geachte mevrouw Van Nierop,

In uw brief uit u namens het Comité Westelijke Grachtengordel uw zorgen over een aantal zaken betreffende de parkeervrije inrichting van de Herengracht 1-103. Hieronder ga ik in op de door u genoemde punten.

Bewonersparticipatie
Bij de behandeling van het inspiratiedocument 'parkeervrije hoofdgracht' heeft wethouder De Vries inderdaad aangegeven dat een uitvoeringsstrategie nodig is om het idee van een parkeervrije gracht te realiseren. In de raadscommissie MLW (Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water) van 30 september 2021 is echter ook duidelijk gezegd dat serieus ingegaan zal worden op initiatieven uit de buurt. Het rak Herengracht 1-103 wordt zelfs als voorbeeld genoemd van een plek waar in de tussentijd – totdat er een uitvoeringsstrategie is – al iets mogelijk is. In lijn met deze uitspraak heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum ervoor gekozen te onderzoeken of een wijziging in het ontwerp wenselijk is.

Voor de herinrichting van de Herengracht 1-103 lag al een ontwerp uit 2019 vast. Signalen uit de buurt waren aanleiding om dit ontwerp te heroverwegen. De gemeente denkt niet licht over het herzien van een dergelijk plan, en daarom was het belangrijk te peilen of er breder draagvlak was in de buurt dan alleen de geluiden die ons tot dan toe bereikt hadden. Er is een bewonersavond georganiseerd om toelichting te kunnen geven, vragen te beantwoorden, maar vooral op te halen wat voor meningen en zorgen er spelen. Daarbij was een peiling van belang omdat dit een breder beeld geeft dan aanwezigheid op een avond. Uit deze peiling is gebleken dat ongeveer tweederde van de respondenten positief is over een nieuw, parkeervrij, ontwerp.

Voor verdere stappen in de toekomst zal inderdaad een goed plan moeten worden gemaakt, waarin bewonersparticipatie een belangrijk onderdeel is. De vele reacties die een parkeervrije inrichting losmaakt, laten zien dat dit onderwerp leeft onder bewoners in de stad.

Strijdigheid met beleid
U geeft aan dat voorliggende ontwerp strijdig is met beleid. Het Expertiseteam OR&M (Openbare Ruimte & Mobiliteit) en Toetsteam OR&M zijn verantwoordelijk voor de verkeerskundige en beleidsmatige toets van het ontwerp. Beide beoordelen het ontwerp positief.

Het ontwerp gaat uit van een parkeervrije openbare ruimte met meer ruimte voor voetgangers, om te verblijven en met meer groen. Het ontwerp is gebaseerd op modeluitwerking 'gedeelde gracht' uit het inspiratiedocument 'parkeervrije hoofdgracht'. Hiervoor is gekozen omdat dit model maximale ruimte biedt aan de volgende ambities:

I. Impuls voor de kwaliteit van het werelderfgoed
II. Impuls voor de leefbaarheid van de binnenstad
III. Impuls voor de vergroening van de stad
IV. Impuls voor een geordende ondergrond
V. Impuls voor transport over water

Wat betreft de historische correctheid van het ontwerp; de historische stad was een voetgangersstad. De maximumsnelheid was stapvoets of wel 3 mijl per uur. Rijtuigen voortbewogen door paarden waren grotendeels verboden. Sledes waren we toegestaan maar alleen als de bestuurder naast de slee liep. Er werd alles aan gedaan om de snelheidsverschillen tussen voertuigen en voetgangers te beperken. De beschreven driedeling in dit voetgangersdomein ontstond doordat het te duur was om de hele straat te voorzien van granieten straatstenen die het geweld van de ijzeren sledes, karrewielen en hoefijzers kon weerstaan. Het was niet een indeling die de voetganger dwong om op de stoep te lopen. IJzeren wielen worden tegenwoordig niet meer gebruikt en dus is een strook in natuursteen niet meer nodig.

De belangrijkste overweging om af te zien van een driedeling is dat auto's en fietsen recht zullen ontlenen aan deze ruimte en de strook zullen claimen als hun domein. Dit gaat ten koste van de positie van de voetganger. Door de suggestie van een rijbaan te vermijden worden weggebruikers gedwongen zich aan elkaar aan te passen.

Lege gracht – openbare ruimte
Tot slot maakt u zich zorgen over overlast van bezoekers van de gracht. Meerdere bewoners hebben aangegeven dat dit een aandachtspunt is. Inmiddels een 'begeleidingsgroep' opgericht waarin enkele bewoners meedenken over manieren om verkeersveiligheid te bevorderen en overlast te voorkomen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Micha Mos
Dagelijks bestuurder
Stadsdeel Centrum