



rapport inzake de demping van stadswateren

uitgebracht door de
amsterdamse raad voor de stedebouw



Gemeente Amsterdam

Stadhuis, O.Z. Voorburgwal

Telefoon 214455 Aan het Dagelijks Bestuur van de
Amsterdamse Raad voor de Stedebouw.

Men wordt verzocht bij het antwoord nauwkeurig de datum,
het nummer en de afdeling van deze brief te vermelden en
slechts eenonderwerp per brief te behandelen.

| | | | | |
|-------------------------------|------------|----------|----------|-------|
| Afd.P.W. 1973 Onderwerp | No. 614/13 | Bijlagen | Uw brief | Datum |
|-------------------------------|------------|----------|----------|-------|

Geacht Bestuur,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de inhoud van Uw rapport inzake de demping van stadswateren. Aan Uw verzoek om het rapport ter kennis te brengen van de Gemeenteraad en het te publiceren in het gemeenteblad, zal worden voldaan. Wij willen thans niet op alle aspecten die U aanroert ingaan, maar delen U het volgende mede:

Bij ons College is voor de vraagstukken die U aansnijdt grote aandacht. Bij de afweging van belangen en het nemen van beslissingen die voor de toekomst van de stad van betekenis zijn wordt steeds ook het aspect en de functie van het water de nodige aandacht gegeven. Bij de voorbereiding van het structuurplan komt dat ook tot uitdrukking. In het hoofdstuk over de beschikbare middelen is aan de functie en het aspect van het water een paragraafgewijd en wordt op de betekenis daarvan bij de samenstelling van bestemmingsplannen de aandacht gevestigd.

Naar aanleiding van Uw conclusies moge op dit ogenblik met de volgende opmerkingen worden volstaan:

De door U gewenste studie, vermeld in conclusie 1 heeft zoals U uit het vorenstaande heeft kunnen lezen, alle aandacht bij de voorbereiding en het vaststellen van het ruimtelijk beleid voor de stad.

Voor een adviescommissie als bedoeld in Uw 2e conclusie, die moet nagaan welke gedempte wateren moeten of kunnen worden hergraven, zien wij op dit ogenblik geen plaats, omdat alleen reeds om financiële redenen het weer afgraven van soms lang geleden uitgevoerde dempingen, niet tot uitvoering zou kunnen komen. In dit verband en mede gelet op Uw 3e en 4e conclusie merken wij op, dat ons beleid er op is gericht tijdelijke dempingen en aanplempingen in het algemeen weer te beëindigen, zodra zich daartoe de mogelijkheid voordoet. Zo zullen de aanplempingen ten behoeve van de oostlijn van de metro na voltooiing van het werk weer ongedaan worden gemaakt. Wij stellen ons bijvoorbeeld voor dat het Oosterdok na de metrowerk-zaamheden weer zoveel mogelijk in oude luister wordt hersteld.

Niet altijd is het mogelijk dempingen en aanplempingen te voorkomen. In enkele gevallen zal de afweging van de ruimtelijke belangen ten opzichte van de functie die het water vervult er toe kunnen leiden, dat de Gemeenteraad tot een demping besluit; daar staat tegenover dat op tal van plaatsen bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad nieuwe wateren zijn en worden gegraven, die zowel in de waterhuishouding als in het stadsbeeld een belangrijke functie vervullen. In verband met Uw 3e en 4e conclusie verwijzen we tenslotte naar hetgeen we boven reeds hebben gezegd over de als tijdelijk aangegeven dempingen en aanplempingen.

U kunt er derhalve op vertrouwen, dat de zaak waarover het rapport handelt bij een evenwichtige afweging van de belangen die aan het Gemeentebestuur ter behartiging zijn opgedragen, de aandacht heeft. Bij de voorbereiding van stedenbouwkundige maatregelen zult U in de gelegenheid zijn daarover, waar U dat eventueel wenselijk oordeelt, Uw mening te geven. De gelegenheid daartoe doet zich aanstonds voor wanneer het ontwerp-structuurplan voor de vooroorlogse stad wordt gepubliceerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW

Secretariaat: Stadhuis, kamer
200 telefoon 214455, toestel
1511

Amsterdam,

onderwerp:

Rapport Demping
Stadswateren.

Aan Burgemeester en Wethouders van
Amsterdam.

In zijn vergadering van 20 maart j.l. heeft de Raad kennis genomen van de door Burgemeester en Wethouders tot zijn Dagelijks Bestuur gerichte brief naar aanleiding van het door de Raad uitgebrachte rapport over de Demping van Stadswateren, enz. Voor de aandacht, welke blijkens die brief aan zijn rapport gegeven werd, is de Raad erkentelijk. Die aandacht komt ook tot uiting in het Structuurplan, waarvan de Raad kortgeleden exemplaren bereikt hebben. Voor de Raad is deze gang van zaken een aansporing om zich te blijven verdiepen in de hier behandelde problemen.

Het is de Raad duidelijk, dat financiële redenen het Gemeentebestuur tot grote beperkingen dwingen. Juist daarom heeft de positieve toon, welke uit de brief van Burgemeester en Wethouders spreekt, de Raad zo aangenaam getroffen. De teneur van hetgeen Burgemeester en Wethouders schrijven, vindt de Raad bevestigd door hetgeen in de Structuurnota en het daarop gebaseerde persbericht staat.

Herstel van het Oosterdok in oude luister kan de Raad niet anders dan krachtig toejuichen. Dit herstel zal het stadsbeeld ter plaatse zeer ten goede komen. Uit de brief van Burgemeester en Wethouders wordt duidelijk, dat andere plannen, ten opzichte waarvan de Raad geruchten bereikt hadden, niet in het voornemen van het Gemeentebestuur liggen. De Raad is verheugd over déze uitspraak.

•/•

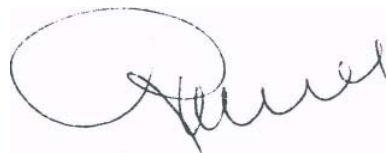
Nauw aansluitend bij het Oosterdok is natuurlijk de toestand van het daarmede verbonden Open Haven Front, en van het meest Noordelijke stuk van de Gelderse Kade. Burgemeester en wethouders schrijven terzake - de Raad neemt ook hiervan met instemming kennis - :Zo zullen de aanplempingen ten behoeve van de oostlijn van de metro na voltooiing van het werk ongedaan worden gemaakt. De Raad is er van overtuigd, dat deze uitspraak in brede kringen van onze stad met voldoening gehoord zal zijn.

In de vergadering van 20 maart j.l. is vanuit de Raad een opmerking gemaakt over hetgeen ten aanzien van de Houtkopersburgwal overwogen schijnt te worden. Een nauwkeurige informatie hierover werd de Raad toegezegd. De Raad veroorlooft zich nader op dit punt in te gaan. Voor zover hem bekend heeft de Gemeenteraad nooit een definitief plan aanvaard tot demping van dit deel der stadswateren.

Integendeel, voor zover de Raad bekend is, zou de aannemer van de bouw van het Tellegenhuis zich verplicht hebben na voltooiing van dat gebouw de Houtkopersburgwal weer in zijn oude staat te herstellen. De Raad acht dit ook logisch: ruimtelijke belangen nopen niet tot demping van de Houtkopersburgwal. De demping heeft plaatsgevonden ten behoeve van een zuiver technisch belang; nu aan dit belang voldaan is, is herstel van de oude toestand geheel in overeenstemming met het door Burgemeester en Wethouders ten aanzien van tijdelijke dempingen en aanplempingen vastgelegde standpunt.

Ten slotte veroorlooft de Raad zich terug te komen op de door hem onder conclusie, punt 2 aanbevolen instelling ener adviescommissie. Een dergelijke commissie zou niet alleen de financiële consequenties, welke aan de verwezenlijking van de uitgestippelde beleidsleid verbonden zijn, nader onder de ogen kunnen zien, maar aan de betrokken organen tevens de door hen gewenste steun kunnen verlenen.

De Amsterdamse Raad voor de Stedebouw,
secretaris, voorzitter,



(J. Rothuizen)

(H.J. Nipperus)

In zijn vergadering van 14 maart 1973 besloot de Raad voor de Stedebouw op voorstel van het dagelijks bestuur een commissie ad hoc in te stellen, welke tot taak kreeg, een rapport voor te bereiden inzake de vraagstukken omtrent demping van stadswateren en de ontluistering van de stad. Tot leden van deze commissie werden benoemd: mr. D. A. Delprat (voorzitter), G. Brinkgreve, G. Prins en F. C. Mijnsen.

De commissie heeft op grond van art 9 van het huishoudelijk reglement mevr. J. H. Bierenbroodspot-Rudolph verzocht, te willen optreden als secretaris.

In zijn vergadering van 21 november 1973 werd het ontwerp-rapport van de commissie met enkele wijzigingen aanvaard. Besloten werd, het bijgewerkte rapport aan Uw College aan te bieden.

inleiding

Demping van stadswateren is, naar het oordeel van de raad, een onderdeel van het veel meer omvattende vraagstuk van de ontluistering van de binnenstad. Ook in de stadsuitbreidingen van de laatste eeuw en in de werkgebieden spelen de aanwezigheid van water en de daarin optredende veranderingen een belangrijke rol. Dit rapport beperkt zich echter tot het specifieke probleem van het water in de binnenstad, gezien in het raam van de veldwinnende opvatting, dat 'stadsschoon' geen esthetische toegift is, die als regel wijken moet voor belangen van direct economische of verkeerstechnische aard. De raad is van mening, dat de monumentale waarde, die de Amsterdamse binnenstad in haar plattegrond en oude bebouwing vertegenwoordigt, zowel voor de welvaart van de stad als voor het welzijn van de bewoners en bezoekers, een nauwelijks hoog genoeg te schatten betekenis bezit.

Wat de welvaartsbijdrage van het monumentale karakter betreft, kan verwezen worden naar de economische betekenis van het internationale toerisme voor Nederland. Dit toerisme vindt in Amsterdam zijn zwaartepunt. Van het complex attracties, dat Amsterdam de bezoekers biedt, is het karakter van de binnenstad de belangrijkste en tevens de factor, die alle andere attracties bundelt.

De toenemende vraag naar woonruimte in de binnenstad geeft een indicatie van de milieuwaarden, die het centrum bevat, ondanks een grote achterstand in direct bij het wonen behorende voorzieningen in vergelijking met nieuwe woonwijken.

Een vergelijking met steden, die de in vele generaties gegroeide individualiteit van haar centrum verloren, maakt duidelijk, waarom de architectonische en stedebouwkundige kwaliteit door zeer velen als een positief element wordt ervaren.

De historische stad, gekenmerkt door haar afwisseling van vorm en functie, bezit daardoor een aantal kwaliteiten van herkenbaarheid, vertrouwdheid en intimiteit, die de esthetisch-culturele betekenis versterken.

Welvaart en welzijn zijn allerminst tegenstrijdige begrippen. Gesteld kan worden, dat, zodra de vergroting van materiële welvaart gepaard gaat met het schaarser worden van tot dusver niet schaarse zaken - in dit geval stadsschoon - welke als essentiële levensvoorwaarden ervaren worden, deze zaken ook in termen van economisch nut zijn uit te drukken.

De raad is voornemens om onder andere over dit aspect nog nadere

**Aan Burgemeester en
Wethouders van Amsterdam**

gegevens te verzamelen, welke te zijner tijd aan dit rapport zullen worden toegevoegd.

Wanneer men van 'ontluistering' spreekt, dan wordt daarmee in dit verband een complex van processen aangeduid, die in vele, met name economische opzichten eikaars tegengestelde kunnen zijn. Ontluisterd wordt de binnenstad zowel door verval, verkrotting, door half of geheel afgebroken panden en de alom te constateren vervuiling als door de bouw van kantoorgebouwen, die de schaal en het silhouet verstoren. Ontluisterend zijn de massale parkeer-misbruiken, de ontsierende reclame (bijvoorbeeld de sextheaters van de Oudezijds Voorburgwal en de Oudezijds Achterburgwal), de vol affiches geplakte puien van universiteitsgebouwen en de toevloed van woonschepen. Deze opsomming is niet limitatief.

Het is de mening van de raad, dat ondanks het grote algemene belang, dat met het stadsbeeld gemoeid is, er in het gemeentelijk bestel geen instantie is, welke snel en effectief voor dat belang kan opkomen. De mogelijkheden, die het 'beschermd stadsgezicht' volgens de Monumentenwet, art. 1, onder f, biedt, dienen voor de gehele binnenstad te worden onderzocht en toegepast. De raad is voornemens, hierover nadere voorstellen aan Uw College voor te leggen.

Het vraagstuk van de demping van stadswater neemt in het geheel van de ontluisteringsprocessen een afzonderlijke plaats in. In tegenstelling tot de genoemde verschijnselen als verkrotting e.d., waartegen de gemeentelijke overheid vaak onvoldoende kan optreden, vinden dempingen plaats door de overheid zelf. Dempingen tasten de stedelijke structuur op ingrijpende en als regel permanente wijze aan. De raad heeft daarom besloten, over dempingen dit eerste rapport uit te brengen.

demping van stadswateren

Het begrip 'demping' heeft in de historie van de Amsterdamse stadsaanleg op zich zelf geen negatieve betekenis.

Het ophogen van drassige grond, het verbreden van het begaanbare oppervlak door aanplemping en het tot stand brengen van nieuwe eilanden behoren, evenals het graven van grachten, tot de grondwerken, welke nodig waren om de stad te kunnen bouwen en uitbreiden. Door deze werkzaamheden, welke aan het bouwen voorafgingen, ontstond een stadsplattegrond, die in de 18de eeuw werd afgerond tot één der belangrijkste stedenbouwkundige scheppingen ter wereld. Het net van waterwegen vervulde hierin, in samenhang met de naar de stad toe leidende wateren van natuurlijke en kunstmatige oorsprong, een veelzijdige functie. De verkeers- en vervoersfunctie, die in onze eeuw grotendeels verloren is gegaan, stond daarbij op de voorgrond. Daarnaast dient het wateroppervlak als boezemwater ter opvang van hemelwater en deels nog steeds als riolering.

Toen de door sluizen gereguleerde getijwisseling nog tot in de stad doordrong, was de laatstgenoemde functie van groter belang dan thans.

Dat het water één der belangrijkste elementen vormde van de karakteristieke schoonheid van Amsterdam, werd al vroeg beseft. Met grote zorg is het stadswater opgenomen in het stedenbouwkundig geheel. Verhoudingen van watervlak, kademuuren, walkanten en bebouwingshoogten werden op elkaar afgestemd. De houten ophaalbruggen en de gemetselde boogbruggen of sluizen vormden een ritmische geleiding in het samenspel van water en walkant. De iepenbeplanting langs de grachten voltooide de werking van het water in het stadsbeeld tot een geheel van zeldzame harmonie.

De aantasting van de stedelijke structuur door de demping van stadswateren, welke in 1854 begon, toen de Goudsbloemgracht werd getransformeerd tot Willemsstraat, kwam aanvankelijk voort uit dezelfde

motieven als de afbraak van vele belangrijke monumenten, zoals de Jan Roodenpoortstoren, de Haringpikkerstoren, de stadspoorten e.d., namelijk dat men het door ernstige verwaarlozing noodzakelijke herstel te duur vond.

Het weer in goede staat brengen van bijvoorbeeld de Jordaangrachten zou ten minste vernieuwing van de beschoeiingen of walmuren en van de bruggen vergen.

De afsluiting van het IJ door de Oranjesluizen had tot gevolg, dat de beperkte reinigende werking van het getij ophield, zodat het stadswater sterker dan voordien vervuilde.

Het heeft lang geduurd, voordat door riolering en door verbetering van het spuisysteem het stinken van de grachten bij warm weer was bedwongen.

Verval van de walkanten, vervuiling en stank van het water verschafften de demping-uit-zuinigheid het excuus, dat dit 'nuttige' werk geschiedde in het belang van de volksgezondheid.

Tegen het einde van de vorige eeuw kwam een nieuw argument naar voren: het dempen was een teken van vooruitgang en vond, behalve uit hygiënische overwegingen, plaats ter bevordering van het rijverkeer.

Bekend is de historie, hoe rond 1900 het plan van de Dienst der Publieke Werken om de Reguliersgracht te dempen ten behoeve van de paardetram, werd verijdeld door een actiegroep uit de burgerij. De argumentatie van deze Amsterdammers werd helder onder woorden gebracht in de brochure 'Stedenschennis' door D. C. Meyer en Jan Veth, een publikatie die nog steeds in hoge mate actueel is.

De laatste vooroorlogse dempingen ten gunste van het inmiddels steeds meer gemotoriseerde verkeer waren die van de Vijzelgracht in 1933 en die van het Rokin tussen de Dam en het Spui in 1936. Toen reeds werd van vele zijden gewaarschuwd, dat een 'oplossing van het verkeersvraagstuk' nooit bereikt zou worden door dergelijke maatregelen, omdat de beperkte verruiming van het wegoppervlak slechts een grotere toevloed van auto's tot gevolg zou hebben. Over de vooroorlogse dempingen, de motivering daarvoor en het resultaat zal een aanvullend rapport worden samengesteld.

Een voorstel van de hoofdcommissaris van Politie, de heer Kaasjager, in 1954 om de 19de-eeuwse methode met krachtige hand te hervatten door praktisch alle nog overgebleven stadswateren behalve de drie hoofdgrachten in parkeerplaatsen te veranderen, veroorzaakte zó veel weerstand, dat het niet in behandeling kwam.

Deze kentering in de publieke opinie wil echter niet zeggen, dat de ontluistering van de stad door het dempen van water sinds de affaire-Kaasjager tot het verleden behoort.

Naar het oordeel van de raad krijgt de besluitvorming van het gemeentebestuur en de uitvoeringspraktijk van het gemeentelijk apparaat het stadswater nog onvoldoende aandacht. Met deze waarde wordt onzorgvuldig omgesprongen.

Kenmerkend hiervoor is, dat de demping van de Markengracht zonder expliciet raadsbesluit plaatsvond als onderdeel van het bestemmingsplan-Valkenburgerstraat.

Wanneer in 1970 ter uitvoering van het bestemmingsplan-Valkenburgerstraat een aanvullend krediet aan de Gemeenteraad wordt gevraagd, wordt zonder argumentatie medegedeeld, dat de Markengracht inmiddels gedempt is. Dit is te meer opvallend, daar in het oorspronkelijke wederopbouwplan-Jodenbreestraat (voordracht van 9 januari 1953, no. 29) was voorgesteld, de Markengracht te verbreden en de kade langs het water met drie rijen bomen te beplanten.

Ook de Houtkopersburgwal zou in dit plan verbreed worden, terwijl de Houtgracht en de Leprozengracht, die in 1882 werden gedempt tot het

Waterlooplein wederom opengegraven zouden worden.

Deze voorstellen, vrijwel de enige onderdelen van de reeks wederopbouwplannen-1953, waaruit zorg voor het historische stadsbeeld sprak, zijn niet uitgevoerd. Integendeel, al het genoemde water werd of bleef gedempt, óók de Houtkopersburgwal. Dit laatste geschiedde als een tijdelijke maatregel ter vereenvoudiging van de bouw van het z.g. Maupoleum.

De verwaarloosde staat van de aansluitende Uilenburgergracht, die door deze demping een doodlopende gracht is geworden, preludeert reeds op de mogelijkheid om in het kader van de bouwplannen van de Universiteit dit omvangrijke stadswater eveneens te doen verdwijnen.

De omstandigheid, dat de Uilenburgergracht thans door bebouwing aan het zicht onttrokken is, mag hiervoor niet als verontschuldigende verklaring gelden. Bij de voorbereiding van stedenbouwkundige maatregelen in dit gebied zou veeleer de mogelijkheid aangegrepen moeten worden om de Uilenburgergracht opnieuw tot gelding te brengen in het stadsbeeld.

In feite is er in de stedenbouwkundige opstelling ten aanzien van de betekenis van het stadswater sinds de 19de eeuw, toen de Jordaangrachten werden gedempt, weinig veranderd.

Het verschijnsel, dat dempingen en aanplempingen, die in het raam van bepaalde verkeerswerken of andere werken noodzakelijk werden geacht, later slechts blijken te dienen als parkeerruimte, ziet men aan de Binnen Amstel tegenover Hotel de l'Europe; de aanplempingen vanaf het Scheepvaarthuis langs de Prins Hendrikkade; de reeds genoemde gedempte Houtkopersburgwal en de aangeplempte stroken langs de IJ-tunnelingang.

Meer voorbeelden zijn te noemen. De raad acht zich op dit moment hiervan ontslagen, maar wil, misschien ten overvloede, zeer bepaald de aandacht vragen voor het sprekende voorbeeld, dat de gedempte Elandsgracht oplevert.

Eén der meest in het oog lopende voorbeelden van ontluistering ten gevolge van demping is uiteraard het 'Open' Havenfront bij het Centraalstation - de toegang tot het centrum van de stad -, die werd voorafgegaan door sloping van het karakteristieke gebouw van het Noord-Zuid-Hollands-koffiehuis.

Burgemeester en Wethouders hebben stellig verklaard, dat alle dempingen ter wille van de metro-aanleg ongedaan zullen worden gemaakt. De raad noemt in dit verband tevens de dammen in de Geldersekkade, de Zwanenburgwal en de Recht Boomssloot.

Ten overvloede wijst de raad bovendien op de schadelijke gevolgen, welke deze dempingen voor de nabijgelegen bebouwingen kunnen hebben; gevolgen, die tot verdere ontluistering zullen bijdragen.

De raad heeft tot zijn leedwezen geen enkele aanwijzing kunnen vinden ten aanzien van de termijn, waarop deze tijdelijke dempingen ongedaan zullen worden gemaakt. De ontluistering van dit centrale stadsdeel zou dus in theorie tal van jaren kunnen blijven bestaan. De raad kan niet aannemen, dat dit de bedoeling van Uw College zou zijn en dringt erop aan, dat hieraan op de kortst mogelijke termijn een einde wordt gemaakt. De raad acht het noodzakelijk, dat Uw College zich hierover zo spoedig mogelijk uitspreekt.

De in het kader van de metrowerken ter sprake gekomen demping van het nog als water bestaande deel van het Damrak moet in dit verband ook genoemd worden. Ook deze zou slechts tijdelijk zijn. De raad wijst er echter met grote ernst op, dat het gevolg van deze demping een voor een groot aantal jaren ontoonbare aanblik van dit belangrijke stadsbeeld zou inhouden.

De gestadige verkleining van het wateroppervlak spreekt het sterkst in het oostelijke deel van de binnenstad, in het bijzonder aan de IJ-zijde.

Het indrukwekkende beeld van de huizenrij aan de Prins Hendrikkade

over het Oosterdok is verminkt door de asfaltvlakte van de brede verkeersbaan, die de samenhang tussen de bebouwing en het water van het Oosterdok deed teloorgaan.

De bodediensten, die aan de Prins Hendrikkade indertijd een tijdelijk verblijf hebben gevonden, zijn of worden verplaatst naar het bodecentrum. Er bestaat daardoor niet langer noodzaak, het beslag, dat deze diensten op het wateroppervlak van het Oosterdok hebben gelegd, te handhaven.

Ook van de andere kant af is het water van het Oosterdok teruggedrongen. De aanplempingen bij de Oosterdokskade ten zuiden van het Stationspostgebouw, die dienden ten behoeve van de IJ-tunnelbouw en momenteel voor de metrobouw in gebruik zijn, moeten evenals andere soortgelijke ingrepen in het stadspatruon ongedaan worden gemaakt. Ook ten aanzien van de verbreding van de Oosterdoksdam, waar de oorspronkelijke bomerij verdween, had geen ander standpunt mogen worden ingenomen. Het als tijdelijk aangekondigde, aan de Oosterdokskade gesitueerde, hotelschip behoeft, gezien de sterke uitbreiding van de definitieve hotelcapaciteit in onze stad, evenmin behouden te blijven. Ook het tijdelijk beslag leggen op het water dient volgens de raad aan een controle te worden onderworpen.

Van de Kattenburgervaart en de Wittenburgervaart worden sinds 1956 stukken gedempt, zoals met de Oostenburgervaart reeds vroeger gebeurde, waardoor de eilandenstructuur van dit gebied grotendeels is verdwenen. De ontluistering van de Oostelijke Eilanden door het massale slopingsprogramma wordt door deze dempingen versterkt.

Van de stadswateren, die door hun verwaarloosde staat ondoordachte dempingsvoorstellen uitlokken, wil de raad de Lijnbaansgracht noemen. Toen de Commissie Verkeer en Vervoer in 1960 voorstelde, deze gracht tussen het Raamplein en de Rozengracht te dempen, schreef de raad in februari 1962 onder andere aan Uw College: 'De raad is ernstig bevreesd, dat, wanneer eenmaal de Lijnbaansgracht zou zijn gedempt, demping van andere grachten in deze omgeving niet zou worden tegengehouden. De Raad voor de Stedebouw is van mening, dat er intengendeel naar moet worden gestreefd, ook andere delen van de Lijnbaansgracht de functie te geven van een duidelijke waarneembare begrenzing van de bebouwing van de binnenstad.'

De raad onderschrijft dit advies uit 1962 ten volle en is van oordeel, dat er een stelselmatig beleid moet komen om het net van stadswateren weer in goede staat te brengen.

De raad is van mening, dat het opstellen van een tijdschema door de Dienst der Publieke Werken om de als tijdelijk voorgestelde dempingen en aanplempingen ongedaan te maken, hiertoe een eerste stap zal moeten zijn.

Ter toetsing van dempingen, die definitieve veranderingen in de stedelijke structuur tot gevolg hebben, dienen criteria te worden opgesteld, die rekening houden met de verschillende factoren, die tevens voor het functioneren van de stad van belang zijn. Aan de hand van dergelijke criteria kan worden nagegaan, of de argumenten, die destijds bij uitgevoerde dempingen werden gehanteerd al dan niet zijn achterhaald. De raad acht het namelijk niet uitgesloten, dat het in bepaalde gevallen wenselijk kan zijn, vroeger gedempte wateren weer te hergraven, ten einde de op vele plaatsen onderbroken samenhang van de grachten onderling en van de grachten in relatie tot de omringende bebouwing, te herstellen. Het is bekend, dat de sector Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken herhaaldelijk suggesties voor het hergraven van gedempte wateren gedaan heeft, onder andere in de reeds genoemde eerste versie van het wederopbouwplan-Jodenbreestraat en in vroegere studies over de Jordaan. Deze met instemming begroete suggesties hebben nooit het stadium van definitieve plannen bereikt.

Nu eindelijk het besef doorbreekt, dat toegeven aan de ruimtehonger van het particuliere autogebruik vaak averechtse resultaten oplevert voor de begaanbaarheid en de bereikbaarheid van dicht bebouwde stadsdelen, zal het systeem van waterwegen opnieuw bezien moeten worden, evenals dit geschiedt met de vrije trambanen, de voetgangersgebieden en de dringend nodige fietswegen.

Dan kan ook de mogelijkheid worden nagegaan om het stadswater weer een - zij het beperkte - verkeersfunctie te geven, die veelzijdiger kan zijn dan het huidige gebruik door rondvaartboten.

Een adviescommissie, waarin vertegenwoordigers van de binnenscheepvaart, de water- en hengelsport en de rondvaartrederijen, te zamen zitting hebben met deskundigen van de hierbij betrokken gemeentelijke diensten, zoals monumentenzorg en waterbeheer, zou ter zake nuttig werk kunnen doen.

De voor Amsterdam zegenrijke werkzaamheid van het in 1953 opgerichte Bureau Monumentenzorg heeft een herstelbeweging gestimuleerd en begeleid van de monumentale bebouwing.

De inspanning van de afdeling Beplantingen van de Dienst der Publieke Werken om de bomen langs de grachten te beschermen en waar nodig te vervangen verdient grote waardering. De bruggen, die de laatste jaren in de binnenstad zijn gebouwd of vernieuwd, getuigen over het algemeen van een veel beter begrip voor het architectonisch-stedebouwkundig geheel dan die welke in de daaraan voorafgaande periode gebouwd of vernieuwd werden.

Nu derhalve de zorg voor de omringende bebouwing en beplanting evenals voor de overbrugging van het water een zo verheugend opgaande lijn vertoont, acht de raad het dringend noodzakelijk, dat de stadswateren zelf opnieuw de aandacht krijgen, die zij behoeven. De raad hoopt met dit rapport daartoe een bijdrage te hebben geleverd.

samenvatting

De raad komt als resultaat van zijn besprekingen over het dempingsvraagstuk tot de volgende conclusies:

1. Er dient een studie te komen van de mogelijkheden om het net van stadswateren weer een betere samenhang en een veelzijdige functie te geven c.q. te laten behouden.
2. Er dient een adviescommissie te worden benoemd, die binnen één jaar, binnen het hiervoor bedoelde kader moet nagaan, welke inmiddels gedempte wateren moeten c.q. kunnen worden hergraven.
3. Er dient terstond een einde te komen aan de praktijk van voortdurende dempingen en aanplempingen.
4. De als tijdelijk aangekondigde dempingen en aanplempingen moeten binnen een strak tijdschema ook daadwerkelijk ongedaan worden gemaakt.

De raad herhaalt, misschien ten overvloede, zijn mening, dat ook het als tijdelijk aangekondigde beslag leggen op het water aan een controle onderworpen dient te worden.

In het algemeen wijst de raad erop, dat in het gemeentelijk bestel geen instantie bestaat, die een wakend en controlerend oog laat gaan en de zorg heeft voor het stadsbeeld in zijn totaal.

De raad is van mening, dat hier van een lacune sprake is en stelt zich voor, ook over dit vraagstuk een rapport uit te brengen.

Amsterdam, 21 november 1973.

De Amsterdamse Raad voor de Stedebouw,

H. J. Nipperus, *voorzitter*
J. Rothuizen, *secretaris*

Verschenen 1 februari 1974.