



Gemeente
Amsterdam

september 2016

*Het water in Amsterdam
is voor iedereen*

Watervisie Amsterdam 2040

Een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik
van het water met een uitvoeringsagenda tot 2018



Voorwoord

Amsterdam is een waterstad. De oorspronkelijke naam was Amestelledamme, middeleeuws Nederlands voor: “Dam in een waterig gebied”. Vanaf de Gouden Eeuw tot nu is het water in en om de stad één van de belangrijkste redenen van bestaan en bepaalt het in belangrijke mate de identiteit en aantrekkingskracht van de stad. De kenmerkende Amsterdamse waterstructuur vormt een solide basis voor de berging en afvoer van water en klimaatadaptatie. Het water biedt vele gebruiksmogelijkheden.

Amsterdam is populair: de stad groeit, bloeit en leeft. Meer bewoners en bezoekers zorgen ook voor meer druk op de openbare ruimte - ook op het water. Bovendien groeit de passagiers-, beroeps- en cruisevaart. Dit vraagt om maatregelen voor een optimaal en duurzaam gebruik van het water en een goede ordening van het groeiend gebruik van water en oevers. Bovendien liggen er kansen om het water meer en beter te gebruiken. In de *Watervisie Amsterdam 2040* staan de ambities en plannen die het college van B en W heeft voor het gebruik van het water.

De Watervisie is een structuurvisie-uitwerking en geeft een ruimtelijk-economisch toekomstbeeld op het gebruik van het water met een tijdshorizon van 2040. Het College zet vooral in op het meer toegankelijk en beleefbaar maken van het Amsterdamse water en de oevers en op een betere spreiding van het gebruik van het water over stad en regio. We nodigen Amsterdammers en ondernemers uit om samen met de gemeente te werken aan de uitvoering van deze visie.

Ook willen we op korte termijn resultaten boeken. Daarom vindt u in deze Watervisie een uitvoeringsagenda 2016 - 2018 met daarin de belangrijkste speerpunten voor de komende jaren. Bij de transformatie van de IJ-oevers en de ontwikkeling van IJburg investeert de gemeente samen met andere partijen al fors in nieuwe publieke voorzieningen, jachthavens en woonplekken aan en op het water. Daarnaast gaan we investeren in nieuwe zwemplekken, recreatieve verblijfsplekken en aanlegplaatsen voor de passagiersvaart aan de Slotterplas en Amstel. Ook gaan we het ‘vaarrondje Slotterplas’ ontsluiten door de renovatie en automatisering van de Westlandgrachtschutsluis.

In het voorjaar van 2015 zijn we met verdiepingssessies en een publiek debat in gesprek gegaan met bewoners, ondernemers, experts, belangenorganisaties en andere overheden. Begin 2016 heeft de concept-Watervisie zes weken ter visie gelegen en zijn er 490 zienswijzen binnengekomen. De resultaten van het stadsgesprek en de inspraak zijn verwerkt in deze Watervisie.

Wij koersen op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in en om Amsterdam, voor elke Amsterdammer, ondernemer en bezoeker. *Het water in Amsterdam is voor iedereen!*

Namens het college van Burgemeester en Wethouders

Udo Kock

Wethouder Water

Eric van der Burg

Wethouder Ruimtelijke Ordening

De Watervisie Amsterdam 2040 is op 14 september 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.



Inhoud

Voorwoord	03
Proloog: Amsterdam Waterstad	06
Samenvatting	10
1 Inleiding	
1.1 Aanleiding	15
1.2 Motto, doel en status	15
1.3 Focus en andere relevante beleidsstukken	17
1.4 Totstandkoming Watervisie	17
2 Visie 2040	
2.1 De koers	21
2.2 De zes thema's	
2.2.1 Openbare ruimte en recreatie	27
2.2.2 Wonen en werken	35
2.2.3 Vaarnetwerk	41
2.2.4 Pleziervaart en watersport	47
2.2.5 Passagiers- en cruisevaart	55
2.2.6 Vervoer	63
2.3 De vier gebieden	69
2.3.1 De binnenstad	71
2.3.2 De stad rondom de binnenstad	79
2.3.3 Het IJ en de haven	87
2.3.4 De stad grenzend aan het landschap	95
3 Uitvoeringsagenda 2016 - 2018	
3.1 Agendapunten 2016 - 2018	103
3.2 Strategie, financiering en planning	105
3.3 Toelichting agendapunten 2016 - 2018	107
Bijlagen	
1 English Summary	112
2 Ecologie en de Watervisie	117
3 Nautische beheergebieden Amsterdam	119
Colofon	121

Proloog: Amsterdam Waterstad

Het blauwe goud

Amsterdam koestert haar water. En terecht. Amsterdam is een waterstad pur sang. Zo'n 35% van het oppervlak van de stad bestaat uit water. Zowel in de Gouden eeuw als nu is het water een bron van inkomsten, schoonheid en vertier: het blauwe goud. De grachtengordel is UNESCO-werelderfgoed. Met jaarlijks 3 miljoen bezoekers is de rondvaart door dit gebied één van de meest bezochte attracties van het land. Op het IJ krioelt het van de binnenvaartschepen, veerponten, cruiseschepen en pleziervaartuigen. Op zomerse dagen en tijdens grote evenementen zoals Koningsdag zijn de grachten vol met plezierbootjes. Door het groeiend aantal bezoekers en bewoners neemt de druk op de openbare ruimte, en dus ook op het water, toe. De balans van het gebruik van het water is in het geding. De Amstel is een landschapelijk prachtige rivier, die het water als een blauwe loper in de stad brengt. De oevers van die veenrivier horen tot de belangrijkste recreatieve fietsroutes van de stad en bieden ontspanning en verkoeling aan de inwoners van de stad. Het water is nog altijd van onschatbare waarde voor Amsterdam en de Amsterdammers.

Water in de genen

We hebben in Amsterdam door de eeuwen heen leren 'leven met water'. Het water zit in de genen van de Amsterdammer. Water is niet in de eerste plaats een bedreiging, maar vooral een mogelijkheid om geld te verdienen als transportroute voor onze wereldhandel. De Dam is de ontstaansplek van de stad. De waterwegen in Amsterdam vervullen een belangrijke rol in het afvoeren van water naar zee, waarbij Amsterdam een belangrijke schakel in het waterafvoersysteem van de regio vormt.

Amsterdam havenstad

Amsterdam is een havenstad. Amsterdam heeft de vierde zeehaven van Europa, na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Het spreekt voor zich dat een goed functionerende haven voor de Amsterdamse economie van groot belang is. Met de waterfrontontwikkeling aan het IJ wordt de haven en het IJ als doorgaande internationale vaarweg voor zee- en binnenvaart ook weer beterikbaar in de stad. Aan het IJ zitten tevens nog altijd enkele grote scheepswerven waar schepen worden gerenoveerd.

Herontdekking van het 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 in de relatie van Amsterdammers met het water: 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. Vandaag de dag worden de grachten, vaarten en kanalen voornamelijk gebruikt door de rondvaart, recreatiebootjes en woonboten. Vanaf de jaren '90 is er een compleet nieuwe stedelijk Waterfront rondom het IJ ontstaan met nieuwe publieksvoorzieningen, zoals het Muziekgebouw aan het IJ, de NDSM-werf, het Eye Filmmuseum en prachtige nieuwe openbare ruimten aan het IJ. Amsterdam heeft het IJ herontdekt. Met de komst van de Hermitage met grote steiger voor de deur en de ontwikkeling van het Amstelkwartier met het Park Somerlust wordt ook de Amstel herontdekt als belangrijke openbare ruimte van de stad.

De aantrekkingskracht van water

Het water draagt 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. 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 en onderscheidt de stad van de concurrenten. Mensen recreëren, sporten en verblijven graag langs het water. De grachten en kanalen liggen vol met bootjes en steeds meer spontane zwemplekken ontstaan in de stad. Bij gebrek aan een tuin kijken Amsterdammers uit naar het water. Het water biedt immers rust en vertier. Woningen aan het water zijn duurder, woningen aan bevaarbaar water zijn nóg duurder. Daar wil iedereen wel wonen.

Water en toerisme

De waarde van water voor het toerisme is groot. Het UNESCO-gebied met de grachten bepaalt het beeld van de binnenstad en definieert het toeristisch product Amsterdam. De rondvaartboten en cruiseschepen brengen honderdduizenden bezoekers naar de stad. Het toerisme in de stad blijft groeien. Neem de cijfers uit 2015: 17,3 miljoen hotelovernachtingen van bezoekers. Naar verwachting groeit het aantal overnachtingen van bezoekers van 17,3 miljoen hotelovernachtingen in 2015 naar 23,5 miljoen in 2025. Dit gaat ook gepaard met een groei van het aantal inwoners naar 975.000. Er zijn ruim 50.000 fulltime banen in recreatie en toerisme in de stad. En voor ondernemers bieden het water en de kades tal van mogelijkheden: botenverhuur, vervoer van toeristen, jachthavens, horeca.

Bij steeds meer evenementen vormt water letterlijk het decor of podium. Het vijf jaarlijkse SAIL Amsterdam is met ruim 2,3 miljoen bezoekers één van de drukstbezochte publieksevenementen van Nederland en het grootste gratis nautische evenement van Europa.

Nieuwe kansen

We laten als stad nog veel kansen liggen. De beleevingswaarde van het water is groot, maar tegelijk is dat water vaak nauwelijks zichtbaar door rijen auto's of woonboten. Binnen de grachtengordel is de recreatievaart zo toegenomen, dat de drukte op het water in het voorjaar en de zomer tot steeds meer overlast leidt. Buiten de grachtengordel is het water echter op veel plaatsen verbazingwekkend rustig. Aan veel kades is het een aaneensluiting van kleine en minder florissant ogende pleziervaartuigen.

Waterpleinen en steigers, die groot genoeg zijn om als openbare ruimte te dienen, hebben we maar weinig. Het aantal formele zwemplekken in natuurwater is beperkt. We hebben een prachtig stelsel van waterwegen, maar gebruiken dat vrijwel niet voor goederenvervoer. En openbaar vervoer over water komt in Amsterdam alleen op het IJ voor. Amsterdam kan nog méér genieten, profiteren van en verdienen aan water. Door bijvoorbeeld de kades aantrekkelijker te maken en slimmer te benutten, de grachten, vaarten en plassen buiten de historische binnenstad meer te promoten en meer goederen als vanouds over de grachten te vervoeren.

Een wenkend perspectief

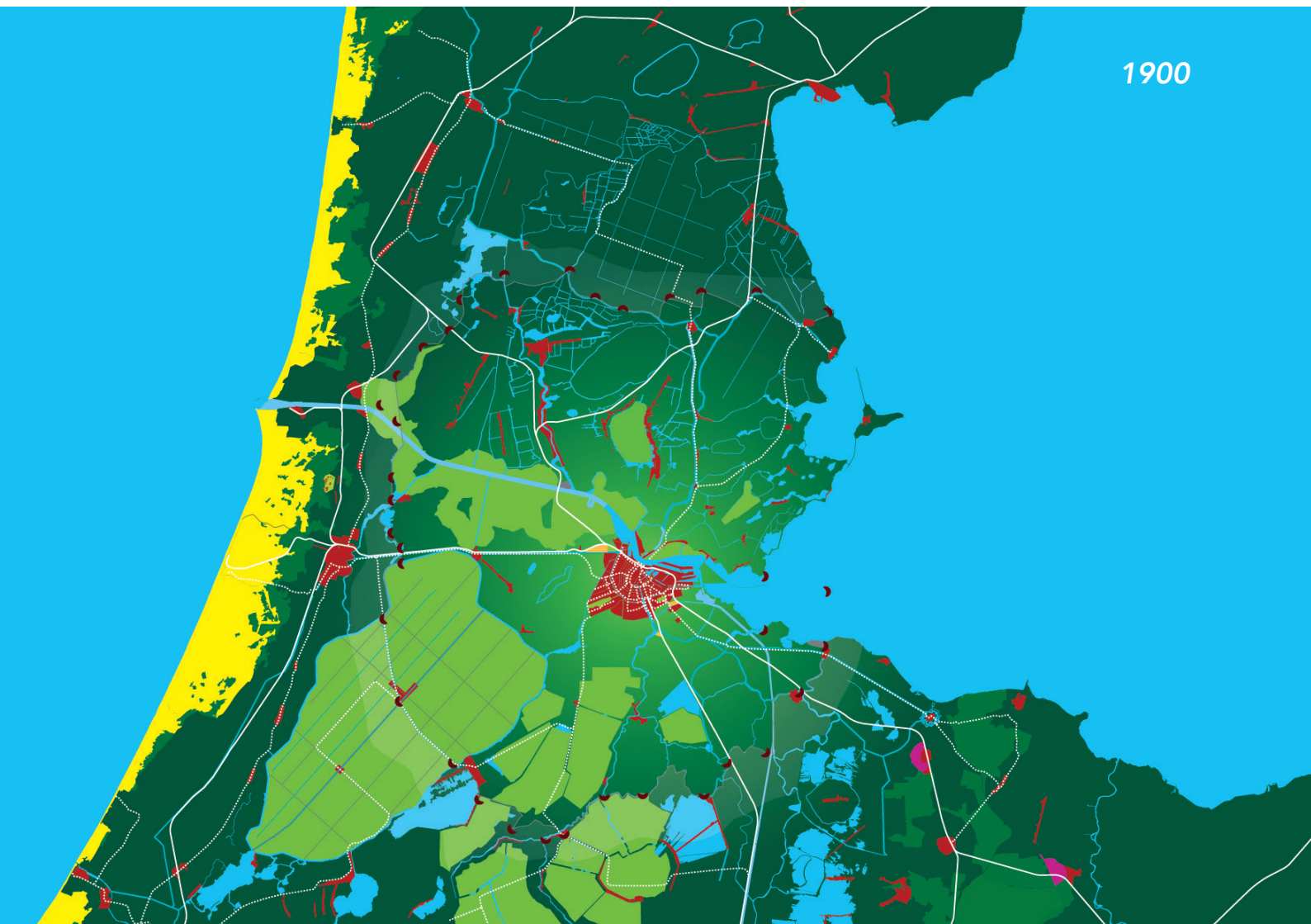
Het regelgevende kader voor het water is beperkt en als er in het verleden geen regelgeving was hebben we ontwikkelingen gedoogd. De verdere landelijke hervorming van de Omgevingswet biedt ons kansen om de regelgeving voor het gebruik van het water aan te scherpen en te verduidelijken. Inzet is om het regelgevend instrumentarium dat geldt op het land ook voor het water te laten gelden. In de Nota Varen in Amsterdam 2.1 is besloten om het gesloten vergunningensysteem voor de rondvaart open te breken. Met deze Waternvisie schetsen we een perspectief hoe alle bestaande en nieuwe gebruikers het water in Amsterdam optimaal en duurzaam kunnen gebruiken. Goede handhaving is daarbij essentieel. Door slimmer te ordenen, innovatie te stimuleren en economische principes te hanteren kunnen we het water beter gebruiken: intensiever en hoogwaardiger, meervoudig, duurzaam en divers. De geschiedenis heeft laten zien dat het kan.



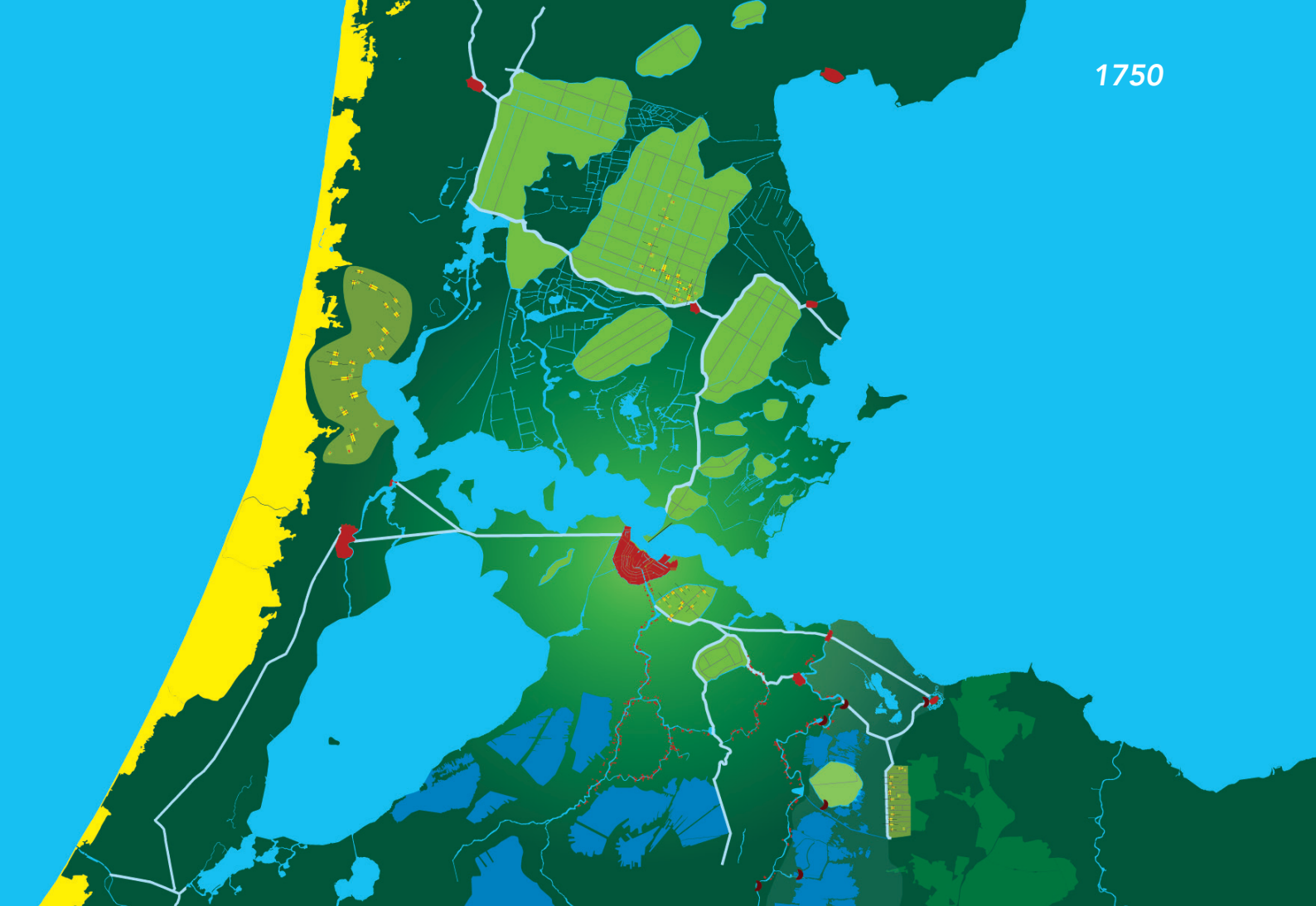
1250



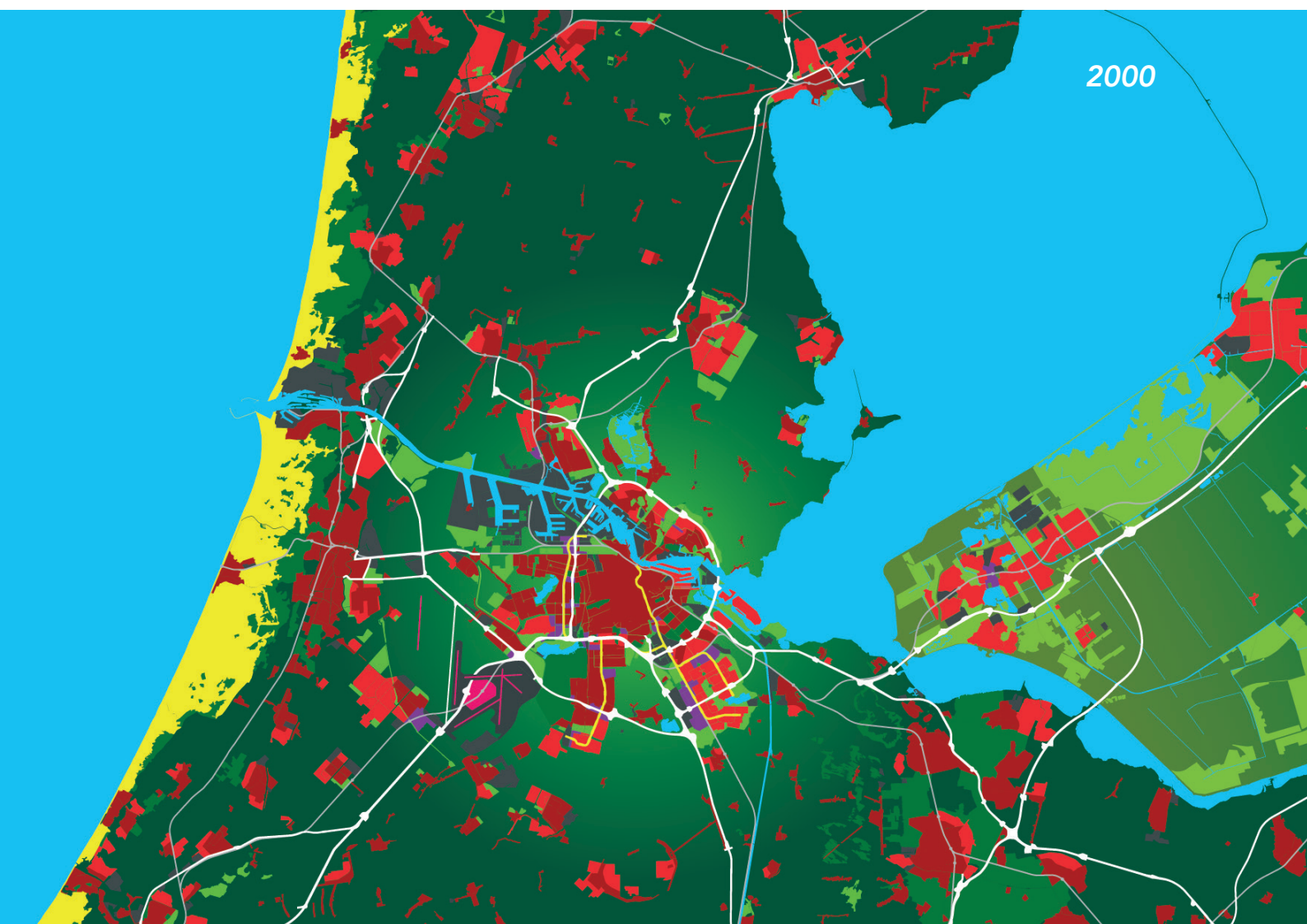
1900



1750



2000



Samenvatting

Deze Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt:

Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.

De koers

De waarde van het water voor de stad is al groot. Om de betekenis voor de stad nog meer te vergroten is in deze Watervisie de koers uitgezet aan de hand van de volgende hoofdrichtingen:

- ***Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren***
- ***Groei door spreiden van recreatie en toerisme***
- ***Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren***
- ***Toepassen van economische principes***

Ambities per thema

In de Watervisie onderscheiden we een zestal belangrijke thema's voor het gebruik van water. Per thema schetsen we een ruimtelijk-economisch langetermijnperspectief en zijn de ambities voor de periode tot 2040 uitgewerkt. Het gaat om de volgende ambities:

Openbare ruimte en recreatie

- a. vergroten beleefbaarheid water
- b. meer zwemwater en recreatieplekken aan water
- c. activeren water en oevers
- d. spreiden evenementen op en aan het water

Wonen en werken

- e. ontwikkeling nieuwe locaties voor wonen op water aan IJ en IJmeer
- f. geen uitbreiding en kleinschalige herschikking woonboten
- g. verbetering welstandsbeleid woonboten
- h. ruimte voor watergebonden bedrijvigheid
- i. koesteren maritiem erfgoed

Vaarnetwerk

- j. uitbreiden en optimaliseren vaarnetwerk voor plezier- en passagiersvaart
- k. uitbreiden en verbeteren kano- en fluisterbotennetwerk

Pleziervaart en watersport

- l. reguleren, faciliteren en verduurzamen pleziervaart
- m. uitbreiden, meer openbaar en multifunctioneel maken jachthavens
- n. faciliteren en spreiden watersport

Passagiersvaart en cruisevaart

- o. beprijzen, faciliteren, verduurzamen en spreiden groei passagiersvaart
- p. faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisevaart

Personen- en goederenvervoer

- q. verbeteren IJ-oeververbindingen
- r. meer (schoon) personenvervoer over water
- s. meer (schoon) goederenvervoer en stadsdistributie over water

Ambities vier gebieden

Grofweg is de stad voor wat betreft het gebruik van water en oevers te verdelen in de volgende vier gebieden of zones, met een eigen karakter, opgave en daarbij aansluitende ambities (tot 2040).

De binnenstad

In de drukke historische binnenstad willen we streng handhaven op overlast op het water. We willen geen initiatieven en activiteiten op het water die het UNESCO-gebied onwaardig zijn. Met de transformatie van het Marineterrein zien we kansen om een nieuwe stedelijke publieke plek aan het Oosterdok te ontwikkelen en de oostelijke binnenstad beter doorvaarbaar te maken voor plezier- en passagiersvaart. We willen nog een aantal bruggen verhogen om het vaarverkeer beter over de binnenstad te spreiden. We willen de helft van de ligplaatsen van rondvaartboten uit het Open Havenfront, natte Damrak en Rokin verplaatsen naar de Dijksgracht Oost. We gaan door met de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad en door minder auto's aan de kade voegen we meer verblijfskwaliteit aan de grachten toe. We stimuleren bevoorrading van goederen over water in de binnenstad.

De stad grenzend aan de binnenstad

We willen van de Amsteloevers weer een boulevard met meer publieke en verblijfsplekken maken. Bij Park Somerlust in het Amstelkwartier komt een nieuwe natuurzwemplek in de Amstel. Door in te zetten op plekken voor recreatie aan het water creëren we laagdrempelige mogelijkheden voor beweging en ontspanning in buurten. Aan de oostelijke kade van de Kostverlorenvaart wordt een doorgaande fietsroute van Amsterdam-West naar het Amsterdamse Bos

en de Nieuwe Meer gerealiseerd. De historische Haarlemmervaart naar Halfweg en Haarlem maken we weer bevaarbaar voor de kleine pleziervaart. Aan de kades van de Boerenwetering, Amstelkanalen, Stadiongracht en de grachten van West komen meer recreatieve zitplekken en nieuwe ligplaatsen voor bemande en onbemande bootverhuur.

Het IJ en de haven

Het IJ is een belangrijke schakel in de trans-Atlantische doorvaartroute voor de beroepsvaart tussen het Ruhrgebied, de haven van Amsterdam, andere Nederlandse binnenhavens en wereldhavens. De haven van Amsterdam is de vierde zeehaven van Europa met de grootste benzine- en cacaohaven ter wereld. De Amsterdamse haven is een economische factor van belang. We zetten in op intensiever en efficiënter om te gaan met de bereikbaarheid van en het ruimtegebruik in het havengebied. Het havengebied is tevens een proeftuin om te ondernemen en te experimenteren met nieuwe duurzame technologieën.

De frequentie van en het aantal veerponten op het IJ wordt verhoogd en de verdeling van de ponten over het IJ wordt geoptimaliseerd. Daarnaast willen we voor 2020 duidelijkheid of we één of meerdere (langzaamverkeers)bruggen, een tunnel of kabelbaan gaan aanleggen om het groeiende personenverkeer over het IJ op termijn te kunnen verwerken. We willen doorgaan met de ontwikkeling van nieuwe publiekstrekkingen aan het IJ en een openbare groene noordelijke IJ-oever met doorgaande fietsroutes naar Zaandam en Marken. Op diverse locaties aan het IJ is ruimte voor nieuwe jachthavens en kleine locaties met waterwoningen of woonboten. Tevens gaan we locaties verkennen voor de groeiende riviercruise aan het IJ en in de regio en een 2^e PTA voor de zeevaart in het Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied.

De stad grenzend aan het landschap

We investeren in een recreatieve impuls voor de ring van Amsterdamse stadsplassen. De Sloterplas transformeert geleidelijk naar een 21^e eeuwse metropoolstad meer en ook bij de Gaasperplas, Nieuwe Meer, Nieuwe Diep en Noorder IJplas worden zwemstranden uitgebreid en toegevoegd, komen meer watersportfaciliteiten en recreatieve en horecavoorzieningen. Door de investeringen in de Sloterplas, die vlakbij de transformerende Ringzone-West ligt, en de renovatie en automatisering van de Westlandgrachtschutsluis is het 'vaarrondje naar de Sloterplas' een begrip in de stad geworden. Zo geven we een impuls aan de ontwikkeling van Nieuw-West. Tevens stimuleren we zo de spreiding voor onze bewoners en bezoekers. IJburg ontwikkelt zich verder

als stedelijk watersport en -recreatiecluster aan het IJmeer. Waterland en Nieuw-West ontwikkelen zich verder als belangrijke vaargebieden voor fluisterboten en kano's en aan de Waterlandse zeedijk komen meer kleine verblijfs- en zwemplekken

Uitvoeringsagenda 2016 - 2018

De komende 25 jaar willen we de ambities uit deze Watervisie Amsterdam 2040 samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden realiseren. Ook willen we op korte termijn al resultaten boeken. Daarom vindt u achter in deze Watervisie in hoofdstuk 3 de uitvoeringsagenda 2016 - 2018 met daarin de belangrijkste speerpunten voor het gebruik van het water voor de komende jaren.

Het betreft de volgende 23 agendapunten:

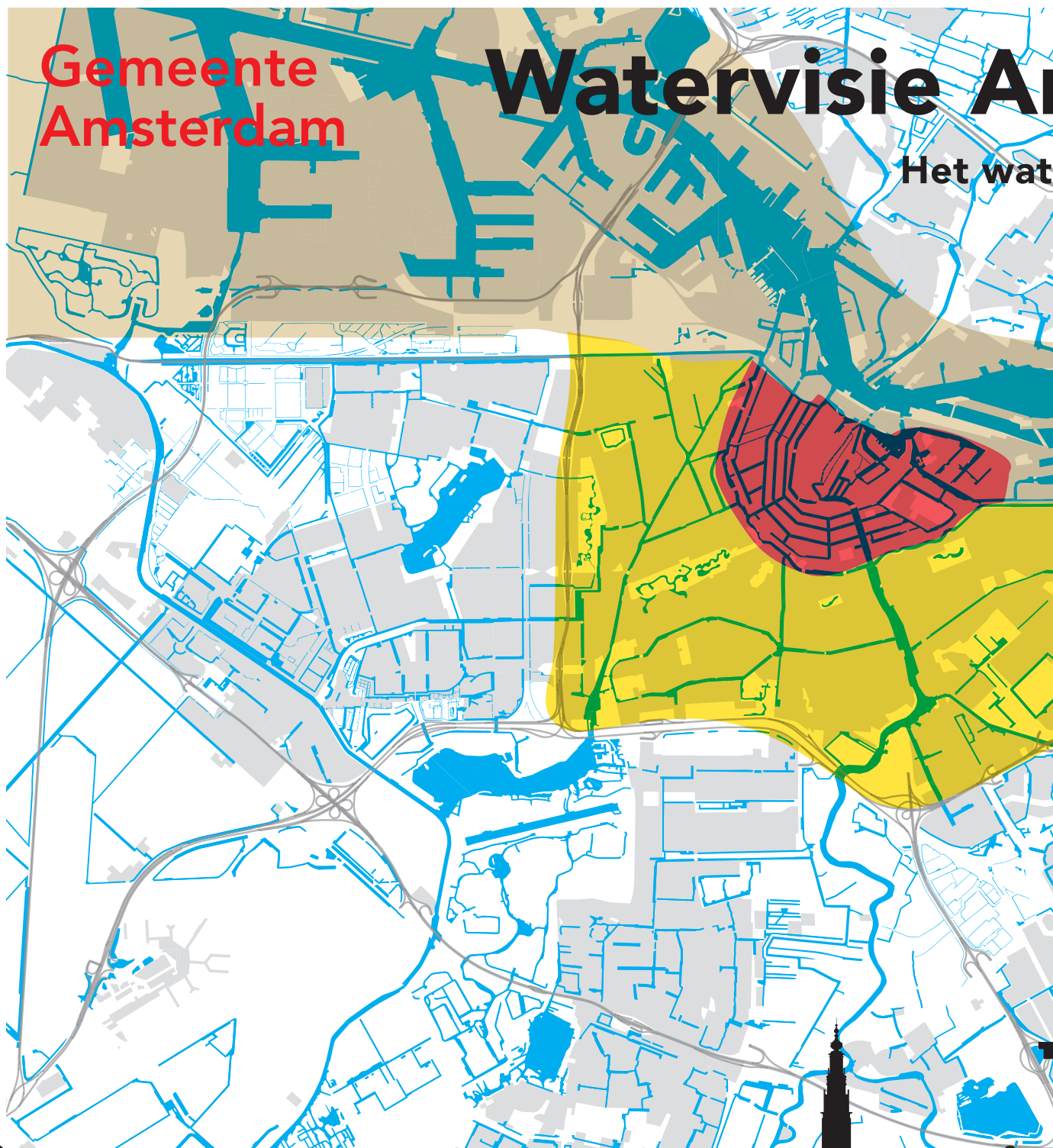
1. Aanscherpen instrumentarium handhaving op overlast op het water
2. Impuls metropoolstad meer Sloterplas
3. Veilig maken waterbodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier
4. Verkenning zwemplekken natuurwater in Amsterdam
5. Verkennen verbeteren Amsteloevers
6. Reserveren ligplaatsen in Houthavens voor te verplaatsen woonschepen
7. Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed
8. Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten
9. Verhogen monumentale brug 174 over de Singelgracht bij het Leidseplein
10. Renoveren en automatiseren Westlandgrachtschutsluis
11. Haalbaarheidsonderzoek doorvaarbare Haarlemmervaart
12. Verbeteren informatievoorziening pleziervaart over routes buiten centrum
13. Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland
14. Verplaatsen deel (nacht)ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar Dijkgracht-Oost
15. Faciliteren nieuwe ligplaatsen passagiersvaart
16. Realisatie nieuwe op- en afstapvoorzieningen passagiersvaart
17. Verkennen nieuwe transferplek touringcars-rondvaart aan IJ en Oosterdok
18. Verkennen nieuwe locaties voor groeiende rivier- en zeevaart
19. Faciliteren initiatieven met goederenvervoer over water
20. Verduurzamen passagiers- en pleziervaart
21. Verkenning verbeteren IJ-verbindingen
22. Verkenning optimalisatie en uitbreiding regionale vaarnetwerk
23. Aanpak kanoknelpunten Nieuw-West



Gemeente
Amsterdam

Watervisie Ar

Het wat



Havens

Sloterplas

Kostverlorenvaart

Grachten/centrum

Openbare ruimte en recreatie

- a. vergroten beleefbaarheid water
- b. meer zwemwater en recreatieplekken aan het water
- c. activeren water en oevers
- d. spreiden evenementen op en aan het water



Wonen en werken

- e. ontwikkeling nieuwe locaties voor wonen op water aan IJ en IJmeer
- f. geen uitbreiding en kleinschaligeerschikking woonboten in rest stad
- g. verbetering welstandsbeleid woonboten
- h. ruimte voor watergebonden bedrijvigheid



Vaarnetwerk

- i. uitbreiden en optimaliseren vaarnetwerk voor plezier- en passagiersvaart
- j. uitbreiden en verbeteren kano- en fluisterbotennetwerk



Amsterdam 2040

Water in Amsterdam is voor iedereen

De Watervisie Amsterdam 2040 is een ruimtelijk-economisch lange-termijn-perspectief op het gebruik van het water met een uitvoeringsagenda 2016 - 2018 (23 agendapunten).

In de Watervisie is de volgende koers uitgezet:

- Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren
- Groei door spreiding van recreatie en toerisme
- Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren

www.amsterdam.nl/watervisie

Het IJ en de haven:

- verbeteren IJ-oververbindingen
- spreiden groei cruise- en beroepsvaart

De binnenstad:

- strenger handhaven op overlast
- spreiden drukte passagiersvaart en pleziervaart

De stad rondom de binnenstad:

- opvangen deel van de drukte uit de binnenstad
- meer open plekken aan de Amstel

De stad grenzend aan het landschap:

- groei watersport en recreatie aan/in stadsplassen en IJmeer
- verbeteren vaarverbindingen naar landschap en regio



Pleziervaart en watersport

- k. reguleren, faciliteren en verduurzamen pleziervaart
- l. uitbreiden, meer openbaar en multifunctioneel maken jachthavens
- m. faciliteren en spreiden watersport



Passagiersvaart en cruisevaart

- n. beprijzen, faciliteren, verduurzamen en spreiden groei passagiersvaart
- o. faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisevaart



Personen- en goederenvervoer

- p. verbeteren IJ-oververbindingen
- q. meer (schoon) personenvervoer over water
- r. meer (schoon) goederenvervoer en stadsdistributie over water





1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Waar Amsterdam zich als stad 'op het land' veelal zeer planmatig en gestructureerd heeft ontwikkeld, daar is de ontwikkeling van het gebruik van het water veel meer organisch en regelarm geweest. De woonboten en vele boten en bootjes aan de kades geven Amsterdam mede haar charme. Tegelijkertijd heeft het op sommige plekken tot illegale privatisering van kades en oevers geleid of is het water nauwelijks nog zichtbaar enikbaar. De stad groeit sinds de jaren '90 snel, zowel qua inwonertal als qua werknemers en bezoekers. Deze groei zet door en versnelt zelfs. De druk op de openbare ruimte neemt hierdoor fors toe. Hierdoor wordt het ook steeds drukker op het water, vooral in de binnenstad, terwijl er buiten de binnenstad nog volop ruimte is. Er liggen kansen voor Amsterdam om nog méér te genieten, profiteren van en verdienen aan water. Daarom is een langetermijnvisie op het gebruik van het water in Amsterdam noodzakelijk.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam werd in 2011 voorgesteld een watervisie op te stellen, een voornemen dat bekrachtigd werd door verschillende moties van de gemeenteraad bij de vaststelling van de Structuurvisie. Eind 2012 is het discussiestuk Watervisie Amsterdam, Fase 1: Een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water (DRO Amsterdam, 16 oktober 2012) afgerond. Uit gesprekken met stakeholders, marktpartijen en het maatschappelijk veld bleek dat er breed draagvlak bestond voor de ambities uit dit discussiestuk Watervisie Fase 1. Tegelijkertijd werd er om een concretere gebiedsgerichte uitwerking en duidelijke speerpunten en keuzes voor de korte termijn gevraagd. Dit heeft geleid tot deze Watervisie Amsterdam 2040, Een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water met een uitvoeringsagenda tot 2018 (inclusief gebiedsgerichte uitwerking).

1.2 Motto, doel en status

Het water en het gebruik van het water en oevers is een integraal vraagstuk verdeeld over verschillende bestuurlijke portefeuilles. Het motto van deze Watervisie is in de lijn van het coalitieakkoord: Het water in Amsterdam is voor iedereen.

Deze Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2020). De Watervisie bestaat daarom uit de volgende twee onderdelen:

1. De visie: thematische en gebiedsambities met als tijdshorizon 2040, inclusief kaartbeelden (hoofdstuk 2), en;
2. De uitvoeringsagenda: een uitvoeringsagenda met speerpunten (maatregelen en acties) met als tijdshorizon 2016 - 2018 (hoofdstuk 3).

De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt beschouwd.

De Watervisie is daarmee zowel een beleidsvisie als een planologisch-juridisch toetsinstrument. Ze wordt als planologisch-juridisch toetsingsdocument ingezet bij ruimtelijke plannen en initiatieven om watergerelateerde ontwikkelingen in balans met elkaar en integraal te laten plaatsvinden. Met deze Watervisie willen we bewoners, ondernemers, bedrijven, verenigingen en bezoekers tevens stimuleren en inspireren om -in lijn met de Watervisie- nieuwe initiatieven te ontplooiën en te realiseren. Voor nieuwe ruimtelijke initiatieven dienen wel de gebruikelijke (planologisch-juridische) procedures te worden gevolgd.

Deze Watervisie is planologisch-juridisch alleen bindend voor het gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. De kaarten in deze Watervisie Amsterdam 2040 bevatten een gebied dat groter is dan de gemeentegrenzen. Ze schetsen een beeld voor het gebruik van water van 'groot Amsterdam' en reiken van Halfweg tot Muiden en van Zaanstad tot en met Schiphol. Het gebruik van het water houdt immers niet op bij de gemeentegrenzen.

In de uitvoeringsagenda 2018 (hoofdstuk 3) van deze Watervisie worden de belangrijkste speerpunten genoemd, waar het gemeentebestuur samen met de stad en andere stakeholders de komende jaren in wil investeren.



1.3 Focus en andere relevante beleidsstukken

Het waterbeleid van Amsterdam staat in het kort beschreven in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze Watervisie is hier een uitwerking van, die zich primair richt op het gebruik van water en oevers.

Andere wateraspecten, zoals waterbestendige stad, een veilig watersysteem, ecologie, waterkwaliteit, en water als leefgebied voor dieren zijn uitgewerkt en vastgelegd in ander beleid en andere programma's. Dit zijn o.a.:

- Programmaplan Amsterdam Rainproof (2014; waterbestendig maken van de stad),
- het Deltaprogramma (Rijksprogramma ter verbetering veiligheid watersysteem),
- de Ecologische Visie Amsterdam (2012; verbeteren knelpunten flora en fauna),
- en de Nota Dierenwelzijn (in ontwikkeling).

Deze Watervisie schetst een toekomstbeeld voor de stad vanuit metropolitaan perspectief. De focus ligt op lange termijn ambities (2040) en een uitvoeringsagenda 2018 met acties en maatregelen voor de stad binnen de gemeentegrenzen.

De Watervisie Amsterdam 2040 staat niet op zichzelf, maar heeft een relatie met een reeks van andere beleidsstukken en uitvoeringsagenda's van de gemeente Amsterdam. Hierbij zijn de Nota Varen in Amsterdam 2.1, de Havenvisie Amsterdam 2030 en de Verkenning verbetering IJ-verbindingen: Sprong over het IJ voor wat betreft het gebruik van het water de belangrijkste.

De Nota Varen is het nieuwe beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvervoer en pleziervaart. Amsterdam wil haar grachten beter benutten met kleinere en schonere boten, betere spreiding van het vaarverkeer en ligplaatsen voor passagiersvaart en meer ruimte geven aan nieuwe ondernemers door wijziging van het vergunningstelsel. In de Visie 2030, een visie op de Amsterdamse haven, geeft het Havenbedrijf Amsterdam NV aan de kansen te willen benutten die haar specifieke ligging en die van de metropoolregio Amsterdam biedt. Het gaat om het versterken van de internationale logistieke functie, van de hoogwaardige regionale industrie en het veelzijdige dienstencentrum van Amsterdam. In de Verkenning verbetering IJ-verbindingen wordt gezocht naar structurele oplossingen voor de verbetering van de Noord-Zuid-verbindingen over het IJ om het sterk groeiende personenverkeer over het IJ te faciliteren.

Behalve de nota Varen, de Havenvisie 2030 en Sprong over het IJ kennen ook de volgende gemeentelijke beleidsvisies, plannen, agenda's of programma's raakvlakken met deze Watervisie:

- de nota Veren 2018 (2015)
- het Startdocument Stad in Balans (2015)
- de Agenda Duurzaamheid Amsterdam (2015)
- de Agenda Groen Amsterdam (2015)
- de Uitvoeringsagenda Mobiliteit Amsterdam 2015
- het Programmaplan Amsterdam Rainproof (2014)
- Ruimte voor de Stad: de Koers 2025, Ontwikkelstrategie Amsterdam 2025 (in ontwikkeling)
- het Sportaccomodatieplan Amsterdam 2015-2022
- de Gebiedsagenda's van de zeven bestuurscommissies (agenda's met lokale opgaven en prioriteiten)
- de Visie Openbare Ruimte (in ontwikkeling; visie op gebruik openbare ruimte)
- Recreatieplan Waterland (2012)
- Nota Touringcarbeleid 2012-2020
- Visie Noordzeekanaalgebied 2040

Naast deze centraal stedelijke Watervisie kennen een aantal stadsdelen ook eigen watervisies. Deze vigerende 'stadsdeelwatervisies' worden gezien als een gedetailleerdere uitwerking van en aanvulling op deze Watervisie Amsterdam 2040. Het gaat om:

- de Visie op het water van de binnenstad;
- de Visie Groen en Water Amsterdam Nieuw-West;
- de Visie Groen en Blauw Amsterdam Oud-Zuid 2020, en;
- het Programma Groen en Blauw Amsterdam Zuidoost.

1.4 Totstandkoming watervisie

In het voorjaar van 2015 is de gemeente Amsterdam in het kader van de uitwerking van de Watervisie Amsterdam het gesprek aangegaan met 'de stad'. Het 'Stadsgesprek Watervisie Amsterdam' bestond naast vele individuele gesprekken uit twee verdiepingssessies met experts en stakeholders en een publieke debatavond in, en in samenwerking met, Pakhuis de Zwijger. Ook is in het voorjaar van 2015 advies gevraagd bij de bestuurscommissies van de zeven stadsdelen.

De resultaten uit de verdiepingssessies en het stadsdebat, plus de adviesbrieven van de bestuurscommissies van de stadsdelen zijn bouwstenen geweest voor de concept-Watervisie.



Op 15 december 2015 heeft het college van B&W ingestemd met de concept-Watervisie Amsterdam 2040 (versie december 2015) en de vrijgave ervan voor de ter visie legging van 7 januari tot en met 17 februari 2016.

In die periode zijn er 490 zienswijzen op de concept-Watervisie binnengekomen. Op 25 januari 2016 is er een informatieavond over de concept Watervisie Amsterdam 2040 geweest in het Stadhuis. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot het wijzigingen van essentiële onderdelen van de Watervisie. Wél worden er voor een breed scala aan onderwerpen en deelgebieden nuanceringen, aanscherpingen en aanvullingen gedaan voor zowel de tekst als het kaartmateriaal in de concept-Watervisie. De wijzigingsvoorstellen zijn onderdeel van de Nota van beantwoording en wijzigingen Watervisie Amsterdam 2040 (mei 2016).

Op 14 september 2016 is de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam, inclusief de wijzigingsvoorstellen uit de Nota van beantwoording en wijzigingen Watervisie Amsterdam 2040 (mei 2016) ten opzichte van de concept-Watervisie Amsterdam 2040 (december 2015).

Voor u ligt de vastgestelde Watervisie Amsterdam 2040, Een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water met een uitvoeringsagenda tot 2018.



2 Visie 2040

Amsterdam ontleent zijn identiteit en aantrekkingskracht voor een groot deel aan het water. Amsterdam is ook een stad van vrijheid. Wij willen dat bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad het water in goede balans met elkaar optimaal kunnen gebruiken. Het motto van deze Watervisie is daarom, in lijn met het Coalitieakkoord Amsterdam 2014-2018: **Het water in Amsterdam is voor iedereen.**

De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt:

Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt ertoe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.

De visie op het gebruik van water en oevers in Amsterdam wordt in drie stappen beschreven. In paragraaf 2.1 De Koers worden eerst de hoofdrichtingen van deze Watervisie beschreven. Wat gaan we anders doen? Vervolgens staan in paragraaf 2.2 De thema's de langetermijnambities voor het gebruik van het water en oevers uitgewerkt voor zes water gerelateerde thema's. Tenslotte worden in paragraaf 2.3 De gebieden de lange termijn ambities gebiedsgericht uitgewerkt voor vier gebiedsdelen van de stad.

2.1 De koers

De ruimtelijke, economische, maatschappelijke en waterhuiskundige waarde van het water voor de stad is al groot. Om de betekenis voor de stad nog meer te vergroten wordt in deze Watervisie de koers uitgezet aan de hand van de volgende hoofdrichtingen:

- **Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren**
- **Groei door spreiden van recreatie en toerisme**
- **Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren**
- **Toepassen van economische principes**

Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren

De aanwezigheid van voldoende en kwalitatief hoogstaande ontmoetingsplekken in de openbare ruimte, en daarbinnen ook de beleving van het water, speelt een sleutelrol in het behouden van de (internationale) aantrekkingskracht van Amsterdam. In de stad zijn nog legio kansen om het zicht op het water te verbeteren en openbare verblijfsruimte toe te voegen.

Amsterdam heeft, in vergelijking met andere watersteden als Kopenhagen, Stockholm of Hamburg, 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 allerlei bouwsels (zoals kassahuizen, reclameborden en andere objecten) en door woonboten. Dat doorkruist het openbare karakter van die oevers.

Door kades autovrij of -luw te maken (door verwijdering of verplaatsing parkeerplaatsen naar nieuwe P-garages) of enkele woonboten te verplaatsen kan het zicht op het water worden hersteld en kan openbare verblijfsruimte aan het water worden gemaakt. Uiteraard denken wij hierbij in ieder geval aan de grachtengordel, Amstel, IJ-oevers en de stadsplassen, maar bijvoorbeeld ook aan de Singelgracht, Boerenwetering en delen van de Kostverlorenvaart. Aan de IJ-oevers en Amstel zijn de laatste jaren diverse nieuwe publieke plekken aan het water ontwikkeld, denk aan het Overhoekspark en Eye Filmmuseum aan het IJ of de Hermitage met grote steiger aan de Amstel. Aan de Amsterdamse ring van stadsplassen zal het gebruik toenemen als er meer goede horeca, watersportvoorzieningen en zwemstrandjes komen. Het toevoegen van kleinschalige zitplekken aan het water, zwemplekken, maar ook horeca-, culturele en watersportvoorzieningen zijn nodig om met name de oevers ver buiten het centrum te 'activeren'. Nieuwe voorzieningen op locaties (ver) buiten de binnenstad zijn nodig om mensen alternatieven te bieden voor het

prachtige maar drukke centrum.

Door het water op meer plekken toegankelijker en beter beleefbaar te maken en oevers te 'activeren' wordt Amsterdam nog aantrekkelijker en spreidt het gebruik zich meer over de stad. Bovendien worden er zo meer laagdrempelige mogelijkheden voor recreatie en bewegen voor de Amsterdammers gecreëerd.

Groei door spreiding 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 en klachten over lawaaioverlast van binnenstadbewoners. Met het groeiend aantal bewoners, gebruikers en bezoekers in de stad neemt de druk op het gebruik van het water en kades in het centrum de komende jaren alleen maar toe.

Ons doel is het aantrekkelijke vaargebied voor iedereen uit te breiden, zowel in de binnenstad, de hele stad als de regio. Zo kunnen we de drukte op het water meer spreiden. Dit kan door het oplossen van knelpunten in het vaarnetwerk, zoals het verhogen van bruggen of in gebruik nemen vanuit gebruik geraakte sluizen. Ook willen we meer steigers over de hele stad aanleggen en aantrekkelijke vaarbestemmingen buiten het centrumgebied faciliteren door samenwerking met ondernemers, bijvoorbeeld met hotels en café-restaurants buiten het centrum of vernieuwende aanbieders van rondvaarten die meer mogelijkheden zien dan alleen het bekende grachtenrondje. Als we het vaarnetwerk slim uitbreiden, verbeteren we de doorstroming, vergroten we de veiligheid, spreiden we de toenemende drukte en ontlasten we het centrum.

Met evenementen kunnen we ook nieuwe (water-) gebieden, zoals de stadsplassen, op de kaart zetten en de bekendheid van minder bekende locaties versterken. Het Grachtenfestival kan in 2016 misschien al worden uitgebreid tot aan de Sloterplassen. Ook kunnen bestaande evenementen, zoals het Amsterdam Light Festival, worden uitgebreid tot (ver) buiten de binnenstad. Lichtkunst en kunst kunnen worden ingezet om normaal minder spectaculaire watergangen aantrekkelijker te maken.

We werken aan een Stad in Balans, waarbij er in deze groeiende stad een betere balans wordt gezocht tussen wonen, werken, winkelen en toerisme.

Behalve strengere handhaving, zowel op de wal als op het water, wordt in Stad in Balans ook ingezet op het 'groter maken van de stad' oftewel spreiding van de

groeiende drukte over de stad (en regio).

Kortom, voor het gebruik van het water betekent dit het uitbreiden en beter promoten van het Amsterdamse vaarnetwerk buiten de grachtengordel en het ontwikkelen van nieuwe publiekstrekkers, bestemmingen en verblijfsplekken aan het water door de hele stad.

Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren

Het gebruik van het stedelijk water is op veel plekken statisch. Aan zo'n 75 kilometer kade liggen woonboten en plezierbootjes. In sommige grachten is de doorvaart zo smal geworden dat er nauwelijks twee boten naast elkaar kunnen varen. Ook is het op veel plekken onmogelijk geworden om passagiers op te pikken of om goederen te laden en lossen.

We werken op verschillende manieren aan een meer dynamisch gebruik van het water en oevers. De afgelopen jaren is er in de binnenstad een uitgebreid netwerk van op- en afstapplaatsen gerealiseerd. Het uitbouwen van het netwerk van plekken en steigers waar mensen kunnen in- en uitstappen en goederen kunnen worden in- en uitgeladen, vergroot de mogelijkheden voor dynamisch gebruik.

Daarnaast voegen we openbare verblijfsruimte toe, want grotere steigers functioneren ook als waterpleinen - zie bijvoorbeeld de steiger bij de Hermitage. Om dit mogelijk te maken verspreiden of veranderen we statische functies op het water (pleziervaartuigen, rondvaart, riviercruisevaart, woonboten) op sommige plekken.

Het vergunningenbeleid voor de commerciële passagiersvaart (rondvaart, bootverhuur, salonboten, et cetera) is aangepast. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe vormen van passagiersvaart. De groei van het aantal huurbootjes biedt tevens een kans voor Amsterdammers die willen varen en zelf geen eigen boot hebben. Door de indeling van Amsterdam in twee vaargebieden en de exploitatievergunningen in het gebied buiten het Centrumgebied op termijn vrij te geven hoopt het college voor meer spreiding van passagiersvaart te zorgen.

Distributie van goederen over het binnenstedelijke water maakt op dit moment minder dan 1% uit van alle transporten in de stad. Het wegvervoer heeft die taak overgenomen. Maar zeker in het centrum loopt het bevoorradingsverkeer ruimtelijk en qua milieueisen tegen zijn grenzen aan. Goederenvervoer over water is een interessant, duurzaam alternatief. Dan moeten er wel geschikte herkomstlocaties zijn voor de overslag

van de goederen van vrachtwagen of binnenvaartschip op kleinere boten. De bestemmingslocaties hebben ruimte nodig voor het lossen van de goederen. Openbaar vervoer en goederenvervoer op het water zijn buiten het IJ en Westpoort in Amsterdam vrijwel afwezig.

De gemeente stimuleert schone, elektrische boten, onder meer door lager binnenhavengeld. Daarnaast is in de nota Varen in Amsterdam afgesproken dat de sterk milieuvervuilende tweetaktmotoren vanaf 1 januari 2017 niet meer op de grachten zijn toegestaan. In de Nota Varen in Amsterdam 2.1 is besloten tot de invoering van elektrisch varen van de rondvaart, de brede passagiersvaart en de pleziervaart. De elektrische pleziervaart krijgt korting op het vignet binnenhavengeld. Bovendien faciliteert de gemeente de realisatie van elektrische oplaadpunten door marktpartijen.

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. Door voorrang te geven aan hoogwaardig en meervoudig gebruik van het water, bijvoorbeeld voor het vervoeren van personen en goederen, watersport en allerlei vormen van pleziervaart. Als we erin slagen om het privébezit van sloepjes terug te dringen en daarvoor in de plaats collectieve voorzieningen (huurboten) aan te bieden, maken we ruimte voor andere vormen van gebruik.

Het toepassen van economische principes op het gebruik van het water houdt in dat we meer ruimte willen bieden aan initiatieven uit de markt, maar ook dat alle gebruikers van de ruimte op het water daarvoor een marktconforme prijs betalen (net als op het land).



Gemeente Amsterdam

Watervisie Amsterdam 2040

september 2016



Openbare ruimte en recreatie

- realisatie zwemwater kwaliteit/bestrijding blauwalg
- nieuwe metropolitane voorziening of plek aan het water
- bestaande metropolitane voorziening of plek aan het water
- nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water
- recreatie-strand
- potentiële locatie drijvend zwembad-/plek in natuurwater
- hoofd langzaamverkeer-route aan het water



ontbrekende schakel in hoofd langzaamverkeer-route aan het water



zicht op het water verbeteren



recreatieve functie stadspas versterken



oevers meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen



IJmeer: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen



Wonen en werken

- nieuwe locaties voor de verplaatsen woonboten/-arken
- het zicht op het water verbeteren door woonboten / -arken te verplaatsen
- geplande locatie voor wonen op het water
- mogelijk locatie voor (uitbreiding) wonen op het water / nieuwe woonboten haven
- handhaving illegale verhuur woonboten in en om Centrum
- havengebied / stadshavens (watergebonden bedrijven terrein)
- zone met kansen voor wonen op het water



Vaarnetwerk

- te renoveren en automatiseren schutsluis
- nieuwe sluis
- nieuwe brug
- te verhogen/vergroten onderdoorgang brug
- doorvaarbaar maken toldeur/noodstuw voor kano's
- aanpak kano knelpunt
- verminderen barrière werking Oranjesluizen
- uitbreiden regionaal recreatief vaarnetwerk
- uitbreiden lokaal recreatief vaarnetwerk



Pleziervaart en watersport

- jachthavens, nieuw / uit te breiden
- kanogebied, nieuw / te verbeteren
- roeigebied, nieuw / te verbeteren
- mogelijke locatie stille waterski/wakeboard baan
- nieuwe stedelijk watersportcentrum (surfen en zeilen)
- nieuwe surfplek
- nieuwe kite-surfplek



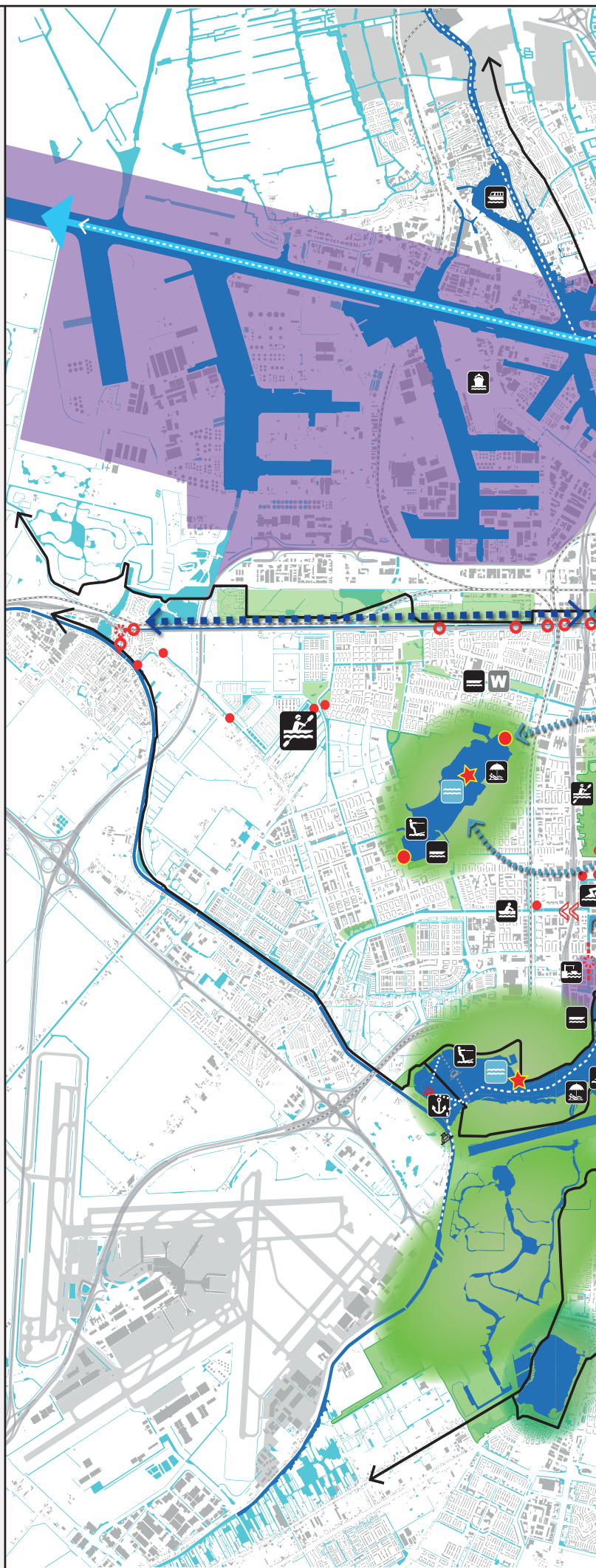
Passagiersvaart en Cruisevaart

- nieuwe locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m)
- nieuwe locatie ligplaatsen rondvaart
- te verplaatsen ligplaatsen rondvaart
- mogelijke tweede/nieuwe zeecruiseterminal Amsterdam; zoekgebied: Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied
- nieuwe locatie riviercruise
- nieuwe transferlocatie touringcars-rondvaart
- te verplaatsen transferlocatie touringcars-rondvaart zoekgebied: Zuidelijke IJ-oevers en Oosterdok
- nieuwe toeristische verbindingen
- ontlasten druk op het water in de binnenstad

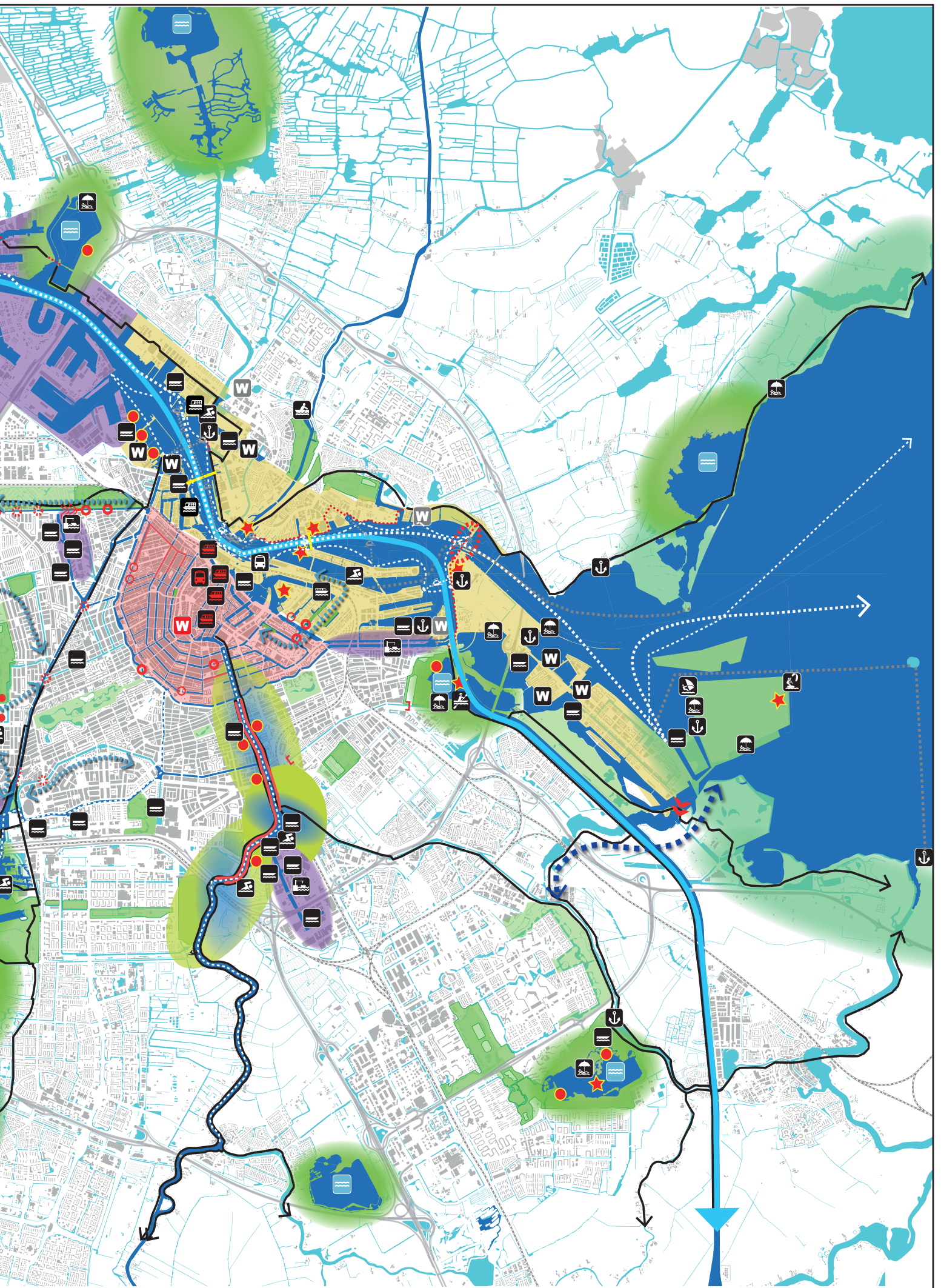


Vervoer over water

- bestaande veerverbindingen
- nieuwe veerverbindingen
- potentiële locatie langzaamverkeersbrug
- regionale veerverbinding (pont/ferry/watertaxi)
- meer bevoorrading/vervoer binnenstad over water
- uit te breiden en/of nieuwe overslagplekken voor goederenvervoer
- Trans-Atlantische vaarroute beroepsvaart



N.B.: op deze kaart van de Watervisie Amsterdam 2040 staan met name de geambieerde nieuwe ontwikkelingen; op de 6 themakaarten en de 4 deelgebiedkaarten staat meer gedetailleerde informatie over de bestaande situatie.





2.2 De zes thema's

Sommige wateren lenen zich meer voor de ene dan de andere functie. Op sommige wateren gaan diverse functies prima samen. Ander water is exclusief voor één type gebruik gerealiseerd, zoals de havens in Westpoort. De Amsterdamse ring van stadsplassen leent zich juist voor een mix van diverse watersporten en recreatie. In de Watervisie onderscheiden we een aantal belangrijke thema's voor het gebruik van water. Het gaat om de volgende zes thema's:

- **openbare ruimte en recreatie (2.2.1);**
- **wonen en werken (2.2.2);**
- **vaarnetwerk (2.2.3);**
- **pleziervaart en watersport (2.2.4);**
- **passagiersvaart en cruisevaart (2.2.5);**
- **personen- en goederenvervoer (2.2.6).**

Per thema schetsen we een ruimtelijk-economisch langetermijnperspectief en zijn de ambities voor de periode tot 2040 uitgewerkt.



2.2.1 Openbare ruimte en recreatie

Water als meest kenmerkende openbare ruimte

Parijs kent haar boulevards, Barcelona ligt aan het strand en Amsterdam heeft haar grachten. Het water is de meest kenmerkende openbare ruimte van de stad. Binnen de ring A10 bestaat meer dan veertig procent van de openbare ruimte uit water. Niet alleen de grachtengordel, maar ook het IJ, het IJmeer, de Amstel, de vele kanalen, vaarten en grachten, de havens en de stadsplassen en -meren bepalen in sterke mate de identiteit van Amsterdam en spelen daarmee een belangrijke rol bij de aantrekkingskracht van de stad. Tijdens evenementen als de canal parade met de Gay pride of het Prinsengrachtconcert wordt het gebruik van het water als openbare ruimte in letterlijke zin gevierd.

Het water als belangrijke vestigingsfactor

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 georiënteerde 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. In Amsterdam is juist het water de meest gewaardeerde en kenmerkende openbare ruimte van de stad.

Stad in balans

Het aantal bewoners, werknemers en bezoekers (toeristen) groeit de komende decennia naar verwachting fors in Amsterdam. Daarmee neemt ook de druk op de openbare ruimte en zeker in de binnenstad ook fors toe. Daarom moeten we het water en de oevers in de hele stad beter benutten en slimmer benutten, anders wordt het in de grachtengordel echt te druk.

Water en wal groeiden uit elkaar

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 wandel- en fietsroutes langs het water verhogen de aantrekkelijkheid van de stad aanzienlijk. Zwemstranden (en stadsstranden) 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 allerlei bouwswsels, woonboten verschenen in de grachten.

Herontdekking van het IJ

De laatste decennia is daar verandering in gekomen. 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 Filmmuseum, Nemo, Muziekgebouw aan 't IJ) en populaire horeca zoals Wilhelminadok, de IJ-Kantine, Goudfazzant, de Tolhuistuin en REM Eiland. Bovendien wordt in 2016 de voormalige Shell-toren of Toren Overhoeks opgeleverd als A'DAM Toren, een multifunctioneel gebouw

met observatiedek, diverse bars en restaurants en bedrijven uit de dans- en muziekbranche. 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 en steigers zoveel mogelijk toegankelijk maken.

De grootste uitdagingen daarbij zijn de grachtengordel, het IJ en de Amstel.

Noordelijke IJ-oevers als nieuwe openbare ruimte

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-oevers als nieuwe openbare ruimte van formaat voor de stad, inclusief een doorgaande fietsroute. Aan de noordwestelijke zijde kan een fietsroute Amsterdam met Zaandam verbinden en zo een woonwerkroute 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.

Amstel beperkt zichtbaar

De Amstel is één van de hoofdopenbare ruimten van de stad en een belangrijke uitvalsroute richting het prachtige cultuurhistorische Amstelland. Het is dus een gemiste kans dat de rivier zelf vanaf grote delen van de oevers nauwelijks zichtbaar is vanwege de vele woonboten en -arken. Vooral tussen de binnenstad en de A10, tussen de Torontobrug en de Rozenoordbrug, is het contact met en zicht op het water beperkt en verdient dit verbetering. Langs de hele rivier, van stadhuis tot de A10 in Zuid, liggen kansen voor de geleidelijke ontwikkeling van een stedelijke recreatieve boulevard met meer verblijfskwaliteit aan het water.

Obstakels en privatisering oevers

Bij het maken van meer wandel- en fietsroutes en verblijfsplekken aan het water ontkomen we er niet aan om privatisering van de oevers terug te dringen. Om het zicht op het water te herstellen is het wenselijk om bij meer oevers en kades de 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 verwijderen. Daarnaast kan met meer uniforme (hoogwaardige) nutskasten, toegangsvoorzieningen en afmeervoorzieningen nog een kwaliteitsslag worden gemaakt.

Jachthavens vaak verborgen en afgesloten

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 niet voldoende als zodanig gebruikt. Door hun ligging en door hun levendige gebruik zijn ze uitermate geschikt 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 publieke stedelijke plekken, waar het stadse leven zich afspeelt te midden van de nautische bedrijvigheid.

Unieke ring van stadsplassen

Een bijzonderheid van Amsterdam is de ring van stedelijke recreatieplassen die de stad omgeeft: Noorder IJplas, Sloterplas, Nieuwe Diep, Nieuwe Meer en Gaasperplas. Door hun omvang en de ligging nabij de stad, zijn ze bij uitstek geschikt als recreatiegebied voor de stedelingen. Die potentie wordt onvoldoende benut. Het gebruik van de Noordoever van de Sloterplas -gelegen in het verlengde van de bruisende Jan Evertsenstraat en op 20 minuten fietsen van de Dam- groeit. Toch is het er nog vaak rustig. De Noordoever van de Nieuwe Meer is slecht bereikbaar en wordt slechts door een klein aantal mensen gebruikt. De Noorder IJplas is zelfs nauwelijks bereikbaar, en de westelijke oever is door woonbootbewoners in bezit genomen. Wie een rondje langs de Gaasperplas fietst, krijgt de plas zelf nauwelijks te zien. De zwemstrandjes zijn er 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 samen met de stadsdelen en andere partners plannen gemaakt moeten worden om de gewenste ontwikkelingen te stimuleren.

Pootje baden en zwemmen

De ultieme beleving van water is natuurlijk als je het daadwerkelijk aan kunt raken, kunt pootjebaden of erin kunt zwemmen. Helaas zijn de mogelijkheden daartoe op dit moment beperkt. Vaak is het onmogelijk om dicht bij het water te komen. Daar kunnen we wat aan doen door meer aflopende oevers, watertrappen en steigers te realiseren.

Het aantal officiële natuurswemplekken in de stad is relatief beperkt. Ook komt er in de zomer in diverse recreatieplassen blauwalg voor, waardoor zwemmen bij de formele zwemstranden dan niet mogelijk is.

Samen met de waterschappen nemen we maatregelen om blauwalg in de stadsplassen te voorkomen. Ook worden er maatregelen genomen om vervuiling van het water überhaupt tegen te gaan. Zo zijn dankzij een speciaal programma de afgelopen jaren al meer dan 80% van de woonboten in Amsterdam op het riool aangesloten.

Recreatievoorzieningen in de landschappen rondom de stad

In de agrarische en natuurgebieden rond de stad is ruimte voor meer extensieve vormen van recreatie, zoals vissen, kanoën, roeien en schaatsen, mits natuurwaarden behouden blijven. Te denken valt aan extra plekken om met de kano in het water te komen. 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.

Dit leidt tot de volgende ambities binnen het thema openbare ruimte en recreatie:

- a. **vergroten beleefbaarheid water**
- b. **meer zwemwater en recreatieplekken aan het water**
- c. **activeren water en oevers**
- d. **spreiden evenementen op en aan het water**

Ambities

Vergroten beleefbaarheid water

We willen er samen met de stadsdelen voor zorgen dat water in alle delen van de stad zo veel mogelijk openbaar toegankelijk en beleefbaar gemaakt wordt en blijft. 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. We willen meer publieke steigers en andere zitplekken aan het water aanleggen. 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 het Rokin.

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staat de ambitie om met de bouw van een aantal parkeergarages in en om de binnenstad juist in de binnenstad meer ruimte op straat in de openbare ruimte te creëren, de parkeerdruk te verminderen en daarmee ook het zicht

op het water en de historische bruggen te herstellen. Aan de IJ-oevers en aan de Amstel/Weespertrekvaart worden verouderde haven- en industriegebieden en bedrijventerreinen getransformeerd naar gemengde stedelijke stadswijken met nieuwe openbare ruimten aan het water.

We willen ook meer fiets- en wandelpaden aanleggen, zowel aan het water als naar het water toe. Naar en rondom de stadsplassen bijvoorbeeld, maar ook in Noord, aan en naar het IJ. 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. De stadsplassen zouden aantrekkelijker worden als je er omheen kunt wandelen, fietsen, joggen of skaten.

De Amstelboulevard verdient aan beide oevers van de rivier meer ruimte voor de voetganger, meer verblijfskwaliteit en meer zicht op het water. De Amstel is met het IJ samen qua maat en schaal -en ontstaansgeschiedenis- de hoofdwaterstructuur van de stad, dé belangrijkste blauwe openbare ruimte.

Tenslotte zijn we voorzichtig met het gebruik van het water door functies waarvoor op de wal geen ruimte is. Drijvende fietsenstallingen, drijvende hotels, grootschalige opslag van bouwmaterialen op het water, et cetera kunnen incidenteel een tijdelijke of definitieve oplossing zijn voor ruimtegebrek op de wal. De ruimtelijke kwaliteit van dergelijke (tijdelijke) voorzieningen en zorg voor het behoud van het nautische karakter van het water vragen hierbij dan ook bijzondere aandacht en hoge eisen. Mede aangezien tijdelijk bij dergelijke voorzieningen in Amsterdam al snel 10 tot 15 jaar is. Het is wenselijk dat er bij dergelijke tijdelijke functies op het water tevens naar een structurele oplossing op de wal, ondergronds of anderszinds wordt toegewerkt.

Meer zwemwater en recreatieplekken aan het water

Water als plek voor verkoeling in de zomer wordt in de toekomst -gelet op klimaatverandering- steeds belangrijker. Het aantal officiële zwemplekken in natuurwater in en rond Amsterdam is beperkt. In 2040 zijn dat er wat ons betreft beduidend meer. We denken in de eerste plaats aan de stadsplassen, maar ook in en rond het IJ en IJmeer liggen mogelijkheden voor verkoeling in of aan het water.



Om echt te kunnen zwemmen dient het water te voldoen aan de kwaliteitseisen die daarvoor gelden. Door goede informatievoorziening over wanneer waar gezwommen kan worden kunnen meer (tijdelijke) zwemplekken in natuurwater worden gecreëerd. Hiervoor dient de blauwalg in de stadsplassen structureel te worden bestreden. Dat betekent ook dat we ervoor moeten zorgen er minder afval in het water terechtkomt, door een verantwoorde afvalwater inzameling bij jachthavens en door er voor te zorgen dat alle rondvaartboten en pleziervaartuigen op termijn vrij zijn van uitstoot van schadelijke stoffen.

De aanleg van één of meer drijvende zwembaden aan de IJ-oeveren of de Amstel behoort natuurlijk ook tot de mogelijkheden, analoog aan de voorbeelden hiervan in Antwerpen, Parijs, Berlijn en Kopenhagen.

Tevens willen we meer recreatieve plekken aan het water maken, variërend van het simpelweg plaatsen van bankjes aan het water tot aan nieuw steigers aan het water waar je kunt pootje baden.

Activeren water en oevers

Wij willen de verwachte groei van recreatie en toerisme meer spreiden over de hele stad. De verwachte groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers (toeristen) zal worden gefaciliteerd door vooral buiten de drukke binnenstad nieuwe recreatief toeristische voorzieningen en trekkers te ontwikkelen en deze onder de aandacht van een breder publiek te brengen. Aan het water lijken hiervoor diverse kansen te liggen.

Bij de waterfrontontwikkeling aan de IJ-oeveren is vanaf de jaren '90 bewust ingezet op de ontwikkeling van nieuwe grote publiekstrekkers aan het IJ, zodat bewoners en bezoekers van de stad weer naar het IJ komen. Deze strategie is zeer succesvol gebleken, gelet op de vele nieuwe 'ankers aan het IJ': het Muziekgebouw aan 't IJ, het Paleis (van Justitie) IJdok, het EYE Filmmuseum, de NDSM-werf, de Tolhuistuin en ook de nieuwe Openbare Bibliotheek en het Conservatorium aan het Oosterdok.

Met de aanstaande ontwikkeling van Houthavens en Cruquiussterrein en verdergaande ontwikkelingen bij Overhoeks, het Hamerstraatterrein, het NDSM- en Oranjewerfsterrein, Zeeburgereiland en daarna het Havenstadgebied rondom de Minervahaven transformeren nieuwe stukken IJ-oeveren en worden ze met nieuwe voorzieningen aan het water 'geactiveerd'.

Naast de IJ-oeveren zijn er de afgelopen decennia ook op veel andere plaatsen in de stad grotere en kleinere recreatieve, culturele en horeca voorzieningen aan het water bijgekomen. Denk aan tHuis aan de Amstel, de Hermitage, RIVA aan de Amstel, het drijvend restaurant Grand Café Fossa in de Erasmusgracht en Waterkant aan de Singelgracht. We gaan door met het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe recreatieve, publieke, culturele en horeca voorzieningen aan het water, vooral buiten de binnenstad waar het al druk genoeg is. Een café met een goed terras aan of op het water voegt iets toe aan de beleving en het gebruik van het water en wordt al snel een nieuwe bestemming voor de buurt en gasten van verder, ook voor de plezier- en passagiersvaarders.

Naast de metropolitane voorzieningen aan het water die veel publiek trekken, zoals Carré, de Stopera, EyeFilmmuseum en het Anne Frankhuis, worden de stadsplassen Sloterpas, Nieuw Meer en Nieuwe Diep verder ontwikkeld tot metropolitane plekken. Door de groei van het cluster aan watersport-, recreatieve, culturele en horecavoorzieningen worden deze stadsplassen steeds meer plekken die -zeker in de zomer- grote groepen Amsterdammers en bezoekers trekken om te recreëren en te sporten.

Op het meer 'activeren' van het water wordt dus vooral ingezet aan de IJ-oeveren, de Amsteloevers, de ring van stadsplassen en aan de oevers van het IJmeer en IJburg. Juist daar willen het aantal recreatieve, publieke, culturele en horeca voorzieningen aan het water uitbreiden.

Spreiden evenementen op en aan het water

Veel evenementen in Amsterdam vinden plaats in en direct aan de binnenstad, zo ook de watergerelateerde evenementen. Ook voor de evenementen geldt dat we ze meer willen verspreiden over de hele stad en metropoolregio. De binnenstad krijgt met Koningsdag, de Gay Pride, het Prinsengrachtconcert, het Bevrijdingsfestival, de City Swim, de Uitmarkt en andere grotere en kleinere evenementen veel voor haar kiezen.

Tegelijkertijd kunnen bestaande of nieuwe evenementen ook minder bekende delen van de stad juist beter op de kaart zetten bij Amsterdammers en bezoekers. Mogelijk kan het Amsterdam Light Festival dat in de winter plaatsvindt, bijvoorbeeld worden uitgebreid naar de kanalen en grachten in Zuid en West of zelfs tot aan de Sloterpas.



Openbare ruimte en recreatie

Watervisie Amsterdam 2040

bestaand

☆ metropolitane voorziening of plek aan het water*)

○ recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water *)

■ park aan het water

☂ recreatie-strand

☂ stads-strand

🏊 drijvendzwembad of zwemplek in natuurwater

— hoofd langzaamverkeer-route aan het water



Grachtengordel Amsterdam is UNESCO - werelderfgoed

nieuw

🌊 realisatie zwemwater kwaliteit/ bestrijding blauwalg

☆ metropolitane voorziening of plek aan het water*)

● nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water *)

☂ recreatie-strand met zwemwater

🏊 potentiële locatie drijvend zwembad of zwemplek in natuurwater

⋯ ontbrekende schakel in hoofd langzaamverkeer-route aan het water

— zicht op het water verbeteren

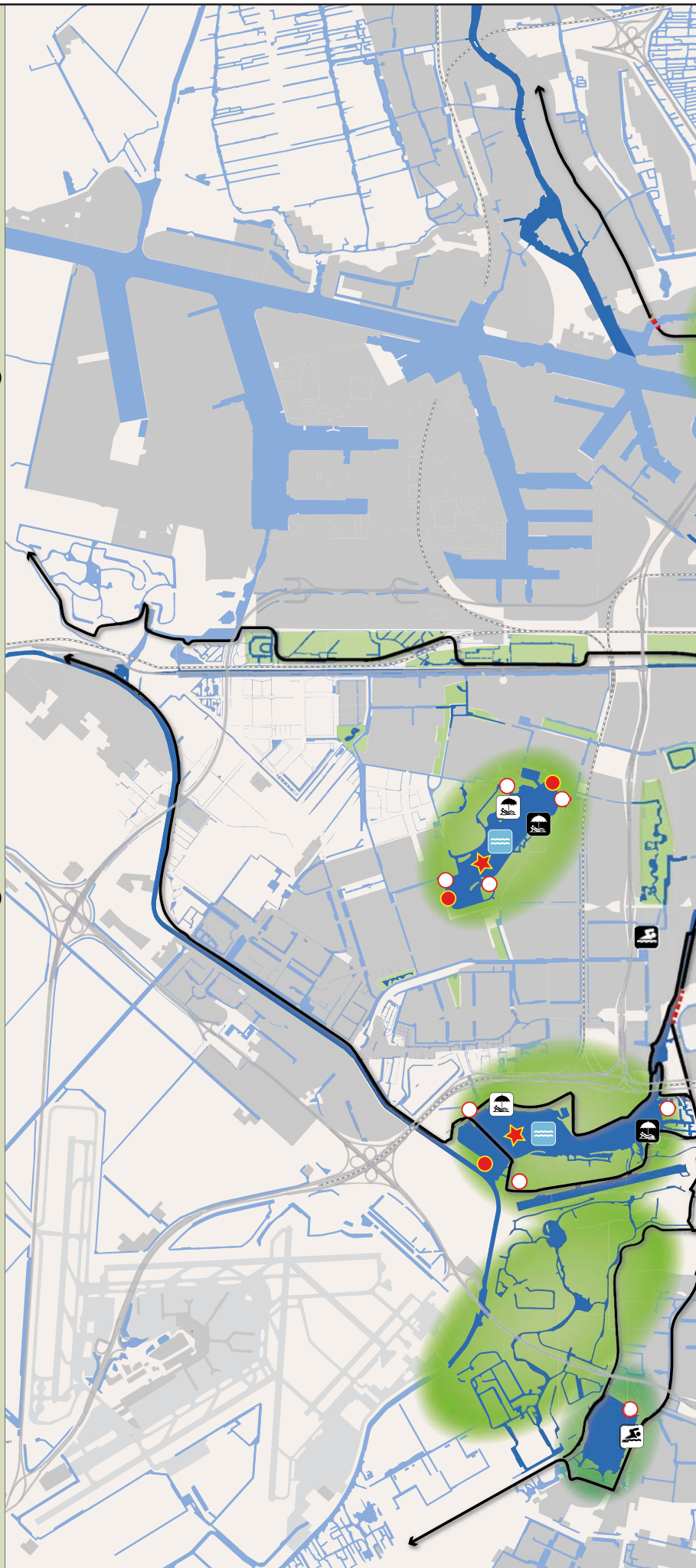
■ recreatieve functie stadsplas versterken

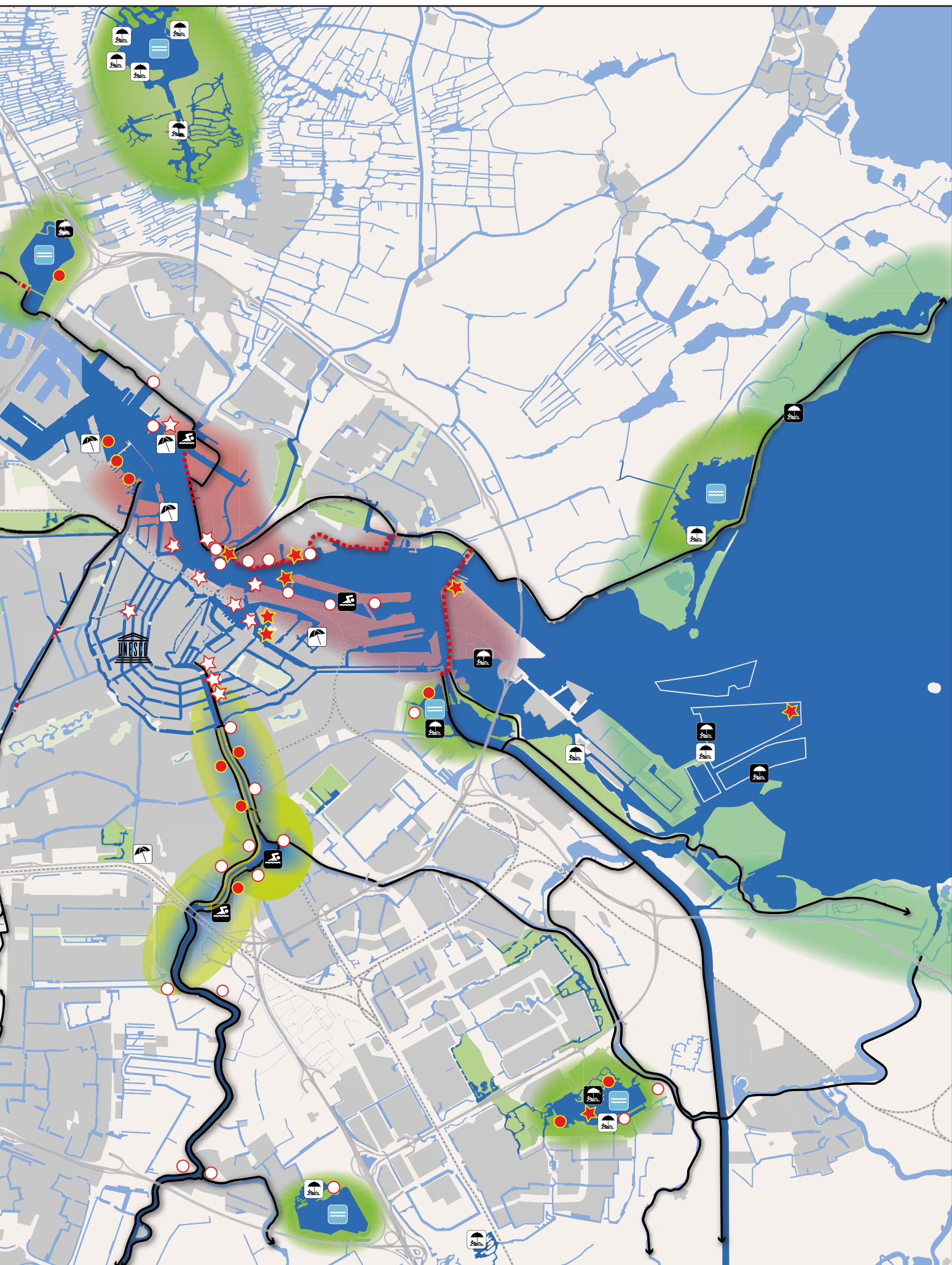
■ oevers meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen

■ waterfront: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen

■ IJmeer: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen

*) op de kaart zijn alleen bestaande en nieuwe metropolitane en recreatieve voorzieningen aan het IJ en stadsplassen weergegeven, omdat dit de focusgebieden zijn; er zijn in de stad uiteraard nog veel meer metropolitane en recreatieve voorzieningen aan het water.









2.2.2 Wonen en werken

Amsterdam woonbotenstad

Woonboten en woningen op het water horen bij de identiteit, de geschiedenis en de charme van Amsterdam en dragen bij aan de veelzijdigheid van woonvormen in de stad. Met 'woonboten' bedoelen we veelal een divers spectrum aan (historische) woonschepen, woonarken en 'scharken' (mixvormen van boten en arken). Momenteel zijn er in totaal ongeveer 2500 woonboten en -arken in de stad, waarvan 2000 binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ en zo'n 800 hiervan in de binnenstad. Drijvende waterwoningen zijn er alleen op Steigereiland. Wonen op het water zal altijd maar een klein deel van het woningaanbod (bijna 400.000 woningen) van Amsterdam uitmaken, maar draagt bij aan de nautische sfeer en het bijzondere woonmilieu van de stad.

Barrièrewerking

Woonboten- en arken vormen langs sommige grachten in de binnenstad en delen van de Amsteloevers letterlijk een wand tussen de wal en het water. Het zicht vanaf de wal op het water is hier zo goed als verdwenen. Bij woonboten verdwijnt soms ook het openbare karakter van de kades door tuintjes of bouwsels van de bewoners.

Historische schepen en welstand

Historische schepen dragen bij aan het cultuurhistorische maritieme beeld van de stad. Dit 'varend erfgoed' bestaat uit allerlei typen schepen, zoals stoom- en motorsleepboten, klippers en tjalken, zeilwherry's, reddingboten, kotters, langedijkers en akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen en botters, bakdekkers en zalmschouwen. Veel van de vanouds varende schepen zijn nu in gebruik als woonboot of voor de chartervaart.

Naast bijzondere historische schepen, zijn er ook woonschepen, woonarken en 'scharken' waarvan het ruimtelijk beeld te wensen over laat. Dit vraagt in de toekomst om extra aandacht. De recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, dat woonboten bouwwerken zijn waarvoor Omgevingsvergunningen moeten worden aangevraagd, betekent ook dat er duidelijke welstandscriteria voor woonboten (incl. woonarken)

in de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam 2013' moeten worden opgenomen.

Wonen op water aan de IJ-as

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. Wij zien bij de verdere ontwikkeling van IJburg en het waterfront aan de IJ-oeveren kansen voor nieuwe kleinschalige woonmilieus op water, ook als bijdrage aan het nautische gevoel op deze locaties.

De haven

Amsterdam heeft de vierde haven van Europa. De koers van de haven is vastgelegd in de Visie 2030 van het Havenbedrijf Amsterdam NV. Het fundament van de haven is een optimaal en duurzaam ingericht havengebied, dat zich kenmerkt door intensief ruimtegebruik en een goede bereikbaarheid. Dit valt terug te zien in een toenemende activiteit bij gelijkblijvende fysieke en milieuruimte en snelle turnaround times bij groeiend verkeer. Daarnaast is het noodzakelijk dat de maritieme infrastructuur (o.a. nieuwe zeesluis IJmuiden) passend is bij de eisen van de moderne scheepvaart, dat de infrastructuur en verbindingen naar het achterland (o.a. spoor) toereikend zijn, er een hoogwaardig vestigings- en investeringsklimaat wordt gerealiseerd en dat de dienstverlening op nautisch en veiligheidsgebied tot de wereldtop behoort.

Het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam Rijnkanaal zijn een hoofdvaarroute voor de zee- en binnenvaart, een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. Ook de Kostverlorenvaart, de Amstel en het Noord-Hollands kanaal zijn belangrijke vaarroutes voor de binnenvaart, al worden deze veel minder intensief gebruikt dan het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal. De grootschalige watergebonden bedrijven zitten in het Westelijk Havengebied en aan de IJ-oeveren. Zo zitten er aan de noordelijke IJ-oeveren nog altijd enkele grote werven en dokken voor scheepsreparatie, die ons herinneren aan de grote scheepsbouwhistorie aan de noordelijke IJ-oeveren.

Vier stadshaventjes

De stad kent naast de haven in Westpoort en aan het IJ ook nog vier kleine 'stadshaventjes': de Riekerhaven, de Duivendrechtsevaart, de Marktkanalen en de Nieuw Vaart. Deze vier kleine stadshavens zijn dé plekken in de stad (buiten de haven) met ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van vrachtauto op boot. Het aantal nog resterende watergebonden bedrijven in deze stadshavens is echter nog maar op één hand te tellen, terwijl dit toch juist de plekken zijn voor watergebonden bedrijven en (kleinschalige) overslag van vrachtauto naar boot.

Dit leidt tot de volgende ambities:

- e. **ontwikkeling nieuwe locaties voor wonen op water aan het IJ en IJmeer**
- f. **geen uitbreiding en kleinschalige herschikking woonboten**
- g. **verbetering welstandsbeleid woonboten**
- h. **ruimte voor watergebonden bedrijvigheid**

Ambities

Ontwikkeling nieuwe locaties voor wonen op water aan het IJ en IJmeer

Voor nieuwe vormen van wonen op het water willen we op de lange termijn op een aantal plekken bij IJburg en aan de IJ-oever ruimte maken. De Waterbuurt op Steigereiland IJburg met tientallen waterwoningen is hier een goed voorbeeld van. De drijvende eengezinswoningen en appartementencomplexen van de Waterbuurt op Steigereiland zijn zowel door een ontwikkelaar als met particulieren gebouwd en worden goed gewaardeerd. De komende jaren krijgt de ontwikkeling van de Waterbuurt op Steigereiland een vervolg. Ook bij het sluisgebouw op Steigereiland en aan de westzijde van Haveneiland worden nog nieuwe locaties met woonboten ontwikkeld.

Daarnaast wordt de komende jaren in het Johan van Hasselt-kanaal bij het Buiksloterhamterrein de duurzame, innovatieve drijvende woonbuurt Schoon Schip ontwikkeld.



En vanaf 2018 komen er bij de ontwikkeling van de nieuwe gemengde stadsbuurt, de Houthavens, tientallen nieuwe ligplaatsen voor woonboten beschikbaar. Hier lijken kansen te liggen voor de vrijwillige verplaatsing van woonboten uit drukke delen aan de Amsteloevers of grachtengordel naar de Houthavens.

Ook in het zuidoostelijk deel van de Entrepothaven bij het Cruquiussterrein liggen kansen voor nieuwe woonschepen of waterwoningen. Dit kan eraan bijdragen dat de waterkant van het industriële Cruquiussterrein, dat de komende decennia transformeert naar een meer gemengd woon-werkgebied, een nautisch karakter krijgt. In Noord bestaat de mogelijkheid om nieuwe haventjes voor drijvende woningen of woonboten te graven bij de bestaande woonbotenhaven aan het Zijkanaal F bij de Klaprozenweg en ten westen van de Oranjewerf. Dan slaan we twee vliegen in één klap: we creëren nieuwe gebieden voor waterberging en voegen hier een bijzonder woonmilieu toe.

Geen uitbreiding en kleinschalige herschikking woonboten

Behalve aan het IJ en bij IJburg, waar nog enkele nieuwe plekken kunnen worden ontwikkeld, zit Amsterdam wat betreft het aantal woonboten (inclusief woonarken e.d.) aan zijn maximum. Meer uitbreiding is niet gewenst. Het huidige aantal wordt in de gebieden buiten de IJ-oever en IJburg bevroren. De enige uitzondering hierop is het kommetje aan het eind van de Burgemeester van Tienhovengracht bij Plein '40 - '45 waar nog ruimte is voor enkele extra woonboten.

In delen van de binnenstad wordt de verplaatsing van een aantal woonboten nagestreefd om het zicht op het water te verbeteren. In de binnenstad zijn in het bestemmingsplan Water (stadsdeel Centrum, 2012) reeds een aantal delen van de Brouwersgracht, Lijnbaansgracht, Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht aangewezen waar 'verdunning' van het aantal woonschepen gewenst is. Dit dient op vrijwillige basis te gebeuren. Aan het Singel en in de oostelijke binnenstad is een aantal alternatieve locaties bestemd voor op vrijwillige basis te verplaatsen woonschepen.

We willen ook aan de Amsteloevers buiten de binnenstad een aantal woonschepen verplaatsen. We gaan hierover in gesprek met de woonbootbewoners van de Amsteloevers en willen ze bijvoorbeeld een alternatieve (grotere) ligplaats in de nieuwbouwbuurt Houthaven en de Oude Houthaven aan het IJ aanbieden, of een alternatieve ligplaats bij IJburg aan het IJmeer.

Verbeteren welstandsbeleid woonboten

Woonboten worden door de Raad van State sinds ruim een jaar aangemerkt als bouwwerken, waarvoor een 'bouwvergunning' nodig is. Wonen op het water krijgt daarmee, qua regelgeving, rechten en plichten, dezelfde status te geven als het wonen op de wal. Hiervoor werkt de gemeente aan een paraplubestemmingsplan voor woonboten. In dat kader dient ook het welstandsbeleid van woonboten en aanverwante bouwregelgeving te worden verbeterd en geharmoniseerd. Met de inwerkingtreding van de gewijzigde woningwet (in juli 2016) en andere regelgeving (Wabo) is het van belang dat ook in de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam 2013' voldoende duidelijke criteria voor woonboten worden opgenomen.

Koesteren maritiem erfgoed

Historische schepen (woonboten, plezier- en passagiersvaartuigen) dragen bij aan de charme van Amsterdam en maken het historisch nautisch verleden beleefbaar. De mogelijkheden voor bescherming en stimulering van maritiem erfgoed in Amsterdam worden nader verkend. Het betreft zowel de mogelijkheden voor historische woonschepen als varend erfgoed.

Ook wordt er gekeken of een (nieuwe) passantenhaven voor varend erfgoed tot de mogelijkheden behoort, met name aan het IJmeer gekoppeld aan de ontwikkeling van het Zeeburgereiland en IJburg of misschien aan het IJ in de Entrepothaven of bij het NDSM-terrein.

Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid

Havenbedrijf Amsterdam NV denkt de groeiende behoefte aan wachtplaatsen van de binnenvaart op te kunnen vangen door een slimmer en dynamischer gebruik van de huidige wachtplaatsen aan het IJ en in Westpoort.

In de vier kleine stadshavens (Riekerhaven, Duivendrechtsevaart, Marktkanalen en Nieuw Vaart) is ook ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van vrachtauto op boot. Hier liggen kansen voor overslag en bevoorrading van de binnenstad over water. Deze bedrijventerreinen aan het water liggen strategisch tussen de Ring A10 en in de buurt van het centrum, waardoor ze tevens uitermate geschikt voor kleine werven en scheepsreparatiebedrijfjes gericht op de plezier- en passagiersvaart en het (gestapeld) parkeren van privé-plezierbootjes.



Gemeente Amsterdam



Wonen en werken

Watervisie Amsterdam 2040

bestaand

wonen

..... woonboten

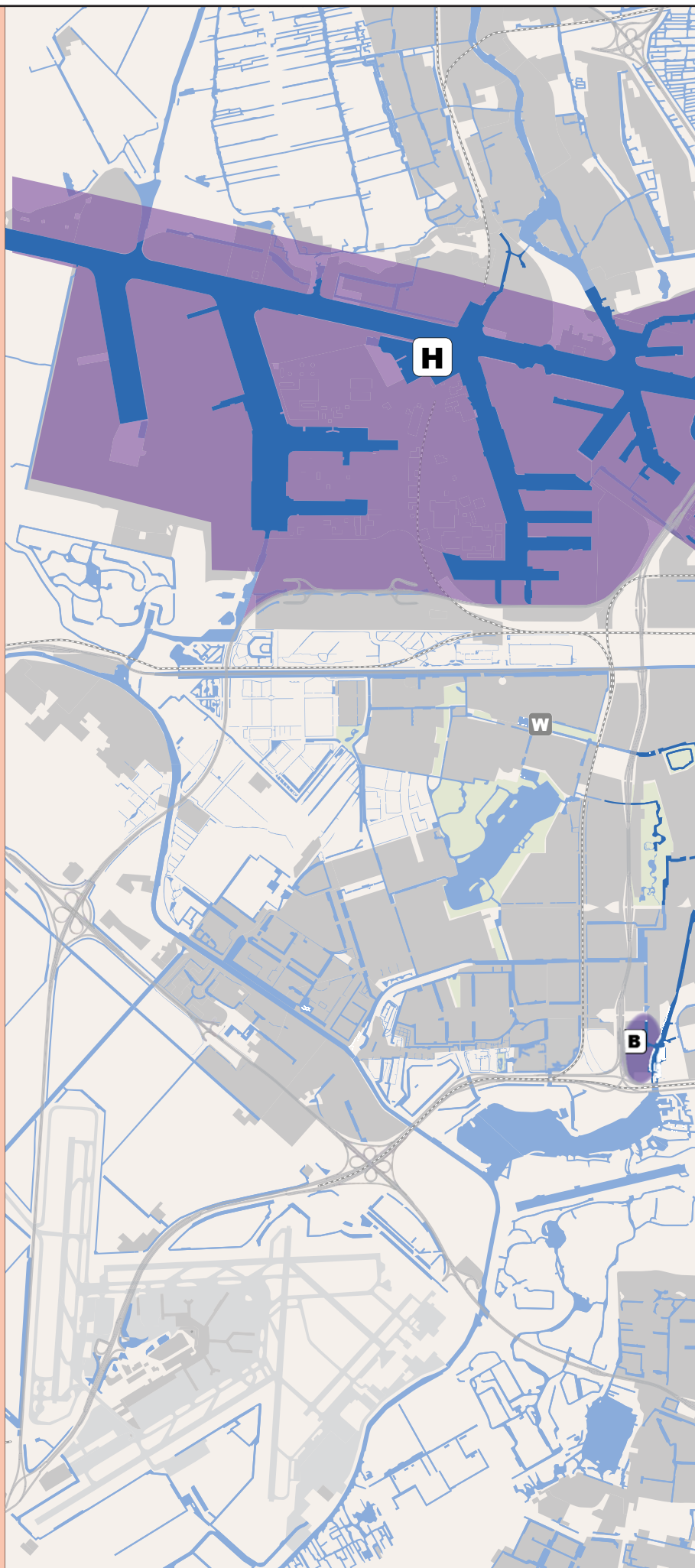
werken

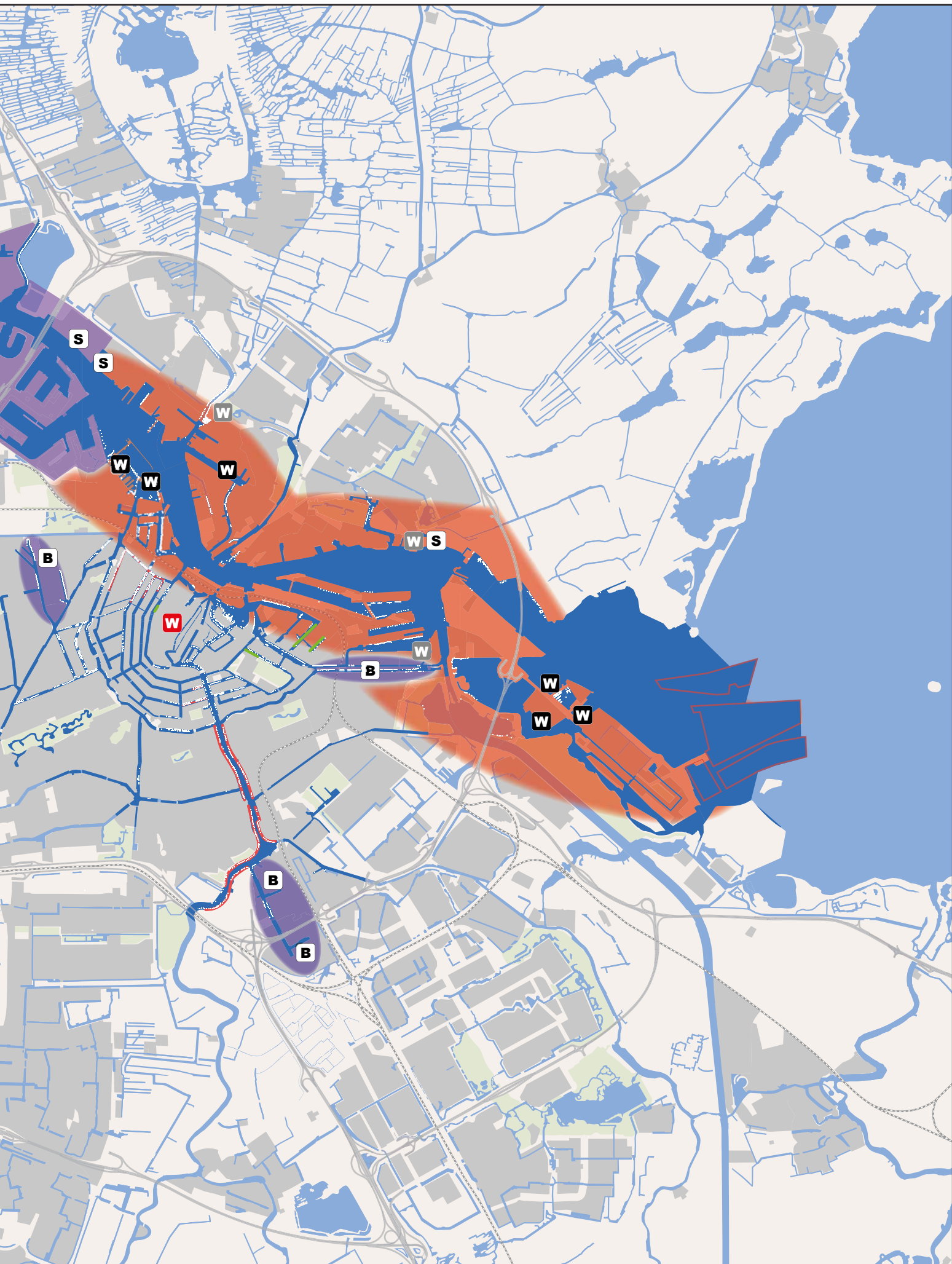
- B** ruimte voor watergebonden bedrijvigheid
- S** scheepsreparatie /- bouw
- H** haven
-  havengebied / stadshavens

nieuw

wonen

-  nieuwe locaties voor de verplaatsen woonboten/-arken
-  het zicht op het water verbeteren door woonboten / -arken te verplaatsen
- W** geplande locatie voor wonen op het water
- W** mogelijke locatie voor (uitbreiding) wonen op het water / nieuwe woonboten haven
- W** handhaving illegale verhuur woonboten in en om Centrum
-  zone met kansen voor wonen op water









2.2.3 Vaarnetwerk

Spinnenweb van vaarwegen

Amsterdam kent binnen de gemeentegrenzen een uitgebreid vaarnetwerk van meer dan 150 km lengte, dat goed verbonden is met het netwerk van de regio. Het IJ en de grachtengordel liggen min of meer centraal in dit vaarnetwerk, dat met een aantal radiale rivieren, vaarten en kanalen in alle windrichtingen verbonden is met de regio. De Amsterdamse waterstructuur lijkt op een spinnenweb met de grachtengordel en het IJ als het hart van het web.

Knelpunten in het netwerk

Het vaarnetwerk van Amsterdam en de regio zit in de basis prima in elkaar. Toch zitten er in het stedelijke en regionale netwerk een aantal knelpunten. Het gaat met name om bruggen met een te lage doorvaarthoogte, zoals brug 174 over de Singelgracht bij het Leidseplein of brug 37 over Keizersgracht in de Utrechtsestraat.

Ook zijn er niet of moeizaam werkende sluizen en andere barrières, zoals dammen of stuwen. De Westlandgrachtschutsluis is hier een goed voorbeeld van.

Tenslotte zijn er ook een aantal ontbrekende waterverbindingen in het web. De uitbreiding van het netwerk en het beter onder de aandacht brengen van de vaarroutes buiten het centrumgebied dragen bij aan een betere spreiding van de drukte in het zomerseizoen over stad en regio.

BRTN en Staande Mastroute

De Amsterdamse vaarnetwerk is ook onderdeel van het basisrecreatietoervaartnet (BRTN). Ook de beroemde Staande Mastroute voert door Amsterdam. De Staande Mastroute is een route voor zeilschepen met een mast van maximaal dertig meter van de Zeeuws-Zuid-Hollandse delta via het IJsselmeer naar de Eems in de provincie Groningen. Het zuidelijk deel gaat van het Hollands Diep via Dordrecht, Gouda en Alphen aan den Rijn naar Amsterdam. Het noordelijk deel gaat via de Nieuwe Meer, de Kostverlorenvaart en het IJ naar het IJmeer door Amsterdam en dan naar het IJsselmeer via Lemmer, Leeuwarden en Groningen naar Delfzijl. De hoofdroutes door Amsterdam zijn dus ook van regionaal en nationaal belang voor de recreatievaart.

Veiligheid: 'Varen doe je samen!'

Veilig en voorbereid de Amsterdamse wateren op is essentieel om te kunnen genieten van ons blauwe goud. Amsterdam kent een aantal locaties, waar beroepsvaart en de recreatievaart samen komen, die aandacht vragen. Dit zijn met name de oversteken op het IJ, het Amsterdam RijnKanaal en de Kostverlorenvaart. Maar ook de op Amsterdamse grachten vraagt de veiligheid tussen recreatievaart en beroepsvaart (in dit geval rondvaartboten) aandacht. Wij raden dan ook aan om goed voorbereid het water op te gaan en je te informeren via 'Varen doe je Samen!'. 'Varen doe je Samen!' geeft informatie over de belangrijkste vaarregels aan zowel watersporters als beroepsschippers. Ruim 100 belangrijke knooppunten, waaronder het IJ in Amsterdam, worden beschreven en voorzien van een advies hoe je daar veilig kunt passeren.

Waterrecreatie in Waterland en Nieuw-West

Het fijnmazige netwerk van sloten en vaarten in Waterland leent zich goed om te kanoën of met fluisterboten van het landschap en de natuur te genieten. Ook de waterstructuur van het Amsterdamse Bos en Nieuw-West vormt een goede 'biotoop' voor kanoërs en fluisterboten, getuige de kanoverhuur in het Amsterdams Bos en kanovereniging Sloterplas aan de Sloterplas.

Met name het kanonetwerk van Nieuw-West kent nog een aantal knelpunten en ook Waterland kan nog enkele extra voorzieningen gebruiken om deze gebieden verder door te ontwikkelen.

Dit leidt tot de volgende ambitie:

- i. **uitbreiden en optimaliseren vaarnetwerk voor plezier- en passagiersvaart**
- j. **uitbreiden en verbeteren kano- en fluisterbotennetwerk**

Ambities

Uitbreiden vaarnetwerk voor plezier- en passagiersvaart

Uitbreiding van het bevaarbare netwerk in de stad is een belangrijke randvoorwaarde voor intensiever en meer divers gebruik van het 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. Met de aanpak van knelpunten in het Amsterdamse vaarnetwerk voor de pleziervaart en de passagiersvaart kan dit worden uitgebreid, hetgeen bijdraagt aan de geambieerde spreiding van de groei ervan over de stad en regio. We willen de doorvaarhoogte van een aantal grachtenbruggen in de binnenstad verhogen. Bijvoorbeeld de brug over de Keizersgracht bij de Utrechtsestraat is een knelpunt. Ook willen we een aantal nieuwe aantrekkelijke vaarrondjes ontsluiten. De belangrijkste zijn het vaarrondje oostelijke binnenstad (Marineterrein - Artis) en het vaarrondje Sloterplas door Nieuw-West. Tevens zien we kansen voor een aantal nieuwe regionale vaarverbindingen.

Het vaarnetwerk van de binnenstad wordt beperkt door de aanwezigheid van een aantal lage bruggen en duikers. De meeste bruggen kennen een doorvaarhoogte van 1,90 meter en een doorvaartbreedte van 6 meter. Dit is een prima doorvaartprofiel voor de rondvaartboten en de meeste pleziervaartuigen. Een aantal bruggen is echter te laag. Verhoging van enkele bruggen vergroot het vaarnetwerk voor de rondvaart in de binnenstad en draagt daarmee bij aan een betere spreiding over de binnenstad.

Ook ambiëren we een betere ontsluiting van het vaarnetwerk in de oostelijke binnenstad voor zowel passagiersvaart (rondvaart) als de pleziervaart. Gekoppeld aan de transformatie van het Marineterrein en het Storkterrein naar een meer openbare en gemengde stadswijk willen we een aantal lage bruggen en duikers in de Wittenburgervaart, Kattenburgervaart en het Entrepotdok verhogen en waar nodig de doorvaart te verbreden. Hierdoor wordt het interessante vaarrondje vanaf het Oosterdok via het Marineterrein, Werfmuseum 't Kromhout en Artis naar de Nieuwe Herengracht voor de plezier- en passagiersvaart ontsloten.

Vooralsnog geldt er nog maar op één stukje van de Singelgracht éénrichtingsverkeer voor de

grote rondvaartboten. Als de drukte op termijn blijft toenemen en op meer trajecten structureel problematisch wordt, zullen we op meer stukken gracht dergelijke verkeersmaatregelen moeten gaan nemen, misschien wel voor alle typen passagiers- en pleziervaart. Of er zullen keuzes gemaakt moeten worden over welke (delen van) grachten er meer of minder bevaren mogen worden.

Dan willen we ook het vaarnetwerk voor de plezier- en passagiersvaart buiten de binnenstad uitbreiden. Op de eerste plaats willen we de renovatie en automatisering van de Westlandgrachtschutsluis prioriteit geven om via de Westlandgracht-Slotervaart een nieuwe (tweede) vaarverbinding tussen de Westelijke Tuinsteden en het stadsboezemgebied te ontsluiten. De verouderde Westlandgrachtsluis wordt weinig meer gebruikt, omdat de bediening van de sluis daags van tevoren moet worden aangevraagd. Vervolgens wordt de sluis dan handmatig door een bediener van de sluis opengesteld. Daarom dient deze schutsluis zo snel mogelijk te worden gerenoveerd en geautomatiseerd. We denken dat, mede door de uitbouw van de recreatieve mogelijkheden en nieuwe publiekstrekkingen aan de Sloterplas, het 'vaarrondje Sloterplas' een begrip in de stad kan worden en een serieus alternatief voor de grachtengordel. Daarnaast zetten we in op het weer bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart, als hernieuwde vaarverbinding Amsterdam-Halfweg-Haarlem voor de kleine pleziervaart. Door de verhoging van enkele bruggen, de vervanging van twee duikers door bruggen en de renovatie en automatisering van de schutsluis bij de Westergasfabriek kan de cultuurhistorische trekvaart een nieuwe functie krijgen in een vernieuwingsgebied in de stad, het Havenstadgebied. Het ontsluiten van deze historische vaarverbinding draagt bij aan de leefkwaliteit van dit transformatiegebied.

In aansluiting op het omliggende metropolitane landschap willen we samen met regiopartners verkennen of we regionale vaarnetwerk kunnen uitbreiden en verbeteren. Ten eerste zou het fantastisch zijn als we de cultuurhistorische Haarlemmervaart (en Amsterdamsevaart) tussen Amsterdam en Haarlem weer doorvaarbaar kunnen maken voor de pleziervaart.

We onderzoeken ook of er geen alternatieve routes zijn voor de beroepsvaart die door de Kostverlorenvaart gaat, zodat de Kostverlorenvaart recreatief interessanter kan worden.

Daarnaast lijkt er aan oostkant van de stad bij het bestaande ondoorvaarbare sluisje in de Diemerzeedijk de mogelijkheid te liggen om deze wel doorvaarbaar te maken en zo een nieuwe vaarroute voor de kleine pleziervaart tussen IJburg via de Diem en de Weespertrekvaart naar de Amstel te ontsluiten. De kruising van het Amsterdam Rijnkanaal vraagt hierbij speciale aandacht.

Tenslotte willen we samen met de Havenbedrijf Amsterdam NV, de Divisie Havenmeester, en Rijkswaterstaat verkennen of we de barrièrewerking van de Oranjesluizen tussen het IJ en IJmeer kunnen verminderen door bijvoorbeeld de aanleg van een soort moderne overtoom voor de kleinere pleziervaart bij de Oranjesluizen. Zo'n overtoom of overhaal is een constructie van een dubbel hellend vlak op een dam of een kade tussen twee wateren waar schepen overheen worden getrokken met behulp van rollen die onder het schip geplaatst werden of een windas.

Samengevat willen we de volgende knelpunten in het vaarnetwerk aanpakken en verkennen (zie themakaart Vaarnetwerk):

Binnenstad

- verhoging brug 174 over Singelgracht bij Leidseplein
- verhoging brug 37 over Keizersgracht in Utrechtsestraat
- vergroten doorvaart duikerbruggen Kattenburger- en Wittenburgervaart en westelijke brug Entrepotdok in oostelijke binnenstad (vaarrondje Marineterrein- Artis)
- verhoging bruggen Lijnbaansgracht

Stad buiten de binnenstad

- renovatie en automatisering Westlandgrachtschutsluis (vaarrondje Sloterpas)
- verhogen/realisatie reeks bruggen in Haarlemmervaart en renovatie en automatisering Westergasfabriekschutsluis
- realisatie (duiker)bruggen in Noorder Amstelkanaal bij Amstelveenseweg
- doortrekken Westlandgracht naar Riekerhaven met nieuwe bruggen in Henk Sneevlietweg

Regio

- Verkennen doorvaarbaar maken Haarlemmervaart bij Halfweg
- Verkennen alternatief voor de beroepsvaartroute Kostverlorenvaart
- Verkennen doorvaarbaar maken Diem met nieuwe schutsluis bij IJburg

- Verkenning vermindering barrièrewerking Oranjesluizen

Uitbreiden en verbeteren kano- en fluisterboten-netwerk

We willen het kano- en fluisterbotennetwerken in de stad verbeteren, met name in Nieuw-West, de Ringvaart Watergraafsmeer en Waterland.

Waterland is een prachtig gebied voor kanoërs en fluisterboten van Amsterdam. Door de aanleg van een aantal extra op- en afstapvoorzieningen en de ontwikkeling van een aantal opstap-verhuurpunten in het grensgebied met Amsterdam Noord, kunnen de recreatieve mogelijkheden in dit gebied nog worden vergroot.

Ook de waterstructuur van Nieuw-West is erg geschikt voor kanoërs en fluisterboten. Met het aanpakken van een aantal relatief kleine knelpunten (zie ook themakaart Vaarnetwerk) in met name de kleinere vaarten en sloten kan het netwerk hier worden uitgebreid. Daarvoor dienen in landelijk West en in en rondom het Rembrandtpark een aantal knelpunten te worden verholpen. Nota bene: de verhoging van de brug in het Rembrandtpark maakt het water in dit park ideaal om 's winters op te schaatsen.

Tenslotte willen we de Ringvaart Watergraafsmeer tussen Amstel en Nieuwe Diep/Flevopark doorvaarbaar maken voor kano's en kleine sloepjes. In de Ringvaart Watergraafsmeer liggen twee toldeuren (of noodstuwen) die de komende jaren vervangen dienen te worden. De komende jaren komt er ter hoogte van het Science Park en het Flevopark een nieuwe brug voor langzaam verkeer met daaraan gekoppeld een voor watersporters doorvaarbare nieuwe toldeur. De toldeur ter hoogte van de Wibautstraat wordt zodanig gerenoveerd dat hier een op- en afstapvoorziening voor kanoërs komt en ze op termijn ook eenvoudig doorvaarbaar kan worden gemaakt. De lange duiker onder de spoor- en metrolijn door bij de Wibautstraat wordt door fervente kanoërs niet als een barrière, maar juist als een attractie in de vaarroute gezien.



Gemeente Amsterdam



Vaarnetwerk

Watervisie Amsterdam 2040

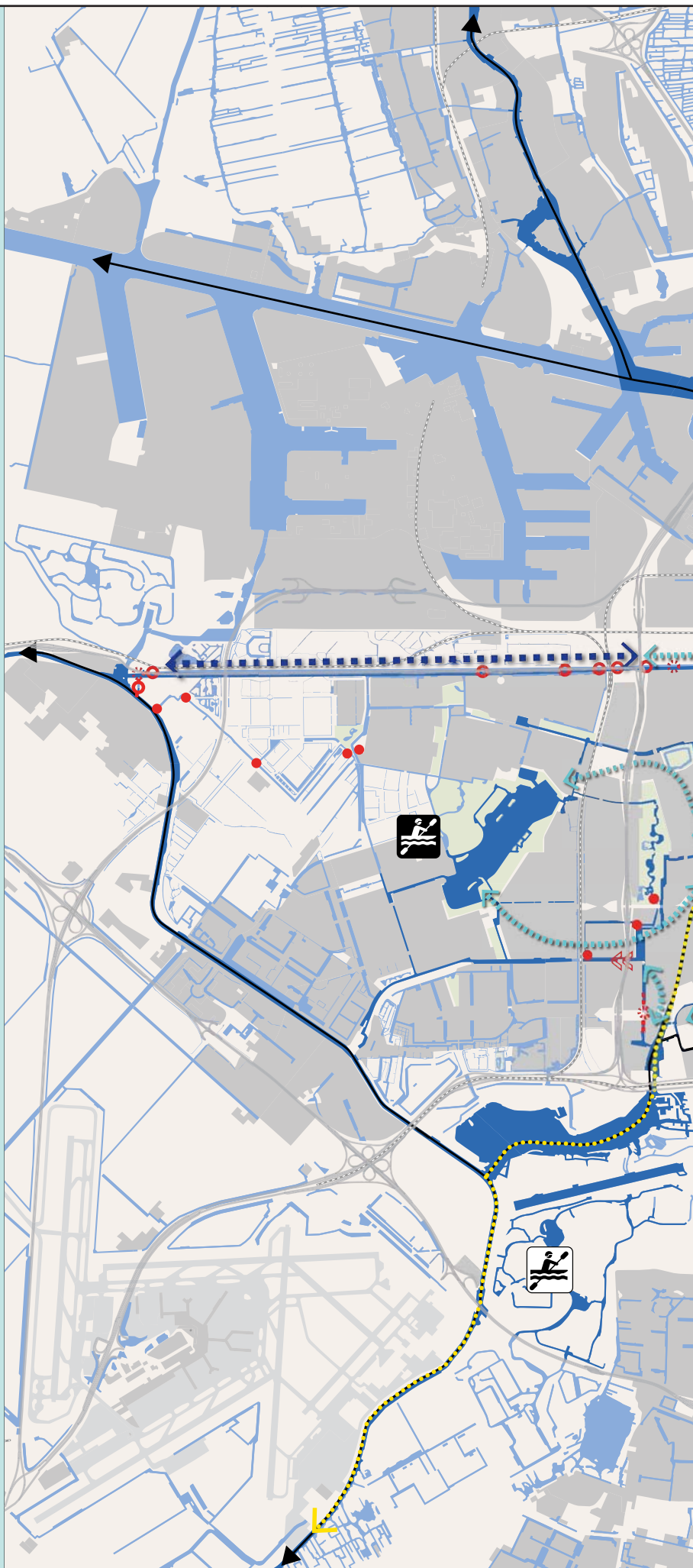
bestaand

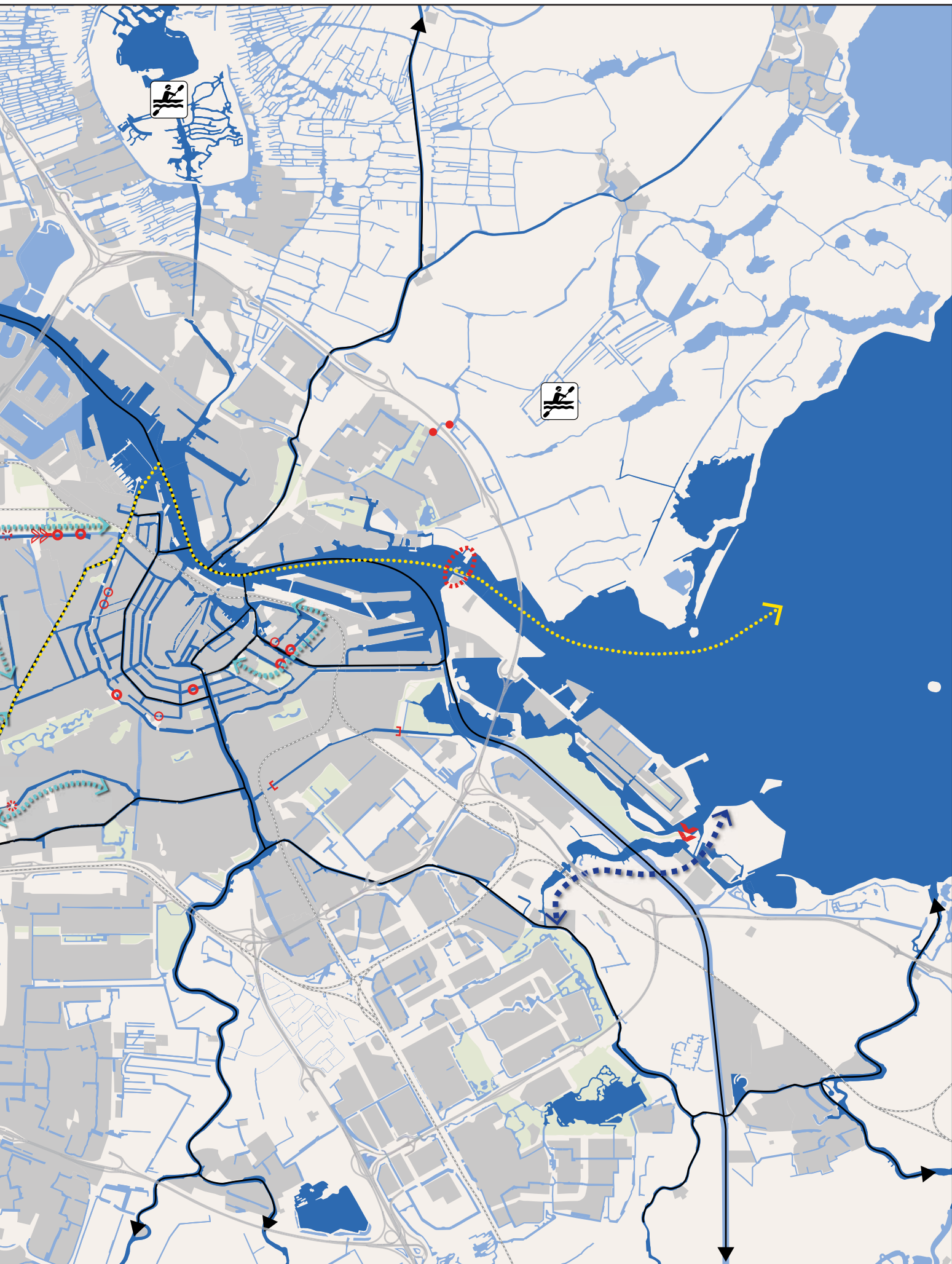
-  hoofdvaarwegen
-  staande mastroute
-  kanogebied/-netwerk

nieuw

verbeteren vaarnetwerk

-  nieuw kanogebied/-netwerk
-  te renoveren en automatiseren schutsluis
-  nieuwe sluis
-  nieuwe brug
-  te verhogen/vergroten onderdoorgang brug
-  doorvaarbaar maken toldeur/noodstuw voor kano's
-  aanpak kano knelpunt
-  verminderen barrière werking Oranjesluizen
-  uitbreiden regionaal recreatief vaarnetwerk
-  uitbreiden lokaal recreatief vaarnetwerk









2.2.4 Pleziervaart en watersport

Varen op de grachten

Pleziervaart hoort bij Amsterdam en verhoogt de attractieve waarde van de stad. In Amsterdam liggen en varen circa 10.000 plezierbootjes. Het waternetwerk ten zuiden van het IJ is in feite één grote openbare jachthaven. Daarnaast zijn er ook nog tientallen jachthavens verspreid over de stad, met een aantal concentraties aan het IJ, de Nieuwe Meer en het Nieuwe Diep. De jachthavens variëren van kleine tot hele grote en van verenigingsjachthavens tot passantenjachthavens. De pleziervaarders benutten bij uitstek het water als openbare ruimte en dragen bij aan de levendigheid in de stad. De mogelijkheid om een eigen bootje te hebben is voor veel mensen aantrekkelijk. Amsterdam kan nog aantrekkelijker worden voor de pleziervaart door de ruimtelijke mogelijkheden er voor te vergroten. Voor die spreiding van de pleziervaart liggen de mogelijkheden niet alleen binnen de ring, maar ook daarbuiten.

Toenemende overlast

Het eigen bootbezit op het Amsterdamse binnenwater is sinds de invoering van het nieuwe vergunningsstelsel in 2012 (met hogere tarieven) afgenomen van ca. 15.000 naar een kleine 10.000 bootjes. De hoeveelheid klachten over die pleziervaart is echter verdrievoudigd van 510 in 2009 naar circa 1.500 in 2014. De klachten betreffen vrijwel uitsluitend geluidsoverlast. De meeste klachten van binnenstadbewoners over overlast op het water gaan over pleziervaart. Elk jaar worden er ongeveer 700 wrakken uit de Amsterdamse grachten verwijderd door Waternet.

Kruispunt voor recreatievaart

De zogenaamde recreatievaart heeft een ander karakter dan pleziervaart. Het betreft grotere gemotoriseerde boten en zeilboten waarmee langere tochten te maken zijn. Amsterdam ligt met het IJ op een kruispunt van belangrijke vaarroutes. Daarnaast ligt het IJmeer, Markermeer en het Hollandse Plassengebied vlakbij, belangrijke trekpleisters voor de recreatievaart. Het is dus geen wonder dat Amsterdam tientallen goed bezette jachthavens heeft. Er zijn wachtlijsten voor vaste plekken en het aantal passantenplekken is onvoldoende. De afgelopen jaren zijn er diverse nieuwe jachthavens in de stad bijgekomen en bij een groeiend aantal inwoners is de

verwachting dat er ook de komende decennia vraag is naar nieuwe jachthavens in de stad en regio. We willen de recreatievaart meer ruimte geven door de ontwikkeling van nieuwe jachthavens met een goede verbinding per openbaar vervoer met het centrum. Bijvoorbeeld bij het Zeeburgereiland en IJburg 2 en aan de noordelijke IJ oevers.

Publieke jachthavens

Bestaande jachthavens zijn nog te vaak afgeschermd parkeren voor boten, die slechts toegankelijk zijn voor een selecte groep. Een aantal nieuwe jachthavens, zoals Amsterdam Marina bij de NDSM-werf en Stadshaven Amstelkwartier, bewijzen dat jachthavens ook aantrekkelijke (semi) openbare stedelijke plekken kunnen zijn. Je kijkt uit over het water, een deel van de steigers is publiek en de jachthaven is gecombineerd met een publieke horecavoorziening. We willen dit stimuleren. Ook de watersporters zelf vragen om meer openbare voorzieningen in de jachthavens, om horeca en luxe voorzieningen zoals wellness. Jachthavens kunnen veel meer publieke bruisende plekken zijn die voor alle stedelingen de moeite waard zijn om te bezoeken. Om te kunnen voorzien in de grote behoefte aan nachtligplaatsen voor nieuwe passagiersvaartuigen wordt door de gemeente een paraplubestemmingsplan voorbereid waarmee het mogelijk wordt gemaakt dat in sommige jachthavens ook passagiersvaartuigen mogen afmeren.

Individualisering en informalisering watersport

Het percentage watersporters stijgt naar verwachting de komende jaren in Nederland. Ondanks deze algehele stijging neemt het aantal verenigingsleden af. De watersporten worden dus meer op individuele wijze beoefend. De groei van het aantal watersporters gaat echter gepaard met een afname van het percentage watersportactiviteiten. De watersporters zijn dus (per persoon) minder op en aan het water te vinden in vergelijking met vroeger. Verandering in de vrije tijdsbesteding door de toegenomen individualisering en informalisering dragen ertoe bij dat sport meer op individuele wijze, passend bij het eigen levensritme, in losse verbanden en steeds meer gemeten aan topsport.



Amsterdam roeistad

Met 23 verenigingen en het nationale roeicentrum aan de Bosbaan is Amsterdam de roeihoofdstad van Nederland. De roeiverenigingen hebben duidelijk een plek verworven in de stad en zitten vooral aan de Amstel. Amsterdam vormt, mede dankzij de studenten, een waar roeicentrum voor de regio. 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. Op de Bosbaan zit het Nederlands roei(trainings) centrum. Nog steeds is roeien een groeisport, al vormt de drukte op het water inmiddels problemen bij de uitbreiding van de clubs. Een mogelijkheid is het clusteren van functies om een multifunctioneel gebruik van clubhuizen mogelijk te maken (horeca, kano, duiken, suppen).

De roeisport kent hiervoor een grote potentie (mede vanwege de A-locaties die zij innemen aan het water).

Surfen, kanoën en duiken

Het surfen vindt vooral op de ring van stadsplassen plaats en in de regio op het IJmeer, Markermeer en het Hollands Plassengebied (Westeinder-, Nieuwkoopse, Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen).

Al is de sport niet meer zo populair als in de jaren '80, er wordt nog volop gesurft in Amsterdam. Het zijn vooral de stadsplassen en het IJmeer waar dit gebeurt.

Opvallend is dat het kanovaren in Amsterdam beduidend kleiner is dan het landelijk gemiddelde (13% t.o.v. 28%). Met de aanpak van knelpunten in het vaarnetwerk en de aanleg van op- en afstapvoorzieningen voor kano- en fluisterboten in met name Waterland en Nieuw-West kan het kanovaren juist in deze gebieden een extra impuls krijgen.

De duiksport is met diverse duikclubs en scholen goed vertegenwoordigd in en rondom Amsterdam. De 30 tot 60 meter diepe stadsplassen (Noorder IJplas, Het Twiske, Sloterplas, Gaasperplas en Ouderkerkerplas) lenen zich erg goed voor de duiksport en ook in de ondiepere veenplassen rondom Amsterdam, zoals de Vinkeveense plassen, wordt volop gedoken.

Hengelsport

De hengelsport is een betaalbare recreatieve bezigheid voor jong, oud en mindervaliden inwoners van Amsterdam. Het aantal actieve hengelsporters in de stad wordt geschat op circa 11.000 personen. Jaarlijks zijn er meer dan tweehonderd officiële viswedstrijden op de Amsterdamse wateren. Als pachter van het viswater in Amsterdam zorgt de Amsterdamse Hengelsport vereniging voor controle op de waterkwa-

liteit, beheer van de visstand en de handhaving van de visserijwet.

Zwemmen en schaatsen

Op warme zomerdagen wordt in Amsterdam (vaak tegen de regels in) overal gezwommen. Officieel kent (groot) Amsterdam -naast de vier openluchtzwembaden- de volgende zwemlocaties in natuurwater: Sloterplas, Gaasperplas, Nieuwe Meer, Ouderkerkerplas, De Hoge Dijk, IJburg /Diemerpark, Uitdam en Het Twiske. Met name in de stadsplassen is de blauwalgproblematiek groot, waardoor soms al vanaf halverwege de zomer niet meer gezwommen kan worden.

Bij koude winters wordt er natuurlijk ook veel geschaatst in en om Amsterdam. De Keizersgracht is en blijft dé schaatsgracht in de binnenstad. Dat betekent dat bij kans op strenge vorst, wanneer de mogelijkheid om te schaatsen zich aan lijkt te dienen, de Keizersgracht grotendeels wordt afgesloten voor de rondvaart en de pleziervaart en de grachten even niet meer worden doorgespoeld.

Dit leidt tot de volgende hoofdamijs:

- k. reguleren, faciliteren en verduurzamen pleziervaart**
- l. uitbreiden, meer openbaar en multifunctioneel maken jachthavens**
- m. faciliteren en spreiden watersport**

Ambities

Reguleren, faciliteren en verduurzamen pleziervaart

Pleziervaart is populair en wordt steeds populairder. Als we erin slagen om de overlast in het centrum terug te dringen blijft de pleziervaart bijdragen aan de levendigheid op het water en de aantrekkelijkheid van Amsterdam. We richten ons op het spreiden van de druk, het verbeteren van het kadebeeld en het terugdringen van de overlast. Over de prioritering en aanpak van deze voorstellen moeten we nadere afspraken maken met bewoners, stadsdelen, waterbeheerders en marktpartijen.

We geven de hoogste prioriteit aan verbetering van handhaving en dienstverlening op het water. Er wordt strenger opgetreden tegen overlast. De afgelopen jaren is een extra handhavingsboot ingezet. Het gaat met name om bestrijding overlast (geluid en snelheid) en aanpak van illegale passagiersvaart. Daarbij zet Waternet extra capaciteit in op warme dagen, worden alternatieve instrumenten ingezet (bijvoorbeeld anoniem toezicht, handhaving met de fiets en inzet van mystery guests bij illegale passagiersvaart)

en wordt beter samengewerkt tussen de diverse handhavingpartners (Waternet, Handhaving & Toezicht, stadsdelen en politie). Naar de toekomst toe zal de samenwerking worden uitgebouwd, zodat er zowel vanaf de wal als op het water toezicht kan worden gehouden en kan worden gehandhaafd waar dat nodig is en er een betere dekking ontstaat op vooral de warme dagen.

Ook wordt sneller gehandhaafd bij 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 handhaven. Aanmeren van privéboten blijft uiteraard mogelijk op duidelijk aangegeven en beter uitgeruste plekken langs de kade, in jachthavens of op watergebonden bedrijventerreinen, bij voorkeur in gebieden rondom de drukke binnenstad. Er is meer differentiatie in de prijs van aanmeren, zodat deze 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. Tenslotte zal sterker worden ingezet op voorlichting en preventie.

De gemeente stimuleert schone, elektrische boten, onder meer door lager binnenhavengeld. Daarnaast is in de nota Varen afgesproken dat de sterk milieuvriendelijke tweetakmotoren vanaf 1 januari 2017 niet meer op de grachten zijn toegestaan. Dat betekent dat vanaf 2017 het elektrisch varen naar verwachting een boost krijgt. 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.

Uitbreiden en meer openbaar en multifunctioneel maken jachthavens

Amsterdam wil, als brandpunt van de pleziervaart in de regio, een aantal nieuwe jachthavens in en bij de stad ontwikkelen. 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 onlangs gerealiseerde jachthaven bij Marina met 350 ligplaatsen op NDSM, waar ook de HISWA haar kantoor heeft gevestigd, sluit naadloos aan bij deze vraag. Er zijn nieuwe jachthavens gepland in het Johan van Hasseltkanaal-West, in de Sluisbuurt van het Zeeburgereiland aan het IJ op de oostpunt van het Zeeburgereiland en bij IJburg 2 aan het IJmeer.

Daarnaast willen we dat de tientallen bestaande

jachthavens meer stedelijke plekken worden met een meer openbaar en multifunctioneler karakter. Denk aan de combinatie van een havengebouw met kinderopvang, watersportverenigingen en/of horeca. Voorbeelden hiervan zijn de transformatie van het Havenmeestershuisje in de Sixhaven tot herberg en de komst van restaurant Den Bosch aan het Jollenpad direct aan de Nieuwe Meer. Het lijkt er op dat het bootbezit bij nieuwe generaties afneemt; in de jachthavens kan hier op worden ingespeeld door meer bootverhuur of verenigingsboten te gaan introduceren.

Om te kunnen voorzien in de grote behoefte aan ligplaatsen voor nieuwe passagiersvaartuigen wordt een paraplubestemmingsplan voorbereid wat het mogelijk maakt dat in sommige jachthavens ook passagiersvaartuigen mogen afmeren.

Faciliteren en spreiden watersport

We streven naar het bieden van een breed palet aan watersport in Amsterdam voor iedereen, het liefst gespreid over de stad. Je moet in Amsterdam kunnen zeilen, roeien, kanoën, surfen, duiken, zwemmen en (in de winter) schaatsen, het liefst mooi verspreid over de stad. Al lenen bepaalde delen van de stad zich meer voor bepaalde watersporten dan andere. Amsterdam is een watersportstad met onder andere hét roeicentrum van Nederland. De ambitie van de Watervisie is -in lijn met De Bewegende Stad- om de watersport en -recreatie laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk te maken. Overeenkomstig het Sportaccommodatieplan Amsterdam wordt ingezet op een spreiding van watersportfaciliteiten over de stad en het multifunctioneel en publiek maken van watersportaccommodaties en -locaties, waaronder ook de bestaande en nieuwe jachthavens. Op IJburg en het Zeeburgereiland zien we door de ligging aan het IJmeer kansen voor de ontwikkeling van een stedelijk of regionaal watersportcentrum.

Roeien

Het roeien is groot in Amsterdam en concentreert zich vooral op de Amstel en de Bosbaan. De Amstel is wereldwijd het drukst bevaren roeiwater. Dit leidt samen met de pleziervaart soms tot drukte op de Amstel. De Amstel is naast trainingswater ook het decor voor klassieke roeiwedstrijden.

De gemeente Amsterdam en de Amsterdamse Roeibond juichen het toe als er nieuwe verenigingen of dependances worden geopend in Noord en in Nieuw-West. Met de geplande stedelijke verdichting aan de noordelijke IJ-oeveren lijkt er voldoende nieuw ledenpotentieel voor een nieuwe roeivereniging aan het Noord-Hollandskanaal in bijvoorbeeld het

Noorderpark. In Nieuw-West lenen de Sloterplas en Slotervaart zich ook prima voor de roeisport.

Kanoën

Wij denken dat de realisatie van extra (op- en afstap) voorzieningen en uitbreiding van het kanonetwerk bijdraagt aan een groei van het kanoën in Amsterdam. De kansen liggen vooral in Waterland en Nieuw-West dat aansluitend op het watersysteem van het Amsterdamse Bos een vergelijkbaar kanogebied van formaat vormt. Ook op het Rieteiland Oost bij IJburg zijn ambities om de mogelijkheden tot kanoën te verbeteren. In 2.2.3 Vaarnetwerk zijn de aan te pakken knelpunten nader benoemd.

Zeilen

De zeilsport is een groeiende sport en voornamelijk populair onder kinderen. De stadsplassen zijn populair onder de zeilers en ook het IJmeer vormt (voor de geoefende zeiler) een prachtige locatie. De jachthaventjes vormen echter nog te veel gesloten bastions. Er liggen kansen om deze plekken toegankelijker te maken voor een breed publiek, bijvoorbeeld door de toevoeging van (openbare) horeca en clustering van functies.

Surfen, suppen en kitesurfen

Er wordt in Amsterdam op de ring van stadsplassen en het IJmeer volop gesurft. Op sommige plassen, zoals de Gaasperplas en Ouderkerkerplas zijn speciale surfstranden aanwezig. Suppen, stand-up paddling, is een grote rage binnen de watersport, evenals flyboarden, ook in Amsterdam. Er wordt gesurft in de grachten, op de Amstel, op de stadsplassen en bij IJburg in het IJmeer. Het is nog de vraag of het suppen een blijvertje is en in hoeverre het om extra voorzieningen vraagt. Vooralsnog worden vooral de surf- en andere watersportaccommodaties gebruikt. Het kitesurfen is een andere snelgroeiende watersport, met een grote groep beoefenaars in Amsterdam. We willen verkennen of er bij de ontwikkeling van IJburg fase 2 een officiële kitesurfplek aan het IJmeer kan worden gerealiseerd.

We willen in Amsterdam zeker ook ruimte bieden aan nieuwe sensatiegerichte vormen van watersport. Zo wordt in München op één grote kunstmatige golf in het riviervak de Eisbach gesurft. Dit is een attractie op zichzelf. Waarom zou dit in bijvoorbeeld één van onze stadsplassen, de havens aan het IJ of de Haarlemmervaart bij de Westergasfabriek ook niet kunnen?

Vissen

Met het toegankelijker maken van het water en het realiseren van nieuwe zit- en recreatieplekken aan het water liggen er tegelijkertijd kansen om ook het aantal plekken om te vissen uit te breiden. Er liggen met name kansen aan de stadsplassen, de Amstel, het IJ en het IJmeer bij Zeeburgereiland en IJburg.

Zwemmen

We gaan samen met de waterbeheerders de blauwalg in de stadsplassen in en om Amsterdam structureel bestrijden, zodat er de hele zomer in gezwommen kan worden. Daarnaast breiden we het aantal recreatiestranden en zwemplekken in natuurwater in de stad uit. We denken hierbij vooral aan de uitbreiding van het recreatiestrandje bij de Varkensbaai in de Sloterplas, een tweede recreatiestrand aan de Gaasperplas bij het Gaasperpark, een recreatiestrand bij de Noorder IJplas, een natuurswemplek aan de Amstel bij Park Somerlust bij het Amstelkwartier of de Jan Vroegopsingel, nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en het Zeeburgereiland (zuidoever) en aan de mogelijkheid voor een drijvend zwembad bijvoorbeeld bij het NDSM-terrein of het Oostelijk Havengebied. Aan de zuidoostelijke oever van de Nieuwe Meer is onlangs al een nieuwe zwemplek gerealiseerd.

Waterskiën en wakeboarden

Het Buiten IJ bij Zeeburgereiland en IJmeer is de enige plek in Amsterdam waar de snelle gemotoriseerde watersport is toegestaan. Hier krijgen wakeboarden, jetski's en waterscooters de ruimte. Met de verdere ontwikkeling van IJburg en Zeeburgereiland staat deze vorm van watersport op deze plek onder druk. Het aantal klachten van lawaaioverlast neemt samen met het groeiend aantal bewoners toe. De ontwikkeling van een nieuwe stille waterski- en wakeboardbaan (een kabelbaan) in 'het kommetje' in het Buiten IJ bij Zeeburgereiland kan een oplossing zijn voor deze problematiek voor de middellange termijn. Een stille waterskibaan in het zuidwestelijk deel van de Sloterplas kan ook een alternatief zijn, waarbij de Sloterplas een nieuwe trekker krijgt.



Pleziervaart en watersport

Watervisie Amsterdam 2040

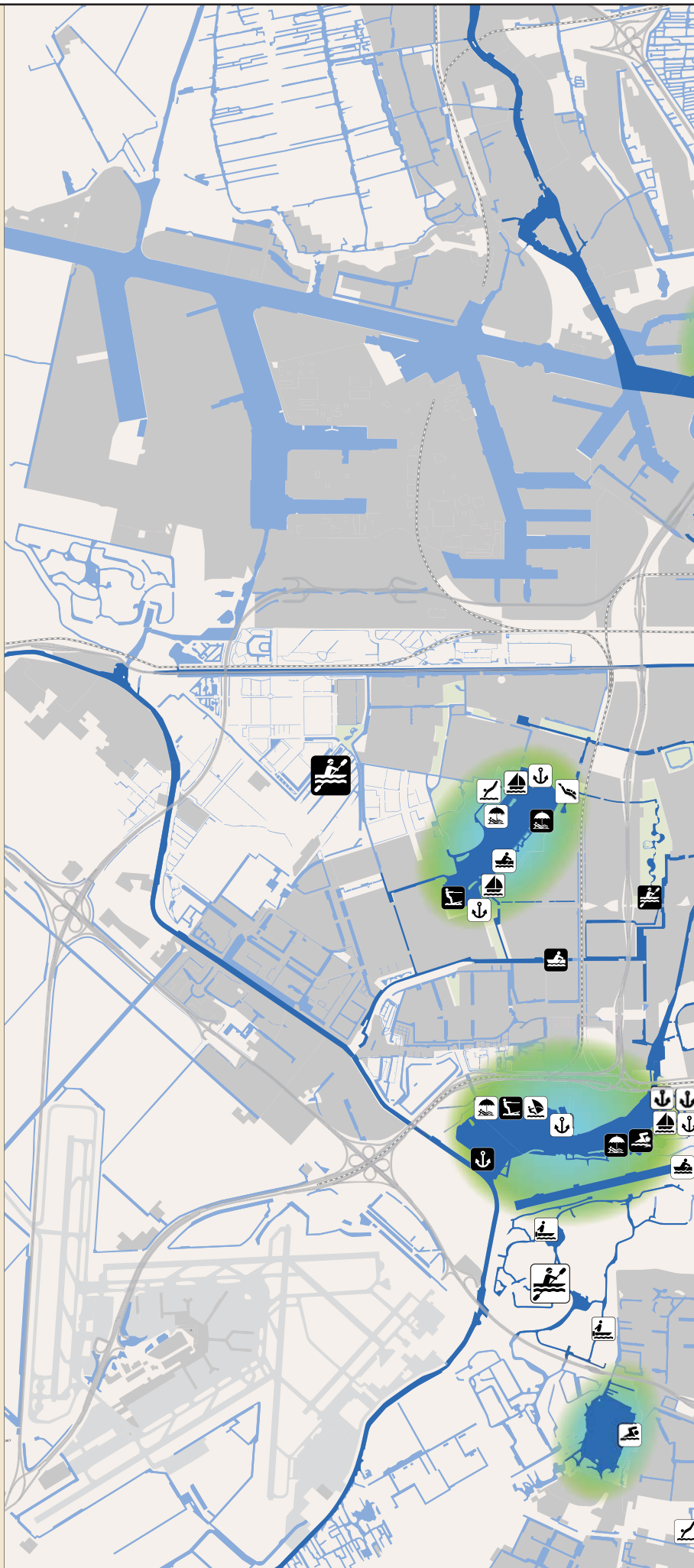
bestaand

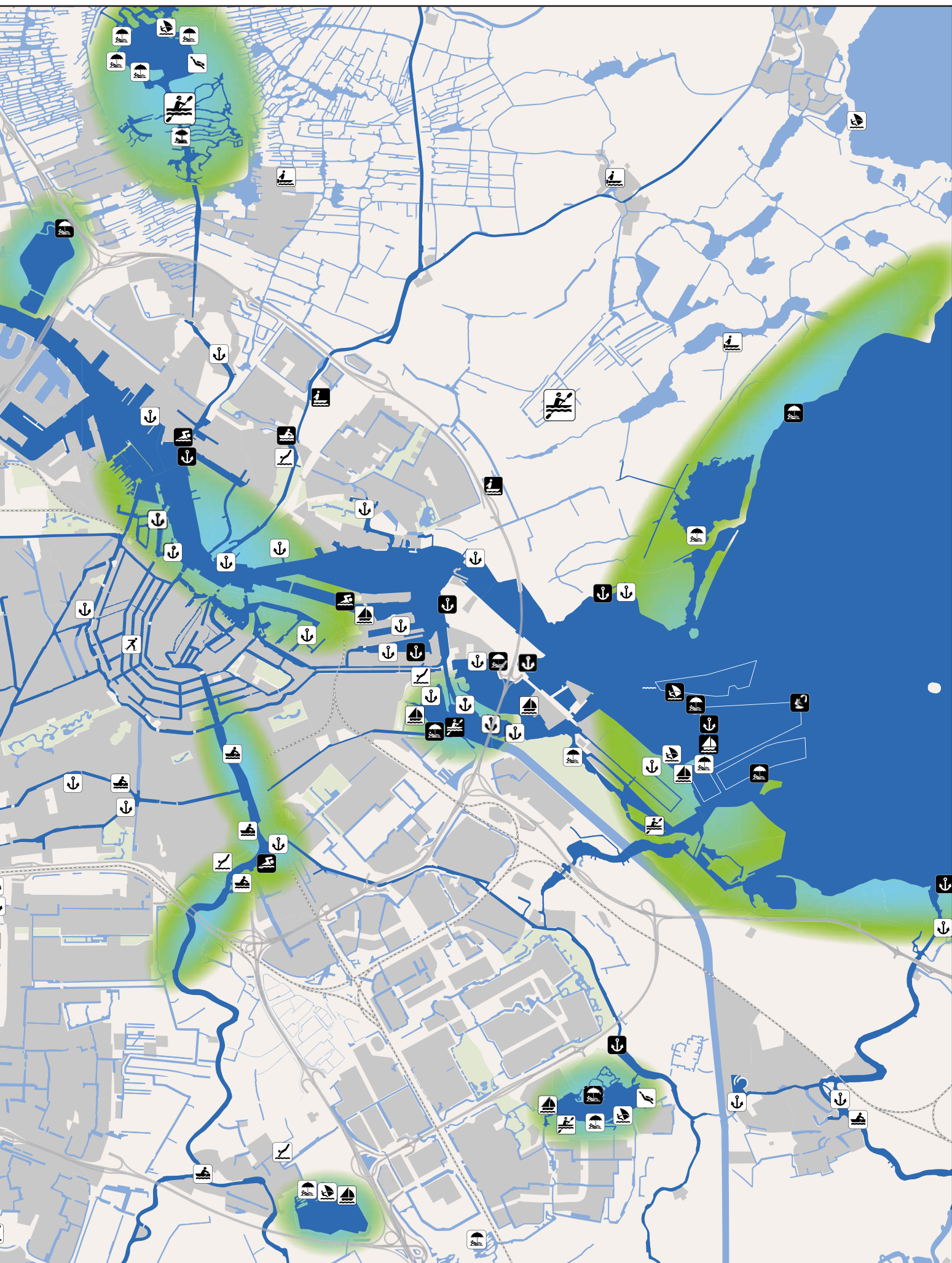
-  jachthaven, meer openbaar en multifunctioneel maken
-  kanogebied
-  kano's en fluisterboten verhuur
-  roeigebied
-  watersportcentrum (surfen en zeilen)
-  duiklocatie
-  openluchtzwembad
-  waterski-, wakeboard- en jetski gebied; ontwikkeling naar stille baan
-  Keizersgracht schaatsgracht
-  surfplek
-  recreatie-strand
-  drijvend zwembad of zwemplek in natuurwater

nieuw

watersport

-  jachthaven, nieuw / uit te breiden
-  kanogebied, nieuw / te verbeteren
-  roeigebied, nieuw / te verbeteren
-  mogelijke locatie stille waterski/wakeboard baan
-  stedelijk watersportcentrum (surfen en zeilen)
-  surfplek
-  kite-surfplek
-  recreatie-strand
-  potentiële locatie drijvend zwembad of zwemplek in natuurwater
-  versterken gebied voor pleziervaart en watersport









2.2.5 Passagiersvaart en cruisevaart

Economische waarde

De passagiersvaart en de cruisevaart maken de economische waarde van het water voor iedereen zichtbaar. De rondvaartbranche vervoert elk jaar ruim 3 miljoen passagiers vooral door het centrum van Amsterdam. Een rondvaart is voor bijna elke toerist een must. Onder de passagiersvaart valt in feite alle scheepvaart met betalende gasten. Behalve de klassieke rondvaart vallen kleinere boten, sloepen, huurbootjes, salonboten en waterfietsen onder de passagiersvaart.

De cruisevaart, bestaande uit zeecruise en riviercruise, is een sterk groeiende sector met veel productinnovatie. Zowel de passagiers van de zeecruise als de riviercruise maken gebruik van Schiphol, de stad voor hun inkopen, museumbezoek en horeca-bestedingen. Als een groot zeecruiseschip aanlegt bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) dan gaan de verkopers van de Bijenkorf een topdag tegemoet. Daarnaast draagt de zee- en riviercruise bij aan de werkgelegenheid in de stad en aan bestedingen vanuit de rederij, zoals inzet van nautische dienstverleners, toeleveranciers zoals afvalinzamelaars, levering van vers water, et cetera. Jaarlijks draagt de zeecruise voor 60 miljoen bij aan economische waarde en de riviercruise voor 38 miljoen.

Groei passagiersvaart: naar vrijgeven markt

In Amsterdam worden exploitatievergunningen voor de passagiersvaart afgegeven om met vaartuigen met betalende gasten door de stad te mogen varen. Het betreft vergunningen voor traditionele rondvaartboten en lijndiensten, voor bemande en onbemane verhuurboten, sloepen, salonboten, gondels en watertaxi's en voor waterfietsen. Tot 2014 werden beperkt nieuwe exploitatievergunningen afgegeven. De markt zat op slot en er was weinig ruimte voor innovatie. Tegelijk was er wel een grote vraag naar nieuwe vergunningen. Per 2014 zijn nieuwe exploitatievergunningen voor bepaalde duur afgegeven. Voor een exploitatievergunning is een ligplaats vereist. Nieuwe ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in de stad (maar ook daarbuiten) zijn niet zomaar voor handen. De gemeente zoekt mee naar nieuwe ligplaatsen voor de groeiende passagiersvaart, onder meer in jachthavens. Ondernemers zijn verantwoordelijk voor de daadwerkelijke ontwikkeling van nieuwe (nacht-) ligplaatsen voor de passagiersvaart.

Transferplekken rondvaart en een duurzame vloot

Bij de grotere bestaande rondvaartlocaties zijn busparkeerplaatsen nodig voor de gearrangeerde overstap van toeristen vanuit de touringcar naar de rondvaart en vice versa. Met name de grote transferplek touringcar-rondvaart aan de Prins Hendrikkade bij het Open Waterfront levert gevaarlijke situaties op. Er dient gezocht te worden naar betere locaties buiten het stadshart.

Een deel van de huidige rondvaartboten en andere passagiersschepen varen nog met vervuilende dieselmotoren. De gemeente wil samen met de reders zorgen voor een uitstootvrije passagiersvaartvloot in de stad per 2025.

Chartervaart

De chartervaart is een bijzondere vorm van passagiersvaart. Het betreft hier zeilschepen (ook wel bekend als de bruine vloot) maar ook motorschepen die vakanties en tripjes aan een breed publiek aanbieden. Met name de historische schepen 'etalen' nog altijd het rijke maritieme verleden van Amsterdam. De Pontsteiger in de Oude Houthaven, het Oosterdok en de IJhaven zijn locaties met ligplaatsen en aanlegplekken. Gekoppeld aan de verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg kunnen hier mogelijk ook nieuwe ligplaatsen voor de chartervaart/bruine vloot worden ontwikkeld, met name ook voor de IJsselmeercharters. Vanuit de markt is er een vraag naar meer locaties voor ligplaatsen en op- en afstapplekken, met name aan het IJ. Het is de vraag of Amsterdam hier aan tegemoet kan komen of dat deze locaties toch in de regio gezocht moeten worden.

Zeecruise

Op de PTA kwamen in 2014 ruim 276.000 passagiers aan in 126 zeecruiseschepen. In 2010 waren dit nog 'slechts' 90 schepen en 198.000 passagiers. De verwachting is dat de groei van het aantal schepen dat Amsterdam aandoet doorzet en dat de nieuwe schepen steeds groter (langer en breder) worden met als gevolg meer passagiers. Bij de zeecruise kennen we twee vormen: de cruisecall, waarbij passagiers Amsterdam voor een dag of langer aandoen, en de turn-around call. Bij een turn-around call worden de passagiers in- en ontscheept in de PTA. Ze vliegen in via Schiphol of komen zelfstandig met de auto, OV of taxi naar de terminal. Vanwege de marktgroei in aantal passagiers en de groei in de lengte en breedte van

de schepen (schaalvergroting) is een nieuwe terminal nodig. De nieuwe generatie schepen is ruim 365 meter lang en 50 à 65 meter breed. Ter vergelijking: de Titanic was 269 meter lang en 28 meter breed. In 2019, als de nieuwe zeeluis operationeel is, kan Amsterdam ook grotere schepen ontvangen. De huidige draaicirkel voor de PTA ten noorden van Java-eiland is echter te beperkt om schepen langer dan 340m te ontvangen. De huidige terminalcapaciteit is berekend om twee schepen van 1750 passagiers af te wikkelen, terwijl aan boord van de nieuwe generatie schepen wel 3000 à 4000 passagiers zijn. De huidige kadelengete is 600 meter, dus twee schepen van 300 meter kunnen al niet meer achter elkaar liggen aan de kade. Met name een turn-around call legt veel druk op de terminalcapaciteit. Een nieuwe extra terminal voor de zeecruise is daarom noodzakelijk. Het zoekgebied voor deze nieuwe terminal beperkt zich niet tot de gemeentegrenzen, maar strekt zich uit over het hele Noordzeekanaalgebied.

Riviercruise

De riviercruise heeft in Europa in de jaren 2005-2010 een groei van 74 % doorgemaakt. In Amsterdam is het aantal aanlopen van de riviercruise flink gegroeid van 1.196 schepen met een passagiersaantal van 265.500 in 2010 naar 1.685 schepen met 420.800 passagiers in 2014. Ook in de riviercruise treedt schaalvergroting op. De trend is dat steeds meer nieuwbouwschepen 135 meter lang zijn in plaats van 110 meter, zodat er meer passagiers aan boord kunnen. Een riviercruiseschip van 135 meter lengte vervoert gemiddeld 170 passagiers. Deze nieuwbouwschepen worden voornamelijk als uitbreiding aan de bestaande vloot toegevoegd. De afgelopen vijf jaar is het aantal riviercruiseschepen dat Amsterdam aan doet en 135 meter lang is, gegroeid met maar liefst 60%. Het De riviercruise is mede zo

succesvol in Amsterdam, omdat er midden in de stad wordt afgemeerd.

De riviercruiseschepen liggen in Amsterdam vooral langs de zuidoostelijke IJ-oeveren achter en vlakbij centraal station. Deze afmeerlocaties zijn geschikt voor riviercruiseschepen van 110 meter en/of 135 meter lengte. De groei van het aantal schepen van 135 meter lengte legt druk op de afmeerlocaties van de riviercruise, omdat niet alle locaties geschikt zijn om deze langere schepen te ontvangen. Aan een groot deel van de zuidelijke IJ-oeveren wordt ook walstroom aangelegd ter verbetering van de duurzaamheid en leefbaarheid. Aan de zuidelijke IJ-oever zijn nog nauwelijks groeimogelijkheden voor aanlegplaatsen. Gelet op de huidige vraag is er al een tekort aan ligplaatscapaciteit. Momenteel worden er tijdelijk ligplaatsen in het Westelijk Havengebied gebruikt om te kunnen voorzien in de vraag. Rederijen waarderen deze locaties op grotere afstand van de binnenstad vooralsnog overigens niet. Groeimogelijkheden in Amsterdam zijn er vooral aan de noordelijke IJ-oever. Hier horen dan ook de aanleg van walstroom én voldoende parkeerplekken voor de touringcars en bevoorrading bij. Oplossingen voor de vraag naar ligplaatsen voor de riviercruise moeten we ook buiten de gemeentegrenzen zoeken, in overleg met de partners uit de metropoolregio. We zoeken nieuwe locaties om de huidige business te behouden en om de groei te kunnen faciliteren.

Bovenstaande punten leiden tot de volgende ambities:

- n. beprijzen, faciliteren, verduurzamen en spreiden groei passagiersvaart**
- o. faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisevaart (zee- en riviercruise)**



Ambities

Beprijzen, faciliteren, verduurzamen en spreiden groei passagiersvaart

We willen een meer divers en duurzamer rondvaartproduct in de stad met meer -vormen van- kleinere passagiersvaart, zoals elektrische sloepjes. We willen een vergroting van het aanbod zodat iedereen makkelijker een bootje kan huren, als alternatief voor eigen bootbezit. Er worden meer exploitatievergunningen voor de kleinschalige passagiersvaart verleend en meer ligplaatsen hiervoor ontwikkeld, verspreid over de hele stad. We geven de hoogste prioriteit aan verbetering van handhaving en dienstverlening op het water. Illegaal passagiersvervoer en overlast wordt met voorrang bestreden.

De kaders voor de passagiersvaart zijn beschreven in de nota Varen in Amsterdam, die in 2013 is vastgesteld. In de nota staat nieuw beleid voor varen in Amsterdam, waarbij de gemeente streeft naar het beter benutten, beter beprijzen en beter beheren van het vaarwater in Amsterdam. De nota bevat een samenhangend pakket aan voorstellen om bovengenoemde doelstellingen te realiseren. Hierbij gaat het onder andere om nieuw beleid voor het passagiersvervoer, de indeling in twee vergunningsgebieden, het uitgeven van nieuwe vergunningen, het faciliteren van nieuwe ligplaatsen, het openbaar maken en uitbreiden van het netwerk van op- en afstapplaatsen en het beprijzen naar werkelijke en reële kosten. Het doel is om stapsgewijs méér exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen af te geven en uiteindelijk de markt voor rondvaart helemaal vrij te geven. Het aantal grote rondvaartboten (groter dan 14 meter), dat vooral door de binnenstad vaart, blijft 'bevroren' op 134 boten.

Sinds 2006 zijn er verschillende rondes geweest waarbij een groot aantal exploitatievergunningen voor passagiersboten is afgegeven. De nota Varen gaat ervan uit dat op termijn de meeste passagiersvaartvergunningen niet meer aan maxima zijn geboden. De gemeente werkt aan het faciliteren van voldoende nachtligplaatsen voor deze passagiersboten. De exploitatievergunningen worden afgegeven per gebied (gebied 1 is ongeveer de binnenstad en grote delen van de stadsdelen West en Zuid en gebied 2 is de rest van Amsterdam). De ligplaatsen van de passagiersvaartuigen hoeven niet perse in het gebied te zijn waarvoor een exploitatievergunning is afgegeven.

We willen een fors aantal ligplaatsen voor passagiersvaartuigen faciliteren in bestaande grotere jachthavens in de stad. Het gaat om ligplaatsen voor de bemande passagiersvaart (boten variërend van vijf of zes meter tot twintig meter lengte) en de onbemande passagiersvaart (kleine elektrische bootjes en waterfietsen). Wij denken aan het mogelijk maken van ligplaatsen van de passagiersvaart in onder andere de volgende jachthavens: Port Entrepot in de Entrepothaven, Stadshaven Amstelkwartier, jachthaven Peek Amsterdam in het Nieuwe Diep, jachthaven Staverno in het Zijkanaal van Westelijk Marktkanaal, Marina Amsterdam bij NDSM aan de noordelijke IJ-oever en Nauticadam City Marina IJdock aan het IJ bij Westerdokseiland. Ondernemers dienen het initiatief te nemen tot de daadwerkelijke ontwikkeling van nieuwe (nacht-)ligplaatsen voor de passagiersvaart in deze jachthavens.

Daarnaast liggen er buiten de bestaande jachthavens zeker ook nog kansen voor locaties voor nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart in het Oosterdok, de Marktkanalen, de Boerenwetering, de Amstelkanalen en Stadiongracht, de Riekerhaven, Duivendrechtsevaart en aan de IJ-oevers. Als de gemeenteraad besluit om voor 2016 weer nieuwe exploitatievergunningen af te geven, ontstaat er behoefte aan extra locaties. Daarom is het van belang dat er in het kader van projecten in of aan het water bij voorbaat wordt gekeken of er mogelijkheden zijn om (nacht)ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in te passen. We vragen kleine reders ook samen te werken bij de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsenlocaties.

Tevens willen we ruim de helft van de (nacht) ligplaatsen van de rondvaart van het binnenstadshart (Open Havenfront en natte Damrak en Rokin) naar het oostelijk deel van de Dijkgracht verplaatsen. De steigers bij het Open Havenfront, natte Damrak en Rokin worden dan voor een deel beschikbaar gemaakt als op- en afstapplek voor alle betalende passagiersvaart. Bovendien verbetert daardoor het zicht op het water en ontstaan openbaar toegankelijke plekken waar iedereen aan het water kan zitten.

In het centrum zijn in de afgelopen tien jaar meer dan dertig nieuwe op- en afstapplekken en steigers gerealiseerd, waardoor een prachtig netwerk van op- en afstapplekken voor de passagiersvaart is ontstaan. Ook buiten de binnenstad willen we op strategische locaties meer op- en afstapplekken aanleggen, om de passagiersvaart meer te verspreiden over de stad. We zien in ieder geval kansen daarvoor aan de Singelgracht, Amstel, in de Amstelkanalen en

Stadiongracht, de Boerenwetering en Sloterplas. Nieuwe steigers om op en af te stappen zijn bij voorkeur ook te gebruiken voor andere vormen van personenvervoer, voor goederenvervoer of gewoon als plek om even te zitten.

We gaan beter naar omwonenden communiceren dat een nieuwe nachtligplaats voor een passagiersvaartuig geen overlast geeft. De boot vaart weg als er een vaart geboekt is en komt weer terug na de vaart. Op- en afstappen mag niet op de ligplaats, maar moet immers op de daarvoor aangewezen op- en afstaplocaties.

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit wordt ingezet op vermindering van touringcarverkeer in het centrum. Met de branche zijn afspraken gemaakt om een deel van het touringcarverkeer voor toeristische uitstapjes in de regio buiten het stadshart en bij de PTA af te wikkelen. Ter ontlasting van het centrum worden er touringcarhaltes aangelegd op onder meer de Ruyterkade Oost. Ook het busplatform op het Centraal Station kan, bij afname van het aantal streekbussen, wellicht gebruikt worden door touringcars. In de nota Varen in Amsterdam 2.1 is aangegeven dat we op termijn (een deel van) de transferplekken op de Prins Hendrikkade aan het Open Havenfront verplaatsen vanuit het hart van de binnenstad naar de rand ervan. De huidige 13 touringcarhalteplaatsen aan de Prins Hendrikkade bij het Open Havenfront zijn de grootste transferplek waar toeristen vanuit touringcars overstappen in de rondvaartboot en vice versa. Omdat zo'n 35% van de toeristen die gebruikmaken van deze grote rondvaartlocaties met een touringcar wordt gebracht, is ze van groot belang voor de rondvaartbranche. Echter, deze grote touringcarlocaties leiden op deze drukke plek tot onveilige situaties en bovendien is de komst van zoveel touringcars in hartje centrum ongewenst. Deze touringcarlocaties passen ook niet bij het gewenste hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit van deze hoofdentree, de rode loper, van de stad. We willen de Prins Hendrikkade hier op termijn verkeerstechnisch ontlasten en herinrichten tot een hoogwaardige openbare ruimte met veel meer ruimte voor de voetganger.

We zoeken daarom naar één of meerdere alternatieve locaties voor deze transferplek touringcars-rondvaart. Een verplaatsing naar een centrale locatie aan de zuidelijke IJ-oever bij de Oosterdoksdoorgang of aan het Oosterdok lijkt kansrijk. De Zouthaven bij de PTA is al geschikt gemaakt als transferplek touringcars-rondvaart, maar de capaciteit is daar beperkt. We gaan op korte termijn op zoek naar

aanvullende alternatieve locaties buiten het stadshart. Een mogelijke locatie is de huidige riviercruiselocatie aan de Michiel de Ruijterkade aan de noordzijde van het Oosterdokseiland (een deel van de riviercruiseligplaatsen dient dan een alternatieve locatie te krijgen). De hier reeds aanwezige grote touringcarparkeerplaats wordt de komende jaren nog verder uitgebreid. Of, wellicht zijn aan het Oosterdok kansen voor zo'n nieuwe transferplek. Er kunnen misschien ook nog een aantal touringcarhalteplaatsen worden gerealiseerd aan de noordzijde van de Kattenburgerstraat (bij de muur van het Marineterrein) met een op-/afstapplaats voor rondvaartboten bij het Scheepvaartmuseum. Mogelijk behoren nog andere locaties aan de rand van het centrum of zelfs aan de noordelijke IJ-oever tot de mogelijkheden. De verkenning naar één of meer nieuwe transferplekken touringcars-rondvaart hangt nauw samen met de uitwerking van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en het toekomstperspectief op de riviercruise aan het IJ.

In overleg met de rond- en chartervaart willen we dat het recreatieve-toeristisch vaaraanbod zich meer spreidt over de stad en de regio. Op termijn willen we het oostelijk deel van de Keizersgracht en de oostelijke binnenstad beter ontsluiten voor de rondvaart. Daarnaast wordt de reders gevraagd om ook nieuwe routes door Nieuw-West (het 'vaarrondje Sloterplas') en Zuid (Amstelkanalen) te gaan varen. In de regio heeft de markt de afgelopen jaren nieuwe vaararrangementen en veerdiensten naar Vuurtoreneiland en van IJburg naar Pampus en Muiden aangeboden. Er liggen op dat vlak nog kansen voor recreatief-toeristische vaarten en dagtochten naar onder andere Ouderkerk aan de Amstel, de Zaanse Schans, Haarlem, Marken, Volendam en de Westeinderplassen. Ook een op-/afstaplocatie voor de passagiersvaart aan de Ringvaart Haarlemmermeer bij Schiphol is interessant. Dan kunnen reders en de hotels rondom Schiphol hun gasten via het Nieuwe Meer de stad in varen: een fantastische alternatieve entree van de stad over het water!

Tenslotte gaan we in gesprek met de rondvaartexploitanten over het geleidelijk duurzaam maken van de vloot. In de nota Varen in Amsterdam 2.1 is vastgelegd dat de passagiersvaartvloot in 2025 uitstootvrij dient te zijn. We sturen hier mede op met het vergunningenbeleid.

Faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisemarkt

De cruisemarkt, zowel zee- als riviercruise is flink aan het groeien. Bij voortgaande groei van de zee-cruise, zowel de cruise-call als de turn-around call, is een extra terminal nodig. We willen daarom een nieuwe locatie voor de benodigde extra terminal verkennen. De turn-around call zou ook buiten de stad kunnen (Noordzeekanaalgebied), maar voor de cruise-call is het noodzakelijk deze in de stad te houden. Hiervoor dient de draaicirkel in het IJ ten noorden van Java-eiland door te baggeren vergroot te worden, zodat we ook de nieuwe generatie zee-cruisers met een lengte van meer dan 340 meter kunnen blijven ontvangen bij de PTA in het centrum van de stad. De verwachting is dat de capaciteit van de PTA aan de Piet Heinkade na 2020 (opening nieuwe sluis IJmuiden) sowieso te klein wordt om de verwachte groei van de zee-cruise te kunnen accommoderen. Er dient daarom ook voor de cruise-calls gezocht te worden naar een extra terminal meer westwaarts in het Westelijk Havengebied, c.q. het Noordzeekanaalgebied. Een locatie in de haven, goed bereikbaar vanaf Schiphol en tevens dichtbij station Sloterdijk, zou hier zeer geschikt voor zijn. De huidige PTA kan zich dan vooral richten op de zogenaamde cruise-calls, waarbij een cruiseschip één of hooguit een paar dagen aanmeert om de passagiers de mogelijkheid te bieden Amsterdam te verkennen. De nieuwe cruiseterminal in het Westelijk Havengebied, c.q. het Noordzeekanaalgebied is dan niet primair voor de turn-around calls, maar dus ook voor de cruise-calls waarvoor bij de PTA geen plek voor is of waarbij de huidige PTA te klein is als gevolg van de kadelenkte of terminalcapaciteit. De besluitvorming over een nieuwe tweede PTA is verbonden aan het project Verkenning verbetering IJ-verbindingen, Sprong over het IJ.

Net als de zee-cruise zit ook de riviercruise in de lift. Dat beperkt zich niet meer tot een vaartocht over de Rijn, maar is een zeer veelzijdig en luxe product geworden. Op- en afstap van de riviercruise concentreert zich langs de zuidelijke IJ-oever en met name aan beide zijden achter het centraal station. De kades zijn daarvoor geschikt gemaakt door onder andere aanleg van walstroom én parkeerplekken voor touringcars en bevoorrading. Om de huidige business te kunnen faciliteren en groei mogelijk te maken, is uitbreiding van de afmeerlocaties noodzakelijk. Bovendien kunnen de uitkomsten van de Verkenning verbetering IJ-verbindingen met inzet van extra veerponten achter CS ook nog ten koste van huidige ligplaatsen van de riviercruise gaan. Ook wordt er naar de huidige locatie van ligplaatsen riviercruise aan de

Michiel de Ruijterkade tussen CS en de PTA gekeken voor een nieuwe transferplek voor touringcars op de rondvaart (om de huidige transferplek touringcars-rondvaart aan de Prins Hendrikkade in het stadshart te verplaatsen). Dit alles maakt het zoeken naar nieuwe locaties voor de ligplaatsen voor de riviercruise alleen maar groter. De inzet is het goed faciliteren van de huidige riviercruise én het accommoderen van de groei. Het verbeteren van verbindingen over het IJ, mogelijke verplaatsing van de aanlandingspunten van de IJveren en de gewenste verplaatsing van de huidige transferplek touringcars-rondvaart vanuit het stadshart naar de zuidelijke IJ-oever kan ook leiden tot verplaatsing van een aantal bestaande ligplaatsen van de riviercruise.

Momenteel wordt door het Havenbedrijf Amsterdam NV al gewerkt aan het geschikt maken van de locatie Westerdoksdijk. Dat is ter vervanging van de huidige twee ligplaatsen voor riviercruisers aan de Javakade bij de kop van Java-eiland, die daar verdwenen zijn vanwege de bouw van een hotel. We gaan samen met het Havenbedrijf Amsterdam NV meer nieuwe locaties zoeken. Gedacht wordt aan uitbreiding aan de noordelijke IJ-oever, in Westpoort en in de regio (onder andere Zaandam, Purmerend en Haarlem). Eerste verkenningen van het Havenbedrijf Amsterdam geven aan dat het kansrijker lijkt om riviercruiselocaties te verplaatsen naar locaties nabij stadskernen in de regio, dan naar locaties in het havengebied. Dit heeft er mee te maken dat de rederijen een locatie in bewoonde omgeving en nabij een Hollandse stadskern hoger waarderen dan een locatie in een havengebied en dat een mix van grote aantallen passagiers met de industriële bedrijvigheid in het havenbedrijvigheid lastig is.

Op termijn kan ook aan een riviercruiseterminal worden gedacht, waar op- en afstap snel en efficiënt kan worden geregeld, dus inclusief bagage-afhandeling, parkeergelegenheid voor bus en auto en andere voorzieningen. De noordelijke IJ-oever lijkt het meest geschikt voor zo'n riviercruise terminal, mits er een directe verbinding naar de binnenstad is.

We gaan daarom samen met het Havenbedrijf Amsterdam NV en de PTA op zoek naar een locatie voor een extra tweede terminal voor de zee-cruise en nieuwe locaties voor de riviercruise. Dit vindt in nauwe samenhang met de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, de nota Veren 2018 en een Verkenning nieuwe transferplek overstap touringcars-rondvaart aan het IJ of Oosterdok plaats.

XXXX Gemeente Amsterdam



Passagiersvaart en Cruisevaart

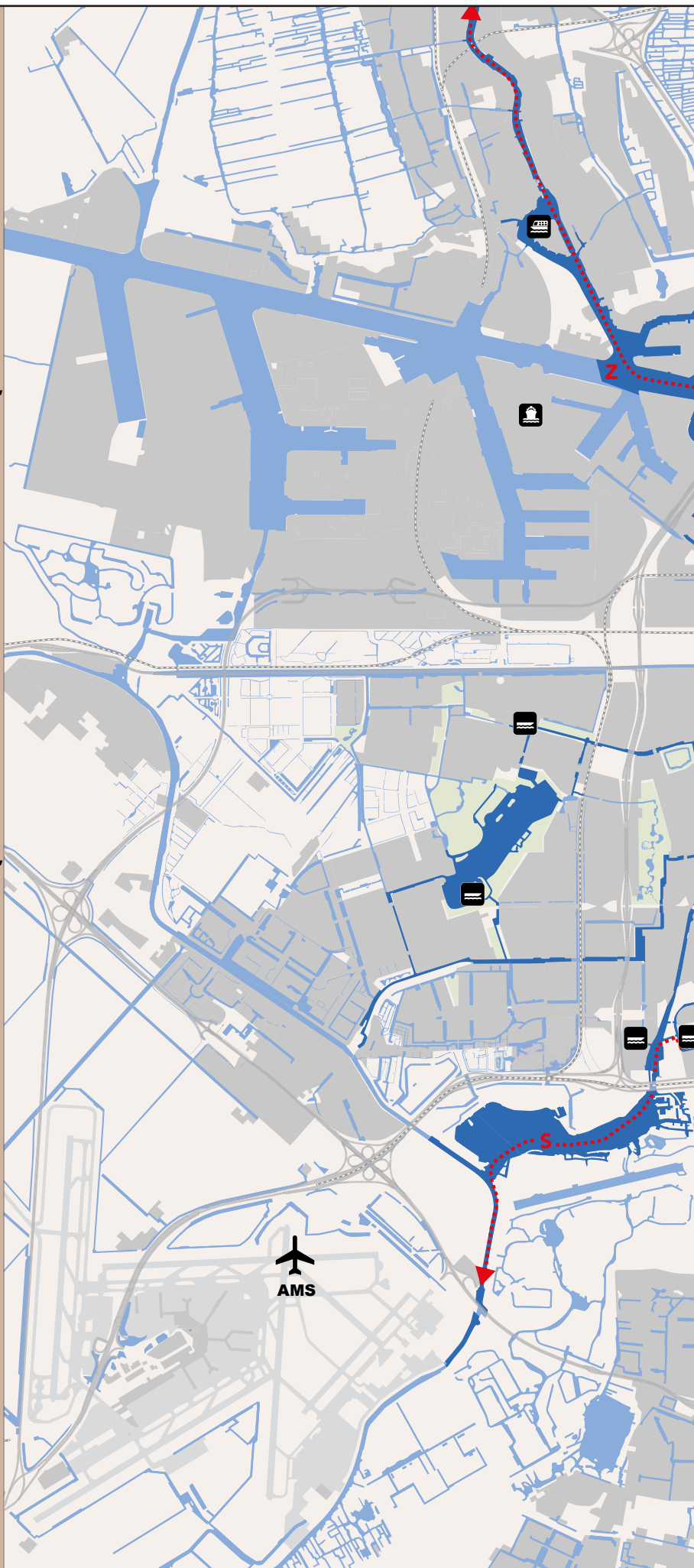
Watervisie Amsterdam 2040

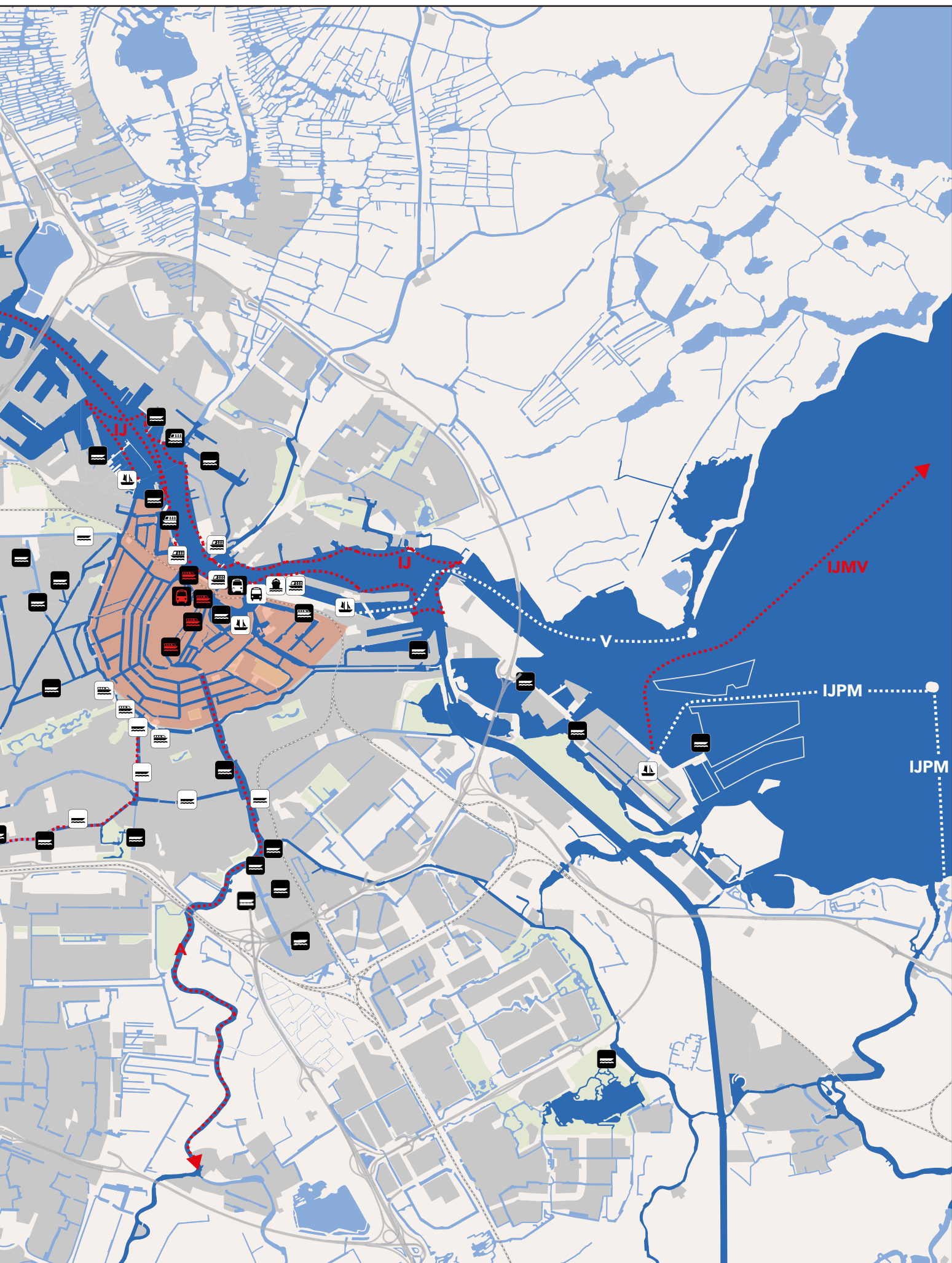
bestaand

-  locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m.)
-  locatie ligplaatsen rondvaart
-  zeecruiseterminal: Passenger Terminal Amsterdam (PTA)
-  riviercruise
-  locatie chartervaart/bruine vloot
-  toeristische verbindingen:
 - V Vuurtoreneiland veer
 - IJPM IJburg-Pampus-Muiden veer

nieuw

-  locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m.)
-  locatie ligplaatsen rondvaart
-  te verplaatsen ligplaatsen rondvaart
-  mogelijke tweede/nieuwe zeecruiseterminal Amsterdam: zoekgebied Westelijk Havengebied/ Noordzeekanaalgebied
-  nieuwe locatie riviercruise
-  nieuwe transferlocatie touringcars-rondvaart
-  te verplaatsen transferlocatie touringcars-rondvaart
-  ontlasten druk op het water in de binnenstad
-  toeristische verbindingen:
 - S Schiphol boot
 - A Amstel boot
 - IJ IJ boot
 - IJMV IJburg-Merken-Volendam boot
 - Z Zaanse schans boot









2.2.6 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 voornamelijk beperkt tot het IJ. Het goederenvervoer over water in de stad buiten het IJ en de haven, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Kostverlorenvaart is minimaal.

Het IJ: beroepsvaart prioriteit

Het IJ heeft een geheel eigen problematiek. Hier heeft de beroepsvaart prioriteit boven andere gebruikers van het water en moet de veiligheid voorop staan. De pleziervaart is als het ware te gast en wordt geacht buiten de vaargeul, de hoofdvaartroute voor de beroepsvaart, te varen. Voor ongemotoriseerde scheepvaart is het IJ verboden. Met het project 'Varen doe je samen' werkt het Havenbedrijf Amsterdam NV, Divisie Havenmeester, aan een veiliger samen gaan van de groeiende beroepsvaart en de groeiende pleziervaart op het IJ en het Noordzeekanaal.

IJveren

Op het IJ zijn de pontveren die de zuidelijke en noordelijke IJ-oever met elkaar verbinden vaak overvol. Op de noordelijke IJ-oever zijn nieuwe woongebieden gekomen (Overhoeks en Buiksloterham) en publiekstrekkingen als de NDSM-werf en het Eye Filmmuseum toegevoegd. De afgelopen jaren is het aantal mensen dat gebruik maakt van de veren toegenomen met gemiddeld 6,5% per jaar. Vooral tijdens de spits is het druk op sommige verbindingen. Het gebruik van de veren zal de komende jaren alleen maar verder toenemen. Steeds meer mensen gebruiken de veren om aan de andere kant van het IJ te werken, studeren of recreëren. Daarom is recentelijk besloten tot de aanschaf van een extra (duurzaam) veer dat eind 2016 gaat varen tussen CS en Buiksloterweg. De verwachting is dat ook het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn rond 2018 niet alle druk van de ketel haalt. De gemeente Amsterdam gaat de komende jaren meer doen om reizigers ook in de (nabije) toekomst snel, veilig en betrouwbaar over het IJ te brengen.

Goederenvervoer over de grachten

In de stad heeft het wegvervoer de taak van het goederenvervoer over water grotendeels 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 en wordt de openbare ruimte als ontmoetingsplek met een hoge verblijfskwaliteit steeds belangrijker. Dit kan er toe leiden dat goederenvervoer over water een steeds beter alternatief wordt voor wegverkeer. Dit geldt dan vooral voor locaties die direct aan het water liggen, zoals het Food Center Amsterdam. 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. Ook Amsterdam Noord verdient een overslagpunt voor goederen, zoals afval- en bouwmaterialen, voor transport van en naar het achterland. Gedacht wordt aan een locatie op het Cornelis Douwesterrein aan de Noordelijke IJ-oever.

Dit leidt tot de volgende ambities:

- p. verbeteren IJ-oeververbindingen**
- q. meer personenvervoer over water**
- r. meer goederenvervoer en stadsdistributie over water**



VRACHT DOOR DE GRACHT

**MOKUM
MARITEAM**
VRACHT DOOR DE GRACHT

AMSTERDAM

Verbeteren IJ-oeververbindingen

De verdergaande ontwikkeling en stedelijke intensivering van de noordelijke IJ-oeveren noodzaakt tot het zoeken naar structurele verbeteringen van de IJ-oeververbindingen, voor de korte, middellange en lange termijn. Momenteel vindt de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, plaats en is de nota Veren 2018 opgesteld. We willen beter gaan monitoren voor een beter inzicht in het gebruik van de veren, de bestaande capaciteit slimmer benutten en het urgente capaciteitsproblemen oplossen door vloottuitbreiding. Recentelijk is besloten tot de aanschaf van een extra (duurzaam) veer dat eind 2016 gaat varen tussen CS en Buiksloterweg. Daarnaast wordt bijvoorbeeld onderzocht of en hoe de route van het IJpleinveer gestroomlijnd kan worden en de vaarfrequentie verhoogd kan worden. De maatregelen zijn uitgewerkt in de nota Veren 2018. Op termijn denken we ook aan een nieuwe veerverbinding tussen Borneo-Sporenburg en het Zeeburgereiland waar 3.000 woningen worden gebouwd.

In de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, worden diverse vaste oeververbindingen van bruggen tot tunnels en kabelbanen voor de middellange (2025) en lange termijn verkend. We willen vóór 2020 besluiten of er één of meerdere bruggen of andere verbindingen over het IJ gaan komen. Hierbij speelt dan ook nog de vraag of het om langzaamverkeersbruggen gaat, of mogelijk om bruggen waar ook auto's en/of de tram overheen kunnen. Er dient hierbij rekening te worden gehouden met de doorvaartmogelijkheden van de zeecruiseschepen van en naar de PTA. Dat betekent dat het in ieder geval om één te openen brug gaat met een forse doorvaartbreedte. De verdere besluitvorming hierover vindt plaats in het kader van de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ.

Meer personenvervoer over water

Op termijn zijn de herintroductie van de regio-ferry naar Velsen/IJmuiden en een nieuwe snelle regionale veerverbinding naar Almere denkbaar. De achterzijde van het centraal station, of op termijn misschien het NDSM-terrein, lijken goede aanlegplekken voor regionale ferry's. Richting Almere kan ook gedacht worden aan hovercraft-achtige ferry's, waarbij de Oranjesluizen geen fysieke barrière vormen voor deze 'IJmeerferry'.

We willen ook het personenvervoer over water in de stad stimuleren. Echter, buiten het IJ worden de mogelijkheden voor exploitabel openbaar

vervoer geremd door de (lage) maximumsnelheid van 7,5 km/uur en de concurrentie van de fiets. Toch kan een soort opstapper over de grachten voor bepaalde doelgroepen interessant zijn. Wij staan open voor initiatieven vanuit de markt op dit vlak. De bestaande en nieuw aan te leggen steigers en op- en afstapplekken voor de passagiersvaart kunnen uiteraard ook voor een dergelijke lijndienst over water worden gebruikt.

Meer goederenvervoer en stadsdistributie over water

Kleinschalig goederenvervoer of stadsdistributie over water maakt op dit moment minder dan 1% uit van alle transporten in de stad. Slechts een aantal reders en bedrijven, zoals Mokum Maritiem, Rederij Kees en DHL, distribueren nu goederen over het water, met name in en om de binnenstad. Het vervoer van bouwmaterialen is binnen dit goederentransport over water nog de grootste categorie.

We willen graag samen met de reders en bedrijven de stadsdistributie over water bevorderen. Tegelijkertijd beseffen we maar al te goed dat het aantal goederenboten in de grachtengordel niet ongelimiteerd is. We willen immers niet dat er op termijn te veel goederenboten door de grachten varen, waardoor er conflicten met de passagiers- en pleziervaart ontstaan. Voor nu zien wij zeker ruimte en mogelijkheden voor groei van stadsdistributie over water. Zo zijn we in gesprek met logistiek dienstverlener PostNL die (een deel van) de pakketbezorging in de binnenstad met elektrische boten over water wil gaan verzorgen. Dit draagt direct bij aan een schone en leefbare binnenstad. Schoon (elektrisch) vervoer over de wal en over water kunnen elkaar prima aanvullen.

Slimme en schone stedelijke distributie over water behalve om ligplaatsen voor de goederenschepen, maar ook om overslagplekken of distributiepunten aan het water te creëren. Wij zien hiervoor met name kansen in de vier stadshaventjes, de Marktkanalen (bij het Food Center), de Riekerhaven, de Duivendrechtsevaart en de Nieuwe Vaart. Door de ligging van deze vier stadshaventjes met watergebonden bedrijventerreinen vlakbij de Ring A10 en op korte afstand van de binnenstad zijn deze erg geschikt als locatie voor de overslag van vrachtauto op boot. Mogelijk zijn ook enkele kleine vrachtwagenafzetplekken in de binnenstad nodig om een goede en slimme bevoorrading van de binnenstad over water beter te faciliteren.



Gemeente Amsterdam



Vervoer over water

Watervisie Amsterdam 2040

bestaand

personenvervoer



veerverbindingen

goederenvervoer



hoofdvaarwegen



locatie ligplaats beroepsvaart



locatie ponthaven



havengebied / stadshavens



Trans-Atlantische vaarroute beroepsvaart

nieuw

personenvervoer



veerverbindingen



regionale veerverbinding(pont/ferry/watertaxi)

AL

CS - Zeeburgereiland - IJburg - Almere Poort

IJM

CS - NDSM - Hembrugterrein - IJmuiden



potentiële locatie langzaamverkeersbrug

goederenvervoer



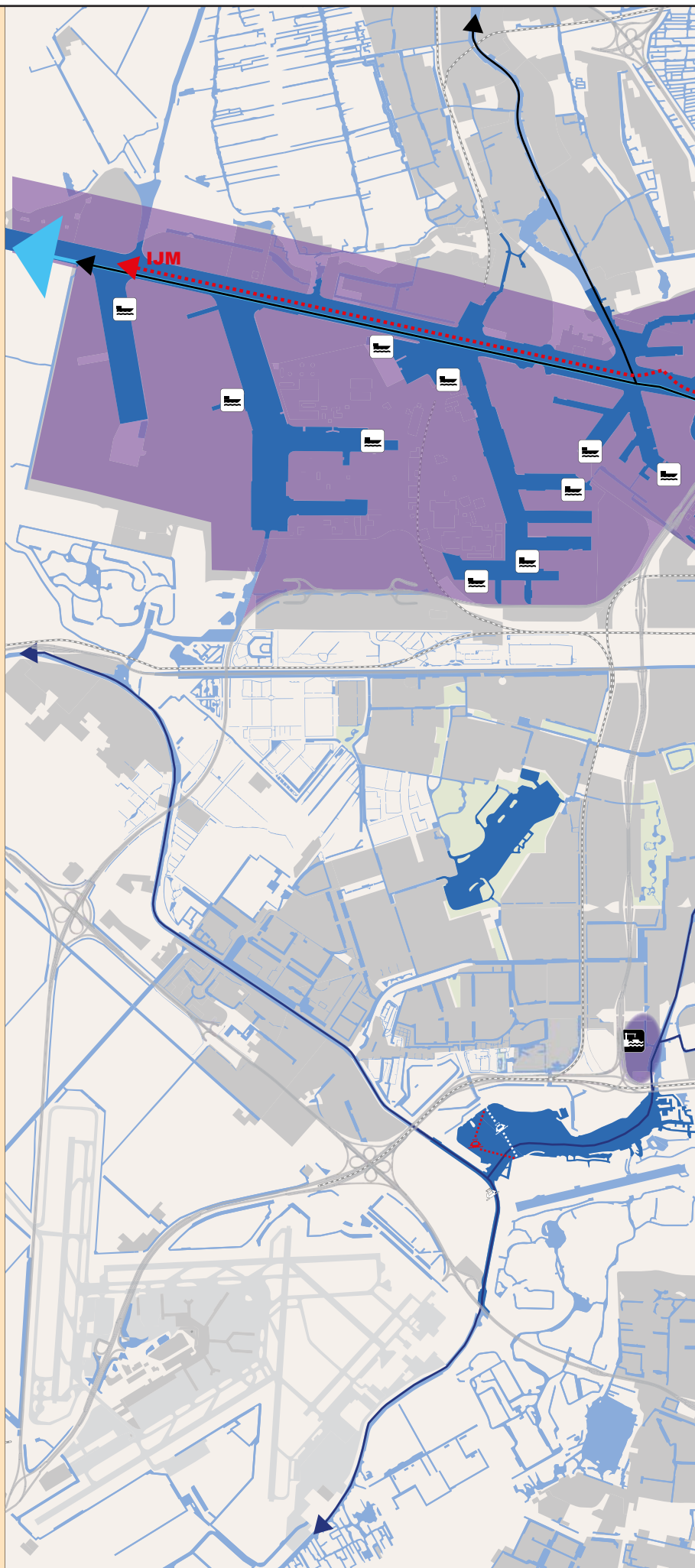
uit te breiden en/of nieuwe overslagplekken voor goederenvervoer

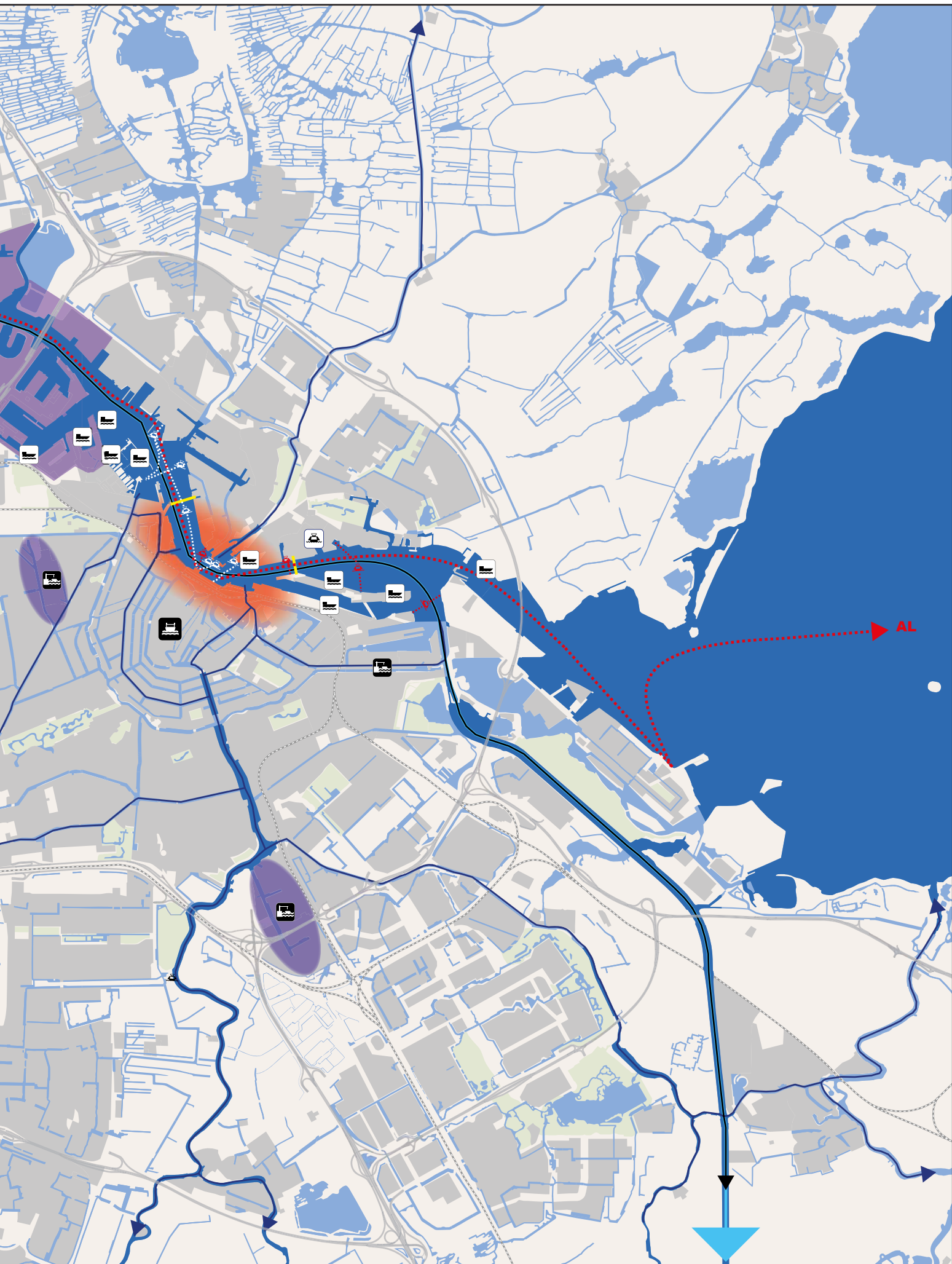


meer bevoorrading/vervoer binnenstad over water



ontlasten drukke deel IJ





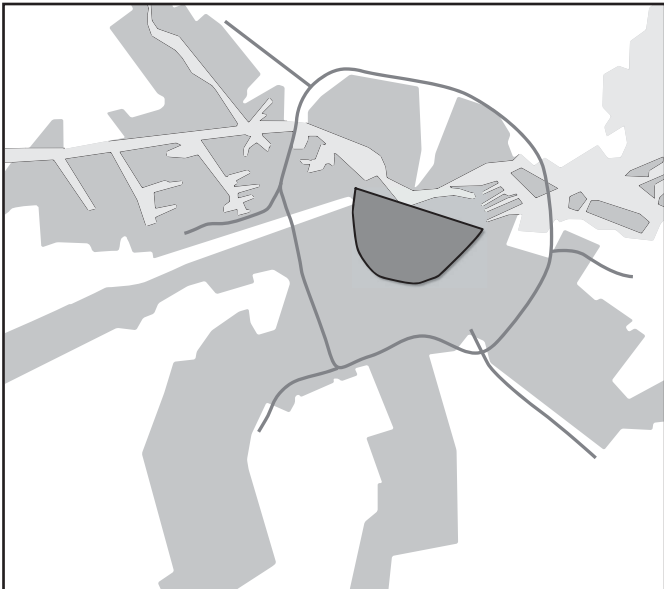


2.3 De vier gebieden

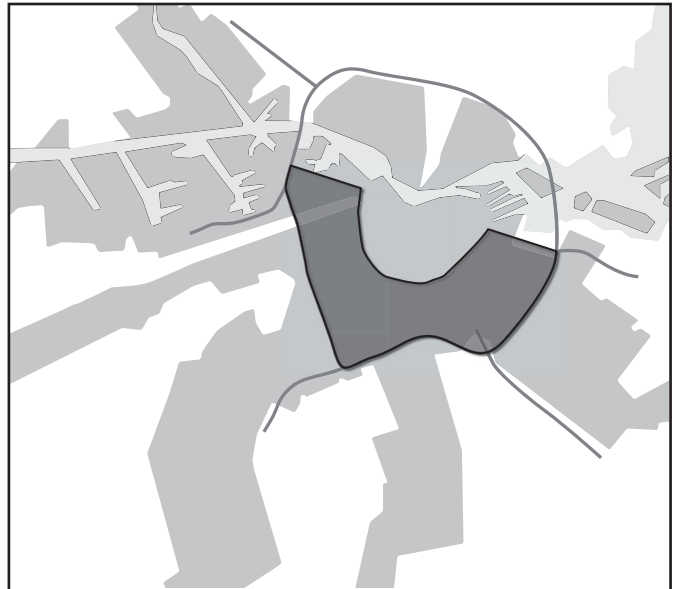
Het Amsterdamse water is voor iedereen. In de vorige paragraaf zijn de ambities per thema gepresenteerd. In deze paragraaf 2.2 De Vier gebieden zijn de thematische ambities gebiedsgericht uitgewerkt. Zo willen we in de binnenstad de drukte op het water in goede banen leiden, willen we aan het IJ en de Amstel doorgaan met het toevoegen van verblijfskwaliteit aan de openbare ruimte en liggen er juist bij de stadsplassen en het IJmeer kansen voor de groei van de watersport en –recreatie. Grofweg is de stad voor wat betreft het gebruik van water en oevers te verdelen in de volgende vier gebieden:

1. De binnenstad
2. De stad rondom de binnenstad
3. Het IJ en de haven
4. De stad grenzend aan het landschap

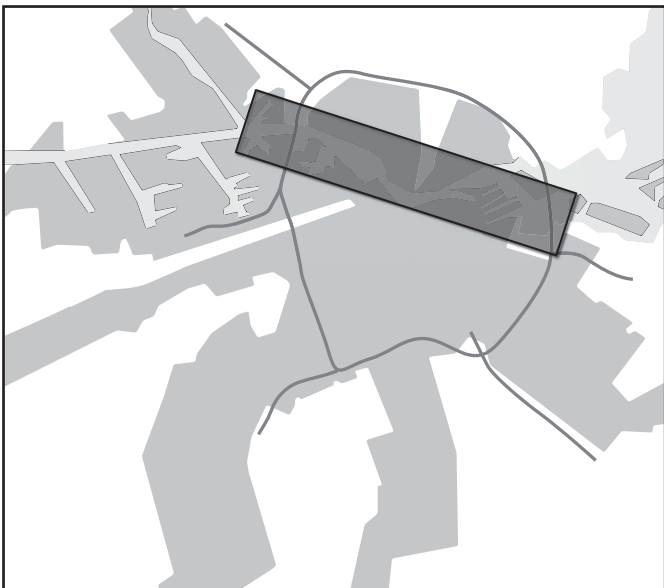
Deze vier gebieden kennen ieder een eigen karakteristiek, opgave en daarbij aansluitende ambities. Tevens sluiten deze gebieden in zekere zin aan bij de grote bewegingen uit de Structuurvisie Amsterdam 2040. De ambities voor het gebruik van het water zijn per gebied uitgewerkt.



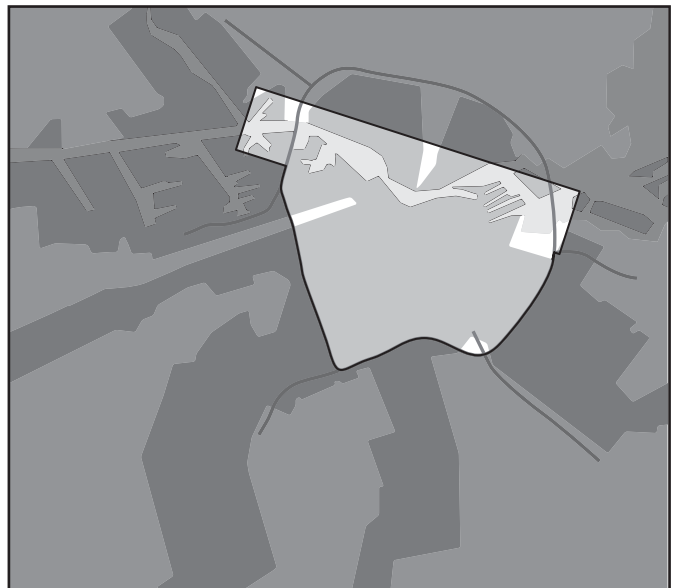
1. De binnenstad



2. De stad rondom de binnenstad



3. Het IJ en de haven



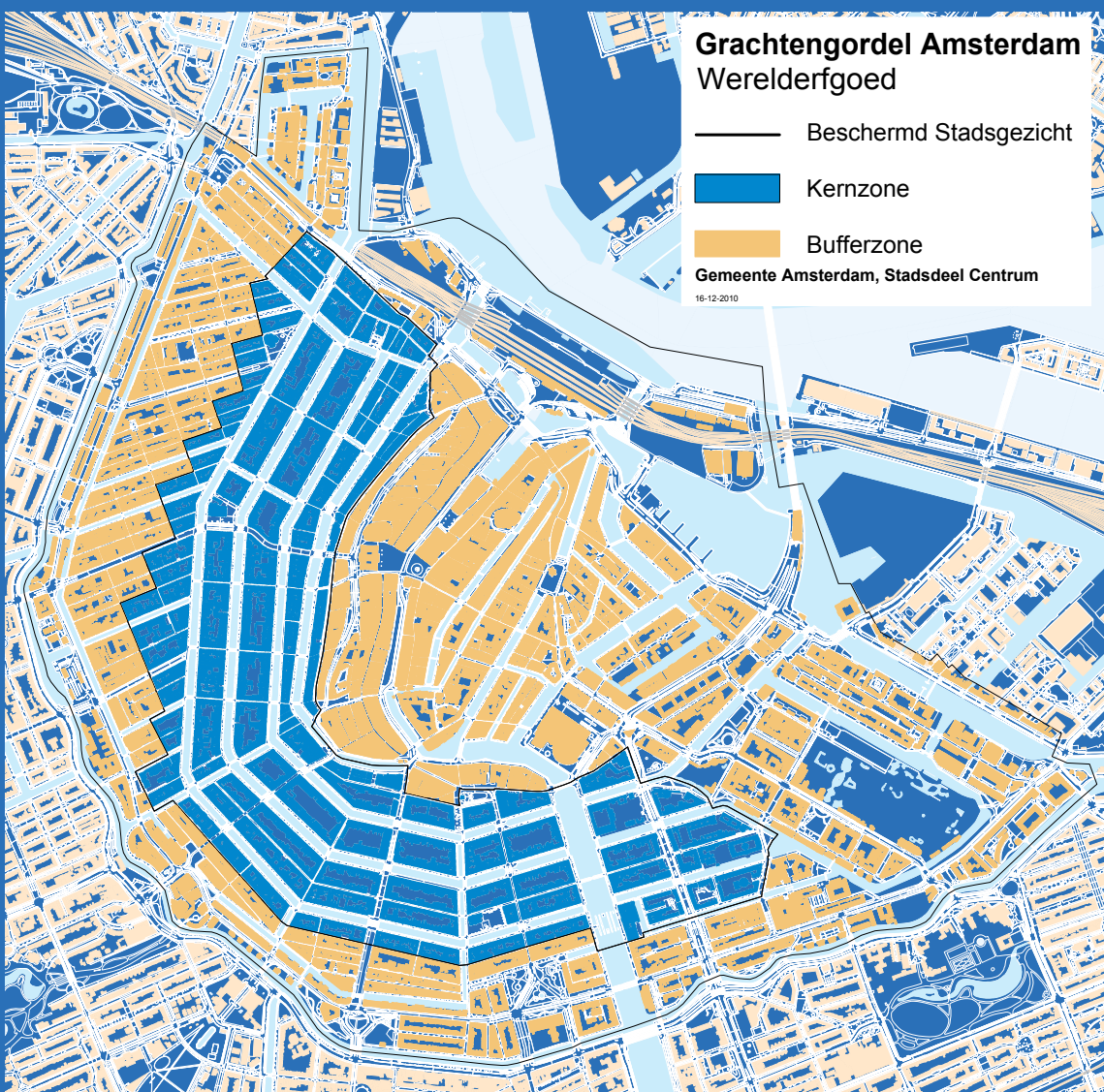
4. De stad grenzend aan het landschap

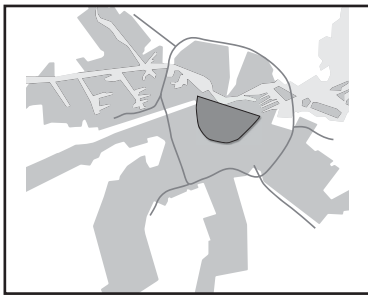
UNESCO-monument

De grachtengordel van Amsterdam staat sinds 2010 op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Dat betekent onder andere dat de stad de morele verplichting aangaat dit unieke deel van de stad zo goed mogelijk te beheren en te behouden voor toekomstige generaties. De grachtengordel heeft van UNESCO een aantal "outstanding universal value" toegekend gekregen, unieke kwaliteiten van de grachtengordel die vanaf de aanleg tot het heden van toepassing zijn op dit gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor het stedenbouwkundig ontwerp dat ten grondslag lag aan de 17e-eeuwse uitbreiding van de stad, voor de stelselmatige aanplant van bomen langs de grachten en de groene oase achter de grachtenhuizen, geregeld door een keur vanuit het stadsbestuur, vandaar ook wel keurtuinen genoemd. Ook het water van de grachten en vaarwegen neemt in de historisch ruimtelijke structuur van Amsterdam binnen de Singelgracht een belangrijke en bijzondere plaats in.

Bijzonder is, dat bij deze 17e-eeuwse stadsuitbreiding, die in twee gedeelten is aangelegd, (de zogenaamde Derde Uitleg in 1613 en in 1663 de Vierde Uitleg) het water van de toen gegraven grachten als verkeersweg voor het vervoer van handelsgoederen was bedoeld, waarbij bruggen en sluizen de verkeersinfrastructuur over land en water mogelijk maakten. Deze infrastructuur functioneert ook nu nog zo. De grotendeels historische bruggen zijn nog steeds gelegen daar waar zij bij de stadsuitbreiding waren geprojecteerd. Het water en de grachten zijn niet alleen drager van en karakteristiek voor de historische stedelijke plattegrond hier, maar zijn hun functie voor de waterhuishouding en als transportweg blijven vervullen.

De bescherming van de structuur, inrichting en functies van het water en de wal is van wezenlijk belang binnen de kernzone. Het gaat daarbij in de optiek van UNESCO om het beschermen van de oorspronkelijkheid en gaafheid van de grachtenstructuur en de elementen die daar deel van uitmaken, zoals de kaden, bruggen en sluizen. De druk op het gebruik van het water wordt steeds groter. Om de kernwaarden van het gebied te beschermen is ook het in stand houden van de balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijvigheid van wezenlijk belang. Ook zou, waar mogelijk, het verbeteren van het zicht op het water van de grachten een belangrijke bijdrage kunnen betekenen aan de beleving van de gaafheid van de grachtengordel





2.3.1 De binnenstad

Balans

De grachtengordel is onze prachtige erfenis uit de Gouden Eeuw. De grachten worden in het vaarseizoen druk bevaren door pleziervaart, rondvaart en andere vormen van passagiersvaart. Op een zonnige dag bruist de binnenstad met vele sloepjes en volle rondvaartboten in de grachten. Het aantal evenementen op en aan het water groeit in de binnenstad. Dit levert op zomerse dagen en bij evenementen fantastische plaatjes op, maar ook steeds meer (geluids-)overlast. De balans tussen een bruisende en leefbare stad moet met name in de historische binnenstad worden bewaakt en hersteld. Toenemende (geluids)overlast en verdrukking van bewonersbelangen liggen met name in de binnenstad op de loer.

Spreiding

In de oostelijke binnenstad wordt relatief weinig gevaren, terwijl dit toch een interessant vaargebied is dat duidelijk anders is dan de klassieke grachtengordel met o.a. de oostelijke eilanden Kattenburg-Wittenburg-Oostenburg, de Kadijken en Artis. Oorzaak hiervan is de aanwezigheid van een aantal

lage duikerbruggen, die knelpunten vormen in het vaarnetwerk van de oostelijke binnenstad.

Ook elders in de binnenstad vormen een aantal te lage bruggen een knelpunt in het vaarnetwerk van de plezier- en passagiersvaart. Daar liggen kansen.

Ook in de grachten, vaarten en kanalen van de aan het centrum grenzende wijken als Oud-West, Zuid en Oost (en de rest van de stad) is het beduidend rustiger dan in de grachtengordel. Wij willen de groei van het gebruik van het water meer spreiden over de hele binnenstad, haar directe omgeving en de rest van de stad.

Impuls openbare ruimte

We willen doorgaan met de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in de monumentale binnenstad: hoogwaardige materialen, allure, verblijfskwaliteit en meer ruimte voor de voetganger. Het zicht op het water wordt verbeterd en de verblijfskwaliteit aan het water wordt vergroot. We doen dit door in te zetten op minder geparkeerde auto's op de kades, de verplaatsing van woonboten, het openbaar maken van op- en afstapplaatsen van de rondvaart, het verplaatsen van ligplaatsen van de rondvaart uit het stadshart naar de oostelijke binnenstad en het toevoegen van meer zitplekken en op de kades en oevers.

Goederenvervoer

Goederenvervoer over water is een slimme en duurzame vorm van stadsdistributie. De grachtengordel is hiervoor ontworpen. Toch is de bevoorrading over water relatief beperkt. Er liggen kansen voor meer bevoorrading van de binnenstad over water.



Ambities

Voor de binnenstad benoemen we de volgende ambities:

1. Voorkomen en handhaven van overlast op het water
2. Oostelijke binnenstad: nieuwe publieke plek op het Marineterrein aan het Oosterdok
3. Oostelijke binnenstad: ontsluiten vaarrondje Marineterrein - Artis
4. Stadshart: verplaatsing deel ligplaatsen rondvaart van stadshart naar oostelijk deel Dijkgracht
5. Stadshart: verplaatsing transferplek touringcars-rondvaart van Open Havenfront naar IJ of Oosterdok
6. Singelgracht: realisatie wandelboulevard
7. Singelgracht en Keizersgracht: verhoging bruggen 174 en 37
8. Hoogwaardige inrichting openbare ruimte centrum met verblijfskwaliteit aan de grachten
9. Verbeteren zicht op grachten door verplaatsing woonboten
10. Faciliteren van nieuwe initiatieven van stadsdistributie over water



Voorkomen en handhaven van overlast op het water

We blijven streng handhaven op snel varen, illegale passagiersvaart, drinken en varen en lawaaioverlast. Waternet zet hiervoor sinds 2014 een extra handhavingsboot in. Ook wordt er strenger gehandhaafd op wrakken en gezonken bootjes die zorgen voor een rommelig aanzien van de grachten en die veel schaarse ligplaatsruimte innemen. We willen geen initiatieven en activiteiten op het water die het UNESCO-gebied onwaardig zijn. Op één stukje van de Singelgracht geldt éénrichtingsverkeer voor de grote rondvaartboten. Als de drukte op termijn blijft toenemen zullen we op meer stukken gracht dergelijke verkeersmaatregelen (voor alle passagiers- en/of pleziervaart) moeten gaan nemen of zullen er keuzes gemaakt moeten worden over welke (delen van) grachten er meer of minder bevaren mogen worden. De evenementprogrammering vraagt in dit kader ook meer aandacht, waarbij spreiding van de drukte en het voorkomen van overlast de voornaamste speerpunten zijn.

Oostelijke binnenstad: nieuwe publieke plek op het Marineterrein aan het Oosterdok

Rondom het 'waterplein' Oosterdok is met het Scheepvaartmuseum, het Science Center NEMO, ARCAM en de Openbare Bibliotheek een nieuw cultuurcluster. De oostoever van het Oosterdok is nu nog Marineterrein en daardoor afgesloten en ontoegankelijk.

Het Marineterrein Amsterdam is een groene enclave in het hart van een opwindende stad. Hier wordt door pioniers geconcentreerd gewerkt aan vernieuwende ideeën en projecten die een bijdrage leveren aan een duurzame samenleving. Vernieuwing, verbinding en focus zijn de kwaliteiten uit het maritieme verleden die nu worden ingezet om het Marineterrein Amsterdam stapsgewijs te ontwikkelen tot een stadskwartier waar het verleden een toekomst heeft in werken, wonen en weten.

De beoogde geleidelijke transformatie van het Marineterrein naar een openbaar deel van de binnenstad biedt enorme kansen. Dat hier een kans ligt om een nieuwe publieke (parkachtige) plek aan de oostzijde van het Oosterdok te ontwikkelen is evident. Het insteekehaventje ten noorden van het Scheepvaartmuseum zou een dynamische multifunctionele plek kunnen worden met ruimte om aan het water te zitten en op- en afstapplekken voor de rondvaart, passagiersvaart en pleziervaart. Ook de rest van de kade aan het Oosterdok en de zuidkade van de Dijksgracht kunnen openbaar worden met nieuwe zitplekken en functies op de kade en op- en afstapplekken voor de plezier- en passagiersvaart.

Oostelijke binnenstad: ontsluiten vaarrondje Marineterrein - Artis

De ontwikkeling van het Marineterrein en het aan de Wittenburgervaart gelegen voormalige Storkterrein lijkt ook de uitgelezen kans om het water in de oostelijke binnenstad meer onderdeel van het vaarnetwerk van de binnenstad te maken.

Hierdoor kan de plezier- en passagiersvaart zich ook beter spreiden over de binnenstad. Met een verhoging van de duikerbruggen over de Kattenburgervaart en de Wittenburgervaart en een lichte verhoging van de monumentale brug bij het Entrepotdok ontstaat het vaarrondje oostelijke binnenstad door het voormalig VOC-gebied via Museum Werf 't Kromhout, Artis, de Hortus en De Hermitage weer naar de Amstel. Ook de rondvaartboten kunnen dan dit rondje oostelijke binnenstad gaan varen. Dit vaarrondje oostelijke binnenstad vertelt een heel ander interessant historisch verhaal over Amsterdam dan de westelijke binnenstad met haar grachtengordel. In 2014 heeft de stadsdeelraad Centrum besloten om de Oesjesduiker alleen doorvaarbaar te maken voor lage pleziervatuigen. Wij zijn van mening dat het op termijn nodig is om het vaarrondje Marineterrein - Artis nader te onderzoeken om een betere spreiding van de plezier- en passagiersrondvaart in de binnenstad mogelijk te maken. We willen dit nader onderzoek op termijn doen, gerelateerd aan en afgestemd met de geleidelijke transformatie van het Marineterrein.

Stadshart: verplaatsing deel ligplaatsen rondvaart van stadshart naar oostelijk deel Dijksgracht

Het Open Havenfront aan de zuidzijde van het Centraal Station is een belangrijk en druk entreegebied van de stad. We willen dat niet alleen het Stationsplein, maar ook de vier waterpleinen van het Open Waterfront beter zichtbaar en toegankelijk worden, zodat het meer verblijfskwaliteit en allure krijgt en minder wordt gedomineerd door lig- en aanlegplaatsen van de rondvaart. Er dienen hier meer openbare op- en afstapplekken te komen. Daarvoor moet een deel van de huidige vaste (nacht)ligplaatsen van de huidige rondvaartrederijen worden verplaatst. Dit geldt ook voor het natte Damrak en het Rokin. Het oostelijk deel van de Dijksgracht ten noorden van Kattenburg en Wittenburg is hiervoor een geschikte alternatieve locatie. De circa 500 meter lange kade biedt ruimte voor zo'n dertig tot vijfenveertig (nacht)ligplaatsen.



Stadshart: verplaatsing transferplek touringcars-rondvaart van Open Havenfront naar IJ of Oosterdok

Zo'n 35% van de toeristen die gebruikmaakt van de grote rondvaartlocaties wordt met een touringcar gebracht. De huidige transferplek met 13 touringcar-halteplaatsen de Prins Hendrikkade, waarvan er na de herinrichting nog 12 over blijven, bij het Open Havenfront is de grootste transferplek waar toeristen vanuit touringcars overstappen in de rondvaartboot en vice versa. De twee locaties aan de Prins Hendrikkade aan het Open Havenfront van beide 6 touringcarhalteplaatsen leiden op deze drukke plek echter tot onveilige situaties en bovendien is de komst van zoveel touringcars tot in hartje centrum ongewenst. We willen de Prins Hendrikkade hier verkeerskundig ontlasten en met meer allure inrichten. We zoeken daarom op termijn een nieuwe plek voor deze grote transferplek touringcars-rondvaart aan de Zuidelijke IJ-oever of het Oosterdok of elders aan de rand van het centrum. De Zouthaven bij de PTA is al geschikt gemaakt om transferplek touringcars-rondvaart, maar de capaciteit is daar te beperkt.

Singelgracht: realisatie wandelboulevard

Rondom de binnenstad wordt aan de Singelgracht een doorlopende bijna vijf kilometer lange wandelboulevard gerealiseerd. Deze wandelboulevard aan de 'buitenzijde' van de Singelgracht wordt over een lange periode en in delen aangelegd. Het deel aan de Stadhouderskade tussen Rijksmuseum en Leidseplein is reeds gerealiseerd. De delen Stadhouderskade bij de Pijp en Nassaukade bij het Frederik Hendrik plantsoen volgen de komende jaren. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de nieuw in te richten ruimte zoveel mogelijk vrij van objecten of andere bouwsels zal zijn.

Singelgracht en Keizersgracht: verhoging bruggen 174 en 37

Door de verhoging van enkele andere bruggen in de binnenstad gaan we de plezier- en passagiersvaart beter verspreiden over de binnenstad. Gekoppeld aan de herinrichting van het Leidseplein wordt zo de komende jaren brug 174 over de Singelgracht bij de het Leidseplein/Leidsekade 12 cm verhoogd. Na 2020 wordt ook brug 37 over de Keizersgracht in de Utrechtsestraat verhoogd, zodat rondvaartboten en andere grotere boten ook door het oostelijk deel van de Keizersgracht kunnen varen.

Op termijn kunnen nog een aantal lage bruggen in de binnenstad, zoals in de Lijnbaansgracht, worden verhoogd om het vaarnetwerk in het centrum zelf uit te breiden. Daarnaast willen we het Amsterdamse vaarnetwerk vooral buiten de binnenstad uitbreiden en

attractiever maken, gecombineerd met de ontwikkeling van nieuwe bestemmingen en aanlegplekken.

Hoogwaardige inrichting openbare ruimte centrum met verblijfskwaliteit aan de grachten

Met de introductie van het nieuwe grachtenprofiel heeft de openbare ruimte van de binnenstad sinds de jaren '90 een enorme facelift gekregen met straten en pleinen in hoogwaardige gebakken en natuurstenen materialen. Deze hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte van het hart van de stad en het bijbehorende intensieve onderhoudsniveau zetten we de komende decennia door. We maken steeds meer kades, zoals aan de Amstel in de binnenstad, autoluwer (langsparkeren i.p.v. schuinparkeren) of autovrij, waardoor het contact met het water wordt verbeterd en er meer verblijfs-/zitplekken aan het water bij komen.

Verbeteren zicht op grachten door verplaatsing woonboten

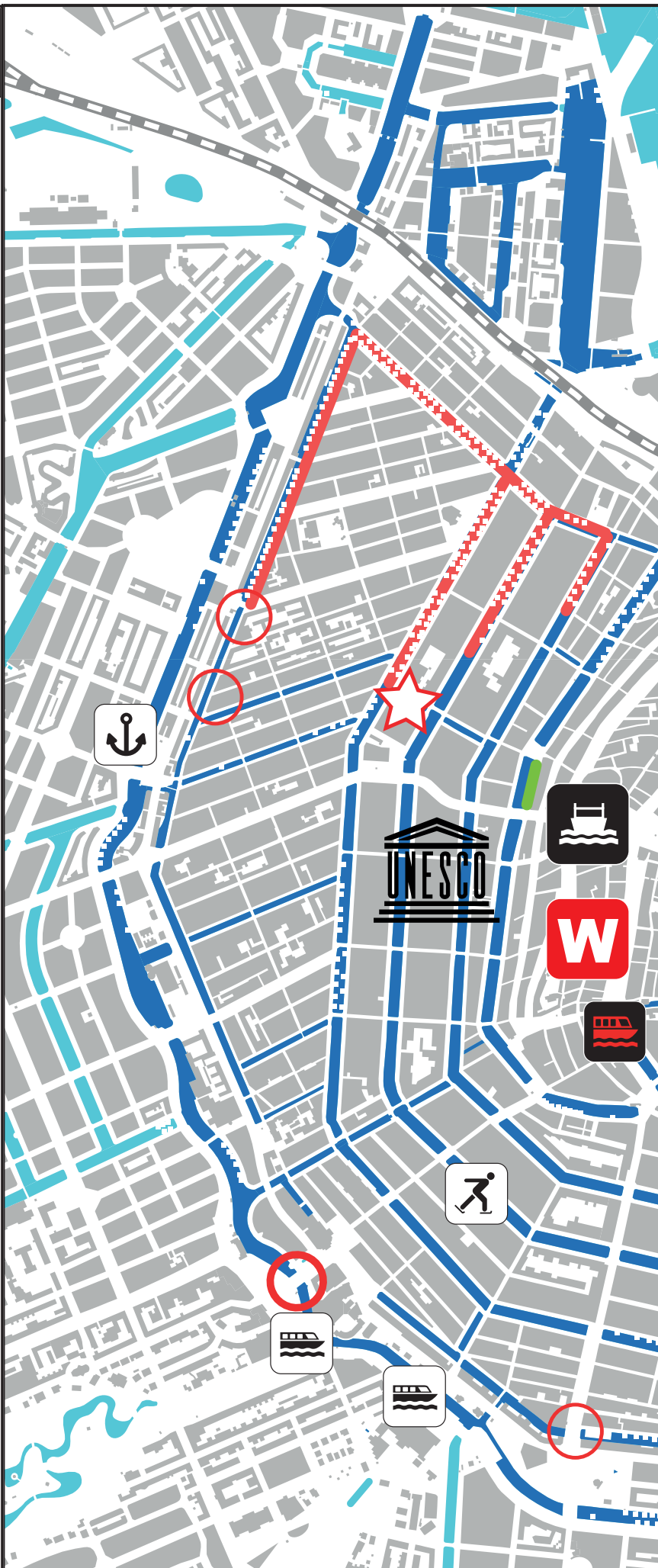
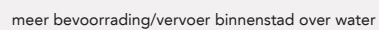
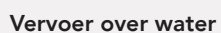
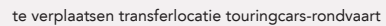
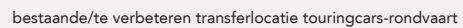
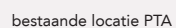
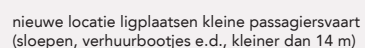
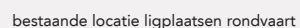
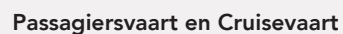
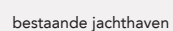
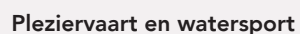
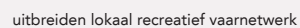
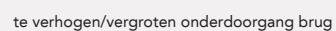
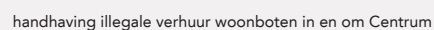
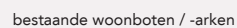
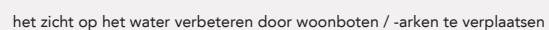
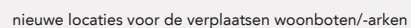
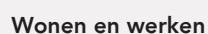
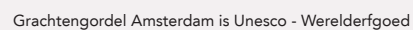
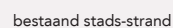
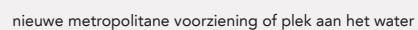
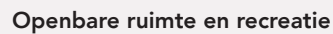
In de grachtengordel belemmert een wand van woonboten en woonarken in een aantal rakken het zicht op het water, terwijl vrij zicht op het water juist ruimte en rust biedt in de steeds drukker wordende binnenstad. Het gaat met name om volle rakken in en rondom de Brouwersgracht en volle rakken rondom de Utrechtsestraat. Hier zetten we (op basis van het bestemmingsplan Water voor de binnenstad) in op de vrijwillige verplaatsing van enkele woonboten om het contact met het water te herstellen. In de oostelijke binnenstad, aan het Singel en in de nabijgelegen Houthavens zijn alternatieve locaties voor handen. De ontstane lege plekken worden niet meer opgevuld. Soms blokkeren kadetuintjes van woonbootbewoners het zicht op het water. Privatisering van de kades met kadetuintjes dringen we terug, zodat de openbare ruimte aan het water ook openbaar en open blijft.

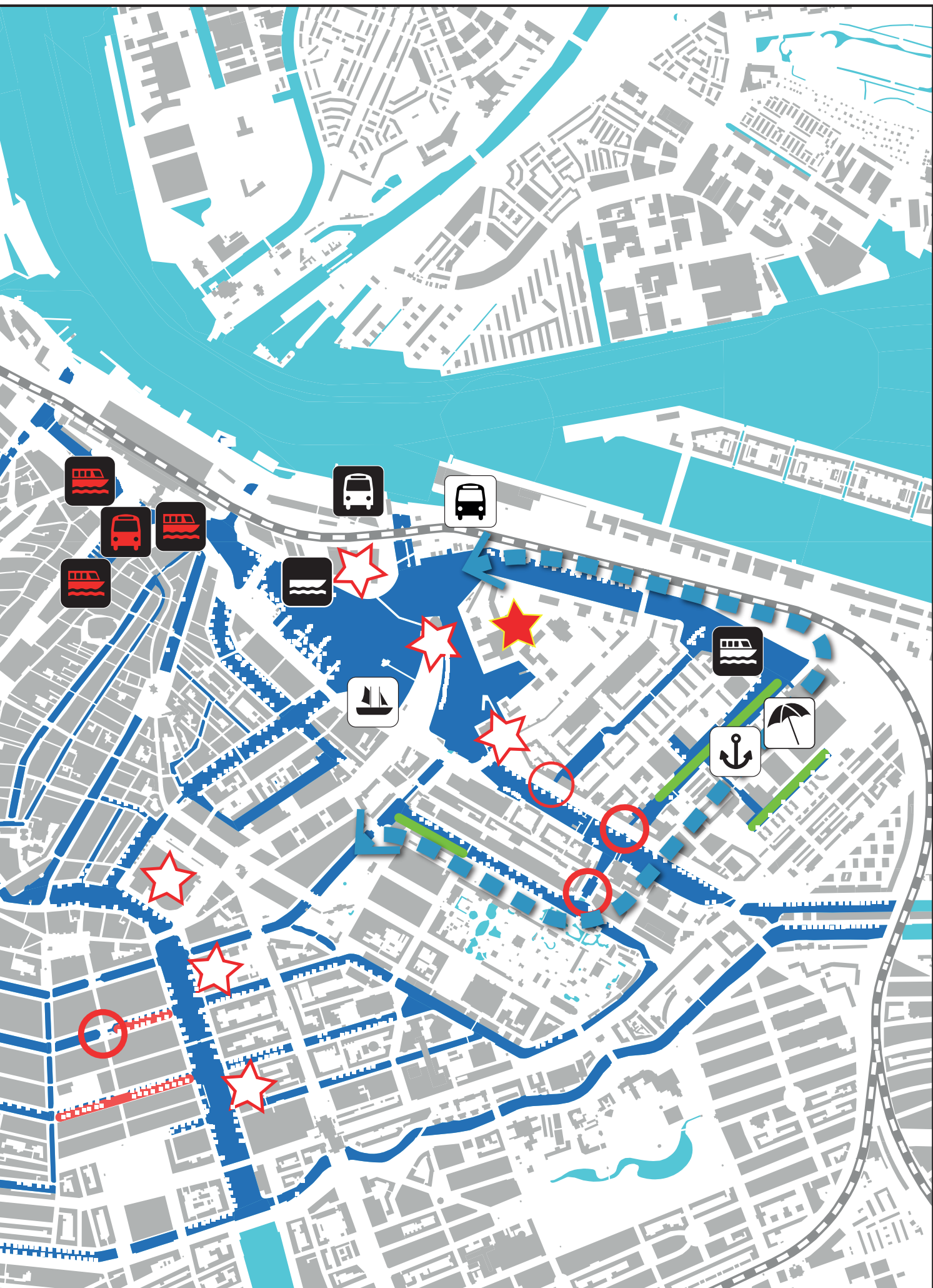
Faciliteren van nieuwe initiatieven van stadsdistributie over water

Juist de binnenstad met haar fijnmazig waternetwerk leent zich voor (kleinschalig) vervoer van goederen over water. We willen marktpartijen stimuleren om met nieuwe initiatieven met vervoer over water en stadsdistributie over water te komen. Dit komt de duurzaamheid en leefbaarheid van de stad ten goede. Zo wordt er momenteel met PostNL gesproken over de introductie van pakketvervoer over water in de binnenstad en een overslagplek en ligplaats voor de elektrische boten.

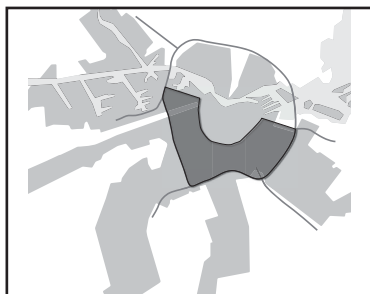


Watervisie Amsterdam 2040









2.3.2 De stad rondom de binnenstad

Het uitrolgebied van de grachtengordel

Het gebied rondom de binnenstad, grofweg Amsterdam West, Zuid en Oost, ligt direct tegen de populaire grachtengordel aan en het water is net als de grachtengordel onderdeel van Amstellands boezem met een waterpeil van 40 cm onder NAP. Door de directe aansluiting van het water op de grachtengordel kan juist dit gebied een deel van de druk op het (gebruik van) het water in de binnenstad opvangen. Deze zone rondom de binnenstad kun je daarom ook het 'uitrolgebied van de drukke binnenstad' noemen. In en aan de grachten, vaarten en kanalen van dit gebied liggen kansen voor de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart, nieuwe vaarroutes en verbetering van de openbare ruimte. Er zijn hier mogelijkheden om nieuwe wandel- en fietsroutes aan het water te realiseren, het zicht op het water te verbeteren en nieuwe recreatie- en attractieplekken aan het water te ontwikkelen.

De Amstel en Kostverlorenvaart

De Amstel en de Kostverlorenvaart zijn de twee belangrijkste waterlopen in dit gebied rondom de binnenstad. Het zijn twee belangrijke vaarroutes, lange waterlijnen en letterlijk grote openbare ruimtes in een compact deel van de stad. Het aantal zitplekken aan de Amstel met weids uitzicht over de rivier is beperkt. De Kostverlorenvaart is een doorgaande vaarverbinding voor de beroepsvaart vanaf de Nieuwe Meer naar het IJ en de havens. Tegelijkertijd gebeurt er aan de kades nog niet veel en ligt er een mogelijkheid om aan de oostzijde een doorgaande, diagonale, autoluwe fietsroute tussen Amsterdam-West en het Amsterdamse Bos te ontwikkelen.

De komende jaren worden sowieso alle bruggen en sluizen van de Kostverlorenvaartroute en de Amstelroute geautomatiseerd, waardoor deze centraal vanuit het hoofdkantoor van Waternet aan de Amstel worden bediend. Met dit project Centrale Object Bediening (COB) worden in totaal zo'n zestig bruggen en sluizen in de stad geautomatiseerd. Door deze operatie verbetert de doorstroming van beroeps- en

pleziervaart in de stad middels de introductie van een soort 'blauwe golf'.

De Haarlemmervaart

De Haarlemmervaart is naast de Amstel en Kostverlorenvaart de derde lange waterlijn in het deel van de stad rondom de binnenstad. Deze cultuurhistorische trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem is uit gebruik geraakt door de aanleg van een reeks lage bruggen over de vaart en doordat de monumentale schutsluis bij de Westergasfabriek niet meer werkt. Het weer bevaarbaar maken van deze cultuurhistorische trekvaart tussen de Amsterdamse en Haarlemse binnenstad zou een hele nieuwe vaarroute voor de (kleine) pleziervaart en de passagiersvaart aan de oostkant van de stad en regio ontsluiten. Bovendien zou dit een extra impuls aan de leefklimaat van de transformatiegebieden Sloterdijk Centrum (rondom station Amsterdam Sloterdijk) en het Havenstadgebied (tussen Haarlemmerweg en Coen- en Vlothaven) geven met nieuwe vaarmogelijkheden voor nieuwe bewoners en bezoekers in dit deel van de stad.

De vier stadshaventjes

In het stedelijk boezemgebied binnen de ring A10 liggen tenslotte ook de vier stadshaventjes Duivendrechtse Vaart, Riekerpolder, Marktkanalen en Nieuwe Vaart, die uitermate geschikt zijn voor watergebonden bedrijvigheid (met overslag van vrachtauto op boot) en de realisatie van overslagpunten voor bevoorrading van de binnenstad over water. Ook is hier ruimte voor (nacht-)ligplaatsen voor de passagiersvaart.

Ambities

Voor dit deel van de stad dat grenst aan de binnenstad (Amsterdam West, -Zuid en -Oost) benoemen we de volgende ambities:

11. **Impuls Amstelboulevard**
12. **Amstelkwartier: ontwikkeling natuurswemplek in de Amstel en locatie passagiersvaart**
13. **Impuls Amsteloever Kop Amstelscheg**
14. **Kostverlorenvaart: groene loper oostelijke kade**
15. **Kostverlorenvaart: strategische heroriëntatie beroepsvaart**
16. **Weer bevaarbaar maken Haarlemmervaart**
17. **Boerenwetering: ontwikkeling ligplaatsen passagiersvaart**
18. **Amstelkanalen en Stadiongracht: nieuwe brug Noorderamstelkanaal en locaties passagiersvaart**
19. **Westlandgracht doortrekken en verbinden met Riekerhaven**
20. **Ringvaart Watergraafsmeer: toldeuren doorvaarbaar maken**



21. **De grachten in West: nieuwe locaties ligplaatsen en op- en afstapplekken passagiersvaart**
22. **De vier stadshaventjes benutten voor goederenoverslag en nieuwe locaties passagiersvaart**

Impuls Amstelboulevard

De Amstel is samen met het IJ de ontstaansader van Amsterdam en een prachtige grote openbare ruimte centraal in de stad. Historisch gezien heeft de Amstel altijd een belangrijke recreatieve functie gehad voor de stedeling. Bij een wandeling of vaartochtje langs de rivier waren uitspanningen als de Beerebijt aan de westzijde van de Amstel en de IJsbreker (sinds 1702) aan de oostzijde favoriete bestemmingen. Vanaf de jaren '60 is steeds meer verkeersruimte naar de auto gegaan. Vanaf de jaren '70 zijn aan de voorheen bedrijvige en dynamische Amsteloevers geleidelijk woonboten en -arken gekomen, waardoor het zicht op de Amstel over grote delen beperkt is. We willen van de Amsteloevers weer echte boulevards voor de Amsterdammer maken, met veel ruimte voor de voetganger en zit- en verblijfsplekken, bijzondere voorzieningen en horecaplekken aan de oevers. De Amstel kan als grote metropolitane openbare ruimte recreatief meer betekenis krijgen voor alle Amsterdammers.

Met de aanleg van een grote publiek toegankelijke steiger in de Amstel bij de Hermitage en de aanleg van het Park Somerlust aan de Amstel bij het Amstelkwartier op het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek zijn de eerste stappen gezet om het contact met het water van de Amstel te verbeteren. Wij willen aan de Amsteloevers tussen Blauwbrug en Rozenoordbrug (A10-Zuid) geleidelijk meer zitplekken, steigers en op- en afstapplekken aan het water ontwikkelen en het zicht op het water verbeteren. Door het weghalen van parkeerplaatsen en kadegroen kan ook het voetgangersgebied aan de rivier een royalere maat krijgen. We gaan in gesprek met woonbotenbewoners, walbewoners en andere betrokkenen aan de Amstel en verkennen of en hoe we woonboten kunnen verplaatsen om het zicht op de Amstel te vergroten en het recreatief gebruik van de Amsteloevers voor meer mensen mogelijk te maken. Eén van de opties die ook verkend wordt is de verplaatsing van een aantal woonboten van de Amstel naar de Houthavens aan het IJ waar vanaf circa 2018 tientallen nieuwe (grote) ligplaatsen voor woonboten worden gecreëerd. Zo willen we aan de Amstel op een aantal plekken het zicht op het water herstellen en meer zit- en/of aanlegplekken aan het water creëren.

Amstelkwartier: ontwikkeling natuurswemplek in de Amstel en locatie passagiersvaart

Bij Park Somerlust in het Amstelkwartier lag de afgelopen jaren tijdelijk het drijvend zwembad Bad Buiten, dat nu naar de Amstelveense Poel is verplaatst. We willen hier het de komende jaar een natuurswemplek in de Amstel realiseren. Hiervoor dient de waterbodem veilig te worden gemaakt. Het wordt géén officiële zwemlocatie of strand, zoals Blijburg of recreatiestranden in de stadsplassen, maar een plek waar men op hete dagen even kan zwemmen. Monitoring, beheer en handhaving krijgen hier bijzondere aandacht.

Bij het Amstelkwartier is de nieuwe jachthaven Stadshaven Amstelkwartier geschikt voor de realisatie van enkele tientallen ligplaatsen voor de passagiersvaart met een grote op- en afstapplek voor de passagiersvaart. In de jachthaven komt ook een (nog te realiseren) klein drijvend zwembadje en een horecapaviljoen. Juist de clustering van de Stadshaven Amstelkwartier, het Park Somerlust, een zwemplek en horeca zorgt voor een nieuwe levendige publieke plek aan de Amstel. Aan de Amstelboulevard bij de Omval, naast het café-restaurant RIVA, kan ook een nieuwe steiger annex op- en afstapplek voor de passagiers- en pleziervaart worden gerealiseerd.

Impuls Amsteloever Kop Amstelscheg

Even ten zuiden van het Amstelkwartier voorbij de Utrechtsebrug verdwijnt het uitzicht op en contact met de Amstel volledig. Hier willen we het zicht vanaf de Jan Vroegopsingel en Ouderkerkerdijk op de Amstel verbeteren, bijvoorbeeld door bij de gebouwen van de roeiverenigingen enkele doorkijken door het groen en openbare zitplekken aan de Amstel te maken. Ook gaan we verkennen of er ten zuiden van het Amstelkwartier aan de Jan Vroegopsingel geen nieuwe zwemplek aan de Amstel kan komen.

Kostverlorenvaart: groene loper oostelijke kade

De eeuwenoude Kostverlorenvaart is een lange diagonaal gelegen vaart in Amsterdam-West, die de Ringvaart Haarlemmermeer en Nieuwe Meer met het IJ verbindt. We willen op termijn de doorgaande fietsroute aan de oostelijke kade van de Kostverlorenvaart-Schinkel realiseren. Er ontstaat dan een ruim zes kilometer lange autoluwe Kostverlorenvaartroute voor de fietser en voetganger van Amsterdam-West naar de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos. Daarnaast willen we de aanleg van een aantal nieuwe zitplekken, recreatieve plekken, buurtontmoetingsplekken en terrassen aan de kades van de Kostverlorenvaart stimuleren.

De Kostverlorenvaart: strategische heroriëntatie beroepsvaart

De eeuwenoude Kostverlorenvaart wordt nog altijd gebruikt door de binnenvaart, al gaan er dagelijks nog slechts enkele binnenvaartschepen doorheen. De vaart is tevens staande mastroute voor de pleziervaart. Doordat het kanaal relatief smal is, gaan beroepsvaart en pleziervaart hier niet goed samen. Er is bovendien niet of nauwelijks ruimte om steigers of ligplaatsen aan te leggen. Het is duidelijk dat wanneer de beroepsvaart een alternatief voor de Kostverlorenvaartroute zou hebben, er meer ruimte is voor nieuwe ligplaatsen voor passagiersvaart en pleziervaart en nieuwe zitplekken en/of steigers aan de kades. Daarom gaan we verkennen of er alternatieven zijn voor de beroepsvaart door de Kostverlorenvaart. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van het alsnog realiseren van het zogenaamde Kanaal om de West nog eens onderzocht. Het Kanaal om de West is de nooit helemaal gerealiseerde alternatieve vaarroute via de Ringvaart Haarlemmermeer, Zijkanaal F (bij Halfweg) naar de Amerikahaven. De noodzakelijke en kostbare sluis in het Zijkanaal F is nooit gerealiseerd.

Weer bevaarbaar maken Haarlemmervaart

We willen de Haarlemmervaart, de eerste trekvaart van Nederland tussen Amsterdam en Haarlem, op termijn weer bevaarbaar maken voor de (kleine) pleziervaart. In eerste instantie van de Singelgracht tot aan het transformatiegebied Sloterdijk Centrum en in tweede instantie tot aan Halfweg en Haarlem. Haarlem heeft plannen om de Amsterdamsevaart terug te brengen en samen met de gemeente Haarlemmerliede willen we verkennen of het mogelijk is om met de pleziervaart naar SugarCity en terug te varen.

In het stuk Haarlemmervaart tussen Singelgracht en de Sloterdijk Stad bevinden zich acht knelpunten: een buiten gebruik geraakte monumentale schutsluis bij de Westergasfabriek en een serie te lage bruggen en twee dammen in de vaart. Dit lijkt veel, maar op dit moment zijn er diverse ontwikkelingen gaande die mogelijk een positief effect op de haalbaarheid hebben. De komende jaren vindt namelijk groot onderhoud en een herinrichting van de Haarlemmerweg plaats, waarbij het maaiveld van de Haarlemmerweg (om de waterkerende functie te verbeteren) ook iets wordt verhoogd. Dit is een kans om ook meteen de doorvaarthoogte van een serie bruggen te verhogen. Bij de herontwikkeling van de ING-kantoren aan de Haarlemmerweg is in de visie voor het plangebied, naast functieverandering van kantoren naar woningen en het creëren van een levendig interactiemilieu in de aangrenzende openbare ruimte, de vervanging van de huidige twee duikers door bruggen opgenomen. We zetten in op een

minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter en een minimale doorvaartbreedte van 6 meter voor de kleine pleziervaart. Ook de langzaamverkeersbrug bij het GWL-terrein dient te worden verhoogd. Ten slotte dient de Westergasfabriekbrug vaker te worden geopend en willen we samen met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht de schutsluis bij de Westergasfabriek, een rijksmonument, renoveren en automatiseren om de Haarlemmervaart net als in het verleden bevaarbaar te maken.

Boerenwetering: ontwikkeling ligplaatsen passagiersvaart

De Boerenwetering is door zijn directe verbinding met de Singelgracht en de grachtengordel aantrekkelijk als locatie voor ligplaatsen voor de passagiersvaart (bemande en onbemande bootverhuur). In het haventje bij de RAI zouden nog meer ligplaatsen voor de passagiersvaart gerealiseerd kunnen worden.

Amstelkanalen en Stadiongracht: nieuwe brug Noorder Amstelkanaal en locaties passagiersvaart

De Amstelkanalen zijn ontworpen als sierkanalen in het Plan Zuid van Berlage met een prachtig waterplein op de plek waar het Amstelkanaal splitst in het Noordelijk en Zuidelijk Amstelkanaal en kruist met de Boerenwetering. De Amstelkanalen kenden geen aanlegvoorzieningen voor de pleziervaart met als gevolg dat er op de groene oevers een wildgroei van paaltjes, planken en steigertjes ontstond. Hiervoor is de laatste jaren een nieuwe aanlegvoorziening ontwikkeld en op de meeste plaatsen gerealiseerd. Goede handhaving moet er nu voor zorgen dat de openbare groene kades aantrekkelijk blijven.

Op termijn willen we met de aanleg van twee (duiker-) bruggen over het Noorder Amstelkanaal ter hoogte van de Amstelveenseweg ook dit kanaal doorvaarbaar maken voor de plezier- en passagiersvaart. Zo ontstaat een alternatieve vaarroute tussen Schinkel en Amstel en wordt het vaarrondje Amstelkanalen gerealiseerd, hetgeen kan bijdragen aan de spreiding van de plezier- en passagiersvaart. De Amstelkanalen en Stadiongracht zijn door hun ligging niet ver van de binnenstad en in het aantrekkelijke Zuid van Berlage interessant voor de ontwikkeling van nieuwe (kleinschalige) locaties met ligplaatsen voor de passagiersvaart (bemande en onbemande bootverhuur). Bij het Okurahotel is al een locatie voor de verhuur van elektrische sloepjes. In het insteekhaventje bij de Fred Roeskestraat lijkt ruimte voor (enige) ligplaatsen voor de passagiersvaart. Bij de brug over het ZuiderAmstelkanaal die in de Berlagiaanse Minerva-as ligt kan een op- en afstapplek voor de Zuidas worden gerealiseerd, met name gericht op passagiers vanuit en naar de nabij gelegen Zuidas.

Tenslotte zien wij ruimte voor ligplaatsen en een op- en afstapplek voor de passagiersvaart in de Stadiongracht bij het Olympisch Stadion.

Westlandgracht doortrekken en verbinden met Riekerhaven

Gekoppeld aan de ontwikkelingen van het 'Riekerhavenkwartier' in de Ringzone West, de transformatie van het bedrijventerrein Riekerhaven en de omgeving Aalsmeerplein, kan op termijn de Westlandgracht weer worden doorgetrokken. Dit vraagt behalve om het doorgraven van de gracht om nieuwe bruggen in de Henk Sneevlietweg en de Anthonie Fockerweg. De hier eveneens gedachte nieuwe langzaamverkeer- en busverbindingen over of onder de Schinkel zorgen in dit gebied voor een gecompliceerde toekomstopgave. Met het doortrekken van de Westlandgracht kan de in het AUP geplande vaarverbinding tussen Nieuwe Meer, het vaarnetwerk van Nieuw-West en de Amstelkanalen alsnog worden gerealiseerd. Het 'basin' in de Westlandgracht, gelegen tussen de Hoofddorppleinbuurt, Delftlandpleinbuurt en het nieuwe Andreas Ensemble, kan op termijn meer recreatieve betekenis (mogelijk als zwemplek) krijgen, als schakel tussen Nieuw-West en West/Zuid.

Ringvaart Watergraafsmeer: toldeuren doorvaarbaar maken

De Ringvaart Watergraafsmeer is geen doorgaande vaarroute. Dit wordt veroorzaakt door de lage bruggen eroverheen, de twee toldeuren (noodstuwen) erin en de lange en relatief smalle duiker onder de kruisende spoor- en metrolijn bij de Wibautstraat. Een doorgaande vaarroute tussen de Amstel en het Amsterdam-Rijnkanaal voor de pleziervaart is ongewenst, omdat dit tot gevaarlijke situaties op het door de beroepsvaart druk bevaren Amsterdam-Rijnkanaal zou leiden. Wel willen we inzetten op het beter bevaarbaar maken van de ringvaart voor kano's en eventueel ook kleine bootjes. De komende jaren worden de toldeuren (noodstuwten) vervangen en/of gerenoveerd. Dit is het moment om de toldeuren te vervangen met een voor kano's doorvaarbare constructie of een goede in- en uitstap voorziening aan te brengen. Zo ontstaat een rustige en aantrekkelijke vaarroute voor de kano's en kleine bootjes van de Amstel naar winkelcentrum Oostpoort en het Nieuwe Diep. Het Nieuwe Diep (en de Ringvaart) zou zich door kunnen ontwikkelen als kano-, zeil- en waterfietsplas, o.a. vanuit het naastgelegen Jeugdland. Op termijn kan bij het groot onderhoud van de bruggen over de Ringvaart bekeken worden of deze nog iets verhoogd kunnen worden.

De grachten in West: nieuwe locaties ligplaatsen en op- en afstapplekken kleine passagiersvaart

In Amsterdam West vormen het Jacob van Lennepkanaal en de Hugo de Grootgracht de waterverbindingen tussen de grachtengordel en de Kostverlorenvaart. Samen met de Bilderdijkgracht (vlakbij De Hallen) en de Da Costagracht zijn ze door hun ligging vlakbij de grachtengordel aantrekkelijk voor de ontwikkeling van nieuwe (kleinschalige) locaties met ligplaatsen voor de passagiersvaart en/of op- en afstapplekken. In een deel van het Jacob van Lennepkanaal, daar waar geen woonboten liggen, zien we een kansrijke locatie voor een aantal ligplaatsen voor de kleine passagiersvaartuigen (boten korter dan 14 meter). De definitieve keuze, uitwerking en realisatie van deze locatie zal in nauw overleg met de buurt plaats moeten vinden.

Aan de westzijde van de Kostverlorenvaart en Schinkel vormen de Admiralengracht, Erasmusgracht, Postjeswetering en Westlandgracht de waterstructuur van dit westelijk deel van de gordel '20 – '40 de verbindingsgrachten naar het vaarnetwerk van Nieuw-West. Ook hier zijn kansen voor enkele nieuwe (kleinschalige) locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart. De uitwerking van eventuele ligplaatsen en op- en afstapplekken zal altijd zorgvuldig, en na overleg met gebiedsmanagers, omwonenden en belanghebbenden worden bepaald, alvorens ze daadwerkelijk worden gerealiseerd. Uiteraard geldt dit voor ligplaatsen en op- en afstapplekken in de hele stad. De grachten in heel West zijn mogelijk ook interessant voor enkele nieuwe openbare op- en afstapplekken voor de (kleine) passagiersvaart. Nieuwe horeca op en aan het water van de grachten ten westen van de Kostverlorenvaart kan helpen om de vaarroute naar en van de Sloterplas interessanter te maken.

De vier stadshaventjes benutten voor goederen-overslag en nieuwe locaties passagiersvaart

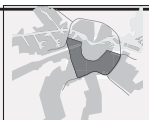
Wij vinden het belangrijk om de bevoorrading van de binnenstad over water te stimuleren, zonder dat het overige verkeer op het water en de wal hier door wordt ontregeld. Naast de (zee)haven kent Amsterdam vier stadshaventjes die mooi verdeeld aan alle zijden van het centrum en vlakbij de Ring A10 liggen. Het gaat om de Marktkanalen, de Riekerhaven, de Duivendrechtse Vaart en de Nieuwe Vaart. Deze vier stadshaventjes zijn onderdeel van bedrijventerreinen en bieden daarom ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en zijn tevens de meest geschikte plekken voor overslag van goederen van vrachtwagens op goederenboten. Tevens zijn deze locaties geschikt als ligplaats voor goederenvervoerders.



Gemeente Amsterdam

Stad rondom deBinnenstad

Watervisie Amsterdam 2040



Openbare ruimte en recreatie



bestaande metropolitane voorziening of plek aan het water



nieuwe metropolitane voorziening of plek aan het water



bestaande recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water



nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water



park aan het water



hoofd langzaamverkeer-route aan het water



ontbrekende schakel in hoofd langzaamverkeer-route aan het water



stads-strand



potentiële locatie drijvend zwembad-/plek in natuurwater



nieuw recreatie-strand



oevers meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen



Wonen en werken



bestaande woonboten en arken



ruimte voor watergebonden bedrijvigheid



stadshavens



het zicht op het water verbeteren door woonboten / -arken te verplaatsen



Vaarnetwerk



staande mastroute



te renoveren en automatiseren schutsluis



nieuwe brug



doorvaarbaar maken toldeur/noodstuw voor kano's



aanpak kano knelpunt



uitbreiden lokaal recreatief vaarnetwerk



Pleziervaart en watersport



bestaande jachthaven, meer openbaar en multifunctioneel maken



roeicentrum



watersportcentrum (surfen en zeilen)



kanogebied, nieuw / te verbeteren



openluchtzwembad



Passagiersvaart en Cruisevaart



bestaande locatie ligplaatsen rondvaart



bestaande locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m)



nieuwe locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m)



nieuwe locatie ligplaatsen rondvaart



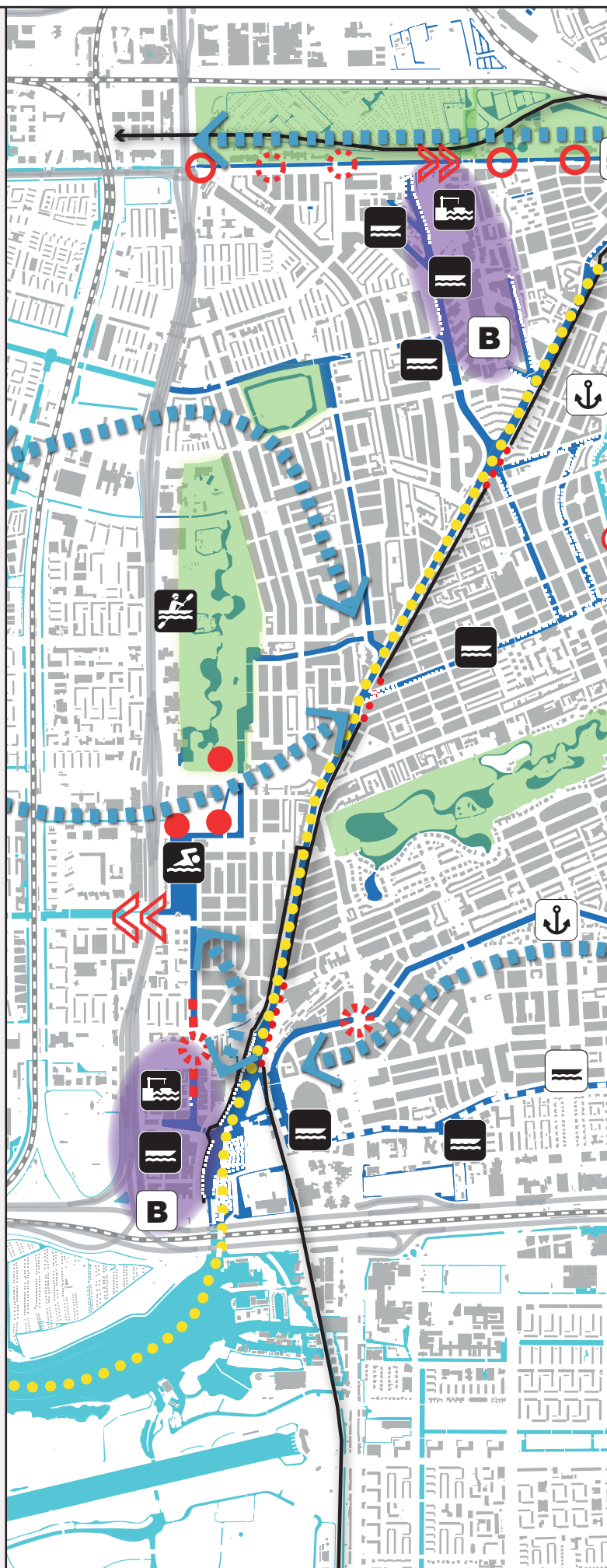
nieuwe toeristische verbinding

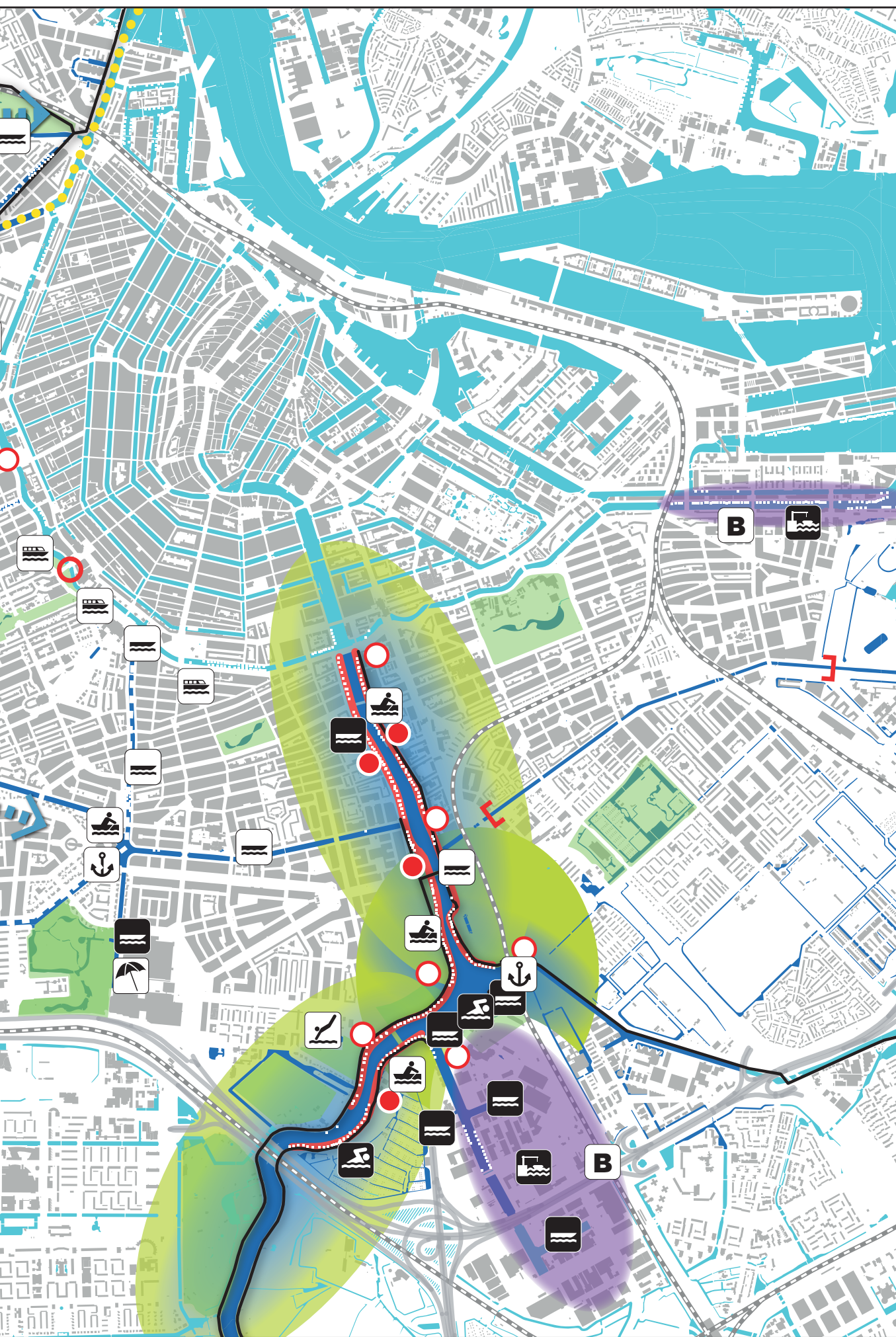


Vervoer over water

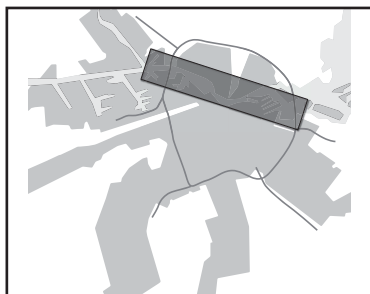


uit te breiden en/of nieuwe overslagplekken voor goederenvervoer









2.3.3 Het IJ en de haven

Verschuiving zwaartepunt haven van oostkant naar westkant IJ

Het IJ en de haven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De VOC-schepen voeren in de Gouden Eeuw vanaf het IJ en de Zuiderzee de wereld over. Met de aanleg van het Noordzeekanaal in de periode 1865 - 1876 werden grote delen van de toenmalige 'Zuiderzeelagune' het IJ ingepolderd en werden nieuwe havens en zijkanalen aangelegd. Hiermee verschoof het zwaartepunt van de havenactiviteiten van Amsterdam van de oostkant van het IJ naar de westkant van het IJ en de IJ-polders. Na de Tweede wereldoorlog werd het Amsterdam-Rijnkanaal voltooid, waarmee deze belangrijke achterlandverbinding van de Amsterdamse haven met het Ruhrgebied in Duitsland sterk werd verbeterd. In het kader van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam werd vanaf de jaren '50 het Westelijk Havengebied sterk uitgebreid.

Transformatie IJ-oeveren en herontdekking van het IJ

Het Oostelijk Havengebied verloor vanaf de jaren '60 meer en meer haar functie en werd vanaf de jaren '90 ingericht tot stedelijke woonwijk. Ook de Zuidelijke IJ-oeveren met het Oosterdoks- en Westerdokseiland transformeerden de afgelopen decennia van een industrieel gebied naar een gemengde stedelijke gebieden. De follow up, de transformatie van de nieuwe Houthaven naar stedelijk woongebied, is aanstaande. De laatste tien jaar is met de verplaatsing van Shell Research en de ontwikkeling van Overhoeks en komst van het Eye Filmmuseum ook de transformatie van de Noordelijk IJ-oeveren in een stroomversnelling terecht gekomen. Vanaf de jaren '90 is er een compleet nieuw stedelijk waterfront rondom het IJ ontstaan. En, het transformatieproces aan de IJ-oeveren is nog lang niet voltooid. Dit gaat gepaard met een forse groei van het aantal bewoners, werknemers én bezoekers van de transformatiegebieden aan het IJ. Vanaf de jaren '90 tot 2040 komen er meer dan 100.000 nieuwe bewoners aan het IJ te wonen. Het IJ is het landschappelijke decor voor deze waterfrontontwikkeling. Amsterdam heeft het IJ herontdekt.

Vierde zeehaven van Europa & groei beroepsvaart

Het IJ is een belangrijke schakel in de trans-Atlantische doorvaartroute voor de beroepsvaart tussen het Ruhrgebied, de haven van Amsterdam, andere Nederlandse binnenhavens en wereldhavens. De haven van Amsterdam is de vierde zeehaven van Europa met de grootste benzine- en cacaohaven ter wereld. De Amsterdamse haven is een economische factor van belang. De strategische ligging aan de drukbevaren Noordzee en Rijn, dicht bij grote Europese consumentenmarkten en productiecentra, zorgt voor een vitale handels- en concurrentiepositie. De van oudsher sterke verbondenheid tussen haven, handel en maakindustrie, tussen logistiek en zakelijk-financiële dienstverlening, is bijzonder en onderscheidend. De beroepsvaart die goederen over deze wateren vervoert van en naar de Amsterdamse haven groeit gestaag en daarmee groeit ook het aantal zee- en binnenvaartschepen op het IJ. Eind 2019 wordt de nieuwe zeeluis in IJmuiden in gebruik genomen. De nieuwe sluis kent een lengte van 500 meter, een breedte van 70 meter breed en een diepte van 18 meter. Met de nieuwe sluis kan in de nabije toekomst een nieuwe generatie van grotere zee(cruise) schepen de haven van Amsterdam bereiken. Het IJ, Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal zijn Rijksvaarwater en in beheer bij Rijkswaterstaat. De verwachting is dat de gestage groei van de beroepsvaart over het IJ de komende decennia doorzet.

Groei cruisevaart

Daarnaast is Amsterdam als cruisebestemming ongekend populair, zoals blijkt uit de forse groei van de rivier- als zeecruisevaart met Amsterdam als bestemming. Aan ligplaatsen voor de riviercruise is nu al een tekort. En als de groei van de zeecruise doorzet heeft de PTA in 2020 (na de opening van de nieuwe zeeluis in IJmuiden) al weer te weinig capaciteit om aan de vraag te voldoen. Bijkomende ontwikkeling is dat zowel de riviercruise- als zeecruiseschepen steeds groter worden en dus meer plek aan de kade vragen.

Sprong over het IJ

Amsterdam Noord is volop in ontwikkeling. De vele evenementen, het filmmuseum en de horeca zorgen

voor een snel groeiende stroom bezoekers. Als in 2020 de Strip Overhoeks klaar is (de A'dam Tower en het gebied daarachter), neemt het aantal mensen dat het IJ wil oversteken nog verder toe. Ook het aantal inwoners stijgt. Voorspellingen wijzen op een mogelijke groei van het aantal woningen de komende decennia met 30 tot 55%. Het aantal arbeidsplaatsen zou wel eens kunnen verdubbelen, gelet op de transformatie van industriële bedrijvigheid naar veel bredere bedrijvigheid en dienstverlening met een veel hogere werknemersdichtheid. Deze ontwikkeling gaat gepaard met de aanleg van nieuwe jachthavens, locaties met nieuwe ligplaatsen voor woonboten of waterwoningen en de verschuiving van woonboten en andere functies. Op de veerponten van en naar Amsterdam-Noord wordt het steeds drukker. Zo druk zelfs dat we met de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, hard studeren op een verbetering van de Noord-Zuid-verbindingen over het IJ, voor de korte, middellange en lange termijn.

Het wordt steeds drukker op het IJ

Zowel de beroepsvaart, de cruisevaart, de chartervaart als de pleziervaart en de frequentie van en het aantal veerponten groeit op het IJ. Dit betekent dat de veiligheid op het water onder druk staat en de vaarregels extra aandacht vragen. Met name het centrale smalle deel van het IJ ten noorden van het Centraal Station, waar ook nog een haakse bocht in de vaargeul ligt, is het druk en is het zicht voor de schippers beperkt. Het goed bereikbaar houden van de Amsterdamse haven en de stad voor de cruise, de

verdere ontwikkeling van het stedelijk waterfront aan het IJ en de verbetering van de IJ-oeververbindingen vragen om een intensieve samenwerking van de Haven Amsterdam NV, Rijkswaterstaat, de gemeente en marktpartijen met initiatieven en belangen aan het IJ en in de haven.

Ambities

Voor het IJ en de haven benoemen we de volgende ambities:

23. **Streng handhaving op het IJ en voorlichting**
24. **Sprong over het IJ: verbetering IJ-oeververbindingen**
25. **Verbeteren regioverbindingen over water**
26. **Meer publiekstrekker ('ankers') aan het IJ**
27. **Doorontwikkeling openbare groene Noordelijke IJ-oever met doorgaande langzaamverkeerroutes**
28. **Sixhaven en omgeving ontwikkelen als levendige publieke plek**
29. **Houthavens: nieuwe ligplaatsen voor te verplaatsen woonboten Amstel**
30. **Westerdoksdijk: nieuwe (vervangings)locatie riviercruise**
31. **NDSM-terrein: nieuwe jachthavens en locatie riviercruise**
32. **Buiksloterham: nieuwe waterwoningen en jachthaven**
33. **Hamerstraatterrein: nieuwe publiekstrekken en openbare IJ-boulevard**
34. **Gemboterrein: nieuwe locatie voor waterwoningen of woonschepen**
35. **IJ-Oost: zone KNSM-en Kompaseiland herinrichting locatie binnenvaart**
36. **Cruquiusterrein: bijzondere voorziening, locatie passagiersvaart en/of woonboten in Entrepothaven**



- 37. **Oranjesluizen: verbeteren doorstroming pleziervaart**
- 38. **Westelijk havengebied/ Noordzeekanaalgebied: nieuwe locatie voor tweede PTA**
- 39. **Havengebied: intensiever, efficiënter en duurzamer**

Streng handhaving op het IJ en voorlichting vaargedrag

Het wordt steeds drukker op het IJ. De ontwikkelingen op en aan de IJ-oeveren staan op gespannen voet met de primaire functie van het IJ als hoofdvaarroute voor de beroepsvaart. Veiligheid op het IJ is een belangrijke randvoorwaarde voor alle nieuwe ontwikkelingen op en aan het IJ. Er wordt streng gehandhaafd op gevaarlijk vaargedrag op het IJ. Ongemotoriseerde vaartuigen zijn verboden op het IJ. Met het project 'Varen doe je samen' werkt het Havenbedrijf Amsterdam N.V. aan een veiliger samen gaan van de groeiende beroepsvaart en de groeiende pleziervaart op het IJ en het Noordzeekanaal. Zo wordt de folder 'Veilig varen' met vaarregels voor de pleziervaart verspreid bij jachthavens in de regio, bunkerstations en bij de Oranjesluizen. De maximale vaarsnelheid op het IJ en het Noordzeekanaal is 18 kilometer per uur, met uitzondering van het gebied tussen het Stenen Hoofd en de kop Java eiland. Hier geldt een snelheidsbeperking van 12 kilometer per uur. In de stad en het Oostelijk havengebied is de maximumsnelheid 7,5 kilometer per uur.

Sprong over het IJ: verbetering IJ-oeververbeteringen

De verdergaande ontwikkeling en stedelijke intensivering van de Noordelijke IJ-oeveren noodzaakt tot het zoeken van structurele verbetering van de IJ-oeververbindingen op de korte, middellange en lange termijn.

We monitoren het gebruik van de veren om hier een beter inzicht in te krijgen. We gaan de bestaande capaciteit slimmer benutten en de urgente capaciteitsproblemen oplossen door een vlootuitbreiding. Het Oostveer is een succes. Besluitvorming over permanente voortzetting is voor medio 2016 gepland. Dan wordt ook bepaald wat de beste locatie is voor het Oostveer. Eind 2016 gaat een extra (duurzaam) veer varen tussen CS en de Buiksloterweg. Ook wordt bijvoorbeeld onderzocht of en hoe de route van het IJpleinveer gestroomlijnd kan worden en de vaarfrequentie verhoogd kan worden. De maatregelen zijn uitgewerkt in de nota Veren 2018. Op termijn denken we ook aan een nieuwe veerverbinding tussen Borneo-Sporenburg en het Zeeburgereiland waar 3.000 woningen worden gebouwd.

Eind 2015 is de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, De Sprong over het IJ, afgerond. We willen in het vervolgtraject van deze verkenning vóór 2020 besluiten of er één of meerdere bruggen of andere verbindingen (tunnel of kabelbaan) over het IJ gaan komen. Vooral nog lijken een brug ter hoogte van Kop Java-eiland in het verlengde van de Jan Schaefferbrug, en een brug ter hoogte van het Stenen Hoofd - Grasweg kansrijk. Hierbij speelt dan ook nog de vraag of het om langzaamverkeersbruggen gaat, of mogelijk om bruggen waar ook auto's en/of de tram overheen kunnen. Er dient hierbij rekening te worden gehouden met de doorvaartmogelijkheden van de zeevaarders van en naar de PTA. Dat betekent dat het om te openen bruggen gaat met een forse doorvaartbreedte.

Verbeteren regioverbindingen over water

Wij vinden regionaal ov-vervoer over water ook belangrijk. Al blijkt het voor de korte termijn onhaalbaar, voor de (middel)lange termijn blijft de ambitie bestaan om meer OV-verbindingen over water van en naar IJmuiden, Almere en Zaandam te ontwikkelen. Aan de noordzijde van het Centraal Station en bij de NDSM-werf wordt rekening gehouden met toekomstige aanlandingsplekken.

Meer publiekstrekken ('ankers') aan het IJ

De strategie om nieuwe publieke ruimten en functies aan het IJ te ontwikkelen werkt en zetten wij door. Aan de Zuidelijk IJ-oeveren zijn het Muziekgebouw aan 't IJ, de PTA en het Paleis van Justitie aan het IJdok ontwikkeld, waardoor Amsterdammers en bezoekers het IJ weer opzoeken. Aan de Noordelijke IJ-oeveren zijn het Eye Filmmuseum, de NDSM (broedplaats, evenementenhal annex kunst- en cultuurcentrum), de culturele vrijplaats en kunstcentrum Tolhuistuin en de multifunctionele A'DAM Toren de grote publiekstrekken. Diverse nieuwe horeca etablissementen en stadsstrandjes zorgen voor levendigheid.

Met de verdere ontwikkeling van Overhoeks, het NDSM-terrein, de Buiksloterham, het Draka- en Storkterrein/Hamerstraatterrein, de Houthavens en het Cruquusterrein aan de Entreporthaven kunnen nog diverse nieuwe ankers en ankertjes aan het IJ worden uitgeworpen.

Doorontwikkeling groene noordelijke IJ-oeveren met doorgaande langzaamverkeerroutes

Met het Overhoekspark is een nieuw park voor de stad aan de Noordelijke IJ-oeveren ontwikkeld. Daar waar de Zuidelijke IJ-oeveren een meer stenige uitstraling kent en een hoofdautoroute is, daar kenmerkt de

Noordelijke IJ-oeveren zich door een ruige en meer groene, parkachtige uitstraling. We willen doorgaan met het openbaar maken en vergroenen van de Noordelijke IJ-oeveren. Belangrijk is de realisatie van het doorgaande langzaamverkeerroute die alle nieuwe plekken en voorzieningen aan deze oever met elkaar verbindt. We zetten in op een doorgaand fiets- en wandelpad van Overhoeks naar het centrum van Zaandam en een route vanaf het IJplein via het Hamerstraat- en Albemarle-terrein naar de Waterlandse Zeedijk richting Marken. Dit vraagt nog om enkele nieuwe bruggen of trekpontjes over de zijkanalen en steigers aan de kades. Een nieuwe brug over het Noord-hollands Kanaal bij de Sixhaven kan deze nieuwe hoofdfietsroutes met elkaar verbinden.

Ontwikkelen Sixhaven als levendige publieke plek

De Sixhaven en omgeving ontwikkeld zich tot een publieke stedelijke plek. De Sixhaven is nu een passantenjachthaven. De jachthavenfunctie wordt uitgebreid met openbare functies als horeca, hotels, cultuur, zodat een levendige plek ontstaat met stedelijke aantrekkingskracht. Of metrostation Sixhaven op termijn gerealiseerd wordt is nu niet duidelijk. De studie 'uitbreiding metronetwerk Amsterdam' laat zien dat de maatschappelijke kosten van dit metrostation hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Het college heeft aangegeven de resultaten van de studie te betrekken bij het verdere strategisch ontwikkelingsperspectief dat plaatsvindt in Koers 2025.

Westerdoksdiijk: nieuwe (vervangings)locatie riviercruise

De riviercruisevaart in de stad groeit fors. Bovendien staan de huidige locaties ten noorden en oosten van het Centraal Station onder druk vanwege de noodzakelijke extra of te verplaatsen aanlandingspunten voor een extra Buikslotermeerpleinveer en verdwijnt de huidige riviercruiselocatie met twee ligplaatsen aan de Kop Java-eiland. De locatie aan de Westerdoksdiijk is kansrijk voor de vervanging van deze ligplaatsen voor de riviercruisevaart. Maar er zijn meer nieuwe plekken voor de riviercruise nodig. Daarnaast zijn aan de Noordelijke IJ-oeveren bij de NDSM-werf en bij de monding van het Noord-hollands Kanaal kansen voor extra ligplaatsen voor de riviercruise. Ook de locatie in het IJ bij Kompaseiland en locaties in de regio (met name in Zaanstad en Haarlem) worden onderzocht voor nieuwe ligplaatsen/transferplekken voor de riviercruise.

Houthavens: nieuwe ligplaatsen voor te verplaatsen woonboten Amstel

In de voormalige Houthavens wordt de komende jaren de nieuwe stadsbuurt Houthaven ontwikkeld met woningen op pieren in het IJ. Onderdeel van de nieuwe woonbuurt is ook een fors woonbootprogramma in het water, met tientallen nieuwe plekken voor woonboten. We willen een substantieel deel (minimaal tien) van deze extra ligplaatsen reserveren om hier eventueel met voorrang woonboten vanuit de Amstel op vrijwillige basis naar toe te verplaatsen. Dit laatste is enkel mogelijk als het woonschepen betreft en geen woonarken. Andere voorwaarde is dat het bestemmingsplan De Oude Houthaven definitief wordt aangepast, zodat in de Oude Houthaven ook woonschepen kunnen worden afgemeerd en er zo meer ruimte ontstaat in de Houthaven. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan kunnen in de Houthaven of Oude Houthaven eventueel plaatsen worden aangeboden aan eigenaren van woonschepen uit de Amstel.

Oude Houthaven

De Oude Houthaven leent zich als haven voor woonboten en locatie voor de bruine vloot/chartervaart met name aan de Pontsteiger. De steigers worden grotendeels openbaar met ruimte om aan het water te verpozen. Ook biedt de Oude Houthaven ruimte voor nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter). Zowel voor de woonschepen als de passagiersvaartschepen wordt ingezet op schepen met een historisch karakter. De exacte bestemming en inrichting van de Oude Houthaven wordt het komend jaar in het herzieningstraject van het bestemmingsplan Oude Houthaven ingevuld.

NDSM-terrein: locatie passagiersvaart en riviercruise

Bij het NDSM-terrein is enkele jaren geleden de grote nieuwe jachthaven Amsterdam Marina gerealiseerd. In deze jachthaven kan een deel van de ligplaatsen benut worden door de passagiersvaart. Tevens willen we verkennen of hier bij de NDSM-werf ruimte is voor nieuwe ligplaatsen voor de riviercruise met bijbehorende walvoorzieningen zoals busparkeerplaatsen en bevoorradingsplekken.

Buiksloterham: nieuwe waterwoningen en jachthaven

In de Buiksloterham wordt met veel zelfbouwoningen de duurzaamste gemengde stadswijk van Amsterdam ontwikkeld. De ontwikkeling van het duurzame innovatieve drijvende woonbuurtje Schoon Schip met circa 40 waterwoningen in het oostelijk deel van

het Johan van Hasseltkanaal West past hierbij. In het westelijk deel van het Johan van Hasseltkanaal Oost is nog ruimte voor een nieuwe jachthaven voor de nieuwe bewoners van het gebied.

Hamerstraatterrein: nieuwe publiekstrekken en openbare IJ-boulevard

Met de komst van het café-restaurant Stork, de Jumbo Foodmarket en restaurant Hotel de Goudfazant in het Hamerstraatgebied wordt ook dit deel van de noordoostelijke IJ-oeveren langzaam maar zeker 'geactiveerd'. Door het vertrek van de grote bedrijven Stork en Draka kan de waterkant hier op termijn ook meer openbaar worden gemaakt en onderdeel worden van de nieuwe doorgaande langzaamverkeerroute richting de Schellingwouderdijk en de Waterlandse zeedijk.

Gemboterrein: nieuwe locatie voor waterwoningen of woonschepen

Ten westen van het Gemboterrein (bij de Oranjewerf) kan mogelijk op termijn een nieuwe haven voor waterwoningen of woonboten worden gegraven. We creëren zo extra waterberging en voegen hier een bijzonder woonmilieu aan het IJ toe.

IJ-Oost: zone KNSM- en Kompaseiland: herinrichting locatie binnenvaart

IJ-Oost: zone KNSM- en Kompaseiland en omgeving: nieuwe herinrichting locatie binnenvaart en riviercruise
Ten noorden van het KNSM- en Java-eiland ligt in dit brede oostelijk deel van het IJ het Kompaseiland. Een klein eiland waar de Amsterdamse schepen vroeger hun kompas kalibreerden. Het stuk IJ tussen de kades van Java- en KNSM-eiland en de vaargeul is bestemd voor wachtplaatsen binnenvaart, ligplaatsen passagiersvaart en woonboten. Eventuele herinrichtingen of herbestemmingen op het water vinden in overleg met de omgeving plaats. Mogelijk kan het historische Kompaseiland op termijn een bijzondere recreatieve of nautische functie krijgen.

Cruquiusterrein: bijzondere voorziening, locatie passagiersvaart en/of woonboten in Entrepohaven

Het Cruquiusterrein transformeert de komende decennia van een industrieel gebied naar een gemengd woonwerkgebied. Het deel ten oosten van de jachthaven is nog leeg. Wij zien dat hier op termijn kansen zijn voor een bijzondere voorziening als een drijvend zwembad of drijvende tuin, ligplaatsen voor de passagiersvaart of woonschepen (oude zeeschepen). Dergelijke functies op het water dragen bij aan de nautische sfeer in dit transformatiegebied.

Oranjesluizen: verbeteren doorstroming pleziervaart

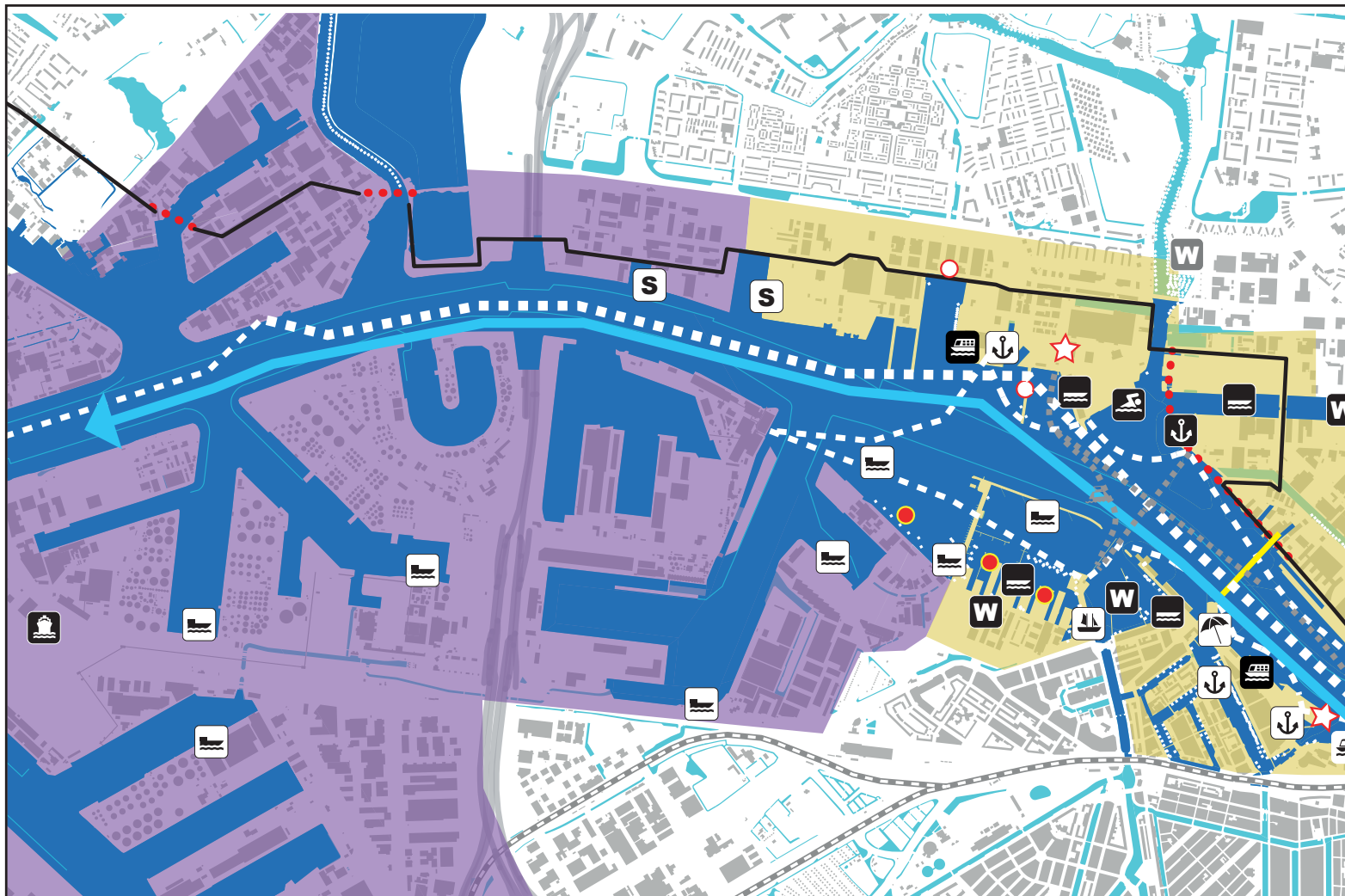
De Oranjesluizen zorgen in het drukke vaarseizoen voor oponthoud voor de pleziervaart. We willen samen met Rijkswaterstaat en de Haven Amsterdam NV onderzoeken of er (innovatieve) mogelijkheden zijn om de doorstroming van met name de (kleine) pleziervaart te versnellen. Gedacht wordt aan een grotere pompcapaciteit van de sluizen, maar ook bijvoorbeeld aan de aanleg van een soort moderne overtoom.

Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied: nieuwe locatie voor tweede PTA

Gerelateerd aan de huidige marktgroei en de komst van de nieuwe zeeluis in IJmuiden heeft de Passenger Terminal Amsterdam in 2020 te weinig capaciteit. De groei van de nieuwe generatie mega-zeecruiseschepen vergroot de noodzaak nog eens. Daarom willen we in het Westelijkhavengebied en Noordzeekanaalgebied de mogelijkheid van een locatie voor een nieuwe tweede PTA verkennen.

Havengebied: intensiever, efficiënter en duurzamer

Het economisch belang van de Amsterdamse haven en de bedrijven in het havengebied is groot. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 wordt ingezet op intensiever en efficiënter om te gaan met de bereikbaarheid van en het ruimtegebruik in het havengebied. De van oudsher sterke verbondenheid tussen haven, handel en maakindustrie, tussen logistiek en zakelijk-financiële dienstverlening, is bijzonder en onderscheidend voor het Amsterdamse havengebied. Havenbedrijf Amsterdam wil de havenregio versterken, verrijken en haar potentie ten volle benutten. Daarvoor is het nodig om duurzaam te groeien en te zorgen voor financiële en maatschappelijke waarde voor klanten, zakelijke partners en de brede omgeving. In de Visie 2030 Port of Amsterdam geeft het Havenbedrijf aan de havenregio te versterken door te investeren in en ruimte te bieden aan de drie functies van de haven, namelijk de International Hub, de Industrial Hotspot en het Metropolitan Center. De Amsterdamse havenregio heeft zes sterke clusters, te weten: 1. Energy, 2. Food, 3. Agribulk, Minerals & Recycling, 4. General cargo & Logistics, 5. Cruise en 6. Maritime services & Real estate. Deze clusters vormen de kern van de economische activiteiten van de haven. Het Havenbedrijf heeft als doel de concurrentie- en innovatiekracht van de clusters te versterken. Het havengebied is een proeftuin om te ondernemen en te experimenteren met nieuwe duurzame technologieën.



Gemeente Amsterdam

IJ en de haven

Watervisie Amsterdam 2040



Openbare ruimte en recreatie



bestaande metropolitane voorziening of plek aan het water



metropolitane voorziening of plek aan het water



bestaande recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water



nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water



hoofd langzaamverkeer-route aan het water



ontbrekende schakel in hoofd langzaamverkeer-route aan het water



bestaand stads-strand



potentiële locatie drijvend zwembad/-plek in natuurwater



nieuw recreatie-strand



Wonen en werken



bestaande woonboten en arken



geplande locatie voor wonen op het water



mogelijk locatie voor (uitbreiding) wonen op het water / nieuwe woonboten haven



ruimte voor watergebonden bedrijvigheid



scheepsreparatie / - bouw



havengebied / stadshavens



zone met kansen voor wonen op water



Vaarnetwerk



verminderen barrière werking Oranjesluizen



Pleziervaart en watersport



bestaande jachthaven, meer openbaar en multifunctioneel maken



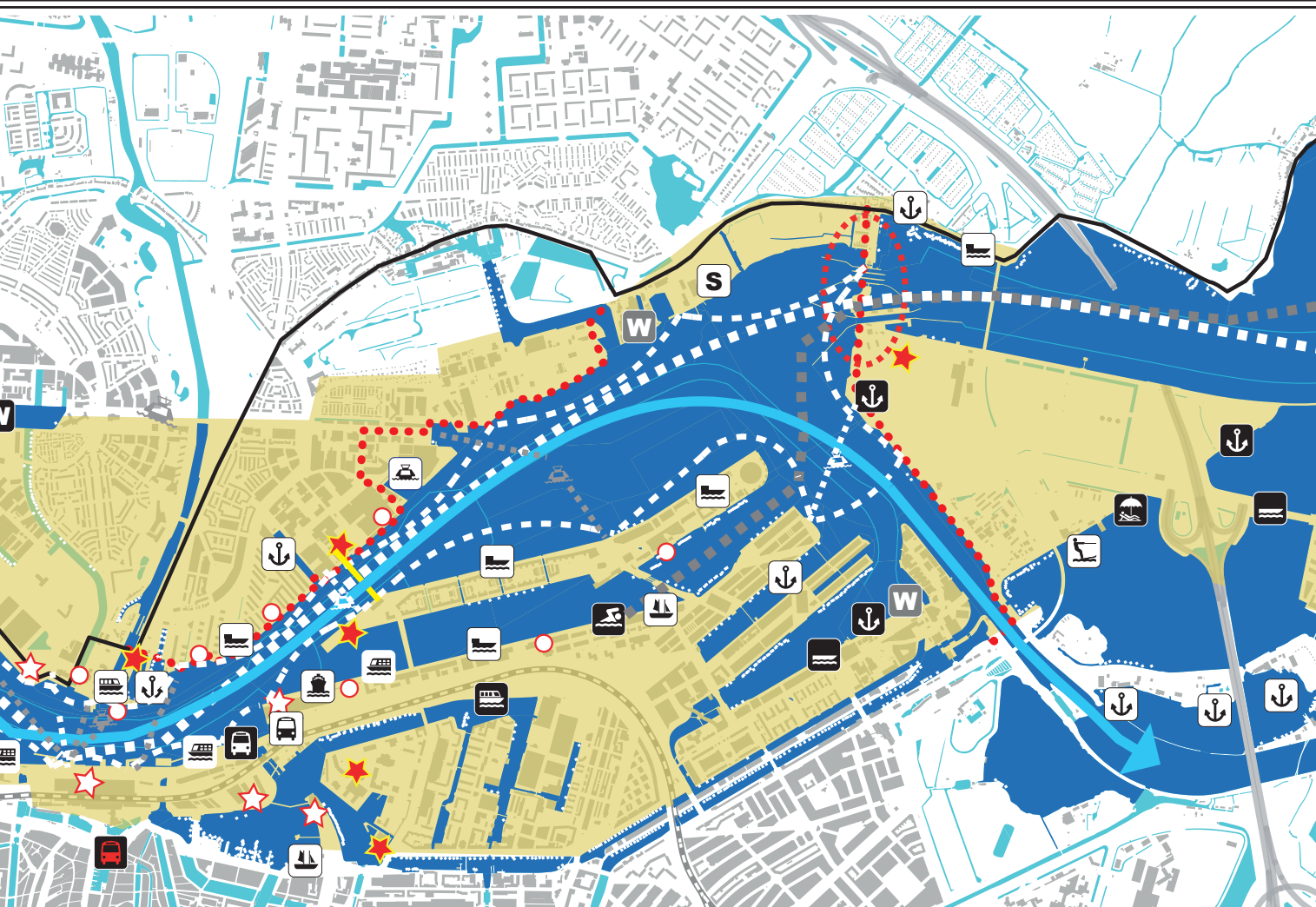
jachthaven, nieuw / uit te breiden



bestaand watersportcentrum (surfen en zeilen)



waterski-, wakeboard- en jetski gebied;
ontwikkeling naar stille baan



Passagiersvaart en Cruisevaart

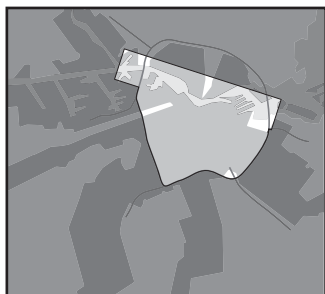
-  bestaande locatie ligplaatsen rondvaart
-  nieuwe locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m)
-  nieuwe locatie ligplaatsen rondvaart
-  te verplaatsen ligplaatsen rondvaart
-  bestaande zee-cruiseterminal: Passenger Terminal Amsterdam (PTA)
-  mogelijke tweede/nieuwe zee-cruiseterminal Amsterdam; zoekgebied: Westelijk Havengebied/ Noordzeekanaalgebied
-  bestaande riviercruise
-  nieuwe locatie riviercruise
-  locatie chartervaart/bruine vloot
-  nieuwe transferlocatie touringcars-rondvaart
-  bestaande toeristische verbindingen
-  nieuwe toeristische verbindingen



Vervoer over water

-  bestaande veerverbindingen
-  nieuwe veerverbindingen
-  locatie ligplaats beroepsvaart
-  locatie ponthaven
-  potentiële locatie langzaamverkeersbrug
-  meer bevoorrading/vervoer binnenstad over water
-  nieuwe overslagplekken voor goederenvervoer
-  bestaande vaargeul
-  Trans-Atlantische vaarroute beroepsvaart





2.3.4 De stad grenzend aan het landschap

Als laatste van de vier gebieden behandelen we de ambities voor het gebruik van het water voor 'de stad grenzend aan het landschap'. Hiermee wordt grofweg de stad buiten de Ring A10 plus binnendijs Noord en het metropolitane landschap bedoeld of anders gezegd: de na-oorlogse stad en het landschap. Dit deel van de stad vormt als het ware het overgangsgebied tussen het centrale deel van de stad en het omliggende landschap.

Omringd door vier waterlandschappen

Amsterdam is omringd door vier waterlandschappen: de Noordzee met het strand in het westen, het Hollands (veen)plassengebied en de Amstel- en Vechtstreek in het zuidoosten, het IJ- en Markermeer in het noordoosten en Waterland in het noorden. Op de Noordzee en het strand na zijn deze landschappen door de vingerstadstructuur van Amsterdam via de groene en blauwe (het IJ en IJmeer) scheggen tot diep in de stad ervaarbaar. In deze waterrijke landschappen kan bovendien volop gevaren en gerecreëerd worden. Dit is een enorme kwaliteit van Amsterdam. Waterland is een kano- en fluisterbotenparadijs aan de noordkant van de stad. Aan de zuidkant van de stad maken het conglomeraat van veenplassen en veenrivieren in het Hollands plassengebied en de Amstel- en Vechtstreek een weelderig vaarnetwerk voor de pleziervaart met een cluster grote zeilplassen voor de zeilers. Het IJ-, Marker- en IJsselmeer aan de oostkant van de stad zijn hét zeil- en vaargebied voor de ervaren zeiler en pleziervaarder. Door de aanleg van IJburg in het IJmeer liggen met name daar nog enorme kansen voor de ontwikkeling van de watersport en recreatie aan het water. De noordzeekust aan de westzijde van de stad is uiteraard hét strand voor de bewoners van de metropoolregio en de toeristen. Deze vier waterlandschappen bieden kansen om de recreatieve en toeristische drukte meer te spreiden over de regio.

Ring van stadsplassen

Tevens wordt de stad omgeven door een ring van stadsplassen of -meren, die soms in de stad en soms in het landschap liggen. De meeste van deze ring van plassen en meren zijn zandwinplassen, die zijn

gegraven bij de realisatie van grote na-oorlogse stadsuitbreidingen Nieuw-West, Buitenveldert en Zuidoost en de snelwegen in en om de stad. Doordat er enorm veel zand uit deze zandwinplassen werd gehaald voor het ophogen van de nieuwbouwwijken en de snelwegtaluds van met name de A10 en de A9 zijn Sloterplass, Nieuwe Meer, Noorder IJplass, Gaasperplass en Ouderkerkerplass wel 30 tot 60 meter diep. De meeste van deze zandwinplassen zijn destijds direct ingericht als recreatieplass en spelen een belangrijke rol voor diverse watersporten in de stad. Bij de stedelijke verdichting in de stad hoort ook een intensivering van de recreatieve mogelijkheden. Juist deze stadsplassen en -meren kunnen een veel belangrijkere rol spelen in de recreatiebehoefte van de Amsterdammer.

Vaarnetwerk Nieuw-West

Nieuw-West kent een rijk netwerk van vaarten en grachten met een beduidend lager waterpeil dan het stadsboezem. Het is met twee sluizen verbonden met de stadsboezem en met één sluis, de Akersluis, met de Ringvaart Haarlemmermeer. De Westlandgrachtschutsluis in de gelijknamige gracht wordt niet of nauwelijks gebruikt omdat ze gerenoveerd en geautomatiseerd dient te worden. Dat betekent dat er momenteel maar één vaarverbinding voor de pleziervaart en de passagiersvaart is tussen de stadsboezem en het uitgebreide vaarnetwerk van Nieuw-West, namelijk de route via de Erasmusgracht, Burgemeester Van Tienhovengracht en de Burgemeester Cramergracht door de schutsluis in de Burgemeester Cramergracht.

In de meeste andere na-oorlogse wijken van Amsterdam, zoals Zuidoost, Buitenveldert en binnendijs Noord, vormt het watersysteem een eigen polder die niet met sluizen voor de pleziervaart verbonden is met het stedelijk boezem. Bij de waterstructuur van Nieuw-West is dit wel het geval. Dit is een bijzonder kenmerk van Nieuw-West dat betere benut en bekend gemaakt dient te worden.

Ambities

Voor de stad grenzend aan het landschap benoemen we de volgende ambities:

40. **Recreatieve impuls voor de ring van stadsplassen**
41. **Sloterplass: naar een metropolaan stadsmeer**
42. **Gaasperplass: impuls recreatie en watersport**
43. **Nieuwe Meer: impuls recreatie, voorzieningen en watersport**
44. **Nieuwe Diep: impuls recreatie, voorzieningen en watersport**

45. **Noorder IJplas: impuls recreatie**
46. **Nieuw-West: renoveren en automatiseren Westlandgrachtschutsluis**
47. **Nieuw-West: uitbreiding kanogebied**
48. **IJmeer, IJburg en Zeeburgereiland: doorontwikkeling stedelijk watersport en -recreatiecluster**
49. **Waterland en Noord: optimalisatie waterrecreatienetwerk en voorzieningen**
50. **Waterlandse zeedijk: verbeteren recreatieve infrastructuur en nieuwe zwemplekken**
51. **Naar een weer doorvaarbare Haarlemmervaart tot en met Halfweg**
52. **Naar een doorvaarbare Diem**
53. **Ontwikkeling regionaal sloepennetwerk**
54. **Ontwikkeling nieuwe regionale vaararrangementen**

Recreatieve impuls voor de ring van stadsplassen

Amsterdam heeft een ring van recreatieplassen in en direct om de stad liggen: de stadsplassen. Het gaat binnen de gemeentegrenzen vooral om de Sloterplas, Nieuwe Meer, Gaasperplas, Nieuwe Diep en Noorder IJplas. Daarbuiten liggen op korte afstand de Ouderkerkerplas, Amstelveense Poel, het Kinselmeer en het Twiske. Deze stadsplassen zijn belangrijk voor de watersport en voor de water- en oeverrecreatie van de Amsterdammer en voor de natuur. In een verdichtende stad en metropoolregio willen we deze ring van stadsplassen beter gaan benutten als recreatie- en watersportplek. Afhankelijk van de ligging, omgeving, het huidige gebruik en de natuurwaarden kent iedere plas haar eigen potentie. We willen aan de stadsplassen in ieder geval het aantal zwemplekken uitbreiden en meer watersport- en horecavoorzieningen ontwikkelen.

Sloterplas: naar een metropolitaan stadsmeer

De Sloterplas ligt hemelsbreed op slechts 4,3 km van de Dam. Een stadsmeer, zo dicht bij het hart van de stad, is een rijk bezit. Dat weten we van onder andere Berlijn, Beijing en Minneapolis. De Sloterplas is weliswaar een stadsmeer, maar nog niet het stadsmeer van de 21e eeuw: de vanzelfsprekende, blauw-groene 'metropolitane plek' om te verpozen en te ontspannen, voor de snel groeiende bevolking van Amsterdam en haar talloze bezoekers.

De komende jaren krijgt de zuidwestoever (bij winkelcentrum Osdorppelein) een nieuwe 'boulevardinrichting', met een lange zwemsteiger en ponton met duikplank en glijbaan voor jongeren, een pierenbad voor kleuters en peuters en een aanlegsteiger voor boten. Hier is ook nog een extra horecapaviljoen gepland. Daarnaast willen we

samen met gebiedspartners het rondje Sloterplas verbeteren, het vaarrondje Sloterplas ontsluiten door de automatisering en renovatie van de Westlandgrachtschutsluis, het horecapaviljoen Oostoever renoveren en misschien in de zomer hier een (droog) stadsstrandje aanleggen en het zwemstrand Varkensbaai uitbreiden en blauwalgvrij houden. Op de westelijke punt van de Noordoever komt het Van Eesterenmuseum. We promoten en versterken de boulevard tussen het museum en het Oostoever paviljoen door gedurende de zomermaanden tijdelijk een horeca-werk-cultuur boulevard te creëren. Binnen de kaders van het nieuwe evenementenbeleid stimuleren we festivals en activiteiten aan de stadspas. Kansrijk zijn een uitbreiding van het Grachtenfestival tot in de Sloterplas, het West Beach Filmfestival aan het water en de Smaakboulevard (ethnisch food festival aan het water). Tenslotte willen we verkennen of het buitenstrand van het Sloterparkbad niet beter gebruikt kan worden, of het watersportcentrum (met kanovereniging en jachthaventje) aan de zuidoostoever niet kan worden uitgebreid met bijvoorbeeld een roeicentrum en horeca of dat een stille waterski(kabel) baan in de Sloterplas tot de mogelijkheden behoort. De Sloterplas wordt een stadsmeer van de 21e eeuw.

Gaasperplas: impuls recreatie, voorzieningen en watersport

De Gaasperplas is een groen omzoomde blauwe oase aan de rand van de stad vlakbij het gelijknamige metrostation. We willen van de noordoostoever van de plas bij het Gaasperpark een meer stedelijke publieke plek maken, onder andere door hier een horecapaviljoen mogelijk te maken en de mogelijkheid voor een nieuwe tweede zwemstrand (op loopafstand van de metro) te verkennen. Ook zien we mogelijkheden om het watersportcentrum -met zeilvereniging- uit te breiden. Op de plas kan gekanoed en gewaterfietst worden. Aan het Gaasperpark (vlakbij de plas) zit de grootste camping van Amsterdam, de GaasperCamping Amsterdam, die mogelijk ook meer activiteiten aan en op de plas kan aanbieden. Tenslotte willen we ook het wandel- en fietsrondje Gaasperplas optimaliseren en de toegangen van het recreatiegebied verbeteren.

Nieuwe Meer: impuls recreatie, voorzieningen en watersport

Aan de Nieuwe Meer zitten een aantal jachthavens. De Nieuwe Meer is immers strategisch gelegen aan de rand van de stad en ook vlakbij de Westeinderplassen en de rest van het Hollands Plassengebied in het Groene Hart. We willen er samen met de eigenaren

voor zorgen dat deze jachthavengebieden meer multifunctionele en publieke stedelijke plekken worden. Afgelopen jaren is een nieuw zwemstrandje aan de zuidoostzijde van de Nieuwe Meer gerealiseerd. Ook het recreatiestrand en recreatieve voorzieningen aan de noordoever kunnen worden uitgebreid, zodat meer mensen deze zwemplek kunnen gebruiken.

Nieuwe Diep: impuls recreatie, voorzieningen en watersport

De Nieuwe Diep ligt aan het Flevopark en wordt in feite doormidden gesneden door het Amsterdam-Rijnkanaal. We willen ook het Nieuwe Diep een impuls geven. Het zicht vanuit het Flevopark op het water gaan we verbeteren en worden meer zitplekken aan de oever gerealiseerd. In overleg met watersportverenigingen, zoals Jeugdland, kunnen de watersportactiviteiten met zeilen, surfen en kanoën op het Nieuwe Diep worden uitgebreid.

Noorder IJplas: impuls recreatie

De Noorder IJplas ligt aan het lawaaige snelwegknooppunt Coenplein in Amsterdam Noord en is al heel lang een gronddepot. De natuur heeft zich hier weelderig en ruig kunnen ontwikkelen. Er zitten veel aalscholvers, blauwborsten, een havik en bijzondere brakwaterflora en fauna. Er wordt gemountainbiked, quad gereden en gewandeld. De NDSM-werf en Buiksloterham liggen vlakbij. De toekomstige bewoners van de NDSM-terrein en Buiksloterham zullen behalve aan de IJ-oever, het Noorderpark en het Twiske ook gaan recreëren bij de Noorder IJplas. Er komt een snelfietspad naar Zaanstad, waardoor de bereikbaarheid van het gebied fors wordt verbeterd. Na sluiting van het gronddepot zal de plas recreatief verder ontwikkeld kunnen worden met behoud van het ruige natuurlijke karakter. Zo kan deze stadspas ook een zwemstrandje met een kleine horecavoorziening krijgen.

Nieuw-West: renoveren en automatiseren Westlandgrachtschutsluis

We willen de renovatie en automatisering van de Westlandgrachtschutsluis prioriteit geven om via de Westlandgracht-Slotervaart een nieuwe tweede vaarverbindingen tussen de Westelijke Tuinsteden en het stadsboezemgebied te ontsluiten. We denken dat het 'vaarrondje Sloterplas' een serieus alternatief voor de grachtengordel kan worden. Ook investeringen in de ontwikkeling van nieuwe recreatieve, watersport-, culturele en horecavoorzieningen aan de Sloterplas.

Nieuw-West: uitbreiding kanogebied

Het vaarnetwerk van Nieuw-West is behalve voor de pleziervaart ook zeer geschikt voor kano- en fluisterboten. We willen deze enorme kwaliteit uitbouwen door het aanpakken van een aantal knelpunten in met name de kleinere vaarten en sloten. Zo willen we in landelijk West een duiker vergroten en twee overhaalpunten realiseren. Bij de Osdorpervaart dient een buis te worden verwijderd en de doorstroming van Bovensloot dient te worden gerealiseerd door de aanleg van een extra pomp en stuw. Daarnaast wordt het vaarrondje Sloterplas-Rembrandtpark voor deze groep watersporters verbeterd door de verhoging van een bruggetje in het Rembrandtpark en een voetgangersbrug bij metrostation Heemstedestraat en de (reeds geplande) aanleg van twee langzaamverkeersbruggen bij het Andreas-ensemble.

IJmeer, IJburg en Zeeburgereiland: doorontwikkeling stedelijk watersport en -recreatiecluster

Het IJmeer vormt een weids waterlandschap. Het is Rijkswater, in beheer bij Rijkswaterstaat. Door de ligging in het IJmeer zien we kansen om IJburg fase 2 en Zeeburgereiland verder te ontwikkelen tot een stedelijk of regionaal watersportcluster. Deze geambieerde watersport/-recreatie ontwikkeling dient in goede balans met de natuurwaarden van het IJ- en Markermeer plaats te vinden, ook gelet op de Natura 2000 status van het IJ- en Markermeer. Er komt een bewonersjachthaven aan het IJ bij Sluisbuurt Zeeburgereiland, een nieuwe grote jachthaven annex stedelijke plek op de oostpunt van het Zeeburgereiland en een nieuwe jachthaven in de IJburgbaai bij IJburg 2. Daarnaast willen we het watersportcentrum met zeilen, surfen, kanoën, suppen en mogelijk ook kitesurfen op IJburg doorontwikkelen en een aantal nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en aan de zuidoever van het Zeeburgereiland toevoegen. Tenslotte zoeken we naar een goede oplossing voor de -overlast veroorzakende- lawaaiwatersport (waterskiën, jetskiën, wakeboarden) in het kommetje van het Buiten IJ. Met de ontwikkeling van het Zeeburgereiland en IJburg 2 wordt een watersport en -recreatiegebied van formaat aan de stad en regio toegevoegd. We willen met een Ruimtelijke Programma recreatie en watersport IJburg en Zeeburgereiland de potenties van dit gebied nader uitwerken.

Waterland en Noord: optimalisatie waterrecreatienetwerk en voorzieningen

Het historische veenweidelandschap Waterland kent een prachtig fijnmazig netwerk van vaarten, sloten en



aën en dieën (oude Zuiderzeedoorbraken). We streven naar het verder uitbouwen van Waterland als belangrijk kano- en fluisterbootgebied van Amsterdam door de aanpak van de laatste knelpunten en de aanleg van op- en afstapvoorzieningen. We willen graag dat de markt een aantal nieuwe 'recreatiehubs' in en aan de rand van Amsterdam Noord realiseert, zodat je vanaf deze recreatiehubs (bijvoorbeeld met kanoverhuur) vanuit Noord zo Waterland in vaart.

Waterlandse Zeedijk: verbeteren recreatieve infrastructuur en nieuwe zwemplekken

Wij willen dat bij de ophoging en herinrichting van de Waterlandse Zeedijk de fiets- en wandelpaden meer ruimte krijgen, het zicht op het IJ- en Markermeer vanaf de dijk voor wandelaars en fietsers wordt verbeterd en meer verblijfs- en uitkijkplekken aan de dijk worden gerealiseerd. Samen met de provincie, Rijkswaterstaat en buurgemeente Waterland zorgen we ervoor dat er een aantal nieuwe kleinschalige zwemplekken aan de IJ- en Markermeerkust wordt gerealiseerd.

Naar een weer doorvaarbare Haarlemmervaart tot en met Halfweg

We hebben de ambitie om de Haarlemmervaart op termijn weer bevaarbaar te maken voor de (kleine) pleziervaart, in eerste instantie van de Singelgracht tot aan Sloterdijk Centrum en in tweede instantie voorbij Halfweg naar Haarlem. Een bevaarbare Haarlemmervaart levert een ruimtelijke-economische kwaliteitsimpuls in het transformerende en intensiverende westelijk deel van de metropoolregio Amsterdam. Een bevaarbare Haarlemmervaart levert een substantiële uitbreiding van het regionale vaarnetwerk, een snellere vaarverbinding Haarlem-Amsterdam en een nieuwe 'waterentree' bij Sloterdijk Centrum (Teleport) en Sugar City in Halfweg op. In de ambtelijke verkenning 'Naar een weer bevaarbare Haarlemmervaart' zijn de dertien knelpunten in de Haarlemmervaart tussen de Singelgracht tot aan de Ringvaart Haarlemmermeer bij Halfweg geïnventariseerd en is geconcludeerd dat het technisch mogelijk is om de vaart weer nieuw leven in de blazen voor de pleziervaart. Dan dienen er over het gehele tracé bruggen verhoogd en/of vervangen te worden en dient ook de verouderde schutsluis bij de Westergasfabriek weer gerenoveerd en geautomatiseerd te worden. Dit lijkt een hele toer, maar er zijn een aantal aanleidingen die dit kansrijk maken. Zo vindt de komende jaren groot onderhoud en de herinrichting van de Haarlemmerweg (N200) plaats en wordt het ING kantorencomplex getransformeerd naar woningen en horeca. De

gewenste renovatie en automatisering van de Westergasfabriekschutsluis kan worden ondergebracht het project Centrale Object Bediening (fase 2). De doorvaart of overtoom bij Halfweg willen we samen met de gemeente Haarlemmerliede en de Provincie Noord-Holland nader onderzoeken. We gaan samen met onze regiopartners een Haalbaarheidsonderzoek doen naar het weer bevaarbaar maken van de Haarlemmerweg.

Naar een doorvaarbare Diem

We willen samen met de gemeente Diemen en Rijkswaterstaat onderzoeken of de Diem doorvaarbaar kan worden gemaakt voor kano's en de kleine pleziervaart. Met de aanleg van een nieuwe schutsluis in de Diemerzeedijk ontstaat een hele nieuwe vaarroute in het regionale vaarnetwerk vanaf IJburg via de Diem naar de Weespertrekvaart en de Amstel en visie versa. De kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal vraagt hierbij bijzondere aandacht.

Ontwikkeling regionaal sloepen netwerk

Samen met regiopartners werken we hard aan de bebording van het zogenaamde sloepen netwerk van groot Amsterdam. Samen met het Amstelland, de Vechtstreek, Laag-Holland/Waterland, Haarlem en Haarlemmermeer ontstaat een bebord sloepen netwerk, dat qua systeem vergelijkbaar is met de bebording van de regionale fietspaden. Betere voorlichting en bebording draagt bovendien bij aan een betere spreiding over de metropoolregio van de kleine pleziervaart.

Ontwikkeling nieuwe regionale vaararrangementen

In overleg met de rond- en chartervaart willen we dat het recreatieve-toeristisch vaaraanbod zich meer spreidt over de stad en de regio. In de regio heeft de markt de afgelopen jaren nieuwe vaararrangementen en veerdiensten naar Vuurtoreneiland en van IJburg naar Pampus en Muiden aangeboden. Er liggen op dat vlak nog enorme kansen voor recreatief-toeristische vaarten en dagtochten naar onder andere Ouderkerk aan de Amstel, Weesp, de Zaanse Schans, Haarlem, Marken, Volendam en de Westeinderplassen.



Gemeente Amsterdam

Stad grenzend aan het landschap Watervisie Amsterdam 2040



Openbare ruimte en recreatie

- ★ nieuwe metropolitane voorziening van plek aan het water
- bestaande recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water
- nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water
- park aan het water
- hoofd langzaamverkeer-route aan het water
- ... ontbrekende schakel in hoofd langzaamverkeer-route aan het water
- bestaand recreatie-strand
- nieuw recreatie-strand
- drijvend zwembad/-plek in natuurwater
- potentiële locatie drijvend zwembad/-plek in natuurwater
- realisatie zwembad kwaliteit/bestrijding blauwalg
- recreatieve functie stadspas versterken
- Umeer: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen



Wonen en werken

- geplande locatie voor wonen op het water
- geplande locatie voor wonen op het water
- havengebied



Vaarnetwerk

- te renoveren en automatiseren schutsluis
- nieuwe sluis
- nieuwe brug
- te verhogen/vergroten onderdoorgang brug
- aanpak kano knelpunt
- uitbreiden regionaal recreatief vaarnetwerk



Pleziervaart en watersport

- bestaande jachthaven, meer openbaar en multifunctioneel maken
- jachthaven, nieuw / uit te breiden
- bestaand kanogebied
- kanogebied, nieuw / te verbeteren
- kano's en fluisterboten verhuur
- bestaand roeicentrum
- roeigebied, nieuw / te verbeteren
- bestaand watersportcentrum (surfen en zeilen)
- nieuwe stedelijk watersportcentrum (surfen en zeilen)
- duiklocatie
- openluchtzwembad
- bestaand waterski-, wakeboard- en jetski gebied; ontwikkeling naar stille baan
- mogelijke locatie stille waterski/wakeboard baan
- bestaande surfplek
- nieuwe surfplek
- nieuwe kite-surfplek



Passagiersvaart en Cruisevaart

- nieuwe locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m)
- nieuwe toeristische verbindingen



Vervoer over water

- bestaande regionale veerverbindingen
- nieuwe regionale veerverbinding (pont/ferry/watertaxi)
- locatie ligplaats beroepsvaart
- Trans-Atlantische vaarroute beroepsvaart







Rederij Aemstelland
aemstelland.nl
020-422 9 222

3 Uitvoeringsagenda 2016 - 2018

3.1 Agendapunten 2016 - 2018

De komende vijftientig jaar willen we de ambities uit deze Watervisie Amsterdam 2040 samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden realiseren. Dit begint met het boeken van resultaten op de korte termijn, de periode van 2016 tot 2018.

Daarom vindt u hier de 'uitvoeringsagenda 2016 - 2018' bij deze Watervisie met daarin de belangrijkste speerpunten voor het gebruik van het water voor de komende jaren. Het gaat om projecten, acties of maatregelen die namens het college van b&w de komende jaren prioriteit krijgen, omdat ze of simpelweg belangrijk zijn, of omdat nu het momentum is om met een bepaalde ontwikkeling of project mee te liften. Ook worden enkele verkenningen geagendeerd om voor te kunnen sorteren op maatregelen voor de periode ná 2018. Wij vinden deze uitvoeringsagenda 2016 - 2018 ambitieus doch realistisch.

In de uitvoeringsagenda 2016 - 2018 staan de speerpunten voor de komende jaren op het gebied van het gebruik van water en oevers. De agendapunten zijn gerangschikt op het jaartal waarmee wordt gestart met de actie of de planvoorbereiding: 2016, 2017 of 2018. De feitelijke realisatie van de agendapunten kan later plaatsvinden.

In paragraaf 3.2 'Strategie, financiering en planning' wordt in een tabel een overzicht gepresenteerd van de agendapunten met de planning, dekking, verantwoordelijke portefeuille(s) en belangrijke partners. De agendapunten zijn behalve op jaartal tevens gerangschikt op thema, zodat duidelijk is welke ambities er met de uitvoering van dit agendapunt worden nagestreefd.

In paragraaf 3.3 'Toelichting agendapunten' wordt per agendapunt een korte toelichting gegeven.

Het gaat om de volgende 23 agendapunten:

2016

Openbare ruimte en recreatie

1. Aanscherpen instrumentarium handhaving op overlast op het water
2. Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterpas
3. Veilig maken waterbodembodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelspoor
4. Verkenning zwemplekken natuurwater in Amsterdam

Wonen en werken

5. Verkennen verbeteren Amsteloevers
6. Reserveren ligplaatsen in Houhavens voor te verplaatsen woonschepen
7. Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed
8. Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten

Vaarnetwerk

9. Verhogen monumentale brug 174 over de Singelgracht bij het Leidseplein
10. Renoveren en automatiseren Westlandsgrachtsschutsluis
11. Haalbaarheidsonderzoek doorvaarbare Haarlemmervaart

Pleziervaart en watersport

12. Verbeteren informatievoorziening pleziervaart over routes buiten centrum
13. Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland

Passagiersvaart en cruisevaart

14. Verplaatsen deel (nacht)ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar Dijkgracht-Oost
15. Faciliteren nieuwe ligplaatsen passagiersvaart
16. Realisatie nieuwe op- en afstapvoorzieningen passagiersvaart
17. Verkennen nieuwe transferplek touringcars-rondvaart aan IJ en Oosterdok
18. Verkennen nieuwe locaties voor groeiende rivier- en zeecruise

Vervoer over water

19. Faciliteren initiatieven met goederenvervoer over water

2017

Pleziervaart & passagiersvaart

20. Verduurzamen passagiers- en pleziervaart

Vervoer over water

21. Verkenning verbeteren IJ-oeververbindingen

2018

Uitbreiden vaarnetwerk

22. Verkenning optimalisatie en uitbreiding regionale vaarnetwerk

Pleziervaart en watersport

23. Aanpak kanoknelpunten Nieuw-West



3.2 Strategie, financiën en planning

De komende vijftientig jaar willen we samen met anderen de ambities uit deze Watervisie realiseren. We doen dit samen met bewoners, ondernemers, bedrijven, belangenorganisaties, bestuurscommissies, de Haven Amsterdam NV, de provincie Noord-Holland, de Waterschappen, de Recreatieschappen, buurgemeenten en Rijkswaterstaat.

Bij het uitvoeren van de uitvoeringsagenda 2016 - 2018 bij deze Watervisie Amsterdam 2040 volgen we een strategie bij deze uitvoeringsagenda 2016 - 2018 is om zo veel mogelijk te koppelen aan lopende en nieuwe projecten, programma's en fondsen.

De agendapunten (maatregelen en acties) uit de uitvoeringsagenda 2016 - 2018 kennen voor wat betreft de financiering een aantal dekkingsbronnen, namelijk:

- Dekking reeds geregeld en activiteiten in gang gezet;
- Dekking vanuit de markt;
- Dekking uit een bestaande grondexploitatie van een gebiedsontwikkelingsproject;
- Dekking voor verkenningen en (haalbaarheids) onderzoeken uit de jaarprogramma's van de gemeentelijke diensten (dekking voor realisatie wordt dan in later stadium aangevraagd of georganiseerd);
- Dekking uit middelen van de bestuurscommissies.

De tabel op de volgende twee bladzijden geeft een overzicht van de uitvoeringsagenda 2018 van deze Watervisie met de planning, dekking, verantwoordelijke portefeuille(s) en belangrijkste partners van de verschillende agendapunten.

Jaar	Agendapunt (nr)	Porte- feuille	Samen met	Dekking	Toelichting
2016	<i>Openbare ruimte & recreatie</i>				
	Aanscherpen instrumentarium handhaving overlast op water (1)	Water en Openbare Orde	Bestuurs-commissies en Waternet	Waternet, BC's	
	Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterpas (2)	Water en RO	BC Nieuw-West, AGV, bewoners en stakeholders	Prioriteit 2016 (2,5 mln)	Voorbereidingen gestart in 2015
	Veilig maken waterbodembodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier (3)	Water en RO	Waternet, AGV, BC Oost	GreX Amstelkwartier	Gerealiseerd medio 2016; evaluatie najaar 2016
	Verkenning zwemplekken natuurwater in Amsterdam (4)	Water en Recreatie	Pr. N-H en Waterschappen	Prioriteit 2017 (1 mln)	Voorbereidingen gestart medio 2016
	Verkennen verbetering Amsteloevers (5)	Water en RO	BC's Oost en Zuid, (woonboot-) bewoners	Jaarprogramma's	Verkenning / traject van meerdere jaren
	<i>Wonen en werken</i>				
	Reserveren ligplaatsen in Houthavens voor te verplaatsen woonschepen (6)	RO	BC West	(n.v.t.)	Reservering van min. 10 ligplaatsen/ uitgifte ervan vindt vanaf 2018 plaats
	Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed (7)	Water en RO	BMA en het Rijk	Jaarprogramma's	Voorbereidingen gestart 2016
	Uniformeren en aanscherpen welstandsbeleid woonboten (8)	RO	BC's en Welstands-commissie	Jaarprogramma's	Voorbereidingen gestart 2016
	<i>Vaarnetwerk</i>				
	Verhoging en renovatie monumentale brug 174 bij Leidseplein (9)	Verkeer	BC Centrum	Budget project Leidseplein	Realisatie 2016 - 2017
	Renoveren en automatiseren Westlandsgrachtschutsluis (10)	Water en RO	AGV, BC Nieuw-West	Prioriteit 2016 Sloterpas (raming sluis ca 0,5 mln)	Voorbereidingen gestart in 2015
	Haalbaarheidsonderzoek door-vaarbare Haarlemmervaart (11)	RO en Water	RWS, Pr. N-H, gem. H'liede, AGV, Rijnland. BC's Nieuw-West en West, ontwikkelaar ING-kantoor	Jaarprogramma's	Eventuele realisatie is gekoppeld aan onderhoud / herinrichting N200 en transformatie ING-kantoren en Sloterdijk Centrum
	<i>Pleziervaart en watersport</i>				
	Verbeteren info-voorziening pleziervaart over routes buiten het centrum (12)	Water en Economie	Waternet	Waternet	Voorbereidingen gestart 2016

Toelichting bij de afkortingen in tabel met de uitvoeringsagenda 2018:

Haven = Havenbedrijf Amsterdam NV
BC = Bestuurscommissie
RWS = Rijkswaterstaat
Prov. N-H = Provincie Noord-Holland

AGV = Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
Rijnland = Hoogheemraadschap van Rijnland
PTA = Passenger Terminal Amsterdam
GGA = Groengebied Amstelland
Gem. H'liede = gemeente Haarlemmerliede

Jaar	Agendapunt (nr)	Porte-feuille	Samen met	Dekking	Toelichting
2016	Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland (13)	RO	Prov. N-H, RWS en regio partners	Gebiedsontwikkeling IJburg & ZBE	Gestart met opstellen programma in 2016
	Verplaatsen deel (nacht-) ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar oostelijk deel Dijkgracht (14)	Water en RO	BC Centrum	n.t.b.	Programmateam Varen is met voorbereidingen gestart in 2015
	Faciliteren nieuwe ligplaatsen passagiersvaart (15)	Water en RO	Jachthaven-eigenaren, BC's	n.t.b.	Ontwikkeling nieuw bestemmingsplan met jachthavens met ligplaatsen pass.vaart
	Realisatie nieuwe op- en afstapvoorzieningen passagiersvaart (16)	Water en RO	BC's en AGV	n.t.b.	Programmateam Varen is met voorbereidingen gestart in 2015
	Verkennen nieuwe transferplek touringcars-rondvaart aan IJ of Oosterdok (17)	Water en Verkeer	Rondvaart-reders, Haven, BC centrum	n.t.b.	Deze verkenning is gericht op verplaatsing rond 2018
	Verkennen nieuwe locaties voor groeiende rivier- en zeeconomie (18)	Haven en RO	Havenbedrijf Amsterdam, PTA en cruisebranche	Jaarprogramma's	Deze verkenning is medio 2015 gestart i.k.v. 'De sprong over het IJ'
	Faciliteren van kansrijke initiatieven met goederenvervoer over water(19)	Water en RO	BC's	Private partijen	De gemeente is o.a. in overleg met Post NL over pakketvervoer over water
2017	<i>Pleziervaart en passagiersvaart</i>				
	Verduurzamen passagier- en pleziervaart (20)	Water en Duurzaamheid	Particulieren, reders, jachthaven-eigenaren, Waternet	Markt en particulieren	Op 1 jan 2017 gaat het verbod op twee-takt-motor pleziervaart in
	<i>Vervoer over water</i>				
	Verkennen verbetering IJ-oeververbindingen (21)	Verkeer en RO	Haven, PTA	Ruimte voor de Stad – De Sprong over het IJ	In 2017 is een principebesluit over een vaste oeververbinding o.b.v. deze Verkenning gepland
2018	<i>Vaarnetwerk</i>				
	Verkenning optimalisatie en uitbreiding regionale vaarnetwerk (22)	RO en Water	RWS, Haven, AGV, gem. Diemen, Waternet	Jaarprogramma's	
	<i>Watersport</i>				
	Aanpak kanoknelpunten Nieuw-West (23)	BC Nieuw-West	kano-/watersportverenigingen Nieuw-West	Middelen BC Nieuw-West	

3.3 Toelichting agendapunten

De agendapunten worden kort toegelicht, waarbij de initiatiefnemer, samenwerkende partijen en relevante lopende projecten of programma's worden benoemd. De voortgang van de punten uit de uitvoeringsagenda 2016 - 2018 zal in 2017 gemonitord en geëvalueerd worden. Dan kan bepaald worden of de agendapunten goed zijn opgepakt of dat er bijsturing nodig is.

2016

Openbare ruimte en recreatie

1. Aanscherpen instrumentarium handhaving op overlast op het water

De prioriteiten bij de toezicht en handhaving op het water liggen op bestrijding overlast (geluid en snelheid) en aanpak van illegale passagiersvaart. Daarbij zet Waternet extra capaciteit in op warme dagen, worden alternatieve instrumenten ingezet (bijvoorbeeld anoniem toezicht, handhaving met de fiets en inzet van mystery guests bij illegale passagiersvaart) en wordt samengewerkt met andere handhavingpartners. Om gericht te kunnen opereren is het toezicht en de handhaving informatie gestuurd; hierbij wordt de inzet van Waternet gebaseerd op de resultaten van het Verkeersmodel, meldingen die binnenkomen via telefoon, e-mail, de Vaarapp en eigen waarnemingen. Naar de toekomst toe zal voornamelijk de samenwerking met de andere handhavingpartners (RVE Handhaving en Toezicht, stadsdelen, politie) worden uitgebouwd, zodat er zowel vanaf de wal als op het water toezicht kan worden gehouden en kan worden gehandhaafd waar dat nodig is en er een betere dekking ontstaat op vooral de warme dagen. Daarnaast zal ook sterker worden ingezet op voorlichting en preventie. Initiatiefnemer: Portefeuille Water en Openbare Orde Samen met: Waternet en bestuurscommissies

2. Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterpas

Het huidige recreatiestrand bij de Varkensbaai in Sloterpas wordt de komende jaren fors uitgebreid, inclusief bijbehorende maatregelen om de blauwalg hier te bestrijden. Daarnaast kijken we of aan de Oostoever een extra zwemplek of strandje kan worden gerealiseerd. De Noordboulevard wordt de komende jaren opgeknapt en krijgt o.a. een impuls met de heropening van horecapaviljoen Oostoever en de opening van het Van Eesterenmuseum. Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO Samen met: bestuurscommissie Nieuw-West, AGV, bewoners en stakeholders

3. Veilig maken waterbodembodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier

We willen het komende jaar bij Park Somerlust bij het Amstelkwartier de waterbodembodem van de Amstel veilig maken om er te kunnen zwemmen. Het wordt géén officiële zwemlocatie of strand, zoals Blijburg of recreatiestranden in de stadsplassen. De gemeente

wil graag dat de waterbodembodem van de Amstel in de zomer van 2016 reeds veilig is gemaakt. De gemeente is er zich van bewust dat goed beheer en handhaving op deze locatie essentieel is om een goede balans te vinden tussen prettig gebruik van het park door buurt bewoners en Amsterdammers en eventuele drukte en overlast op zomerse dagen. In het najaar van 2016 worden de ervaringen van zomer 2016 door de gemeente samen met de omwonenden geëvalueerd.

Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO

Samen met: Waternet, Hoogheemraadschap AGV, bestuurscommissie Oost

4. Verkenning zwemplekken natuurwater in Amsterdam

De gemeente gaat samen met de provincie Noord-Holland, het hoogheemraadschap AGV en andere belanghebbenden een verkenning doen naar de mogelijkheden voor meer en veiligere zwemplekken in natuurwater in Amsterdam. Er wordt ook gezocht naar één of twee nieuwe officiële zwemlocaties in natuurwater binnen de Ring, omdat daar op dit moment nog geen officiële zwemlocatie is (buiten de openluchtzwembaden) en er wel veel in natuurwater wordt gezwommen. Tevens worden niet-officiële locaties in natuurwater waar wel veel gezwommen wordt, onderzocht. Het college kijkt hoe deze locaties veiliger kunnen worden gemaakt.

Initiatiefnemer: Portefeuille Water en Recreatie

Samen met: Provincie Noord-Holland en Waterschappen

Wonen en werken

5. Verkennen verbetering Amsteloevers

We willen het zicht op de Amstel verbeteren en van de Amsteloevers echte boulevards met meer verblijfsplekken maken. Met dit doel willen we in gesprek met de woonbootbewoners, walbewoners en andere betrokkenen verkennen hoe we in de komende jaren een aantal woonboten (op vrijwillige basis) kunnen verplaatsen om het zicht en contact met de Amstel te verbeteren. Tevens wordt bekeken hoe met kleine ingrepen de verblijfskwaliteit aan de Amstel en de beleving van het water kan worden verbeterd. We willen ook verkennen of er ten zuiden van het Amstelkwartier aan de Jan Vroegopsingel ook geen nieuwe zwemplek aan de Amstel kan komen. Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO Samen met: bewoners Amstel, bestuurscommissies Zuid en Oost

6. Reserveren ligplaatsen in Houthavens voor te verplaatsen woonschepen

Bij de ontwikkeling van de woonwijk De Houthaven willen we een substantieel aantal (minimaal 10) ligplaatsen reserveren voor mogelijk vanuit de Amstel te verplaatsen woonboten. Onderdeel van de nieuwe woonbuurt De Houthaven is ook een fors woonbootprogramma in het water, met tientallen nieuwe plekken voor woonboten. We willen een substantieel deel (minimaal tien) van deze extra ligplaatsen reserveren om hier eventueel met voorrang

woonboten vanuit de Amstel op vrijwillige basis naar toe te verplaatsen. Dit laatste is enkel mogelijk als het woonschepen betreft en geen woonarken. Andere voorwaarde is dat het bestemmingsplan De Oude Houthaven definitief wordt aangepast, zodat in de Oude Houthaven ook woonschepen kunnen worden afgemeerd en er zo meer ruimte ontstaat in de Houthaven. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan kunnen in de Houthaven of Oude Houthaven eventueel plaatsen in erfpacht worden aangeboden aan eigenaren van woonschepen uit de Amstel. De nieuwe ligplaatsen voor woonboten worden waarschijnlijk vanaf 2018 uitgegeven. Er wordt door de gemeente een woonbotenmakelaar aangesteld om deze optie nader te verkennen en uit te werken (zie agendapunt 5).

Initiatiefnemer: Portefeuille RO

Samen met: Project De Houthaven en bestuurscommissie West

7. Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed

De mogelijkheden om het maritiem erfgoed in Amsterdam beter te beschermen en te stimuleren worden verkend. Het betreft zowel de mogelijkheden voor historische woonschepen als varend erfgoed. De mogelijkheid of er een (nieuwe) passantenhaven voor varend erfgoed tot de mogelijkheden behoort bij Zeeburgereiland of IJburg wordt meegenomen in het Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland (zie agendapunt 11 in de uitvoeringsagenda van de Watervisie).

Initiatiefnemer: Portefeuilles Water en RO

Samen met: Bureau Monumenten en Archeologie en het Rijk

8. Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten

Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Woningwet (wetsvoorstel is ingediend eind maart 2016, vaststelling verwacht eind 2016) en andere regelgeving (Wabo) willen we duidelijke welstandscriteria voor woonboten (inclusief woonarken e.d.) opnemen in de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam 2013' om beter op de ruimtelijke kwaliteit van het beeld van woonschepen en -arken kunnen sturen.

Initiatiefnemer: Portefeuille RO

Samen met: bestuurscommissies en welstandscommissie

Vaarnetwerk

9. Verhogen monumentale brug 174 over de Singelgracht bij het Leidseplein

De monumentale brug 174 over de Singelgracht van de Stadhouderskade naar het Leidseplein wordt de komende jaren gerenoveerd. De rederijen hebben gevraagd om deze brug veertien centimeter te verhogen, waardoor een aantal type rondvaartboten er onder door kan, waar dit nu niet het geval is. Voor de financiering zijn reeds extra middelen vrijgemaakt.

Initiatiefnemer: Portefeuille Verkeer

Samen met: bestuurscommissie Centrum

10. Renoveren en automatiseren Westlandsgrachtschutsluis

We willen de komende jaren de Westlandgrachtsluis renoveren en de automatiseren. Hierdoor ontstaat er een tweede vaarverbinding tussen het stedelijk boezemgebied en het watersysteem van Nieuw-West; bovendien wordt het vaarrondje Slotterplas ontsloten. De renovatie en automatisering van de Westlandgrachtsluis is een logisch vervolg op de renovatie en automatisering van de enkele jaren gerenoveerde en geautomatiseerde Burgemeester Cramergracht schutsluis. Samen met de investeringen in de openbare ruimte en een nieuw recreatief, cultureel en horeca programma aan de Slotterplas, zal de Slotterplas steeds meer een serieuze recreatieve (vaar)bestemming worden.

Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO

Samen met: Hoogheemraadschap AGV, bestuurscommissie Nieuw-West

Financiering: de geraamde kosten van € 0,5 mln worden bekostigd uit de € 2,5 mln die in de

11. Haalbaarheidsonderzoek doorvaarbaar maken Haarlemmervaart

We verrichten een Haalbaarheidsonderzoek naar het weer bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart voor de kleine pleziervaart en passagiersvaart vanaf de Singelgracht tot aan de Ringvaart Haarlemmermeer bij Halfweg. Behalve een kostenraming en een stakeholdersanalyse wordt de strategie nader verkend. Er zijn momenteel diverse ontwikkelingen gaande die mogelijk een positief effect op de haalbaarheid hebben, zoals het geplande groot onderhoud en een herinrichting van de Haarlemmerweg plaats, waarbij het maaiveld van de Haarlemmerweg -om de waterkerende functie te verbeteren- ook iets wordt verhoogd en de transformatie van de ING-kantoren aan de Haarlemmerweg met de mogelijkheid op de huidige twee duikers in de Haarlemmervaart door bruggen te vervangen. Het haalbaarheidsonderzoek wordt gekoppeld aan een aantal actuele projecten en trajecten. Dat zijn het groot onderhoud van de N200 Haarlemmerweg, het MIRT, de Strategienota versnellingslocatie Haarlemmervaart (als onderdeel van de Ontwikkelingsstrategie / Koers Amsterdam 2025) en de transformatie van het ING-kantorencomplex aan de Haarlemmerweg. Speciale aandacht vraagt de situatie bij Halfweg, waar verschillende mogelijkheden zijn, van de aanleg van duikerbruggen, een overstap (zoals in het verleden) en een soort overtoom bij de Groote Braak.

Initiatiefnemers: Portefeuille RO en Water

Samen met: Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmerliede, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, bestuurscommissies Nieuw-West en West, ontwikkelaar ING-kantoor

Pleziervaart en watersport

12. Verbeteren informatievoorziening pleziervaart over routes buiten het centrum

We willen de Amsterdamse VaarWaterapp, die door Waternet is ontwikkeld, uitbreiden met informatie voor de pleziervaart over routes en voorzieningen

buiten het centrum. De huidige VaarWaterapp biedt alleen informatie over het water en voorzieningen (ook horecaplekken e.d.) eraan in en net buiten het centrum. Door de app uit te breiden met informatie over vaarroutes en voorzieningen buiten het centrum worden deze voor de pleziervaart interessanter. Initiatiefnemers: Portefeuilles Water en Economie Samen met: Waternet

13. Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland

We willen een gebiedsgerichte Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland opstellen om de bijzondere potentie voor de watersport en watergebonden recreatie van het Buiten IJ en het IJmeer optimaal te benutten. De geambieerde watersport/-recreatie ontwikkeling dient in goede balans met de natuurwaarden van het IJ- en Markermeer plaats te vinden, gelet op de Natura 2000 status van IJ- en Markermeer. Als onderdeel van dit ruimtelijk programma Waterrecreatie worden de mogelijkheden van de ontwikkeling van de volgende zaken nader verkend en voorbereid: een nieuwe grote jachthaven annex stedelijke plek op de oostpunt van het Zeeburgereiland, een bewonersjachthaven aan het IJ bij Sluisbuurt Zeeburgereiland, een extra jachthaven op IJburg 2, de uitbouw van het watersportcentrum op IJburg, de uitbouw van kanovoorzieningen op IJburg, nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en mogelijk ook de zuidoever van Zeeburgereiland en eventueel een officiële kitesurfplek op/bij IJburg 2. Initiatiefnemer: wethouder RO Samen met: Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en andere metropoolregio partners

Passagiersvaart en cruisevaart

14. Verplaatsen deel (nacht-)ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar Dijkgracht-Oost

We willen ruim de helft van de (nacht)ligplaatsen rondvaart (30 à 45) vanuit stadshart (Open Havenfront, natte Damrak en Rokin) verplaatsen naar de noordzijde van het oostelijk deel van de Dijkgracht. Het gemeentelijk Programmateam Varen - Passagiersvaart trekt dit (zie ook Programmaplan Varen - Passagiersvaart). Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO Samen met: bestuurscommissie Centrum

15. Faciliteren nieuwe ligplaatsen passagiersvaart

We willen de komende jaren ruim 200 nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart mogelijk maken, zodat nieuwe (toetredende) reders hier een plek kunnen vinden. Voor een aantal grote jachthavens wordt hiervoor het bestemmingsplan aangepast. Het gemeentelijk Programmateam Varen - Passagiersvaart trekt dit (zie ook Programmaplan Varen - Passagiersvaart). De verantwoordelijkheid voor en het initiatief van de daadwerkelijke ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart ligt bij de ondernemers. Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO Samen met: jachthaveneigenaren, bestuurscommissies

16. Realisatie nieuwe op- en afstapvoorzieningen passagiersvaart

We leggen de komende jaren op strategische locaties minimaal vijf nieuwe op- en afstapvoorzieningen voor de passagiersvaart buiten de binnenstad aan. Vooralsnog wordt gedacht locaties aan buitenzijde Singelgracht (bij Rijksmuseum), de Amstel (bij de Omval), de Stadiongracht (bij Olympisch Stadion) en de Sloterplas. Het gemeentelijk Programmateam Varen - Passagiersvaart trekt dit (zie ook Programmaplan Varen - Passagiersvaart). Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO Samen met: bestuurscommissies en Hoogheemraadschap AGV

17. Verkennen nieuwe transferplek overstap touringcars-rondvaart aan IJ en Oosterdok

We onderzoeken of we op termijn een nieuwe transferplek voor de overstap van touringcars op rondvaartboten en vice versa meer aan de rand van het centrum kunnen vinden, als alternatief voor (een deel van) de huidige transferplekken aan de Prins Hendrikkade bij het Open Havenfront. Er wordt gedacht aan een alternatieve plek aan de Zuidelijke IJ-oever bij de Oosterdoksdoorgang, aan het Oosterdok of elders aan de IJ-oevers (incl. Noord). Er wordt ingezet op verplaatsing van de transferplek uiterlijk in 2018. Dit vindt in nauwe samenhang met een verkenning naar de toekomst van de (rivier) cruisevaart (zie agendapunt 16) en de toekomst van de touringcarhalteplaatsen (zie ook Uitvoeringsagenda Mobiliteit). Initiatiefnemer: Portefeuille Water en Verkeer Samen met: rondvaartbranche, touringcarbranche, bestuurscommissies en Havenbedrijf Amsterdam NV

18. Verkennen van nieuwe locaties voor groeiende rivier- en zeecruise

In het kader van de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, werken we een groeistrategie uit voor zowel de zeecruise als de riviercruise in Amsterdam uit. Samen met het Havenbedrijf Amsterdam wordt een locatie voor een tweede PTA voor de steeds groter wordende zeecruiseschepen in het IJ/Westelijk Havengebied/ Noordzeekanaalgebied verkend. Tevens wordt gezocht naar nieuwe locaties voor de groeiende riviercruise, onder andere aan de Westerdoksdijk, de noordelijke IJ-oevers, Zaandam, Haarlem en Westpoort. Ook wordt de link gelegd met het vorige agendapunt. Initiatiefnemer: Portefeuille Haven en RO Samen met: Havenbedrijf Amsterdam NV, PTA en cruisebranche

Vervoer over water

19. Faciliteren van kansrijke initiatieven met goederenvervoer over water

De gemeente Amsterdam wil het vervoer van goederen c.q. stadsdistributie over water stimuleren. Het gaat met name om de bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca in en om de binnenstad over water. De gemeente heeft hierbij vooral een faciliterende rol bij het zoeken van ligplaatsen

en overslagplekken voor nieuwe initiatieven met vrachtboten. Momenteel wordt er met Post NL gesproken over de introductie van pakketvervoer over water in de binnenstad.

Initiatiefnemer: Portefeuille RO, Water en Verkeer
Samen met: bestuurscommissie Centrum en andere bestuurscommissies

2017

Pleziervaart en passagiersvaart

20. Verduurzamen passagier- en pleziervaart

Per 1 januari 2017 wordt de twee-takt-motor verboden voor de pleziervaart. Dit besluit is in de Nota Varen in Amsterdam 2.1 reeds aangekondigd. Hier zal Waternet streng op handhaven. Inmiddels zijn in de markt voldoende elektrische alternatieven voorhanden voor de pleziervaart. Door het hanteren van een milieu-tarief voor de binnenhavengelden wordt het elektrisch varen onder de pleziervaart gestimuleerd. Daarnaast worden initiatieven van de markt (met name reders en jachthavens) die de verduurzaming van de plezier- en passagiersvaart versnellen, zoals de aanleg van oplaadpunten voor elektrische bootmotoren, door de gemeente gefaciliteerd. Voor de kleinere pleziervaart geldt dat juist ook draagbare (en dus: thuis oplaadbare) elektrische aandrijvingen kansrijk zijn. Initiatiefnemer: Portefeuilles Water en Duurzaamheid
Samen met: Waternet, rederijen, jachthaveneigenaren

Vervoer over water

21. Verbeteren IJ-oeververbindingen

In 2016 wordt de Verkenning IJ-oever verbindingen, Sprong over het IJ, afgerond. In 2017 wil het gemeentebestuur op basis van deze verkenning een keuze maken voor een structurele oplossing voor de noodzakelijke betere verbindingen tussen de noordelijke en zuidelijke IJ-oeveren. De komende jaren komt er dus duidelijkheid over de komst van één of meerdere (fiets)bruggen, een tunnel en/of een kabelbaan. De eventuele realisatie hiervan zal pas ná 2020 plaatsvinden.

Daarnaast gaat de gemeente Amsterdam de komende jaren de vervoerscapaciteit van de pontveren optimaliseren door intensieve monitoring en slimmer benutten van de huidige capaciteit, bijvoorbeeld door de reizigers beter spreiden over de veren. Zo wordt er vanaf 2017 (eind 2016) een extra pont ingezet op het Buiksloterwegveer. De overige maatregelen staan beschreven in de nota Veren 2018.

Initiatiefnemer: Portefeuille Verkeer en RO
Samen met: Havenbedrijf Amsterdam NV, PTA en de stad

2018

Vaarnetwerk

22. Verkenning optimalisatie en uitbreiding regionale vaarnetwerk

Wij willen samen met onze regiopartners vier mogelijkheden verkennen om het regionale vaarnetwerk voor de pleziervaart te optimaliseren en/of uit te breiden.

Allereerst willen we onderzoeken of de doorstroming van de pleziervaart tussen IJ en het IJmeer bij de Oranjesluizen kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door de aanleg van een soort moderne overtoom.

Ten tweede willen we onderzoeken of er alternatieve routes zijn voor de beroepsvaart die door de Kostverlorenvaart gaat. Hierbij willen we ook de mogelijkheid van het zogenaamde Kanaal om de West, de route via de Ringvaart Haarlemmermeer bij Halfweg-Zijkanaal F-Amerikahaven, verkennen. Bij deze route is er een nieuwe sluis nodig in het Zijkanaal F.

Ten derde willen we onderzoeken of de Diem doorvaarbaar kan worden gemaakt voor de kleine pleziervaart. Met een aanpassing van de schutsluis in de Diemerzeedijk ontstaat een nieuwe vaarroute in het regionale vaarnetwerk vanaf IJburg via de Diem naar de Weespertrekvaart en de Amstel en visie versa. Mogelijk wordt dit onderzoek gekoppeld aan agendapunt 13, het ruimtelijke programma waterrecreatie IJburg en zeeburgereiland.

Initiatiefnemers: Portefeuille RO en Water
Samen met: Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Amsterdam NV, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, Waterschap Rijnland, gemeente Haarlemmerliede, gemeente Diemen, Waternet

Pleziervaart en watersport

23. Aanpak kanoknelpunten in Nieuw-West

We willen het vaarnetwerk van Nieuw-West uitbouwen voor kanoërs, sloepjes en fluisterboten. Hiermee krijgt dit vaarnetwerk in Nieuw-West een bovenlokale betekenis. Inzet is om met name de (relatief kleine) knelpunten in het vaarnetwerk in landelijk West en rondom het Rembrandtpark op korte termijn aan te pakken.

Initiatiefnemer: Bestuurscommissie Nieuw-West
Samen met: bestuurscommissie Nieuw-West en Kanovereniging Slotterplas

Bijlage 1

English Summary

Amsterdam: City of Water

Blue treasure

Amsterdam cherishes its water – and rightly so. Amsterdam is a city of water *pur sang*. About 35% of the city's surface area consists of water. In the Dutch Golden Age of the 17th century as well as today, water is a source of income, beauty and amusement: blue treasure. The 17th-century ring of concentric canals is a UNESCO World Heritage Site. With 3 million visitors a year, canal cruises through this area are one of the country's most popular attractions. The IJ waterway is teeming with inland barges, passenger ferries, cruise ships and recreational boats. The city's canals are filled with pleasure craft on summery days and during major events such as King's Day. The growing number of visitors and inhabitants places increasing pressure on public space, water included – the balance of the water's use is at issue. The Amstel is a scenic river that channels water into the city like a blue carpet. The banks of this languid peatland river rank among the city's most important recreational cycle routes, and they provide relaxation and a chance to cool down for city-dwellers. The water is still of inestimable value to Amsterdam and its inhabitants.

Water in the genes

Over the centuries the people of Amsterdam have learned to 'live with water'. Water is in the city-dwellers' genes. This water is not a threat, but primarily an opportunity to earn money as a transportation route for our global trade. The Dam was the city's birthplace. The waterways in Amsterdam fulfil an important role in the discharge of water into the sea and Amsterdam serves as an important link in the regional drainage system.

Amsterdam the port city

Amsterdam is a port city, the fourth largest seaport in Europe, after Rotterdam, Antwerp and Hamburg. It goes without saying that a properly functioning port is of huge importance for Amsterdam's economy. The waterfront development along the IJ has made it easier for city-dwellers and visitors to experience the port and the IJ as an international waterway for seagoing and inland shipping. There are still a few major shipyards along the banks of the IJ where ships are refitted.

Rediscovery of the water

Before the 19th century, Amsterdam's water was most important for the water management of this marshy city and for the transportation of goods. The latter was of considerable economic importance. In the Golden Age the ships of the VOC – the Dutch East India Company – moored along the IJ, whereupon the cargo was transferred to smaller boats and conveyed to the canal-side warehouses via the canals. The barge canals were important routes for inland transportation. The construction of Central Station marked a reversal in Amsterdam's relationship with the water: road and rail became the main modes of transport and the city centre's waterways fell into disuse as transport arteries. The city was visually closed off from the IJ, where shipping remained important. Nowadays the canals and waterways are primarily used by canal cruise operators, recreational boats and houseboats. Since the 1990s a completely new urban waterfront has taken shape around the IJ, with new public amenities such as the Muziekgebouw aan 't IJ concert hall, the redeveloped NDSM shipyard and the EYE Film Museum, as well as wonderful new public spaces on the waterside. Amsterdam has rediscovered the IJ. Thanks to the opening of the Hermitage and the large landing stage at its front entrance and the Amstel Quarter's development of Park Somerlust, the River Amstel is likewise being rediscovered as an important public space for the city.

Water's allure

Water contributes to Amsterdam's appeal for residents and businesses. The Dutch capital is faring well in the international competitive rivalry among cities, and the city is seeing growth in its population as well as in the number of enterprises based here. Amsterdam's gravitational pull is of course tied in with the proximity of Schiphol Airport and top-notch internet connectivity, but the city's allure can be attributed first and foremost to the historical and bustling heart with its canals. This is the city's prevailing image and distinguishes it from its competitors. People love to relax, pursue sports activities and linger on and alongside the water. The canals are filled with small boats and more and more spontaneous swimming spots are appearing in the city. If they lack a garden, then Amsterdam's residents head for the water, which offers respite and pleasure. Waterside dwellings command a premium, while homes alongside navigable waterways are even more expensive, as everyone would like to live there.

Water and tourism

The value of water for tourism is great. The UNESCO area with its canals sets the tone for the city centre

and defines Amsterdam as a tourist product. The canal cruise boats and cruise ships bring hundreds of thousands of visitors to the city. Tourism in the city continues to grow, as illustrated by the data for 2015, which records 17.3 million overnight stays in hotels, a number that is expected to grow to 23.5 million in 2025. This goes hand in hand with an increase in the number of inhabitants to 975,000. There are more than 50,000 fulltime jobs in recreation and tourism in the city, and for entrepreneurs the water and quaysides offer countless possibilities: boat rental, tourist transportation, marinas, hospitality. Water literally forms the backdrop or stage for more and more events. With more than 2.3 million visitors, the five-yearly SAIL Amsterdam event is one of the busiest public events in the Netherlands and the largest nautical event with free admission in Europe.

New opportunities

As a city we still leave many opportunities untouched. The experiential value of water is great, but at the same time that water is often barely visible because of ranks of cars or houseboats. Recreational boating within the 17th-century ring of concentric canals – the grachtengordel – has increased to such a degree that the congestion on the water in the spring and summer is leading to ever-greater nuisance. However, in many places outside the historical semicircle of canals the water is surprisingly peaceful: along the banks of many canals one finds a succession of small and more unkempt-looking recreational boats. We have few water squares (often with basins for temporary water storage) or jetties that are large enough to serve as public space. The number of official swimming spots in natural water is limited. We have a wonderful system of waterways, but hardly use it for transporting goods, and the ferries traversing the IJ waterway are the only waterborne public transport in Amsterdam. It is possible for Amsterdam to enjoy, take advantage of and generate income from water even more: by making the waterside spaces more attractive and utilising them more intelligently, by devoting more promotion to the canals, waterways and lakes outside the historical city centre, and by transporting more goods on the canals as in centuries past.

A beckoning perspective

The regulatory framework for water is limited and in the past developments were tolerated if there was no specific legislation. The further revision of the Dutch Environment and Planning Act (Omgevingswet) presents opportunities for Amsterdam to tighten and clarify the rules for the use of water. The goal is to apply the regulatory instruments that are valid on land to

water. In the 'Boating in Amsterdam' Memorandum, version 2.1 (Nota 'Varen in Amsterdam' 2.1), the City Council decided to break open the restrictive concession system for canal cruise operators. With this Water Vision we are sketching out a perspective for ways in which all existing and new users can make optimal and sustainable use of the water in Amsterdam. Effective enforcement is essential in this regard. By planning and structuring more intelligently, by stimulating innovation and by applying economic principles we can make better use of the water: more intensively and providing higher quality, in a multifunctional, sustainable and diverse manner. History demonstrates that this is possible.

Water Vision Amsterdam 2040

Amsterdam's Water Vision through 2040 offers a spatial-economic perspective on the use of water and waterside areas in Amsterdam in the long term (through to 2040) with several spearheads for the short term (2018). The chief ambition of Amsterdam's Water Vision through 2040 is as follows:

Amsterdam makes better and more sustainable use of its water and waterside spaces, optimising the planning and regulation of the use of water and waterside space. Amsterdam can then continue to develop itself as a core city of an internationally competitive, sustainable and liveable European metropolis.

Plotting out the course

Water's value for the city is already considerable. To increase water's significance for the city even further, this Water Vision plots out the course based on the following key priorities:

- Make water accessible and easy to experience & activate it
- Grow by dispersing recreation and tourism
- Introduce greater dynamism and sustainability in the use of water
- Apply economic principles

Ambitions by theme

In the Water Vision we distinguish six important themes for the use of water. We have outlined a long-term spatial-economic perspective for each theme, elaborating the ambitions for the period through until 2040. This involves the following ambitions:

Public space and recreation

- a. increase the experiential value of water
- b. more water for swimming and waterside recreation areas
- c. activate water and waterside spaces
- d. disperse events on and alongside water

Living and working

- e. development of new locations for amphibious living on and around the IJ and IJmeer
- f. no increase in the number of houseboats and a small-scale rearrangement
- g. improvement of the aesthetic planning policy for houseboats
- h. space for water-dependent business activities
- i. cherish maritime heritage

The navigable network

- j. expand and optimise the navigable network for recreational and passenger vessels
- k. expand and improve networks for canoeing and silent electric boats

Recreational boating and water sports

- l. regulate and facilitate recreational boating and make it more sustainable
- m. expand marinas and make them more public and multifunctional
- n. facilitate and disperse water sports activities

Passenger vessels and cruise ships

- o. re-evaluate fees, facilitate, promote sustainability and disperse the growth of passenger-carrying vessels
- p. facilitate, promote sustainability and disperse the growth of cruise-ship traffic

Transportation of passengers and goods

- q. improve connections across the IJ
- r. more waterborne (and environmentally friendly) transportation of passengers
- s. more waterborne (and environmentally friendly) transportation and urban distribution of goods

Ambitions in four geographical areas

With regard to the use of water and waterside spaces the city can be roughly divided into the following four geographical areas or zones, each with a distinctive character, function and associated ambitions (through to 2040).

The city centre

In the busy historical city centre we want to strictly control nuisance on the water. We have no intention of accommodating any initiatives and activities on the water that are unworthy of the UNESCO-recognised World Heritage area. With the transformation of the Marineterrein – a former base of the Royal Netherlands Navy – we see opportunities to develop a new metropolitan public space around the Oosterdok – the Eastern Docks – and make the eastern city centre

easier to navigate for recreational boats and passenger vessels. We still want to increase the vertical clearance of a number of bridges in order to spread out the waterborne traffic across the city centre. We want to transfer half the moorings for canal cruise vessels from the Open Harbour Front by Central Station and the water-filled sections of Damrak and Rokin to Dijksgracht East (an expanse of water adjacent to the railway lines to the east of Central Station). We continue to pursue the high-quality layout of public space in the city centre, and by allowing fewer cars (and parking spaces) on the waterside we are improving the environmental quality of the historical canals. We are also encouraging the waterborne delivery of goods in the city centre.

The city surrounding the city centre

We want to reinstate the banks of the River Amstel as a boulevard with more public areas and social spots to linger. A new access point for open-water swimming in the River Amstel will be created at Park Somerlust in the Amstel Quarter. By focussing on locations for waterside recreation we are creating easily accessible opportunities for exercise and relaxation within neighbourhoods. An uninterrupted cycling route from Amsterdam-West to the Amsterdamse Bos woodland park and the Nieuwe Meer lake is to be realised along the eastern bank of the Kostverlorenvaart waterway. We are restoring the historical Haarlemmervaart towpath canal to Halfweg and Haarlem, making it navigable for small recreational boats. More recreational seating areas and new moorings for manned and unmanned boat rental facilities will be realised along the banks of the Boerenwetering, the Amstel Canals and Stadiongracht, as well as alongside the canals of Amsterdam-West.

The IJ and the port

The IJ is an important link in the trans-Atlantic passage of cargo vessels sailing between the Ruhr Area, the Port of Amsterdam, other Dutch inland ports and international seaports. The Port of Amsterdam is Western Europe's fourth largest seaport by cargo tonnage and boasts the world's largest petroleum and cocoa ports – its economic significance is considerable. We are aiming to manage the accessibility and use of space within the port precincts more intensively and more efficiently. The port area also serves as a testing ground for business ventures and experimentation with new sustainable technologies.

The frequency and number of passenger ferries on the IJ will be increased and the distribution of the ferries along the IJ waterway is being optimised. In addition, before 2020 we are keen to gain clarity about the construction of one or more bridges (for slow-

moving traffic), a tunnel or a cableway in order to be able to handle the future growth in passenger traffic across the IJ. We want to continue the development of new public attractions along the Banks of the IJ and provide publicly accessible greenery on the Northern Banks of the IJ with cycle routes continuing through to Zaandam and Marken. At various locations along the IJ there is space for new marinas as well as small-scale moorings for floating and amphibious dwellings or houseboats. We are also going to scout out locations for the growing river cruise sector along the IJ and in the region, as well as for a second Passenger Terminal Amsterdam for ocean-going cruise ships in the Western Harbour Area/North Sea Canal Area.

The city bordering on the countryside

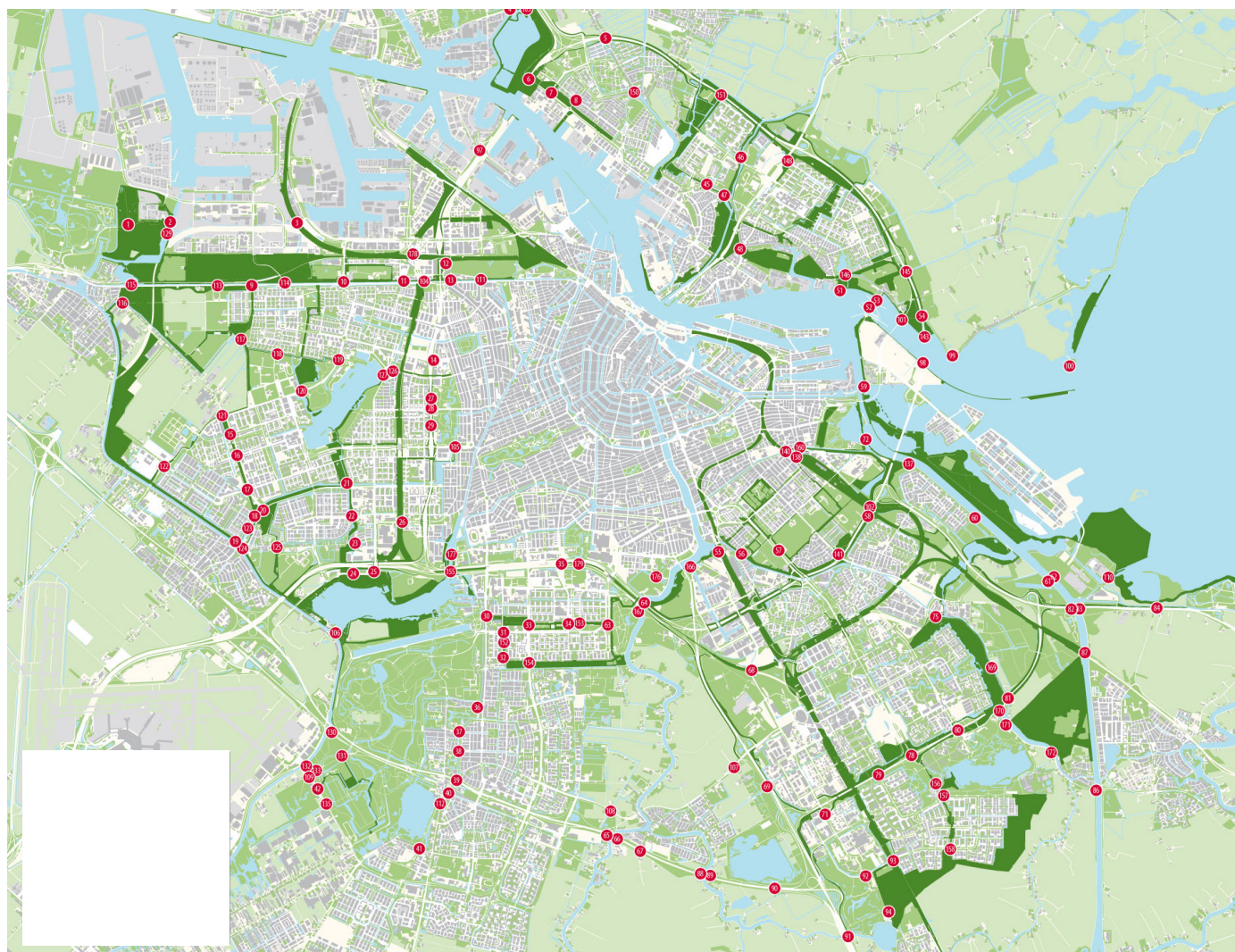
We are investing in a recreational impulse for the ring of Amsterdam's urban lakes: Sloterpas is gradually being transformed into a 21st-century metropolitan lake and swimming beaches at the Gaasperplas, Nieuwe Meer, Nieuwe Diep and Noorder IJplas lakes are being enlarged or newly created, and more water sports facilities, as well as recreation and hospitality amenities, are being introduced. The investment in Sloterpas, which is situated close to the Ringzone West transformation area alongside the A10 orbital motorway, in combination with the renovation and automation of the Westland Canal Lock, means that a 'boat trip to Sloterpas' has become par for the course for boating city-dwellers. We are thus giving an impulse to the development of the city district of New West. This is also a means of encouraging the decentralisation of the city for residents and visitors alike. IJburg continues to develop as a focal point for urban water sports and water recreation on the shores of the IJmeer bay. Waterland and New West continue their development into important boating areas for silent electric boats and canoes, and more small-scale viewing points and resting areas as well as swimming spots are being created along Waterland's encircling seawall.

Implementation Agenda 2016–2018

Over the coming 25 years we want to realize the ambitions from Amsterdam's Water Vision through 2040 in conjunction with residents, businesses, interest groups and other government bodies. We want to achieve results in the short term as well, so towards the rear of this Water Vision you will find the Implementation Agenda 2016–2018 (Chapter 3), which sets out the most important spearheads for the use of water over the coming years.

The Water Vision's Implementation Agenda addresses 23 issues and concerns the period 2016–2018. Some of the items are already being implemented.

1. Tighten up the set of instruments for enforcing the prevention of nuisance on the water
2. Provide an impulse for the Sloterpas metropolitan lake
3. Make the waterside and bottom of the river safe for a new swimming spot near the Amstel Quarter
4. Explore the potential for new official swimming spots in Amsterdam
5. Conduct an investigation into how to improve the banks of the River Amstel
6. Allocate moorings in the Houthavens dock for the relocation of barges and houseboats
7. Conduct a survey of the possibilities for the protection and promotion of maritime heritage
8. Underscore and consolidate the planning policy for houseboats
9. Increase the height of the monumental Bridge 174 across Singelgracht near Leidseplein
10. Renovate and automate the Westland Canal Lock
11. Conduct a feasibility study into re-opening a navigable Haarlemmervaart towpath canal
12. Improve information services about routes beyond the city centre for recreational boating
13. Devise a spatial programme for water sports and recreation at IJburg and Zeeburger Island
14. Relocate some of the (night-time) moorings for canal tour boats from the city heart to Dijksgracht East
15. Help to provide new moorings for passenger vessels
16. Realise new embarkation and disembarkation facilities for passenger vessels
17. Find a new zone for transfers from tourist coaches to canal tours near the IJ waterway and Eastern Docks
18. Explore new locations for the growing number of river and ocean cruisers
19. Facilitate initiatives for waterborne transportation of goods
20. Make passenger vessels and recreational boating more sustainable
21. Investigate possibilities for improving connections across the IJ waterway
22. Investigate how to optimise and expand the regional network of navigable waterways
23. Tackle bottlenecks for canoes in the city district of New West



Voorgestelde ecologische structuur

Ecologisch Hoofdstructuur Amsterdam met knelpunten (Ecologische Visie, 2012)

 Voorgestelde ecologische structuur

 Knelpunten

Overig groen

 Agrarisch gebied

 Bos / stedelijk groen / sport

 **Gemeente Amsterdam**
 Dienst Ruimtelijke Ordening


vsb/8 mei 2012

Bijlage 2

Ecologie en de Watervisie

Ecologie en natuur hebben een bescheiden rol in de Watervisie. Hiervoor is gekozen, omdat Amsterdam met de Ecologische Visie Amsterdam (2012) al een separate beleidsvisie heeft. De Ecologische Visie Amsterdam is net als de Watervisie een structuurvisie-uitwerking.

De Ecologische Visie Amsterdam benoemt de Ecologische Hoofdstructuur Amsterdam (naast de Hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie) en beschrijft ook circa 180 knelpunten. Jaarlijks wordt er een aantal van die knelpunten aangepakt met cofinanciering vanuit het Groenfonds. De Ecologische Visie Amsterdam is dus het toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven op het vlak van natuur en ecologie. Behalve aan de Ecologische Hoofdstructuur wordt elk ruimtelijk initiatief/project tevens getoetst aan de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur en de Flora- en faunawet.

Om de relatie tussen de Watervisie en de Ecologische Visie expliciet te maken is de kaart van de Ecologische Hoofdstructuur Amsterdam met de circa 180 knelpunten in deze bijlage toegevoegd.

Ook wordt in deze bijlage de relatie tussen de agendapunten uit de uitvoeringsagenda 2016-2018 van de Watervisie en de Ecologische Hoofdstructuur nader toegelicht.

Vier van de 23 agendapunten kennen een raakvlak met de Ecologische Hoofdstructuur:

Agendapunt 3, Veilig maken waterbodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier:

Het ecolint aan de Amsteloevers is en wordt bij het Park Somerlust vormgegeven met rietvelden en waterplanten aan de oever en een 'natuurvriendelijke trap'.

Agendapunt 11, Haalbaarheidsonderzoek doorvaarbaar maken Haarlemmervaart:

De geambieerde verhoging of aanleg van bruggen in plaats van duikers biedt de kans om hier ook een aantal ontbrekende faunarichels te realiseren, zodat deze ecologische knelpunten bij de bruggen over en duikers in de Haarlemmervaart uit de Ecologische Visie Amsterdam ook worden aangepakt.

Agendapunt 13, Ruimtelijk programma waterrecreatie (en ecologie) IJburg en Zeeburgereiland:

In dit programma wordt een verdere uitwerking van de Natuurboog tussen Waterland via IJburg en Zeeburgereiland naar de Diemerzeedijk en het poldergebied bij Diemen en Muiden expliciet meegenomen.

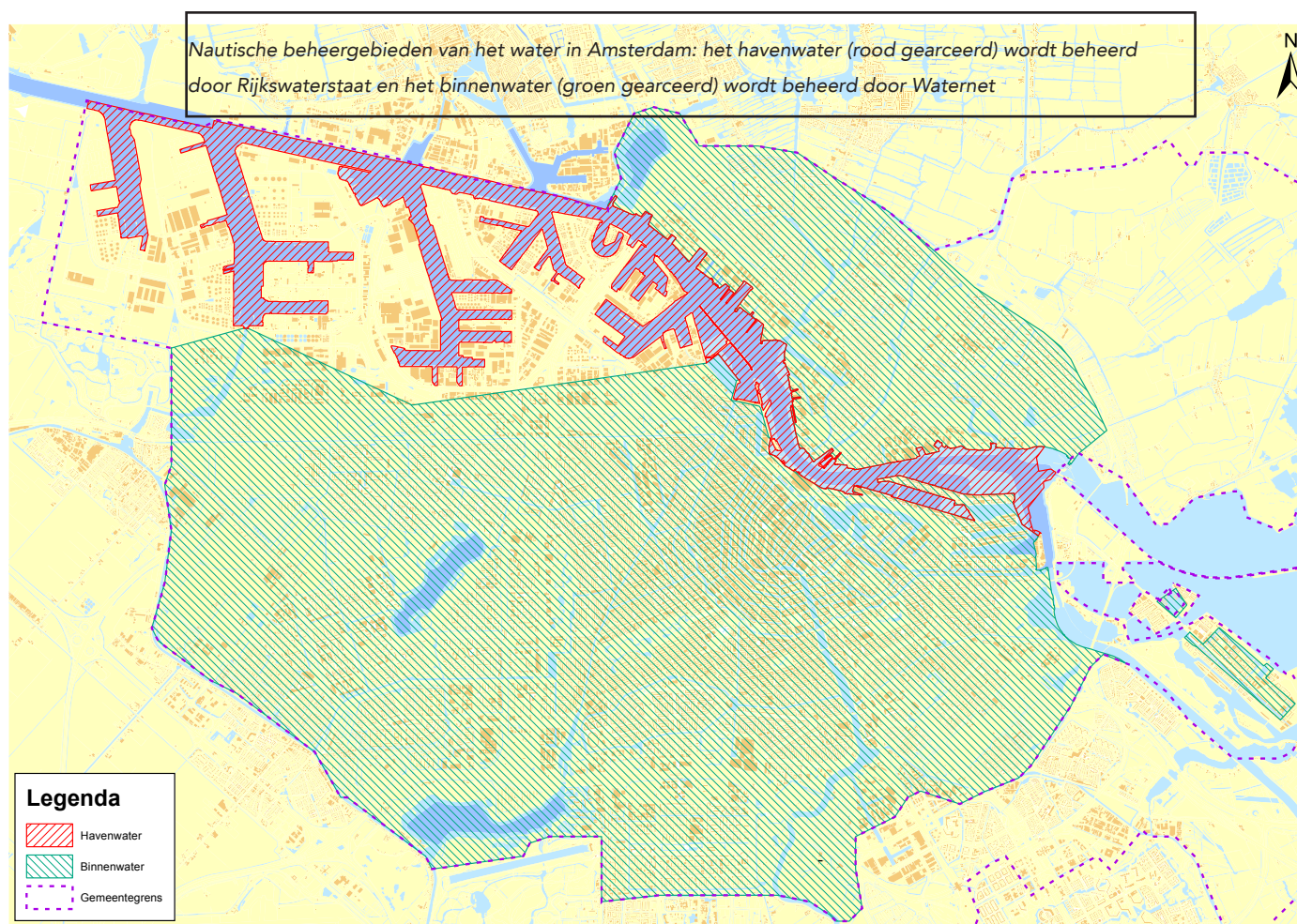
Agendapunt 22, Verkenning optimalisatie en uitbreiding regionale vaarnetwerk:

In deze verkenning wordt gekeken naar de mogelijkheid om de Diem bevaarbaar te maken als verbinding tussen IJburg en Amsterdam ZO; bij verkennen van de mogelijkheid en wenselijkheid hiervan zal ook het effect op de natuur worden meegenomen.



Bijlage 3

Nautische beheergebieden Amsterdam





Colofon

Op 14 september 2016 is deze *Watervisie Amsterdam 2040*, 'Het water in Amsterdam is voor iedereen', een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water met een uitvoeringsagenda tot 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Bestuurlijk opdrachtgever: het college van Burgemeester en Wethouders
Coördinerend wethouders: Udo Kock, wethouder Water, en
Eric van der Burg, wethouder Ruimtelijke Ordening en Sport

Dit is een publicatie van Ruimte en Duurzaamheid (R&D) van de gemeente Amsterdam

Tekst: Roy Berents en Hans Straver

Redactie en communicatie: Saskia Jonker en Anita Huissen

Vormgeving en kaartmateriaal: Robert Heit

Foto's zijn afkomstig van medewerkers van R&D en de Beeldbank Amsterdam, tenzij anders vermeld

Met dank aan: alle waterpartners (bewoners, ondernemers, rederijen, watersportverenigingen, etc.) en vertegenwoordigers van Havenbedrijf Amsterdam NV, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, Waterschap Hollands Noorderkwartier, Provincie Noord-Holland, Waternet en diverse onderdelen van de gemeente Amsterdam die bijdroegen aan de totstandkoming van deze Watervisie Amsterdam 2040 met uitvoeringagenda 2016 - 2018.

Amsterdam, september 2016



Gemeente Amsterdam

Watervisie Amsterdam 2040

september 2016



Openbare ruimte en recreatie

- realisatie zwemwater kwaliteit/bestrijding blauwalg
- nieuwe metropolitane voorziening of plek aan het water
- bestaande metropolitane voorziening of plek aan het water
- nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op het water
- recreatie-strand
- potentiële locatie drijvend zwembad/-plek in natuurwater
- hoofd langzaamverkeer-route aan het water



ontbrekende schakel in hoofd langzaamverkeer-route aan het water



zicht op het water verbeteren



recreatieve functie stadsplas versterken



oevers meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen



IJmeer: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen



Wonen en werken

- nieuwe locaties voor de verplaatsen woonboten/-arken
- het zicht op het water verbeteren door woonboten / -arken te verplaatsen
- geplande locatie voor wonen op het water
- mogelijk locatie voor (uitbreiding) wonen op het water / nieuwe woonboten haven
- handhaving illegale verhuur woonboten in en om Centrum
- havengebied / stadshavens (watergebonden bedrijven terrein)
- zone met kansen voor wonen op het water



Vaarnetwerk

- te renoveren en automatiseren schutsluis
- nieuwe sluis
- nieuwe brug
- te verhogen/vergroten onderdoorgang brug
- doorvaarbaar maken toldeur/noodstuw voor kano's
- aanpak kano knelpunt
- verminderen barrière werking Oranjesluizen
- uitbreiden regionaal recreatief vaarnetwerk
- uitbreiden lokaal recreatief vaarnetwerk



Pleziervaart en watersport

- jachthavens, nieuw / uit te breiden
- kanogebied, nieuw / te verbeteren
- roeigebied, nieuw / te verbeteren
- mogelijke locatie stille waterski/wakeboard baan
- nieuwe stedelijk watersportcentrum (surfen en zeilen)
- nieuwe surfplek
- nieuwe kite-surfplek



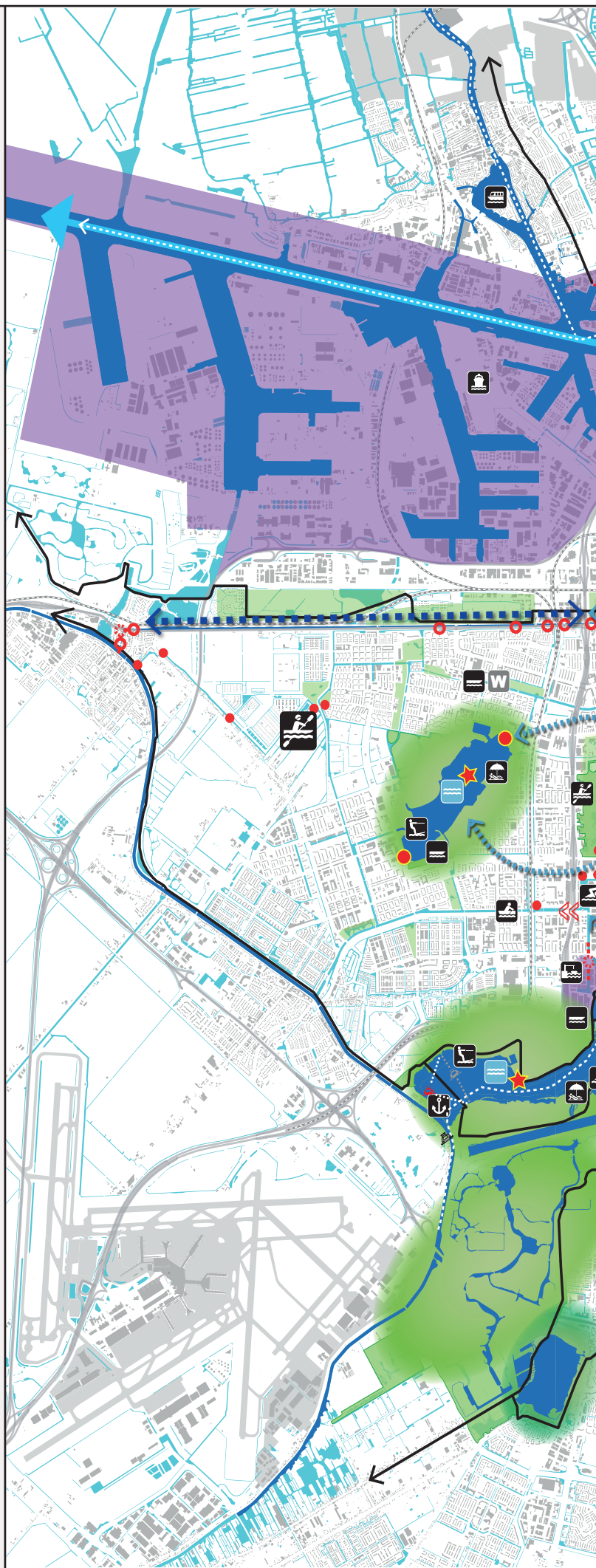
Passagiersvaart en Cruisevaart

- nieuwe locatie ligplaatsen kleine passagiersvaart (sloepen, verhuurbootjes e.d., kleiner dan 14 m)
- nieuwe locatie ligplaatsen rondvaart
- te verplaatsen ligplaatsen rondvaart
- mogelijke tweede/nieuwe zeecruiseterminal Amsterdam; zoekgebied: Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied
- nieuwe locatie riviercruise
- nieuwe transferlocatie touringcars-rondvaart
- te verplaatsen transferlocatie touringcars-rondvaart zoekgebied: Zuidelijke IJ-oevers en Oosterdok
- nieuwe toeristische verbindingen
- ontlasten druk op het water in de binnenstad



Vervoer over water

- bestaande veerverbindingen
- nieuwe veerverbindingen
- potentiële locatie langzaamverkeersbrug
- regionale veerverbinding (pont/ferry/watertaxi)
- meer bevoorrading/vervoer binnenstad over water
- uit te breiden en/of nieuwe overslagplekken voor goederenvervoer
- Trans-Atlantische vaarroute beroepsvaart



N.B.: op deze kaart van de Watervisie Amsterdam 2040 staan met name de geambieerde nieuwe ontwikkelingen; op de 6 themakaarten en de 4 deelgebiedkaarten staat meer gedetailleerde informatie over de bestaande situatie.

