



Commissie Omgevingskwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4)

Postbus 1409
1000 BK Amsterdam
www.crk.amsterdam.nl

Integrale Commissie Advies nr. 2025-18

Status: definitief

Onderwerp	Ligplaatsen Open Havenfront
Datum	19-11-2025
Commissie	Robert Winkel (voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Marnix van der Meer, Hanneke Kijne, Petra Brouwer, Jeroen Ruitenbeek, Marten Wassmann, Peter Mensinga
Ambtelijk adviseur	-
Secretaris	Paul Rosenberg, Mirte Kooij, Marlies van der Meijden
Toelichting	John-Paul Zigenhorn (IB), Simon Sprietsma (R&D)

Achtergrond

Op dit moment bevindt project De Entree, waarbij ondermeer de openbare ruimte tussen het Centraal Station en de Prins Hendrikkade opnieuw wordt ingericht, zich in de laatste uitvoeringsfase. De middenkom met fietsenstalling en de oostkom met de nieuwe Kamperbrug zijn opgeleverd. In de westkom moet de fietsflat nog worden weggehaald en de kade opnieuw worden aangelegd. Voor de inrichting en gebruik van het water is in 2016 het Ruimtelijk Kader voor het water van het Open Havenfront bestuurlijk vastgesteld. Dit plan is niet helemaal op deze manier uitgevoerd, maar geeft wel de laatste formeel juridisch/planologisch vastgestelde stand van zaken. Sindsdien is het aantal afgegeven vergunningen voor rondvaartboten toegenomen en wordt in overleg met de rederijen gezocht naar uitbreidingsmogelijkheden van het aantal ligplaatsen.

Vraagstelling

Op welke manier en in welke mate kunnen, in aanvulling op het Ruimtelijk Kader uit 2016, ligplaatsen worden toegevoegd in het Open Havenfront, binnen de kaders die ruimtelijk en cultuurhistorisch wenselijk zijn?

De Commissie Omgevingskwaliteit adviseert de gemeente Amsterdam over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: stedenbouw, architectuur, openbare ruimte, cultuurhistorie, duurzaam bouwen, welstand en monumenten

Advies

Het Open Havenfront is vanuit de geschiedenis het meest bedrijvige stukje van Amsterdam. De monding van de Amstel bij de Nieuwebrug is niet alleen de plek waar Amsterdam in de 12^{de} eeuw ontstond, maar bleef tot ver in de 19^{de} eeuw het centrum van handel en scheepvaart. Door alle stedenbouwkundige aanpassingen in het vierde kwart van de 19^{de} eeuw en in de 20^{ste} eeuw werd het Open Havenfront daarna het meest gewijzigde stuk van het rijksbeschermd stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht.

De huidige situatie gaat in grote lijnen terug op een ontwerp van P.J.H. Cuypers van omstreeks 1875. Met de aanleg van het staatsspoor werd de handelskade verlegd naar de nieuwe IJover. Het overgebleven gebied tussen het nieuwe Centraal Station en de Prins Hendrikkade kreeg een landschappelijke aanleg met drie kommen of waterbassins en plantsoentjes. De westkom en de oostkom werden door middel van doorvaarten opnieuw met het IJ verbonden. Via de oostkom was het 'Natte Damrak' bereikbaar waar voor binnenvaartschepen de wachtplaats was voor de schippersbeurs.

Deze aanleg raakte in de 20^{ste} eeuw ernstig verstoord door dempingen, verbredingen van bruggen en het opruimen van plantsoentjes waarbij steeds meer openbare ruimte werd ingenomen door wegverkeer. Met het project De Entree is met een enorme investering in geld en moeite een nieuwe balans gezocht tussen herstel van de historische stedenbouwkundige kwaliteit en nieuwe gebruiksmogelijkheden. Consistente uitvoering en bewaking van plankwaliteit in alle stadia heeft geleid tot een resultaat dat velen niet voor mogelijk hadden gehouden.

In het in 2016 door de Raad vastgestelde Ruimtelijk Kader zijn ruime faciliteiten opgenomen voor passagiersvaart. Nu wordt gezocht naar mogelijkheden tot 'verdichting' waarbij zowel het aantal op- en afstapplaatsen als het aantal vaste ligplaatsen moet toenemen. De commissie dringt er met klem op aan dat in die zoektocht het stedenbouwkundig en cultuurhistorisch laadvermogen leidend zijn. Het voorliggende Concept Ruimtelijk Kader is voor een goede afweging op dit moment onvoldoende. De commissie adviseert op basis van typologie van kaden en karakteristieken van de plek opnieuw te onderzoeken wat inpasbaar is en wat niet. De huidige aanpak is te pragmatisch, elke lege plek wordt ingevuld. De nu ingetekende zichtlijnen, die vooral focussen op het Centraal Station, zijn te beperkt om voor alle locaties tot een goede afweging te komen. De ontwerpogave is per locatie steeds verschillend. De specifieke vorm van elke kom, het stedelijke decor, het profiel en materiaal van de kades vragen om een meer genuanceerde en locatiespecifieke benadering.

De huidige tijdelijke voorzieningen naast de centrale brug zijn niet te handhaven. Zij liggen middenvoor in de voormalige monding van de Amstel, schaden het profiel van de brug en belemmeren een van de belangrijkste doorzichten. Vanuit ruimtelijk-stedenbouwkundig oogpunt zijn er voldoende andere mogelijkheden. De Commissie heeft daarbij de volgende aanbevelingen:

1. Maak duidelijk onderscheid tussen op/ en afstapvoorzieningen en vaste ligplaatsen. Reserveer de kommen zoveel mogelijk voor op- en afstappenplaatsen en situeer vaste ligplaatsen elders en indien mogelijk buiten het centrum.

2. *Neem in het ontwerp voor aanvullende ligplaatsen alle elementen mee die met het rondvaartbedrijf zijn verbonden: reclame, hekken en kassahuisjes enzovoorts en weeg af wat de gevolgen daarvan zijn voor de beleving van de openbare ruimte. Voor de vaste inrichting van de stadszijde van de westkom is daarbij recent veel ervaring opgedaan. Evalueer dat proces en betrek het bij de plannen voor de oostkom.*

3. *Breng stromen van voetgangers en fietsers in kaart en redeneer vanuit een veilig en comfortabel gebruik van de openbare ruimte waarbij extra concentraties van personen (bij voorbeeld bij de middenbrug) worden vermeden. Houd openbaar zoveel mogelijk openbaar. Ruimte in het Centrum is schaars. Een kade waar boten liggen wordt in feite geprivatiseerd en is niet langer beschikbaar voor bewoners en bezoekers. Probeer onder woorden te brengen wat het toevoegen van ligplaatsen kan opleveren voor de stad en haar bewoners (wederkerigheid).*

4. *Neem een paragraaf Duurzaamheid op in het Ruimtelijk Kader. Besteed daarin aandacht aan circulair materiaalgebruik, voorzieningen voor elektrische rondvaartboten en klimaatadaptief ingerichte openbare ruimte.*

5. *Tenslotte, leg ten behoeve van overleg en bestuurlijke besluitvorming in (onderling vergelijkbare) kaartbeelden vast hoe het gebied zich heeft ontwikkeld en hoe de nu voorgestelde voorzieningen daarin passen. Gedacht kan worden aan situatie 1900, situatie rond 1990, plankaart entreegebied 2016 en huidige voorstel. Maak daarbij onderscheid tussen vaste ligplaatsen en op- en afstapvoorzieningen en tussen vergunde en niet vergunde situaties.*

Resumerend ziet de commissie voldoende mogelijkheden voor het uitbreiden van voorzieningen voor de passagiersvaart maar dringt er met klem op aan om ruimtelijke en cultuurhistorische argumenten centraal te stellen in de toewijzing van locaties.

Amsterdam, 26 november 2025
Commissie Omgevingskwaliteit



Robert Winkel, voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool (Amsterdam 2021)
- Beschermd stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht
- Bestemmingsplan Entreegebied

Aangeleverde stukken:

- 'Open Havenfront Amsterdam Centraal. Ruimtelijke inpassing lig-, op- en afstapplekken voor de rondvaart' (IB, 12 febr. 2025)
- 'Plan van aanpak Open Havenfront' (IB, 30-5-2024)
- 'CHV Fietsenstalling kade OHF midden zuidzijde' (M&A, 2014)
- 'CHV Open Damrak' (M&A, 2013)
- 'Concept ruimtelijk kader Open Havenfront' (presentatie IB, 19-11-2025)