

**Bewoners ervaren toenemend gebruik als overlast**

# **DE OPENBARE WATERRUIMTE VAN DE AMSTERDAMSE BINNENSTAD WORDT STEEDS MEER EEN RECREATIEGEBIED**

BIRGITT TRUIJENS

De openbare ruimte bepaalt in belangrijke mate de leefbaarheid en herkenbaarheid van een stad of stadsdeel. In de Amsterdamse binnenstad bestaat de helft van de openbare ruimte uit water: de grachten zijn beeldbepalende elementen van de stad. Desondanks ontbreken een ruimtelijke ordening van en inzicht in de activiteiten op en aan de waterruimte. Omdat de laatste jaren sprake is van een toenemend gebruik van het gebied, hebben de hiermee gepaard gaande verdichtingsverschijnselen geleid tot een onderzoek naar de betekenis van de openbare waterruimte in de Amsterdamse binnenstad als 'gebruiksruimte'.

Van oudsher hebben de grachten de rol gespeeld van openbare verkeersweg. Het water werd in belangrijke mate gebruikt als transportmiddel voor personen en

goederen. Diensten van trekschuiten waren aan de orde van de dag, het marktwezen vond in het water aan de kaden plaats, en de overgebleven pakhuizen herinneren vandaag de dag nog aan de goederenoverslag.

Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw is door technologische ontwikkelingen van het landtransport de vervoersfunctie van de binnenstedelijke waterruimte grotendeels overbodig geworden en verplaatst naar de wal. Verscheidene grachten werden zelfs gedempt om de verkeersruimte op het land te vergroten (en om stankoverlast te verhelpen).

Geparkeerde auto's op de kaden hebben het water vanaf de wal inmiddels onbereikbaar gemaakt en het goederentransport over water is beperkt tot een kleine, doorgaande route.

Na de Tweede Wereldoorlog vond herontdekking van de waterruimte als gebruiks-

ruimte plaats. Vanaf dan zijn in toenemende mate weer talrijke boten en andere drijvende objecten op het water waar te nemen. De activiteiten vinden echter in een nieuwe, hedendaagse context plaats.

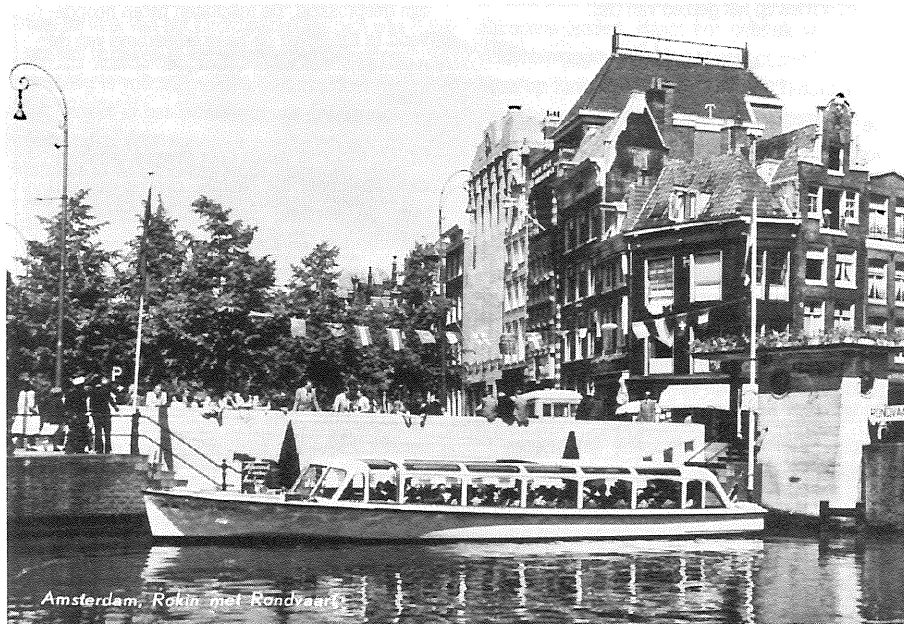
## **NIEUWE FUNCTIES**

In de jaren '60 was de woningnood groot. Dit, in combinatie met het vrijkomen van afgedankte bedrijfsschepen, leverde een nieuwe functie voor de waterruimte op: de waterruimte als woonruimte. Momenteel telt de Amsterdamse binnenstad circa 800 woonboten. De (kwantitatieve) woningnood is inmiddels verholpen en het aantal boten neemt, mede door het beperkend gemeentelijk beleid, niet of nauwelijks meer toe. Wonen op het water is van een noodoplossing verworden tot een 'vrij' verkiesbaar alternatief voor wonen op het land.

De rol van de waterruimte als verkeersruimte is teruggekomen. De aanwezigheid van het verkeer is echter niet meer op economische efficiëntie gebaseerd als wel op een recreatieve behoefte. Toegenomen welvaart en vrije tijd, en de daarmee in samenhang opgekomen toeristenindustrie hebben aangezet tot uitgebreid recreatief gedrag. In deze context vond de ontdekking van de waterruimte als recreatiegebied plaats. Het hedendaagse verkeer op het binnenstedelijke water wordt hierdoor bepaald: allerlei vervoersmiddelen varen met personen, op commerciële of particuliere basis, voor het plezier door de grachten.

De recreatieve exploitatie van de waterruimte na de Tweede Wereldoorlog is vooral de laatste jaren opgekomen. Dit blijkt onder andere uit het jaarlijks toenemende aantal klanten in het rondvaartwezen.

Daarnaast zijn er onlangs naast de tradi-



**Herontdekking van de openbare waterruimte na de Tweede Wereldoorlog (ansichtkaart)**

tionele rondvaartboot nieuwe commerciële recreatievoertuigen als party-boten, de museumboot, de waterfiets, de watertaxi en de waterbus bijgekomen.

#### Aantal klanten (x 1.000) in het rondvaartwezen

|              | 1988  | 1989  | 1990  |
|--------------|-------|-------|-------|
| rondvaarten* | 1.850 | 1.950 | 2.500 |
| waterfietsen | 115   | 130   | 143   |

\*inclusief museumboot, watertaxi en waterbus Bron: VVV Amsterdam

De snelheid en efficiëntie van de 'openbaar-voersmiddelen wegen niet op tegen die van het land, waardoor de betekenis van de waterbus en watertaxi tevens in een recreatief kader moet worden gezien. Het succes van deze voersmiddelen wordt inmiddels ook geweten aan de in het afgelopen decennium toegenomen congestieverschijnselen op de wal; winkelend publiek neemt bijvoorbeeld in toenemende mate de waterbus.

### KNELPUNTEN

Het recreatief gebruik van de waterruimte in de binnenstad strookt niet met het gebruik van de binnenstad als woongebied. Naast bijna 74.000 bewoners (buiten de ca 100.000 in de binnenstad werkende en studerende personen) per dag in de binnenstad. De talrijke commerciële recreatie-activiteiten in de waterruimte drijven voornamelijk op deze bezoekersaantallen. Bezoekerspieken concentreren zich in de vakantieperiodes. Voor het gebruik van het water geldt hierdoor, mede door de gebondenheid aan mooi

weer, dat dit het grootst is in de zomermaanden. In dit seizoen is het aantal waterrecreanten zo groot dat bewoners op de wal en op het water hiervan overlast ervaren. Buurtcentra krijgen ieder jaar weer meer klachten binnen en dringen namens de bewoners bij de gemeente aan op beperkende maatregelen. De laatste jaren is het aantal waterrecreanten toegenomen, maar ook het inwonertal van de binnenstad neemt weer toe. Onderzoek heeft uitgewezen dat de overlast van het water vooral bestaat uit geluidsoverlast van motoren en schreeuwende dronkaards op party-boten in de avond en nacht.

Tot nu toe is het gemeentelijk waterbeleid een gedoogbeleid geweest. Tevens hebben inefficiënte maatregelen en het ontbreken van gecoördineerd beleid ertoe bijgedragen dat het gebruik van de waterruimte vrijwel onbelemmerd kon toenemen. Het gedoogbeleid ten aanzien van commerciële rondvaartactiviteiten is opzet: het rondvaartwezen is, ook landelijk gezien, de belangrijkste toeristentrekker. Daarnaast is de gemeente echter ook voorstander van de terugkeer van bewoners naar de binnenstad.

Om de geluids- en stankoverlast terug te dringen gaat de gemeente milieu-eisen aan de motoren van rondvaartboten stellen. Vervolgens onderzoekt ze de mogelijkheden van het instellen van éénrichtingsverkeer op het water om de doorstroming te versoepelen. Dit is een maatregel die ook geluidshinder tegengaat, omdat dit het lawaaige manoeuvreren terugdringt. Daarnaast zou bijvoorbeeld een zonering in tijd voor partyboten een oplossing zijn voor de geluidsoverlast.

De toename van recreatie-activiteiten beperkt zich niet tot de openbare waterruimte van de Amsterdamse binnenstad, maar dringt ook in andere stedelijke openbare ruimten door. Vooral het groeiende aantal één- en tweepersoons huishoudens draagt hieraan bij. Deze huishoudens hebben de neiging hun contacten en activiteiten veelal buitenshuis te zoeken. De één- en tweepersoons huishoudens zijn gericht op de voorzieningen in de grote (binnen)steden. De openbare ruimte van de grote binnensteden zal daarom in toenemende mate gaan functioneren als ontmoetings- en recreatieplaats.

De tijd van de 'dode' publieke ruimte, die Sennett beschrijft in zijn boek 'The fall of public man' (1973), is voorbij. Dit geldt in ieder geval voor binnensteden. De gerichtheid van huishoudens op de binnensteden komt tevens tot uitdrukking in hun voorkeur om zich in de binnenstad te vestigen. Misschien moeten zij de consequenties van hun voorkeur beter leren aanvaarden?

Birgitt Truijens is sociaal-geograaf en redacteur van AGORA. Dit artikel is gebaseerd op haar doctoraalscriptie Tussen wal en schip; onderzoek naar het gebruik van de waterruimte in de Amsterdamse binnenstad, ter inzage in de Prof. mr. N.G. Pierson-bibliotheek, Universiteit van Amsterdam.

**Rustiek wonen aan de grachten wordt verstoord.**

Foto: Martijn Gallenkamp

