

Jaar	2018
Afdeling	1
Nummer	57
Publicatiedatum	31 januari 2018
Ingekomen onder	H
Ingekomen op	woensdag 24 januari 2018
Behandeld op	woensdag 24 januari 2018
Status	Aangenomen

Onderwerp

Motie van het lid Ernsting inzake het beleidskader Puccinimethode (geen schuinparkeren langs grachten).

Aan de gemeenteraad

Ondergetekende heeft de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over het beleidskader Puccinimethode en de toename van de investerings- en beheerkosten (Gemeenteblad afd. 1, nr. 10).

Overwegende dat:

- kademuren voor vele miljoenen moeten worden herbouwd en gestut om verzakkingen te voorkomen, die vaak worden veroorzaakt door de zware belasting van geparkeerde auto's;
- in het huidige beleid bij grachten(kades) van meer dan 9,25 meter bijna automatisch schuinparkeren mogelijk wordt gemaakt bij herinrichtingen daardoor stoepen van geringe breedte overblijven, zoals blijkt uit de recente kademuurvernieuwing op de Prinsengracht, tussen de Spiegelstraat en de Leidsestraat;
- schuingeparkeerde auto's langs het water de kade visueel 'afsluiten' met een muur van geparkeerd blik;
- een en ander is geregeld bij het HIOR van het centrum van de stad, de 'oervader' van het beleidskader Puccini.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

1. in het nog te verschijnen Handboek Puccini Rood, op te nemen dat bij herinrichtingen van grachten geen schuinparkeren meer mogelijk wordt gemaakt, maar uitsluitend langsparkeren of parkeervrij;
2. te onderzoeken hoe bij huidige reeds heringerichte grachtenrakken waar schuinparkeren is teruggekomen overgegaan kan worden tot een andere ordening van de parkeerruimte met als doel het contact met het water te herstellen, tegen beperkte investeringen.

Het lid van de gemeenteraad

Z.D. Ernsting

Zodra de profielen gereed zijn worden ze toegevoegd aan het Handboek Puccinimethode Rood. Daarmee beschouwt het college dit deel van de motie als afgedaan.

Het tweede deel van de motie (ad 2) heeft betrekking op fietsstraten. Het kenniscentrum voor fietsbeleid, het CROW Fietsberaad, geeft in haar Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016) aan dat een fietsstraat alleen functioneel en veilig is als de fietser absoluut dominant is. Dat betekent 2 tot 4 keer zo veel fietsers als auto's. De Amsterdamse Centrale Verkeerscommissie (CVC) hanteert in haar leidraad momenteel het uitgangspunt: minimaal tweemaal zo veel fietsers als auto's. Daarbij mogen er maximaal 2500 motorvoertuigen per etmaal op het betreffende wegvak rijden. Fietsstraten aanleggen op plekken waar niet aan deze twee voorwaarden is voldaan, gaat in tegen de landelijke richtlijnen van het CROW Fietsberaad en de Leidraad van de CVC. Het college ontraadt dit op basis van de verkeersveiligheid.

Het college onderzoekt – rekening houdend met bovenstaande richtlijnen- op welke delen van het hoofd- en plusnet fiets een fietsstraat een veilig, comfortabel en functioneel alternatief is voor een standaard gemengde 30 km/uur straat. Het resultaat hiervan wordt uitgewerkt in een richtlijn die in Q3 2018 door het college van B&W wordt vastgesteld, als nadere uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten en het Beleidskader Puccinimethode. Daarmee beschouwt het college dit deel van de motie ook als afgedaan.

Motie van het lid Ernsting inzake het beleidskader Puccinimethode (geen schuinparkeren langs grachten) [nr. 57.18]

Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:

- 1. in het nog te verschijnen Handboek Puccini Rood, op te nemen dat bij herinrichtingen van grachten geen schuinparkeren meer mogelijk wordt gemaakt, maar uitsluitend langsparkeren of parkeervrij;*
- 2. te onderzoeken hoe bij huidige reeds heringerichte grachtenrakken waar schuinparkeren is teruggekomen overgegaan kan worden tot een andere ordening van de parkeerruimte met als doel het contact met het water te herstellen, tegen beperkte investeringen.*

Voor het uitvoeren van deze motie is nader onderzoek vereist. Het aanpassen van schuinparkeren naar langsparkeren of het geheel parkeervrij maken van grachtenrakken heeft consequenties voor de parkeerdruk. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) en de Voortgangsrapportage Parkeerplan is opgenomen dat Amsterdam stuurt op een parkeerdruk van maximaal 90%. Dit zorgt voor een optimale afweging tussen benutting van de parkeerplaatsen en het voorkomen van onnodig zoekverkeer. Het verbieden van schuinparkeren langs grachten heeft enerzijds inhoudelijke consequenties (verhoging parkeerdruk) en anderzijds financiële consequenties (compenserende maatregelen voor de hoge parkeerdruk en fysieke aanpassingen van grachtenrakken waar al een herinrichting heeft plaatsgevonden).

Het college zal daarom onderzoek doen naar:

- Het aantal parkeerplekken dat sinds het jaar 2000 langs de grachten in het centrum gerealiseerd is middels schuin- of haaksparkeren.
- Het aantal parkeerplekken dat de komende jaren naar verwachting gerealiseerd zal worden middels schuin- of haaksparkeren bij herprofilering van grachten in het centrum.

- Het effect op de parkeercapaciteit, parkeerdruk, parkeerinkomsten en de wachttijd voor parkeervergunningen, wanneer schuin- en haaksparkeren op alle grachten in het centrum vervangen wordt door langsparkeren.
- De kosten voor herprofilering van alle grachtenrakken waar sinds het jaar 2000 schuin- of haaksparkeren gerealiseerd is, om hier langsparkeervakken aan te leggen en de overgebleven ruimte in het profiel toe te bedelen aan fietsparkeren, de voetganger of een verbetering van de verblijfskwaliteit.
- De mogelijkheden voor eventuele parkeerdruk verlagende maatregelen (inclusief kosten/gederfde inkomsten).

Op basis van dit onderzoek besluit het college hoe het best uitvoering gegeven kan worden aan de motie. De resultaten van dit onderzoek worden in Q3 2018 gedeeld met de gemeenteraad.

Motie van het lid Groen inzake het beleidskader Puccinimethode (lijst van beschermenswaardige houtopstanden en de Hoofd Bomen Structuur) [nr. 58.18]

Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:

1. *Als bijlage bij deze Puccini groen een duidelijke lijst met beschermde monumentale bomen op te nemen, na die te hebben voorgelegd aan de raad.*
2. *Tot die tijd alle monumentale bomen op de oude stadsdeellijsten en alle bomen op de website met monumentale bomen de bijzondere beschermde status te geven die de Bomenverordening en de Puccinimethode toekennen aan monumentale bomen.*

Op dit moment wordt er ambtelijk gewerkt aan één centraal stedelijke, geactualiseerde lijst met "Beschermdwaardige Houtopstanden" waarin de lijsten met "monumentale bomen" van de verschillende stadsdelen worden samengevoegd. De term "Beschermdwaardige Houtopstanden" is conform de Bomenverordening (2014), waarin de bescherming verankerd is.

Omdat Stadsdeel Nieuw-West op dit moment géén integraal vastgestelde lijst van monumentale bomen heeft, wordt samen met het stadsdeel onderzocht welke bomen moeten worden toegevoegd aan de centraal stedelijke lijst met "Beschermdwaardige Houtopstanden" die in ontwikkeling is. Deze nieuwe lijst kan naar verwachting in Q3 2018 worden vastgesteld. Vervolgens wordt in het Handboek Puccinimethode Groen een verwijzing naar deze lijst opgenomen.

Tot die tijd hanteert het college de bomenlijsten zoals die eerder in de verschillende stadsdelen zijn vastgesteld. Voor stadsdeel Nieuw-West voegen we daar voor deze tussenperiode alle bomen aan toe die op de kaart https://maps.amsterdam.nl/monumentaal_groen/?LANG=n vermeld staan als monumentaal, ook die bomen die niet als zodanig bestuurlijk zijn vastgesteld. Het college kent al deze bomen tijdelijk de bijzondere beschermde status toe die de Bomenverordening verbindt aan beschermwaardige houtopstanden. Het college heeft deze werkwijze vastgesteld in samenspraak met het bestuur van stadsdeel Nieuw-West en beschouwt hiermee de motie als afgedaan.