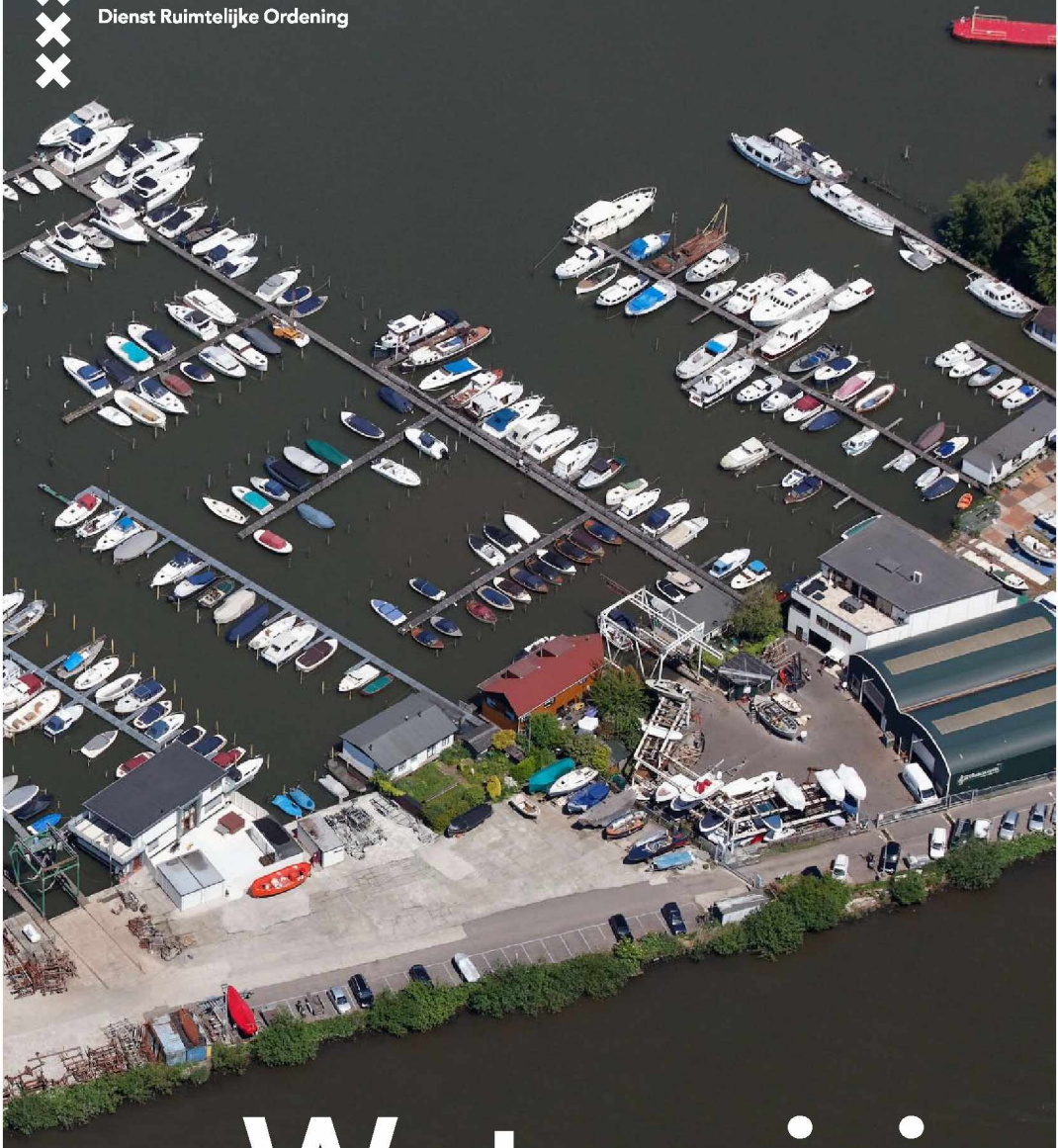
Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening



Watervisie Amsterdam

Inhoud

Deel 1 - Visie **5**

Amsterdam Waterstad 7

Wat gaan we anders doen? 11

Vijf belangrijke thema's 15

2040: metropolitane plekken 28

Deel 2 - Van ambitie naar acties **31**

Toolkit 36

Hoe verder? 50

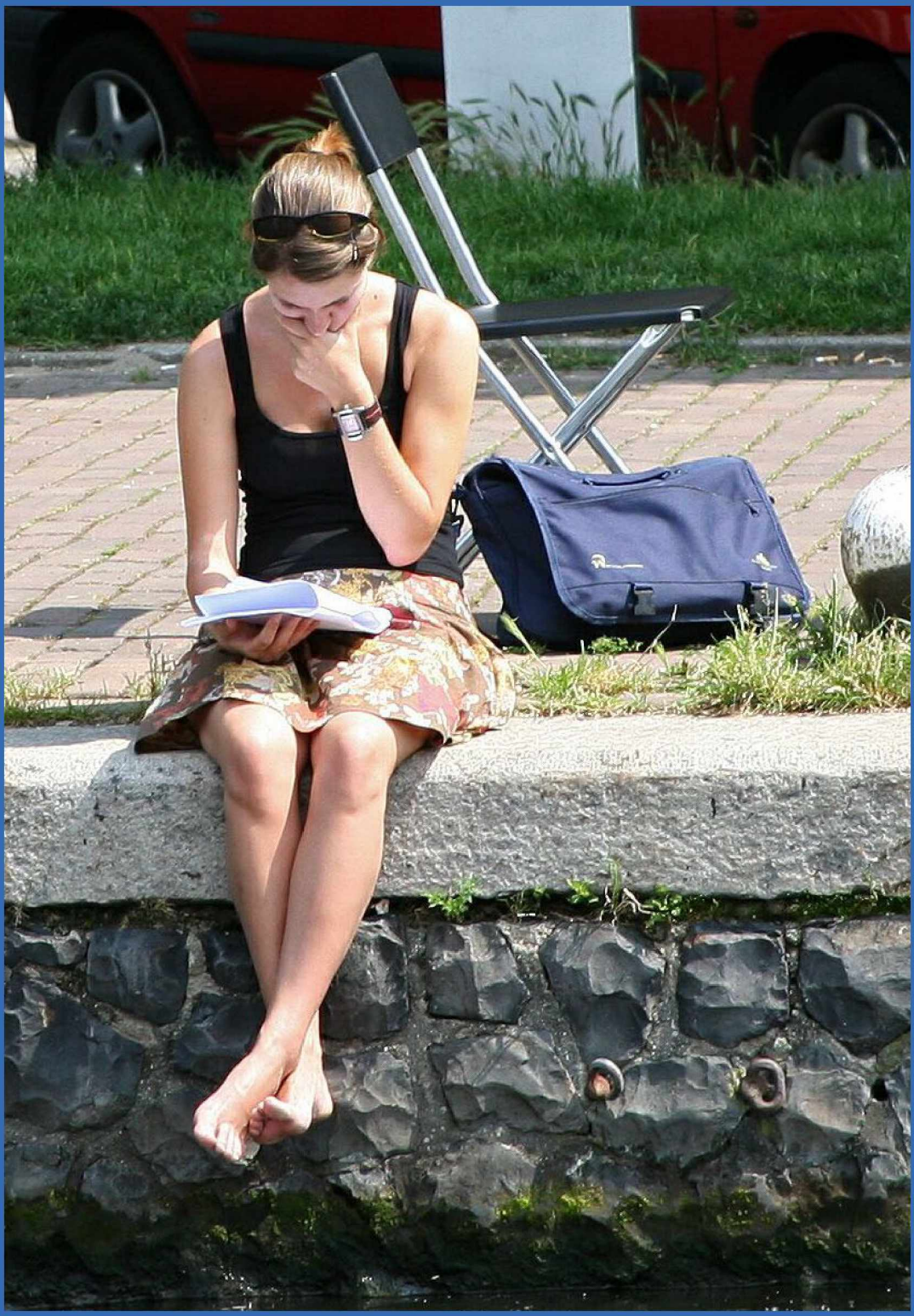
Colofon 51

De visie is de eerste stap op weg naar realisatie van dit toekomstbeeld. De tijdshorizon is 2040. Het doel van deze visie is allereerst enthousiasmeren en reacties loskrijgen, zodat blijkt of het toekomstbeeld en de maatregelen die worden aangegeven om het beeld te bereiken breed gedeeld worden. Hopelijk maakt deze visie ook particuliere initiatieven op en om het water los. Mogelijk blijkt uit de reacties dat verdere uitwerking richting concreet te nemen maatregelen met kostenschattingen gewenst is.

Deze visie gaat alleen over gebruik en beleving van het water. Allerlei andere aspecten, zoals ecologie, waterkwaliteit en waterberging, worden buiten beschouwing gelaten. Niet omdat ze niet belangrijk zijn, maar omdat we gezien het beperkte budget prioriteiten moeten stellen. Als deze visie voldoende weerklank vindt kan hij in een vervolgfase verder worden uitgewerkt, waarbij gebruik en beleving worden gecombineerd met alle andere aspecten die rond het water spelen en waarin afspraken over concrete projecten worden vastgelegd.

Dit is de visie van het college van burgemeester en wethouders. De wethouder water is verantwoordelijk voor het opstellen van de visie. De visie is gebaseerd op uitgebreide ambtelijke gesprekken die zijn gevoerd met alle stadsdelen, betrokken stedelijke diensten en waterbeheerders.

Deel 1
Visie



Amsterdam Waterstad

Amsterdam koestert zijn water. En terecht. Toeristen uit de hele wereld komen onze grachten bewonderen. De rondvaartboten vervoeren miljoenen mensen per jaar. Het IJ is een druk gebruikte route voor de binnenvaart. De grote zeecruisers leggen aan bij de passagiersterminal, de riviercruiseboten bezetten soms honderden meters kade langs het IJ. De passagiers van die boten gaan de stad in om hun geld uit te geven en zo bij te dragen aan de economie van Amsterdam. De Amstel is een landschappelijk prachtige rivier, belangrijk voor de recreatievaart. De oevers van die veenrivier horen tot de belangrijkste recreatieve fietsroutes van de stad.

Maar tegelijk is de houding van Amsterdam tegenover het water tweeslachtig. Binnen de grachtengordel is de recreatievaart zo toegenomen dat er regelmatig protesten komen van bewoners. Buiten de grachtengordel is het water echter verbazend rustig. De belevingswaarde van het water is groot, maar tegelijk is dat water vaak nauwelijks zichtbaar door rijen auto's of woonboten. Waterpleinen, steigers die groot genoeg zijn om als openbare ruimte te dienen, hebben we nauwelijks. We hebben een prachtig stelsel van waterwegen, maar gebruiken dat vrijwel niet voor goederenvervoer. En passagiersvervoer komt in Amsterdam alleen op het IJ voor, waar de ponten steeds drukker worden door nieuwe woonwijken langs het water en attracties zoals het Eye-filmmuseum.

Wie op een mooie zomerdag door het centrum loopt krijgt de indruk dat het Amsterdamse water prima gebruikt wordt. De grachten liggen dan vol met plezierbootjes, waterfietsen en rondvaartboten die elkaar soms behoorlijk in de weg zitten. Maar die indruk is bedrieglijk. Wie op diezelfde dag door west of nieuw west loopt ziet brede, lege kanalen. We benutten het water niet goed genoeg. Wij zijn er van overtuigd dat de stad veel meer uit het water kan halen. Door meer te ordenen, innovatie te stimuleren en economische principes te hanteren kunnen we het water beter gebruiken: intensiever en hoogwaardiger, meervoudig en divers.

Toekomstbeeld

Ons toekomstbeeld is dat de economische potenties en de belevingswaarde van het Amsterdamse water volledig worden benut, door een dynamisch gebruik van het water in de hele stad en door kades en water die een eenheid vormen. In ons beeld worden ook de watergangen buiten het centrum gebruikt door de pleziervaart en de rondvaartboten, die gebruik maken van een uitgekiend netwerk aan steigers en die

vaardoelen hebben in aan het water gebonden publiekstrekkers. Duurzaam goederenvervoer en passagiersvervoer over water ontlast het wegennet in de stad, met name binnen de ring. Noord is optimaal met de zuidoever van het IJ verbonden door hoogfrequent varende ponten met een veelvoud aan bestemmingen. De grote plassen in de stad zijn elk op hun eigen manier aantrekkelijk voor water- en oeverrecreatie. De belevingswaarde van het stadswater komt goed tot zijn recht door kades en oevers op strategische plekken om te vormen tot promenades met goed zicht op het water, en door het aanleggen van grotere steigers, die als waterpleinen werken en daarmee openbare ruimte op het water vormen.

Op de langere termijn zien wij kansen om op een aantal plekken in de stad echte metropolitane plekken te maken, waar op en om het water heel veel gebeurt. De Oosterdokshaven met het Marineterrein is bijvoorbeeld zo'n plek, waar investeringen zullen leiden tot compleet nieuwe impulsen voor de stad.

De waarde van water

Vóór de negentiende eeuw was het Amsterdamse water vooral belangrijk voor de waterhuishouding van deze moerasstad en voor het goederentransport. Dat laatste was van groot economisch belang. De schepen van de VOC legden in de gouden eeuw aan bij het IJ, waarna de vracht met kleinere boten naar de pakhuizen langs de grachten werd vervoerd. De trekvaarten waren belangrijke routes voor binnenlands transport. De aanleg van het Centraal Station markeerde een omslag: het transport ging steeds meer over wegen en spoorwegen, en het binnenstedelijke water raakte in onbruik als transportader. De stad sloot zich visueel af van het IJ, waar scheepvaart belangrijk bleef. Toch is de economische waarde van het water voor de stad nog steeds onverminderd hoog. Alleen is het accent anders komen te liggen.

De waarde van water voor het toerisme is groot. De grachten bepalen het beeld van de binnenstad en definiëren het toeristisch product Amsterdam. De rondvaartboten vormen qua bezoekersaantal de grootste attractie van Nederland. De cruiseschepen brengen honderdduizenden gefortuneerde bezoekers naar de stad. Toerisme is voor Amsterdam razend belangrijk. Neem de cijfers uit 2011: 5.7 miljoen bezoekers, 7 miljard aan inkomsten, 50.000 fulltime banen in recreatie en toerisme. Voor ondernemers bieden het water en de kades tal van mogelijkheden: botenverhuur, vervoer van toeristen, jachthavens, horeca.

Daarnaast draagt water aanzienlijk bij aan de aantrekkingskracht van Amsterdam op bewoners en bedrijven. In de internationale concurrentiestrijd doet Amsterdam het goed. De stad groeit zowel in inwonertal als wat betreft het aantal bedrijven. Amsterdam trekt jonge, hoog opgeleide mensen uit de hele wereld, mensen die de

motor vormen van de kenniseconomie die voor steden steeds belangrijker wordt. Die aantrekkingskracht van Amsterdam heeft uiteraard te maken met de nabijheid van Schiphol en de perfecte internetverbindingen, maar vooral ook met de historische, levendige binnenstad met zijn grachten. Dat bepaalt het beeld van de stad in het buitenland en onderscheidt de stad van de concurrenten. Woningen aan het water zijn duurder, woningen aan bevaarbaar water zijn nóg duurder. Daar wil iedereen wel wonen.

Verder is het water nog steeds belangrijk voor goederentransport. Daarbij gaat het om het IJ met de haven, en om enkele belangrijke routes door de stad heen: de Kostverlorenvaart en de route Scharrebiersluis-Amstel. Het spreekt voor zich dat een goed functionerende haven voor de Amsterdamse economie van groot belang is.

Water is belangrijk voor opvang van regen. In veel steden wordt waterberging een steeds groter probleem, door binnenstedelijke verdichting en het toenemende aantal stortbuien. In Amsterdam speelt dit probleem nauwelijks. Dankzij de grachten, de kanalen, het IJ en de Amstel is binnenstedelijke verdichting hier nog goed mogelijk. Alleen al om deze reden is het Amsterdamse water goud waard.



Wat gaan we anders doen?

De economische waarde van het water voor de stad is dus al groot. Toch kan water nog beduidend meer voor de stad gaan betekenen. We zien een aantal hoofdlijnen om dit te bereiken.

Groei door spreiden van recreatie en toerisme

Amsterdam heeft veel meer aantrekkelijk vaarwater dan alleen de grachten in het UNESCO-gebied. Toch houdt het overgrote deel van de plezierbootjes en de toeristenvaart zich alleen daar op. Dit leidt tot grote drukte, tot toenemende wrevel tussen de verschillende watergebruikers en tot toenemend protest van bewoners van de binnenstad. Nieuwe initiatieven van ondernemers krijgen in het centrum geen kans omdat er geen ruimte meer voor is. Ons doel is om het voor recreanten en toeristen aantrekkelijke vaargebied uit te breiden. In eerste instantie binnen de ringweg, in tweede instantie ook daarbuiten. Dit kan door het oplossen van knelpunten in het vaarnetwerk en het aanleggen van steigers, door het faciliteren van aantrekkelijke vaarbestemmingen buiten het centrumgebied en door samenwerking met ondernemers, bijvoorbeeld met hotels buiten het centrum of vernieuwende aanbieders van rondvaarten die meer mogelijkheden zien dan alleen het bekende grachtenrondje. Hierdoor kan de druk op het water in het centrum worden verminderd en worden tegelijk de mogelijkheden om het toeristische product te verbreden aanzienlijk vergroot.

Water toegankelijk en beleefbaar maken

In vergelijking met andere watersteden heeft Amsterdam veel openbare kades en oevers. Dat kunnen bij uitstek plekken zijn waar stadsbewoners en stadsbezoekers kunnen flaneren en elkaar ontmoeten, met magnifiek uitzicht over het water. Kades en oevers kunnen plek bieden aan markten en terrassen, aan rijen bankjes onder bomen. Het kunnen boulevards zijn, promenades waar het stedelijke leven zich afspeelt. Nu zijn veel kades en oevers dat nog niet. Integendeel zelfs. Veel kades bieden nauwelijks zicht op het water, door geparkeerde auto's, door allerhande bouwsels en door woonboten. Delen van oevers zijn soms geannexeerd door woonbootbewoners die er tuintjes maken. Dat doorkruist het openbare karakter van die oevers.

Door op strategische plekken autoparkeerplaatsen op te heffen of enkele woonboten te verplaatsen kan het zicht op het water worden hersteld en kan openbare verblijfsruimte aan het water worden gemaakt. Watertrappen kunnen het water toegankelijk maken, steigers van formaat in het water kunnen dienen als waterpleinen en hebben daarnaast hun functie als op- en afstapplek voor passagiers van vaartuigen en overslag

van goederen. Voor de oevers van lange waterlijnen bieden masterplannen houvast voor de inrichting van de openbare ruimte en de invulling van de plinten van de bebouwing. Uiteraard denken wij hierbij aan de Amstel, maar ook bijvoorbeeld aan delen van de Kostverlorenvaart.

Door het water toegankelijker en beleefbaarder te maken wordt Amsterdam nog aantrekkelijker als woonstad, en daarmee als vestigingsplek voor bewoners en bedrijven.

Meer dynamiek in het gebruik van het water

Het gebruik van het stedelijke water is statisch, het is de afgelopen decennia nauwelijks veranderd. Daardoor worden de mogelijkheden onvoldoende benut en worden ondernemers onvoldoende geprikkeld om met innovaties te komen. Er liggen genoeg mogelijkheden om het water van Amsterdam diverser en intensiever te gebruiken. Ook in letterlijke zin is het gebruik van stedelijk water op veel plekken statisch: waardevolle locaties op het water worden gebruikt voor stilstaande functies, zoals het afmeren van plezierbootjes. Deze relatief laagwaardige functies staan een dynamisch gebruik van het water, dat voor meer levendigheid op het water zorgt, soms in de weg. Openbaar vervoer en goederenvervoer op het water zijn buiten het IJ in Amsterdam vrijwel afwezig. Enerzijds komt dat door de drukte op het water in het centrum, anderzijds doordat een netwerk van steigers ontbreekt. Steigers waar mensen kunnen in- en uitstappen en goederen kunnen worden in- en uitgeladen. Zo'n netwerk zou meer dynamiek in het gebruik van het water brengen. Nieuwe routes en nieuwe toepassingen worden mogelijk. Daarnaast voeg je openbare ruimte toe, want grotere steigers functioneren tegelijk als waterpleinen – zie de steiger bij de Hermitage.
Om dit mogelijk te maken zullen statische functies op het water hier en daar plaats moeten maken.

Toepassen van economische principes

Ruimte is schaars, zeker in de binnenstad. Dat geldt op het land, maar ook op het water. We kunnen de economische waarde van water beter benutten. Een groot deel van het wateroppervlak wordt nu nog gebruikt voor relatief laagwaardige functies, zoals het aanmeren van pleziervaartuigjes. Dat staat een hoogwaardig gebruik van het water, bijvoorbeeld voor personen- of goederenvervoer, soms in de weg. Dat kan anders. Als we erin slagen om het privébezit van sloepjes terug te dringen en daarvoor in de plaats collectieve voorzieningen aan te bieden, maken we ruimte voor andere vormen van gebruik.

De schaarse ruimte voor woningbouw leidt ook tot hoge grondprijzen in Amsterdam. Dit economische principe wordt wel op het land toegepast, maar niet op het water.

De prijs die woonbootbewoners voor hun ligplaats betalen is niet in verhouding met de prijs die bewoners op de wal betalen via erfpacht. Dat klopt niet en moet worden veranderd. Bewoners van de wal en van het water moeten dezelfde rechten en plichten hebben.










MON
www.canal.nl
020-623 98 86
OOK DEZE CANAL BUS VAART
OP SCHOON AARDGAS

Vijf belangrijke thema's

Als het gaat om het gebruik van het water dan zien wij vijf belangrijke thema's. Namelijk: het gebruik van water als openbare ruimte; wonen en werken op het water; pleziervaart en watersport; recreatie en toerisme; personen- en goederenvervoer.

In dit hoofdstuk werken we de hoofdlijnen uit het vorige hoofdstuk themagewijs uit tot beleidsvoornemens. Die worden in het tweede deel van deze visie weer vertaald naar concrete acties.

1.Openbare ruimte

De stedelijke economie draait steeds minder op daadwerkelijke productie en steeds meer op het uitwisselen van kennis. Dat zien we overal ter wereld. Succesvolle steden zijn steden die kleine en grote bedrijven op het gebied van de kenniseconomie (waaronder ook de financiële wereld valt) weten aan te trekken. Dat lukt alleen als de steden aantrekkelijke woongebieden zijn. De hoogopgeleide, internationaal geörienteerde jonge mensen die belangrijk zijn voor de kenniseconomie moeten zich graag in de stad willen vestigen. Bij de keuze voor de woonplaats speelt de openbare ruimte een steeds grotere rol. Juist in de kenniseconomie, waarin veel mensen en bedrijven footloose zijn en niet meer vanuit vaste plekken opereren, is de openbare ruimte van essentieel belang als ontmoetingsplek.

Meer dan vijftig procent van de openbare ruimte in de stad bestaat uit water. Water moet een beleefbaar onderdeel van de openbare ruimte zijn. Zeker ook voor mensen die geen bootje hebben. Verblijfsplekken langs en op het water en fiets- en wandelroutes langs het water verhogen de aantrekkelijkheid van de stad aanzienlijk. Zwemstranden zijn razend populair.

Op de huidige beleefbaarheid van het water is het nodige aan te merken. Toen aan het einde van de 19e eeuw het schip steeds meer plaats ging maken voor de auto en trein, groeiden het water en de wal uit elkaar. Met de aanleg van het Centraal Station keerde de stad zijn rug naar het IJ. Kades werden ingenomen door geparkeerde auto's of allerhande bouwseltjes, woonboten verschenen in de grachten.

De laatste decennia komt er verandering. Dit is het meest zichtbaar langs het IJ. In relatief korte tijd hebben de oevers van het IJ een metamorfose ondergaan, met aantrekkelijke woon- werkgebieden als het Oostelijk Havengebied, een aantal grote publieke gebouwen aan het water (Eye, Nemo, Muziekgebouw) en populaire horeca zoals

Wilhelminadok, Goudfazant en REM Eiland. Dit zijn positieve ontwikkelingen, maar het is niet genoeg. Overal in de stad kunnen we kansen grijpen om de relatie tussen water en oevers te herstellen. Vanwege het steeds toenemende belang van de openbare ruimte willen wij oevers zoveel mogelijk toegankelijk maken, vooral langs grote watergangen. De grootste uitdagingen daarbij zijn het IJ en de Amstel. Langs het IJ zien we weliswaar positieve ontwikkelingen, maar er moet nog veel gebeuren. De grootste kans ligt in de ontwikkeling van de hele noordelijke IJ-oever als doorgaande fietsroute. Aan de noordwestelijke zijde kan een fietsroute Amsterdam met Zaandam verbinden en zo een woon/werk route leggen met deze belangrijke buurgemeente. Aan de noordoostelijke zijde kan een route een meer recreatief karakter hebben en ervoor zorgen dat de zonzijde van het IJ bruikbaar wordt voor alle Amsterdammers.

De Amstel is een belangrijke uitvalsroute richting het buitengebied. Het is dus erg jammer dat de rivier zelf af en toe bijna onzichtbaar is. Vooral in de aansluiting tussen stad en land, tussen Berlagebrug en Rozenoordbrug, liggen kansen om de rivier beter zichtbaar te maken. Langs de hele rivier, van Stadhuis tot in het buitengebied liggen kansen voor een stedelijke boulevard langs het water. Die worden nu slechts gedeeltelijk benut. Privatisering van de oevers door woonbootbewoners is hier een belangrijke hindernis.

Routes langs de belangrijke watergangen kunnen worden ondersteund door verblijfsplekken op de oever (zoals die nu al te vinden zijn langs de Amstelkanalen), en in het water in de vorm van grote steigers (zoals bij de Hermitage).

Bij het maken van routes en verblijfsplekken ontkomen we er niet aan om privatisering van de oevers terug te dringen. Om het zicht op het water te herstellen kan het nodig zijn om geparkeerde auto's te weren, woonboten te verplaatsen, bepaalde stukken kade vrij te maken van aangemeerde plezierbootjes en obstakels op de wal (hekken, heggen, meterkastjes, postbussen) te verplaatsen.

Ook buiten de grote watergangen om is er een wereld aan openbare ruimte te winnen. Dit geldt in het bijzonder voor jachthavens en voor de grote plassen in de stad. Jachthavens zoals de Sixhaven en de jachthaven Nieuwe Meer zijn in principe openbare plekken, maar worden vrijwel niet als zodanig gebruikt. Ze liggen als geprivatiseerde, monofunctionele elementen in de stad, terwijl ze door hun ligging en door hun levendige gebruik potentieel uitermate geschikt zijn om het water te beleven. Een andere, op openbaarheid gerichte inrichting en menging met openbare functies (horeca, bedrijvigheid, winkels, hotel) kan jachthavens omvormen tot echte metropolitane plekken, waar het stadse leven zich afspeelt temidden van de nautische bedrijvigheid.

Een bijzonderheid van Amsterdam is de ring van grote plassen die de stad omgeeft: Noorder IJplas, Sloterplas, Nieuwe Meer, Gaasperplas. Door hun omvang, de vaak heel redelijke waterkwaliteit en de ligging nabij de stad zijn ze bij uitstek geschikt als recreatiegebied voor de stedelingen. Die potenties worden onvoldoende benut. De Noordoever van de Sloterplas ligt er desolaat bij. De Noordoever van de Nieuwe Meer is slecht bereikbaar en wordt slechts door een select gezelschap gebruikt. De Noorder Ijplas is zelfs nauwelijks bereikbaar, en de westelijke oever is door woonbootbewoners geprivatiseerd. Wie een rondje langs de Gaasperplas fietst, krijgt de plas zelf nauwelijks te zien. De zwemstrandjes zijn erg klein en lastig te vinden. Ondanks de prima aansluiting op het openbaar vervoer (eindhalte metro) vervult het Gaasperplaspark nauwelijks een grootstedelijke functie. Voor al deze plassen geldt dat er plannen moeten komen om de gewenste ontwikkelingen te stimuleren, indien opportuun in samenhang met aanpak van de wijken eromheen.



Verbeteren relatie land-water



Beleefbaarheid van water vergroten

2.Wonen en werken

Een goed principe is dat functies op het water ook echt gebonden moeten zijn aan het water. We gaan ruimteproblemen op de wal niet afwentelen op het water. Dus geen fietsenstallingen of opslag van bouwmaterialen, tenzij het een tijdelijke oplossing is voor ruimtegebrek op de vaste wal. Bij wonen en werken is dit principe vaak discutabel. Want de beleving van wonen op het water is heel anders dan die van wonen op het land. En wat te denken van een hotel of horeca op het water? Waterwoningen of een drijvend hotel voegen weinig tot niets toe aan het water, maar het water voegt nadrukkelijk wel iets toe aan de woningen en het hotel. Horeca op of aan het water kan een bestemming worden voor pleziervaarders of rondvaartboten, en op die manier zorgen voor uitbreiding van het routenetwerk.

Binnenstedelijke ruimte voor woningbouw in Amsterdam is schaars, woningen in de stad zijn gewild en naar het centrum toe steeds gewilder. Vanuit dit oogpunt is het gebruik van water als woonruimte met woonboten of waterwoningen toe te juichen. Bovendien dragen woonboten en woningen op het water bij aan de differentiatie van het woningaanbod en aan de veelzijdigheid van woonvormen in de stad. Het maakt Amsterdam een aantrekkelijke woonstad en ook voor toeristen zijn woonboten een veel gefotografeerde attractie. Momenteel zijn er ongeveer 2500 woonboten in de stad, waarvan 2000 binnen de ring A 10 en ten zuiden van het IJ. Drijvende waterwoningen zijn er alleen op Steigereiland. Waterwonen zal altijd maar een klein deel van het woningaanbod van Amsterdam uitmaken. Er treden namelijk al snel conflicten op met andere belangen. Woonboten kunnen een belemmering voor de scheepvaart vormen door versmalling van de vaarweg of door het blokkeren van de toegang tot de oevers of het water. Ze kunnen het zicht op het water en de aanleg van steigers belemmeren en het watervoerend vermogen van watergangen beperken. Bij woonboten verdwijnt soms het openbare karakter van de oevers door tuintjes of bouwsels van de bewoners. Wat woonboten betreft zit Amsterdam hierdoor aan zijn maximum, uitbreiding van het aantal is niet gewenst. Waterwoningen zijn erg in trek, gelet op het succes van Steigereiland en voorbeelden in binnen- en buitenland. Waterwoningen voegen een gewild en zeldzaam element toe aan de stad: het topwoonmilieu, het gouden randje. In de huidige situatie, waarbij veel woningbouwprojecten voorlopig zijn stopgezet, is het echter niet aan de orde om naar nieuwe projecten voor waterwoningen te zoeken. Dat is in feite concurrentie voor de projecten op het land. Op de langere termijn (na 2020) zien wij wel mogelijkheden voor waterwoningen in minder druk gebruikt water, liefst in combinatie met de dan waarschijnlijk noodzakelijke uitbreiding van waterberging in diepere polders.

Waterpercelen voor waterwoningen worden in erfpacht uitgegeven, waarbij de grondprijsbepaling op dezelfde manier gebeurt als bij zelfbouwwoningen. Woon-

bootbewoners betalen in vergelijking met bewoners van huizen op de vaste wal, die erfpacht betalen, weinig voor hun ligplaats. Dat is niet rechtvaardig. Gelijke behandeling van wal- en waterbewoners ligt voor de hand.

Bij werken op het water hebben we het vooral over de haven, het IJ en enkele doorgaande routes voor de binnenvaart. De koers van de haven is vastgelegd in de Havenvisie 2020. Het IJ is essentieel als route voor de binnenvaart, een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. Ook de Kostverlorenvaart en het Amsterdam-Rijnkanaal zijn belangrijk voor de binnenvaart. Deze of alternatieve routes moeten blijven functioneren in het belang van de binnenvaart.

Werven of andere watergebonden bedrijvigheid vinden we nauwelijks meer in de stad. Met de toenemende pleziervaart komt er echter steeds meer vraag naar juist deze voorzieningen. Gezien het economische belang van de pleziervaart moeten we zoeken naar plekken waar we aan deze vraag tegemoet kunnen komen. Voor niet-watergebonden bedrijvigheid moeten we niet op het water naar ruimte gaan zoeken. Op het water is de ruimte beperkt, terwijl op het land bedrijventerreinen met steeds meer leegstand hebben te kampen. Daar is ruimte genoeg voor niet-watergebonden bedrijvigheid. Ook voor andere niet-watergebonden functies, zoals fietsenstallingen of opslag van bouwmaterialen moeten we oplossingen zoeken op de vaste wal. Hotels of horeca kunnen we op het water beperkt en alleen op bepaalde locaties toestaan. Net als in het geval van woonboten dragen deze functies op het water bij aan de diversiteit en daarmee aantrekkelijkheid van Amsterdam. In dit geval voor recreatie en toerisme.



Behoud en versterken diversiteit woonmilieus



Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid

3.Pleziervaart en watersport

Pleziervaart hoort bij Amsterdam en verhoogt de attractieve waarde van de stad. De pleziervaarders benutten bij uitstek het water als openbare ruimte. De mogelijkheid om een eigen bootje te hebben is voor veel mensen uiterst aantrekkelijk. Twintig procent van de binnenstadbewoners heeft een eigen bootje. Amsterdam kan nog aantrekkelijker worden voor de pleziervaart door de ruimtelijke mogelijkheden er voor te vergroten. Door het oplossen van knelpunten in het waterroutenetwerk, door het toevoegen van bestemmingen aan het water en door afmeren buiten het centrum goedkoper te maken (overeenkomend met de grondwaarde) kan ook het gebied buiten de grachtengordel uitermate aantrekkelijk worden voor de pleziervaart. Dat heeft als bijkomend voordeel dat ook andere stadsdelen dan het centrum kunnen profiteren van de voordelen (inkomsten, levendigheid) van pleziervaart. Tegelijk wordt het centrum ontlast, want daar wordt het soms wel heel erg druk. Voor die spreiding van de pleziervaart liggen de mogelijkheden niet alleen binnen de ring, maar ook daarbuiten. Denk aan het uitgebreide vaartennetwerk in Nieuw West, dat nauwelijks door pleziervaarders wordt gebruikt.

Pleziervaart gaat niet alleen met plezier gepaard. In Amsterdam liggen tenminste 12.000 plezierbootjes afgemeerd. Tezamen beslaan ze zeventig kilometer kade. Dat kadebeslag is niet overal gewenst. Om de relatie tussen oever en water te herstellen of ander gebruik mogelijk te maken kan het nodig zijn om stukken kade vrij te maken van plezierbootjes. Een alternatief kan zijn om de afmeermogelijkheden buiten het centrum te vergroten en om buurtbewoners de mogelijkheid te bieden om hun bootjes in een door henzelf beheerd jachthaventje onder te brengen. Stadsdeel Zuid voert hier een interessant experiment voor uit bij de Reinier Vinkeleskade. Overigens: elk jaar worden ongeveer 700 wrakken verwijderd door de dienst binnenwaterbeheer. De meeste klachten van binnenstadbewoners over overlast op het water gaan over pleziervaart.

De drukte op het Amsterdamse binnenwater door de pleziervaart is in de periode 2004-2012 gelijk gebleven. De hoeveelheid klachten over die pleziervaart is echter verdrievoudigd! Dat zegt ook iets over de tolerantie van de bewoners. De klachten betreffen vrijwel uitsluitend geluidsoverlast. Als we die inperken hebben we het voornaamste probleem ondervangen.
Het IJ heeft een geheel eigen problematiek. Hier heeft de beroepsvaart voorrang en moet de veiligheid voorop staan. Dat kan worden bevorderd door vaste oversteekplaatsen voor de pleziervaart en gescheiden vaarroutes voor de beroepsvaart enerzijds en andere watergebruikers anderszijds.

Watersport heeft een heel ander karakter dan pleziervaart. Watersport betreft

grotere gemotoriseerde boten en zeilboten waarmee langere tochten te maken zijn, en activiteiten als roeien en kanovaren. Amsterdam ligt met het IJ op een kruispunt van belangrijke watersportroutes. Daarnaast ligt het IJmeer vlakbij, een belangrijke trekpleister voor de watersport. Het is dus geen wonder dat de Amsterdamse jachthavens soms overvol zijn. De wachtlijsten voor vaste plekken zijn lang. Het aantal passantenplekken is onvoldoende. We willen de watersport meer ruimte geven door de ontwikkeling van nieuwe jachthavens met een goede verbinding per openbaar vervoer met het centrum. Bijvoorbeeld bij de Houthavens of de noordelijke IJ oevers. Die jachthavens moeten dan wel echte stedelijke plekken zijn, geen afgeschermde parkeerhavens voor boten. Ook de watersporters zelf vragen om meer openbare voorzieningen in de jachthavens, om horeca en luxe voorzieningen zoals wellness. Jachthavens moeten bruisende, metropolitane plekken zijn die voor alle stedelingen de moeite zijn om te bezoeken. Dit geldt ook voor de bestaande jachthavens, zoals Sixhaven, Aeolus en de Nieuwe Meer. Daar moeten we gaan herinrichten en herprogrammeren om stedelijkheid te bereiken.

Amsterdam vindt sport belangrijk. We hebben zelfs Olympische ambities. Amsterdam wil gaan voor de organisatie van de Olympische spelen in 2028. Daarbij hoort meer aandacht voor de professionalisering van de watersport. Daar hoort ook het faciliteren van het roeien op de Bosbaan en op de Amstel bij. IJburg 2 zou op termijn een belangrijk centrum voor de kleine watersport kunnen worden.



Goed functionerend vaarnetwerk



Faciliteren van watersport



Faciliteren en reguleren van de pleziervaart

4.Recreatie en toerisme

De rondvaart en de cruisevaart maken de economische waarde van het water voor iedereen zichtbaar en zijn van grote waarde voor de stad. De rondvaartbranche vervoert elk jaar 3 miljoen passagiers door het centrum van Amsterdam. Een rondvaart is voor bijna elke toerist een must. De cruisevaart, bestaande uit zeecruise en riviercruise, is een sterk groeiende sector met veel productinnovatie. Nu gaat het om ruim 50.000 passagiers per jaar, de DCC verwacht een snelle groei tot 100.000 passagiers per jaar. Zowel de passagiers van de zeecruise als de riviercruise maken gebruik van de stad voor hun inkopen en horeca-bestedingen. Als een grote cruiser aanlegt bij de passenger-terminal dan gaan de verkopers van de Bijenkorf een goede dag tegemoet.

Eerst de rondvaart. Voor Amsterdam zijn 165 exploitatievergunningen voor boten afgegeven. Dit betreft 67 traditionele rondvaartboten, 27 lijndiensten, 5 watertaxi's, 64 vaartuigen voor bemande verhuur, 1 salonboot en 1 veerdienst. Vrijwel alle exploitanten maken gebruik van het centrum. Daar wordt het water nu zo druk gebruikt dat er een stop zit op het afgeven van exploitatievergunningen. Daardoor en door de onbepaalde looptijd van de afgegeven vergunningen zit de markt vrijwel op slot. Er is weinig ruimte voor innovatie en weinig stimulans voor het duurzaam maken van de vloot. Tegelijk is er een grote vraag naar nieuwe vergunningen (150 aanvragen in een jaar), waar we dus vrijwel niet op in kunnen gaan. Een probleem waar de rondvaartexploitanten daarnaast mee te maken hebben is de overstap van groepstoeristen van bussen op boten. Daarvoor is plek nodig in of nabij het centrum. Overstappen op het Damrak geeft overlast en de plek bij de passengers-terminal is te klein. Het staat buiten kijf dat de rondvaartbranche van groot belang is voor de stad. Voor de problemen waar deze sector mee te maken heeft moeten we met oplossingen komen. Transferpunten van bus naar boot, niet te ver van het centrum, moeten er snel komen. Op termijn is de Oosterdokshaven/marineterrein geschikt om een permanente overstapplek te maken. Daarnaast streven wij naar innovatie van de sector. Wij zullen exploitanten die buiten het centrum mogelijkheden zien, ondersteunen. Samenwerking met exploitanten van hotels, horeca of grote publieksvoorzieningen buiten het centrum kan tot goede resultaten leiden. Het is mogelijk dat we voor tochten buiten het centrum nieuwe aanlegplaatsen moeten aanleggen. Wel is duidelijk dat het centrum altijd de voornaamste werkplek van de rondvaarders zal blijven. Verder gaan we in gesprek met de rondvaartexploitanten over het geleidelijk duurzaam maken van de vloot. Dat zou in 2025 gebeurd moeten zijn.

Dan de cruise. Bij de zeecruise kennen we twee vormen: de cruisecall, waarbij de boten een nacht bij de PTA liggen en de passagiers in de stad geld gaan uitgeven, en de turnaround. Hierbij gebruiken cruise-passagiers die arriveren via Schiphol of het

Centraal Station Amsterdam als plek om in- of uit te schepen voor hun cruise. Voor de turnaround is op de termijn van 2040 een nieuwe terminal nodig. Het zoekgebied voor deze terminal beperkt zich niet tot de gemeentegrenzen, maar strekt zich uit over het hele Noordzeekanaalgebied. Om de zeecruise te kunnen blijven accommoderen is ook de tweede zeesluis bij Velzen nodig.

De riviercruise heeft in Europa in de jaren 2005-2010 een groei van 74 % doorgemaakt. De groei zit vooral in kleinere cruiseschepen die worden gebruikt voor gecombineerde fiets/vaarvakanties. Voor deze cruiseschepen zijn in de metropoolregio momenteel te weinig steigers om aan te kunnen meren. Ze liggen in Amsterdam vooral langs de zuidoostelijke IJ-oevers. Langs een groot deel van de zuidelijke IJ-oevers wordt nu walstroom aangelegd, wat niet alleen voor de cruiseschepen maar ook voor de binnenvaart gunstig is. En daarnaast duurzaam. Langs de zuidelijke IJ-oever zijn nauwelijks groeimogelijkheden voor aanlegplaatsen. Hier moeten we er juist voor zorgen dat het zicht op het IJ niet wordt verduisterd door een aaneengesloten lint van afgemeerde cruiseschepen. Groeimogelijkheden in Amsterdam zijn er vooral aan de noordelijke IJ-oever. Als we die gaan benutten moet ook daar walstroom worden aangelegd. Oplossingen voor de steigervraag van de riviercruise moeten we ook buiten de gemeentegrenzen zoeken, in overleg met de partners uit de metropoolregio.



Ruimte voor divers rondvaartprodukt



Faciliteren groei cruisemarkt



Recreatieve mogelijkheden uitbreiden

5. Vervoer

Het vervoer van personen en vooral goederen is eeuwenlang de belangrijkste functie van het Amsterdamse water geweest. Dat is niet meer zo. Het openbaar vervoer van personen is beperkt tot het IJ en het goederenvervoer over water buiten het IJ, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Kostverlorenvaart is minimaal.

Op het IJ zijn de ponten die de zuidelijke en noordelijke IJ-oevers met elkaar verbinden vaak overvol. Op de noordelijke IJ-oever zijn nieuwe woongebieden gekomen (Overhoeks) en publiekstrekkers als de NDSM en the Eye toegevoegd. Dat leidt in de spits en bij evenementen tot chaotische toestanden en veel irritatie bij en op de ponten. Aangezien de ontwikkelingen op de noordelijke IJ-oever de komende tientallen jaren stevig door zullen gaan is snelle actie nodig om hierin verbetering te brengen. De frequentie van de ponten moet omhoog, met name van de ponten van centraal station naar Buiksloterweg. Ook 's nachts moet de frequentie van deze ponten omhoog. Het enige alternatief voor frequentie-verhoging is een fietsersbrug naar Noord. Er moeten evenementensteigers komen voor topdrukte richting NDSM. Ideaal zou zijn om een zigzaglijn toe te voegen: een pontverbinding over het IJ die alle belangrijke bestemmingen met elkaar verbindt. (Zeeburgereiland, Azartplein, Hamerstraatterrein, kop Java enzovoort).

Het IJ zou ook de startplaats kunnen worden voor een snelle vaarverbinding met Almere. Dit kan alleen als de oranjesluizen snel passeerbaar zijn. Er zijn studies gedaan naar amfibie-vaartuigen die de sluizen snel over land kunnen passeren. Ook heeft bureau west 8 eens bij een prijsvraag het idee geopperd om de oranjesluizen te verplaatsen tot bij Marken/Almere Pampus. Hiermee zou de hoeveelheid binnenstedelijk water enorm worden vergroot, en daarmee ook de mogelijkheden voor openbaar vervoer, pleziervaart en rondvaartbranche. Verplaatsen van de sluizen is een uiteraard een dure ingreep, maar maakt een vaste OV-verbinding met Almere over een brug of door een tunnel overbodig.

Buiten het IJ worden de mogelijkheden voor exploitabel openbaar vervoer geremd door de lage maximumsnelheid en de concurrentie van de fiets. In de binnenstad is zelfs lopen sneller dan openbaar vervoer. Toch kan een opstapper over de grachten interessant zijn. Wij zullen serieus in gesprek gaan met exploitanten die hiervoor met voorstellen komen.

Goederenvervoer over het stedelijke water, ooit zo belangrijk, vinden we Amsterdam vrijwel alleen nog op het IJ. In de stad heeft het wegvervoer die taak overgenomen.

Maar het wegverkeer loopt tegen zijn grenzen aan. We krijgen te maken met steeds

strengere regelgeving voor vrachtverkeer en met steeds hogere milieu-en geluidseisen voor woonmilieus. Verder passen grote vrachtwagens steeds minder in het straatbeeld, waar door het toenemende belang van de openbare ruimte als ontmoetingsplek het verblijfsklimaat steeds belangrijker wordt.

Dit kan er toe leiden dat goederenvervoer over water een steeds beter alternatief wordt voor wegverkeer. Dit geldt dan vooral voor bestemmingen die direct aan het water liggen, zoals het foodcenter. En het geldt vooral voor volumineuze goederen: afval, bouwtransport (veel bouwplaatsen grenzen aan water).

Als goederenvervoer over water concurrerend wordt en er komen exploitanten die het aandurven, dan moeten wij operationele knelpunten opruimen. Dit betreft vooral het gebrek aan ligplaatsen en kades met ruimte voor aanmeren en overslag, dus met ruimte aan land- en waterzijde. Die plekken moeten komen bij de herkomstgebieden (veelal bedrijventerreinen) en bij de bestemmingsgebieden, ook als die in het centrum zijn.



Meer personenvervoer over water



Meer goederenvervoer over water





2040: metropolitane plekken

Op de lange termijn denken we over forsere ingrepen, waarbij met gerichte investeringen stukken stad zodanig worden aangepakt dat ze een veel belangrijker plek in gaan nemen. Stukken stad die de potentie hebben om zich te ontwikkelen tot metropolitane plekken, waar het stedelijke leven zich in al zijn aspecten afspeelt. In de structuurvisie Amsterdam 2040 wordt de discussie over die metropolitane plekken geopend. Wat het water betreft denken wij aan de volgende locaties.

Sixhaven

Nu passantenjachthaven. Gezien de centrale ligging aan de IJ-oevers en de goede verbinding met het centraal station bij uitstek een plek waar de jachthavenfunctie gecombineerd kan worden met openbare functies als horeca, hotels, cultuur, zodat een levendige plek ontstaat met stedelijke aantrekkingskracht.

Oosterdokshaven

Een immense binnenstedelijke waterruimte, deels omgeven door publiekstrekkers, nu onoverzichtelijk, rommelig en weinig openbaar. Met het gereedkomen van het Oosterdokseiland, het mogelijk verwerven van het Marineterrein en het afwaarderen van de Prins Hendrikkade als verkeersader ontstaan langgerekte openbare ruimtes die het water omsluiten en vragen om hoogstedelijke invulling. Voor dit gebied moet een totaalplan komen. Dat kan ook ruimte bieden aan de zo gewenste transferplek waar touringcar-passagiers op rondvaartboten kunnen overstappen.

Noordelijke IJ-oever

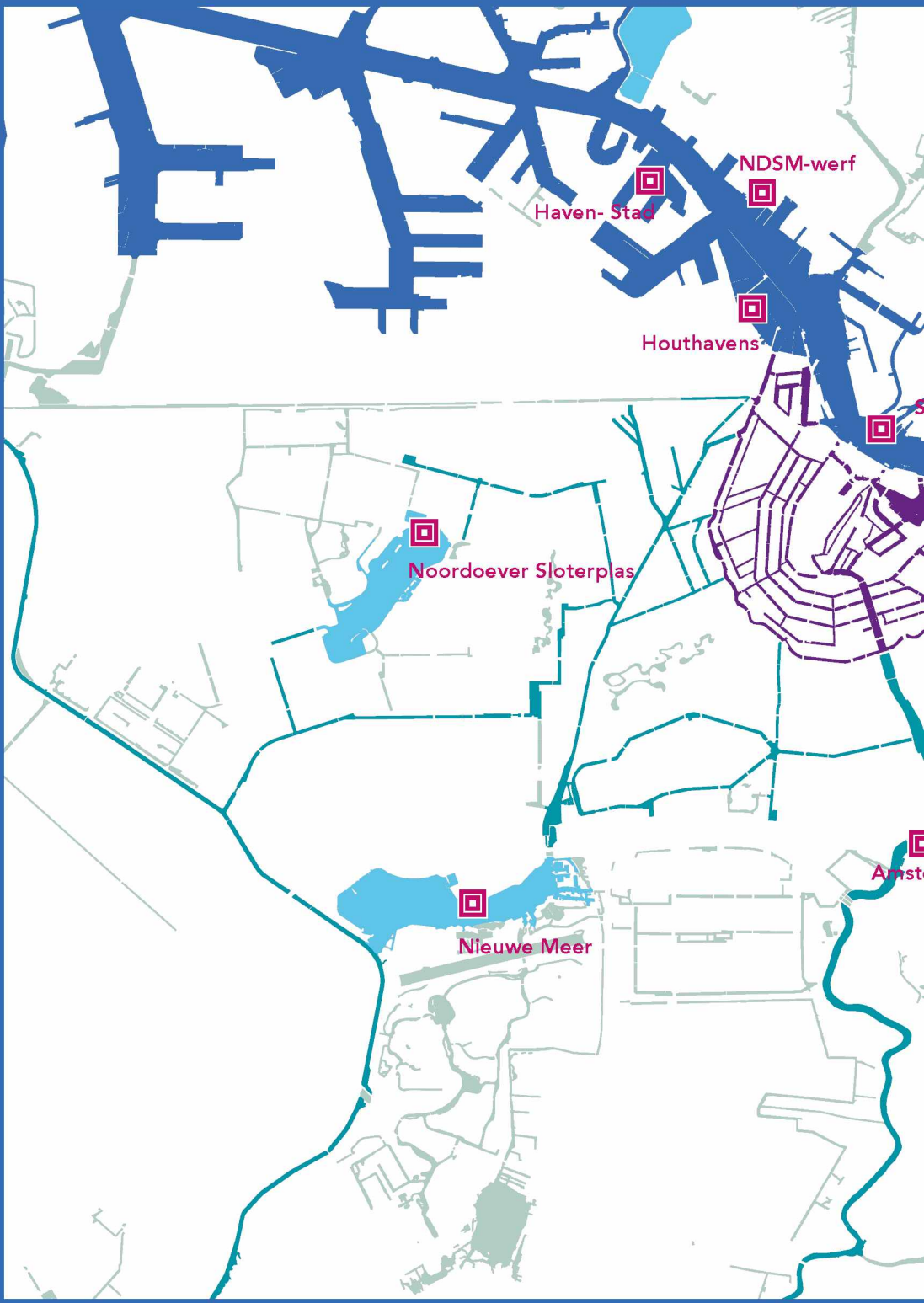
De publiekstrekkers Eye en NDSM en de woonwijk Overhoeks laten zien hoe belangrijk de noordelijke oever kan worden voor de stad. We praten hier over kilometers kade die op de lange termijn niet alleen tot woongebied kunnen worden ontwikkeld, maar waar tal van openbare functies een goed zichtbare plek kunnen krijgen en waar een fietsroute naar Zaandam kan komen.

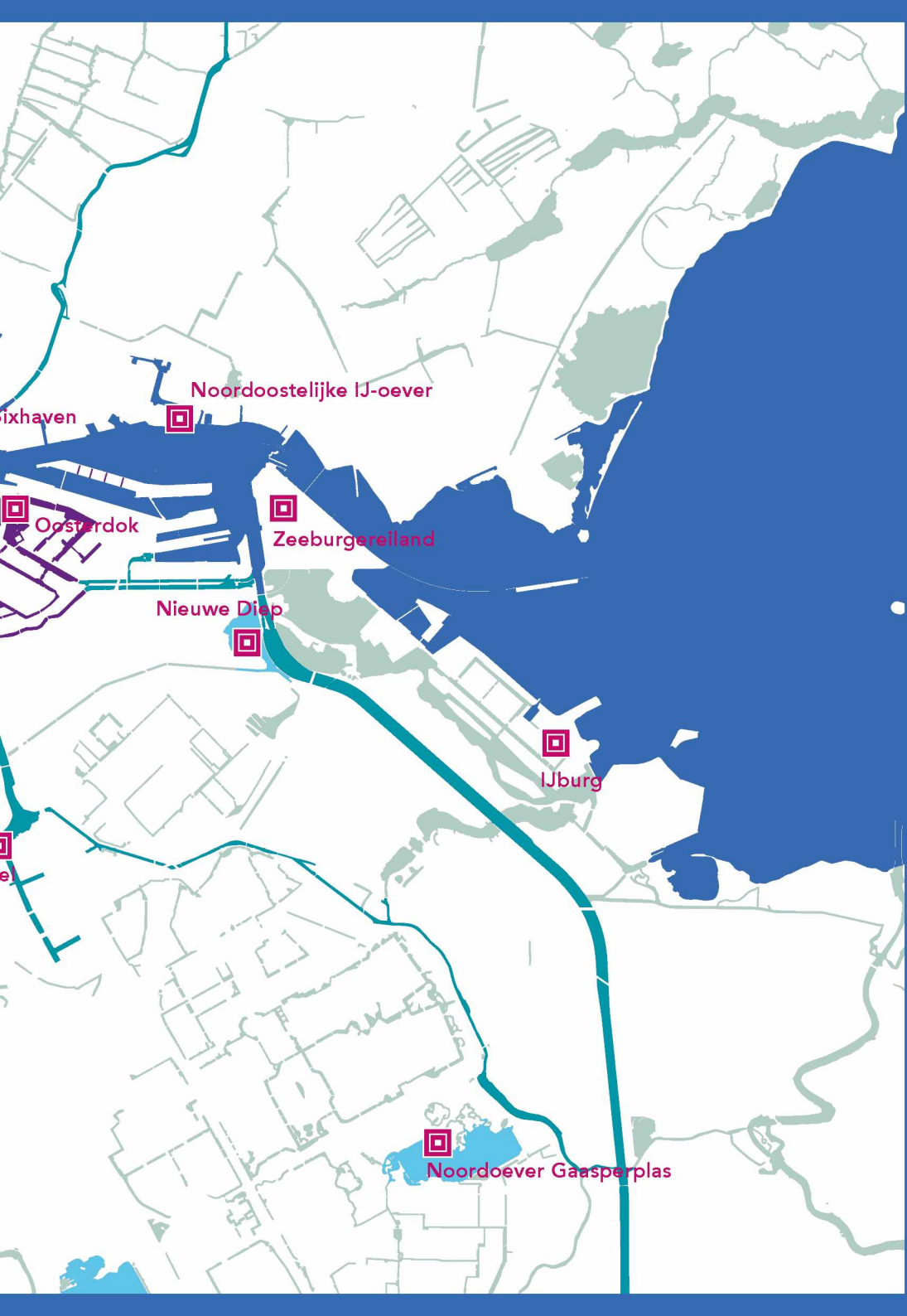
De grote plassen: Sloterplas, Gaasperplas, Noorder IJplas en Nieuwe Meer

Amsterdam heeft een ring van grote plassen binnen het stedelijke gebied liggen die stuk voor stuk potenties hebben om metropolitane publiekstrekkers te worden, potenties die nu nog nauwelijks worden benut. De Noordoever van de Sloterplas ligt nog geen kwartier fietsen van de binnenstad, maar heeft bepaald niet de allure van een stadsboulevard. Het Gaasperplaspark bij de Gaasperplas is met de eindhalte van de metro fantastisch goed ontsloten, maar vanuit dit park is de plas nauwelijks zichtbaar. De Noorder IJplas is nog een aantal jaren gronddepot, en moet daarna ontwikkeld worden tot natuur- en recreatiegebied. De Nieuwe Meer aan het Amsterdamse Bos biedt fantastische vergezichten, maar de noordelijke oever is recreatief gezien minimaal ontwikkeld en het jachthavengebied vlakbij de Zuidas is nauwelijks openbaar te noemen. Voor al deze plassen moeten masterplannen komen voor ontwikkeling in samenhang met de omgeving eromheen.

In deel 1 staat onze visie op het gebruik van het water beschreven. Om deze visie verder handen en voeten te geven volgt in dit deel een toolkit. Een opsomming van mogelijke acties waarvan wij denken dat die kunnen bijdragen aan het realiseren van de ambities uit deel 1. De acties die hier staan beschreven hebben een ruimtelijke impact en zijn vaak alleen van toepassing in bepaalde delen van de stad. Om de druk op het centrum te spreiden zullen een aantal acties, gericht op intensivering van het gebruik van het water, juist van toepassing zijn in gebieden buiten het centrum. Op de kaart hierna staat de waterstructuur van Amsterdam, met een onderverdeling in 5 watersoorten. De indeling is gebaseerd op het gebruik van het water en de wal. In gebieden die tot dezelfde categorie behoren, spelen vergelijkbare dilemma's of liggen dezelfde kansen.

Deel 2
Van ambitie naar acties


NDSM-werf
Haven- Stad
Houthavens
Noordoever Sloterplas
Nieuwe Meer


Noordoostelijke IJ-oever
ixhaven
Oosterdok
Zeeburgereiland
Nieuwe Diep
IJburg
Noordoever Gaasperplas



Het IJ

Het IJ en de bijbehorende oevers hebben een enorme dynamiek laten zien en zijn nog lang niet uit ontwikkeld. Nieuwe woon- en werkgebieden brengen nieuwe vormen van watergebruik met zich mee, zoals pleziervaart, watersport en nieuwe veerverbindingen. De groei in de cruisesector zal op en aan het IJ voor meer drukte gaan zorgen. Dit kan op gespannen voet staan met de primaire functie van het IJ als hoofdvaarroute voor de beroepsvaart. Veiligheid op het IJ is een belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen op- en aan het IJ.

De Grachten

Het toeristisch kerngebied. Met alle voor- en nadelen die daarbij horen. Een bruisende binnenstad met op een zonnige dag vele duizenden sloepjes in de grachten, rondvaartboten die elk jaar 3 miljoen bezoekers een prachtige blik op onze stad bieden, een groeiend aantal evenementen op en aan het water. Op sommige dagen is het echt té druk op het water in het centrum. Daarom ligt de nadruk op het spreiden van de druk over de hele stad.

De Vaarten

De belangrijkste vaarwegen buiten het centrum en het IJ. Deze grachten en vaarten vormen de link tussen het IJ, het centrum en de gebieden daarbuiten. Deze verbindende functie maakt de vaarten erg belangrijk voor de doorgaande pleziervaart en de beroepsvaart. Het gebruik voor toeristische en recreatieve doeleinden is nu zeer beperkt. In en aan de vaarten liggen nog genoeg mogelijkheden om een deel van de druk op de binnenstad op te vangen.

De Plassen

Op fietsafstand van het centrum liggen een aantal prachtige plassen met een belangrijke recreatieve functie voor omwonenden. De Sloterplas, Nieuwe Meer en Gaasperplas zijn redelijk bekend, de NoorderIJ Plas, Ouderkerkerplas en Nieuwe Diep al veel minder. De meeste van deze plassen zijn over water niet te bereiken en ook over land valt het niet altijd mee om er te komen. Voor al deze plassen en hun omringende parken geldt dat hun recreatieve betekenis voor de hele stad versterkt moet worden.

Landschappelijk water

Tot deze laatste categorie behoort het overig water: een breed palet van riviertjes, singels, kanaaltjes en sloten in stedelijk en landelijk gebied. In stedelijk gebied heeft het water met name een stedenbouwkundige functie en draagt het bij aan de identiteit van het gebied. Het water in het metropolitane landschap wordt over het algemeen extensief gebruikt. Om te kanoën, te vissen en te zwemmen. Vaak heeft het ook een belangrijke functie voor planten en dieren.

Toolkit

In onderstaande toolkit worden bijna 40 acties beschreven die allemaal in meer of mindere mate bijdragen aan de 12 ambities die in deel 1 zijn beschreven. De meeste acties dragen bij aan het realiseren van meerdere ambities. Het komt eigenlijk zelden voor dat een actie helemaal op zichzelf staat. Een aantal acties is ook afhankelijk van andere acties. Het verminderen van het aantal pleziervaartuigen in privé bezit kan niet zonder het bieden van alternatieven, zoals meer mogelijkheden om te huren. In tabel … zijn alle ambities en acties bij elkaar gezet. In de tabel is aangegeven aan welke ambities elke actie bijdraagt en in welke gebieden de actie merkbaar zal zijn.

Openbare ruimte

Verbeteren relatie land-water

Water moet in alle delen van de stad zo veel mogelijk openbaar en toegankelijk gemaakt worden en blijven. Dat geldt voor woongebieden, werkgebieden, maar ook voor bijvoorbeeld jachthavens. We gaan strenger toezien op onrechtmatig gebruik van de kade bij woonboten. En op het water geldt dat voor illegaal aangelegde terrassen of op verkeerde plekken aangemeerde vaartuigen. Handhaving is daarin cruciaal. Steigers zijn openbare plekken waar iedereen vanaf het water of de wal goed bij kan en gebruik van kan maken: voor de rondvaart, pleziervaart, goederen- en personenvervoer, maar ook als plek om even te zitten. Bebouwing of bebording van de rondvaart, waardoor het zicht op het water wordt belemmerd, wordt tot een minimum beperkt. Dit speelt met name rond het Stationseiland, het Damrak en Rokin. In het kader van een autoluwe binnenstad zou ik ervoor willen pleiten om op een aantal unieke plekken in de binnenstad de gracht weer autovrij te maken en het zicht op het water en de historische bruggen te herstellen. Hetzelfde geldt voor het water. Op een aantal plekken in de stad zou ik vanaf het plein of de straat vrij zicht op het water willen. Soms is daar een aanmeerverbod voor de pleziervaart voor nodig of zal op vrijwillige basis een woonboot verplaatst moeten worden.

Beleefbaarheid van water vergroten

Als we water en wal op meer plekken in de stad openbaar en toegankelijk maken ontstaan er mogelijkheden om het water echt te beleven, er dichtbij te komen, er pootje te baden of te zwemmen. Dan moeten er fiets- en wandelpaden worden aangelegd naar het water toe. Naar de grote Plassen bijvoorbeeld, maar ook in Noord naar het IJ. Maar uiteraard ook langs het water. Vooral de zonnige Noordelijke IJ oevers zijn erg aantrekkelijk voor een wandel- en fietsboulevard in beide richtingen. De Kostverlorenvaart leent zich voor een aantrekkelijke en directe fietsroute van het centrum naar het Amsterdamse Bos. En de Plassen



Beleefbaarheid van het water vergroten

Toegang tot het water verbeteren door aanleg steigers, watertrappen en aflopende oevers

Het aanleggen van meer steigers, het liefst dicht op het water, is typisch zo'n actie die helpt bij het bereiken van verschillende ambities. Met een paar zitplekken dragen steigers in de eerste plaats bij aan het vergroten van de beleefbaarheid van water. Maar daarnaast zijn eenvoudige steigers als op- en afstapplek te gebruiken door rondvaart of personenvervoer en als laad- en losplek voor goederenvervoer over water. En in woongebieden dragen ze bij aan de kwaliteit van het woonmilieu. Om het aanleggen van een netwerk van steigers in de binnenstad mogelijk te maken is het soms nodig om ruimte te creëren. Vooral in de binnenstad zal het gebruik van het water voor plezier-vaartuigen of woonboten in een aantal gevallen plaats moeten maken voor nieuwe steigers.
Een interessante optie is om weer watertrappen in de stad aan te leggen. Daar waren er vroeger heel veel van, maar daar is maar één originele van overgebleven. In Leiden zie je ze wel veel. Ze worden gebruikt als op- en afstapplek van allerlei vormen van rondvaart. Maar vooral ook om op te zitten, op een hete dag met de voeten in het water. Langs de noordkant van het Oosterdok zou een brede steiger over de hele lengte een fantastische plek bieden om te wandelen of te zitten. In de zon, en met mooi uitzicht over het water met historische schepen en daarachter de binnenstad.

Relatie met

Om echt te kunnen zwemmen zal het water moeten voldoen aan de kwaliteitseisen die daarvoor gelden.

Een ander aspect van beleefbaarheid is schoon water. Er liggen twee opgaven: in de eerste plaats moeten we zorgen dat er minder afval in het water terechtkomt. En in de tweede plaats moeten alle rondvaartboten en pleziervaartuigen vrij zijn van uitstoot van schadelijke stoffen. Door Waternet is hiervoor onder ander het programma Vlot en Plezierig varen opgezet.



Wonen en werken



Behoud en versterken diversiteit woonmilieus

Voor nieuwe, innovatieve vormen van wonen op het water willen we op de lange termijn ruimte maken. Onze ervaringen met de totstandkoming van de Waterbuurt op IJburg zijn wat dat betreft positief. Er zijn op termijn andere locaties in de stad, zoals Havenstad of plekken in Noord, waar zowel de projectmatige kant als het drijvend wonen in particulier opdrachtgeverschap een plaats kan vinden. Bij voorkeur op nieuw gerealiseerd water. Dan slaan we twee vliegen in één klap: we creëren nieuwe gebieden voor waterberging en voegen een kwaliteit toe aan ons woningbestand.

Ook woonboten leveren een belangrijke bijdrage aan de veelzijdigheid van het woningaanbod in Amsterdam. We streven ernaar om het wonen op het water dezelfde status te geven als het wonen op de wal, met bijbehorende rechten en plichten. Waterpercelen voor waterwoningen worden in erfpacht uitgegeven, waarbij de grondprijsbepaling op dezelfde manier gebeurt als bij zelfbouwwoningen. Ook voor woonboten willen we naar een systeem, waarbij de bewoners erfpacht betalen vergelijkbaar met bewoners van huizen op de vaste wal. Ook gaan we op zoek naar een aantal alternatieve locaties voor woonboten. In de visie heb ik beschreven dat ik het aantal huidige woonboten zou willen

bevriezen. Op een aantal plekken in de stad waar onveilige situaties op het water zijn ontstaan, waar de kwaliteit van de openbare ruimte een enorme impuls kan krijgen of waar kansen liggen voor dynamisch gebruik van het water (voor goederen- of personenvervoer) willen we met bewoners van woonboten in onderhandeling over verplaatsing naar een alternatieve locatie.



Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid

Met de verwachte groei van de binnenvaart zal ook de behoefte aan wachtplaatsen toenemen. Naast Westpoort moeten er op termijn ook andere locaties in het IJ geschikt gemaakt worden voor deze functie. Van de kleinschalige watergebonden bedrijvigheid staat vooral de kleine scheepswerf of het scheepsreparatiebedrijf onder druk. Deze bedrijven vervullen echter een belangrijke functie voor de pleziervaart en de watersport en moeten een plek behouden in de stad, ook in de nabijheid van het centrum. Bedrijventerreinen aan het water moeten ook daadwerkelijk gebonden zijn aan het water. Naast die Zij kunnen een functie vervullen in het (gestapeld) parkeren van privé plezierbootjes, zodat er langs de kades ruimte vrijkomt voor ander gebruik.

Daarnaast zou ik willen voorstellen om hotels of short stay voorzieningen op het water beperkt en tijdelijk toe te staan op extensief gebruikte locaties. Net als bij woonboten moet het aantal beperkt blijven, omdat anders echt-watergerelateerde functies worden verdrongen. Op plekken buiten het centrum, waar de druk op het water niet groot is, kan een publiekstrekker, zoals een horecavoorziening, een drijvend zwembad of een hotel op het water een welkome impuls zijn aan het gebied. Denk bijvoorbeeld aan het drijvende restaurant 'Fossa' in Bos en Lommer.



Behoud en versterken diversiteit woonmilieus

Versterken van onderscheidende identiteiten van delen van het IJ voor toeristisch/recreatief gebruik

Op en langs het IJ liggen kansen om aansluitend aan de ontwikkeling van diverse woon-werkmilieus de verschillende identiteiten van het IJ te versterken op het gebied van watergebruik.
Het gebied rond Zeeburgereiland, IJburg en het IJmeer kan zich verder ontwikkelen als centrum voor watersport voor bewoners en bezoekers. Het centraal stedelijke deel heeft enorme potentie als toeristisch/recreatieve haven, met bijvoorbeeld een luxe passantenhaven in Westerdok en ruimte voor evenementen, horeca en historische schepen in Oosterdok. Sixhaven zou zich kunnen ontwikkelen als een toeristisch recreatieve hotspot met een vernieuwde passantenhaven voor watersporters uit binnen- en buitenland en trekt. In het westelijke deel van IJ ligt een ontwikkeling als nautisch innovatief centrum voor de hand. De komst van de HISWA en allerlei watergebonden bedrijvigheid past in deze ontwikkeling. Deze ambitie heeft veel raakvlakken met andere ambities, zoals het verbeteren van de relatie land-water, het vergroten van de beleefbaarheid van water, het behouden en versterken van diversiteit van woonmilieus, het faciliteren van de watersport en pleziervaart en het uitbreiden van de recreatieve mogelijkheden op en aan het water.

Relatie met

Pleziervaart en watersport

Goed functionerend vaarnetwerk

Een goed functionerend vaarnetwerk is goed voor de pleziervaart, de rondvaart, watersport en beroepsvaart. Amsterdam beschikt over een uitgebreid netwerk variërend van hele drukke tot hele rustige vaarwegen. Op bepaalde routes zitten de verschillende gebruikers elkaar letterlijk in het vaarwater. We moeten dan ook streven naar een robuust vaarnetwerk, waarmee we de druk kunnen spreiden en dat berekend is op intensiever gebruik in de toekomst.

Afgezien van het uitbreiden van het bevaarbare netwerk moeten we iets doen aan de doorstroming en de veiligheid op het water. Op de meeste plekken levert een gemengd gebruik van het water nauwelijks problemen op. Maar als opstoppingen of onveilige situaties ontstaan, of als een divers en intensief gebruik wordt belemmerd, kan het nodig zijn om verkeersregels op te stellen of maatregelen te nemen ten aanzien van de verkeerscirculatie op het water. Dit raakt aan diverse andere onderwerpen, zoals woonboten, pleziervaart, rondvaart, goederen- en personenvervoer en speelt vooral op het IJ, de grachten, maar ook op de belangrijke vaarroutes. Aanbevolen wordt om met behulp van verkeerskundige modellen te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de doorstroming en veiligheid op het water te verbeteren.

Faciliteren van de watersport

De roeiverenigingen hebben duidelijk een plek verworven in de stad. Het roeien op de Amstel en de evenementen daaromheen brengen levendigheid in de stad. De clubgebouwen zijn aantrekkelijke openbare voorzieningen aan het water die ook voor bruiloften en partijen worden gebruikt. Andere vormen van watersport zijn veel minder zichtbaar. Het is onduidelijk voor ondernemers, maar ook voor onszelf waar we welke vormen van watersport zouden willen faciliteren. Het zou goed zijn om, samen met de watersportbranche, een visie te ontwik-



Goed functionerend vaarnetwerk

Uitbreiden van het bevaarbare netwerk door het aanbieden van nieuwe routes en het oplossen van knelpunten

Uitbreiding van het bevaarbare netwerk is een belangrijke randvoorwaarde voor intensiever en diverser gebruik van het water. Het uitbreiden van het bevaarbare netwerk draagt in potentie bij aan allerlei ambities. De doorstroming en veiligheid op het water kan er mee verbeterd worden. Wonen aan bevaarbaar water is een enorme kwaliteit en is dan ook razend populair. Een woning aan bevaarbaar water is meer waard dan een woning aan niet-bevaarbaar water. Uitbreiding van het bevaarbare netwerk is ook aantrekkelijk voor allerlei vormen van recreatie en toerisme: watersport, pleziervaart, maar ook de rondvaart. De druk op het water in het centrum kan worden opgevangen als we er in slagen om nieuwe routes aan te bieden. Grote delen van het huidige netwerk buiten het centrum worden nauwelijks bevaren, terwijl daar veel moois te zien en beleven is. Er moet dan wel wat gedaan worden aan de bekendheid van dat vele moois. Bovendien moeten we buiten het centrum ruimte bieden voor nieuwe publiekstrekkers aan het water: een terras, een goed restaurant of afhaal. Uiteraard met de mogelijkheid om er (kortstondig) aan te meren. Maar er liggen ook kansen binnen het centrumgebied om de druk te spreiden. Bijvoorbeeld door de Keizersgracht bevaarbaar te maken voor de rondvaart. Dan zullen een aantal bruggen bij groot onderhoud moeten worden opgehoogd. Soms is het met relatief eenvoudige ingrepen mogelijk het bevaarbare netwerk uit te breiden. Maar als er een nieuwe waterweg gegraven moet worden, of een sluis moet worden verplaatst, dan zijn daar flinke investeringen mee gemoeid. Wij stellen daarom voor om de knelpunten in het bevaarbare netwerk te inventariseren, inclusief een kosteninschatting en strategie om deze op te lossen.

Relatie met

vaargebieden worden onderbenut. Amsterdam zou zich moeten ontwikkelen als brandpunt van de pleziervaart met meer jachthavens in en bij de stad. Nieuwe jachthavens moeten aansluiten bij de groeiende vraag naar luxe en voorzieningen. Het mogen geen enclaves zijn in de stad, maar aantrekkelijke, openbare plekken met een breed waterrecreatief programma voor de Amsterdammer en de varende toerist. De ontwikkeling van een nautisch centrum met 350 ligplaatsen op NDSM sluit naadloos aan bij deze aanbevelingen.



Reguleren en faciliteren van de pleziervaart

Pleziervaart is populair en wordt steeds populairder. We vinden dat elke Amsterdammer en toerist de mogelijkheid moet hebben om zelf een tochtje te maken over het Amsterdamse water. Als we erin slagen om de overlast terug te dringen blijft de pleziervaart bijdragen aan de levendigheid op het water en de aantrekkelijkheid van Amsterdam.

Dan moeten we in de eerste plaats een aantal zaken beter gaan regelen. In de tweede plaats moeten we initiatieven die bijdragen aan onze ambities gaan ondersteunen. We stellen een pakket aan maatregelen voor, die nauw met elkaar samenhangen. Deze zijn gericht op het spreiden van de druk, het verbeteren van het kadebeeld en het terugdringen van de overlast.

We gaan strenger optreden tegen gezonken of verwaarloosde boten, die allemaal schaarse ruimte op het water innemen. Door te zorgen voor een beter registratiesysteem, waarmee boten gekoppeld worden aan de eigenaar, kunnen we eenvoudiger gaan handhaven. Aanmeren van privéboten blijft uiteraard mogelijk op duidelijk aangegeven en beter uitgeruste plekken langs de kade of op watergebonden bedrijventerreinen. Eigenaren betalen daarvoor een prijs die meer overeenkomt met de waarde van de openbare ruimte die wordt ingenomen. Grote boten passen beter in een jachthaven dan in drukke of krap bemeten vaarwegen.

In een aantal stadsdelen wordt geëxperimenteerd met het verhuren of uitgeven van kades aan inwoners van een bepaald gebied. Zij kunnen dan altijd op dezelfde plek hun boot aanmeren. Dit kan een goede manier zijn om het kadebeeld te verbeteren. Belangrijk is wel dat we

ervoor waken dat kades openbaar en toegankelijk blijven. Dus geen hekken langs de kades.

Initiatieven uit de markt om schone en stille vormen van pleziervaart te huur aan te bieden, zoals waterfietsen of elektrische bootjes, juichen we toe. Bij voorkeur op locaties buiten het drukke centrum. Het huren van een boot moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor privé-bezit. Ook zijn we voorstander van het realiseren van meer plekken voor kort aanmeren.

Als we erin slagen om deze en wellicht aanvullende maatregelen uit te voeren draagt dat ook bij aan onze ambities voor de openbare ruimte, de rondvaart en het vervoer over water.



Recreatie en toerisme



Ruimte voor een divers rondvaartprodukt

Het maken van een rondvaart is enorm populair bij toeristen. Begrijpelijk: een tocht door de grachten biedt een unieke blik op het 17e eeuwse Amsterdam en is bovendien zeer betaalbaar. De ambitie van de gemeente richt zich met name op het opvangen van de verwachte groei buiten de bekende routes en verdere professionalisering van het rondvaartprodukt. Het huidige vergunningensysteem staat geen verdere groei toe en is bovendien niet bevorderlijk voor innovatie. Daar willen we wat aan doen, waarbij we rekening moeten houden met de enorme ervaring die is opgedaan en de verbeteringen die zijn doorgevoerd door de huidige aanbieders.

Bij het onderwerp 'openbare ruimte' zijn al een aantal acties behandeld die ook betrekking hebben op het rondvaartprodukt. We hebben aangegeven dat alle boten, dus ook die van de rondvaart, binnen afzienbare tijd moeten varen op schone motoren. En om de relatie land-water te verbeteren zouden een aantal van de bestaande aanmeerplekken voor

rondvaartboten wel een kwaliteitsslag kunnen gebruiken. Daar wordt rondom het Stationseiland aan gewerkt. Langs het Damrak en de Singelgracht is nog een wereld te winnen. Het uitgangspunt moet zijn dat het water zichtbaar moet zijn, maar ook openbaar en toegankelijk.

Het aantal op- en afstapplekken zal moeten toenemen, vooral buiten de huidige vaarroutes en buiten het centrum met als doel differentiatie van de rondvaart naar thema's en/of routes.
Nieuwe steigers voor op- en afstap zijn bij voorkeur ook te gebruiken voor andere vormen van personenvervoer, voor goederenvervoer of gewoon als een plek om even te zitten.

Ook is er behoefte aan goed uitgeruste transferplekken voor de overstap van touringcar op rondvaart. De huidige locatie bij PTA functioneert niet optimaal en moet worden verbeterd. Het Damrak is hiervoor niet geschikt. Mogelijk interessante plekken op redelijke afstand van het centrum zijn het Marineterrein of de Appeltjesmarkt. Ook zal nagedacht moeten worden of boten die een tijdje niet in gebruik zijn, omdat ze wachten op voldoende passagiers, ook een plek kunnen krijgen buiten het centrumgebied.



Faciliteren groei cruisemarkt

Zoals in de visie beschreven is de cruisemarkt flink aan het groeien. Bij voortgaande groei van de zeecruise zal er op termijn wellicht een extra terminal nodig zijn, met name voor schepen met Amsterdam als begin- en eindpunt. Een locatie in de haven, goed bereikbaar vanaf Schiphol en tevens dichtbij station Sloterdijk, zou hier zeer geschikt voor zijn. PTA kan zich dan vooral richten op de zogenaamde cruisecalls, waarbij een cruiseschip één of hooguit een paar dagen aanmeert om de passagiers de mogelijkheid te bieden Amsterdam te verkennen (en daar veel geld uit te geven…).



Recreatieve mogelijkheden uitbreiden

Als we echt werk willen maken van spreiding van toerisme en recreatie over de stad, dan moeten we zorgen voor meer publiekstrekkers en evenementen in het gebied van de Vaarten, de Plassen en het

Landschappelijke water. Met name de Plassen hebben veel potentie. De Nieuwe Meer is erg interessant vanwege haar ligging aan de Staande Mast route. Maar ook de Sloterplas en het Nieuwe Diep zijn door hun ligging nabij het centrum potentiele bestemmingen voor (vaar)recreanten. Te denken valt aan een strand, jachthaven, horecavoorziening of andere publiekstrekker. De Gaasperplas is met de metro eenvoudig te bereiken voor stedelingen, waardoor een strand en horecavoorziening aan de noordzijde voor de hand ligt. Elke plas heeft zo zijn eigen kwaliteiten, waar nieuwe recreatieve mogelijkheden bij moeten passen. Maar ook in het gebied van de Vaarten kan een afhaalrestaurant aan het water of een mooi terras de vaarrecreant verleiden om een route buiten de grachten te varen.

In natuurgebieden rond de stad is ruimte voor meer extensieve vormen van recreatie, zoals vissen, kanoën of roeien, mits natuurwaarden behouden blijven. Het toevoegen van recreatieve mogelijkheden zal in een aantal gevallen hand in hand moeten gaan met het uitbreiden van het vaarnetwerk en het creëren van nieuwe recreatieve toerroutes over het water.



Vervoer



Meer personenvervoer over water

Passagiersvervoer is in Amsterdam alleen op het IJ omvangrijk en onmisbaar. De ponten die Noord met de stad aan de overkant verbinden worden steeds drukker. Dat leidt in de spits nu al tot conflicten. Met het groeien van het aantal grootstedelijke attracties aan de noordelijke IJ-oever (zoals het Filmmuseum) en de transformatie van bedrijventerreinen langs het IJ tot woonwijken zal de druk op de veerverbindingen nog verder toenemen. In de eerste plaats zullen de frequenties van de huidige veren omhoog moeten. Ten tweede zullen er tot 2040 diverse nieuwe veerverbindingen bij moeten komen afhankelijk van de snelheid van ontwikkelingen op Noord.



Meer personenvervoer over water

Realiseren van nieuwe veerverbindingen

Op en langs het IJ liggen kansen om aansluitend aan de ontwikkeling van diverse woon-werkmilieus de verschillende identiteiten van het IJ te versterken op het gebied van watergebruik.
Het gebied rond Zeeburgereiland, IJburg en het IJmeer kan zich verder ontwikkelen als centrum voor watersport voor bewoners en bezoekers. Het centraal stedelijke deel heeft enorme potentie als toeristisch/recreatieve haven, met bijvoorbeeld een luxe passantenhaven in Westerdok en ruimte voor evenementen, horeca en historische schepen in Oosterdok. Sixhaven zou zich kunnen ontwikkelen als een toeristisch recreatieve hotspot met een vernieuwde passantenhaven voor watersporters uit binnen- en buitenland en trekt. In het westelijke deel van IJ ligt een ontwikkeling als nautisch innovatief centrum voor de hand. De komst van de HISWA en allerlei watergebonden bedrijvigheid past in deze ontwikkeling. Deze ambitie heeft veel raakvlakken met andere ambities, zoals het verbeteren van de relatie land-water, het vergroten van de beleefbaarheid van water, het behouden en versterken van diversiteit van woonmilieus, het faciliteren van de watersport en pleziervaart en het uitbreiden van de recreatieve mogelijkheden op en aan het water.

Relatie met

De extra steigers of aanmeerplekken die we in en rond het centrum moeten aanleggen voor de rondvaart, de pleziervaart of goederenvervoer, kunnen in potentie ook voor een lijndienst over water worden gebruikt. Nieuwe initiatieven voor lijndiensten of toeristisch-recreatieve verbindingen over water zijn door het huidige vergunningstelsel nauwelijks mogelijk. Daar moeten we nog eens goed naar kijken.



Meer goederenvervoer over water

Op dit moment maakt het kleinschalige goederenvervoer over water minder dan 1% uit van alle transporten in de stad. De ambitie is om dit percentage te laten stijgen tot 10% in 2040. Dan zijn twee acties essentieel. We moeten herkomstlocaties geschikt moeten maken voor de overslag van vrachtwagen of binnenvaartschip op kleinere boten voor het vervoer naar de binnenstad. Het gaat dan om watergebonden bedrijventerreinen in de haven of in de buurt van een snelweg. Naast het Foodcenter lijken locaties als Coen- en Vlothaven, Cruquiusterrein en Schinkel daarvoor geschikt. Daarnaast moeten we op bestemmingslocaties, met name in de binnenstad, ruimte reserveren op de kade en het water voor het lossen van goederen. Als er serieuze initiatieven zijn kunnen we beginnen met het aanleggen van steigers en andere voorzieningen. Ook hier geldt weer dat deze steigers uiteraard voor meerdere doeleinden gebruikt kunnen worden.

Hoe verder?

Deze eerste fase op weg naar een volwaardige watervisie

Vervolg op fase 1 Watervisie

Op basis van het eindprodukt van fase 1 gesprekken aangaan met marktpartijen, stadsdelen en andere stakeholders en uitwerken tot concrete acties, incl projecteigenaar en financien.

- Fase 1 verbreden tot een integrale watervisie (incl waterkwaliteit, waterkwantiteit, ecologie, etc)
- Kaart maken van vaarnetwerk met knelpunten/oplossingen/kosten. Nieuw West maakt eigen inventarisatie.
- Verkeersonderzoek voor water (TNO)
- Onderzoek SEO
- Regulering pleziervaart
- Maatregelen beperken overlast (Waternet)
- Stedelijke visie op watersport/pleziervaart
- Gebiedsvisie voor Amsterdam Rijnkanaal/Nieuwe Diep
- Geef mogelijke verondiepingslocaties aan waar grond gestort kan worden

Colofon

Bestuurlijk opdrachtgever	wethouder Carolien Gehrels
Ambtelijk opdrachtgever	Piet Eilander (DRO)
Projecttrekker	Wouter van der Veur (DRO)
Auteurs	Wouter van der Veur en Remco Daalder (DRO)
Overige projectgroepleden	Koen de Gans en Caro Beerhorst (Waternet)

De klankbord werd gevormd door de leden van het Watercoördinatoren overleg

Quinten Niessen, Astrid Vermeulen, John Roozendaal, Hans Straver, Ron van Soest, Ria Jorritsma

Geraadpleegde personen via workshop of gesprek

Camiel van Drimmelen, Ellen Mönchen, Mariette van Baren, Ton Schaap, Maurits de Hoog, Koos van Zanen, Pim Vermeulen, Hans van der Made, Anje Koops, Roy Berents (allen DRO), Kasper Spaan (Waternet), Bas van Sprew (BMA), Martijn van Vliet, Bas Beekman, Hilde van der Meer, Margareta Heis (allen EZ), Erik Regterschot (DIVV), Walewijn de Waal (PMB), Alma Droog en Cees de Baare (Haven Amsterdam), Hans Gerson (projectbureau Noordwaarts), Jeanine van Pinxteren en Quinten Niessen (sd. Centrum), Astrid Vermeulen (sd. Nieuw West), Kitty Lans (sd. Noord), John Roozendaal (sd. Oost), Jan Hartog en Luc Sour (sd. West) , Ron van Soest (sd. Zuid), Gerard Lont (sd. Zuidoost)

Tekstredactie	Karin Borst (DRO)
Grafische vormgeving en cartografie	Bart de Vries (DRO)