



VISIE OP HET WATER VAN DE BINNENSTAD



Stadsdeel Amsterdam Centrum



**Binnenwaterbeheer
Amsterdam**

september 2005

Voorwoord

Amsterdam zou niet bestaan zonder het water. Aan het IJ ontstaan, groeide Amsterdam van vissersdorp naar koopmansstad en van koopmansstad naar de huidige metropool. En steeds groeide het water mee en weerspiegelde die ontwikkeling.

Begonnen als beschermingsgracht rond de stadsmuur werd het water al snel transportgracht en het levendige toneel van het laden en lossen van goederen aan de kaden voor de pakhuizen. Ook werd de gracht flaneergracht op de plekken waar de rijke koopmanshuizen het stadsbeeld domineerden.

Na de gouden eeuw verminderde de bedrijvigheid op het water en werden, met de snelle groei van de bevolking, de grachten het stinkende openbare riool van de stad. Het is niet voor niets dat met het aantreden van de “moderne tijd” het dempen van grachten werd gezien als een teken van vooruitgang. Nodig om én de auto ruimbaan te geven én de algemene gezondheid te bevorderen.

De woningnood van na de 2e wereldoorlog gaf de grachten een nieuwe verschijningsvorm, die als ligplaats voor woonschepen. Het ontluikende toerisme medio jaren vijftig introduceerde de rondvaartboot en zorgde ervoor dat de gracht weer als bron van inkomsten ging fungeren. In het huidige beeld domineert inmiddels de gracht als plaats van wonen en van pleziervaart, maar soms helaas ook als plaats van overlast en lawaai.

Een belangrijk onderdeel van de visie is om de beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken, openbare kades en oevers in stand te houden en waar mogelijk de openbaarheid te herstellen.

Al met al is het geen geringe opgave om een visie op het water te maken die recht doet aan de rijke en veelzijdige geschiedenis van onze Amsterdamse grachten en tegelijk rekening houdt met de vele verschillende belangen die met het water gemoeid zijn. De op de drukbezochte inspraakavond van 7 juni in de Westerkerk ingebrachte zienswijzen onderstrepen de aanwezigheid van al die verschillende belangen.

Het Dagelijks Bestuur heeft de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen. In het nu voorliggende document treft u de bijgestelde visie van het Dagelijks Bestuur aan. In de apart opgestelde Memorie van Antwoord gaat het Dagelijks Bestuur in op alle ingebrachte inspraakreacties.

Het Dagelijks Bestuur wil met deze visie het historische karakter van de Amsterdamse binnenstad versterken, het nautisch gebruik en het beheer van de grachten reguleren en structuur bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

Guido Frankfurth
Stadsdeelwethouder Water en Monumenten e.v.

Samenvatting 'Visie op het water van de binnenstad'

Amsterdam ontleent haar ruimtelijke structuur en haar identiteit in belangrijke mate aan het water. Met de voorliggende 'Visie op het water in de binnenstad' wil het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Amsterdam-Centrum de ruimtelijke kwaliteit van het stadsbeeld versterken en een inhoudelijk toetsingskader bieden voor het beoordelen van ontwikkelingen en initiatieven voor het water en de oevers. Daarvoor geeft de visie aan:

- welke structuren, inrichting en functies voor water en wal in de binnenstad wenselijk zijn;
- aan welke uitgangspunten de inrichting en het gebruik van water en wal en met name de ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen en de afmeervoorzieningen in cultuurhistorische, ruimtelijke, functionele en nautische zin moeten voldoen;
- voor welke aspecten op en rond het water nader beleid ontwikkeld of bestaand beleid aangescherpt moet worden, al dan niet in samenhang met stedelijk beleid.

De ruimtelijke structuur van water

Behoud en herstel

De prominente rol die water voor de ruimtelijke structuur en de cultuurhistorische ontwikkeling van de stad speelt, moet ook in de toekomst gewaarborgd blijven. De belevingswaarde en de ruimtelijke waarde van water voor de stad, vooral de relatie tussen water en wal, moeten beschermd en op een aantal plekken hersteld worden.

Inrichting kades en oevers

Het streven is om het functionele gebruik van kades en oevers en de plek die water voor de ruimtelijke beleving van de stad nog steeds inneemt, zoveel mogelijk met elkaar te verenigen. Belangrijke uitgangspunt daarbij is een verbetering van de ruimtelijke relatie tussen wal en water en het opstellen van duidelijke regels voor de inrichting van kades en oevers.

Invalshoeken bij de bepaling van ligplaatsen (als structuurbepalend element)

De volgende twee invalshoeken waren bij het opstellen van dit onderdeel van de visie bepalend:

- het huidige gebruik van het water voor wonen, werken en varen en de relatie daarvan met de functie en het karakter van een bepaald gebied;
- nautische criteria als basis voor het bepalen van nieuwe profielen, het wijzigen van bestemmingen en het al dan niet toestaan van nieuwe functies.

Passend in de omgeving

Bij het aanwijzen van ligplaatsen op het water is het streven dat zij in de ruimtelijke structuur van het water en de omgeving passen en de beleving van het water waar mogelijk bevorderen. Zij mogen de doorvaart niet belemmeren. Om dat te bereiken zal een aantal van de huidige boten, vooral woonboten, in de binnenstad moeten worden verplaatst. Eigenaren zullen niet gedwongen worden hun boten te verplaatsen, behalve als er sprake is van aanwijsbare urgente of illegale situaties. Uitgangspunt is dat verplaatsingen in het kader van de visie op basis van vrijwilligheid zullen gebeuren. Dat vergt tijd en actieve medewerking van booteigenaren. Ook zal naar prikkels worden gezocht waarmee verplaatsingen gestimuleerd kunnen worden. In de visie wordt ervan uitgegaan dat het aantal ligplaatsen per saldo ongeveer gelijk blijft.

Afmeervoorzieningen als beeldbepalend element

Naast ligplaatsen zijn ook afmeervoorzieningen een structuur- en beeldbepalend element voor het water. Daarmee worden op- en afstapvoorzieningen voor watergebruikers bedoeld in de vorm van steigers, pontons, afvaartlocaties van rondvaartrederijen en dergelijke. Zij leggen een groot beslag op de openbare ruimte, maar zijn tegelijkertijd noodzakelijk voor een groot aantal gebruiksfuncties. Het Dagelijks Bestuur wil de toegankelijkheid van water en wal bevorderen en op logische plekken in de stad een netwerk aan kleine openbare afmeervoorzieningen stimuleren die een kortstondig afmeren mogelijk maken ('kiss en flow'). Deze dienen zo sober en doelmatig mogelijk te worden ingericht. Ze moeten passen in het beeld van de omgeving en een multifunctioneel karakter hebben.

De gebruiksfuncties

Het gebruik van water betreft statische functies zoals wonen en werken op het water en het dynamisch gebruik door pleziervaart, passagiersvervoer, goederenvervoer etcetera.

Wonen op het water: op de juiste plekken

Wonen op het water hoort thuis in Amsterdam. Het aantal ligplaatsen voor woonboten in de binnenstad wordt dan ook gehandhaafd. Om ook met deze functie de cultuurhistorische, beeldbepalende kenmerken van de stad te versterken is passend welstandsbeleid nodig voor woonboten en bijbehorende voorzieningen. Aansluitend moet er verplaatsingsbeleid komen om een aantal knelpunten op te lossen en voor het realiseren van meer openbare kaderuimte.

Daarbij zal worden samengewerkt met het stedelijke project 'Wonen op Water' van de dienst Binnenwaterbeheer. De rapporten, handleidingen en andere suggesties die door de verschillende werkgroepen van het project zijn gepresenteerd, worden zoveel mogelijk overgenomen in de nog door het Dagelijks Bestuur op te stellen beleidsdocumenten.

Werken op het water

De bedrijvigheid op het water moet een watergebonden karakter hebben. Voor bedrijfsvaartuigen gelden dezelfde welstandseisen als voor woonboten, waardoor ook bedrijfsvaartuigen goed moeten passen in de ruimtelijke structuur van de binnenstad als beschermd stadsgezicht.

Dynamisch gebruik van het water

Beleid en regelgeving voor dynamisch gebruik van het water zijn bevoegdheden van de centrale stad. Er is wel een nauwe relatie met het stadsdeel, omdat het stadsdeel bevoegd is om afmeerlocaties aan te wijzen en er veel belang bij heeft dat het dynamisch gebruik van het water goed is geregeld. De voorliggende visie biedt de basis voor de inbreng van het stadsdeel in het stedelijke project 'Dynamisch gebruik van water'. Het streven is om intensief en veelzijdig gebruik van het water als vaarweg en openbare ruimte mogelijk te maken, mits de drukte en de overlast beheersbaar blijven en de veiligheid niet in het gedrang komt. De centrale stad heeft inmiddels voorstellen gedaan om het aantal vergunningen

voor (uitstootarme) rondvaartboten met maximaal 25 uit te breiden en tevens 50 vergunningen voor (elektrische) verhuurbootjes in het vooruitzicht te stellen. Het Dagelijks Bestuur heeft als reactie hierop gemeld, dat ondanks de steun voor het vervoer over water, het Dagelijks Bestuur toch geen vergunningen of ligplaatsen in het vooruitzicht wil stellen, vooruitlopend op de vaststelling van de visie en het facetbestemmingsplan.

Het Dagelijks Bestuur wil het gebruik van het water door pleziervaartuigen zoveel mogelijk stimuleren en faciliteren, waarbij er ook aandacht is voor de negatieve aspecten ervan. Het ontwikkelen van een afmeerbeleid voor pleziervaart is daarbij één van de actiepunten. Kleinschalig goederenvervoer op het water zal worden gestimuleerd. Voorwaarde daarvoor is dat het gebruik van de wal overeenkomstig is met de visie op de ruimtelijke structuur en de inrichting van kades en oevers.

Beheer en onderhoud

Veilig

Samen met de dienst Binnenwaterbeheer, die verantwoordelijk is voor het vaarwegbeheer, werkt het Dagelijks Bestuur aan een goede en veilige afwikkeling van het verkeer en het beperken van overlast voor gebruikers en bewoners. Een belangrijk beleidsinstrument daarvoor is het stedelijke project 'Aanpak overlast te water', waarin het stadsdeel participeert.

Waterkwaliteit

Zo goed als alle ingrepen op het water hebben invloed op de waterhuishouding en de waterkwaliteit. Bij maatregelen en werkzaamheden in en aan het water moet het stadsdeel ontheffing aanvragen van de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

In overleg met de dienst Waterbeheer en Riolering wordt op alle mogelijke manieren rekening gehouden met het beheer van de waterkwaliteit en de waterhuishouding. Het Dagelijks Bestuur werkt mee aan voldoende bergings- en afvoermogelijkheden, bijvoorbeeld door terughoudend op te treden bij demping en bebouwing van het water.

Van visie naar uitvoering

Uitwerking

Na inspraak en bestuurlijke vaststelling van de visie vindt de uitwerking ervan als volgt plaats:

- Juridisch-planologische vertaling van de visie in een facetbestemmingsplan voor het water;
- Voor een aantal onderwerpen zal de visie nog verder moeten worden uitgewerkt of moet nog nieuw beleid worden ontwikkeld, zoals voor het dynamisch gebruik van het water. De wijze waarop dat gebeurt, zal per onderwerp verschillen. In ieder geval wordt bij de uitvoering zoveel mogelijk aangesloten bij stedelijke projecten.

Financiën

Aangezien aan de uitvoering van de visie naar verwachting veel kosten verbonden zijn en de afzonderlijke acties aanzienlijke capaciteit vereisen, zal de visie vervolgens als meerjarig traject worden uitgevoerd. Dit moet in het programakoord van het volgend bestuur verder worden uitgewerkt.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding voor het maken van de visie beschreven en de afbakening van de vervolgwerkzaamheden aangegeven. Bovendien worden in dit hoofdstuk de doelstellingen geformuleerd en wordt kort ingegaan op de uitwerking en de samenhang met de stedelijke waterprojecten.

In hoofdstuk 2 komen de structuur en de inrichting van het water in de binnenstad aan de orde.

De visie op de ruimtelijke structuur wordt ingeleid met een beschrijving van de cultuurhistorische typologie. Vervolgens wordt de visie op het inrichten van kades en oevers toegelicht, gevolgd door twee elementen die het meest bepalend zijn voor de inrichting van het water: ligplaatsen en afmeervoorzieningen.

Hoofdstuk 3 gaat over het gebruik van het water voor wonen en werken en over het dynamisch gebruik van het water. Hierin wordt uiteengezet op welke wijze dat gebruik in de toekomst kan worden ingepast in de stedelijke structuur, maar ook hoe het kan worden gefaciliteerd, onder welke voorwaarden en met welke prioriteiten.

Beheer en onderhoud van water worden in hoofdstuk 4 behandeld. Het beheer van het water als openbare ruimte (toezicht, handhaving), waarin het stadsdeel ook een taak heeft, komt in grote lijnen aan de orde. Daarnaast wordt kort ingegaan op het beheer van de waterkwaliteit en de waterhuishouding dat een bevoegdheid is van het Hoogheemraadschap.

In elk van deze hoofdstukken zijn per onderwerp doelstellingen en uitgangspunten geformuleerd en acties die nodig zijn om een eerste stap richting uitvoering van de visie te kunnen zetten. De genoemde acties waren opgesomd in het actieplan voor het water van de binnenstad (bijlage 7).

Hoofdstuk 5 ten slotte geeft informatie over het vervolgproces: de bestuurlijke vaststelling van de visie, de uitvoeringsinstrumenten, de planning en de financiën.

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting ‘Visie op het water van de binnenstad’	5
De ruimtelijke structuur van water	5
De gebruiksfuncties	7
Beheer en onderhoud	8
Van visie naar uitvoering	9
Leeswijzer	10
1. Inleiding	13
1.1. Aanleiding en afbakening	13
1.2. Doelstelling	13
1.3. Uitwerking visie en samenhang met stedelijke waterprojecten	14
2. Ruimtelijke structuur en inrichting van water en oevers	17
2.1. De cultuurhistorische ontwikkeling van het water	18
2.2. Kade- en oeverinrichting	20
2.3. Ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen	21
2.4. Afmeervoorzieningen als beeldbepalend element en voorwaarde voor dynamisch gebruik van het water	24
3. De gebruiksfuncties	27
3.1. Wonen op het water	27
3.2. Werken op het water	31
3.3. Dynamisch gebruik van het water	32
3.3.1. Passagiersvervoer	34
3.3.2. Pleziervaart	36
3.3.3. Kleinschalig goederenvervoer te water	37

4.	Beheer en onderhoud	39
4.1.	Water als openbare ruimte: beheer en handhaving	39
4.2.	Waterkwaliteit en waterhuishouding	41
4.2.1.	Waterkwaliteit	41
4.2.2.	Waterhuishouding	43
5.	Van visie naar uitvoering	44
5.1.	Uitvoeringsinstrumenten en -plannen	44
5.1.1.	Uitwerking visie	44
5.1.2.	Uitwerking visie samen met stedelijke projecten	45
5.2.	Financiën	46
	Bijlagen	47
	Bijlage 1; Begripsbepalingen en definities	48
	Bijlage 2; Bevoegdheden stadsdeel op het water	52
	Bijlage 3; Relevante beleidsnota's	54
	Bijlage 4; Historische beschrijving van het water in de binnenstad	55
	Bijlage 5; Historie woonboten in Amsterdam	62
	Bijlage 6; Ruimtelijke aspecten van diverse gebieden	64
	Bijlage 7; Actieplan water van de binnenstad	68
	Kaartbijlagen	
1.	Ruimtelijke typering en structuurbepalende elementen	
2.	Kade- en oevergebruik bestaande toestand	
3.	Locaties ligplaatsen	
4.	Afmeervoorzieningen bestaande toestand	
5.	Woonboten- en bedrijfsvaartuigen bestaande toestand	

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en afbakening

Deze visie, die mede een uitwerking is van het stedelijke waterplan 'Het blauwe goud' (2002), gaat over de structuur, de inrichting en het gebruik van het water in de Amsterdamse binnenstad.

Ook de aanwijzing van de binnenstad als beschermd stadsgezicht en de aanvraag tot aanwijzing als UNESCO-erfgoed is een drijfveer om deze visie voor het water op te stellen.

De visie beoogt een totaalbeeld te schetsen van hetgeen het Dagelijks Bestuur op lange termijn met het water van de binnenstad wil. Daarvoor worden in de visie korte analyses gegeven van verschillende aspecten van de inrichting, het gebruik en het beheer van het water.

Hierbij komen zowel de dynamische als de statische functies aan bod.

Dynamische functies, zoals pleziervaart en passagiers- en goederenvervoer, zijn flexibele functies; zij bepalen een deel van het huidige beeld van het water, maar zij zijn niet bepalend voor de ruimtelijke structuur. Waar mogelijk voorziet de visie voor deze functie in algemene uitgangspunten voor toekomstig beleid.

De verdere uitwerking daarvan zal in het vervolgtraject van de visie en zoveel mogelijk in samenhang met stedelijke waterprojecten plaatsvinden.

De inrichting van water en oevers staat in de visie centraal omdat deze voor een groot deel bepalend is voor de ruimtelijke structuur van het water. Aspecten die voor de ruimtelijke structuur van het water doorslaggevend zijn komen uitgebreid aan de orde. Met name het statisch gebruik van het water, in de vorm van ligplaatsen en afmeervoorzieningen, zal hier een prominente rol spelen.

1.2. Doelstelling

Deze visie beoogt twee doelen:

- a. de ruimtelijke kwaliteit van het stadsbeeld te versterken en
- b. een inhoudelijk toetsingskader te bieden voor het beoordelen van ontwikkelingen en initiatieven voor het water en de oevers.

Om dat te bereiken, geeft de visie aan:

- welke structuren, inrichting en functies voor het water en de wal in de binnenstad wenselijk zijn; aan welke uitgangspunten de inrichting en het gebruik van water en wal en met name de ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen en de afmeervoorzieningen in cultuurhistorische,
- ruimtelijke, functionele en nautische zin moeten voldoen;
- voor welke aspecten op en rond het water nader beleid ontwikkeld of bestaand beleid, al dan niet in samenhang met stedelijk beleid, aangescherpt moet worden.

1.3. Uitwerking visie en samenhang met stedelijke waterprojecten

Geplande uitwerking visie

De visie is nog maar de eerste aanzet tot beleidsontwikkeling voor het water van de binnenstad. Er zijn tal van onderwerpen op en rond het water waarvoor beleid ontwikkeld of aangepast moet worden. Die onderwerpen worden wel aangestipt in deze visie en waar mogelijk voorzien van inhoudelijke uitgangspunten, maar niet uitgewerkt. De uitwerking van de visie vindt op de volgende manier plaats:

- Op de kaart die bij deze visie hoort is aangegeven in welke rakken ligplaatsen mogen worden gerealiseerd (kaart 3). Deze invulling wordt na vaststellen van de visie uitgewerkt in een facetbestemmingsplan voor het water. Dit betekent, dat er één bestemmingsplan wordt gemaakt voor al het water van de binnenstad in relatie tot de bestemmingen op de wal. Alle bestaande bestemmingsplannen worden dan in één keer aangepast voor het water.
- Per dynamisch, c.q. statisch aspect wordt bekeken of er nieuw beleid nodig is en zo ja op welke manier dat gerealiseerd moet worden. Zo zullen er als verdere uitwerking van de visie welstandsregels voor woon- en bedrijfsschepen worden ontwikkeld in samenhang met nieuwe vervangingsregels voor schepen in de binnenstad. Maar er komen ook regels voor pleziervaartuigen, voor kade- en oeverinrichting en er wordt beleid gemaakt voor bedrijfsvaartuigen.

Samenhang met stedelijke waterprojecten; afstemming met centrale stad en stadsdelen.

Het gemeentebestuur van de centrale stad heeft het initiatief genomen voor drie stedelijke waterprojecten: 'Wonen op water', 'Dynamisch gebruik van water' en 'Water op orde'. Alle drie de projecten zijn van groot belang voor de Visie op het water in de binnenstad. Met deze projecten worden in samenspraak met stadsdelen, gemeentelijke diensten en organisaties voor wal- en woonbootbewoners nieuwe beleidskaders ontwikkeld. Doelstelling is beleid en uitvoeringsregels vast te stellen die kunnen rekenen op een breed draagvlak en die duidelijk, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Het stadsdeel participeert in alle drie projecten en brengt hierbij nadrukkelijk de stadsdeelprioriteiten en -accenten in. Vrijwel alle projecten zijn nu met succes afgerond; de meeste met zeer herkenbare en bruikbare eindproducten.

'Wonen op water'

In het beleidsprogramma van het stedelijke project komen alle aspecten van wonen op het water aan de orde. De bevoegdheden en de besluitvorming van de stadsdelen zijn randvoorwaarden van de projectactiviteiten; de stadsdelen nemen dus ook rechtstreeks deel aan de vormgeving ervan.

De projectprioriteiten zijn: meer of andere woonbootlocaties (BBA, mei 2005: Schouwrapportage woonbootlocaties), ligplaatsen en bestemmingsplannen, betaling voor ligplaatsen, welstandsbeleid (BBA februari 2005: Een gereedschapskist voor welstandsbeleid) en diverse beheerzaken (BBA mei 2005: Beveerprotocol, handreiking voor verplaatsing van woonboten). Stadsdeel Amsterdam-Centrum is intensief betrokken bij het opstellen van beleid en plannen voor deze thema's.

Bij de uitwerking van de voorliggende visie zal vanzelfsprekend afstemming plaatsvinden met stedelijke beleidscriteria en er wordt gebruik gemaakt van de beleidsproducten van de verschillende projectgroepen. Dat geldt onder meer voor het opstellen van welstandsregels, de betaling voor ligplaatsen, specifieke nautische criteria en beheerregels. Tevens wordt via de verschillende projectgroepen zoveel mogelijk afgestemd met de andere stadsdelen.

'Dynamisch gebruik van water'

Het dynamisch gebruik van het water betreft het passagiersvervoer, de pleziervaart, goederenvervoer en evenementen op het water. Dynamisch gebruik van het water valt onder de bevoegdheid van de centrale stad, maar het stadsdeel heeft met veel aspecten van dit onderwerp bemoeienis. Het stadsdeel zorgt bijvoorbeeld voor alle water- en walvoorzieningen, dus voor de faciliteiten voor het dynamisch gebruik. Daarom zal het stadsdeel alle vraagstukken die betrekking hebben op dynamisch gebruik van het water in samenwerking met de centrale stad en andere stadsdelen behandelen. Bij de maatregelen en besluiten die de centrale stad met betrekking tot het dynamisch gebruik van het water neemt wordt het stadsdeel betrokken.

De prioriteiten van de centrale stad voor 'Dynamisch gebruik van water' zijn een onderzoek naar de drukte op het water, het bepalen van doorvaartprofielen en het ontwikkelen van goede (juridische) procedures die de afstemming tussen water- en walvoorzieningen mogelijk maken. Alle drie prioriteiten hebben ook betrekking op de situatie in de binnenstad.

'Water op orde'

Dit project gaat over de verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij het beheer van water en onderzoekt op welke punten verbeteringen mogelijk zijn. (Rapport: Water op orde, over de bevoegdhedenverdeling op het water, mei 2004 van de Bestuursdienst ROIB).

2. Ruimtelijke structuur en inrichting van water en oevers

Amsterdam ontleent haar ruimtelijke structuur en haar identiteit in belangrijke mate aan het water.

Water heeft altijd een belangrijke rol vervuld in de ontwikkeling van de stad. Vroeger diende het onder andere voor transport, vuilafvoer en stadsverdediging. Veel van deze functies zijn verdwenen. De stadsverdediging werd al in de negentiende eeuw verlegd van de Singelgracht naar de Stelling van Amsterdam. De transportfunctie van het water is sinds de jaren zestig, toen het massale autogebruik opkwam, grotendeels verdwenen. Ook andere functies, zoals de watergebonden markten, zijn verdwenen. De structuur van het stadswater is echter nog voor een belangrijk deel ongewijzigd. De vorm, de loop en het profiel van de grachten zijn gebaseerd op de functies die het water vroeger had.

Op basis van de ligging en de profilering is een typologie van stadswateren opgesteld, die kan bijdragen aan stedenbouwkundige criteria voor het gebruik van het water in de binnenstad.

Ondanks de structuur- en beeldbepalende betekenis van het water in de stad zijn de inrichting en het gebruik ervan vaak een sluitpost geweest bij de ruimtelijke inrichting. De aanwijzing van de binnenstad als Beschermd Stadsgezicht heeft daarin verandering gebracht: cultuurhistorische waarden zullen in de toekomst meer aandacht krijgen en beter beschermd worden dan voorheen. Bij herinrichting van water is het de bedoeling dat cultuurhistorische gegevens en ontwikkelingen in de toekomst meer gewicht krijgen.

De cultuurhistorische waarden hebben niet alleen betrekking op de ruimtelijke structuur die waterlopen in het stadsbeeld aanbrengen, maar ook op de inrichting van water, kades en oevers en voor structuurbepalende elementen, zoals ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen en afmeervoorzieningen.

Uitgangspunt voor ligplaatsen

In de Memorie van Antwoord wordt nader toegelicht waarom het in de conceptvisie gehanteerde criterium van brughooftes niet verder wordt gehanteerd in de



Voorbeeld van een woongracht (Herengracht)



Voorbeeld van een werkgracht (Brouwersgracht)

visie. Uitgangspunt is de bestaande situatie op het water. Waar mogelijk worden plaatselijke verbeteringen voorzien. In een paar rakken waar nu al wel woonboten liggen wordt in deze visie rekening gehouden met mogelijke verplaatsingen op de langere termijn. Hiervoor zijn alternatieve ligplaatsen voorzien. Het hele wensbeeld van de visie is door de dienst Binnenwaterbeheer getoetst op nautische aspecten.

2.1. De cultuurhistorische ontwikkeling van het water

Cultuurhistorische typologie binnenstadswateren

Op basis van een onderzoek naar de cultuurhistorische ontwikkeling van het water is een ruimtelijke typologie van binnenstadswateren opgesteld. Daarin wordt een onderscheid gemaakt tussen stadsgrachten met een gemengde functie, woongrachten, werkgrachten en havengrachten. Uit de typologie blijkt dat een klein aantal stadswateren voortkomt uit natuurlijke waterlopen; het profiel daarvan is mede gebaseerd op hun oorspronkelijke breedte. De overige stadswateren zijn geprofileerd op basis van hun toenmalige functie, waarbij de schaalvergroting van (haven)functies goed is te zien. Hieronder volgt een toelichting van deze typologie. De onderbouwing ervan is als bijlage 4 opgenomen.

Woongrachten

Een aantal grachten in de binnenstad is aangelegd voor luxe wonen aan het water: de zogenaamde woongrachten, zoals de Herengracht en de Keizersgracht. Buiten het wonen in riante grachtenpanden langs de kade werd vrijwel niets toegestaan, dus ook geen woonboten. Door de aanwezigheid van stenen boogbruggen konden grote schepen deze grachten niet op en voor het doorgaande scheepvaartverkeer waren andere routes meer voor de hand liggend.

Werkgrachten

Vanaf de zestiende eeuw deed zich binnen de stad een scheiding van functies voor. Stad en haven onderscheidden zich van elkaar door hun verschillende opzet. In de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen is een duidelijke zonering te onderscheiden: de grote grachten waren voornamelijk bedoeld voor wonen, terwijl de Prinsengracht en de gebieden erbuiten een gemengde functie hadden; bedrijven en kleinere woningen wisselden elkaar af. Dit is nog wel terug te zien

in de bebouwing, maar niet meer in het kadegebruik. Langs de werkgrachten staan geen kapitale woonhuizen, maar kleinere woonhuizen met een groter aandeel pakhuizen. Een voorbeeld hiervan is de Brouwersgracht.

Havengrachten

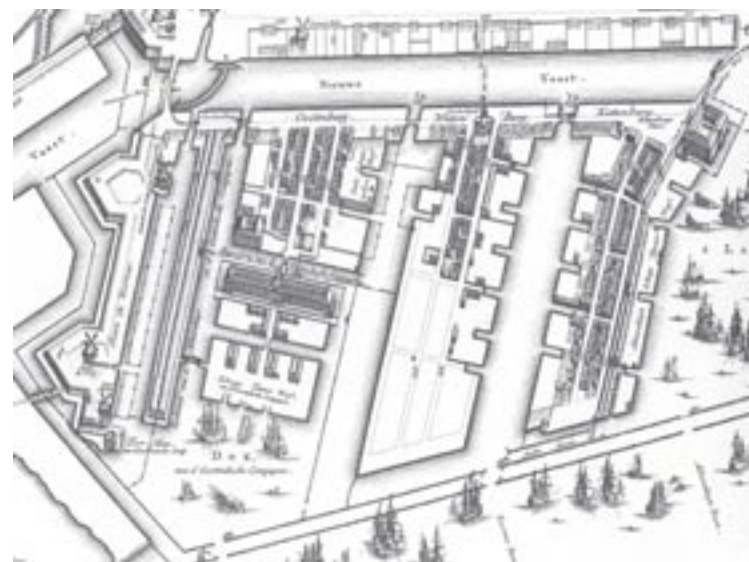
Schepen konden door de havengrachten de stad binnenvaren. Buiten de IJdijk was de invloed van de getijden en van het gebruik als zeehaven zichtbaar. De invloedssfeer van de haven is vooral te zien in bredere profielen. De meeste grachten buiten de historische dijken, bijvoorbeeld de grachten rond de Westelijke en de Oostelijke Eilanden, en een aantal in de buurt van de Amstel, hebben een profiel dat ongeveer tweemaal zo breed is als in de rest van de binnenstad. Dit zijn de zogenaamde havengrachten. Deze grachten kenmerken zich op een groot aantal plaatsen door pakhuizen en andere aan de havenfunctie gelieerde bebouwing en door de aanwezigheid van niet-openbare kades met (voormalige) werfterreinen.

Singelgracht: voormalige stadsgracht met gemengde functie

De Singelgracht is de laatst aangelegde verdedigingsgracht van Amsterdam. Eerdere verdedigingsgrachten, zoals de burgwallen en het Singel, waren voorzien van palissaden of stenen muren en werden bij latere stadsuitbreiding getransformeerd tot tweezijdig bebouwde grachten. Bij de Singelgracht lag een uitgebreid fortificatiestelsel van aarden wallen, bastions en poorten bij de uitvalswegen. Dit verklaart de breedte en de nog deels slingerende loop van de gracht. In de negentiende eeuw verdwenen de vestingwerken en werd de gracht op een aantal plaatsen rechtgetrokken en deels gedempt om nieuwe bouwgrond te creëren. De Singelgracht werd, afhankelijk van de functies, voorzien van een zeer diverse inrichting en bebouwing. Zo zijn lang niet overal kades; grote delen hebben een groene inrichting, terwijl elders nog een industrieel karakter overheerst.

Doelstelling

Het huidige gebruik van het water en de verdeling van de ligplaatsen wordt ook nu nog in grote mate bepaald door de cultuurhistorie. De prominente rol die water voor de ruimtelijke structuur en de cultuurhistorische ontwikkeling van de stad speelt moet ook in de toekomst gewaarborgd blijven. De belevingswaarde en de ruimtelijke waarde van water voor de stad, vooral de relatie tussen water



Voorbeeld van havengrachten (Wittenburgervaart en Kattenburgervaart)



De Singelgracht; voormalige stadsgracht met gemengde functies

en wal, moet beschermd en op een aantal plekken hersteld worden.

Uitgangspunten

- De structuren versterken of herstellen waarbij water toonaangevend is en zoveel mogelijk in ruimtelijke samenhang staat met de wal;
- De structuur van water en functies op en aan het water integraal betrekken bij het opstellen van stedenbouwkundige plannen in de binnenstad. Voorbeelden hiervan zijn ligplaatsen, locaties van afmeervoorzieningen en andere voorzieningen in het water en op de wal.

2.2. Kade- en oeverinrichting

De kades en oevers in de Amsterdamse binnenstad worden intensief gebruikt en kenmerken zich door een veelvoud aan functies. Bij het inrichten van kades en oevers wordt vaak niet gekeken naar de omgeving en de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van water. Ook wordt er niet altijd op gelet of watervoorzieningen aansluiten bij de infrastructuur op de wal; openbare afmeervoorzieningen zijn in veel gevallen niet goed bereikbaar vanaf de openbare weg.

Daar waar woonboten liggen, staan kasten voor nutsvoorzieningen en post op de kade. Bij een aantal woonboten is de kade geprivatiseerd. Op sommige plaatsen zijn delen van de kades of oevers omheind met hekken of zijn er schuurtjes geplaatst, waardoor het zicht op het water volledig wordt belemmerd. Ook op het water zijn er obstakels die het uitzicht op het water belemmeren: langs veel kades in de binnenstad liggen dicht naast elkaar (en vaak slecht onderhouden) plezierboten afgemeerd.

Doelstelling

In deze visie is het de bedoeling om het gebruik van kades en oevers en de plek die water voor de ruimtelijke beleving van de stad nog steeds inneemt met elkaar te verenigen. Daarbij is een goede afstemming tussen het gebruik van het water en de inrichting en het gebruik van de kade van groot belang. In zijn algemeenheid dienen de kades zo leeg mogelijk te zijn.

Uitgangspunten

- Meer samenhang tussen water en wal bij het realiseren van waterfuncties en voorzieningen op de wal; het aantal openbare kades en oevers in stand



Voorbeeld van privatisering van de kade (Brouwersgracht)

- houden en waar mogelijk de openbaarheid herstellen;
- sobere en doelmatige afmeervoorzieningen en voorzieningen bij (nieuwe) ligplaatsen realiseren die passen in de ruimtelijke structuur van het gebied (zie ook paragraaf 2.4. 'Afmeervoorzieningen').

Acties

- de nota Kade- en oevergebruik op de voorliggende visie aanpassen en conform de voorliggende visie verder uitwerken, inclusief het opstellen van kade-inrichtingsregels voor woonboten, bedrijfsvaartuigen en rondvaartlocaties;
- (welstands)eisen opstellen voor voorzieningen op kades en oevers die recht doen aan de ruimtelijke eisen van het beschermd stadsgebied;
- nadere eisen bepalen voor het aansluiten van woonboten op nutsvoorzieningen en op basis daarvan een walkast ontwerpen waarin alle aansluitingen zijn opgenomen. Daarbij gebruikmaken van stedelijke criteria die door het projectbureau 'Wonen op water' worden ontwikkeld.

2.3. Ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen

Oorspronkelijk waren de ligplaatsen in de binnenstad van Amsterdam geconcentreerd in bepaalde gebieden. In de afgelopen eeuwen zijn woon- en werkfuncties door de toenemende verstedelijking over de hele stad verspreid. Die verspreiding liep via de toegangswateren, het IJ, de Amstel, de Kostverlorenvaart en de Nieuwe Vaart tot in de binnenstad. Fysieke belemmeringen, zoals de doorvaarthoogte en breedtes van bruggen en de beschikbaarheid van openbare kades, waren bepalend voor het verstedelijkingspatroon. Inmiddels zijn er ongeveer 900 ligplaatsen (voor woon- én bedrijfsvaartuigen) in de binnenstad.

In deze visie wordt uitgegaan van dit bestaande verstedelijkingspatroon. De eisen voor de invulling en inrichting ervan worden in hoofdstuk 3, 'De gebruiksfuncties', beschreven.

In tegenstelling tot de conceptvisie gelden de huidige locaties van de ligplaatsen in grote lijnen als uitgangspunt. Uitsluitend op een aantal specifiek benoemde plekken worden nog wel verplaatsingen voorgestaan. De voorwaarden voor verplaatsingen worden in hoofdstuk 3 nader uitgewerkt.



Ligplaatsen woonboten in de Amstel aan het 's Gravelandse Veer

In verband met het structuurbeeld is nu van belang om te vermelden, dat er een rangorde is aangebracht in de redenen om af te wijken van de huidige situatie. Dit zal leiden tot het (op langere termijn) verplaatsen van een relatief klein aantal woonboten. Na afweging van alle belangen betreft het de volgende rangorde:

1. *Veiligheid*

Jarenlang liggen er al twee woonboten in de Nieuwe Vaart recht tegenover de uitloop van de hellingen van twee werven aan de overzijde: Koning William en 't Kromhout. Ondanks de uiterst zorgvuldige veiligheidsmaatregelen op de werven bestaat de mogelijkheid dat een boot kan doorschieten bij het hellingen. Dit is een onaanvaardbaar risico. Voor deze twee woonboten zijn elders plekken beschikbaar in de oostelijke binnenstad. In studie is de mogelijkheid om een op- en afstapvoorziening voor vervoer over water op een van de vrijgekomen plekken te realiseren, waardoor dit gedeelte van de oostelijke binnenstad ook beter ontsloten wordt via het water.

2. *Verbetering doorstroming scheepvaartverkeer*

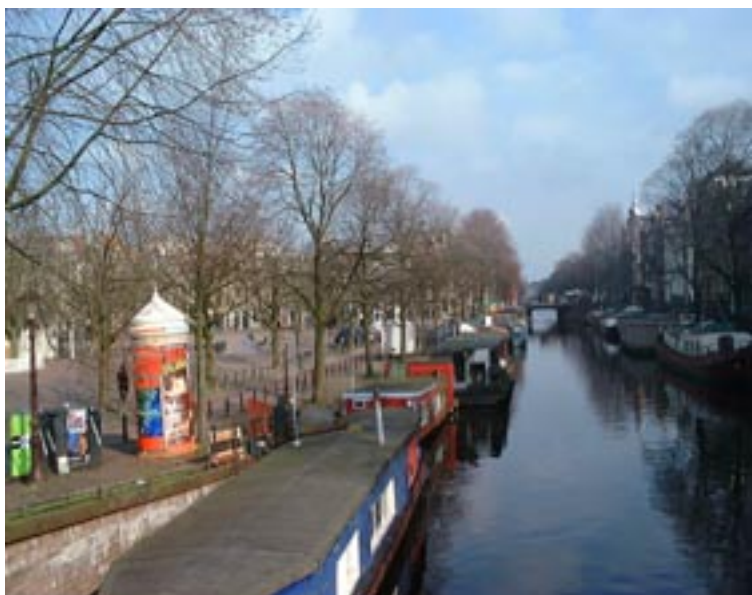
De dienst Binnenwaterbeheer is gevraagd om een rangorde aan te geven van de plekken in de binnenstadsgrachten waar behoefte zou bestaan om ligplaatsen op te heffen om de doorstroming van het scheepvaartverkeer (dynamisch gebruik) te verbeteren. Waar nu de doorvaart wordt belemmerd of bemoeilijkt zouden dan op termijn ligplaatsen kunnen worden opgeheven. De ligplaatsen die een vlottere doorstroming van het scheepvaartverkeer nu bemoeilijken zijn aangegeven op kaart 3.

3. *Bijzondere plekken*

Er zijn bijzonder plekken in de binnenstad waar het om uiteenlopende redenen wenselijk zou zijn om ligplaatsen op te heffen of te verplaatsen. Uitdrukkelijk zij gesteld dat het niet nodig is dat alle ligplaatsen in de onderhavige rakken op termijn komen te vervallen. Reeds bij enkele verplaatsingen kan er een belangrijke winst voor het contact tussen oever en water worden bereikt. Het betreft de volgende locaties:

▪ **Noordermarkt en Amstelveld**

Beide pleinen met diverse functies waar de ruimtelijke structuur aanmerkelijk kan worden verbeterd door het verbeteren van het zicht op en contact met het



Amstelveld; de relatie tussen plein en water weer herstellen

water. Permanente ligplaatsen passen daar dan niet in. Een op- en afstapvoorziening gecombineerd met een verblijfsruimte dicht bij het water verhoogt de kwaliteit van de pleinen en de ruimtelijke relatie met het water.

- **Hermitage aan de Amstel**

In het kader van de Nota Stad aan de Amstel, naar een plan van aanpak voor vijftig actiepunten (dRO, februari 2002, ook wel genoemd het Amstelscheg-rapport) en het Masterplan herinrichting Amstel Oostoever (stadsdeel Amsterdam-Centrum, juni 2005) wordt toegewerkt naar een verbetering van de openbare ruimte van de Amsteloever. Zo worden bij Carré en de Hermitage de parkeerplaatsen opgeheven en komt er een verblijfsruimte met bankjes aan het water. Vanwege de verwachte bezoekersaantallen en de wens meer passagiersvervoer over het water te doen plaatsvinden is ook een op- en afstapvoorziening met een verblijfsruimte op de steiger voorzien. Bij Carré hoeven hiervoor geen ligplaatsen te worden opgeheven. Bij de Hermitage is dat wel het geval.

4. *Grachten met een hoge dichtheid van woonboten*

In vrijwel de hele Brouwersgracht en de Noordelijke Prinsengracht liggen veel woonboten dicht op elkaar. Het water is vrijwel nergens meer te zien. In deze situatie zou verbetering kunnen worden gebracht door hier en daar een ligplaats op te heffen, waardoor zicht op en contact met het water worden hersteld. Hierdoor ontstaat ook een betere relatie tussen wal en water.

Binnen een afstand van tien meter van historische bruggen komen geen nieuwe ligplaatsen en mogen boten (pleziervaartuigen) ook niet tijdelijk worden afge-meerd. Zo blijft het beeld van de brug met aanlanding zichtbaar vanaf de wal en is er genoeg ruimte voor de meeste boten om op tegemoetkomend verkeer te wachten. Dit uitgangspunt geldt in afgezwakte vorm voor historische bruggen waar al woonboten met vergunning liggen.¹ Het streven van het stadsdeel is om in deze gevallen bij herschikking in een rak gebruik te maken van de ontstane ruimte om de afstand naar de bruggen te vergroten. Eventuele herschikking, opheffing of verplaatsing van ligplaatsen kan mogelijk plaatsvinden bij herprofile-ring van de gracht of bij renovaties van de walmuur.

Acties

- Facetbestemmingsplan maken op basis van de visie



De plek van de toekomstige Hermitage aan de Amstel



Een afvaartlocatie voor rondvaartboten; Rokin ter hoogte van de Langebrugsteeg

2.4. Afmeervoorzieningen als beeldbepalend element en voorwaarde voor dynamisch gebruik van het water

Naast ligplaatsen zijn afmeervoorzieningen een structuur- en beeldbepalend element voor het water.

Daarmee worden voorzieningen voor watergebruikers bedoeld in de vorm van steigers, pontons, afvaartlocaties van rondvaartrederijen en dergelijke. Afmeervoorzieningen van woonboten (loopplanken, steigertjes en dergelijke) vallen buiten de afmeervoorzieningen die in deze paragraaf worden beschreven. Zie voor het afmeren van pleziervaartuigen paragraaf 3.3.2

Afmeervoorzieningen leggen een groot beslag op de openbare ruimte, maar zijn tegelijkertijd noodzakelijk voor een groot aantal gebruiksfuncties. Veel afmeervoorzieningen hebben een privé-karakter doordat er reclame-uitingen, hekken en gebouwtjes op aanwezig zijn.

Sinds de vaststelling van de Nota Kade -en Oevergebruik in 1995 is het openbare ruimte-beleid erop gericht om uitbreiding van steigers te beperken en wordt zeer terughoudend omgegaan met nieuwe afmeervoorzieningen.

Het Dagelijks Bestuur realiseert zich dat de doelstelling om commercieel vervoer over het water te stimuleren afmeervoorzieningen en voorzieningen op de wal vereist. Bij het realiseren daarvan zal rekening worden gehouden met het huidige terughoudende beleid voor het inrichten van de openbare ruimte. Daar waar voorzieningen op de wal absoluut noodzakelijk zijn voor het stimuleren van het dynamisch gebruik van het water, worden deze zo sober en doelmatig als mogelijk en passend in de stedenbouwkundige omgeving geïntegreerd.

Recentelijk zijn alle afmeervoorzieningen geïnteriseerd (zie kaart 4). Op basis van deze inventarisatie van alle steigers en aan steigers verwante bouwsels en op basis van een inventarisatie van de eigendomssituatie en het beheer van deze steigers wordt een nieuw steigerbeleid geformuleerd. Daarbij wordt aangegeven welke steigers al dan niet toegestaan zijn en welke voorwaarden daarvoor van toepassing zijn.

Steigers zijn vaak te vinden bij watergebonden bedrijven, zoals de afvaartlocaties van rondvaartrederijen en nieuwere vormen van (toeristisch) vervoer zoals

waterfietsen en lijndiensten, bij jachthavens en soms bij werven. Bij andere ondernemingen komen steigers voor als uitbreiding van aan water grenzend privé-terrein, bijvoorbeeld als horecaterrassen of als afmeervoorzieningen bij hotels. Openbare steigers komen vooral voor in woongebieden buiten de grachtengordel, bijvoorbeeld als vissteiger/op- en afstapvoorziening voor passagiersvaartuigen. In de Singelgracht, bij het casino, dient een openbare steiger als wandelroute. Aan de Amstel ligt aan Staalkade een openbare afmeerplaats voor kort afmeren (maximaal drie dagen en nachten).

Doelstelling

Het doel is om de toegankelijkheid van water en wal en de diverse waterfuncties te bevorderen, de relatie tussen water en wal te verbeteren en op logische plekken in de stad (zoals in de buurt van toeristische voorzieningen) afmeervoorzieningen te stimuleren die zo sober en doelmatig mogelijk zijn ingericht. Hiermee dient het vervoer van passagiers over water gestimuleerd te worden (zie ook 3.3).

Uitgangspunten

- afmeervoorzieningen zo sober en doelmatig mogelijk inrichten: voor openbare steigers zijn een opstapvoorziening in de vorm van twee palen en een ligger in de meeste gevallen voldoende;
- in de toekomst alleen openbare steigers toestaan;
- het beslag van afmeervoorzieningen op de openbare ruimte zo beperkt mogelijk houden en de inrichting van afmeervoorzieningen aanpassen aan het beeld van de omgeving;
- verkooppunten voor passagiersvervoer in bestaande bebouwing realiseren
- een verbod instellen op nieuwe afmeervoorzieningen aan privé-terreinen en nieuwe afmeervoorzieningen van walbewoners en particuliere bedrijven;
- criteria voor de inrichting van afmeervoorzieningen opstellen;
- de toegankelijkheid van openbare steigers op de vaste wal goed regelen en waar nodig verbeteren.



Openbare wandelsteiger in de Singelgracht ter hoogte van het Casino



Afmeervoorziening in de Oudezijds Voorburgwal ter hoogte van hotel The Grand



Voorbeeld van een geslaagde afmeervoorziening in de Prinsengracht

Acties

- Een netwerk aanleggen van kleine, openbare en multifunctionele afmeervoorzieningen voor het 'Dynamisch gebruik van water'. Vooral bij grotere openbare ruimten, zoals het Amstelveld en de Noordermarkt, en in de buurt van verschillende toeristische voorzieningen, zoals bij de Bloemenmarkt en verschillende musea aan de grachten moeten locaties worden gezocht;
- Alle afmeervoorzieningen opnemen in het facetbestemmingsplan voor het water, voorzover deze gewenst zijn;

3. De gebruiksfuncties

De inrichting van het water en de oevers was in de afgelopen eeuwen onderhevig aan veranderende stedelijke patronen en functies. Het water werd en wordt intensief gebruikt voor allerlei doeleinden. Enerzijds verlevendigt dat het water, maar anderzijds leidt dat tot steeds nieuwe wensen en claims die regelmatig met elkaar botsen. Dit hoofdstuk bevat een visie op de verschillende gebruiksfuncties en de rol die zij spelen bij het water in de binnenstad. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen

- statisch gebruik van het water in de vorm van wonen en werken op water (het gebruik van water en wal in de vorm van afmeervoorzieningen is in hoofdstuk 2.4. beschreven);
- dynamisch gebruik van het water in de vorm van passagiersvervoer, pleziervaart, manifestaties, goederenvervoer en overige beroepsvaart.

De afgelopen jaren is het gemeentelijk beleid te zeer een reactie geweest op incidenten en ongewenste ontwikkelingen, waardoor er te weinig is gehandeld vanuit een visie op het gewenste gebruik van het water. Voor de toekomst moet deze visie een evenwichtig gebruik van water mogelijk maken en een ongewenste samenloop van functies voorkomen. Er moet gevarieerd en spontaan gebruik van het water mogelijk zijn zonder dat de verschillende gebruiksvormen elkaar bij voorbaat uitsluiten.

Naast het ontwikkelen van beleid voor de afzonderlijke gebruiksvormen zullen in het facetbestemmingsplan voor het water randvoorwaarden worden vastgelegd waaraan het gebruik van het water in algemene zin moet voldoen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het vaststellen van de maximale hoogte, breedte en lengte van afgemeerde boten en de afmeervoorzieningen die daarbij horen.

3.1. Wonen op het water

Wonen op het water gebeurt in het waterrijke Amsterdam al eeuwen. Was het tot in de jaren zestig veelal uit nood geboren, tegenwoordig is het een geheel erkende vorm van wonen. Wonen op het water hoort thuis in een stad als Amsterdam. Dat is in deze visie een onomstreden gegeven. Het levert een bijdrage aan de woningvoorraad en de woonkwaliteit in de binnenstad, verlevendigt het stadsbeeld en draagt bij aan de toeristische waarde van de binnenstad. In totaal



Ligplaatsen woonboten in de Amstel bij de Magere Brug



Voldoen deze woonboten in de Prinsengracht aan redelijke eisen van welstand?

liggen er in de binnenstad ongeveer 900 woonboten. Het is de bedoeling om dit aantal ongeveer te behouden.

Voor het gebruik van water voor wonen zal in de toekomst extra aandacht komen voor de volgende thema's:

- a. Welstandsbeleid voor verbouwing en vervanging van woonboten
- b. Voorzieningen bij woonboten
- c. Betaling voor ligplaatsen
- d. Instrumenten bij het opheffen/verplaatsen van ligplaatsen

Deze thema's maken onderdeel uit van het stedelijke project 'Wonen op water' van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam. Het is de bedoeling om bij de uitwerking van de visie zoveel mogelijk gebruik te maken van uitgangspunten en uitvoeringsregels die in dat stedelijke project in nauw overleg met stadsdelen en belangengroepen worden ontwikkeld. Uiteraard alleen als deze uitgangspunten en uitvoeringsregels de belangen van het beschermde stadsgezicht niet schaden.

ad a. Nieuw welstandsbeleid

Doelstelling

Een duidelijk welstandskader met inzichtelijke criteria op basis waarvan de Welstandscommissie vervangingen en verbouwingen van boten met een vaste ligplaats kan toetsen.² Dat welstandskader zal bestaan uit specifieke, gebiedsgerichte eisen die recht doen aan het karakter van de historische binnenstad, maar tegelijkertijd in relatie staan met de omgeving en de stedenbouwkundige ontwikkelingen uit de recentere geschiedenis. Voorbeelden van dergelijke eisen zijn de vormgeving, de kleurtoepassing en het materiaalgebruik van woonboten en bedrijfsvaartuigen.

Tegelijk met het opstellen van welstandsrichtlijnen voor (woon)boten zullen nieuwe richtlijnen voor de vervanging en verbouwing van boten in de binnenstad worden opgesteld. Welk type woonboot met welke afmetingen het beste op welke plaats kan liggen, wordt bij het maken van het facetbestemmingsplan aangegeven.

Uitgangspunten

- Er is een duidelijke samenhang tussen enerzijds de welstandseisen voor woonboten en de visie op het water voor zover deze aangeeft in welke rakken wel of geen ligplaatsen zijn toegestaan en anderzijds vervangingsrichtlijnen voor vervanging en verbouwing van boten.
- Aansluitend aan de ontwikkeling van een welstandsnota voor de bebouwing op de wal zal worden gewerkt aan welstandsrichtlijnen voor het water; dat wil zeggen voor boten en voor afmeervoorzieningen. De bestuurlijke besluitvorming daarover zal in 2006 plaatsvinden.

Actie

Opstellen van welstandsbeleid voor het water, in samenhang met het opstellen van nieuwe vervangingsrichtlijnen.

ad b: Voorzieningen bij woonboten

Doelstelling

Beleidsontwikkeling en opstellen van welstandsregels voor voorzieningen bij woonboten

Uitgangspunt

De visie op de inrichting van kades en oevers is in de paragrafen 2.2. en 2.4. weergegeven.

Ook voor andere voorzieningen bij woonboten, zoals vlotten, loopplanken, terrassen, balkons en dergelijke, zal beleid worden ontwikkeld en uitgevoerd. Voor dergelijke objecten geldt een verbod behoudens ontheffing. In alle gevallen voert het stadsdeel een zeer terughoudend beleid ten aanzien van het geven van toestemmingen. Sinds de vaststelling van het evaluatierapport van de Nota Amsterdam te water in 1999 geldt een uitsterfbeleid voor bepaalde voorzieningen, zoals vlotten, aangebouwde terrassen, grote looppranden, steigers al dan niet met een schuurtje erop, etcetera.

Belangrijk criterium voor het uitsterfbeleid is een verandering in de bestaande situatie, zoals de komst van een nieuwe eigenaar. Tegen het aanbrengen van nieuwe voorzieningen zal handhavend worden opgetreden.



Ook een opvatting van voorzieningen bij een woonboot (Singelgracht ter hoogte van de Groenmarktkade)

Acties

- beleid voor voorzieningen bij woonboten ontwikkelen;
- in de tussenliggende tijd handhavend optreden tegen nieuwe voorzieningen en bij wijziging van de bestaande situatie het huidige uitsterfbeleid onverkort toepassen.

ad c: Betaling voor ligplaatsen

In de huidige situatie betalen woonbootbewoners voor hun ligplaatsen precario voor het gebruik van het openbaar water. De door de gemeente geheven precario staat niet in verhouding tot de marktprijzen bij verkoop van een woonboot met ligplaatsvergunning.

De hoogte van het precario wordt opnieuw gezien. Daarbij zal worden gekeken naar de totale woonlasten van woonbootbewoners, de kosten die stadsdelen en centrale stad maken voor de ligplaatsen, de betaling voor ligplaatsen elders in het land en de waarde-ontwikkeling van de betreffende ligplaats. Dit onderwerp wordt voorbereid door een werkgroep betaling uit het project Wonen op het Water van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam.

Uitgangspunt

Zoveel mogelijk aansluiten op de nieuwe stedelijke regeling voor nieuwe ligplaatsen en op de discussie over de hoogte van precario die centrale stad en stadsdelen gezamenlijk voeren.

ad d. instrumenten voor het opheffen/verplaatsen van ligplaatsen

Zoals eerder vermeld wordt de huidige situatie op het water als uitgangspunt gekozen. In de oorspronkelijke conceptvisie werd nog uitgegaan van grootschalige verplaatsingen op termijn.

Nu gaat het Dagelijks Bestuur uit van het over een langere termijn (in de loop der jaren) opheffen/verplaatsen van enkele tientallen ligplaatsen.

Verplaatsingen zullen niet plaatsvinden binnen de 17e eeuwse grachtengordel³, behoudens enkele uitzonderingen. Hier zullen wel enkele verschuivingen plaatsvinden om aan de uitgangspunten van de visie te kunnen voldoen, nadat ligplaatsen zijn opgeheven/verplaatst. Op de bijbehorende kaart staan de plekken vermeld waar binnen de binnenstad ligplaatsen kunnen worden gecreëerd voor verplaatsingen. Duidelijk is dat de meeste locaties buiten de 17e eeuwse

grachtengordel zijn gevonden. Wel is een tweetal rakken in het Singel aange-
wezen, waar op dit moment al woonboten liggen én niet of nauwelijks woningen
zijn.

Het Dagelijks Bestuur gaat tevens andere stadsdelen polsen om gezamenlijk
mogelijkheden te onderzoeken voor het verplaatsen van woonboten naar die
andere stadsdelen.

In het Programmakkoord voor de nieuwe bestuursperiode 2006-2010 moeten
afspraken worden gemaakt over de snelheid en instrumenten (zoals financiële
middelen) voor de uitwerking van de visie wat betreft de realisatie van opheffen/
verplaatsen van ligplaatsen en het realiseren van het netwerk van kleine op- en
afstapvoorzieningen voor het dynamisch gebruik van het water. Vrijwilligheid van
de bootbewoner/gebruiker van het vaartuig blijft bij de verplaatsingen het uit-
gangspunt. Het Dagelijks Bestuur gaat er van uit, dat in overleg veel te regelen
zal zijn. Hiervoor is echter wel een bedrag op de begroting nodig om noodzake-
lijke financiële impulsen te kunnen geven. De afspraken daarover zullen in het
nieuwe Programmakkoord moeten worden gemaakt.

3.2. Werken op het water

Momenteel liggen er ongeveer 90 bedrijfsvaartuigen verspreid over de bin-
nenstad (inclusief 17 'vaartuigen' van de bloemenmarkt op het Singel). Volgens
de Verordening op de haven en het binnenwater (VHB) mogen er op bedrijfs-
vaartuigen alleen watergebonden activiteiten plaatsvinden.⁴ Daarvoor is een
vergunning nodig die door het stadsdeel wordt afgegeven. Voorbeelden van
watergebonden bedrijven zijn rondvaartbedrijven, scheepsreparatiebedrijven,
het woonbootmuseum, maar ook verhuurbedrijven van waterfietsen en vaar-
scholen. Daarnaast heeft een beperkt aantal bedrijfsvaartuigen met uiteenlo-
pende functies om bijzondere redenen een vergunning gekregen. Dat betreft
bijvoorbeeld een poezenboot, tijdelijke opslagplaatsen van bouwmaterialen en
kantoor- en winkelruimten.

Doelstelling

De bedrijvigheid op het water moet passen in de ruimtelijke en economische
structuur van een gebied en moet een watergebonden karakter hebben. 'Werk
aan huis' (= op woonboten) is, net als op de wal, toegestaan, mits de werkfunctie
ondergeschikt blijft aan het wonen en niet tot (milieu)overlast leidt.



Woonbootmuseum in de Prinsengracht



Een fraaie salonboot in de Nieuwe Herengracht



Schaatsers op de Keizersgracht

Uitgangspunten

- Watergebondenheid als criterium voor bedrijvigheid blijven hanteren, uitzonderingen op het criterium watergebonden blijven echt uitzonderingen;
- bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen voor watergebonden bedrijvigheid vindt een integrale toetsing en afweging van functies plaats. Per locatie wordt bekeken of de beoogde bedrijvigheid past bij de overige functies van de omgeving (water én wal);
- bestaande ligplaatsen voor woonboten mogen niet door ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen worden ingeruild;
- voor bedrijfsvaartuigen gelden dezelfde welstandseisen als voor woonboten, waardoor ook bedrijfsvaartuigen goed passen in de ruimtelijke structuur van de binnenstad als beschermd stadsgezicht;
- de mate van milieuoverlast wordt bij het afgeven van vergunningen en ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen meegewogen.

Acties

- Bij de ontwikkeling van het facetbestemmingsplan: inventariseren van potentiële locaties voor bedrijvigheid en deze ligplaatsen te zijner tijd opnemen in het facetbestemmingsplan voor het water;
- de vervangings- en verbouwingsregels en welstandseisen voor woonboten ook voor bedrijfsvaartuigen toepassen;
- overgangsbeleid ontwikkelen voor bedrijfsvaartuigen die niet langer wenselijk zijn in de binnenstad in verband met overlast of in verband met het feit dat er geen watergebonden activiteiten op plaatsvinden, maar hier vaak wel al lange tijd liggen;
- overlastveroorzakende bedrijfsvaartuigen inventariseren, alternatieve locaties zoeken en de boten verplaatsen.

3.3. Dynamisch gebruik van het water

Het water in de binnenstad wordt, vooral op mooie zomerdagen, intensief gebruikt als openbare ruimte en vaarweg. Er zijn de bekende vormen van vervoer, zoals rondvaarten en goederenvervoer, en het recreatieve gebruik, in de zomer door plezierbootjes en in de winter af en toe door schaatseren.⁵

Daarnaast zijn er de laatste jaren veel nieuwe, creatieve soorten recreatief

en commercieel gebruik van het water bijgekomen. Voorbeelden daarvan zijn salonboten, partyboten, een koeriersboot, watertaxidiensten, grote en kleine evenementen⁶, feestelijke uitjes op het water, etcetera. Al deze gebruiksvormen kunnen, samen met bijbehorende afgemeerde boten, worden geschaard onder de noemer 'dynamisch gebruik van het water'.

Beleid en regelgeving voor het dynamisch gebruik van het water is een bevoegdheid van de centrale stad als vaarwegbeheerder. De dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (vanuit de centrale stadbevoegdheid) geeft de exploitatievergunningen voor commercieel passagiersvervoer af en houdt toezicht op het gebruik van de vaarwegen. Er is wel een nauwe relatie met het stadsdeel, omdat het stadsdeel bevoegd is om afmeerlocaties aan te wijzen. Ook heeft het stadsdeel er veel belang bij dat het dynamisch gebruik van het water goed is geregeld. Daarbij gaat het niet alleen om de ruimtelijke aspecten, zoals het inrichten van afmeervoorzieningen voor dynamisch gebruik van het water, maar ook om openbare-ruimte vraagstukken, zoals de mate van drukte op het water in de binnenstad, regelingen voor het afmeren en het tegengaan van overlast op het water, die door intensief gebruik toeneemt.

Bij de stedelijke beleidsontwikkeling voor dynamisch gebruik van het water is het stadsdeel dan ook direct betrokken. De stedelijke doelstelling voor dynamisch gebruik van het water in Amsterdam luidt: 'een veilig gebruik van het water als openbare ruimte en verkeersweg waarborgen, waarbij bepaalde gebruiksfuncties niet overheersen of andere functies belemmeren, waarbij de overlast van het gebruik beperkt blijft en waarbij een goede afwikkeling van het verkeer gewaarborgd is'.⁷ De voorliggende visie geeft hier ook richting aan.

In de stedelijke projectnotitie 'Dynamisch gebruik van water' komen de verschillende gebruiksvormen en knelpunten van het dynamisch gebruik aan bod met als centrale vraagstukken: volumebeleid en heldere regels voor het passagiersvervoer, aanpak van illegaal passagiersvervoer, lijndiensten, verhuur van waterfietsen en elektrische bootjes, wel of geen volumebeleid voor pleziervaart, afmeren van pleziervaart, onderhoud van pleziervaart, beroepsvaart (anders dan passagiersvervoer).



Prinsengrachtconcert 2003



Rondvaartboten bij de Montelbaanstoren

Doelstellingen

Het streven is om een intensief en veelzijdig gebruik van het water als vaarweg en openbare ruimte mogelijk te maken, mits de drukte en de overlast beheersbaar blijven en de veiligheid niet in het gedrang komt. Het Dagelijks Bestuur wil dynamisch gebruik van het water zoveel mogelijk stimuleren en faciliteren, waarbij extra aandacht uitgaat naar passagiersvervoer over water, de mogelijkheden van kleinschalig goederenvervoer, ruimte voor pleziervaart en milieuvriendelijke vervoersvormen.

Algemene uitgangspunten

Bij de planvorming voor waterfuncties en walvoorzieningen zorgen voor een goede (juridische en ruimtelijke) afstemming tussen water- en walbeleid en voor inhoudelijke samenhang met bestaand beleid voor kade- en oevergebruik:

- de onderzoeksresultaten van O+S over 'Drukke op het water' als uitgangspunt nemen voor nieuw beleid voor 'Dynamisch gebruik van water' in de binnenstad;
- garantie geven voor een onbelemmerde doorgang voor boten op doorgaande vaarroutes, zoals de Amstel en Nieuwe Herengracht.

Actie

- Een netwerk van kleine, openbare afmeervoorzieningen realiseren (zie ook 2.4.) voor de verschillende vormen van dynamisch gebruik en deze afmeervoorzieningen zo sober en doelmatig mogelijk en conform de ruimtelijke en cultuurhistorische eisen uit hoofdstuk 2 inrichten.

3.3.1. Passagiersvervoer

Het passagiersvervoer is in de binnenstad een van de meest intensieve dynamische gebruiksvormen. Daaronder vallen vooral het vervoer van toeristen, partygangers en dagjesmensen. Hieronder komt een aantal belangrijke vormen van passagiersvervoer in de binnenstad kort aan bod.

Rondvaartboten en lijndiensten

Rondvaartboten hebben het grootste aandeel in het passagiersvervoer. Ze zijn met circa drie miljoen bezoekers per jaar (sinds 2000) een van de belangrijkste toeristische attracties van Nederland en de populairste toeristische activiteit van

Amsterdam. In totaal zijn er ongeveer tachtig grotere rondvaartboten, die gemiddeld honderd passagiers kunnen vervoeren. Daarnaast vaart nog een aantal salonboten en partyschepen. Deze vervoersvormen zorgen samen voor een groot aantal vaarbewegingen door een beperkt aantal grachten.

De vaarroutes van passagiersvaartuigen bevinden zich vooral in het westelijke, zuidelijke en centrale deel van de binnenstad. In vergelijking met het oostelijke deel van de binnenstad liggen hier veel attracties, een fijnvertakt grachtenstelsel en relatief smalle wateren. De grote rondvaartreders hebben afvaartlocaties in het Open Havenfront, het Damrak, het Rokin, de Binnen-Amstel en de Singelgracht.

In de toekomst zal het gebruik van de wateren in het oostelijke deel van de binnenstad meer worden gestimuleerd. Ook hier bevinden zich interessante toeristische trekpleisters, zoals Artis, het Joods Historisch Museum, het Scheepvaartkwartier, het Rembrandthuis en het Tropenmuseum.

De centrale stad heeft een plan ter inzage gelegd om een aantal uitbreidingen van commercieel passagiersvervoer en de verhuur van boten mogelijk te maken. Het gaat om 25 vergunningen voor elektrische rondvaartboten van maximaal 20 meter lengte en 50 vergunningen voor elektrische verhuurbootjes. Het Dailijks Bestuur heeft hierover gemeld, dat er tot aan de vaststelling van de visie en het daarop te baseren facetbestemmingsplan geen ligplaatsvergunningen voor rondvaartboten of locaties voor elektrische verhuurbootjes kunnen worden afgegeven in het stadsdeel.

De Museumboot en de Canalbus maken als 'lijndiensten op het water' gebruik van (een aantal van) de routes van de rondvaart en daarnaast van een route in het oostelijk deel van de binnenstad.

Ten behoeve van dit dynamisch gebruik wil het stadsdeel nadrukkelijk meewerken door het ontwerpen van een fijnmazig netwerk van kleine op- en afstapvoorzieningen. De planvorming hiervan wordt begin 2006 in gang gezet.

Waterfietsen

Sinds 1984 worden in de binnenstad elk jaar van april tot oktober waterfietsen verhuurd. Op dit moment zijn er ongeveer 100 fietsen die vanaf vaste opstapplaatsen worden verhuurd. Vanwege de kleine actieradius (één kilometer per



Waterfietsen in de Prinsengracht



Een vorm van pleziervaart



Pleziervaartuigen in de Lauriergracht

uur) zijn waterfietsen geconcentreerd in het zuidelijk en westelijk deel van de grachtengordel. De opstapplaatsen bevinden zich voor het Anne Frankhuis aan de Prinsengracht en op de hoek van de Leidsestraat en de Keizersgracht. In de Singelgracht, net buiten de binnenstad, liggen opstapplaatsen bij het Leidseplein en het Rijksmuseum.

Verhuurbootjes

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel staat positief tegenover een mogelijke hernieuwde introductie van de verhuur van milieuvriendelijke vaartuigen. Wel moeten er lessen worden getrokken uit het verleden en zal het vinden van geschikte op- en afstaplocaties voor klanten en voor het afmeren voor de verhuurboten zorgvuldig en in overleg met alle betrokkenen moeten geschieden. Daarom wil het Dagelijks Bestuur hier pas richting aan geven als het facetbestemmingsplan voor het water is vastgesteld.

Uitgangspunten

- Bij het maken van het facetbestemmingsplan rekening houden met nieuwe afmeer- en walvoorzieningen voor nieuwe vormen en uitbreiding van bestaande vormen van passagiersvervoer;

Acties

- Afmeervoorzieningen voor commercieel passagiersvervoer met een goede aansluiting op de walinfrastructuur inventariseren en meenemen bij de ontwikkeling van het facet-bestemmingsplan
- Na het vaststellen van het facetbestemmingsplan voor het water worden opstaplocaties voor verhuurboten aangewezen.

3.3.2. Pleziervaart

Steeds meer mensen maken in een eigen bootje een tochtje over het water in de binnenstad en dragen daarmee enerzijds bij aan een verlevendiging van het stadsbeeld en anderzijds aan een intensiever gebruik van het water. Belangenbehartigers van de pleziervaart willen graag meer afmeervoorzieningen in de binnenstad. Veel bewoners vinden hele grachten vol met afgemeerde pleziervaartuigen storend; volgens hen belemmeren die een vrij uitzicht op het water.

Een eventuele regulering van varende pleziervaartuigen is een taak van de centrale stad. Het stadsdeel kan via afmeerbeleid invloed uitoefenen op het gebruik van het water door pleziervaartuigen.

Doordat er momenteel maar weinig afmeerverboden zijn in Amsterdam, worden veel grachten 'dicht geparkeerd' met pleziervaartuigen en zijn er relatief veel klachten over overlast door het vrije afmeren.

Doelstelling

Het stadsdeel wil het gebruik door pleziervaartuigen stimuleren en samen met de centrale stad goed faciliteren, maar heeft ook oog voor de negatieve aspecten daarvan, zoals ruimtebeslag, overlast als gevolg van ontbrekende kennis van vaarregels, visuele overlast door (halve) wrakken, schade aan de kademuren door verkeerd afmeren en dergelijke. Deze negatieve aspecten wil het stadsdeel in de toekomst zoveel mogelijk beperken.

Uitgangspunten

- De belangen van de pleziervaart (vooral meer afmeervoorzieningen) mee laten wegen bij de inbreng van het stadsdeel in het project 'Dynamisch gebruik van water';
- samen met de centrale stad, afhankelijk van de resultaten van het onderzoek naar de drukte op het water, uitgangspunten formuleren voor het afmeren van pleziervaart in de binnenstad.

Acties

- Naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek naar de drukte op het water samen met de centrale stad een afmeerbeleid ontwikkelen voor pleziervaartuigen in de binnenstad. Onderdeel hiervan kan bijvoorbeeld het verhogen van het Binnenhavengeld zijn, beperking van ligcapaciteit en het ontwikkelen van flankerend beleid met (elektrische) deelbootjes;

3.3.3. Kleinschalig goederenvervoer te water

Kleinschalig goederenvervoer over water vindt in de binnenstad weinig plaats. In 2000 is een vergunning verleend voor een koeriersdienst te water. Dit lijkt een hoopvol initiatief om het wegverkeer in de binnenstad te ontlasten. Er zijn ook voorstellen gedaan om transport over water in de binnenstad te stimuleren.



Kleinschalig goederenvervoer te water



De Amstel is een belangrijke vaarroute

Maar in de huidige situatie ontbreken een fijnmazig net van aanlegplaatsen en een goede aansluiting op de infrastructuur op de wal. Ook de distributie van goederen op de wal naar en vanaf de steiger moet efficiënt en rendabel zijn. Dat maakt extra voorzieningen op de wal nodig en vergt vaak ook wegtransport voor het voor de deur aan- en afleveren van goederen.

Doelstelling

Kleinschalig goederenvervoer op het water stimuleren met als voorwaarde dat het gebruik van de wal overeenkomt met de visie op de ruimtelijke structuur en de inrichting van kades en oevers.

Uitgangspunten

- Nieuwe initiatieven voor kleinschalig goederenvervoer in de binnenstad stimuleren als blijkt dat daarvoor voldoende ruimte op het water is en een passende infrastructuur op de wal kan worden aangelegd;
- bij de aanleg of herprofilering van kruisingen van verkeersradialen op de wal en waterwegen ruimte reserveren voor mogelijke ontwikkelingen met betrekking tot goederenvervoer overwater.

Actie

- Multifunctionele afmeervoorzieningen tevens toerusten op het gebruik voor kleinschalig goederentransport (zie paragraaf 2.4.).

4. Beheer en onderhoud

Het beheer van water omvat de functie van water als vaarweg en openbare ruimte, de waterkwaliteit en het watersysteem. De uitvoering van deze visie heeft op alle drie deze gebieden consequenties voor het beheer van het water. Zo heeft intensief gebruik van het water gevolgen voor toezicht en handhaving en beïnvloeden ingrepen in het water (afmeervoorzieningen, verplaatsen van ligplaatsen) de waterhuishouding.

De bevoegdheden voor water zijn verdeeld over verschillende organisaties. Het beheer van de waterkwaliteit en het watersysteem is stedelijk en regionaal georganiseerd. De verantwoordelijkheid voor het beheer van het water als openbare ruimte is verdeeld over het stadsdeel en de centrale stad. Met het stedelijke project 'Water op orde' heeft de centrale stad de bevoegdhedenverdeling met betrekking tot het water in kaart gebracht.

4.1. Water als openbare ruimte: beheer en handhaving

Beheer van water als openbare ruimte heeft betrekking op

- het nautisch vaarwegbeheer,
- het toezicht op het gebruik van het water,
- het signaleren van overtredingen van de openbare orde, van de bepalingen van de Verordening op de Haven en het Binnenwater en van milieuvoorschriften.

De beheer- en handhavingstaken zijn verdeeld over het stadsdeel, de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam en de politie. In bijlage 2 zijn de bevoegdheden van het stadsdeel op het water weergegeven.

De intensivering van het dynamische gebruik van water leidt steeds vaker tot belangenbotsingen tussen verschillende gebruikersgroepen. Op sommige plaatsen ontstaan met mooi weer regelmatig nautische knelpunten, onveilige situaties⁸ en conflicten tussen verschillende categorieën watergebruikers (recreatievaart, rondvaart en woonboten). De oorzaak van die conflicten is vaak gelegen in de onkunde van de gelegenheidsschipper, maar ook in het feit dat zoveel verschillende vervoersvormen (zoals rondvaartboten, waterfietsen, pleziervaart, etcete-



Een aan te pakken situatie in de Prinsengracht

ra) op één plek zijn geconcentreerd. Bij zeer intensief gebruik van water ervaren (woonboot- en wal)bewoners vaak overlast, onder andere doordat gebruikers zich niet aan nautische regels en regels van de openbare orde houden.

Project ‘Aanpak overlast te water’

Om de overlast op het water beheersbaar te maken, is de dienst Binnenwaterbeheer in 2002 gestart met het stedelijke project ‘Aanpak overlast te water’, waarin het stadsdeel participeert. In dat project werken een groot aantal belangengroepen, stedelijke diensten en stadsdelen en de waterpolitie samen om paal en perk te stellen aan overlast op het water, zoals geluidsoverlast, te hard varen, ongewenst gedrag van watergebruikers en dergelijke. Een van de initiatieven is het meldpunt ‘Overlast te water’. Dit meldpunt behandelt klachten en koppelt informatie daarover terug naar de klagers, maar biedt ook belangrijke input voor nieuw beleid. Uit de diverse jaarverslagen blijkt dat het aantal klachten waar actie op volgt van de dienst of van de politie stijgt. Dit project is inmiddels afgerond en wordt voortgezet in de Klankbordgroep ‘Dynamisch gebruik’, waarin het stadsdeel ook is vertegenwoordigd.

Project “Aanpak verwaarloosde bootjes”

Een ander belangrijk project van de dienst Binnenwaterbeheer in samenwerking met politie en GG&GD betreft de aanpak van verwaarloosde bootjes. Het gaat dan meestal om verwaarloosde pleziervaartuigen waar zwervers of verslaafden op overnachten of wonen. Het stadsdeel heeft BBA gemandateerd om namens hen in de binnenstad het project uit te voeren.

Uitvoering Wrakkenwet

Begin 2005 is eindelijk duidelijk gekomen in de langsepende onduidelijkheid in de bevoegdhedenverdeling voor het lichten van wrakken. Deze taak ligt nu geheel bij de centrale stad. BBA voert de taak uit.

Doelstelling

Ook op het water, als onderdeel van een goed functionerend en aantrekkelijk stadscentrum, wil het Dagelijks Bestuur de leefbaarheid en de veiligheid vergroten. Daarbij staat evenwichtig en duurzaam gebruik van het water voorop, samen met een goede en veilige afwikkeling van het verkeer en het beperken

van overlast voor gebruikers en bewoners. In de praktijk blijkt vaak dat beheer en handhaving moeizaam verlopen doordat beleid en beheer onvoldoende op elkaar zijn afgestemd. Door extra aandacht te geven aan beleid en te zorgen voor duidelijke, eenduidig uitvoerbare regelgeving waarvoor breed draagvlak bestaat, zal handhaving ook soepeler verlopen.

Uitgangspunten

Bij de vertaling van de visie in het facetbestemmingsplan rekening houden met beheeraspecten:

- een adequaat en samenhangend beheer van water en wal;
- helder beleid als basis voor beheer en handhaving;
- nieuwe maatregelen toetsen aan nautische belangen;
- nauwe samenwerking met BBA bij het uitwerken en realiseren van de visie.

Acties

Voortzetten deelname aan het project 'Dynamisch gebruik':

- aanpak verwaarloosde pleziervaartuigen;
- afhankelijk van het toekomstige afmeerbeleid voor pleziervaartuigen passende beheermaatregelen treffen.

4.2. Waterkwaliteit en waterhuishouding

Vrijwel alle ingrepen op het water hebben invloed op de waterhuishouding en de waterkwaliteit. Het is dan ook van belang dat bij het uitvoeren van de visie steeds rekening wordt gehouden met de uitgangspunten voor het beheer van de waterkwaliteit en de waterhuishouding. Dat gebeurt in nauw overleg met de dienst Waterbeheer en Riolering (DWR). Deze is in opdracht van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek verantwoordelijk voor het beheer van de waterkwaliteit en de waterhuishouding.

4 2.1. Waterkwaliteit

De laatste jaren is de kwaliteit van het water in de grachten van Amsterdam sterk verbeterd. Aan gebouwen op de wal worden steeds hogere milieueisen gesteld. Het bouw materiaal mag niet tot milieuvervuiling leiden, en dat geldt ook voor woon- en bedrijfsvaartuigen (Wet verontreiniging oppervlaktewater).

Zo is ouderwetse koolteer inmiddels vervangen door milieuteer. Alle bouw- en verfmateriaal die tot gevolg kunnen hebben dat het oppervlaktewater wordt vervuild, zijn verboden.

Een apart punt is de aansluiting van woon- en bedrijfsvaartuigen op de riolering. Het Lozingenbesluit 1997 bepaalt dat lozingen van huishoudelijk afvalwater op het oppervlaktewater uiterlijk 2005 opgeheven moeten zijn. Voor de handhaving van het Lozingenbesluit in de binnenstad is het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) verantwoordelijk en voor het IJ Rijkswaterstaat.

Vanaf 2005 is aansluiting op de riolering verplicht als deze binnen een afstand van 40 meter aanwezig is en eventueel lokaal zuiveren bij een grotere afstand. Bij ongeveer 95% van alle woonboten in Amsterdam is de riolering binnen 40 meter aanwezig. Nog maar weinig eigenaren zijn aangesloten. Dat heeft te maken met de hoge kosten, het gedoogbeleid en de onbekendheid met de regelgeving.

In de stuurgroep van de projectgroep Wonen op het Water, waarin stadsdeel Amsterdam-Centrum ook bestuurlijk is vertegenwoordigd, is besloten om in het vervolg bij reconstructies van wal- en kademuren en bij herprofileringen waar nodig een 'huisaansluiting' en een aansluitvoorziening voor woonboten aan te brengen. De kosten op de wal komen voor rekening van de Dienst Waterbeheer en Riolering vanuit de rioleringswerkzaamheden die deze dienst verricht voor de gemeente Amsterdam. De kosten voor aanpassingen binnen de boot en de aansluiting tot aan de wal zijn in principe voor rekening van de booteigenaar/-bewoner.

Doelstelling

Het streven is een zo duurzaam mogelijk gebruik van het water dat de waterstaatkundige en ecologische functies van het water in tact laat.

Uitgangspunten

- Geen gebruik van milieuvervuilende bouwmaterialen bij vervanging en verbouwing van boten;
- Voorkomen dat smeermiddelen of brandstof in het water terechtkomen.

Acties

- Het aanbrengen van 'huisaansluitingen' bij herprofileringen en wal- en kade-muurrenovaties;
- Bij de vervangings- en verbouwingsregels voor woonboten en bedrijfsvaartuigen rekening houden met het materiaalgebruik.

4.2.2. Waterhuishouding

Een goed functionerend watersysteem is van groot belang voor het waterpeil in de stad en voor het afvoeren van afvalwater. Bij hevige neerslag moeten er voldoende bergings- en afvoermogelijkheden zijn voor het overtollige water. De profielen van alle wateren zijn zodanig ingericht dat zij calamiteiten aankunnen. Mede door de klimaatveranderingen is het realiseren van extra opvangcapaciteit een actueel thema bij de provincie en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Doelstellingen

Meewerken aan een goed functionerend watersysteem met voldoende opvangcapaciteit en doorstroming.

Uitgangspunten

- Terughoudendheid bij overkapping, dempingen en bebouwing van het water, rekening houden met het belang van waterwegen voor het ontwateren van de grachten;
- maatregelen treffen om de waterdoorstroom en de waterberging van de stad te verbeteren.
- overleg met de Dienst Waterbeheer en Riolering bij het realiseren van de visie.

Actie

- Bij alle ingrepen in het water de watertoets uitvoeren, waarbij de gevolgen voor de waterhuishouding worden beoordeeld.

5. Van visie naar uitvoering

Deze herziene visie zal het Dagelijks Bestuur voorleggen aan de deelraad van het stadsdeel Amsterdam-Centrum. De stadsdeelraad wordt gevraagd om de visie bestuurlijk vast te stellen en opdracht te verstrekken om haar verder uit te werken.

Aangezien aan de uitvoering van de visie veel kosten zijn verbonden en de afzonderlijke acties aanzienlijke capaciteit vereisen, zal de visie vervolgens als meerjarig traject worden uitgevoerd. In de raadsvoordracht die hoort bij deze visie wordt hier nader op ingegaan. De door het Dagelijks bestuur voorgestane planning is opgenomen in bijlage 7.

5.1. Uitvoeringsinstrumenten en -plannen

Als de visie bestuurlijk is vastgesteld, wordt zij per gebied (per rak) en per thema uitgewerkt en vertaald in een facetbestemmingsplan.

Hieronder is aangegeven met welke instrumenten en samenwerkingsverbanden dat gebeurt. Voor de fasering van de uitwerking, de prioriteiten en instrumenten alsmede de organisatie en werkwijze voor de uitvoering van de visie zal een plan van aanpak worden opgesteld.

5.1.1. Uitwerking visie

Bij de vertaling van de visie in het facetbestemmingsplan worden de inhoudelijke doelstellingen en uitgangspunten ingevuld. Daarbij staan de ruimtelijke en structuurbepalende elementen centraal en vragen zoals: waar moet de relatie water en wal worden versterkt, waar komen afmeervoorzieningen en welke consequenties heeft dat voor het kade- en oevergebruik, hoe worden ligplaatsen opgeheven? Bij het vaststellen van deze structuren en functies wordt uiteraard rekening gehouden met de uitgangspunten die stadsdeelbreed gelden. De uitwerking van de visie kan na vaststelling door de deelraad ter hand worden genomen. Het eerste zullen de welstandscriteria en de vervangings- en verbouwingsregels voor woonboten en bedrijfsvaartuigen aan de orde zijn. Tegelijkertijd wordt gestart met het opstellen van een facetbestemmingsplan voor het water waarvoor de gebruikelijke bestemmingsplanprocedure wordt gevolgd.

Met dit facetbestemmingsplan wordt de visie juridisch-planologisch verankerd en worden alle reeds bestaande bestemmingsplanregelingen voor het water overruled. De aspecten van het water worden vertaald in één eenduidige regeling voor het water vanuit een integrale stadsdeelbrede visie. Bij het opstellen van het facetbestemmingsplan voor het water worden natuurlijk ook de bijhorende walaspecten betrokken. Het opstellen van één facetbestemmingsplan voor het water heeft een aantal voordelen ten opzichte van het verwerken van wateraspecten in afzonderlijke bestemmingsplannen. Met de uitvoering van de visie hoeft dan niet te worden gewacht op een vernieuwd regulier bestemmingsplan voor een bepaald gebied.

Uitwerking van de visie in overig beleid

Voor een aantal onderwerpen moet de visie nog verder worden uitgewerkt of moet nog nieuw beleid worden ontwikkeld, zoals voor het vervangen en verbouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen, een afmeerbeleid voor pleziervaartuigen en overig beleidsonderwerpen. De wijze waarop dat gebeurt, zal per onderwerp verschillen. In ieder geval wordt bij de uitvoering zoveel mogelijk aangesloten bij stedelijke projecten.

Wanneer er nieuw beleid wordt ontwikkeld, zoals in deze visie op het water van de binnenstad, moet ook de regelgeving hierop worden toegesneden. Dat geldt bijvoorbeeld voor een aantal punten in de Verordening op de haven en het binnenwater (VHB) en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen. Aangezien het aanpassen van de VHB een centrale taak is, zal het stadsdeel daarover met de centrale stad overleg voeren.

5.1.2. Uitwerking visie samen met stedelijke projecten

Bij de uitwerking van de visie zal een intensieve wisselwerking blijven plaatsvinden met de stedelijke waterprojecten 'Wonen op water', 'Dynamisch gebruik van water' en 'Water op orde'. Afhankelijk van het onderwerp zal soms de stadsdeelvisie het kader zijn voor nieuw beleid voor een specifiek thema, terwijl op andere punten juist de stedelijke projecten een inhoudelijk kader en criteria bieden voor de verdere uitwerking van de visie. Bij het project 'Wonen op water' zijn bijvoorbeeld de ruimtelijke richtlijnen uit de visie voor ligplaatsen in de binnenstad richtinggevend, terwijl voor nieuwe bepalingen met betrekking tot de inrichting en het gebruik daarvan zoveel mogelijk gebruik zal worden gemaakt van stede-

lijk ontwikkelde criteria en richtlijnen. Zo ontwikkelt de themagroep Beheer van de dienst Binnenwaterbeheer een aantal modellen voor beheer en onderhoud van wallenkanten⁹.

Als de centrale stad in samenwerking met stadsdelen en belanghebbenden nieuw beleid voorbereidt voor het dynamisch gebruik van het water, zal dat als kader dienen voor de uitwerking van dit thema voor de binnenstad. Voorbeelden daarvan zijn het vaststellen van doorvaartprofielen voor de grachten en het organiseren van samenhang tussen water en wal bij de realisatie van waterfuncties die een voorziening op de wal nodig hebben.

5.2. Financiën

De kosten voor de uitwerking van de visie worden de komende maanden in kaart gebracht en zijn bij de bestuurlijke vaststelling van de visie bekend.

Om de visie werkelijkheid te laten worden zijn op veel gebieden ingrepen, acties en planvorming nodig, die zowel incidenteel als structureel een passend budget vereisen. Daarnaast zijn, gezien het grote aantal verschillende belangen, een zorgvuldige voorbereiding van de afzonderlijke plannen en intensieve procesbegeleiding en communicatie essentieel. De kosten die daarmee in 2006 en verder zijn gemoeid, hebben vooral betrekking op het opstellen van het bestemmingsplan. Het uitwerken van de verschillende visieplannen kan deels in het kader van de stedelijke waterprojecten plaatsvinden of met reguliere middelen. Bij het stadsdeel is één formatieplaats beschikbaar voor het opstellen van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er echter ook middelen nodig voor overige capaciteitskosten. De hoogte van de kosten voor de medewerking en extra inzet van de dienst BBA is afhankelijk van de prioriteiten die het stadsdeel voor de komende jaren stelt. De financiële aspecten zullen onderdeel moeten uitmaken van het nieuw op te stellen Programakkoord door het nieuwe stadsdeelbestuur.

Bijlagen

Bijlage 1:

Begripsbepalingen en definities

Dit zijn de thans bestaande definities. De regelgeving van de Verordening op de haven en het binnenwater en de vervangings- en verbouwingsrichtlijnen zullen binnenkort worden gewijzigd. Dan is de kans groot dat er andere definities worden gehanteerd. Bij het nog nader door ons vast te stellen beleid wordt altijd uitgegaan van de op dat moment bestaande definitie. In die zin kunnen er dus geen rechten worden ontleend aan de in deze visie gebruikte definities

Afmeervoorzieningen

Aanlegplaats:

een plek waar een boot mag worden afgemeerd, waarbij de toegestane tijdsduur en andere voorwaarden door middel van een bord kunnen worden aangegeven.

Afmeren:

het gedurende korte of langere tijd vastleggen van een schip langs een kade of een aanlegplaats.

Afvaartlocatie:

een aanlegplaats waar rondvaartboten vertrekken en aankomen. Doorgaans zijn hier tevens een kantoorruimte, wachtruimte en een kassahuisje gevestigd.

Opstaplocatie:

een aanlegplaats voor bootverhuur, waarbij de boten meestal ook 's nachts op de locatie kunnen liggen en waarbij doorgaans tevens een kassahuisje is gevestigd.

Halteplaats:

een aanlegplaats waar vaartuigen waarmee een lijndienst wordt onderhouden aanleggen om passagiers van en aan boord te laten gaan. Door middel van een eenvoudig haltebord wordt informatie over de lijndienst gegeven.

Op- en afstapvoorziening:

een kleine voorziening om van wal in boot te stappen en vice versa. Deze voorziening bestaat uit twee meerpalen met een dwarsbalk en eventueel een trapje, meestal met een bord: "afmeerverbod behoudens vergunninghouders 2.12 VHB".

Steiger:

een bouwkundige (al dan niet drijvende) constructie langs een oever of kade, die als aanlegplaats voor een vaartuig dient of kan dienen.

Boten en schepen**Bedrijfsvaartuig:**

een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zee- of binnenschip, hoofdzakelijk gebruikt als of bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten.

Chartervaart:

het ter beschikking stellen van een boot met bemanning voor exclusief gebruik, waarbij begin- en eindpunt vrij zijn.

Lijndiensten:

varende passagiersvaartuigen die door een rederij worden geëxploiteerd volgens een vaste route met vaste haltes en een vast tijdschema.

Passagiersvaartuig:

een bedrijfsvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd tot vervoer van personen en/of om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie.

Pleziervaartuig:

een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie.

Rondvaart:

een ononderbroken tocht per boot, waarbij vertrek en aankomst plaatsvinden op de afvaartlocatie van de aanbieder.

Stationerend vaartuig:

een vastliggend vaartuig dat afgemeerd is te water en niet tot een andere categorie vaartuigen behoort. Tevens een schip, vaartuig of casco in aanbouw tot woonboot, pleziervaartuig, bedrijfsvaartuig, passagiersvaartuig of stationerend vaartuig als hierboven bedoeld.

Woonboot:

- a. verzamelnaam voor woonschepen, woonvaartuigen en woonarken.
- b. een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf.

Woonschip:

een vaartuig dat aan romp en opbouw herkenbaar is als schip en dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf. Het vaartuig dient in ieder geval te zijn voorzien van een originele stuurhut, een roer, gangboorden, alsmede van een luikenkap die grotendeels intact dient te zijn. Zo mogelijk dient het vaartuig eveneens te zijn voorzien van een mast. In geen geval mag het vaartuig voorzien zijn van een geheel of nagenoeg geheel dichtgebouwde, niet-authentieke, opbouw.

Woonvaartuig:

een vaartuig met een casco dat herkenbaar is als een van origine varend schip, waaronder begrepen een dekschuit, met daarop een gehele of gedeeltelijke opbouw, dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf.

Woonark:

een vaartuig, niet zijnde een woonschip of een woonvaartuig, dat feitelijk niet geschikt is om mee te varen en dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf.

Andere objecten

Voorziening:

een verzamelwoord voor bouwsels en andere constructies in, op of boven het water, bijvoorbeeld: vlotten, steigers, loopplanken, terrassen, balkons en dergelijke.

Bijlage 2:

Bevoegdhedenverdeling op het water van de binnenstad

Algemeen

In zijn algemeenheid is een driedeling te maken die onderscheid maakt naar water als fysiek systeem, water als transportsysteem en water als onderdeel van de openbare ruimte.

Beheer van het water als fysiek systeem (waterbeheer) ligt bij het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Het water als transportsysteem valt onder de bevoegdheid van de nautisch vaarwegbeheerder (dienst Binnenwaterbeheer, BBA, in opdracht van de centrale stad). Tot slot is het stadsdeel de bevoegde instantie voor het water als openbare ruimte. Hieronder worden deze bevoegdheden nader uitgesplitst.

Stadsdeel

Tussen haakjes staat aangegeven wie de bevoegdheid heeft.

1. Inrichting en gebruik openbare ruimte
 - vaststellen van een visie (stadsdeelraad) en uitvoeren van beleidsplannen (Dagelijks Bestuur)
2. Bestemmingsplannen vaststellen op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (stadsdeelraad)
 - waar wel en waar geen woonboten en bedrijfsvaartuigen en zo ja wat voor soort dan en met welke afmetingen
 - waar wel en wat voor steigers en publieke op- en afstapvoorzieningen
3. Vergunningen en beleidsregels op basis van de Verordening op de haven en het binnenwater
 - verlenen vergunningen en ontheffingen voor woonboten, bedrijfsvaartuigen, grote pleziervaartuigen, e.d. (Dagelijks Bestuur)
 - vaststellen van beleidsregels over vervangen en verbouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Dagelijks Bestuur)
 - vaststellen van beleidsregels over welstand (stadsdeelraad)
 - vaststellen van beleidsregels over voorzieningen bij woonboten en bedrijfsvaartuigen (steiger, vlot, balkon e.d.) (Dagelijks Bestuur)

4. Afmeerplekken en beleid voor het afmeren van pleziervaartuigen (stadsdeelraad voor de plekken in het bestemmingsplan en het Dagelijks Bestuur voor het afmeerbeleid)
5. Toestemming voor evenementen op het water op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (Voorzitter in mandaat van de Burgemeester)
6. Onderhoud kades en oevers (Dagelijks Bestuur)
7. Onderhoudsschema baggeren en aanwijzen ontvangstdepots (Dagelijks Bestuur samen met de waterbeheerder AGV/DWR)
8. Dempen en ontdempen van waterwegen (stadsdeelraad)

Centrale stad (BBA en Regiopolitie)

1. Handhaving openbare orde en veiligheid op het water en regelen verkeer over het water
2. Initiëren van verkeersregels (verkeersbesluiten) op het binnenwater en handhaving van verkeersregels
3. Bediening van de bruggen, sluizen en keringen
4. Het heffen en innen van binnenhavengelden

Dienst Waterbeheer en Riolering

In opdracht van de gemeente:

1. ondiep grondwater, baggeren van vaarwegen en verwijdering drijfvuil
2. aanleg, beheer en onderhoud van rioleringen en bijbehorende installaties

In opdracht van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht:

3. kwantiteitsbeheer in polders en boezems
4. kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater
5. zuivering van afvalwater
6. functioneel beheer van sluizen en keringen (wanneer deze open en dicht moeten)

Voor veel taken en verantwoordelijkheden op het openbaar water, zowel van de centrale stad als van stadsdelen, geldt dat plannen en conceptbesluiten alleen in gezamenlijk overleg met andere bevoegde instanties kunnen worden uitgevoerd. Soms is wettelijk voorzien in een verplichte adviesronde, in andere gevallen is realisering van beleidsvoornemens niet haalbaar zonder medewerking van andere bevoegde organen.

Bijlage 3:

Relevante beleidsnota's

Relevante nota's voor deze visie zijn

- Nota Amsterdam te water uit 1995 en het Evaluatierapport daarvan uit 1999. Hierin staat een redelijk integraal beleid beschreven voor alles wat er op het water plaatsvindt.
- De Verordening op de haven en het binnenwater uit 1995. Dit is de regelgeving die geldt voor alles wat in, op of boven het water plaatsvindt.
- Waterplan Amsterdam uit 2002. Het Waterplan vormt de basis en levert uitgangspunten voor deze visie.
- De aanwijzing van de binnenstad als beschermd stadsgezicht in 1999. Deze bijzondere status vergt extra aandacht voor de binnenstad.
- Visie op de herinrichting van de openbare ruimte uit 1992. Bij het beschouwen van water als onderdeel van de openbare ruimte is het noodzakelijk deze visie erbij te betrekken.
- Het Beleidsplan Binnenstad uit 1994.
- De Nota kade- en oevergebruik uit 1995.
- Het in 2000 vastgestelde Handboek Inrichting Openbare Ruimte en de conceptnota Wonen op een vaartuig of bouwen in de gracht: een kader voor het welstandsbeleid uit 1999 doen verdere uitspraken over resp. de inrichting van kades en het uiterlijk van woonboten.
- Productinformatie Wonen op het Water van het Projectbureau Wonen op het Water van de dienst Binnenwaterbeheer van juni 2005. Voor de visie belangrijke producten zijn: Bever-protocol (over verplaatsing van woonboten), Gereedschapskist Welstandsbeleid en Startnotitie beleid historische woonboten.
- Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone (augustus 1997)
- Nota Stad aan de Amstel, naar een plan van aanpak voor vijftig actiepunten (DRO, februari 2002, ook wel genoemd het Amstelschegrapport)

Bijlage 4

Historische beschrijving van het water in de binnenstad

Stadsuitleg en waterbeheersing

De ruimtelijke structuur van Amsterdam ontwikkelde zich oorspronkelijk langs de Amstel. De eerste bewoners vestigden zich op de Amsteldijken, die ten behoeve van bewoning waren opgehoogd. De Amstel, die zich ooit uitstreckte van Warmoesstraat tot Nieuwendijk, werd geleidelijk smaller door de bebouwing van de strook grond langs de dijken.

Het Amstelland was een veengebied met een hoge grondwaterstand. Het werd doorsneden door een fijnvertakt stelsel van waterlopen, die op de Amstel afwaterden. Het slotenpatroon is in grote delen van de binnenstad nog herkenbaar in de loop van stegen, straten en grachten. Alleen de westelijke grachtengordel en de stadsuitbreiding van 1663 doorbreken dit prestedelijke afwateringspatroon.

Dam en burgwallen

In de dertiende eeuw werden dijken aangelegd langs de oevers en werd een dam in de Amstel gelegd. Met de aanleg van de Dam ontstonden een gescheiden binnen- en buitenhaven: Rokin en Damrak. In de veertiende en vijftiende eeuw groeide de stedelijke economie sterk.

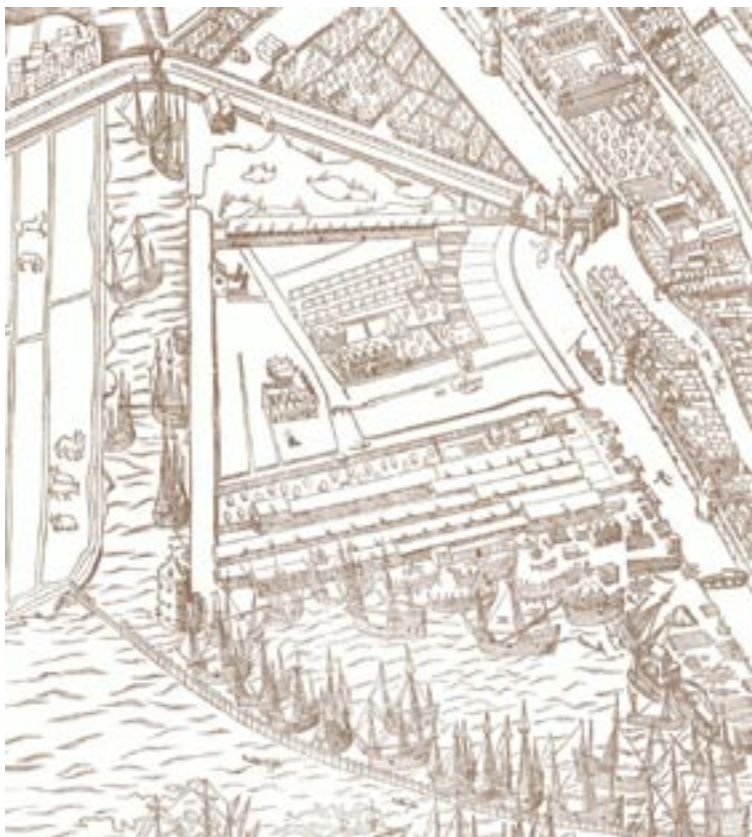
De stad werd meermalen uitgebreid. Met de aanleg van de burgwallen werden smalle stroken land bij de stad getrokken, die geschikt werden gemaakt voor bebouwing. De oude burgwal werd aan twee kanten bebouwd en hiermee van stadsgracht getransformeerd tot woon- en werkgracht. De nieuwe burgwal werd ook de nieuwe stadsgracht.

Het Amstelwater werd via de burgwallen omgeleid naar de het IJ. De burgwallen waren, net als de Amstel, door middel van sluizen afgesloten van het IJ. Bij laagwater werden de sluizen opengezet, zodat het vervuilde stadswater in het IJ stroomde en vers water uit de Amstel de stad binnenkwam. Bij hoog water gingen de sluizen dicht om te voorkomen dat het brakke IJ-water de stad instroomde.

Bij een geringe doorstroming van de Amstel werden een of twee van de drie sluizen opengezet, zodat een deel van de stad werd doorgespuid.



Het Damrak was de zeehaven van Amsterdam



De Lastage als havengebied buiten de stad in 1544



De zeehaven langs de IJ-oever, de huidige Prins Hendrikkade

Zestiende-eeuwse uitbreidingen

In 1585 werd de stad aan de westzijde uitgebreid, waarbij op de plaats van de huidige Herengracht een smalle binnenvestsloot werd gegraven. In 1586 werd deze stadsuitbreiding in oostelijke richting doorgetrokken.

De Lastage, de huidige Nieuwmarktbuurt, werd hierbij opgenomen in de stad. Ten noorden van de Lastage werd in 1644 de IJ-oever in noordelijke richting verlegd met de aanleg van het Waalseiland op de plaats van de Oude Waal.

In 1592 werden de eilanden Uilenburg, Valkenburg en Rapenburg aangelegd. De Lastage werd getransformeerd tot woonbuurt, waarbij een aantal sloten in de buurt werd gedempt om straten aan te leggen. Er werden twee nieuwe buitensluizen aangelegd die het stadswater afschermde van het IJ: de Haarlemmer-sluis in het Singel en de Sint Antoniessluis in de Oude Schans.

De stadsuitbreidingen in de zeventiende eeuw

Tot het begin van de zeventiende eeuw werden de groei van het inwonertal en de economie van de stad opgevangen door verdichting van de oude stad. In 1612 kreeg de stad aan de westkant een grote uitbreiding. De westelijke grachtengordel, de Jordaan, de Haarlemmerbuurt en de westelijke eilanden werden aangelegd. Er werden drie hoofdgrachten aangelegd, met dwarsgrachten voor vervoer en waterverversing.

Met de stadsuitbreiding van 1663 kreeg de stad de vorm die zij tot ver in de negentiende eeuw heeft gehouden. Er werden weer nieuwe binnen- en buitensluizen aangelegd. In 1672 werden de Amstelsluizen gebouwd om het Amstelwater te kunnen spuien en om het vervuilde stadswater uit de Amstel te kunnen keren. Met de oplevering van de sluizen in de Amstel ontstond een systeem van zeven verschillende peilen.

Het steeds ingewikkelder watersysteem ging de vervuiling van het stadswater niet tegen.

De oorzaken lagen in het kleine verval van de Amstel en de hoge vloed in het IJ. Hieraan was niets veranderd. In de loop van de zeventiende eeuw werden steeds vaker watermolens gebruikt om het vuile stadswater te lozen. In 1673 werd Johannes Hudde burgemeester van Amsterdam. Hij wilde de waterhuishouding van de stad vereenvoudigen. Door het aantal waterniveaus te verminderen, zou de watercirculatie sterk verbeteren.

De Amsterdamse zeehaven

Gedurende de zestiende en zeventiende eeuw werd een reeks nieuwe haveneilanden aangelegd. De eilanden werden consequent rationeel ingericht, waarbij de schaal steeds groter werd en de vorm werd aangepast aan de steeds verdergaande uitsplitsing van functies in de haven.

Symmetrie was het uitgangspunt bij de ontsluiting en de verkaveling van het haveneiland. Er werd gezocht naar een ontsluiting over land en over water, en naar de beste ordening van functies op het eiland. Het haveneiland kreeg daarom vaak twee middenstraten, met woningen ertussen.

De overslag kon worden gerationaliseerd doordat de bedrijven en werven aan het water én aan de straat kwamen te liggen. De walkanten waren niet openbaar en kregen vaak geen kades.

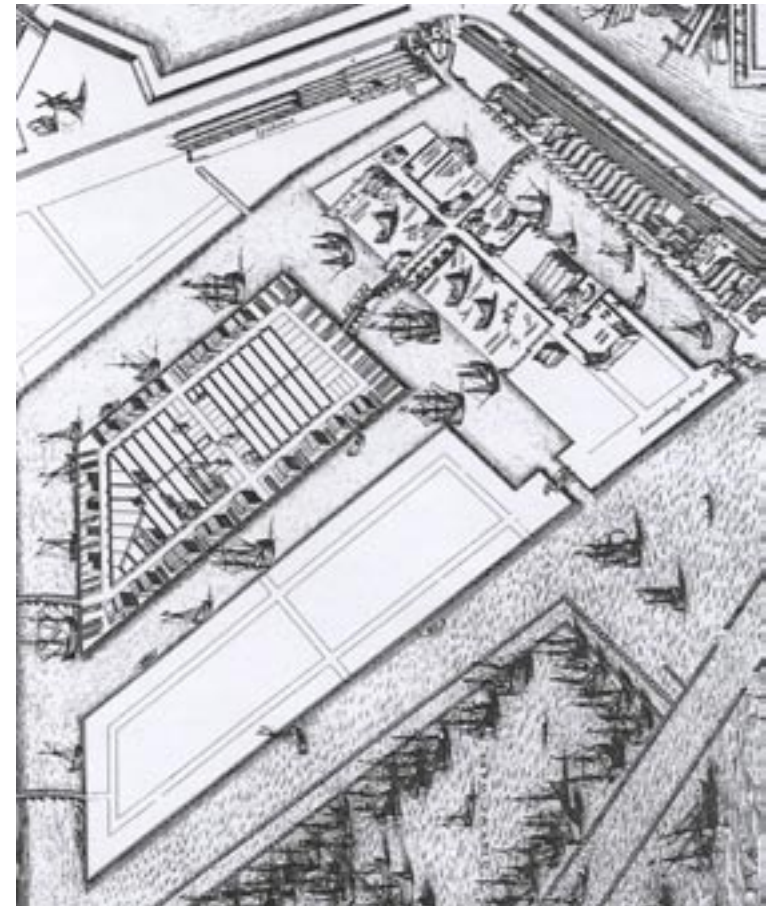
In de stad werden bouwblokken omgeven door grachten. In het havengebied lag het accent in de structuur anders door de andere verhouding tussen land en water. Het waren vanaf de zestiende eeuw in toenemende mate geplande eilanden, omgeven door zeer ruime grachten. Dankzij hun omvang waren de grachten geschikt voor zeer intensief scheepvaartverkeer en voor de aanleg van scheepshellingen. Over het systeem van haveneilanden liep een netwerk van wegen, vaak over de dijk.

In de loop der tijd werden de verkaveling, de circulatie en de zonering van de eilanden steeds verder ontwikkeld. De haveneilanden werden aangetakt op het bestaande dijkensysteem langs Amstel en IJ.

De eilanden zijn op zichzelf staande, aan elkaar geschakelde eenheden. De autonomie van de eilanden is in het havengebied belangrijker dan de symmetrie van de grachten. Het water tussen de eilanden is over het algemeen veel breder dan in de tegelijkertijd aangelegde stadsgebieden die niet in het havengebied lagen. De landroutes naar de eilanden lopen vaak over de dijken.

De eilanden lijken een geïsoleerd, op zichzelf staand complex te vormen. Toen ze nog als haven werden gebruikt, was het water echter niet zozeer een scheidend, maar een verbindend element.

De reeks haveneilanden begint met Uilenburg, Valkenburg en Rapenburg, aangelegd in 1592. Op het oostelijk deel van Uilenburg is de oude verkaveling nog aanwezig; het westelijk deel heeft in de jaren twintig gesloten bouwblokken



De Westelijke eilanden zijn in 1610 als havengebied aangelegd

en openbare kades gekregen, waarbij de twee straten in de lengterichting waren samengevoegd tot de Nieuwe Uilenburgerstraat. In 1612 werden de Westelijke Eilanden aangelegd. Buiten de Haarlemmerdijk lagen de Haarlemmer Houttuinen, waar langs het water houtwerven lagen ten behoeve van de scheepsbouw. Op de Westelijke Eilanden is de wervenstructuur op veel plaatsen nog aanwezig, vaak in de vorm van openbare ruimte die bij bewoners in zelfbeheer is. Op andere plaatsen is tijdens de industrialisering in de negentiende eeuw of tijdens de cityvorming en de latere stadsvernieuwing de structuur van de eilanden aangepast aan nieuwe eisen.

De Nieuwe Vaart is een belangrijk structurerend element geweest in de aanleg van de vestingwerken en de Oostelijke Eilanden. Om de aanleg van Kattenburg mogelijk te maken, werd de oude vesting getransformeerd tot haven. Aan de huidige loop van de Kattenburgerstraat is de knik die in de vestingwal van rond 1640 lag, nog goed te zien. Om werk en kosten te besparen, werd de bestaande stedelijke structuur waar mogelijk gehandhaafd. Ten oosten van Kattenburg werden nog twee (oorspronkelijk drie) haveneilanden en een nieuwe fortificatie aangelegd. De Oostelijke Eilanden werden aangetakt op de Nieuwe Vaart. Hier werd een nog sterkere uitsplitsing van functies gehanteerd dan op de eerder aangelegde eilanden. Splitsing van functies gebeurde niet alleen binnen een eiland; ieder eiland kreeg een eigen hoofdfunctie. De oostelijke eilanden zijn deels nog in gebruik als industriegebied.

De stad breidde zich in de loop der tijd tot steeds verder in het IJ uit. Oorspronkelijk lag de stadsgrens ergens bij de Nieuwezijds Kolk, later bij de Nieuwendijk. Tot in de negentiende eeuw lag de stadsgrens bij de huidige Prins Hendrik-kade. De kades langs het IJ hadden allemaal hun eigen functie en naam. Vanaf de negentiende eeuw werd langs het IJ een steeds verder uitdijende bundel infrastructuur neergelegd, waarbij de IJ-oeveren steeds meer een lineair element werden, en de verschillende kades werden gelijkgetrokken. Met de verschuiving van de haven naar het oosten en het westen werd de link tussen de stad en het IJ steeds zwakker.

De logistiek van Amsterdam

Door de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen werd Amsterdam zo groot dat er verschillende stadsdelen ontstonden: de kern van het centrum met functies als de beurs en het stadhuis, de hoofdgrachten, waar vooral werd gewoond,

de gebieden buiten de Prinsengracht, die een gemengde woon- en werkfunctie hadden en de buitendijkse havengebieden. Al deze gebieden waren door een netwerk van interne waterverbindingen met elkaar verbonden.

De Prinsengracht speelde een belangrijke rol in dit netwerk. De gracht was van twee kanten door middel van sluizen met het IJ verbonden, bij de Korte Prinsengracht en bij de Kadijk.

Via de Overtoom, de Boerenwetering en de Amstel konden schepen uit het Amstelland de gracht op.

De Boerenwetering kwam uit op de Weteringpoort, een waterpoort die via twee korte grachtjes, de Vijzelgracht en de Spiegelgracht, was verbonden met de Prinsengracht.

Rond het midden van de zeventiende eeuw had Amsterdam ongeveer 200.000 inwoners.

Dat betekende dat de aanvoer van goederen dagelijks een gigantische operatie was.

Vooraf in en rond de stad bestond een zeer uitgebreid transportsysteem, dat complementair was aan het systeem van landwegen. In de stad was dit transportnet gekoppeld aan een systeem van markten, waar goederen per categorie werden verhandeld. Alle markten waren over water bereikbaar.

Als de overlast voor het verkeer te groot werd, werden markten verplaatst.

Aan de Herengracht en de Keizersgracht werd nergens markt gehouden: hier woonde vanaf de zeventiende eeuw de elite. Vooral de centraal gelegen rakken van de Herengracht en de Keizersgracht waren woongrachten: in tegenstelling tot de Prinsengracht lagen er stenen bruggen. Deze lieten geen grote schepen door, maar werden hier gebouwd omdat ze mooi werden gevonden. De gracht had hier (onder andere) een esthetische functie. De beide grachten waren ook in de bebouwing aan de meeste regelgeving onderworpen: bedrijvigheid werd vanaf het begin door het stadsbestuur met wisselend succes tegengehouden. Het Singel en de Prinsengracht hadden een minder elitair karakter en waren minder eenzijdig woongebied. Hier werden wel markten gehouden. Een aantal markten was gelegen aan de aanlegplaats van beurtschepen.

Op een aantal plaatsen in de binnenstad wordt nog steeds markt gehouden.

De bloemenmarkt langs het Singel en de Waterloopleinmarkt zitten op plaatsen waar al eeuwenlang markt wordt gehouden. De bloemenmarkt bevindt zich nog



De groentenmarkt op de Prinsengracht rond 1890



De Bloemenmarkt aan het Singel als visuele barriere tussen wal en water



De Palmgracht in de 19de eeuw

op het water, alleen niet meer in schepen maar veelal in onderheide constructies die meer weg hebben van gebouwen dan van schepen en die zich volledig van het water afkeren.

Dat geldt ook voor de gebouwtjes waarin de Waterloopleinmarkt is gevestigd. Het verband tussen de markt en het water is, zowel in functionele als stedenbouwkundige zin, volledig verdwenen.

Bruggen en kades

De hoogte van de bruggen is van groot belang voor de scheepvaart. Aan de bruggen is te zien welke grachten voor de scheepvaart werden gebruikt. Aan de woongrachten kwamen monumentale stenen boogbruggen, die de doorvaart voor grotere schepen belemmerden. Aan de werkgrachten kwamen beweegbare bruggen. Aan het einde van de negentiende eeuw werden op veel radialen ten behoeve van de trams lage, zwaardere bruggen aangelegd. Deze gietijzeren bruggen werden ook toegepast in havengebieden, waar zwaar vervoer langskwam.

Het intensieve verkeer door de grachten leidde tot een sterke functionele samenhang tussen het water en de kades. Tegenwoordig vindt het verkeer plaats op de kades, en hebben de grachten een veel statischer karakter. De woonfunctie op de gracht is net zo statisch als die van de bebouwing op de kades. Nieuw is het beslag dat soms vanuit de woonboten op de wal wordt gelegd. In de oude binnenstad en in de grachtengordel komt dit sporadisch voor.

Dempingen

In het begin van de negentiende eeuw had Amsterdam te maken met een laagconjunctuur. Vanaf 1850 begon het tij te keren. In het stadshart kwam rond 1870 de cityvorming op gang, die gepaard ging met een golf van dempingen, sloop en nieuwbouwprojecten.

Toch vonden de eerste dempingen, rond het midden van de negentiende eeuw, niet plaats om verkeerstechnische redenen, maar vanwege de vervuiling van het water.

Daarbij moet niet worden vergeten dat het dempen van grachten relatief goedkoop was en dat de onderhoudskosten van kades en bruggen kwamen te vervallen. Vooral in de laaggelegen Jordaan, waar de grachten nauwelijks vers water kregen, werden veel grachten om deze reden gedempt.

De Rozengracht werd in 1889 gedempt in combinatie met de aanleg van de Raadhuisstraat en de demping van de Warmoesgracht (de huidige Nieuwezijds Voorburgwal), om een nieuwe route naar de westelijke stadsuitbreidingen te creëren.

De Elandsgracht werd eveneens gedempt, en wel om de ontsluiting van de groentemarkt op de Marnixstraat te verbeteren.



Het Paleis aan de voormalige Warmoesgracht (nu Nieuwezijds Voorburgwal)

Bijlage 5

Historie woonboten in Amsterdam

De geschiedenis van de woonboten in Amsterdam in het algemeen en in de binnenstad in het bijzonder laat zich niet eenvoudig beschrijven. Wonen op het water gebeurt al eeuwen en er is geen reden om aan te nemen dat dit in het waterrijke Amsterdam anders is geweest. In het verleden woonden mensen vooral vaak op het vaartuig waarmee ze ook hun brood verdienden, zoals bij de binnenvaart, beurtvaart en andere vervoersvormen. Kenmerkend voor de geschiedenis van woonboten is dat er vaak het predikaat 'ongewenst' of 'onaangepast' aan werd gegeven. Dat blijkt al uit de vele oude publicaties van verordeningen of keuren, waarin woonboten als niet gewenst werden beschreven. De Wet op de woonwagens en woonschepen van 1918 was niet gericht tegen woonwagens of woonboten, mits deze maar werden bewoond door 'fatsoenlijke lieden'.

De gemeente Amsterdam zag woonbootbewoners in de jaren twintig vooral als woningnoodslachtoffers, vooral omdat de leefomstandigheden aan boord soms erbarmelijk waren. In 1923 heeft de regering erkend "dat het woonschip 'bepaaldelijk te Amsterdam' een huisvestingsmiddel was voor de sedimentaire bevolking" en dat de beginselen van de Woningwet van toepassing zouden moeten zijn op woonboten.

Er leefden toentertijd op de woonboten veel ex-schippers en losse arbeiders (van buiten Amsterdam). Veel van de woonbootbewoners zagen hun woonboot-huisvesting als onbevredigend en vooral als tijdelijk. Dat gold toen echter ook voor losse arbeiders van buiten op de vaste wal, die vaak in erbarmelijke woningen woonden (Jordaan).

Woonboten konden vanwege de Wet op de woonwagens en woonschepen niet geweerd worden. De gemeente was verplicht om ligplaatsen aan te wijzen voor woonboten. Er werden in die tijd ligplaatsen aangewezen in de Amstel, in en in de omgeving van de Singelgracht en in de nieuwe grachten in de Oostelijke Binnenstad. In werkelijkheid lagen er op veel meer plekken woonschepen.

In de jaren zestig werden woonboten vooral bewoond door oud-schippers en mensen die als gevolg van de grote woningschaarste niet op de woningmarkt terecht konden: veel mensen met lage inkomens dus.

In 1974 waren er vier soorten ligplaatsen in Amsterdam:

- officiële ligplaatsen (Noord), woonvergunning provincie nodig;
- officiële ligplaatsen, vergunningen provincie én gemeente nodig;
- wachtplaatsen, waarbij de eigenaars wachten op het vrijkomen van een officiële of officiële ligplaats, zonder vergunning (vooral noord en west);
- verspreide ligplaatsen, sommigen met woonvergunningen, anderen zonder.

In het centrumgebied werden in 1974 63 woonboten geteld in bovengenoemde categorieën. Er waren er ongetwijfeld meer, maar daar zijn geen stukken over gevonden. Wel is er in 1974 een gedoogronde gehouden, waarbij een beperkt recht om op woonboten te wonen werd erkend en waarbij ook nutsvoorzieningen mogelijk werden gemaakt. Deze gedoogronde werd in afwachting van een nieuwe landelijke woonschepenwet afgekondigd door de gemeenteraad.

In 1984 is er voor de gehele stad wederom een gedoogronde gehouden: iedereen die zich vóór 1 januari 1984 had laten registreren, zou een ligplaatsvergunning krijgen. Tevens zijn toen onaanvaardbare locaties aangewezen. Woonboten die op zulke locaties lagen, kregen geen ligplaatsvergunning maar werden gedoogd in afwachting van een nader aan te wijzen ligplaats.

Dit was de laatste gedoogronde in het gebied van de binnenstad. In 1989 was er nog een gedoogronde in het Havenatlasgebied, maar dit gebied maakt vooralsnog geen deel uit van het stadsdeel.

Relevant is nog om op te merken dat er in 1999 bij de vaststelling van het Evaluatierapport van de Nota Amsterdam te water tevens besloten is om een speciale (niet overdraagbare) ligplaatsvergunning in het leven te roepen voor een bepaalde groep woonbootbewoners. De eigenaren van een aantal woonboten in de binnenstad komen in aanmerking voor zo'n speciale ligplaatsvergunning, maar hebben die nog niet aangevraagd.

Was in de jaren zestig van de vorige eeuw wonen op een woonboot vaak noodzaak (woningnood en/of laag inkomen), nu is wonen op een woonboot een geheel erkende vorm van wonen.



De Prinsengracht tussen Jordaan en Westelijke Grachtengordel



Het Nieuw Standaard Grachtenprofiel

Bijlage 6

Ruimtelijke aspecten van diverse gebieden

De grachtengordel, de Jordaan en de oude binnenstad

De grachten vormen hier een fijnvertakt netwerk. De profielen zijn min of meer symmetrisch, afhankelijk van hun functies. Aan de kades langs de grachten wordt het beeld gedomineerd door geparkeerde auto's, op regelmatige afstand onderbroken door bomen.

Afhankelijk van de breedte van de kade staan auto's schuin- of langsgeparkeerd, waardoor de zichtbaarheid en de bereikbaarheid van het water vanaf de wal minder worden. Vanaf de bruggen is er zicht op het water. Bij schuinparkeeren wordt met een laag grachtenhekje op de deksteen voorkomen dat auto's in de gracht rijden. De hekjes worden vaak gebruikt om plezierboten aan vast te maken. Bij herprofileringen worden afmeervoorzieningen in de kademuur gemaakt in de vorm van haalkommen. Kades zonder parkeerplaatsen komen weinig voor.

Sommige rechte kades zijn plaatselijk breder. Deze verbredingen zijn vaak restanten van sluizen, bijvoorbeeld de lange, verlaagde kade aan de noordzijde van de Leliegracht. Als uitgangspunt bij herprofileringen van kades geldt het Nieuw Standaard Grachtenprofiel. In dit profiel wordt langs de huizen een trottoir van minimaal 1.50 meter breed aangelegd. Langs de kades komen parkeerplaatsen. Het straatmeubilair wordt zoveel mogelijk bij elkaar gezet op eilanden, die in ieder geval op kruisingen met dwarsstraten zijn gesitueerd. Zo worden parkeerplaatsen geweerd op plekken waar het wenselijk is om de relatie tussen water en wal te versterken. Bij vernieuwing van walmuren wordt standaard vlak boven de waterlijn een doorlopende grijpsteen voor drenkelingen aangebracht, met uitklimtrappetjes en eventueel afmeervoorzieningen.

Er zijn twee markten met een directe ligging aan het water. Er is daar geen sprake van een functionele relatie met het water. De stalen opbergcontainers van de Waterloopleinmarkt belemmeren het zicht op het water, ondanks de ruimtes ertussen.

Ook de bloemenmarkt aan het Singel heeft naar de waterkant een gesloten front waardoor geen zicht op het water mogelijk is.

In de loop der jaren zijn hier woonboten afgemeerd. Sommige daarvan zijn afgemeerd op plekken die vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk zijn: mooie zichten zijn verdwenen of in kwaliteit verminderd omdat er boten liggen. Het zicht vanuit een dwarsstraat op een gracht wordt soms weggenomen door een woonboot. Een wandeling langs een breed water is soms een wandeling langs een gevel van woonboten geworden zonder dat men het water kan zien. Opvallend is dat langs bepaalde grachten, zoals de Prinsengracht, de Brouwersgracht en een aantal andere voormalige werkgrachten grote concentraties woon-schepen liggen. Dat kan te maken hebben met de aanwezigheid van draaibare bruggen en scheepvaartroutes.

De voormalige havengebieden: de westelijke eilanden en het oostelijk deel van de binnenstad

In voormalige havengebieden wordt de ruimtelijke structuur bepaald door bredere grachten (vanaf 30 meter) waardoor het water meer een scheiding vormt tussen gebieden. De profielen zijn asymmetrisch, met verschillende kadebreedtes en hier en daar afwijkende bebouwingstypologie langs het water. Er zijn veel privé-terreinen aan het water. Vaak lagen hier werven. Langs de resterende openbare oevers liggen veel plantsoenen en voetgangers- en fietsroutes aan het water. De overgang tussen land en water heeft de vorm van taluds.

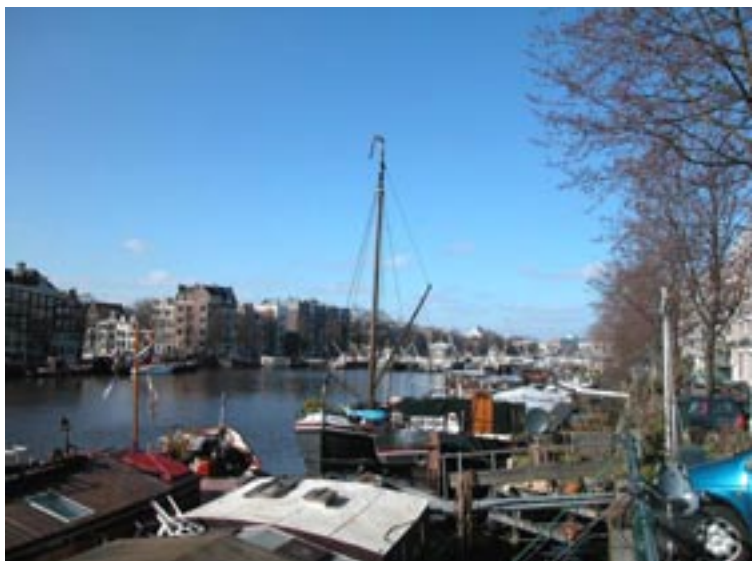
Oorspronkelijk maakte de kadebebouwing onderdeel uit van de scheepswerven, loswallen en opslagplaatsen. Deze structuur is op enkele plekken nog aanwezig, maar de huidige functies staan veelal los van de activiteiten op of aan het water. Op delen van de westelijke eilanden liggen brede taluds langs de oevers, verdeeld in relatief kleine kavels. Hierop wordt lage bedrijfsbebouwing afgewisseld met onbebouwde terreinen en op het Bickerseiland ook met groenvoorzieningen. Behalve groene taluds komen hier ook taluds van basalt en bakstenen kademuren voor. In het oostelijk deel van de binnenstad zijn de privé-terreinen in vergelijking met de westelijke eilanden vaak groter. Ook de bebouwing is grootschaliger.



De Prinseneilandsgracht op de Westelijke eilanden



Het Entrepotdok in het oosten van de binnenstad



De Amstel

Aan het Entrepotdok is de oorspronkelijke functie van omheind overslaggebied met pakhuisbebouwing nog te herkennen, onder meer aan de brede kade en het poortgebouw. Hier wordt haaks op de kade geparkeerd.

De Nieuwe Vaart is een bijzondere combinatie van stadsstraat en brede waterweg met veel watergebonden recreatie en bedrijvigheid. Vanaf het hooggelegen voet- en fietspad langs de oever is het water nagenoeg niet te zien, doordat boten dicht naast elkaar liggen afgemeerd en veel woonboten voorzien zijn van privé-tuinen met omheining.

De Amstel

De Amstel heeft een unieke positie in de ruimtelijke opbouw van de (binnen)stad. Het bijzondere karakter wordt in ruimtelijke zin bepaald door de breedte, de bochten en de ligging van bijzondere gebouwen als Carré, de Amstelhof, het Amstelhotel, het stadhuis-muziektheater en hotel de l'Europe. De kades van de Amstel tussen de Singelgracht en het stadhuis zijn een fractie breder dan veel van de grachten. Dit heeft in de inrichting alleen geleid tot dubbelzijdig parkeren. De kademuren zijn hoog en de hoge bruggen geven opvallend grote hoogteverschillen.

Het Damrak en het Rokin hebben een asymmetrisch profiel, met een drukke kant met brede kade en een rustige kant. Een flink deel van het water wordt in beslag genomen door rondvaartboten. De zuidwesthoek van het Damrak is dichtgezet met een grote steiger, die in gebruik was als parkeerruimte voor het politiebureau Warmoesstraat en als terras voor de aanliggende horeca.

Ook bijzonder aan het binnenstadsgedeelte van de Amstel zijn de bruggen met hun eigen karakter: de recent gerestaureerde (vaste) Blauwbrug, de beroemde Magere Brug en de minder bekende maar eveneens mooi gedimensioneerde Walther Süsskindbrug. Tot slot is er nog de Hoge Sluis met prachtige detailleringen.

De Singelgracht

De Singelgracht vormt de grens van de binnenstad. Kenmerkend zijn het brede profiel en het slingerende verloop van de voormalige vestinggracht. Een aantal bolwerken is nu ingericht als bijzondere plantsoenen en pleinen. De binnensijde heeft een transparante bebouwing met afwisselend gesloten bouwblokken met woningen aan openbare kades en losse bebouwing op privé-terreinen, waarin voornamelijk bijzondere functies zijn gehuisvest.

De slingers en de transparante bebouwing bieden op een aantal plaatsen doorzicht. Op de brede buitenring domineert de auto.



De Singelgracht

Bijlage 7

Actieplan water van de binnenstad

Inleiding

In deze bijlage wordt een opsomming gegeven van de acties uit de Visie op het water van de binnenstad. Deze opsomming is aangevuld met een globale tijdsplanning.

nummer	onderwerp	planning (start)	diversen
1.	ontwikkelen van een welstandsbeleid voor het water	januari 2006	gecombineerd met 2, tevens welstandskader ontwikkelen voor voorzieningen op kades en oevers
2.	herziening van de vervangings- en verbouwingsregels voor woonboten én bedrijfsvaartuigen	januari 2006	gecombineerd met 1
3.	facetbestemmingsplan maken op basis van de visie	januari 2006	
4.	beleid ontwikkelen voor bedrijfsvaartuigen, aanwijzen ligplaatsen voor passagiersvaartuigen (rondvaartboten, salonboten, mogelijk elektrische verhuurbootjes)	begin 2006	
5.	aanpassing van de Nota Kade- en oevergebruik aan de visie alsmede het opstellen van kade-inrichtingsregels voor woonboten, bedrijfsvaartuigen en rondvaartlocaties	medio 2006	in de tussentijd wordt het beleid van de Nota Kade- en oevergebruik uit 1995 onverkort toegepast
6.	ontwikkelen van beleid voor voorzieningen bij woonboten (vloten, balkons en dergelijke)	herfst 2006	in de tussentijd wordt gehandhaafd overeenkomstig de bestaande regels
7.	nadere eisen voor aansluitingen van woonboten (mogelijk ondergrondse walkast waar alle voorzieningen tezamen in worden ondergebracht)	is reeds in uitvoering	stadsdeel neemt deel aan proefproject
8.	ontwerpen en aanleggen van een netwerk van eenvoudige multifunctionele afmeervoorzieningen voor het in en uit laten stappen van passagiers	is reeds in uitvoering	ook aandacht voor goederenvervoer
9.	aanpak verwaarloosde vaartuigen	loopt	bevoegdheid Binnenwaterbeheer
10.	aanbrengen rioolaansluitpunten voor woonboten bij herprofileringen/vernieuwingen walmuren	loopt	
11.	uitvoeren watertoets bij ingrepen	doorlopend	

Voetnoten

¹ In 2001 hebben Burgemeester&Wethouders een besluit genomen (2001/9171, 18-9-2001) over een afmeerverbod voor (woon)boten bij historische bruggen met de bepaling dat het afmeerverbod voor bestaande woonboten met vergunning bij historische bruggen niet van toepassing is.

² Sinds 1995 worden bij de Welstandstoets bij het vervangen of verbouwen van woonboten negen criteria gehanteerd. Deze criteria blijken bij de advisering door de Welstandscommissie in de praktijk echter niet te voldoen. De Welstandscommissie heeft het college gevraagd om een nieuw, beter hanteerbaar beleidskader voor de Welstandstoets vast te stellen.

³ Hoewel nagenoeg de gehele binnenstad aangewezen is als beschermd stadsgezicht en alle delen van de binnenstad goede zorg verdienen, kan de 17^e eeuwse grachtengordel beschouwd worden als een gebied dat extra attentie vraagt. De historie, de stedenbouwkundige opzet en bovenal het feit dit deel van de stad relatief het meest is behouden, maken het uniek. De voordracht voor nominatie op de UNESCO-werelderfgoedlijst is daar enkel een bewijs van.

⁴ Binnen de beleidsregels van de VHB - in dit geval watergebondenheid als voorwaarde voor een vergunning voor bedrijvigheid op het water - kan het stadsdeel zelfstandig beleid ontwikkelen. Maar het stadsdeel is niet bevoegd om het criterium 'watergebondenheid' los te laten als voorwaarde voor bedrijvigheid op het water. Daarvoor is een centraalstedelijke wijziging van de VHB nodig.

⁵ Om veilig te stellen dat er op de schaarse momenten dat het vriest ook daadwerkelijk geschaatst kan worden, is een gemeentelijke 'IJsnota' opgesteld. Om het schaatsen op de grachten te waarborgen bevat de IJsnota regels voor een vaarverbod en een draaiboek voor het toepassen van het vaarverbod. De wethouder Water van de centrale stad is verantwoordelijk voor de uitvoering van de IJsnota.

⁶ Jaarlijks vindt een aantal evenementen in de binnenstad plaats waarbij het water een vooraanstaande rol speelt. Daarbij is telkens sprake van een wankel evenwicht tussen de wenselijkheid om aansprekende evenementen te organiseren en de mate van overlast hiervan voor de bewoners van de binnenstad.

⁷ Notitie “Dynamisch gebruik van water in Amsterdam”, 2003

⁸ bijvoorbeeld bij het afmeren van schepen op plaatsen waar gemanoeuvreerd moet kunnen worden, als onvoldoende afstand wordt gehouden of de verkeerde wal wordt gevaren.

⁹ Verwezen wordt naar de Productcatalogus van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (juni 2005)