Gemeente Amsterdam



Parkeervrije Hoofdgracht

Inspiratiedocument voor een nieuwe kijk op de grachten

Inhoud

Inhoud 2

1. Aanleiding 3

2. Korte geschiedenis van de grachtengordel als openbare ruimte 5

3. Vijf ambities voor de grachtengordel 14

I. Impuls voor de kwaliteit van het werelderfgoed 15

II. Impuls voor de leefbaarheid van de binnenstad 16

III. Impuls voor de vergroening van de stad 17

IV. Impuls voor een geordende ondergrond 19

V. Impuls voor transport over water 20

4. Drie modeluitwerkingen van de Herengracht 21

Colofon 32

Afbeelding voorblad:
De bocht van de Herengracht, gezien van de Vijzelstraat naar de Leidsestraat,
met links de ingang van de Nieuwe Spiegelstraat. Jan van Call, 1690 ca. t/m 1700 ca.

1. Aanleiding

In dit inspiratiedocument kijken we naar de mogelijkheden die het parkeervrij maken van één van de Amsterdamse hoofdgrachten biedt. Specifieke aanleiding is de Motie 56.20, 'hoofdgracht geheel parkeervrij; studieopdracht', die is aangenomen bij de raadsbehandeling van de Agenda Amsterdam Autoluw. Hierin vragen raadsleden Ernsting, Bakker, Vroege en Boutkan een stedenbouwkundige studie te doen naar het volledig parkeervrij maken van een van de hoofdgrachten en in kaart te brengen wat daarvoor nodig is, wat de kansen zijn voor vervoer over het water en hoe je noodzakelijke af- en toevoer van goederen kunt garanderen of zelfs verbeteren.

In dit document werken we deze vragen verder uit. Het is nadrukkelijk een inspiratiedocument. Een document bedoeld om het gesprek aan te wakkeren en op zoek te gaan naar nieuwe mogelijkheden en kansen in de stad in het algemeen en de grachten in het bijzonder. Het is geen beleidsstuk, kader of ambitie. Om de voorbeelden uit dit stuk daadwerkelijk uit te voeren, zijn nog verdere stappen nodig. En ook stevige keuzes. De grachten zijn werelderfgoed, maar het zijn ook straten waar mensen wonen, waar voorzieningen nodig zijn, waar bomen een plek moet krijgen, waar kabels en leidingen voldoende ruimte moeten krijgen, waar de veiligheid van de bruggen en de kademuren moet zijn geborgd én waar ruimte voor mobiliteit nodig is.

Transities kosten tijd

De hier gepresenteerde modellen zijn daarom niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Met de Agenda Amsterdam Autoluw wordt er veel werk gemaakt van het verminderen van de druk van de auto. Tegelijkertijd heeft de auto ook nog een functie in de stad. Denk aan logistiek. De beweging naar meer transport over water wordt gemaakt, maar de loodgieter zal ook de komende jaren nog vaak met een busje komen. En ook de pakketbezorger is niet direct overgestapt op alternatief transport. Zulke transities kosten tijd. Datzelfde geldt voor bewoners, die een auto nodig hebben, zoals mensen die moeilijk ter been zijn, die op moeilijk per OV bereikbare locaties werken of onregelmatige werktijden hebben. Bovendien is met het weghalen van parkeerplaatsen de auto die er staat geparkeerd niet meteen weg. Door het autobezit te verlagen, alternatieven voor de auto te bieden en alternatieve parkeerruimte in parkeergarages en aan de rand van de stad te bieden, creëren we ruimte om parkeerplaatsen weg te halen ten behoeve van een ander ruimtegebruik. Dit gaat stap voor stap.

En ook daarbij moeten we goed blijven kijken naar de keuzes die we maken. In de Agenda Amsterdam Autoluw is de lijn uitgezet om de smalle (dwars) grachten parkeervrij te maken en op de hoofdgrachten van schuin naar langsparkeren te gaan. Dit is een praktische keuze: op de smalle grachten is de ruimte zo beperkt dat elke geparkeerde auto de ruimte voor fiets en met name voetgangers flink beperkt. Op de vaak bredere hoofdgrachten zorgt een verschuiving van schuin- naar langsparkeren al voor een flinke verbetering voor de voetganger en voor meer veiligheid voor de fietser. Het weghalen van alle parkeerplaatsen op één of meerdere hoofdgrachten zou de mogelijkheden beperken om op korte termijn pareerplaatsen op de dwarsgrachten weg te halen.

Momentum voor andere stedelijke mobiliteit

Moeten we daarom maar afzien van een parkeervrije hoofdgracht? Zeker niet! Er is momentum om de stedelijke mobiliteit anders in te richten en daarbij ook de openbare ruimte mee te laten groeien met de opgaven van de 21ste eeuw. Maar transities zijn trajecten van lange adem en botsen soms met de wensen van vandaag. Dit document geeft een aanzet voor een discussie hierover. Maar het laat ook zien dat er nog wel wat stappen zijn te zetten voordat een dergelijke toekomst waarheid kan zijn. Daarvoor zijn kleine stapjes en soms grote keuzes nodig. En vooral een discussie met de stad en de gebruikers daarvan.

In de verschillende openbare-ruimte-huisstijlen (HIOR, Puccini) die in de afgelopen decennia zijn ontwikkeld, zagen we geen model voor een parkeervrije hoofdgracht. Een dergelijke gracht bestond gewoonweg niet. In deze studie wordt, naast mogelijkheden voor een parkeervrije gracht binnen de bestaande profielen, ook gekeken naar nieuwe modellen. Met het aanlokkelijke vooruitzicht van een hoofdgracht zonder geparkeerde auto's zou het zonde zijn om ook niet buiten de vastgestelde kaders te kijken.

Dit document beoogt niet uitputtend te zijn. Vraagstukken zoals de energietransitie, rainproof/klimaatadaptatie en verdere vergroening maken de opgave in onze beperkte openbare ruimte steeds complexer. Maar als vertrekpunt van anders denken over de invulling van onze ruimte kan deze studie erg waardevol zijn.

We wensen u veel leesplezier en hopen dat u geïnspireerd raakt door de mogelijkheden die onze prachtige grachtengordel te bieden heeft.

2. Korte geschiedenis van de grachtengordel als openbare ruimte

Inspiratie over de grachtengordel vinden we als we terugkijken naar het ontstaan en het gebruik ervan in het verleden. We blikken in dit hoofdstuk daarom kort hierop terug in tekst en beeld. Dit doen we chronologisch, aan de hand van de meest herkenbare periodes in de geschiedenis van de grachtengordel. Hierbij gaat het om de Derde en Vierde uitleg (van de stad), de periode dat de kooplieden de stad bouwden, de periode van consolidatie en regenten (18de eeuw), de armoedeval in de vroege 19de eeuw, gevolgd door de Tweede Gouden Eeuw, de Cityvorming vanaf 1860 en tenslotte het huidig tijdsgewricht, vanaf circa 1960.

Wat direct opvalt, is dat er niet één overheersend uniform beeld is van de historische grachtengordel. Dit heeft deels te maken met de relatief beperkte bronnen. Maar ook omdat de eerste en tweede fase van de grachtengordel figuurlijk mijlenver uit elkaar liggen. En omdat de Herengracht van oudsher een wezenlijk andere bevolkingssamenstelling kende dan de Prinsengracht.

De Derde uitleg

De Herengracht geldt als de fraaiste en meest illustere gracht van Amsterdam: ruim 11.000 hits op de beeldbank van het stadsarchief. Maar vanaf de aanleg in 1613 tot 1860 zijn er slechts 490 prenten te vinden. En van de periode van de Derde uitleg zijn er niet meer dan 8 (op een totaal van ruim 1800), waarvan 0 topografische prenten.[1] Dit heeft ermee te maken dat bij de Derde uitleg de oneven kant van de Herengracht in wezen niets meer was dan een verbouwde 16de-eeuwse achterbuurt. Het was hier beslist niet chic.

Dit geldt ook voor de Prinsengracht. De even kant van de Prinsengracht bood in die periode vanwege de polderslotenverkaveling van de Jordaan een aanblik van schuin afgesnoten kopse kanten van bouwblokken. Dit leverde niet bepaald een fraai doorlopende gevelwand op. Slechts een enkele topografische prent uit de eerste jaren van de grachtengordel is overgeleverd, de Prinsengracht bij de Noordermarkt.

[1] Van de Keizersgracht zijn tot 1860 op de beeldbank 970 afbeeldingen van de Prinsengracht 450 en van het Singel 684. Tussen 1613 en 1663 is het aantal topografische afbeeldingen zeer gering. Na 1860 stijgt het aantal afbeeldingen (foto's) explosief.



> Figuur 1. Prinsengracht bij de Noordermarkt. Schuiten voeren voedsel aan, uitgestald op de kade onder de bomen, ook vanwege de koelte. Er is geen stoep of rijweg afgebakend. Wel is de kade van een natuurstenen rand voorzien. De houten constructie om de boom rechts lijkt een bescherming, maar is vermoedelijk een kippenhok. Gedateerd ca. 1659.

In heel Amsterdam waren dagelijks diverse markten, vaak op de grachten. Deze zijn niet te vergelijken met moderne markten of supermarkten waar alle producten verkrijgbaar zijn. In deze periode waren ze uitgesplitst naar de herkomst van de aanbieder en meer nog naar product. Er was een vismarkt voor zeevis en een vismarkt voor riviervis, een Joodse vismarkt, maar er waren ook kleinere markten voor bokking, voor garnalen, voor platvis. Er waren aparte markten voor groente, voor fruit, voor aardappelen, voor aardbeien, voor brood, voor beschuit, voor stro, voor turf en voor bloemen. De aanvoer was navenant uitgesplitst.

Dit ging in veel gevallen over water in kleinere schuiten. De vrouw des huizes ging er zelf op uit, met of zonder dienstmeid en tussenpersonen kochten groot in om met kruiwagens en sledes langs de huizen te gaan. Dit stelsel van kleinschalige voedseldistributie zou eeuwenlang de norm blijven. De interactie tussen kade en water was dynamisch. Er was geen scherp onderscheid tussen de droge en de natte route. Het verkeer op de grachten was tijdens markten te vergelijken met het verkeer in een hedendaagse winkelstraat. De middelen van transport waren de voetganger, slede, kruiwagen en een enkele koets of paard.



> Figuur 2. De prent van de groentemarkt op de Prinsengracht is van begin 18de eeuw, maar het beeld van een eeuw eerder zal niet heel anders zijn geweest. De schuiten voeren groente aan en ook aan de huizen wordt gewinkeld (recht op uitstallingen tegenover de markt). Te zien zijn een paard met slede en een kruiwagen met grotere hoeveelheden voor de wederverkoop. De klanten komen tot op de schuiten. Maar ook de VOC-pakhuizen worden direct vanuit het water bevoorraad. Het is druk dus er wordt haaks aangelegd. Het profiel is herkenbaar verbeeld, klinkers op de stoep langs de huizen en onder de bomen (dus ook een soort stoep), met daartussen keien voor de rijweg, op één niveau. De bomen zijn opvallend iel en staan op regelmatige afstand, dicht op elkaar. Schenk 1715-1735.

De Vierde uitleg

Van de Vierde uitleg zijn meer topografische prenten van de hoofdgrachten. Deze zijn voornamelijk uit de 18de eeuw. De structuur van de bouwblokken is in aanzicht al danig veranderd ten opzichte van de Derde uitleg, maar de openbare ruimte is in wezen hetzelfde, in inrichting en in gebruik.

Onderstaande prent van de Gouden Bocht is een mooie illustratie van het gebruik en de inrichting van de Herengracht. Hier gebeurt het allemaal (hoewel het maar zeer de vraag is of het allemaal tegelijk gebeurde).

We zien hier een warme dag, bootjesdag. Niet alleen beroepsvaart, maar ook pleziervaart, roeibootjes en de speeljachten. De beroepsvaart is een soort bezorgservice, kleinere schuiten met levensmiddelen in balen en tonnen (vers water!), te verkopen aan en op de kade, waar de dienstmeiden voor hun mevrouwen de boodschappen doen. Die mevrouwen – met waaiers ter verkoeling – wandelen, voornamelijk twee aan twee, dan wel vergezeld van een heer (met degen) of maken praatjes, sur place. Wandelende heren nemen hun hoed af voor een dame die op hun weg komt. Ook langs de kade zijn diverse heren, kopers, verkopers en wandelaars, maar ook verschillende soorten koetsen, met een enkel paard, tweespan of vierspan, open en dicht en zelfs enkele ruiters zonder koets. Ook de hoge stoepen, enkel of dubbel, veelal met zitjes, vervullen een sociale functie. De stoepenzone is een merkwaardig fenomeen, een schemerzone tussen openbaar en privé, vanwege de niveauverschillen, upstairs en downstairs, en de gescheiden entrees. De stoep op het niveau van de bel-etage is een verlengstuk van de huiskamer, onder is voor bedienden en leveranciers. Ontstaan vanuit pothuizen en andere uitbouwen worden de verhoogde stoepen in de grachtengordel als een doorlopende zone recht doorgetrokken, met vlakke stoepen, stoeppalen hekken en kettingen.



> Figuur 3. Gezigt Langs de Heere-graft, te zien van de Leidse-straat na de Spiegel en Vysel-straat, tot Amsterdam, Hendrik de Leth ca. 1750.

Een verlaagde openbare stoep is niet ingetekend, maar was er wel. De bomen staan dicht op elkaar, met op regelmatige afstand de lantarenpalen van Jan van der Heijden en in de puntige hoek met de Nieuwe Spiegelstraat een hekwerk. Dit is bedoeld als doorvalbeveiliging mocht een koets op hol slaan, dezelfde als in de 17de eeuw en als tegenwoordig. Dergelijke hekwerken werden ook geplaatst bij locaties waar veel volk tegelijk op de been was, zoals bij de schouwburg. Opvallend zijn de gaten in de kades, mogelijk de private afwateringen van de koopmanshuizen. Voor de wandelaars is een houten pishok ingericht. Andere prenten uit dezelfde tijd laten dezelfde maten van bomen zien en ook zijn prenten overgeleverd waarop jonge aanplant in houten kisten te midden van meer volgroeide bomen te zien is. Mogelijk gaat het om vervanging van lindes door iepen of om een bomenziekte (bijvoorbeeld Rademaker Keizersgracht Vierde uitleg 1700-1730, 010001000164).

Het beeld dat oprijst uit de prenten – en dat ook wel aan de hand van schriftelijke bronnen geverifieerd kan worden – is dat de gracht niet louter een verkeersfunctie had, maar ook een sociale en maatschappelijke (verblijfs)functie. Dat de hoofdgrachten een concentrische aanleg hadden, tegenover de radialen die direct op de binnenstad uitkwamen, heeft daar zeker mee te maken. De verkeersregels aangaande de rijrichting en de stopverboden golden voor de drukke straten en de Dam, maar niet voor de hoofdgrachten. De ambulante handel bood gelegenheid het tempo desgewenst te verlagen. Ook de koelte van de bomen en het water in de zomer zal hebben bijgedragen aan een aangename wandeling, alhoewel de stank van de grachten in de zomer natuurlijk wel effect had op de aantrekkelijkheid.

Armoedeval en Cityvorming

Na de aftocht van Napoleon begin 19de eeuw verkeerde de stad in chaos en armoede. De voorheen statige grachtenpanden werden meer en meer bevolkt door meer gezinnen, tot en met de zolders en kelders toe. Omdat ook de binnenterreinen overvol raakten, groeide de druk op de openbare ruimte. Het meeste vervoer vond nog steeds over water plaats en ook de markten werden nog steeds op dezelfde plekken gehouden. Er zijn uit deze periode geen prenten bekend van schrijnende armoede op de grachten, maar de prenten met flanerende burgers behoren wel tot het verleden.

Met de Cityvorming in de tweede helft van de 19de eeuw komt ook de fotografie op. Foto's van lege grachten tonen echter weinig van het leven op straat. Wel is te zien dat het profiel van de hoofdgrachten onveranderd is gebleven. Veel andere grachten zijn gedempt. De huizen stammen zelden nog uit de eerste bouwtijd. Nieuwe, hogere gebouwen trekken meer verkeer aan. Bruggen worden vervangen. De winkelstraten zijn in ontwikkeling, waardoor de drukte zich verplaatst. Maar er wordt nog steeds gewoond op de grachten en de Herengracht is nog steeds op stand.



> Figuur 4. De Keizersgracht tegenover de Westermarkt. Het contrast in kleuren tussen de beide heren en dame, keuvelend aan het water en het gewone volk in bruintinten is veelzeggend. Voor de rijken zijn de grachten verblijfsruimte, voor de gewone mensen werkruimte. De man met de ratel en wagen 56 is van de gemeentereiniging. De meid op de stoep zet een grote pot buiten, misschien fecaliën, wat overigens niet strookt met het idee dat pas vanaf de 19de eeuw de poep werd opgehaald in plaats van te verdwijnen in het water. Schouten 1757.

20ste eeuw

Ook in de eerste helft van de 20ste eeuw verandert aanvankelijk weinig aan het profiel. Tot begin 1900 waren de grachten à-niveau ingericht. Met een kasseien- of klinkerverharding werd er een soort doorlopende zone gesuggereerd. Langs het water was een brede strook met bomen die tevens gebruikt werd voor bijvoorbeeld de overslag van goederen, ophalen van afval of aanvoer van bouwmaterialen. Door het ontbreken van autoverkeer was er geen behoefte aan een trottoir. Schamppalen, natuurstenen plateaus, pothuizen etc. hielden de karrewielen op een prettige afstand van de woning. Het verkeer dat er was ging op natuurlijke wijze samen. Ook toen er begin 1900 sporadisch autoverkeer zichtbaar werd, ging dit nog goed samen.

De koets en het paard blijven dominant in beeld. Fietsen staan ook veelvuldig op de foto, auto's anders dan dienstwagens vrijwel nooit. Rond 1960 wordt alles echter anders. In het centrum waren alle bestemmingen van oudsher te voet bereikbaar maar in de tweede helft van de twintigste eeuw werden uitbreidingswijken gebouwd en nam de dagelijkse reisafstand voor veel mensen toe. De auto was het antwoord op deze mobiliteitsvraag. De opkomende auto krijgt steeds meer ruimte in de stad, ook op de grachten. Langs de grachten veranderde de strook langs het water in een parkeerstrook. Wonen wordt op de grachten steeds meer verdrongen door de werkfunctie. Het autoverkeer neemt stevig toe. Niet alleen door de nieuwe kantoorfuncties, maar ook omdat de koopmanshuizen dikwijls in meer appartementen worden gesplitst.

Dit maakt dat het gebruik en het aanzien van de grachten in enkele jaren tijd stevig veranderen. Aan het eind van de 20ste eeuw en het begin van de 21ste eeuw ontstaat echter steeds vaker de discussie over de ruimte die de auto inneemt in de stad. De grachten van Amsterdam vormen daarbij een belangrijk symbool voor de autodominantie in de openbare ruimte.



> Figuur 5. De manier waarop de Amsterdamse grachten eeuwenlang zijn ingericht.



> Figuur 6. Binnen een aantal decennia stonden de grachten vol met geparkeerde auto's.



> Figuur 7. Net als op de 18de-eeuwse prenten is in de 19de eeuw jonge aanplant tussen de volgroeide bomen. De palen van Jan van der Heijden zijn vervangen door ijzeren palen met gaslampen, maar verder is er niets veranderd. Leven en vervoersbewegingen zijn niet vastgelegd. Keizersgracht 1858.



> Figuur 8. De Herengracht in 1904. De schuiten en het hout in de gracht zijn gerelateerd aan bouw- en sloopwerkzaamheden. Veel stoepen zijn verdwenen en ook de levendigheid is weg. De bomen aan de overkant staan al in blad.



> Figuur 9. De huizen zijn hier nog de bekende koopmanshuizen, met stoepen. De auto's ontnemen niet zo zeer het zicht op de monumentale panden en zelfs het profiel is nauwelijks gewijzigd, maar toch is door het veranderde gebruik van de openbare ruimte de beleving in niets meer te vergelijken met de historische situatie die ruim drie eeuwen stabiel was.
Er is geen shared space meer. De auto heeft de rijweg en de strook langs het water overgenomen. Voor de voetganger is een smalle, verhoogde strook langs de huizen, lange tijd afgeschermd door de bekende Amsterdammertjes, overgebleven. In wezen waren de bekende paaltjes, net als de parkeermeter en de doorvalbeveiliging langs het water, het straatmeubilair van de auto. De grachten zijn als verblijfsruimte niet meer berekend op de functieverandering en schaalvergroting. De eerste signalen werden overigens al in 1940 door de architect A. Boeken opgetekend in het Maandblad Amstelodamum.
SAA, Han van Gool.

Heden

De manier waarop de grachten tegenwoordig worden ingericht wordt grotendeels bepaald door de aanwezigheid van de auto. De auto brengt de nodige problemen met zich mee, omdat deze veel ruimte nodig heeft in een krap bemeten stad. Daar is de infrastructuur in de loop der jaren op aangepast.

Waar auto's in het begin overal konden parkeren, is dat in de loop der jaren gereguleerd door parkeerplekken aan te wijzen. Het Amsterdammertje dat we associëren met de grachten was in de basis een anti-parkeermaatregel: op deze manier werd voorkomen dat alle stoep werd ingenomen door auto's.

Niet alleen het stilstaande verkeer zorgde voor problemen. Ook het rijdende verkeer raakte in conflict met de voetganger. Paaltjes en een verhoogd trottoir waren nodig om het verkeer van elkaar te scheiden. Het scheiden van verkeerssoorten op krappe grachten leidde er vooral toe dat de ruimte voor de voetganger (te) beperkt werd.



> Figuur 10. De huidige inrichting van de grachten. Laden en lossen gebeurt vaak op de stoep.

Vanaf de jaren '90 is de ruimte voor de auto langzaamaan weer wat teruggedrongen. Door parkeerregulering en (in eerste instantie met name in het centrum) het verminderen van de ruimte voor de geparkeerde auto ontstond er meer ruimte. Deze ruimte werd ook snel weer ingenomen door andere functies. Er is een constante vraag naar meer ruimte, onder andere voor fietsparkeren, terrassen, afvalvoorzieningen, elektriciteitsvoorzieningen en groen. Het blijft dus zaak om goed en zorgvuldig met de ruimte op de grachten om te gaan.

Toekomst

Op het moment dat de auto een stap terug doet en grotendeels uit het straatbeeld verdwijnt ontstaan er nieuwe mogelijkheden om de grachten in te richten. Er zijn twee globale richtingen denkbaar:

A: we blijven de grachten inrichten zoals we dat nu doen. Met het grote verschil dat er geen parkeerplekken zijn aangewezen. Wanneer een parkeerplek verdwijnt kan de ruimte met een andere functie worden ingevuld.

B: we richten de grachten helemaal anders in.
De gedachte hierbij is dat wanneer de auto verdwijnt ook de inrichtingsprincipes, die we aan de komst van auto te danken hebben, gewijzigd kunnen worden. We laten ons daarbij inspireren door de inrichting van de tijd van voor de auto. Dat betekent dus dat we een heel andere indeling van de gracht bekijken dan nu gebruikelijk is.

In hoofdstuk 4 werken we deze gedachten verder uit. Eerst gaan we nog even verder in op de verschillende ambities voor de grachten.

3. Vijf ambities voor de grachtengordel

Eeuwenlang is het aanzien van de grachten redelijk constant gebleven. De komst van de auto en dan met name het autoparkeren heeft het beeld en het gebruik van de grachtengordel drastisch veranderd. Deze studie onderzoekt hoe een parkeervrije gracht er in de huidige tijd uit zou kunnen zien en in hoeverre er een weg terug is naar de situatie van voor de opkomst van de auto. De hedendaagse ambities van de stad lijken namelijk perfect samen te vallen met hoe de grachten er vroeger uit zagen en functioneerden.

In de volgende paragrafen gaan we in de op de vele ambities die er zijn voor de grachtengordel. Hierin verkennen we welke impulsen een parkeervrije gracht zouden kunnen geven aan de gracht.

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

I.

Impuls voor de kwaliteit van het werelderfgoed

Bij de grachtengordel van Amsterdam, Unesco werelderfgoed, wordt gewoonlijk gedacht aan de monumentale koopmanshuizen, maar het stedenbouwkundig kunstwerk is veel meer dan dat. In twee fases – globaal vanaf 1613 en 1663 – uitgelegd vormen de drie concentrische hoofdgrachten en de gordel van vestingwerken de schijnbaar perfecte halvemaan rondom het middeleeuwse stadshart.



> Figuur 11. Monumentale panden aan de Herengracht

De consequente aanplant van bomen langs de grachten op geordende afstand paste bij het idee van de meest ideale stad, vanaf 1612 als regel vastgelegd, vanwege de 'soete lucht, cieraet en plaisantie'. Dat de grachten zelf met name in de zomer zo vreselijk zouden gaan stinken was in het grote plan echter een onaangenaam neveneffect.

Gelukkig kunnen wij niet meer ruiken wat in de 17 en 18de eeuw geroken werd, noch kunnen we horen wat de kooplieden toen hoorden en ook het visuele beeld van de bebouwing is allerminst stabiel gebleken de afgelopen eeuwen. Van de periode van de eerste aanleg is slechts een handvol panden in aanzicht hetzelfde gebleven. De structuur van de grachten, kades en straten is wel onveranderd gebleven, wat heeft bijgedragen aan de huidige waardering van de grachtengordel.

De grachten, kades en het stratenstelsel zijn binnen de stedenbouwkundige systematiek als één geheel op te vatten als een hoofdstructuur, naast de andere hoofdstructuur van de bouwblokken. Op de overgang van deze twee hoofdstructuren bevindt zich de unieke, semi-openbare ruimte van de stoepen. De eerstgenoemde hoofdstructuur heeft zich de eerste vier eeuwen gemanifesteerd als een tamelijk constante factor. Pas in de laatste vijftig jaar is hier verandering in gekomen, doordat de auto een belangrijke plek kreeg op de grachten. De plek waar eeuwenlang voetgangers de ruimte kregen, werd nu toegewezen aan de rijdende auto. Voor de voetganger bleef een kleine strook langs de bebouwing over. De geparkeerde auto kreeg ruimte aan de kade toebedeeld, wat een stevige impact had op de visuele kwaliteit van de grachtengordel.

II.

Impuls voor de leefbaarheid van de binnenstad



> Figuur 12. Blik op de Keizersgracht

Tot de introductie van de fiets en de auto in het begin van de vorige eeuw verplaatste men zich in Amsterdam te voet of met paard en/of wagen. De vele schamppalen op de Amsterdamse grachten herinneren hieraan. Door de prominente rol van de voetganger in het straatbeeld behield de gracht altijd een balans tussen haar verkeers- en verblijfsfunctie. De gracht was niet alleen bedoeld om doorheen te verplaatsen, maar ook om te wandelen, te ontspannen, te ontmoeten en de schoonheid van de grachten te beleven. Door de introductie van de auto en de ruimte die zij rijdend en parkerend vragen is de balans in het straatbeeld verschoven. Voor de voetganger is de ruimte stevig afgenomen, andere functies zijn geheel uit het straatbeeld verdwenen. De grachtengordel staat internationaal nog steeds bekend om haar schoonheid, maar deze is tegenwoordig door de geparkeerde auto's lastiger te ervaren.

Het herzien van de rol van de auto op de Amsterdamse gracht is een eerste stap richting een nieuwe balans. Het afgelopen jaar heeft ons het belang doen inzien van een prettige buitenruimte om de hoek. Deze biedt belangrijke beweeg-, speel- en recreëerruimte en een moment van ontspanning in de dag. Dit soort buitenruimte is momenteel nog schaars op de grachten. De voetgangersruimte op veel grachten is vaak beperkt tot enkele decimeters. Dit is onvoldoende voor een rustige wandeling, laat staan voor het voeren van een gesprek. Met het uitbreiden van de ruimte voor de voetganger worden de grachten weer toegankelijker voor iedereen. Er ontstaat fysieke en mentale lucht op een van de drukste en meest dichtbevolkte delen van de stad; daar waar de nood het hoogst is.

Aanvullend kan Amsterdam hiermee ruimte geven aan een van de kernfuncties van openbare ruimte: een plek voor de vrije en spontane ontmoeting tussen verschillende soorten mensen en activiteiten. Juist deze ontmoetingen staan centraal in onze stedelijke economie en interactiesamenleving. Een open en rustige omgeving helpt hierbij. De focus van mensen kan dan verschuiven van het in de gaten houden van de verkeerssituatie naar de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving; ons werelderfgoed.

Autoluwe en parkeervrije grachten realiseren ook een nieuwe balans in het verkeersdomein. Zo bieden zij niet alleen meer ruimte voor de voetganger, maar ook voor de fietser, bij uitstek het vervoermiddel van Amsterdam. Actieve vormen van vervoer zoals lopen en fietsen zijn goed voor de dagelijkse fysieke en mentale gezondheid. Meer verkeersrust maakt fietsen in een mooie omgeving als de grachtengordel aangenamer en minder stressvol, een aspect dat veel Amsterdamse fietsers nog aangeven te ervaren in de stad. In een groeiende en verdichtende stad bieden parkeervrije grachten daarom openbare ruimte die hard nodig is voor het welzijn en gezondheid van haar bewoners en de leefbaarheid van de binnenstad.

III.

Impuls voor de vergroening van de stad

Naast de grachten staat Amsterdam ook van oudsher bekend als groene stad. Amsterdam was waarschijnlijk de eerste Europese stad waar de stedelijke overheid binnen de stad een systematische boombeplanting liet aanleggen. Ook de zorg voor het openbaar groen was een overheidstaak.

Over vergroening van de binnenstad is op het moment een levendig debat gaande. Zaken als het vergroten en beplanten van boomspiegels langs de kades, plant- in plaats van parkeervakken, verrommeling en de wensen van bewoners en bestuurders krijgen veel aandacht. Kijkend naar de huidige inrichting van de grachten zien we dat er door de twee meter brede parkeervakken grote vierkante met aarde gevulde boomspiegels tussen de auto's ontstaan. Deze boomspiegels zijn ontstaan vanuit de maatvoering van de geparkeerde auto. Deze vakken terugbrengen op een parkeervrije gracht is daarom onlogisch. Ook vanuit een historisch perspectief en functioneel perspectief is het geen logische gedachte om langs een kademuur plantvakken aan te leggen. Kademuren zijn een dure constructie die is aangelegd om schepen langs af te meren om te laden en te lossen. Het was eenvoudiger geweest om een groene oever aan te leggen maar het gebruiksgemak van de kade en de extra bruikbare ruimte die er door ontstond vond men de investering waard. In dit document bekijken we hoe we met de grachten kunnen vergroenen met hoofdzakelijk bomen. Hierbij kijken we vooral naar voldoende wortelruimte in de ondergrond, zodat we meer bomen kunnen planten of zodat de bomen uit kunnen groeien tot grotere exemplaren.

Geparkeerde auto's zorgden voor minder bomen

Autogebruik is van grote invloed geweest op de manier waarop de bomen in de grachtengordel zijn geplant. De plantafstand van de bomen was tot de jaren '50 veel kleiner dan nu. De bomen stonden oorspronkelijk op een afstand van 7,36 meter (26 voet).

Met de komst van de auto in de stad zijn langzamerhand bomen verdwenen en is de plantafstand opgerekt naar ca. 12-15 meter. De plantafstand waartussen twee auto's geparkeerd kunnen worden. Een parkeervrije gracht biedt de vroegere plantafstand terug te brengen. Maar vroeger groeiden de boomwortels onder het wegdek en soms tot onder de huizen door in de binnentuinen. Met de komst van telefoon- en huisaansluitingen, riooltracés en andere ondergrondse infrastructuur kunnen boomwortels niet verder meer groeien dan tot aan het riool. Deze loopt meestal midden onder de rijweg. Het verkeer is steeds zwaarder geworden, waardoor wortelgroei onder de rijweg sowieso vrijwel onmogelijk is.

De boomwortelruimte die tegenwoordig beschikbaar is, is het deel tot ca. 2,5 m achter de kademuur. We maken een plantstrook van ca. 2 m over de hele lengte achter de kademuur. Dit heet een wortelstraat. Een sterk beperkende factor is de hoogte van de grondwaterstand. Hoe hoger de grondwaterstand, hoe ondieper de beworteling. Op verschillende plaatsen staat het grondwater op 40 cm onder het wegdek. Gevolg is dat de beworteling ook slechts 40 cm diep wortelt. Bij de brughoofden loopt het maaiveld vaak omhoog en ontstaat er veel meer groeiruimte. Daarom zijn de bomen bij de brughoofden vaak veel groter dan elders op een rak.

Bomen hebben ruimte nodig

Om een boom tot volle wasdom uit te laten groeien is ondergronds ca. 40-50 m^3 doorwortelbare ruimte nodig. Vroeger was dit het deel tussen de kademuur en de gevels. Het hele gebied was stijf doorworteld. Nu rekenen we met 25m^3 per boom (Handboek Groen). Grote bomen worden met deze meer beperkte groeiruimte minder groot dan vroeger. Maar het worden nog steeds forse bomen. Bij een plantstrook van 2 meter breed en een plantstand van 12,5 meter en een grondwaterstand op 1 meter onder maaiveld is er dus

precies genoeg groeiruimte om bomen redelijk groot te laten worden.

Maar op locaties waar het grondwater op 40 of 50 cm staat wordt de plantafstand 2x zo groot. Dan moeten de bomen op 25 meter afstand staan. In deze situaties zijn er twee opties. Of we planten bomen die relatief kleiner blijven en dus minder groeiruimte nodig hebben of we zoeken meer groeiruimte onder het wegdek tot aan het riool. Daarvoor zijn technieken nodig die ervoor zorgen dat de bodem door het zware verkeer niet teveel wordt belast. We plaatsen dan bijvoorbeeld drukverdelende kratten.

Bij een kleinere plantafstand zal de wortelruimte gevonden moeten worden in een bredere wortelstraat. Dit vraag om een andere inrichting van het maaiveld. De breedtes van de kades langs de hoofdgrachten wisselen waardoor de vindbare wortelruimte ook zal wisselen. Op brede kades kunnen bomen dus dichter bij elkaar staan dan op smalle. Of bomen op een brede kade krijgen meer wortelruimte waardoor ze als volwassen bomen groter worden.

Naast de vergroening is er mogelijk ruimte om gevel-tuinen aan te leggen in de ruimte tussen de pothuislijn en de gevels. In veel gevallen is deze semi-private strook van twee meter breed gemeentegrond. Gevel-tuinen zijn in Amsterdam alom geliefd en op deze plek hebben ze beschutting om te groeien zonder kapotgereden te worden door auto's. Daarnaast wordt de beperkte functionele openbare ruimte op de gracht hier nauwelijks door beperkt.



> Figuur 13. Zicht op de Keizersgracht

IV.

Impuls voor een geordende ondergrond



> Figuur 14. Ondergronds gasstation Liander

Onder de stad ligt bij benadering 10.000 km aan kabel- en leidingnetwerken. De netwerken zijn bovengronds herkenbaar, onder andere door de vele trafokasten, verdeelstations, antennes en gemalen. Ze zijn onmisbaar voor het functioneren van de stad (data, schoon en vuil water, warmte, elektra), maar de netwerken trekken een forse wissel op de onder- en bovengrondse ruimte en versterken lang niet altijd de kwaliteit van de openbare ruimte. De netwerken zijn ook kwetsbaar. Een graafschade leidt al snel tot economische schade.

Met de energietransitie (stadswarmte, WKO- installaties, elektra), de klimaatadaptatie (rainproof en hittestress-maatregelen) en de connectiviteit (5G-netwerken) komen er vele ondergrondse netwerken en bovengrondse voorzieningen bij. Voor de stadswarmte komen er tegen de 900 bovengrondse Warmte Overdracht Stations (WOS-installaties ter grootte van zeecontainers) en zware leidingnetwerken bij in de stad. Voor de 5G-uitrol komen er in bijna alle straten meerdere 'small cells' (antenne-installaties ter grootte van een kleine koelkast) wederom met kabels. Het duurzaamheidsprogramma leidt tot elektrische laadpalen en de benodigde versterking van het ondergrondse netwerk. Voor het stimuleren van het fietsverkeer zijn ondergrondse fietsparkeervoorzieningen nodig en voor het beperken van de hittestress worden bomen geplant. Het huidige vaak verouderde (gietijzeren) gasnet moet worden vervangen door een nieuw gasnet, dat ook geschikt is voor duurzame gassen (groen gas, waterstof) in lijn met de Transitievisie Warmte. Meer ingrijpend kan ook een gasstation ondergronds worden gebouwd, zoals door Liander gerealiseerd op de Keizersgracht. Ook ligt er onder de straten van de grachtengordel nog vaak een gecombineerd riool met hemelwater en afvalwater. Voor de toekomst is het wenselijk ook dit aan te passen, zodat hemelwater beter wordt opgevangen en rechtstreeks op het oppervlaktewater wordt geloosd.
De stad wacht dus een forse opgave. Tegelijkertijd is de onder- en bovengrondse ruimte beperkt. Dit knelt helemaal op de grachten, waar de ruimte zeer beperkt is. Waar laten we al deze hardware, terwijl we ook rigoureus willen vergroenen? Een integrale afweging van boven- en ondergrond is nodig. Waar een boom staat kan in de regel geen leiding liggen. Er moeten keuzes gemaakt worden. Vandaar dat we in deze studie ook onze blik op de ondergrond richten.

Slim kijken naar de boven- en ondergrond

Tegelijkertijd moeten we kijken naar slimmer en meervoudig ruimtegebruik. Door het project Koppelkansen wordt daarom bijvoorbeeld gekeken naar meervoudig ruimtegebruik van de kademuren met onder andere kabel- en leidingkokers. Voor de inzameling van afval is een pilot gestart met bovengrondse inzameling van huishoudelijk afval en afvoer via het water. Daar wordt vooralsnog geen beroep op ondergrondse ruimte gedaan. Vanuit deze stapeling van opgaven zou een ideaal ondergrondprofiel voor de parkeervrije grachten kunnen worden ontwikkeld, waarbij bijvoorbeeld de nutsinfrastructuur voor de woonboten en elektrische oplaadvoorzieningen worden gecombineerd/geïntegreerd met de kademuren en de overige nutsinfrastructuur zoveel mogelijk richting de panden wordt aangelegd, eventueel gebundeld in hier aan te brengen voorzieningen als mantelbuizen. Graven en herstraten als gevolg van onderhoud of vervanging zal dan minder nodig zijn.

Binnen het concept van de autoluwe en parkeervrije gracht is het dus wenselijk om naast het nadenken over de bovengrondse inrichting ook de inrichting van de ondergrond te optimaliseren. Hierbij moeten we toe naar een adaptieve en flexibele inrichting, waarin ook nog ruimte is voor de opgaven van de toekomst. Dit resulteert in een beter ingerichte openbare ruimte bovengronds en daarmee meer leefomgevingskwaliteit voor de bewoners en bezoekers van de grachtengordel.

V.

Impuls voor transport over water



> Figuur 15. Elektrisch vrachtschip bij de Nieuwmarkt

Tot de komst van het gemotoriseerde vrachtverkeer vond vervoer in Amsterdam voornamelijk plaats over water. Roeiend, bomend of met een trekzeel werd zo goed als alle vracht over water aangevoerd.

De kades langs de Amsterdamse grachten zijn gemaakt om schepen aan af te meren. Voor eeuwen was dit de plek waar goederen van schepen werden overgeladen op karren en sledes, opgeslagen werden in pakhuizen of direct werden verhandeld op de talloze markten aan en langs de kades. Nadat de goederen waren overgeslagen, bleven de kades leeg achter om de volgende gebruiker de ruimte te geven om hetzelfde te doen. Vanaf het begin van de vorige eeuw nam het gebruik van water als transportmiddel geleidelijk af. Met de groei van de welvaart nam na de oorlog ook het autobezit enorm toe en bleken lege kades de ideale plek om te parkeren.

De explosieve groei van de stad en de toenemende behoefte aan mobiliteit bieden een momentum voor herintroductie van transport over water. Daarnaast is het (zware) verkeer over de grachten een zware belasting voor de kademuren en de bruggen. Zware voertuigen, zoals vuilniswagens, betonwagens en hijskranen zijn een onderdeel van dit probleem. In de in 2020 vastgestelde Nota Varen Deel 2 en met name in het Uitvoeringsplan Transport over Water dat de raad eind 2020 ter kennisname heeft ontvangen, staan de ambities en maatregelen benoemd die er toe moeten gaan leiden dat in 2025 het water als modaliteit volwaardig mee doet. Enkele belangrijke onderdelen hierin zijn het uitbreiden en opwaarderen van het aantal laad- en losvoorzieningen en het uitvoeren van een aantal pilots.

Door het gebruik van de kades als parkeerplaats is er weinig kade beschikbaar voor het overslaan van goederen. Een parkeervrije gracht zou een impuls kunnen geven aan transport over water als met de inrichting voorwaarde is dat de kades zo gedimensioneerd en ingericht worden dat ze geschikt zijn voor het laden en lossen van vracht (te hoge en te smalle kades vallen bijvoorbeeld af). Hiervoor is een flexibele strook langs het water nodig die breed genoeg is om goederen op en over te slaan en die ruimte biedt voor bijvoorbeeld pallets en/of rolcontainers. De verschillende belangen vragen om een goede samenwerking met alle belanghebbenden binnen en buiten de gemeente.

Een goed vertrekpunt is het in het Uitvoeringsplan Transport over Water opgenomen aantal pilots op het gebied van bouwlogistiek, bevoorrading / stadsdistributie en afvoer van afval. Voor alle drie de thema's geldt dat een goed samenspel tussen water en wal van belang is. Niet alleen langs de kade aan de walkant is ruimte van belang. Ook aan de waterzijde van de kade dient voldoende afmeermogelijkheid te zijn (lengte en vrije ruimte) en zijn vastgestelde doorvaartprofielen randvoorwaardelijk om stremmingen op het water te voorkomen.

Medio maart 2021 is een proef gestart met het inzamelen van huisvuil over water in het Wallengebied. In een groot deel van het Centrum is het niet mogelijk of wenselijk om ondergronds afval in te zamelen. Daarnaast werkt men aan een alternatieve vorm van huisvuilinzameling met inwerpzuilen boven schuiten die al dan niet autonoom naar de vuilverwerking varen.

4. Drie modeluitwerkingen van de Herengracht

In dit hoofdstuk presenteren we drie modeluitwerkingen van een parkeervrije gracht. We hebben er voor gekozen de Herengracht als voorbeeld te nemen. Voordeel van de Herengracht is dat deze de kortste is van de drie hoofdgrachten. Dit vertaalt zich in minder parkeerplaatsen op maaiveld, dus ook minder op te heffen parkeerplaatsen. Bovendien zijn beide zijden (net als de Keizersgracht) min of meer gelijk. De Prinsengracht heeft te maken met de vele zijstraatjes uit de Jordaan. De concepten zijn echter toepasbaar op alle grachten.



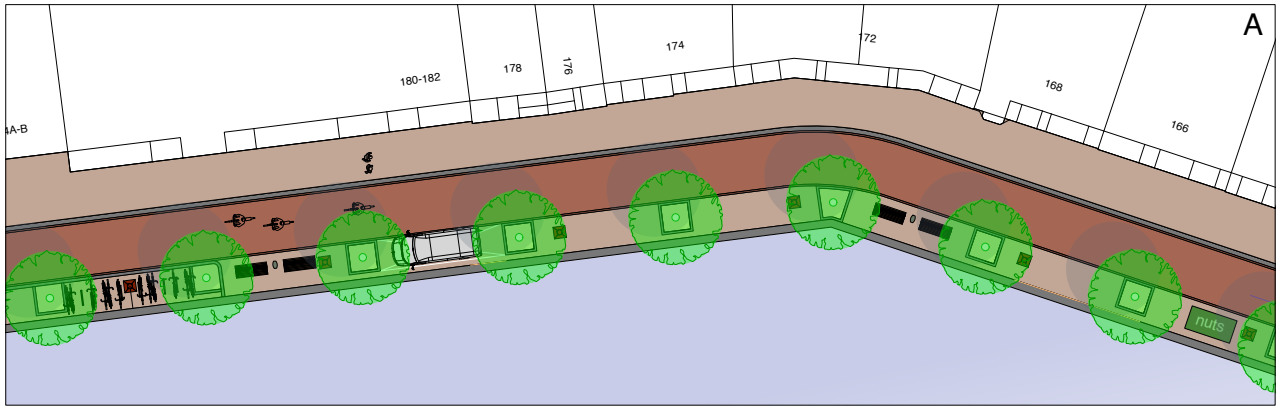
> Figuur 16. Herengracht ter hoogte van nummer 182, 1867 - 1883



> Figuur 17. Herengracht tussen Leliegracht en Raadhuisstraat (huidige situatie)

In model A gaan we uit van de huidige verkavelde gracht. De gracht blijft in de basis zowel in de bovengrond als in de ondergrond op dezelfde manier functioneren, maar de parkeerplaatsen krijgen een andere invulling. In model B laten we deze verkaveling los en gaan we op zoek naar een heel andere manier om de grachten in te delen. Datzelfde doen we in model C, maar daar kijken we ook naar de plek waar de bomen op de grachten groeien.

Model A Verkavelde gracht



> Figuur 18. Bovenaanzicht parkeervrije gracht met bestaande verkaveling



> Figuur 19. Impressie van een parkeervrije gracht met bestaande verkaveling van de gracht

Model A gaat uit van de huidige manier van inrichten, waarbij iedere functie een eigen plek in de openbare ruimte heeft en de voetganger met een verhoogd trottoir aan de gevelzijde is gescheiden van het rijdend verkeer. Doordat er schuinparkeerplaatsen verdwijnen, ontstaat er aan de gevelzijde meer ruimte voor voetgangers. Dit komt de toegankelijkheid van de grachten ten goede. De kansen voor vervoer over water zijn ongeveer gelijk aan de huidige situatie: er zal actief gezocht moeten worden naar ruimte op de kade. Laden en lossen gebeurt op aparte laad- en los-locaties of, onwenselijk in deze situatie, op de stoep of de rijbaan. In de service-/bomenstrook is ruimte voor voorzieningen, zoals fietsparkeren en afvalcontainers. Voor de bomen verandert er niets: deze blijven in deze variant op dezelfde plek staan en er ontstaat ook niet meer ruimte voor. Voor zitten en verblijven is beperkt ruimte in de service-/bomenstrook. De verbinding tussen water, weg en kade wordt niet verder hersteld. Er blijft een barrière.

Qua implementatie is deze variant het makkelijkst van de drie hier gepresenteerde modellen. Alhoewel er een herinrichting nodig is, verandert er aan de functionele indeling vrij weinig. Bovendien kan deze variant stap voor stap worden uitgevoerd. Bij grachten waar al langsparkeren is in plaats van schuinparkeren, kan er bij het weghalen van een parkeerplaats een andere functie worden teruggeplaatst. Wanneer een parkeerplek wordt opgeheven ontstaat ruimte om een andere functie in te passen. Dit geeft de mogelijkheid een meer flexibele benadering toe te passen, waarin parkeerplaatsen stap voor stap verdwijnen totdat de hele gracht parkeervrij is. Dit past in de benadering die in de Agenda Amsterdam Autoluw is opgenomen, om op termijn toe te werken naar parkeervrije rakken op de hoofdgrachten.

Scores model A (verkavelde gracht)

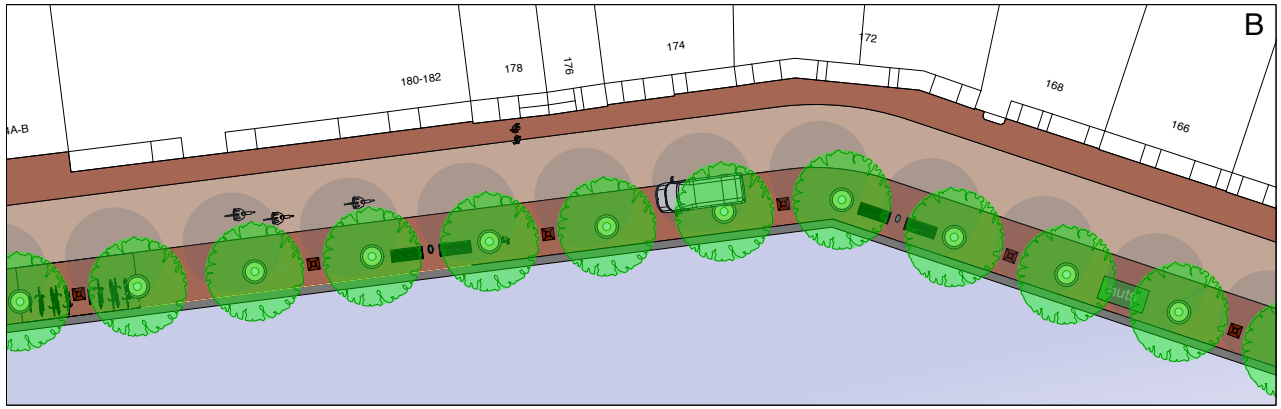
Ruimte voor de voetganger	★★★
Toegankelijkheid kwetsbare gebruikers	★★★
Functionele eenheid kade/weg/water	★
Ruimte voor afval, fietsparkeren	★★★
Ruimte voor zitten/verblijven	★★★
Potentie vervoer over water	★★
Loopruimte langs water	★
Beperking verrommeling	★★
Ruimte voor laden/lossen	★★
Voldoende wortelruimte voor bomen	★
Autobereikbaarheid	★★★★★
Implementatie	★★★★★



Voorwaarden

- Parkeerbalans moet op orde blijven om toename van parkeeroverlast, zoals rondjes rijden en fout parkeren te voorkomen (zie kader parkeerbalans).
- Voldoende laad/los-voorzieningen nodig in servicestrook (gaat ten koste van andere zaken).

Model B Gedeelde gracht



> Figuur 20. Bovenaanzicht parkeervrije gracht met gedeelde ruimte



> Figuur 21. Impressie parkeervrije gracht met gedeelde ruimte

In dit model wordt de klassieke indeling van de gracht losgelaten. Er is geen sprake meer van een aparte stoep en rijloper, maar meer van een gezamenlijke ruimte. Er wordt alleen een strook aangegeven met een andere kleur en/of een ander patroon met klinkerverharding. Deze indeling maakt het noodzakelijk dat de voetganger de dominante verkeersdeelnemer is. De rijdende auto en de rijdende fiets zijn hier ondergeschikt. Dat betekent dan ook dat hier geen doorgaand autoverkeer gewenst is en dat de fietser goed rekening houdt met de voetgangers. De Herengracht is weliswaar geen hoofd- of plusnet fiets, maar het is wel een route waar veel fietsers gebruik van maken.

Voetgangers zijn vrij om zich te begeven waar zij goed achten. Laad- en losverkeer is welkom en kan overal gaan staan, omdat ander verkeer hier makkelijk omheen kan. Er worden geen vakken aangewezen. In deze variant is de ruimte voor de voetganger een stuk groter: het is de dominante verkeersdeelnemer. Een nuance is hier echter wel op z'n plek. Het huidige profiel van de grachten kan voor mensen in een rolstoel, met een rollator of met een kinderwagen lastig begaanbaar zijn. De soms smalle trottoirs zijn niet altijd volledig beschikbaar, door obstakels of puntvernauwingen. Het model van de gedeelde gracht maakt het lopen over de grachten voor deze groepen gemakkelijker. Tegelijkertijd is een shared-space-achtige constructie voor mensen met een visuele beperking minder goed toegankelijk, doordat er minder geleidende elementen zijn. In het ontwerp moet hier goed aandacht voor zijn.

Doordat er geen klassieke verkaveling meer is, ontstaat er meer ruimte aan de kade voor overslag en vervoer over water. Verblijven kan in deze variant op het hele profiel, waarbij ook langs de kade voldoende ruimte is voor bijvoorbeeld zitjes. Kade, weg en water vormen een meer functionele eenheid in dit model. Door de compleet andere indeling van de gracht is een volledige herinrichting nodig. Bovendien wijken we hiermee af

van de bestaande grachtenprofielen en zullen we goed moeten kijken wat dit betekent voor de dynamiek op straat.

Scores model B (gedeelde gracht)

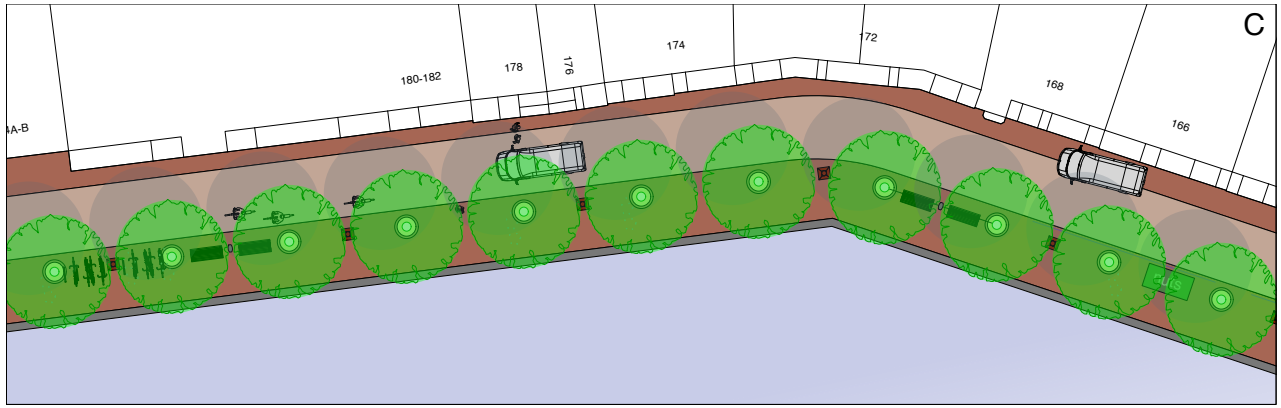
Ruimte voor de voetganger	★★★★
Toegankelijkheid kwetsbare gebruikers	★★★★
Functionele eenheid kade/weg/water	★★★★
Ruimte voor afval, fietsparkeren	★★★★
Ruimte voor zitten/verblijven	★★★★
Potentie vervoer over water	★★★★
Loopruimte langs water	★
Beperking verrommeling	★★★
Ruimte voor laden/lossen	★★★
Voldoende wortelruimte voor bomen	★★★
Autobereikbaarheid	★
Implementatie	★★★



Voorwaarden

- Parkeerbalans moet op orde blijven om toename van parkeeroverlast, zoals rondjes rijden en foutparkeren te voorkomen (zie kader parkeerbalans).
- Doorgaand fietsverkeer bij voorkeur over andere route.
- Doorgaand autoverkeer weren van de gracht, alleen bestemmingsverkeer (liefst per rak).
- Flankerende maatregelen (extra afvalbakken, reiniging, handhaving, gedragsregels, communicatie, etc.) kunnen nodig zijn om te voorkomen dat de toevoeging van een verblijfsfunctie afbreuk doet aan de leefbaarheid.
- Voor vervoer over water moet ook de kade vanaf de wal goed bereikbaar zijn. In het geval van woonboten is dit lastiger.

Model C Gedeelde gracht +



> Figuur 22. Bovenaanzicht parkeervrije gracht met gedeelde ruimte en verplaatste bomen



> Figuur 23. Impressie parkeervrije gracht met gedeelde ruimte en verplaatste bomen

Model C is vergelijkbaar met model B, met dien verstande dat de bomen op grotere afstand van de kade staan. Dit zorgt voor een wandelstrook langs het water. Een dergelijke stap betekent dat we bovengrond én ondergrond volledig anders moeten en kunnen inrichten. Dit biedt de kans veel meer ruimte voor boomwortels te creëren. Voorwaarde is wel dat we de huidige ondergrondse nutsinfrastructuur herstructureren.
Het is dus handig om hiervoor een natuurlijk moment te benutten om werk met werk te maken, zoals het vervangingsmoment van de riolering. Bomen kunnen hierdoor dichter op elkaar staan en/of groter uitgroeien, waardoor er een veel groenere beleving ontstaat.
Het beeld is daarmee vergelijkbaar met de situatie van voor de opkomst van de auto. Daarnaast ontstaat langs het water ruimte voor de voetganger, waardoor er ook langs het water kan worden geflaneerd. Ook hier is voor vervoer over water en laden en lossen alle ruimte door de flexibele indeling. Aandachtspunten zijn ook hier de toegankelijkheid en de implementatie. Vooral dat laatste is een stevige opgave, omdat er niet alleen een volledige herinrichting nodig is, maar er ook bomen moeten worden verplaatst. Ook hier geldt dat doorgaand autoverkeer en fietsverkeer moet worden voorkomen. Daarnaast is een belangrijke voorwaarde dat er geen zwaar verkeer meer over de gracht rijdt, vanwege de boomwortels onder het wegdek.

Het creëren van een wandelstrook langs het water betekent ook dat we moeten blijven nadenken over de veiligheid van de grachten. Ook in de huidige indeling vallen helaas geregeld mensen in het water. Geparkeerde auto's en andere obstakels zorgen er niet voor dat mensen niet alsnog bij de kade gaan staan of zitten. Maar met een wandelstrook wordt het risico wellicht groter. Dit moet in het verdere ontwerp een plek krijgen.

Scores model C (gedeelde gracht +)

Ruimte voor de voetganger	★★★★★
Toegankelijkheid kwetsbare gebruikers	★★★★
Functionele eenheid kade/weg/water	★★★★★
Ruimte voor afval, fietsparkeren	★★★★★
Ruimte voor zitten/verblijven	★★★★★
Potentie vervoer over water	★★★★★
Loopruimte langs water	★★★★
Beperking verrommeling	★★★
Ruimte voor laden/lossen	★★★★★
Voldoende wortelruimte voor bomen	★★★★★
Autobereikbaarheid	★
Implementatie	★



Voorwaarden

- Parkeerbalans moet op orde blijven om toename van parkeeroverlast, zoals rondjes rijden en foutparkeren te voorkomen (zie kader parkeerbalans).
- Doorgaand fietsverkeer moet over andere route.
- Doorgaand autoverkeer weren van de gracht, alleen bestemmingsverkeer (liefst per rak).
- Flankerende maatregelen (extra afvalbakken, reiniging, handhaving, gedragsregels, communicatie, etc.) kunnen nodig zijn om te voorkomen dat de toevoeging van een verblijfsfunctie afbreuk doet aan de leefbaarheid.
- Om kansen volledig te benutten, moet de ondergrondse situatie ook worden geoptimaliseerd.
- Geen zwaar verkeer in verband met boomwortels onder wegdek, afval, bouwlogistiek via water.
- Voor vervoer over water moet ook de kade vanaf de wal goed bereikbaar zijn. In het geval van woonboten is dit lastiger.

Totaaloverzicht score drie modellen







	Verkaveld	Gedeeld	Gedeeld +
Ruimte voor de voetganger	★★★	★★★★	★★★★★
Toegankelijkheid kwetsbare gebruikers	★★★	★★★★	★★★★
Functionele eenheid kade/weg/water	★	★★★★	★★★★★
Ruimte voor afval, fietsparkeren	★★★	★★★★	★★★★★
Ruimte voor zitten/verblijven	★★★	★★★★	★★★★★
Potentie vervoer over water	★★	★★★★	★★★★★
Loopruimte langs water	★	★	★★★★★
Beperking verrommeling	★★	★★★	★★★★
Ruimte voor laden/lossen	★★	★★★	★★★★★
Ruimte voor bomen	★	★★★	★★★★★
Autobereikbaarheid	★★★★★	★	★
Implementatie	★★★★★	★★★	★

De kades op de grachten variëren in breedte. Op het smalste deel van de Herengracht is de kade 5-6 meter breed, op het breedste deel 10-11 meter (afbeelding hiernaast). In de verschillende modellen wordt deze extra ruimte telkens anders ingevuld. In de afbeelding op de volgende pagina is dit gevisualiseerd.

In model A komt de extra ruimte ten goede van het aparte trottoir. De rijbaan en de strook voor de bomen en voorzieningen behouden dezelfde hoeveelheid ruimte. Dit betekent dat op alle delen van de kade de bomen dezelfde hoeveelheid ruimte krijgen en dus ook overal op dezelfde afstand van elkaar staan. Alle bomen hebben daarom dezelfde groeimogelijkheden. Omdat hier wordt vastgehouden aan de bestaande verkaveling behouden de bomen hun vierkante boomspiegel. In sommige gevallen gebruiken buurtbewoners deze om de buurt verder te vergroenen. Dit kan mogelijk vanuit het stadsdeel verder worden uitgebreid.

In model B en C komt de ruimte bij een bredere kade ten goede van de bomen- en voorzieningenstrook langs het water. De gedeelde ruimte voor voetganger, fiets en auto behoudt dezelfde breedte. Hoe breder de kade wordt, hoe meer ruimte er ontstaat voor bomengroei bij een gemiddelde grondwaterdiepte van ongeveer 1 meter. Hiermee kunnen bomen dichter op elkaar groeien en tegelijkertijd groter worden. De boomspiegels hoeven niet meer de huidige vierkante vorm te behouden. Verdere vergroening kan in deze modellen daarom plaatsvinden aan de huizenkant, in de pothuislijn. Hier liggen kansen om de huidige versteende delen te vergroenen en ook hier bij te dragen aan de vergroeningsopgave en klimaatopgave voor de stad.

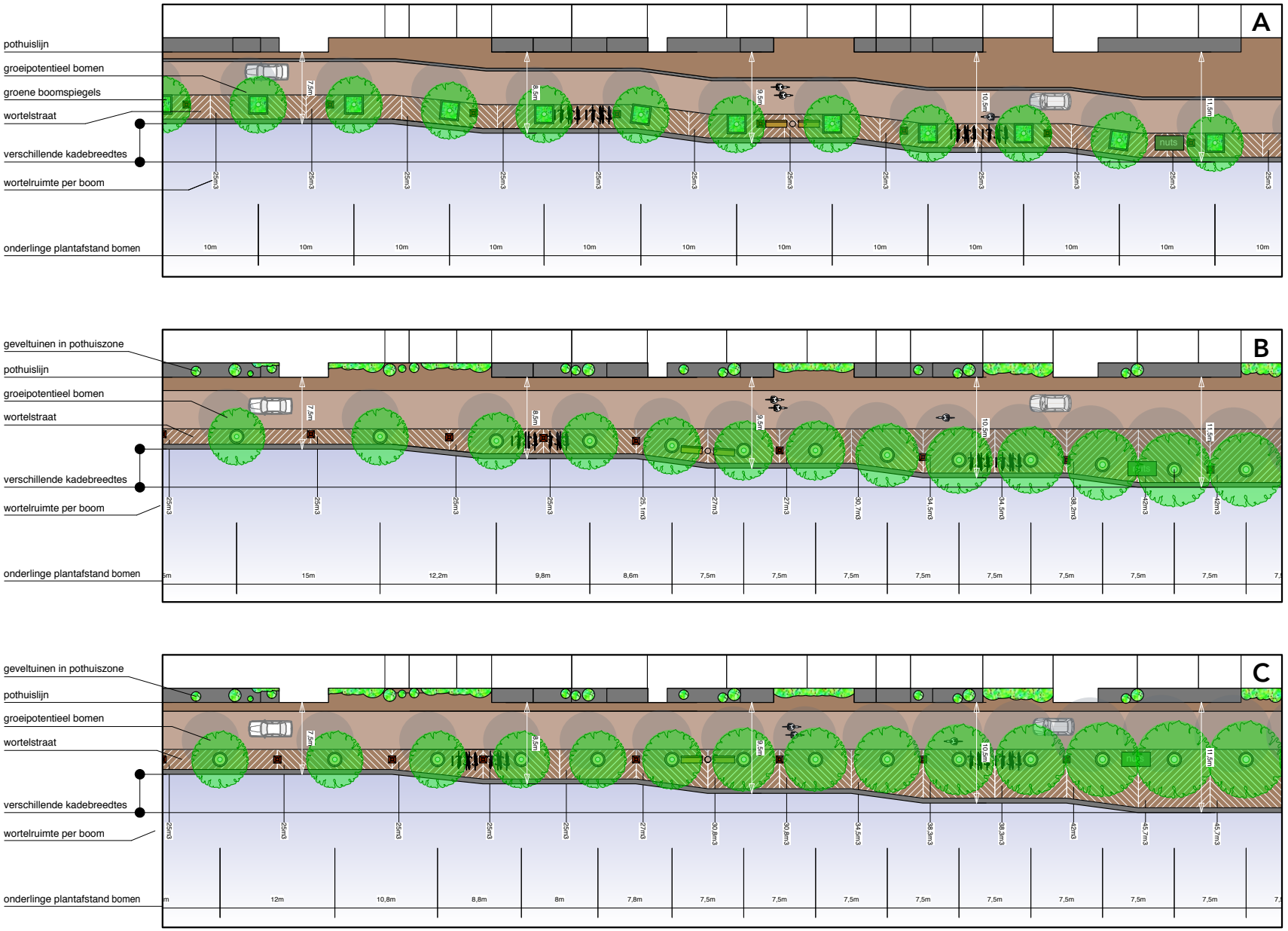
In model C is op de breedste delen van de gracht een ruime wandelpromenade langs het water voorhanden.

> Figuur 24. Breedtes van kade tot gevel op de hoofdgrachten



Model A, B en C

(met verschillende kaderbreedtes per model en afstand van 1 meter tussen grondwater en maaiveld)



> Figuur 25. Invulling van de ruimte per model bij verschillende breedte van kade tot gevel

Parkeerbalans als voorwaarde

Voorwaarde voor de uitvoering van alle modellen is dat de parkeerbalans op orde is. Het huidige beleid van Amsterdam gaat ervan uit dat we sturen op een goede parkeerbalans. Dit betekent dat de vraag naar parkeren en het aanbod van parkeerplaatsen goed met elkaar in evenwicht zijn. De huidige lijn is dat een parkeerdruk van 90% optimaal is. Van de 100 parkeerplaatsen zijn er op het drukste moment van de dag dan 90 parkeerplaatsen bezet. Dit geeft voldoende ruimte om zoekverkeer en foutparkeren te voorkomen. Het weghalen van parkeerplaatsen doen we daarom met de volgende uitgangspunten:

- Onder de 90% parkeerdruk kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven, totdat er een parkeerdruk van 90% ontstaat.
- Boven de 90% parkeerdruk laten we de parkeerdruk niet verder oplopen. Er is echter geen plicht de parkeerdruk naar 90% terug te brengen.

Amsterdam heeft de ambitie tot 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplaatsen van straat te verwijderen (gerekend vanaf 2018). Hiermee ontstaat meer ruimte voor groen, voorzieningen, lopen, fietsen en openbaar vervoer. Hiervoor zetten we verschillende instrumenten in. Allereerst benutten we **ruimte in bestaande parkeergarages.** We maken het mogelijk dat houders van een parkeervergunning zonder extra kosten gebruik kunnen maken van deze plekken. Op dit moment benutten we zo ruim 4.000 parkeerplekken in de stad.

Een ander belangrijk instrument is het **verlagen van het vergunningplafond** in drukke gebieden. Het vergunningplafond is het maximumaantal parkeervergunningen dat we uitgeven in een bepaald gebied. Door in drukke gebieden elk half jaar het aantal vergunningen met 1,1% te verlagen, parkeren er uiteindelijk minder vergunninghouders. Dat maakt het mogelijk parkeerplaatsen weg te halen.

Tot slot wordt op dit moment nog gebouwd aan twee **nieuwe parkeergarages**. De Vijzelgrachtgarage (270 plekken) is een mechanische garages, waar straks houders van een parkeervergunning kunnen parkeren. In de omgeving van de garage verdwijnen in overleg met de buurt 270 parkeerplaatsen. De Singelgrachtgarage (800 plekken) wordt aangelegd onder de Singelgracht, tussen het 2e Marnixplantsoen en het Maxnixbad. 80% van de parkeerplekken is bedoeld voor vergunninghouders. Met deze garage worden in feite ook 800 parkeerplaatsen van straat naar de garage verplaatst.

Deze instrumenten zijn met name gericht op vergunninghouders, omdat zij bepalend zijn voor de drukste momenten in de stad. Met het verhogen van de parkeertarieven voor bezoekers is daarnaast al een maatregel genomen om het aantal bezoekers met de auto in de stad te verlagen.

Parkeerbalans van de Herengracht

Om beide zijden van de Herengracht volledig parkeervrij te maken, moeten er 517 parkeerplaatsen worden opgeheven. Deze bestaan uit 478 openbare fiscale parkeerplaatsen en 39 bijzondere parkeerplaatsen. Er staan al 136 parkeerplaatsen op de planning om opgeheven te worden, vanwege lopende projecten, zoals bruggen en kademuren en bestaande herinrichtingen. Met de reeds geplande projecten is er in deze buurten in 2021 al een negatieve parkeerbalans voorzien van -265. Dat betekent dat de vraag naar parkeerplaatsen 265 parkeerplaatsen hoger ligt dan gewenst is voor een goede parkeerbalans.

Om de Herengracht volledig parkeervrij te maken, moeten er bovenop de geplande 136 parkeerplaatsen nog 342 parkeerplaatsen extra worden opgeheven. In 2021 zou dat leiden tot een negatieve parkeerbalans van 607 parkeerplaatsen. Een dergelijke negatieve parkeerbalans is moeilijk op te lossen met het bestaande instrumentarium zoals dat hierboven beschreven is. Vanwege de lengte van de Herengracht zouden er bovendien op verschillende locaties maatregelen nodig zijn. Vraag en aanbod van parkeren willen we immers zo lokaal mogelijk oplossen. Een parkeeroplossing nabij de Amstel heeft weinig effect op parkeerproblemen rond de Brouwersgracht.

Nadere studie is daarom nodig om te bepalen welke maatregelen genomen kunnen worden, in welk jaar op welke locatie ruimte ontstaat voor het opheffen van parkeerplaatsen en hoe dat zich verhoudt tot bestaande en geplande projecten.

Naast het opheffen van de fiscale parkeerplaatsen zijn er ook nog 39 bijzondere parkeerplaatsen. Er zijn 13 parkeerplaatsen voor een deelauto, 12 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats en 5 belanghebbendenplekken. De autodeelplekken en belanghebbendenplekken zullen op een andere locatie moeten worden gecompenseerd. Van de gehandicaptenparkeerplaatsen is het de vraag of deze op een andere locatie gecompenseerd kunnen worden, omdat deze op een beperkte loopafstand moeten blijven liggen. Ook zijn er nog 8 laad- en losplekken. Alleen in model B en C hoeven deze niet gecompenseerd te worden, omdat hier voldoende ruimte voor laden en lossen is in de openbare ruimte.

> Tabel 1. Aantal parkeerplaatsen op de Herengracht

Totaal aantal parkeerplaatsen Herengracht	**517**
Waarvan openbaar fiscaal	**478**
Waarvan elektrisch	36
Waarvan bijzondere parkeerplaatsen	**39**
Autodeelplekken	13
Gehandicapten-pp op kenteken	12
Gehandicapten-pp algemeen	1
Belanghebbenden-pp	5
Laden/lossen	8

Deelmobiliteit

Amsterdam zet stevig in op deelmobiliteit. Zeker in de krappe straten van Amsterdam kan dit een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van autobezit. Deelmobiliteit heeft de potentie ruimte te creëren in de stad doordat er minder privé-bezit nodig is, maar het heeft tegelijkertijd ook zelf ruimte nodig. Voor de grachtengordel is dit van belang, omdat er in dit gebied al beperkt ruimte is voor deelmobiliteit. In alle modellen kan daar ruimte voor worden gemaakt. Dit betekent wel dat er keuzes moeten worden gemaakt. Op de plek van een deelauto kan geen boom of fietsenrek staan. In het ontwerp moet dit worden meegenomen.

Tenslotte

Wij hopen u met deze studie geïnspireerd te hebben om na te denken over een andere inrichting van de gracht. En we hopen bijgedragen te hebben aan meer inzicht in de complexiteit van de inrichting van de stad. Amsterdam is nooit af en we zullen altijd blijven nadenken over de toekomst. Een toekomst met nieuwe opgaven en ambities. We hopen dat deze studie een mooi puzzelstukje is in dat nadenken en dat het uitnodigt om verder te werken aan de vele prachtige grachten die onze stad rijk is.

Colofon

**Dit document is opgesteld door de directie Ruimte & Duurzaamheid,
in opdracht van en in samenwerking met de directie Verkeer & Openbare Ruimte.
Juli 2021**

Contact

Gemeente Amsterdam
Verkeer & Openbare Ruimte
Postbus 95089
1090 HB AMSTERDAM

Projectleiding

Wiard Kuné (Verkeer & Openbare Ruimte)
Wim Poppinga en Ruben de Bruijne (Ruimte & Duurzaamheid)

Met medewerking van

Lidwien Besselink (Senior adviseur Ondergrond, Ingenieursbureau gemeente Amsterdam),
Hans Kaljee (Senior Adviseur Groen en Bomen, Verkeer & Openbare Ruimte),
Sophie Laarman (Ruimteregisseur, Verkeer & Openbare Ruimte),
Erik Mattie (Architectuurhistoricus, stadsdeel Centrum),
An-Jes Oudshoorn (coördinator openbare ruimte en voetganger),
Marcel van Stiphout (Programmamanager Afvalstromen Centrum, Afval & Grondstoffen),
Annamaria Suba (Beleidsadviseur Programma Varen),
Thomas Vernooy (Strategisch beleidsadviseur Programma Varen),
Michiel Wentholt (Adviseur beleid, Verkeer & Openbare Ruimte),
Inez Weyermans (Beleidsregisseur Bureau Werelderfgoed, Monumenten en Archeologie).

Vormgeving

Ontwerpwerk, Den Haag

ONT2021039