



Raadsadres parkeervrije gracht.

Vereniging Voordestad

december 2022

Geachte Gemeenteraad van Amsterdam,

In het Amsterdams Akkoord 2022-2026 staat op blz. 60 de zin: “We spreken af dat we ons inzetten om een **gracht volledig parkeervrij** te maken en te vergroenen.” In dit raadsadres reikt Vereniging Voordestad de gemeenteraad enkele suggesties aan hoe dit voornemen gerealiseerd kan worden.

Voorgeschiedenis

Het doel om een hoofdgracht in de binnenstad parkeervrij te maken komt niet uit de lucht vallen.

Op 5 februari 2019, aan de vooravond van de gesprekken met de stad over ‘autoluw’ publiceert onze voorzitter Rogier Noyon in Het Parool een artikel waarin hij voorstelt om één zijde van de Keizersgracht parkeervrij te maken, zodat een wandelroute ontstaat van Brouwersgracht tot Amstel.

Zomer 2019 verklaart wethouder Dijksma in Het Parool dat ze enthousiast is over het idee. Ze wil zich echter nog niet vastleggen op de Keizersgracht. De keuze welke gracht het moet worden laat ze graag aan de Amsterdammers over.

Oktober 2019: het Manifest ‘De stad van de toekomst is autoluw’ wordt gepubliceerd, opgesteld door een aantal organisaties, waaronder ROVER, Cliëntenbelang en Fietsersbond. Het bevat 24 actiepunten om nader invulling te geven aan de ambitie om de stad autoluw te maken. Met als eerste punt: maak de Keizersgracht aan één zijde parkeervrij. Het manifest wordt als raadsadres aan de gemeenteraad gestuurd.

16 december 2019: wethouder van Doorninck beantwoordt het raadsadres. Over de Keizersgracht merkt zij op dat dit idee een lange adem vergt. Ze houdt de boot wat af als ze opmerkt dat een geheel obstakelvrije wandelroute langs de hele Keizersgracht op dit moment moeilijk te realiseren is, omdat naast de bomen ook fietsparkeren,

laad- en losplekken, en andere voorzieningen een plek moeten krijgen om de gracht goed te laten functioneren.

16 januari 2020: de Agenda Amsterdam Autoluw wordt behandeld in de raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit, Duurzaamheid (MLD). Noyon spreekt in en toont zich teleurgesteld door het gebrek aan ambitie van de wethouder als het gaat om het voorstel Keizersgracht. Hij benadrukt dat de openbare ruimte niet volgezet moet worden met allerlei functies, maar ook eens leeg gelaten moet worden. Mochten er functies in het gedrang komen dan kunnen die aan de overzijde van de gracht gerealiseerd worden, die in zijn voorstel vooralsnog niet parkeervrij wordt.

22 januari 2020: Een motie van de leden Ernsting, Bakker, Vroege en Boutkan wordt met ruime meerderheid aangenomen. De motie vraagt om een stedenbouwkundige studie naar het volledig parkeervrij maken van een van de hoofdgrachten.

9 september 2021: de motie is uitgevoerd, en het 'Inspiratiedocument Parkeervrije Hoofdgracht' wordt aangeboden aan de Raad, c.q. de Raadscommissie MLW.

Mei 2022: Het 'Amsterdams Akkoord' wordt uitgebracht. Het bevat het voornemen om een gracht volledig parkeervrij te maken.

22 juni 2022: behandeling amendement 228.22 van Denk om in het Amsterdams Akkoord het voornemen te schrappen om een gracht parkeervrij te maken. Dit amendement wordt verworpen, met alleen de stemmen van DENK en JA21 vóór. Een grote raadsmeerderheid is dus voor een parkeervrije gracht.

Wat is het idee?

Een parkeervrije gracht zegt vooral wat het **niet** is: die gracht is geen parkeerterrein. Het is ook nodig om na te denken over wat het **wel** moet worden; wat krijgen we ervoor terug? Ons idee is van het begin af aan geweest dat de vrijkomende ruimte moet worden gebruikt door wandelaars. De gedachte om parkeerplaatsen op te heffen ten gunste van andere functies is niet nieuw. De behoefte aan ruimte voor voetgangers, fietsers, groen, fietsparkeerplaatsen, en allerlei andere functies in de alsmat vuller wordende stad is immers onuitputtelijk. Dat leidt tot veel ad-hoc-oplossingen, hap-snap-beleid, en versnippering van de openbare ruimte. Op enkele uitzonderingen na: de kades bij de Hermitage, langs de Amstel tegenover de stopera en langs de Oude Turfmarkt zijn prachtig geworden. Maar wij willen graag iets realiseren dat we in Amsterdam nog niet hebben: een werkelijk lege wandelroute langs de volle lengte van een hoofdgracht. Dan pas kunnen Amsterdammers en bezoekers goed ervaren wat de werkelijke waarde is van de grachtengordel als UNESCO Werelderfgoed.



Welke gracht?

Het inspiratiedocument heeft de Herengracht als voorbeeld genomen om drie modellen uit te werken. Maar, zegt men erbij, de concepten zijn toepasbaar op alle grachten. Men heeft één argument voor de Herengracht, en dat is het feit dat het de kortste gracht is, waardoor minder parkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Dit argument vervalt echter wanneer we ervoor kiezen om slechts één zijde van een gracht parkeervrij te maken. Wij denken dat als voor één zijde wordt gekozen minder weerstand ontstaat en minder logistieke problemen. Immers, de overzijde van de gracht blijft precies dezelfde functies vervullen als op dit moment het geval is. Intussen dreigt de vrij toevallige keuze voor de Herengracht een eigen leven te gaan leiden. Zeker sinds het eerste stuk van de Herengracht bij de Brouwersgracht in het vervolg van kadavernieuwing parkeervrij gemaakt gaat worden lijkt het alsof de rest van de Herengracht zal volgen. Wij denken echter dat dit nog niet goed doordacht is en hebben een aantal argumenten om voor de Keizersgracht te kiezen.

Bij de aanleg in de 17de eeuw was de Keizersgracht de meest 'ideale' gracht. Het inspiratiedocument stelt terecht dat de oneven kant van de Herengracht in wezen niets meer was dan een verbouwde 16de eeuwse achterbuurt. En de even kant van de Prinsengracht kent een aanblik van schuine kopse kanten van bouwblokken in de Jordaan, wat niet een fraai doorlopende gevelwand oplevert; zeker niet ideaal in de ogen van de 17de eeuwse stadsplanners. De Keizersgracht is dus de enige van de derde uitleg die geheel 'vrij' ontworpen kon worden.



Bovendien is het, ondanks de naam die de Herengracht heeft als chique en illustere gracht, de mooiste van de grachtengordel, met pareltjes als het huis met de hoofden, het Huis Marseille, de Groenlandse pakhuizen, de Groote Keyser, het Huis Saxenburg, Felix Meritis, Huis van Loon, het homo-monument... Maar waar het natuurlijk om gaat is het ensemble, de aaneenrijging van architectuur uit verschillende eeuwen. Daar in de volle lengte langs te kunnen wandelen, dat moet een feest zijn. Dat de Keizersgracht langer is dan de Herengracht is dus geen nadeel, maar juist een voordeel. Zo ervaart men de grootsheid van de grachtengordel beter.

Voor de Keizersgracht pleit ook het feit dat daar de ruimte tussen gevel en kade het grootst is: over het algemeen tussen 8 en 10 meter, met hier en daar zelfs een breedte van meer dan 10 meter. De Herengracht kent rakken waarbij de breedte niet meer is dan 6 meter. Zo is er tussen de nummers 245 en 277 zelfs geen plaats voor geparkeerde auto's. Die zijn er dan ook niet, en er is er amper ruimte voor de voetganger. En er is nog een obstakel langs de Herengracht: van Nieuwe



Spiegelstraat tot Koningsplein, tussen de nummers 426 tot 466, loopt een fietsroute die is gecreëerd toen de Leidsestraat afgesloten werd voor fietsers. Ook hier is nauwelijks plaats voor voetgangers. Willen we echt een wandelroute creëren, dan is het duidelijk dat de Herengracht onvoldoende ruimte biedt, en dat de Keizersgracht de beste keuze is.

Daar komt bij dat een parkeervrije Herengracht zich wel eens als 'overloopgebied' van de drukke binnenstad zou kunnen ontpoppen. De afstand tot drukke (uitgaans)gebieden als de Dam, het Spui, Koningsplein en Rembrandtplein/Thorbeckeplein is klein. De Keizersgracht loopt dat risico niet zo gauw, simpelweg door de afstand tot die uitgaansgebieden. In ons plan zien we de wandelroute langs de Keizersgracht als een zelfstandige waarde; niet als een opvang van drukte in de binnenstad.

Wanneer de keuze voor de Keizersgracht eenmaal gemaakt is kan de aanleg natuurlijk gefaseerd gebeuren. Het betekent wel dat vanaf nu bij alle ingrepen die langs deze gracht plaatsvinden het eindbeeld van een wandelroute scherp voor ogen moet worden gehouden.

Inrichting en beheer

Drie eeuwen lang is de inrichting van de grachten onveranderd gebleven: klinkers op de stoep langs de huizen en onder de bomen, met daartussen keien voor de rijweg; geen niveauverschillen. Pas met de stormachtige opkomst van de auto is dit veranderd: geen 'shared space' meer, maar een verhoogde stoep langs de huizen en parkeerplaatsen tussen de bomen. Dit is overigens pas in de jaren negentig 'officieel' vastgelegd in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en de Puccini methode.

Daar waar grachten als vanouds voor parkeren blijven ingericht blijft Puccini uiteraard geldig. Met 'langsparkeren' dus. Maar Puccini kent geen voorschriften voor een parkeervrije gracht. Valt het niet te overwegen een paragraaf aan Puccini toe te voegen voor parkeervrije grachten? Het inspiratiedocument suggereert van wel: we zouden dan terug kunnen gaan naar de manier waarop de grachten drie eeuwen lang zijn ingericht: drie stroken in verschillende kleuren en materialen. Maar deze optie is vooral aantrekkelijk als er helemaal geen auto's en fietsen meer over de gracht rijden. Een parkeervrije gracht is echter niet een autovrije gracht. De bescherming die de verhoogde stoep langs de gevel biedt aan voetgangers moeten we voorlopig dus maar even handhaven. Daar komt bij dat als we meteen een ander profiel op de parkeervrije gracht willen realiseren we onszelf direct opzadelen met zware ingrepen en hoge kosten. Wel kunnen uiteraard de witte lijnen die de parkeervakken markeren meteen verdwijnen, en dient de bestrating van de kade zo min mogelijk oneffenheden te bevatten die tot struikelen van voetgangers kunnen leiden.

Overigens is het duidelijk dat de vrijkomende strook langs het water zo veel mogelijk vrij van obstakels moet zijn: geen fietsparkeerplaatsen, geen laad- en losplekken, geen terrassen, geen andere voorzieningen zoals door wethouder van Doorninck genoemd. Die kunnen allemaal een plaats krijgen aan de overkant van de gracht, met uitzondering wellicht van zorgvuldig ingepaste gehandicaptenparkeerplaatsen. Wel dient er een stevig flankerend beleid te worden gevoerd. Niet alleen de inrichting moet vrij van obstakels zijn, ook het beheer dient erop gericht te zijn de wandelroute schoon, heel en veilig te houden.

Vergroening?

Puccini schrijft voor dat er slechts één soort groen toegestaan is langs de grachten: het groen van de bomen. Wij begrijpen de ambitie van dit college om de stad te vergroenen, maar juist langs de grachten kan dat geen andere vorm aannemen dan die van bomen, zoals dat al eeuwen het geval is. Dit wordt nog eens bevestigd door het nieuwe managementplan voor het UNESCO-gebied. Bovendien, als de parkeervrije gracht uitnodigend voor wandelaars moet zijn, dienen er zo min mogelijk

obstakels te zijn in de vorm van groenperkjes. Dat betekent niet dat er niet meer bomen bij kunnen komen. De afstand tussen de bomen is omwille van het parkeren opgerekt van de oorspronkelijke 7-8 meter naar 12-15 meter. Waar mogelijk kunnen er dus bomen bijgeplaatst worden. En dat is precies wat het inspiratiedocument ook bepleit: zoek de vergroening niet in plantvakken, maar in bomen. Hooguit kan de ruimte tussen de pothuislijn en de gevels worden benut voor geveltuinen, mits ervoor gezorgd wordt dat hier geen wildgroei ontstaat die de voetgangersruimte beperkt.

Conclusie

Het voornemen in het 'Amsterdams Akkoord' om een hoofdgracht parkeervrij te maken is sympathiek en kan een kwaliteit opleveren die we in de binnenstad van Amsterdam nog niet kennen: werkelijk lege ruimte, een rustpunt in de overvolle stad, een gelegenheid om een gracht in het UNESCO-kerngebied echt te ervaren.

Vier aanscherpingen zouden wij willen aanbrengen:

1 Streef niet slechts naar paarkeervrij, maar kies voor een invulling die werkelijk iets toevoegt: een wandelroute. Die keuze is bepalend voor de eisen die aan het parkeervrije gebied worden gesteld.

2 Streef voorlopig niet naar geheel parkeervrij, maar slechts naar parkeervrij aan één zijde, en kies daarbij voor de Keizersgracht;

3 Streef niet naar vergroening, anders dan door middel van bomen.

4 Streef naar flankerend beleid dat ervoor zorgt dat de wandelroute leeg en bruikbaar blijft.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van Voordestad



Rogier Noyon
voorzitter



Fred Kramer
secretaris

