Vragen en antwoorden parkeervrije Herengracht 1-103

Samenvatting van de meest gestelde vragen

Dit document is een samenvatting van de meest gestelde vragen over het ontwerp. De vragen zijn een vertaling uit de reacties op het ontwerp in:

1. Het digitale reactieformulier waarmee bewoners en ondernemers uit de omgeving van 16 t/m 29 mei konden reageren op het gewijzigde conceptontwerp met een parkeervrije inrichting;
2. Het buurtgesprek van maandag 23 mei over het gewijzigde ontwerp in basisschool De Burght.

Een samenvatting van de vragen en suggesties naar aanleiding van het gepresenteerde concept paarkeervrije ontwerp. Inclusief een beantwoording. (V=vraag, A=antwoord)

Bomen en Groen

V: ***De bomen beperken het uitzicht. Kan het aantal worden teruggebracht tot de oorspronkelijke 18 uit het oude ontwerp?***

A: Eén van de ambities van een parkeervrije gracht is een impuls voor de vergroening van de stad. Oorspronkelijk stonden de bomen langs de grachten op 7,5 meter afstand van elkaar. Het nieuwe ontwerp gaat uit van 28 in plaats van 18 bomen. Technisch is het mogelijk om deze bomen op een onderlinge afstand van 10 meter te plaatsen. Dit draag bij aan het voorkomen van hittestress op warme dagen en is gunstig voor vogels en andere dieren. Daarnaast is het een optimalisering ten opzichte van het historische beeld.

V: ***Vergroening draagt bij aan waterberging op straat. Is er nog meer groen mogelijk, zoals bijvoorbeeld met plantvakken of grotere boomspiegels?***

A: Voldoende groen in de stad is belangrijk. Toch zijn de boomspiegels in het ontwerp bewust klein gehouden. Plantvakken beperken hier teveel de ruimte op straat die multifunctioneel gebruikt moet kunnen worden en passen daarnaast niet in het historische karakter van de grachtengordel. In de oude stad is de ruimte schaars en zodoende zijn bomen het uitgelezen middel om te vergroenen zonder verlies aan openbare ruimte. In het ontwerp wordt ruimte langs de gevels meegenomen voor geveltuintjes en planten en potten van bewoners.

V: ***Kan ik straks een geveltuintje aanvragen?***

A: Ja, bewoners kunnen een geveltuintje aanvragen via het aanvraagformulier op de website van de gemeente Amsterdam. We moedigen vergroening met geveltuintjes aan.

Straatmeubilair en afvalvoorzieningen

V: ***Ik maak me zorgen voor overlast. Ik wil daarom geen bankjes op straat.***

A: Veel mensen geven aan dat bankjes onwenselijk zijn vanwege mogelijke overlast. In het definitieve ontwerp komen daarom geen bankjes terug.

V: ***Het ontwerp is erg sober, kunnen er bijvoorbeeld geen picknicktafels of een speelplek voor kinderen komen?***

A: Het ontwerp is bewust 'rustig' gehouden om ruimte te bieden om te wandelen en te verblijven. Het ontwerp gaat uit van een flexibele multifunctionele ruimte. Dit is historisch gezien ook hoe de grachten werden gebruikt. Permanente inrichtingselementen beperkten deze flexibiliteit en het functioneren van de openbare ruimte. Daarnaast hebben picknicktafels of bankjes het nadeel dat op die plekken met name in de avond overlast kan ontstaan voor bewoners.

V: ***Zijn er wel voldoende rekken om alle fietsen in te parkeren?***

A: Ja, in het nieuwe ontwerp zijn 100 fietsparkeerplaatsen ingetekend. Dit is evenveel als in het oude ontwerp uit 2019. Bij een avondtelling bleek het aantal geparkeerde fietsen onder de 100 te liggen.

V: ***Er zijn nu concentraties van geparkeerde fietsen op andere plaatsen dan de geplande fietsenrekken. Kan dat niet beter?***

A: De rekken zijn nu gelijkmatig over de gracht verdeeld. Er zal nog gekeken worden of er extra rekken nodig zijn op plekken waar nu concentraties van fietsen staan.

V: ***Ik vind het nieuwe Amsterdamse fietsenrek te modern voor deze plek. Kan er geen klassieker model worden geplaatst?***

A: Het nieuwe Amsterdamse fietsenrek is juist bedoeld als standaard toepassing voor fietsen naast het bekende 'fietsnietje'. Dit ontwerp gaat uit van fietsenrekken, omdat daar in verhouding de meeste fietsen op een nette manier kunnen worden gestald.

V: ***Waarom is er geen ondergrondse afvalcontainer in het ontwerp opgenomen?***

A: In de binnenstad is de ondergrondse ruimte heel beperkt. Daarom wordt nog gewerkt met een inzamelsysteem met afvalzakken. Wellicht gaat dit in de toekomst veranderen. Het ontwerp maakt afvalinzameling via het water mogelijk.

Parkeren

V: ***Waar kan ik straks mijn auto parkeren?***

A: Zoals in de afgelopen jaren (toen dit deel van de Herengracht volledig was afgesloten voor auto's) kunt u uw auto parkeren in de aangrenzende straten.

V: ***Kunnen er niet enkele plaatsen voor bewoners blijven op dit deel van de gracht?***

A: Het uitgangspunt is een volledig parkeervrije gracht om ruimte te geven aan voetgangers, fietsers, bomen, transport over water, beleving van het werelderfgoed en om elkaar te ontmoeten. Daarom komen er geen parkeerplaatsen terug in het nieuwe ontwerp, met uitzondering van één (of in de toekomst meerdere) invalideparkeerplaatsen op kenteken.

V: ***Wat gaat de gemeente doen met de hoge parkeerdruk en de negatieve parkeerbalans in het gebied?***

A: Vorig jaar heeft het College al ingestemd met een extra verlaging van het vergunningenplafond in de deelgebieden van Centrum 2. Uiterlijk 1 juli 2022 zal een concrete uitwerking van dit voorstel aan het College worden voorgelegd. Dat zal op termijn een positieve bijdrage leveren, maar de parkeerdruk zal ook dan hoog blijven.

V: ***Waarom worden er geen ondergrondse parkeergarages gebouwd om het parkeerprobleem op te lossen?***

A: Er wordt gewerkt aan de Singelgrachtgarage, maar deze garage is vooral bedoeld voor bewoners van de Frederik Hendrik buurt en de Jordaan. Garages (onder de grachten) zijn zeer duur en ingewikkeld om te bouwen.

V: ***Is het mogelijk om de parkeerdruk te verlagen door andere ingrepen zoals parkeren alleen voor vergunninghouders en beperken van het aantal ontheffingen (voor bouwwerkzaamheden) in het gebied?***

A: Op dit moment wordt alleen nog gewerkt aan het omlaag brengen van het vergunningenplafond. Als er in de toekomst nog veel meer parkeerplaatsen in het gebied opgeheven worden, zijn ook verdergaande maatregelen nodig voor een goede parkeerbalans.

V: ***Waarom worden auto's in de stad geweerd terwijl fietsen overal mogen komen en ook voor overlast zorgen?***

A: Het is inderdaad zo dat er verschillende ontwikkelingen zijn die het autoverkeer en autoparkeren terugbrengen. Dit heeft te maken met de Amsterdamse agenda autoluw. Die stimuleert ander en schoner vervoer, minder auto's op de weg, minder parkeerplekken, meer openbare ruimte en een prettige openbare ruimte.

V: ***Waar moeten aannemers straks hun busjes parkeren?***

A: Aannemers mogen op straat laden en lossen, maar moeten in een aangrenzende straat parkeren net zoals andere personenauto's. Ook kan een aannemer een ontheffing of objectvergunning aanvragen voor bouwwerkzaamheden, net zoals dat nu al gebeurt.

Verkeer

V: ***Waarom is er geen wegmarkering of een stoep, zodat de voetgangers rustig en veilig kunnen lopen?***

A: Het ontwerp gaat uit van een gedeelde ruimte, zodat er meer ruimte is om te wandelen en te verblijven op straat. De ervaring leert dat een stoep en rijweg geen garantie zijn voor een veilige situatie op straat. Daarmee veranderen ook de verkeerskundige inzichten. De straat wordt ingericht als woonerf om daarmee met name de voetganger de ruimte te geven.

V: ***Wat is een woonerf precies en wat betekent dat?***

A: Op een erf mogen voetgangers over de volle breedte van de kade lopen. Auto's moeten stapvoets (maximaal 15 km/u) rijden. Auto's mogen op een erf alleen parkeren in vakken, maar die zijn er in dit ontwerp niet. Auto's mogen kort halteren om te laden en te lossen. Gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken kunnen worden aangelegd.

V: ***Is het hier niet te druk voor een erf?***

A: Deze gracht is relatief verkeersluw, de verkeerskundige experts verwachten daarom geen problemen. In de praktijk gaan we nauwlettend in de gaten houden (meten) of het inderdaad veilig is. Als dat nodig is, kan en zal de gemeente ingrijpen.

V: ***Ik maak me zorgen over te snel rijdende auto's, fietsen en scooters. Wat kan er nog meer worden gedaan om dat te voorkomen?***

A: Ten opzichte van het concept ontwerp worden nog enkele wijzigingen doorgevoerd om de snelheid verder te beperken. De fietsenrekken komen nog iets meer richting de gevel. De geleidelijn langs de gevel komt iets verhoogd te liggen en zal meer 'meanderen' langs de lijn van de gevels en pothuizen. De lijn met bomen en lichtmasten zal de lijn van de pothuizen volgen. Aan het begin en eind van de straat wordt een schuine inrit gemaakt om te markeren dat de verkeerssituatie hier anders is en om het verkeer te laten afremmen. Tenslotte zal de geleidelijn bij de zijstraten een accent krijgen.

V: ***Ik maak me zorgen over onveilige situaties of aanrijdingen van de gevel. Kan de geleidelijn langs de gevel niet een stuk worden opgeschoven richting het water?***

A: De geleidelijn langs de gevel zal iets verhoogd worden aangelegd en zal in afwijking van het concept ontwerp de lijn van de gevels en pothuizen 'meanderend' volgen. Hierdoor ontstaat een strook langs de gevel die overal 70 cm breed is.

V: ***Komen de laadpalen uit het oude ontwerp van 2019 nog terug?***

A: De gemeente gaat een laadpaal in de aangrenzende straten plaatsen, zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke plek uit het oude ontwerp.

V: ***Wordt de Langestraat niet drukker door de parkeervrije inrichting op de Herengracht?***

A: Nee. De Herengracht is straks weer gewoon een woonstraat, maar dan ingericht als erf. De inrichting heeft dus geen effect op de circulatie van de omliggende straten.

V: ***Er is veel onnodig verkeer in het gebied dat zorgt voor drukte en gevaarlijke situaties. Kan de gemeente nog meer doen om het doorgaande verkeer in de wijk te weren?***
(Diverse bewoners doen concrete suggesties voor paaltjes, vezips en andere beperkingen)

A: Eigenlijk staat dit los van dit project, maar het is een veel gehoorde wens. De gemeente werkt op dit moment aan een circulatieplan om de wijk alleen voor de wijk toegankelijk te maken en tegelijk het doorgaande verkeer te weren. Het is de bedoeling om dit plan aan de buurt voor te leggen in de zomer of najaar van 2022.

Gebruik en leefbaarheid

V: ***Ik wil geen bankjes in het ontwerp. Hier blijven 's avonds mensen hangen die voor overlast zorgen.***

A: Dit is een veel gehoorde zorg. In het definitieve ontwerp komen geen bankjes terug.

V: ***Hoe voorkom je dat toeristen bij warm weer tot 's avonds laat op straat bivakkeren?***

A: De straat is een openbare ruimte, dus dat kan gewoon voorkomen. Er worden geen banken geplaatst, zodat we geen mensen uitnodigen om op specifieke plaatsen extra lang te verblijven.

V: ***Ik maak me zorgen over overlast van geluid en vervuiling door mensen die op straat komen recreëren, feesten of op een andere manier voor hinder zorgen. Gaat de politie of handhaving hier op letten?***

A: Een parkeervrije inrichting nodigt inderdaad uit om meer te verblijven en is er dus een kans op overlast op straat. Zowel bewoners als de gemeente willen dat het straks een schone, hele en prettige openbare ruimte blijft. We zullen daarom in de praktijk goed in de gaten houden of dat inderdaad het geval is. Waar mogelijk zullen er maatregelen getroffen worden als er spraken is van overmatige overlast.

V: ***Het opheffen van parkeerplaatsen maakt het voor mij onveiliger om 's avonds mijn huis te bereiken. Helemaal als ik gebruik moet maken van de door de gemeente aangewezen parkeergarages voor vergunninghouders in Oosterdok en Rokin.***

A: De loopafstand van uw geparkeerde auto tot de voordeur neemt door deze inrichting inderdaad toe. Overigens is het ook nu vaak niet mogelijk voor bewoners om vlak bij de voordeur te parkeren.

Overige opmerkingen

V: ***Past een ongedeelde gracht wel in het historische karakter van de grachtengordel?***

A: De historische stad van een voetgangers stad. De maximum snelheid was stapvoets of wel 3 mijl per uur. Rijtuigen die werden voortbewogen door paarden waren grotendeels verboden. Sledes waren wel 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 kunnen 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.

V: ***Waarom wordt juist dit deel van de Herengracht parkeervrij ingericht?***

A: Vanwege de slechte kademuur is dit rak al vanaf 2019 auto- en parkeervrij. Veel bewoners vonden dit een prettige situatie en vroegen om die in stand te houden. Een peiling in de buurt bevestigde dit beeld. Binnen het project van de kademuurvernieuwing was het technisch en financieel mogelijk om een gewijzigd, parkeervrij ontwerp te realiseren met meer verblijfsruimte en meer groen.

V: ***Er wordt teveel gekeken naar het belang van toeristen en dagjesmensen bij dit ontwerp. Moet het niet vooral gaan over de bewoners van de gracht?***

A: Een belangrijk uitgangspunt van de aanpak binnenstad is dat de Amsterdammer zich weer moet thuis voelen in het stadshart. Het centrum moet een aantrekkelijke plek zijn om te wonen en te verblijven, maar ook een plek waar toeristen kunnen genieten van de kwaliteit van het werelderfgoed. Het gaat dus om een gezonde balans in de stad, waarbij de kwaliteit van de grachtengordel als historisch erfgoed wordt benadrukt.

V: ***Waarom wordt het oorspronkelijke ontwerp uit 2019 gewijzigd?***

A: Het dagelijks bestuur heeft ervoor gekozen om de signalen uit de buurt op te pakken en heeft daarom onderzocht of een wijziging in het ontwerp wenselijk is. Dit is ook in lijn met de bespreking van het inspiratiedocument 'parkeervrije hoofdgracht' in de raadscommissie MLW op 30 september 2019. In deze vergadering werd gezegd serieus in te zullen gaan op initiatieven uit de buurt.

V: ***Is de buurtpeiling die is gehouden wel betrouwbaar?***

A: Volgens de buurtpeiling geeft 68% van de respondenten de voorkeur aan een parkeervrije inrichting. Door OIS (Onderzoek, Informatie en Statistiek) is een check gedaan op de digitale informatie (data) van de peiling. Op basis van deze check is geconcludeerd dat de peiling een goede indicatie geeft van de meningen in de buurt.

Ontvangen foto's

Door bewoners meegestuurd ter illustratie huidig gebruik op straat














