Gemeente Amsterdam

Definitief Ontwerp Parkeervrije Herengracht 1-103

Aan	Micha Mos, Stadsdeelcommissie Centrum
Van	Bas Wouwenaar, V&OR , b.wouwenaar@amsterdam.nl
Kopie aan	Jeroen van Straten, Joyce van Tellingen, Arjen Hoogeveen, Henk Visser
Datum	31 mei 2022

Bijlage 1	Definitief Ontwerp parkeervrije Herengracht 1-103 (inclusief aanpassingen)
Bijlage 2	Toelichting ontwerp parkeervrije Herengracht 1-103
Bijlage 3	Parkeervrije Herengracht 1-103 impressie 1
Bijlage 4	Parkeervrije Herengracht 1-103 impressie 2
Bijlage 5	Reacties ontwerp parkeervrije Herengracht 1-103
Bijlage 5.1	bijlage 1 reactie per e-mail
Bijlage 5.2	bijlage 2 zienswijze Herengracht VVAB
Bijlage 5.3	bijlage 3 zienswijze Herengracht
Bijlage 6	Vragen en antwoorden ontwerp parkeervrije Herengracht 1-103
Bijlage 7	Inspiratiedocument 'Parkeervrije Hoofdgracht'

Inleiding

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum is van plan een nieuw, parkeervrij ontwerp voor Herengracht 1-103 vast te stellen. Het conceptontwerp is voorgelegd aan de buurt en bewoners en ondernemers hebben de mogelijkheid gehad om hun reactie geven op het ontwerp. Naast een consultatie van de buurt heeft ook het gemeentelijke Toetsteam OR&M (voorheen Centrale Verkeers Commissie en Commissie Puccinimethode) het ontwerp beoordeeld. Tenslotte is recent een begeleidingsgroep van bewoners gevormd die adviseert een meedenkt om het ontwerp zo goed mogelijk te maken.

Bewoners en ondernemers van de Herengracht 1-103 en omgeving waren uitgenodigd om van 16 tot en met 29 mei 2022 hun reactie te geven op het concept D.O. (Definitief Ontwerp). Veel reacties gaan over de verkeersveiligheid van het ontwerp en over zorgen om de leefbaarheid als er straks meer verblijfsruimte is op straat zal zijn. Op basis van de reacties is een aantal wijzigingen doorgevoerd om met name de snelheid van auto's, fietsen en scooters zo veel mogelijk te beperken.

Deze notitie bevat de reacties uit de buurt (en de stad), de adviezen van het Toetsteam en de eerste resultaten van de begeleidingsgroep. De meest gestelde vragen zijn beantwoord in het document 'vragen en antwoorden ontwerp parkeervrije Herengracht 1-103 (bijlage 6). We beschrijven tot welke inzichten de verschillende reacties hebben geleid en welke onderdelen zijn gewijzigd in het definitieve ontwerp.

Uitgangspunten ontwerp

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' (bijlage 7). 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

(Zie Hoofdstuk 3 'Vijf ambities voor de grachtengordel' in het inspiratiedocument 'parkeervrije hoofdgracht').

Het ontwerp gaat uit van een parkeervrije openbare ruimte met een gedeelde openbare ruimte met de verkeerskundige status 'Erf'. Dit betekent dat:

- de voetganger mag over de volle breedte van de kade lopen
- de auto stapvoets moet rijden (maximaal 15km/u)
- de auto alleen in vakken mag parkeren, en die zijn er niet
- er nog wel de mogelijkheid bestaat om gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen
- binnen een erf een rijrichting kan worden aangegeven

De ontwerptoelichting (bijlage 2) beschrijft de uitgangspunten en details van het ontwerp.

Reacties op het ontwerp

De reacties op het ontwerp zijn binnengekomen via een digitaal formulier op de website van het project 'Herengracht 1-103', waarmee bewoners en ondernemers van 16 t/m 29 mei hun zienswijze konden geven. Op maandag 23 mei is er een buurtgesprek georganiseerd in basisschool De Burght. In dat gesprek is het ontwerp toegelicht en is er met de aanwezigen gesproken over vragen, suggesties en zorgpunten over het nieuwe ontwerp.

Het verspreidingsgebied voor de uitnodiging was hetzelfde als voor de eerder uitgevoerde buurtpeiling.



Figuur 1 Verspreidingsgebied uitnodiging buurtgesprek en buurtpeiling

Er waren veel positieve reacties, maar ook veel vragen en opmerkingen op het ontwerp. Veel mensen maken zich zorgen over de verkeersveiligheid over overlast als er meer verblijfsruimte op straat komt. Ook is meerdere malen de vraag gesteld of een erf wel aansluit bij het historische karakter van de grachtengordel. Tenslotte gingen veel reacties over het proces en de eerder gehouden buurtpeiling. De reacties uit de buurt zijn geanonimiseerd opgenomen in een bijlage 5. De belangrijkste vragen en opmerkingen zijn samengevat in een notitie inclusief een beantwoording van die vragen (bijlage 6).

Toetsteam OR&M

Sinds december 2021 is het Toetsteam OR&M verantwoordelijk voor de integrale toets op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid en verkeerskundige aspecten samenkomen. Het Toetsteam is de opvolger van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en de Commissie Puccinimethode.

Het Toetsteam OR&M heeft het concept parkeervrije ontwerp beoordeeld. De belangrijkste opmerkingen waren:

- De inrichting als erf vraagt extra aandacht om waar mogelijk de snelheid te beperken. Denk aan een verspringende lijn van de strook langs de gevel en waar mogelijk op sommige plaatsen verder versmallen van het profiel, bijvoorbeeld door de fietsenrekken nog verder richting de gevel te plaatsen.
- Zorg minimaal voor een hoogteverschil in de strook langs de gevel, zodat die als geleidelijn kan dienen voor blinden en slechtzienden.
- In het dwarsprofiel zijn de hellingen soms groter dan 4% wat oncomfortabel is. Dit moet worden aangepast in het hoogtematen plan.
- Voeg zitplaatsen toe op straat.
- Tref maatregelen tegen zettingen (verzakkingen) op de plaatsen waar bomengrond onder de straat ligt (zoals een constructie van zogenaamde boomkratten).
- De openbare ruimte moet mooi en vrij blijven, een aandachtpunt is dat er geen openbare ruimte wordt geprivatiseerd, met name langs het water.
- Vanuit het belang van toegankelijkheid wordt samen met de beleidsadviseur sociale mobiliteit gekeken of er algemene gehandicaptenplaatsen moeten komen.
- Het is een proeftuin waarin we echt iets nieuws doen. Het is belangrijk dat het slaagt en dat we er de goede dingen van leren. Naast een begeleidingsgroep van bewoners is het ook belangrijk om experts te laten beoordelen hoe de nieuwe inrichting in de praktijk uitpakt.

De opmerkingen van het expertiseteam worden meegenomen in de definitieve versie van het ontwerp. Uitzondering is de toepassing van zitbanken. Veel bewoners hebben aangegeven dat die onwenselijk zijn in verband met het risico op overlast.

Algemene gehandicaptenplaatsen worden gerealiseerd bij publiektrekkende instellingen. Bij autovrije gebieden wordt aan de rand van het gebied een gehandicaptenparkeerplek op minder dan 100 meter van een bestemming gerealiseerd. Omdat de Herengracht 1-103 geen autovrij gebied is, is deze beleidsregel niet van toepassing. De gehandicaptenparkeerplaats op kenteken blijft in het ontwerp gehandhaafd.

Begeleidingsgroep bewoners

Tijdens het buurtgesprek van 23 mei hebben enkele bewoners aangeboden om met de gemeente mee te denken over het gewijzigde ontwerp. Op 27 mei is de begeleidingsgroep met de gemeente bij elkaar gekomen. Eén van de bewoners heeft een externe verkeersspecialist naar het ontwerp laten kijken die enkel aanbevelingen heeft gedaan om het ontwerp te verbeteren. In de begeleidingsgroep is met name gesproken over twee zorgpunten: Is het ontwerp verkeerskundig wel veilig genoeg? En hoe kunnen we straks omgaan met eventuele overlast?

Verkeersveiligheid

Er is gesproken over de volgende zorgpunten met betrekking tot het verkeer. Op een erf mag niet harder dan 15 km/uur worden gereden, maar de praktijk leert helaas dat niet iedereen zich netjes, beschaafd en veilig gedraagt in het verkeer. Het is dus belangrijk om al vooraf na te denken wat er mogelijk is om hard rijden te voorkomen. Een andere zorg is dat het mogelijk toch te druk wordt voor een erf.

Mede op basis van de voorstellen van de externe verkeersspecialist hebben we de volgende afspraken gemaakt:

- De fietsenrekken worden op de bredere delen van de straat meer richting de gevel geplaatst om het profiel voor auto's, fietsen en scooters smaller te maken.
- De strook langs de gevel wordt met een kleine verhoging aangelegd en zal meer 'meanderen' langs de lijn van de gevels en pothuizen.
- 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.
- De bomen worden met een kleine verspringing uit de lijn geplaatst, net voldoende om de rechte lijn iets te doorbreken.
- In de praktijk gaan we de intensiteiten en de snelheden monitoren. Waar nodig, worden (fysieke) maatregelen getroffen (bijvoorbeeld in de circulatie) of zal worden ingezet op gedragsbeïnvloeding.

Overlast

Een van de zorgen die duidelijk naar voren komt is dat een parkeervrije inrichting de gracht aantrekkelijker maakt om te verblijven, ook door mensen die geen rekening houden met de omgeving. Er is brede consensus om geen bankjes op te nemen in het ontwerp. Grofweg kunnen de mensen die verblijven op de gracht worden opgedeeld in bewoners, die bijvoorbeeld met buren wat drinken of een boek lezen in een zelf meegenomen stoel. Dit wordt over het algemeen gezien als een aanwinst, en bijdragend aan de sociale samenhang. Wel kunnen hiervoor onderling gedragsregels worden afgesproken, zoals tijden waarna men stil is, of het meubilair weer mee naar binnen te nemen om misbruik te voorkomen. Buren worden geacht elkaar aan te spreken op ongewenst gedrag.

De andere groep, de bezoeker, is soms moeilijker aan te spreken zo blijkt uit ervaring. Daarvoor zijn andere middelen nodig. Gedacht wordt onder andere aan samenwerking zoeken met de vele coffeeshops in de nabije omgeving, en aansluiting te zoeken bij de gedragscampagne op de wallen om duidelijk te maken dat dit een woongebied is. Wanneer de Herengracht opnieuw ingericht zijn zou het goed zijn om (met name op dagen met mooi weer) extra in te zetten op het gewenste gedrag. Mogelijk kunnen 'gastheren/gastvrouwen' hiervoor tijdelijk worden ingezet. Samen met de begeleidingsgroep zal de komende maanden verder nagedacht worden over manieren om overlast op de gracht te voorkomen.

Vervolg begeleidingsgroep
De eerste bijeenkomst met de begeleidingsgroep werd zeer positief ervaren door zowel de aanwezige bewoners als de gemeente. Daarbij moet worden opgemerkt dat er ook leden in de begeleidingsgroep zijn die niet positief staan tegenover de voorgestelde wijziging van het ontwerp. Zowel bewoners als de betrokken ambtenaren vinden het belangrijk dat de Herengracht straks een mooie en leefbare openbare ruimte krijgt. Een parkeervrije gracht met een gedeelde openbare ruimte in dit deel van de stad is nieuw en een kans. Daarom is er bij zowel de gemeente als bij de bewoners behoefte om samen na te denken hoe we er voor zorgen dat de gracht mooi en leefbaar blijft.

Tijdens de eerste bijeenkomst heeft de begeleidingsgroep meegekeken met de (geanonimiseerde) reacties die inmiddels waren binnengekomen op het ontwerp. Er waren veel concrete ideeën en adviezen die meteen zijn meegenomen als verbeteringen van het ontwerp (waaronder dus de suggesties van een externe verkeerskundige specialist). Het is de bedoeling dat de begeleidingsgroep met de gemeente de komende tijd vaker bij elkaar komt. Tot de oplevering van de gracht zullen de gesprekken vooral gaan over de vraag hoe we straks kunnen monitoren en bijsturen. Na de oplevering kan de begeleidingsgroep aangeven hoe de beleving op straat is en welke interventies vanuit de gemeente nodig of wenselijk zijn.

Definitief Ontwerp Herengracht 1-103

Op 16 mei is een gewijzigd, parkeervrij conceptontwerp voorgelegd aan de buurt. Ook is dit ontwerp besproken met het Toetsteam OR&M en met de begeleidingsgroep van bewoners (zie voorgaande paragraven). Op basis van de verschillende reacties is een aantal wijzigingen in het definitieve ontwerp doorgevoerd.

Dit zijn de belangrijkste aanpassingen naar aanleiding van de reacties:

- Er worden geen bankjes geplaatst in verband met zorgen over overlast.
- De strook langs de gevel wordt iets verhoogd (enkele centimeters) aangelegd, zodat die kan dienen als geleidelijn voor blinden en slechtzienden.
- Er zijn enkele verkeerskundige maatregelen getroffen om snel rijden zoveel mogelijk tegen te gaan:
    - De fietsenrekken worden op de bredere delen van de straat meer richting de gevel geplaatst om het profiel voor auto's, fietsen en scooters smaller te maken.
    - De strook langs de gevel zal meer 'meanderen' langs de lijn van de gevel en de pothuizen. Ook loopt de strook met een bocht de zijstraten van de Roomolensteeg en de Korsjespoortsteeg in , waardoor de lijnwerking wordt verminderd.
    - 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.
    - De bomen worden met een kleine verspringing uit de lijn geplaatst, net voldoende om de rechte lijn iets te doorbreken.

Daarnaast is er met de begeleidingsgroep afgesproken om in de praktijk goed te monitoren of de straat leefbaar en veilig blijft. De komende maanden zullen er meer gesprekken worden gevoerd over het volgen van de situatie in de praktijk, zowel met bewoners als door experts van de gemeente.

Het Definitieve Ontwerp van de parkeervrije gracht inclusief de hier beschreven wijzigingen is opgenomen in bijlage 1. Bijlage 2 is de ontwerptoelichting van de ontwerpers. Bijlagen 3 en 4 zijn de impressies van het ontwerp (overigens nog zonder de doorgevoerde wijzigingen).