

Nota van beantwoording en wijzigingen

Watervisie Amsterdam 2040
Het water in Amsterdam is voor iedereen

mei 2016



**Samenvatting reacties op de concept-Watervisie (dec 2015)
en beantwoording met wijzigingsvoorstellen**

Inhoudsopgave

	Pagina
1. Inleiding en leeswijzer	4
2. Overzicht van alle voorgestelde tekstwijzigingen	7
3. Overzicht van alle voorgestelde wijzigingen in het kaartmateriaal	16
4. Beantwoording: status en scope Watervisie	21
4.1 Juridische status Watervisie	21
4.2 Scope Watervisie	21
4.2.1 Scope & relatie Amstelscheg, ecologie en groen	22
5. Beantwoording: Visiedeel Watervisie	24
5.1 De koers	24
5.2 De zes thema's	24
5.2.1 Open bare ruimte en recreatie	25
5.2.1.1 Waterkwaliteit en zwemlocaties	
5.2.2 Wonen en werken	27
5.2.2.1 Woonboten algemeen	
5.2.2.2 Woonboten en bediening Nieuwe Meersluis op afstand	
5.2.2.3 Watergebonden bedrijvigheid aan Nieuwevaart	
5.2.3 Vaarnetwerk	32
5.2.3.1 Vaarnetwerk en de recreatievaart	
5.2.3.2 Kanoverbinding tussen het IJ en Amsterdam-Noord	
5.2.4 Pleziervaart en watersport	36
5.2.4.1 Pleziervaart: verbod tweetakt motoren	
5.2.4.2 Roeien	
5.2.4.3 Hengelsport	
5.2.4.4 Pleziervaart	
5.2.5 Passagiers- en cruisevaart	43
5.2.5.1 Passagiersvaart: verplaatsing (nacht)ligplaatsen rondvaart van A-locaties naar Dijkgracht Oost	
5.2.5.2 Passagiersvaart divers	
5.2.5.3 Passagiersvaart: jachthaven Bovendiep	
5.2.5.4 Passagiersvaart: Elektrohaven in West	
5.2.5.5 Chartervaart	
5.2.5.6 Varend erfgoed	

	Pagina	
5.2.6	Vervoer	53
5.2.6.1	Vervoer/stadsdistributie over water	
5.2.6.2	Vervoer bouwmaterialen over water	
5.3	De vier gebieden	55
5.3.1	De binnenstad	55
5.3.1.1	Singel: nieuwe locatie voor te verplaatsen woonboten	
5.3.1.2	Oostelijke binnenstad: vergroten doorvaart Paerlduiker en Oesjesduiker	
5.3.1.3	Binnenstad: steiger Olofssteeg 15	
5.3.1.4	Binnenstad divers	
5.3.1.5	Binnenstad: Singelgracht	
5.3.2	De stad rondom de binnenstad	68
5.3.2.1	Amsteloevers: Weesperzijde, omval en Amsteldijk	
5.3.2.2	Omval-Amstelkwartier: op- en afstapplaatsen passagiersvaart	
5.3.2.3	Amstelkwartier: zwemplek park Somerlust	
5.3.2.4	Boerenwetering: afmeren passagiersvaartuigen	
5.3.2.5	Zuideramstelkanaal: insteekhaventje Fred. Roeskestraat	
5.3.2.6	De grachten in West	
5.3.3	Het IJ en de haven	82
5.3.3.1	De haven	
5.3.3.2	Rijkswater: Noordzeekanaal, IJ, IJmeer en Amsterdam-Rijnkanaal	
5.3.3.3	Oude Houthaven	
5.3.3.4	IJ-Oost: zone KNSM- en Kompaseiland als locatie voor binnenvaart en niet riviercruise	
5.3.3.5	Cruquiusterrein: kansen in oostelijk deel Entreporthaven	
5.3.4	De stad grenzend aan het landschap	93
5.3.4.1	IJburg kitesurflocatie	
5.3.4.2	Zeeburgereiland: recreatiestrand	
5.3.4.3	Noorder IJplas: duurzame energie	
6.	Beantwoording: Uitvoeringsagenda Watervisie	96
	Bijlage 1: Lijst met alle zienswijzen en codes (niet particulieren)	98
	Bijlage 2: Overzicht van alle zienswijzen (geanonimiseerd)	101
	Colofon	102

1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt *de Nota van beantwoording en wijzigingen Watervisie Amsterdam 2040* als reactie op de zienswijzen die ingediend zijn op de *concept-Watervisie Amsterdam 2040, Een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water met een uitvoeringsagenda tot 2018 (december 2015)*. De Watervisie is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040. De concept-Watervisie Amsterdam 2040 (december 2015) lag zes weken ter inzage vanaf 7 januari 2016 tot en met 17 februari 2016. Op 25 januari 2016 was er een informatiebijeenkomst in de Boekmanzaal op het stadhuis.

Zienswijzen

Alle binnengekomen zienswijzen zijn geregistreerd en hebben een nummer gekregen. Uiteindelijk hebben wij zo 509 stukken geregistreerd binnen de daarvoor geldende termijn. 24 stukken hebben wij nog ontvangen ná de sluitingsdatum; deze zijn niet meegenomen in de beantwoording. Enkele indieners hebben zowel per mail als per brief een zienswijze ingediend. Hierdoor zitten onder de 509 geregistreerde stukken diverse dubbele zienswijzen. Sommige indieners hebben een zienswijze ingediend namens anderen of sommige zienswijzen zijn mede ondertekend. Deze zienswijzen beschouwen wij als één reactie. In sommige mails bleken ook meerdere zienswijzen te zitten van afzonderlijke indieners. In die gevallen hebben wij een a, b of c toegevoegd aan het nummer. De reactie van de Commissie voor Bevoorrading Amsterdam (CBA) is behandeld als advies aan het college en maakt daardoor geen onderdeel uit van de zienswijzen en Nota van beantwoording en wijzigingen. Het uiteindelijke aantal zienswijzen komt daarmee op 490.

De concept-Watervisie is in zijn algemeenheid goed ontvangen. Verschillende indieners hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om hun instemming te betuigen met de Watervisie. Zij complimenteren het college met het gedegen stuk en zijn positief over de ambities. Amsterdam profileert zich met de Watervisie als waterstad.

Tegelijkertijd geven diverse indieners aan dat het steeds drukker wordt in de stad en dat door de Watervisie-ambities de drukte en daarmee ook de overlast zal toenemen. Een verdere verbetering van de Amsteloevers met meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en meer zicht op en zitplekken aan het water wordt over het algemeen gesteund, maar de wijze waarop bijvoorbeeld de gewenste verplaatsing van een aantal woonboten wordt georganiseerd is voor veel woonbootbewoners een punt van zorg. Ook is er weerstand tegen de gewenste extra ligplaatsen en op- en afstapplaatsen voor de (kleine) passagiersvaart buiten het centrum.

De diversiteit van het aantal thema's en gebieden waar de zienswijzen over gaan is groot. Zo zijn er verschillende ideeën over de toekomst van de Oude Houthaven, ontbraken de hengelsport en de chartervaart nog in de concept-Watervisie, kan het economisch belang van de haven en havenbedrijven sterker worden onderkend en leeft er bij diverse kitesurfers de wens om een kitesurfplek op IJburg 2. Het college is content met de verschillende blijken van instemming met de visie en waardeert dat er vele zienswijzen zijn ingediend. Diverse ideeën en suggesties zijn overgenomen; zo wordt de Watervisie verbeterd en verrijkt. Het is duidelijk dat het onderwerp water leeft in Amsterdam.

Alle zienswijzen overziend vindt het college van B en W dat de ambities en agendapunten uit de concept-Watervisie grotendeels overeen blijven. Wél worden er voor een breed scala aan onderwerpen en gebied nuanceringen, aanscherpingen en aanvullingen gedaan voor zowel de tekst als het kaartmateriaal in de concept-Watervisie. De wijzigingsvoorstellen zijn onderdeel van deze Nota van beantwoording en wijzigingen.

Leeswijzer

In deze Nota van beantwoording en wijzigingen zijn alle zienswijzen gerangschikt naar de onderwerpen (gebieden en thema's) van de Watervisie en zijn voorafgaand aan de beantwoording steeds kort samengevat. Alle ingediende zienswijzen zijn onverkort en geanonimiseerd aan deze rapportage toegevoegd in bijlage 2.

Bijlage 1 is een lijst met alle zienswijzen en codes (niet particulieren). Op die manier ontstaat een duidelijk beeld van de zienswijzen. Soms leidt de beantwoording tot wijzigingsvoorstellen in de tekst danwel het kaartmateriaal. Toevoegingen in de tekst zijn dan bij het wijzigingsvoorstel onderstreept. Tekst die in het wijzigingsvoorstel wordt verwijderd is ~~doorgestreept~~. Het college van B en W houdt zich het recht voor hierop nog eindredactionele wijzigingen door te voeren.

Hoofdstuk 2 en 3 geven een totaaloverzicht van de wijzigingsvoorstellen zoals ze door het college van B en W worden gedaan naar aanleiding van de op de concept-Watervisie ingediende zienswijzen.

In hoofdstuk 2 *Overzicht van alle voorgestelde tekstwijzigingen* wordt een overzicht gegeven van alle door het college van B en W voorgestelde tekstwijzigingen ten opzichte van de concept-Watervisie.

In hoofdstuk 3 *Overzicht van alle voorgestelde wijzigingen in het kaartmateriaal* wordt een overzicht gegeven van alle door het college van B en W voorgestelde wijzigingen in het kaartmateriaal ten opzichte van de concept-Watervisie.

Hoofdstuk 4, 5 en 6 vormen de feitelijke beantwoording van de zienswijzen op de concept-Watervisie. De onderwerpen van de beantwoording volgen de indeling van de concept-Watervisie, namelijk:

- Beantwoording: status, doel en scope Watervisie (H4)
- Beantwoording: Visiedeel Watervisie (H5)
- Beantwoording: Uitvoeringsagenda Watervisie (H6)

Per onderwerp worden steeds eerst de nummers van de betreffende zienswijzen genoemd. Daarna volgt steeds een samenvatting van de zienswijzen op het betreffende onderwerp. Dan volgt het standpunt van het college van B en W als reactie hierop en tenslotte volgt er wel of geen wijzigingsvoorstel.

In hoofdstuk 4 *Beantwoording: status, doel en scope Watervisie* worden de onderwerpen uit de zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op de planologisch-juridische status, het doel en de scope van de Watervisie Amsterdam 2040.

In hoofdstuk 5 *Beantwoording: Visiedeel Watervisie* worden de onderwerpen uit de zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op het visiedeel van de Watervisie beantwoord. De onderwerpen van de zienswijzen zijn analoog aan de indeling van het visiedeel van de Watervisie (zie H2 concept-Watervisie) ingedeeld in de koers, de zes thema's (openbare ruimte en recreatie, wonen en werken, vaarnetwerk, pleziervaart en watersport, passagiers- en cruisevaart, vervoer over water) en de vier gebieden (de binnenstad, de stad rondom de binnenstad, het IJ en de haven, de stad grenzend aan het landschap).

In hoofdstuk 6 *Beantwoording: Uitvoeringsagenda Watervisie* worden de onderwerpen uit de zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op de uitvoeringsagenda 2016-2018 van de Watervisie (zie H3 concept-Watervisie)

In bijlage 1 staat een lijst met alle zienswijzen van niet-particulieren en codes en in bijlage 2 treft u het volledige overzicht van alle zienswijzen (geanonimiseerd) .

Vervolgtraject

Alle indieners van een zienswijze op de concept-Watervisie krijgen deze Nota van beantwoording en wijzigingen (NvBeW) toe gemaild. Na instemming met en vrijgave van deze NvBeW door het college van B&W wordt de concept-Watervisie met de NvBeW op 7 juli 2016 behandeld in de raadscommissie Waterbeheer met uitnodiging van de leden van de commissie Ruimtelijke Ordening. Dan krijgen indieners nog de gelegenheid om eventueel hun zienswijze toe te lichten in de commissie. Daarna wordt de concept-Watervisie samen met de Nota van beantwoording en wijzigingen ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

2 Overzicht van alle tekstwijzigingen ten opzichte van de concept-Watervisie

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van alle door het college van B en W voorgestelde tekstwijzigingen ten opzichte van de concept-Watervisie Amsterdam 2040 (december 2015). Toevoegingen in de tekst zijn dan bij het wijzigingsvoorstel onderstreept. Tekst die in het wijzigingsvoorstel wordt verwijderd is ~~doorgestreept~~. De wijzigingsvoorstellen volgen de inhoudsopgave en structuur van de concept-Watervisie. Het college van B en W houdt zich het recht voor hierop nog eindredactionele wijzigingen door te voeren. Het gaat om de volgende wijzigingsvoorstellen in de tekst van de concept-Watervisie:

Samenvatting

In de Samenvatting op blz. 10 wordt onder het kopje *Wonen en werken* een extra ambitie toegevoegd:

- koesteren maritiem erfgoed

Op blz 11 van de Samenvatting wordt de volgende tekst toegevoegd in de paragraaf '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 werelddhavens. 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.

Paragraaf 2.1 De koers

Op blz. 17 wordt ter verduidelijking van de zin over wat het uitzicht op het water kan verstoren de volgende tekst ter nadere precisering toegevoegd:

Veel kades bieden nauwelijks zicht op het water door geparkeerde auto's, door allerhande bouwsels (zoals kassahuizen, reclameborden en andere objecten) en door woonboten. Dat doorkruist het openbare karakter van die oevers.

Paragraaf 2.2.1 Openbare ruimte en recreatie:

Op blz 25 wordt de volgende tekstwijziging voorgesteld:

Meer zwemwater en recreatieplekken aan het water

Water als plek voor verkoeling in de zomer ~~zal~~ wordt in de toekomst -gelet op klimaatverandering- steeds belangrijker ~~worden~~. 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 ~~de Amstel~~ en rond het IJ en IJmeer liggen mogelijkheden voor verkoeling in of aan het water.

Paragraaf 2.2.2 Wonen en werken:

Op blz. 31 in de eerste paragraaf *Amsterdam woonbotenstad*:

Woonboten en woningen op het water horen bij de identiteit, de geschiedenis en de charme van Amsterdam en dragen bij aan de differentiatie van het woningaanbod, en 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).

Op pagina 33 wordt de laatste zin onder de paragraaf *verbeteren welstandsbeleid woonboten* geschrapt: ~~We verkennen in het verlengde hiervan of we ook aanvullend beleid voor historische schepen, maritiem erfgoed, (kunnen) maken.~~

Hieronder wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd:

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.

Paragraaf 2.2.3 Vaarnetwerk:

Op blz 37 komen de volgende twee aanvullende paragrafen in de tekst:

BRTN en Staande Mastroute

De Amsterdamse vaarnetwerk is ook onderdeel van het basisrecreatietoevervaartnet (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.

Paragraaf 2.2.4 Pleziervaart en watersport:

Op blz 47 bij *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.

Op pagina 45 bij 'watersport' wordt de volgende paragraaf toegevoegd:

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

Op pagina 47 bij 'ambities' wordt de volgende paragraaf toegevoegd:

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.

Op blz. 47 wordt de tekst als volgt aangevuld: Surfen, ~~en~~ 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 paddeleing boarden, 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 snelgroeïende 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.

Paragraaf 2.2.5 Passagiersvaart en cruisevaart:

Op bladzijde 51 wordt de volgende paragraaf toegevoegd:

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 afstapplaatsen, 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.

Op blz 55. in de paragraaf *Faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisemarkt* wordt het volgende gewijzigd:

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 riviercruisiers aan de Javakade bij de kop van Java-eiland, die daar verdwijnen 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-oeveren en nieuwe locaties in het IJ bij Kompas-eiland, in Westpoort en in de regio (met name Haarlem en onder andere Zaandamstad, 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.

Paragraaf 2.2.6 Vervoer:

Geen wijzigingen.

Paragraaf 2.3.1 De binnenstad:

Pagina 69: 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 doorvaarthoogte en -breedte van de duikerbruggen in de Kattenburger- en Wittenburgervaart bij de herinrichting van de 'eilandboulevard' niet te vergroten.~~ de Oesjesduiker alleen doorbaarbaar te maken voor lage pleziervaartuigen. Wij zijn van mening dat het dit op termijn toch nodig is om het vaarrondje Marineterrein - Artis nader te onderzoeken om een betere spreiding van de plezier- en passagiers/rondvaart in de binnenstad mogelijk te maken verspreiden. We willen ~~dit meenemen bij~~ dit nader onderzoek op termijn doen, gerelateerd aan en afgestemd met de geleidelijke transformatie van het Marineterrein.

Op pagina 71 wordt een zin toegevoegd om duidelijk te maken dat er aandacht is voor het zoveel mogelijk vrijmaken van objecten en niet gewenste bouwsels:

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.

Paragraaf 2.3.2 De stad rondom de binnenstad:

Op blz. 77 in de paragraaf *Impuls Amstelboulevard:*

We gaan in gesprek met woonbootbewoners, 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 op de vrijkomende plekken aan de Amstel.

Op blz 77: *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 jaren een (formele of informele) natuurswemplek in de Amstel realiseren. Dit kan als pilot dienen voor de ontwikkeling van andere natuurswemplekken in de stad, voor wat betreft de monitoring van de (zwem-)waterkwaliteit en het toezicht op zo'n plek. 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.

Op blz. 79 wordt in de paragraaf over *Amstelkanalen en Stadiongracht: nieuwe brug Noorder Amstelkanaal en locaties passagiersvaart* de tekst als volgt aangepast:
In het insteekhaventje bij de Fred Roeskestraat lijkt ruimte voor (enige) ligplaatsen voor de passagiersvaart, mogelijk met een op- en afstapplek. ~~N~~Bij de brug over het ZuiderNoorderAmstelkanaal 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.

Op blz. 77 bij ambitie 21 *De grachten in West: nieuwe locaties passagiersvaart:*
21. De grachten in West: nieuwe locaties en op- en afstapplekken passagiersvaart

Op blz. 79 bij *De grachten in West: nieuwe locaties passagiersvaart:*
De grachten in West: nieuwe locaties 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. Juist de geen boot bezittende buurtbewoners kunnen ook gebruik maken van verhuurbedrijven. 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 verbindinggrachten naar het vaarnetwerk van Nieuw-West. Ook hier zijn kansen voor enkele nieuwe (kleinschalige) locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart. Nieuwe horeca op en aan het water van de grachten ten westen van de Kostverlorenvaart kan helpen helpt om de vaarroute naar en van de Sloterplas interessanter te maken.
De grachten in heel West zijn mogelijk ook interessant voor enkele nieuwe openbare op- en afstapplekken voor de (kleine) passagiersvaart.

Paragraaf 2.3.3 Het IJ en de haven:

Op blz. 83 wordt de volgende tekst van de paragraaf *Groei beroepsvaart en de haven* als volgt gewijzigd:

Vierde zeehaven van Europa & groei beroepsvaart Groei beroepsvaart en de haven

Het IJ is ~~du~~ een belangrijke schakel in de ~~bel~~angrijke 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 zeesluis 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 Rijkswater en in beheer bij Rijkswaterstaat.

Op blz. 84 wordt de volgende ambitie toegevoegd:

- *Havengebied: intensiever, efficiënter en duurzamer*

Op blz. 85 wordt ook de volgende tekstparagraaf bij deze ambitie toegevoegd:

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.

Op blz. 86 de volgende tekst toegevoegd:

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.

Op blz 84 wordt ambitie 35 als volgt gewijzigd:

35. IJ-Oost: zone KNSM-en Kompaseiland en omgeving: nieuwe herinrichting locatie binnenvaart en riviercruise

Op blz. 87 wordt de tekst van paragraaf *Kompaseiland en omgeving: nieuwe locatie binnenvaart* als volgt gewijzigd:

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 eilandje waar de Amsterdamse schepen vroeger hun kompas kalibreerden. In het brede stuk IJ tussen Java-&KNSM-eiland en het Kompaseiland wordt de locatie voor wachtplaatsen van de beroepsvaart aan de Suriname- en Sumatrakade anders benut en mogelijk heringericht om de steeds grotere en langere binnenvaartschepen van geschikte ligplaatsen te kunnen blijven voorzien. Op deze locatie worden nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaart gerealiseerd. We willen verkennen of deze locatie geschikt is voor ligplaatsen voor de cruisevaart met bijbehorende walvoorzieningen, busparkeerplekken en bevoorradingsplekken. Hiervoor is dan een nieuw steigercomplex en een vaste oeververbinding met het Azartplein nodig. Op het Azartplein is een goede tram- en busverbinding van en naar de binnenstad. Mogelijk kan het historische Kompaseiland op termijn een bijzondere recreatieve of nautische functie krijgen.

Paragraaf 2.3.4 De stad grenzend aan het landschap:

In de tekst van de paragraaf *IJmeer, IJburg en Zeeburgereiland: doorontwikkeling stedelijke watersport en -recreatiecluster* op blz. 93 wordt de volgende tekst toegevoegd:

Het IJmeer vormt een weids waterlandschap. Het is Rijkswater, in beheer bij Rijkswaterstaat. Door de ligging in het IJmeer zien we kansen om IJburg 2 en ~~z~~Zeeburgereiland verder te ontwikkelen tot een stedelijk of regionaal watersportcluster.

Op blz. 93: *IJmeer, IJburg en Zeeburgereiland: doorontwikkeling stedelijk watersport en -recreatiecluster*
Daarnaast willen we het watersportcentrum met zeilen, surfen, kanoën, en suppen en mogelijk ook kitesurfen op IJburg doorontwikkelen en een aantal nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en aan de zuidoever van het Zeeburgereiland toevoegen.

Hoofdstuk 3 Uitvoeringsagenda 2018:

Op blz 102 wordt in de tabel bij agendapunt 2. Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterplas en op blz. 104 bij agendapunt 2. Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterplas AGV als belangrijke partner toegevoegd bij 'Samen met:'.

Op blz 99: *Agendapunten 2016-2018*

Tekst Agendapunt 3 wordt gewijzigd:

Realisatie natuurzwemplek Amstelkwartier Veilig maken waterbodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier

Op blz 104 *bij agendapunt 3 'Realisatie natuurzwemplek Amstelkwartier':*

3. Realisatie natuurzwemplek Amstelkwartier Veilig maken waterbodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier

We willen de het komende jaaren bij het Park Somerlust bij het Amstelkwartier de waterbodem van de Amstel veilig maken om er te kunnen zwemmen. Het wordt géén officiële zwemlocatie of strand, zoals Blijburg of recreatiestranden in de stadsplassen. een natuurzwemplek in de Amstel aanleggen. Een goede waterkwaliteit en de veiligheid zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Als trekker lag hier de afgelopen jaren tijdelijk het drijvend zwembad Bad Buiten, dat nu naar de Amstelveense Poel is verplaatst. Waternet is reeds gestart met een verkenning van de mogelijkheden voor deze nieuwe zwemplek in de Amstel. Bij de uitwerking vragen beheer, handhaving en veiligheid bijzondere aandacht. De gemeente wil graag dat de waterbodem 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.

In hoofdstuk 3 Uitvoeringsagenda 2018 wordt na agendapunt 3 een extra agendapunt toegevoegd, te weten:

- Verkenning nieuwe officiële zwemplekken in Amsterdam (blz 99)

Op blz. 104-105 leidt dit tot de volgende nieuwe tekst:

- **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 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: Portefeuilles Water en Recreatie
Samen met: Provincie Noord-Holland en Waterschappen

Dit extra agendapunt wordt ook in de tabel op blz. 102-104 opgenomen.

Het tweede extra agendapunt dat na agendapunt 6 wordt toegevoegd betreft:

- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed (toevoegen op blz 99)

Op blz. 102 wordt bovenstaande agendapunt ook in de tabel toegevoegd.

Op blz . 105 wordt direct na agendapunt 6. *Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten* als de volgende tekst toegevoegd:

- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed
De mogelijkheden voor bescherming en stimulering van maritiem erfgoed in Amsterdam worden verkend. Het betreft zowel de mogelijkheden voor historische woonschepen als varende erfgoed. De mogelijkheid of er een (nieuwe) passantenhaven voor varende 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

Daarnaast wordt op blz . 105 de tekst bij agendapunt 6. *Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten* als volgt aangepast:

Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Woningwet (in juli 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.

~~Tevens worden hierbij de mogelijkheden voor eventuele beleidsontwikkeling op het gebied van maritiem erfgoed voor zowel woonschepen als varende schepen verkend.~~

Op blz. 105: *agendapunt 11. Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland*

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, ~~en de~~ nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en mogelijk ook de zuidoever van Zeeburgereiland en eventueel een officiële kitesurfplek op/bij IJburg 2.

Op blz. 106 bij het agendapunt 16. *Verkennen van nieuwe locaties voor groeiende rivier- en zeececruse* wordt de tekst als volgt gewijzigd:

In het kader van de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, werken we een groeistrategie uit voor zowel de zeececruse als de riviercecruse in Amsterdam uit. Samen met het Havenbedrijf Amsterdam wordt een locatie voor een tweede PTA voor de steeds groter wordende zeececruseschepen in het IJ/Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied verkend. Tevens wordt gezocht naar nieuwe locaties voor de groeiende riviercecruse, onder andere aan de Westerdoksdijk, ~~de omgeving Kompaseland,~~ de noordelijke IJ-oever, Zaandamstad, Haarlem en Westpoort. Ook wordt de link gelegd met het vorige agendapunt.

Wijzigingsvoorstellen tekst ambtshalve:

De Uitvoeringsagenda 2018 wordt gewijzigd in Uitvoeringsagenda 2016-2018. De agendapunten worden immers opgepakt en uitgevoerd in de periode 2016 tot en met 2018. Dit wordt in de gehele tekst van de Watervisie doorgevoerd: in Voorwoord, H1 Inleiding en H3 Uitvoeringsagenda 2016-2018.

Op blz. 104 bij het agendapunt 4. *Verkennen verbetering Amsteloevers* wordt de tekst als volgt aangevuld:

4. 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: Portefeuilles Water en RO

Samen met: bewoners Amstel, bestuurscommissies Zuid en Oost

3 Overzicht van alle wijzigingen in het kaartmateriaal ten opzichte van de concept-Watervisie

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van alle door het college van B en W voorgestelde wijzigingen in het kaartmateriaal ten opzichte van de concept-Watervisie Amsterdam 2040 (december 2015). De wijzigingsvoorstellen volgen de volgorde van de kaarten in de concept-Watervisie.

Kaart Watervisie Amsterdam 2040 (blz. 20-21 en 110-111):

In de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 wordt de volgende wijziging voorgesteld: groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

Ter verduidelijking wordt op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-111 het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 vervalt de nieuwe locatie passagiersvaart in de Weesperhaven.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt het symbool voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' iets verplaatst naar de juiste locatie. Hij verschuift van de Omval naar de locatie van jachthaven 52 graden Noord bij het Amstelkwartier.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt de volgende tekst in de legenda aangepast: 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

In de kaart *Watervisie Amsterdam 2040* op blz. 20-21 en 110-111 wordt het symbool voor de tweede PTA verplaatst naar de Coenhaven naar een 'neutrale' plek tussen de Westhaven en de Usselincxhaven. De legenda's van deze kaarten staat consequent de volgende tekst bij de symbool: Mogelijke 2^e zeecruiseterminal Amsterdam: zoekgebied Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied

In de kaart *Watervisie Amsterdam 2040* op blz. 20-21 en 110-111 wordt de trans-Atlantische doorvaartroute voor de beroepsvaart over het Noordzeekanaal, IJ en Amsterdam-Rijnkanaal prominenter aangegeven met een pijl. Hiermee wordt deze internationale hoofdroute voor de beroepsvaart nadrukkelijk op de kaarten gezet.

In de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-111 wordt het symbool 'nieuwe locatie riviercruise' bij Kompaseiland verwijderd.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 (blz. 20-21 en 110-111) wordt een icoontje voor een 'potentiële kitesurflocatie' toegevoegd bij IJburg fase 2.

Themakaart Openbare ruimte en recreatie (blz. 28-29):

Op de themakaart Openbare ruimte en recreatie (blz. 28-29) wordt de volgende tekst in de legenda aangepast: 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

In de kaart *Openbare ruimte en recreatie* op blz. 28-29 wordt de rode waas die staat voor 'waterfront: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen' meer naar het oosten verschoven tot aan de Haparandadam (dus tot en met het nieuwbouwproject De Houthavens).

Themakaart Wonen en werken (blz. 34-35):

In de kaart Wonen en werken op blz. 34-35 wordt de volgende wijziging voorgesteld: groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torenluis en de Raadhuisstraat.

Themakaart Vaarnetwerk (blz. 40-41):

Geen wijzigingen.

Themakaart Pleziervaart en watersport (blz. 50-51):

Op de themakaart Pleziervaart en watersport (blz. 48-49) wordt een icoontje voor een 'potentiële kitesurflocatie' toegevoegd bij IJburg fase 2.

Themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart (blz. 56-57):

Ter verduidelijking wordt in de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz. 56-57 het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'.

Op de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz. 56-57 wordt het symbool 'nieuwe locatie passagiersvaart' bij de Weesperhaven vervangen door het symbool 'bestaande locatie passagiersvaart

Op de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz. 56-57 wordt het symbool voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' iets verplaatst naar de juiste locatie. Hij verschuift van de Omval naar de locatie van jachthaven 52 graden Noord bij het Amstelkwartier.

In de themakaart *Passagiersvaart en cruisevaart* op blz. 56-57 wordt het symbool voor de tweede PTA verplaatst naar de Coenhaven naar een 'neutrale' plek tussen de Westhaven en de Usselincxhaven. De legenda's van deze kaarten staat consequent de volgende tekst bij de symbool: Mogelijke 2^e zeecruiseterminal Amsterdam: zoekgebied Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied

In de kaart *Passagiersvaart en Cruisevaart* op blz 56-57 wordt het symbool 'nieuwe locatie riviercruise' bij het Kompaseiland verwijderd.

Themakaart Vervoer over water (blz. 62-63):

In de themakaart *Vervoer over water* op blz. 62-63 wordt de trans-Atlantische doorvaartroute voor de beroepsvaart over het Noordzeekanaal, IJ en Amsterdam-Rijnkanaal prominenter aangegeven met een pijl. Hiermee wordt deze internationale hoofdroute voor de beroepsvaart nadrukkelijk op de kaarten gezet.

Gebiedskaart Binnenstad (blz. 72-73):

In de gebiedskaart van de Binnenstad op blz 72-73 wordt de volgende wijziging voorgesteld: groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

Ter verduidelijking wordt op de gebiedskaart Binnenstad (blz. 72-73) het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'.

Op de gebiedskaart Binnenstad (blz. 72-73) wordt de volgende tekst in de legenda als volgt aangepast: 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

Gebiedskaart Stad rondom de Binnenstad (blz. 80-81):

Ter verduidelijking wordt op de gebiedskaart Stad rondom de Binnenstad (blz. 80-81) het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'.

Op de gebiedskaart Stad rondom de Binnenstad (blz. 80-81) wordt de volgende tekst in de legenda aangepast: 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

Gebiedskaart IJ en de haven (blz. 88-89):

Ter verduidelijking wordt op de Gebiedskaart IJ en de haven (blz. 88-89) het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'.

Op de gebiedskaart IJ en de haven (blz. 88-89) wordt de volgende tekst in de legenda aangepast :
'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

In de kaart *IJ en de haven* op blz. 88-89 wordt de trans-Atlantische doorvaartroute voor de beroepsvaart over het Noordzeekanaal, IJ en Amsterdam-Rijnkanaal prominenter aangegeven met een pijl. Hiermee wordt deze internationale hoofdroute voor de beroepsvaart nadrukkelijk op de kaarten gezet.

Op de gebiedskaart IJ en de haven (blz. 88-89) wordt het symbool voor de tweede PTA verplaatst naar de Coenhaven naar een 'neutrale' plek tussen de Westhaven en de Usselincxhaven. De legenda's van deze kaarten staat consequent de volgende tekst bij de symbool: Mogelijke 2^e zeecruiseterminal Amsterdam: zoekgebied Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied

Op of na blz. 83 voegen we een kaart toe met de verschillende beheergebieden in Amsterdam met het volgende bijschrift of legenda:

Nautische beheergebieden van het water in Amsterdam: het havenwater wordt beheerd door Rijkswaterstaat en het binnenwater wordt beheerd door Waternet.

Op de kaart IJ en de haven op blz. 88-89 wordt het symbool 'nieuwe riviercruise' geschrapt.

Gebiedskaart Stad grenzend aan het landschap (blz. 96-97):

Ter verduidelijking wordt op de gebiedskaart Stad grenzend aan het landschap (blz. 96-97) het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'.

Op de gebiedskaart Stad grenzend aan het landschap (blz. 96-97) wordt de volgende tekst in de legenda aangepast : 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

Op de gebiedskaart Stad grenzend aan het landschap (blz. 96-97) wordt een icoontje voor een 'potentiële kitesurflocatie' toegevoegd bij IJburg fase 2.

Wijzigingsvoorstellen kaartmateriaal ambtshalve:

Tevens kunnen ambtshalve nog enkele wijzigingen in het kaartmateriaal worden door gevoerd. Het betreft dan het corrigeren van kleine foutjes of aanvullingen, waaronder:

- In themakaart pleziervaart en watersport: icoontje 'nieuw stedelijk watersportcentrum' aan westzijde van Steigereiland moet 'bestaand stedelijk watersportcentrum zijn ; het is immers een bestaande zeilschool;
- In themakaart pleziervaart en watersport: zwart icoontje 'nieuw kanogebied' wordt verwijderd; dit is immers al kanogebied en het witte icoontje 'bestaand kanogebied' staat ernaast;
- In themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart: icoon 'nieuwe locatie passagiersvaart' staat verkeerd, dit dient aan de westzijde van Haveneiland nabij Blok 4 te zijn; daarnaast icoon 'nieuwe locatie passagiersvaart (chartervaart) toevoegen bij IJburg fase 2 (beide worden ook in kaart Watervisie aangepast);
- extra symbooltjes voor bestaand roeigebied bij Amstel in Ouderkerk aan de Amstel en de Vecht bij Weesp in de themakaart Pleziervaart en watersport en de gebiedskaart Stad grenzend aan het landschap;

Tenslotte wordt in hoofdstuk 3 Uitvoeringsagenda 2016 - 2018 of bij de Samenvatting een infographic of informatieve illustratie toegevoegd van de Watervisie Amsterdam 2040 met uitvoeringsagenda 2016-2018 (in lijn met de infographics van de andere gemeentelijke beleidsvisie's en -agenda's).

4 Beantwoording: status en scope Watervisie

In dit hoofdstuk worden de onderwerpen uit de zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op de planologisch-juridische status, het doel en de scope van de Watervisie Amsterdam 2040.

4.1 Juridische status Watervisie

Een formeel-juridische opmerking vooraf; in veel zienswijzen lijkt het idee te leven dat de Watervisie 2040 direct rechten en plichten voor de bewoners en bedrijven in Amsterdam oplevert. Dit is per se niet het geval; de Watervisie heeft alleen een zogenoemde zelfbindende werking voor de gemeente. Dat houdt in dat de gemeente bij vervolgbesluiten (in beginsel) zelf gebonden is aan uitgangspunten en uitspraken in de Watervisie. Hierbij moet vooral gedacht worden aan bestemmingsplannen, afwijkingsbesluiten en in de toekomst het omgevingsplan als bestuursrechtelijke instrumenten. Deze vervolgbesluiten en plannen leveren rechten en plichten voor bewoners en bedrijven, maar tegen deze besluiten staan dan eerst nog alle rechtsmiddelen (bezwaar, beroep en hoger beroep) open.

4.2 Scope Watervisie

In diverse zienswijzen komen ook reacties op de scope en doel van de Watervisie voor. Zo wordt aangegeven dat de ecologische of natuurcomponent ontbreekt in de Watervisie. Het college van B en W is van mening de Ecologische Visie Amsterdam, een andere Structuurvisie-uitwerking, deze ecologische component prima vertegenwoordigd en dat er in het voortraject géén grote conflictpunten tussen de ecologie en de verschillende gebruiksfuncties uit de Watervisie naar voren zijn gekomen. Daarnaast geven diverse reacties aan dat bepaalde belangen en/of groepen onvoldoende aandacht zouden krijgen of onvoldoende serieus genomen worden. Het college is van mening dat er met de Watervisie een evenwichtige visie op het gebruik van het water en oevers voor de hele stad ligt, waarbij goede balans is gezocht tussen de belangen van (woonboot)bewoners, ondernemers, het bedrijfsleven, havenbedrijven, de beroepsvaart, de cruisevaart, de pleziervaart, de passagiersvaart, de diverse watersporten, de recreant en de bezoekers van Amsterdam.

De stad groeit. Het aantal inwoners van de stad groeit momenteel met tienduizend per jaar en ook het aantal bezoekers (waaronder toeristen) blijft groeien. Dit betekent dat het drukker wordt en de druk op met name de binnenstad en het centrale deel van het IJ toeneemt. Het college zet daarom in op spreiding van de drukte door het ontwikkelen en verplaatsen van nieuwe kleine en grotere voorzieningen over de hele stad en regio. Alle delen van Amsterdam moeten een steentje bijdragen aan spreiden van de drukte, ook op en aan het water. Tegelijkertijd heeft het bewaken van de leefbaarheid en het woongenot van bewoners hoge prioriteit.

Het college koerst 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!*

4.2.1 Scope & relatie Amstelscheg, ecologie en groen

Reacties: i0488, i0505

Samenvatting van de opmerking(en)

Indiener, Werkgroep Waterkwaliteit VTP Amstelglorie, vraagt zich af of de Watervisie wel de uitwerking is van de structuurvisie uit 2011. De zienswijze concentreert zich op de 13 actiepunten van hoofdstuk 9 Groen en Water voor zover ze betrekking hebben op de Amstel. De indiener ziet in de Watervisie weinig terug van deze actiepunten. In het bijzonder vraagt de indiener zich af hoe het staat met het Masterplan Amstelscheg. De indiener heeft ook de indruk dat de uitvoeringsagenda niet voortkomt uit de structuurvisie maar vanuit een andere agenda. Per actiepunt beschrijft indiener kansen en aandachtspunten op de volgende acties, punten die betrekking hebben op de Watervisie zijn, namelijk:

Indiener is van mening dat de gemeente kansen laat liggen om het vaarwaterennetwerk in de Amstelscheg bij voorrang te bestemmen voor langzaam varende elektrische recreatievaartuigen en rondvaartboten. Dit is volgens indiener met een handhaving van de voorgeschreven maximumvaarsnelheid goed te combineren met de bestaande roeiactiviteiten op de Amstel.

Indiener geeft aan dat de aanleg van het 'Ecolint' begin 2000 de west- en de oostoever van de Amstel verbond en uitwisseling van flora en fauna mogelijk maakte. De werkgroep stelt dat tijdens de ingrijpende sanering van het Zuidergasfabriekterrein en omgeving veel natuurlijke oevers verloren zijn gegaan. De werkgroep vraagt zich af waarom het ecolint na de sanering niet geïntegreerd aangepakt is in de plannen voor de nieuwe stadswijk Amstelpark.

Indiener stelt dat nu dure omleidingen en geforceerde ecologische brughoofden moeten worden bedacht om de nieuwe stadswijk heen. Indiener vraagt of er nog gepionierd kan worden in de wijk en of nieuwe barrières kunnen worden opgeheven.

Indiener ziet kansen in de Amstelscheg als het gaat om rustige waterrecreatie in samenhang met bescherming van de huidige hoge natuurwaarden. Daar is een doorwrocht en samenhangend plan voor nodig. Ze vraagt zich tevens af waarom goede horecavoorzieningen in de Amstelscheg (Mirandapaviljoen) gefrustreerd en ontmoedigd worden door illegale zwemplekken te gedogen, nota bene vlak naast het De Mirandabad.

Indiener vraagt zich af wat de gemeente gaat doen om te bevorderen dat ook de minder draagkrachtige Amsterdammers hun vervuilende tweetakt buitenboordmotortjes en scooters gaan inwisselen voor elektrisch aangedreven vervoersmiddelen.

De werkgroep ziet in de Amstelscheg een uitstekende plek voor opgewekte zonne-energie via de daken van bootbewoners en roeiverenigingen, die zomers hun overschot kunnen leveren aan de recreanten op het water en langs de dijken.

Standpunt van het college van B en W

De Structuurvisie Amsterdam 2040 geeft op hoofdlijnen aan wat de uitgangspunten, mogelijkheden en wensen zijn ten aanzien van water en kondigt daarnaast op blz. 211 ook een Watervisie aan als één van de structuurvisie-uitwerkingen. Dit is deze concept-Watervisie Amsterdam 2040 geworden. Wat in de Watervisie zou moeten staan kunt u nalezen op blz. 133 van de Structuurvisie en is ook aangegeven in de nota van beantwoording van de structuurvisie op blz. 118. De uitwerking gaat over de volgende thema's: wonen op water, water als onderdeel van openbare ruimte, Amsterdams water als merk, vervoer over water, klimaatbestendigheid van de stad en recreatief gebruik van het water.

Klimaatbestendigheid van de stad is onderdeel van het programma Amsterdam Rainproof en het Deltaprogramma en is daarom buiten de scope van de Watervisie gelaten. De uitwerking van de Watervisie was niet bedoeld om de actie punten in hoofdstuk 9 Groen en Water verder uit te werken, maar om het gebruik van het Amsterdamse water verder in te vullen. Het college van B en W is van mening dat de Watervisie als uitwerking van de Structuurvisie hierin is geslaagd en voldoet.

De Structuurvisie stelt dat voor elke scheg samen met alle betrokken overheden een masterplan gemaakt wordt om gewenste ontwikkelingen te stimuleren en ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Hierbij is extra aandacht voor de stad/land overgangen. In samenwerking met betrokken overheden is binnen het bestuurlijk overleg Amstelscheg een Masterplan opgesteld. De partners hebben gewerkt aan een gebiedsperspectief en vijf beeldkwaliteitsplannen. Eén van de afspraken is om deze inzichten te verwerken bij de eerst volgende herziening van de bestemmingsplannen. Het gebiedsperspectief en beeldkwaliteitplan Amstelscheg zijn via onderstaande link te downloaden.

<http://www.metropoolregioamsterdam.nl/landschap/projecten/amstelscheg/>

De Watervisie is een uitwerking op het economisch perspectief van het gebruik van water en niet een uitwerking van de actiepunten zoals indiener verwacht. De uitvoeringsagenda is dan ook een uitwerking van de ambities van de Watervisie zelf.

Omdat de Watervisie geen uitwerking is van de actiepunten wordt er beperkt ingegaan op de inbreng van de indiener. De Watervisie is een visie op het gebruik van water. Er zijn raakvlakken met Ecologie en Groen, maar deze zijn bewust buiten de visie gelaten. Voor de ambities op het onderwerp ecologie of groen verwijzen wij naar de Ecologische Visie Amsterdam (2012), inclusief de Amsterdamse Ecologische hoofdstructuur en 180 aan te pakken knelpunten, en de Agenda Groen 2015-2018.

Hoe wij met het vaarnetwerk willen omgaan is uitgewerkt onder het thema vaarnetwerk.

De Amstel wordt ook gebruikt door beroepsvaart; het bij voorrang bestemmen voor elektrische plezier- en rondvaart is daarom niet mogelijk en onwenselijk.

Het college hecht belang aan de ecologie langs de oevers. In de ontwikkeling van het nieuwe stadspark park Somerlust is integraal gekeken naar de ontwikkeling van de wijk en het Ecolint. Wij zijn van mening dat na afronding van de woonwijk Amstelkwartier het Ecolint goed kan functioneren.

Het college deelt de mening dat er kansen liggen aan de Amstel voor meer waterrecreatie. De inpassing dient in samenhang en in de context (locatie, cultuurhistorie en ecologie) van de plek te worden uitgewerkt.

Met het vaststellen van de Nota Varen in 2013 is besloten tweetakt motoren vanaf 2017 in de stad te verbieden. Dit past binnen de duurzaamheidsambities van de gemeente, waarbij ook de pleziervaart zich ontwikkelt richting emissievrij varen. Aan dit verbod dient iedereen zich te houden.

Het college neemt kennis van het idee om in de Amstelscheg zonne-energie op te wekken en het overschot te leveren aan de recreanten op het water; het idee wordt onder de aandacht van het Team Duurzaamheid van de RvE Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente gebracht.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5 Beantwoording: Visiedeel Watervisie

In dit hoofdstuk worden de onderwerpen uit de zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op het visiedeel van de Watervisie beantwoord. De onderwerpen van de zienswijzen zijn analoog aan de indeling van het visiedeel van de Watervisie (zie H2 concept-Watervisie) ingedeeld in:

- de koers (5.1);
- de zes thema's -openbare ruimte en recreatie, wonen en werken, vaarnetwerk, pleziervaart en watersport, passagiers- en cruisevaart, Vervoer over water- (5.2);
- de vier gebieden -de binnenstad, de stad rondom de binnenstad, het IJ en de haven, de stad grenzend aan het landschap- (5.3).

5.1 De koers

De zienswijzen leiden volgens het college van B en W niet tot een wijziging van de centrale ambitie en de koers van de watervisie Amsterdam 2040.

De centrale ambitie van de Watervisie 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 koers van de Watervisie kent de volgende hoofdrichtingen:

- *Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren*
- *Groei door spreiden van recreatie en toerisme*
- *Meer dynamiek in het gebruik van het water*
- *Toepassen van economische principes*

Het college van B en W is tevens van mening dat in de concept-Watervisie een goede balans is gezocht tussen de belangen van bewoners, ondernemers, het bedrijfsleven, de beroepsvaart, de cruisevaart, de pleziervaart, de passagiersvaart, de diverse watersporten, de recreant en de bezoekers van Amsterdam.

5.2 De zes thema's

In de Watervisie onderscheiden we een aantal belangrijke thema's voor het gebruik van water. De zienswijzen die voornamelijk betrekken hebben op deze thema's uit de Watervisie en de beantwoording hiervan zijn geordend naar deze thema's. Het gaat om de volgende thema's voor het gebruik van water:

- openbare ruimte en recreatie (5.2.1);
- wonen en werken (5.2.2);
- vaarnetwerk (5.2.3);
- pleziervaart en watersport (5.2.4);
- passagiersvaart en cruisevaart (5.2.5);
- vervoer over water (5.2.6);

5.2.1 Openbare ruimte en recreatie

5.2.1.1 Waterkwaliteit en zwemlocaties

Reactie: i0373

Samenvatting van de opmerking(en)

Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) benadrukt het belang van een goede waterkwaliteit als belangrijke randvoorwaarde voor een plezierig gebruik van het oppervlaktewater voor varen en recreatie. Het hoogheemraadschap AGV geeft aan dat een goede samenwerking met de gemeente cruciaal is om de waterkwaliteit nog meer te verbeteren. Bij agendapunt 2 'Impuls Sloterplas' wordt het hoogheemraadschap AGV niet genoemd, hetgeen geen recht doet aan de lange samenwerking op het waterkwaliteitsdossier van de Sloterplas. Tevens onderschrijft het hoogheemraadschap de behoefte aan meer zwemplekken en de ambitie uit de concept-Watervisie om meer zwemplekken in Amsterdam te realiseren. Tegelijkertijd is er een ontwikkeling dat er op steeds meer plaatsen wordt gezwommen, hetgeen risico's met zich meebrengt. AGV vindt gedoogde zwemlocaties ongewenst. Samen met de gemeente en de provincie wil het hoogheemraadschap werken aan meer gereguleerde of officiële zwemplekken. Ook brengt het hoogheemraadschap onder de aandacht dat steigers en activiteiten aan de oevers Keurplichtig zijn.

Standpunt van het college van B en W

Het college van B en W wil graag met het hoogheemraadschap AGV samen verder werken aan de verbetering van de waterkwaliteit in het algemeen, de aanpak van de blauwalg in de recreatieplassen van de stad in het bijzonder en de ontwikkeling van meer officiële / gereguleerde zwemplekken. Er wordt een extra agendapunt aan de uitvoeringsagenda 2016-2018 toegevoegd, namelijk het samen met het hoogheemraadschap AGV en de provincie doen van een verkenning naar de mogelijkheden van de uitbreiding officiële zwemplekken in Amsterdam, liefst ook binnen de Ring waar nu geen officiële zwemplek in natuurwater is.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de tekst:

Op blz 102 wordt in de tabel bij agendapunt 2. *Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterplas* en op blz. 104 bij agendapunt 2. *Impuls metropolitaan stadsmeer Sloterplas* AGV als belangrijke partner toegevoegd bij 'Samen met:'.

In hoofdstuk 3 Uitvoeringsagenda 2018 wordt een extra agendapunt toegevoegd, te weten:

- Verkenning nieuwe officiële zwemplekken in Amsterdam (blz 99)

Op blz. 104-105 leidt dit tot de volgende nieuwe tekst:

- **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 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: Portefeuilles Water en Recreatie

Samen met: Provincie Noord-Holland en Waterschappen

Dit extra agendapunt wordt ook in de tabel op blz. 102-104 opgenomen.

5.2.2 Wonen en werken

5.2.2.1 Woonboten algemeen

Reacties: i0003, i0012, i0013, i0015, i0018, i0020, i0026, i0060, i0071, i0089, i0105, i0192, i0204, i0206, i0213, i0231, i0236, i0240, i0246, i0294, i0312, i0314, i0336, i0344, i0345, i350, i368, i0420, i0469, i0471, i0477, i0485, i0508

Samenvatting van de opmerking(en)

Diverse indieners, veelal woonbootbewoners, hebben een zienswijze ingediend over het onderwerp woonboten. De indieners maken zich zorgen over de waarde van de woonboten als er gesproken wordt over verplaatsing van woonboten van de Amsteloevers en enkele grachten in de binnenstad naar andere locaties. Er wordt gevraagd om in ieder geval expliciet aan te geven dat het gaat om vrijwillige verplaatsing van woonboten, opdat de gemeente recht doet aan eerder afgegeven vergunningen. Er wordt gewezen op de economische waarde van woonboten en de risico's voor de waardevastheid en waardeontwikkeling van de woonboot als er door de gemeente zones worden aangewezen waar verplaatsing van woonboten gewenst is. Zij wijzen op mogelijke planschade.

De meeste indieners voelen zich overvallen door de plannen van de Watervisie en zouden graag beter betrokken en geïnformeerd worden. Men vindt de belangen van de woonbootbewoners onvoldoende behartigd door de Watervisie. Ze geven ook aan dat stadsdeel Oost met eerdere plannen veel onrust heeft gezaaid en uiteindelijk geen budget had. Ze zijn bang voor herhaling.

Meerdere indieners maken ook bezwaar tegen nieuwe op- en afstapplaatsen voor de passagiersvaart in de buurt van hun woonboot. Woonbootbewoners geven aan overlast te verwachten en een vermindering van hun woongenot. Zij zien graag in de Watervisie opgenomen dat eerst met omwonenden en belanghebbenden wordt gepraat.

Meerdere indieners waarschuwen voor de toenemende drukte in het algemeen, waar met name woonbootbewoners last van hebben. Men veest dat door spreiding van de drukte de overlast op meerdere plaatsen toeneemt.

Standpunt van het college van B en W

Ambitie verplaatsing woonboten Amsteloevers en Brouwersgracht en omgeving

In het bestemmingsplan Water Amsterdam-centrum zijn de Brouwergracht en enkele aanliggende rakken van de Lijnbaansgracht, Prinsen-, Heren- en Keizersgracht aangewezen als locaties waar verdunning van het aantal woonschepen wordt nagestreefd. De verplaatsing van woonschepen op deze locaties in het centrum dient op vrijwillige basis plaats te vinden. Om dat mogelijk te maken zijn elders in de binnenstad locaties aangewezen om woonboten naar toe te kunnen verplaatsen.

Het college meent tevens dat de dichtheid van woonschepen en -arken aan de Amstel de afgelopen decennia zo hoog is geworden, dat de rivier over grote delen tussen de bruggen nog maar nauwelijks te ervaren is. In de Watervisie wordt daarom de ambitie uitgesproken om ook voor de Amsteloevers in te zetten op een 'verdunning' van het aantal woonboten om het zicht op en contact met het water vanaf de kade te verbeteren. Het betreft primair de Amsteloevers tussen de Torontobrug (binnenstadsring) en de Rozenoordbrug (A10-Zuid): de Weesperzijde, Amsteldijk, Omval, Korte Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel. Voor de Amsteloevers is dit een ambitie die de komende jaren nog verder uitgewerkt dient te worden. Dit college wil dat het verplaatsen van woonboten (schepen, arken en 'scharken') aan de Amsteloevers op vrijwillige basis plaatsvindt, maar sluit de actieve aankoop van een aantal woonboten door de gemeente in de toekomst ook niet uit. De ambitie is om zowel aan de Weesperzijdekant als de Amsteldijkzijde een aantal nieuwe open (zit)plekken aan de Amsteloever te

realiseren en daarnaast meer ruimte voor de voetganger en fietser te creëren. Dit gaat in overleg met de woonboot- en walbewoners aan de Amstel.

Het gaat nadrukkelijk niet om de verplaatsing van alle of een groot deel van de woonboten, maar om een beperkt aantal woonboten. Exacte aantallen en locaties zijn nog niet bepaald. Die volgen onder andere uit het gesprek met de (woonboot)bewoners en het vervolgproces: agendapunt 4 *Verkenning verbetering Amsteloevers* uit de uitvoeringsagenda van de Watervisie. Feitelijke aantallen en locaties dienen in het vervolgproces eerst ook nog met een bestemmingsplanwijziging worden vastgelegd. Een bestemmingsplanprocedure voorziet ook weer in inspraak en er staat na vaststelling beroep tegen open.

De ervaring in het centrum is dat in de afgelopen 20 jaar dertien woonboten in overleg en op vrijwillige basis zijn verplaatst. Aan een dergelijk aantal woonboten en een dergelijke termijn kan ook gedacht worden voor de Amstel voor de periode tot 2040, maar dat is nog niet zeker. De uitwerking van deze ambitie en het vervolgtraject moet hier de komende jaren meer duidelijkheid over verschaffen. Het college wil hier in het vervolg op de Watervisie een zorgvuldig proces voor organiseren.

Geen waardevermindering woonboten of planschade

Het college gaat ervanuit dat bij de vrijwillige verplaatsing van woonboten van de Amstel of Brouwersgracht en omgeving naar elders er een overeenkomst is tussen de gemeente en woonbootbewoner die naar ieders tevredenheid is. Zo'n overeenkomst moet recht doen aan de economische waarde en gevolgen van de verplaatsing. Bij de geambieerde verplaatsing van woonboten en het herbestemmen van een leeggemaakte locatie worden uiteraard de reguliere planologische-juridische en vergunningsprocedures gevolgd. Direct betrokkenen worden tijdig geïnformeerd. Overigens wordt een planschadeverzoek pas op opportuun na vaststelling van het betreffende bestemmingsplan.

Waarde woonboten en belangen woonbotenbewoners worden zeker onderkend

In de Watervisie wordt vol trots beschreven dat Amsterdam ook dé woonbotenhoofdstad van Nederland en waarschijnlijk ook van Europa is. De woonschepen, -arken en drijvende woningen dragen bij aan de charme van Amsterdam. Er wordt ruimte gegeven voor nieuwe woonbotenbuurten en buurten met drijvende woningen aan de IJ-oeveren en bij IJburg, als integraal onderdeel van de stadsontwikkeling aldaar. Ook de waarde van het maritiem erfgoed (zowel woonboten als passagiersvaart) wordt erkend.

Nieuwe op- en afstapplaatsen passagiersvaart.

Het college werkt aan een uitbreiding en spreiding van de passagiersvaart in al haar facetten. Deze ambitie is uitgewerkt in het Programma Varen – Passagiersvaart. Eén van de onderdelen van het programmaplan is de uitbreiding van op- en afstapplaatsen buiten het centrum. De beoogde locaties buiten het centrum zijn primair bedoeld voor de kleinere passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter) en zullen naar verwachting niet intensief gebruikt worden door de klassieke rondvaartboten (van 20 meter lang).

Het gaat dus zeker niet om transferplaatsen touringcars-rondvaart. De uitwerking van nieuwe op- en afstapplaatsen zal altijd zorgvuldig, en na overleg met gebiedsmanagers, omwonenden en belanghebbenden worden bepaald, alvorens een dergelijke op- en afstapplaats daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Term woonboten

De term woonboten is in de concept-Watervisie meestal gebruikt als verzamelterm voor woonschepen, woonarken, 'scharken' (een mixvorm van boot en ark) en andere vormen van drijvend wonen. Kortom, op de meeste plaatsen waar 'woonboten' staat kunt u ook woonarken, scharken of woonschepen lezen. In sommige passages wordt juist wel voor een specifieke term gekozen: zo komen in de Houthavens alleen woonschepen en in het Johan van Hasseltkanaal-West en in de waterbuurt Steigereiland juist alleen drijvende woningen. Dit is dan ook expliciet gemaakt in de concept-Watervisie.

Proces Watervisie

De Watervisie gaat over de toekomst van het gebruik van water en oevers in Amsterdam en gaat daarmee over diverse thema's en raakt in feite alle buurten in de stad. Met het Stadsgesprek Watervisie Amsterdam (twee verdiepingssessies en een openbare debatavond) in mei-juni 2015 en de formele tervisielegging van 7 januari t/m 17 februari 2016 (inclusief de publieke informatieavond op 25 januari 2016) is geprobeerd een zo breed mogelijk aantal bewoners, ondernemers en belangenorganisaties te betrekken bij de ontwikkeling van de concept-Watervisie. Dit is een gebruikelijke aanpak bij de stedelijke beleidsvisie / -agenda. Er zijn geen specifieke buurtverenigingen / -organisaties uitgenodigd. Dit laatste gebeurt wel bij de diverse uitwerkingen en agendapunten uit de uitvoeringsagenda van de Watervisie. Onder andere de Weesperzijdebuurt en Pijpbelangen zullen betrokken bij agendapunt 4 uit de uitvoeringsagenda: 'Verkenning verbeteren Amsteloevers'. Bij het nog nader te ontwerpen proces en aanpak van dit agendapunt 4 wordt lering getrokken uit het participatietraject 'Zicht op de Amstel', de uitkomsten ervan en de onrust die dit bij bewoners de afgelopen jaren heeft veroorzaakt.

Drukke en overlast

Het college onderkent de toenemende drukke en overlast op en aan het water en tevens dat juist woonbootbewoners hier met name in de zomerperiode last van hebben. Daarom wordt het instrumentarium voor handhaving op overlast op het water de komende jaren aangescherpt. Dit is agendapunt 1 in de uitvoeringsagenda van de concept-Watervisie. Het college legt daarbij de prioriteit bij toezicht en handhaving op het water op bestrijding overlast (geluid en snelheid). Tevens verkennen we in het traject van de Grachtenmonitor en Stad in Balans of we nog andere aanvullende maatregelen kunnen nemen om de overlast in te dammen.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz. 31 in de eerste paragraaf *Amsterdam woonbotenstad*:

Woonboten en woningen op het water horen bij de identiteit, de geschiedenis en de charme van Amsterdam en dragen bij aan de differentiatie van het woningaanbod, en 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).

Op blz. 77 in de paragraaf *Impuls Amstelboulevard*:

We gaan in gesprek met woonbootbewoners, 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 op de vrijkomende plekken aan de Amstel.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen op het kaartmateriaal:

Ter verduidelijking wordt op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen, grotendeels voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, grote (ca 20 meter lange), rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'

Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz.56-57 en alle vier de kaarten van de deelgebieden op blz. 72-73, 80-81, 88-89 en 96-97.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 vervalt de nieuwe locatie passagiersvaart in de Weesperhaven.

Op de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz.56-57 wordt het symbool 'nieuwe locatie passagiersvaart' vervangen door het symbool 'bestaande locatie passagiersvaart'

5.2.2.2 Woonboten en bediening Nieuwe Meersluis op afstand

Reacties: i0472

Samenvatting van de opmerking(en)

De Vereniging Woonschepen Zuid uit haar zorgen over het voorgenomen besluit om de sluis bij de Nieuwe Meer uitsluitend op afstand te bedienen. De vereniging pleit ervoor om op drukke dagen de sluis vanaf de locatie IJsbaanpad te blijven bedienen.

Standpunt van het college van B en W

Bij het voorgenomen besluit om de sluis op afstand bedienbaar maken wordt zorgvuldig gekeken naar de manier waarop en wanneer. Bediening op locatie blijft mogelijk bij grote drukte of bijzondere situaties.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.2.3 Watergebonden bedrijvigheid aan Nieuwevaart

Reacties: i0255, i0355

Samenvatting van de opmerking(en)

Indieners onderschrijven de ambitie uit de Watervisie dat rond Cruquius en het Zeeburgerpad ruimte wordt geboden aan watergeboden bedrijvigheid. Beiden indieners vertegenwoordigen watergeboden bedrijven die al gevestigd zijn in het betreffende gebied. De betreffende bedrijven richten zich op reguliere onderhoudswerkzaamheden maar richten zich ook op montage van elektromotoren. Ondersteuning voor faciliteiten voor elektrisch varen is een ambitie uit de Watervisie.

Voor de verdere uitbreiding van de watergebonden activiteiten wordt gevraagd:

- het water grenzend aan de bedrijven voor een breedte van 6 meter te bestemmen om kleine en grotere schepen te verbouwen.
- de insteekhaven aan de Nieuwe Vaart bij Cruquius te reserveren voor het tijdelijk afmeren van vaartuigen die bij de betreffende bedrijven onderhouden/verbouwd worden.

Standpunt van het college van B en W

De wateren rond het Zeeburgerpad (Lozingskanaal en Nieuwe Vaart) maken onderdeel uit van een hoogwaterbemaalingsgebied. De genoemde wateren hebben een zeer belangrijke afvoerfunctie in tijden van veel waterbezwaar (hevige en/of langdurige neerslag). Op dat moment moet er via Amsterdam en gemaal Zeeburg zoveel mogelijk water in zo kort mogelijke tijd uit de achterliggende Amstelland-boezem richting het IJmeer kunnen worden weggemalen. De ligging van de wateren is aangegeven op de Keurkaart.

In de Keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht is bepaald dat nieuwe ontwikkelingen in het hoogwaterbemaalingsgebied geen negatief effect mogen hebben op de doorstroming richting gemaal Zeeburg. Met uitzondering van pleziervaartuigen kleiner dan 6 meter kan geen ruimte worden geboden aan het gebruik van een strook water voor werkzaamheden aan vaartuigen.

Het insteekhaventje aan de Nieuwe Vaart bij het Cruquiusterrein biedt kansen voor diverse ambities uit de Watervisie; mogelijke is dit, zoals de indieners aangeven, inderdaad beter te gebruiken voor watergebonden bedrijvigheid en overslag en/of ligplaatsen. Deze mogelijkheid zal samen met het waterschap en de andere partijen in het Cruquiusterrein en als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Cruquiusterrein verder worden verkend en uitgewerkt.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.3 Vaarnetwerk

5.2.3.1 Vaarnetwerk en de recreatievaart

Reacties: i0221, i0273, i0385

Samenvatting van de opmerking(en)

Meerdere indieners hebben een zienswijze ingediend betreffende de recreatievaart. Dit zijn de stichting Waterrecreatie Nederland, het Watersportverbond en het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM), die ook namens de zusterorganisatie de Koninklijke Nederlandsche Motorbootclub (KNMC)Recreatie een zienswijze heeft in gediend. Indieners refereren aan de Watervisie als een gedegen stuk en vragen aandacht voor de volgende punten:

Vaarnetwerk

VNM geeft aan dat in hoofdstuk 2.2.3. 'Vaarnetwerk' minstens moeten worden vastgelegd, dat het huidige hoofdvaarwegennet, zoals weergegeven op de Vaarnetwerkkaart (pagina's 40 en 41) gedurende de planperiode niet zal worden aangepast en ongewijzigd ter beschikking blijft van de recreatievaart. In dat verband wordt speciale aandacht gevraagd voor het beleid ten aanzien van bedieningstijden van bruggen en sluizen en de inspraak van de Amsterdamse watersportverenigingen bij het vaststellen daarvan.

Waterrecreatie Nederland ziet graag een koppeling met het basisrecreatietoervaartnet (BRTN). Een landelijke routenetwerk met de belangrijkste verbindings- en ontsluitingswateren van Nederland op basis van een aantal classificaties. Er lopen diverse recreatieve vaarroutes van lokaal, regionaal en nationaal belang door Amsterdam waarvan de Staande Mastroute de bekendste is.

Het Watersportverbond vindt het essentieel dat het Amsterdamse deel van de Staande Mast Route, de slagader van het vaarroutenetwerk van geheel Nederland, als zodanig beschreven wordt in het concept Watervisie Amsterdam 2040 en daardoor een wezenlijk onderdeel is en blijft van deze Watervisie. Dit Amsterdamse deel van de Staande Mast Route bestaat uit De Nieuwe Meer, de Kostverlorenvaart en het IJ. Daarmee blijft in onze ogen het door het gemeentebestuur van Amsterdam onderschreven en getekende convenant gewaarborgd.

Zowel ten noorden als ten zuiden van Amsterdam zijn er voor verschillende vormen van de recreatievaart meerdere recreatieve pleziervaartmogelijkheden in ontwikkeling. De stad Amsterdam beoogt via haar beleid toerisme en recreatie zoveel mogelijk te spreiden, ook buiten haar stadsgrenzen. Het Watersportverbond zien dat de plannen van de provincie Noord-Holland (verwoord in haar Waterrecreatie Visie Noord-Holland) ook daarop inspelen. Het Watersportverbond acht het noodzakelijk dat er veilige en ook nieuwe vaarroute verbindingen in dat kader noodzakelijk zijn. Dit zien wij echter niet terug in de concept Watervisie Amsterdam.

Het Watersportverbond is van mening dat de Watervisie Amsterdam 2040 zowel qua tekst als in beeld (kaarten) moet aansluiten op de in ontwikkeling zijnde Visie waterrecreatie Noord-Holland 2030 (Provincie Noord-Holland). Beide visies moeten zowel in tekst als in beeld op het terrein van behoud en/of ontwikkeling van een veilige en gegarandeerde recreatievaart zowel voor de oost-west route v.v. als voor de noord-zuid route v.v. in hun ogen volledig zwaluwstaarten.

Verenigingshavens

VNM protesteert met klem tegen het negatieve beeld, dat van verenigingshavens wordt geschetst. Die worden neergezet als 'afgeschermd parkerhavens, die slechts toegankelijk zijn voor een zeer selecte groep'. In Nederland zijn ongeveer 500 watersportverenigingen met een bloeiend verenigingsleven en

duizenden hardwerkende vrijwilligers. Dat het lidmaatschap zou zijn voorbehouden aan 'een zeer selecte groep' is dan ook een grote misvatting.

Vooral in het belang van de Amsterdamse watersportverenigingen vragen zij om dit standpunt te herzien.

Veiligheid

In hoofdstuk 2.2.4. wordt het aandachtspunt 'veiligheid' in het geheel niet aan de orde gesteld.

In dat verband wijzen zij op het landelijke project 'Varen doe je samen' van de Stichting Waterrecreatie Nederland (SWN), die gevestigd is in Amsterdam. Indiener vindt dat de gemeente Amsterdam de voorlichting over de vaarregels moet bevorderen en dus ook de handhaving daarvan.

Waterrecreatie Nederland geeft aan dat haar project 'Varen doe je Samen' in de Watervisie genoemd wordt in het kader van de nautische veiligheid op het IJ. Indiener geeft aan dat er meer plekken te benoemen zijn binnen de gemeente waar de veiligheid tussen de beroepsvaart en de recreatievaart de aandacht verdient, onder andere locaties langs het Amsterdam Rijnkanaal en de Kostverlorenvaart. Ook op de Amsterdamse grachten vraagt de veiligheid tussen recreatievaart en beroepsvaart (in dit geval rondvaartboten) aandacht.

Daarnaast richt Varen Doe je Samen zich ook op het vergroten van de veiligheid daar waar verschillende vormen van recreatievaart en watersport gebruik maken van hetzelfde water. Bovenstaande onderwerp wordt wel behandeld in de Watervisie, maar is niet gekoppeld aan het project 'Varen doe je Samen!' Voor het Noordzeekanaal en het IJ achten wij het noodzakelijk dat er op meerdere locaties veilige oversteekplaatsen komen (zogenaamde zebra-paden) die leiden naar bestaande en/of nieuw te realiseren verbindingen. Als voorbeeld noemt de indiener in dit kader noemen verbindingen van en naar het Gooi en Waterland (oostzijde van de stad) maar ook van en naar de Haarlemmermeer en de Zaanstreek (westzijde van de stad).

Vaste oeververbindingen

Waterrecreatie Nederland attendeert de gemeente op het feit dat in het kader van de vaste oeververbindingen over het IJ niet alleen rekening gehouden moet worden met de doorvaartmogelijkheden van de zeecruiseschepen van en naar de PTA, maar ook met het feit dat de oeververbindingen de Staande Mast Route doorkruisen. Het IJ is een AZM-route waarbij o.a. een doorvaarthoogte geldt van 30 meter. Indiener geeft aan dat het voor de recreatievaart van essentieel belang is dat er een veilige en probleemloze oost-west vaarroute blijft bestaan over het Noordzeekanaal en het IJ. Ongeacht de mogelijke toekomstige plannen over nieuw te ontwikkelen oeververbindingen.

Standpunt van het college van B en W

Het college is content met de constatering dat de Watervisie een gedegen stuk is. In de Watervisie wordt de pleziervaart gelijk gesteld aan de recreatievaart, kortom pleziervaart is recreatievaart. Het college is zich bewust van de belangrijke rol die het Amsterdamse vaarnetwerk speelt voor de recreatievaart, voor zowel de regio als de rest van Nederland. Het college zal deze rol nog explicieter naar voren brengen de Watervisie. U mag er van uitgaan dat het Amsterdamse vaarnetwerk beschikbaar blijft voor de recreatievaart. Het college acht het niet nodig dit expliciet te vermelden. Het college werkt nauw samen met de Provincie Noord-Holland bij de ontwikkeling van de Visie waterrecreatie Noord-Holland. Dat er verbindingen binnen de gemeentegrenzen gewenst zijn bovenop die nu in de concept-Watervisie Amsterdam 2040 staan vermeld is bekend, maar er de belangrijkste nieuwe gewenste verbindingen zijn opgenomen in de concept-Watervisie. Het college zal dan ook geen aanvullende verbindingen opnemen in de Watervisie. De diverse ambities voor wat betreft het verbeteren van de vaarverbindingen in de stad en de regio zoals aangegeven op blz. 30 kregen in het voortraject van de Watervisie veel steun van de verschillende watersport-/recreatievaartpartijen.

Het college heeft in de Watervisie gerefereerd aan de fysieke openbaarheid van jachthavens in het algemeen. Het college heeft geen enkele intentie de verenigingen met vrijwilligers negatief neer te zetten. Het college streeft ernaar deze bijzondere plekken in de stad door een groter publiek te laten gebruiken.

Het college benadrukt het belang van veiligheid op het water en dat dit voor alle wateren geldt in Amsterdam. Wij gaan het project 'Varen doe je samen', een initiatief en project van Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Waterrecreatie Nederland, Watersportverbond, de KNRM, en vele andere partners, ter bevordering een veilige vaartocht. Wij zullen 'Varen doe je samen' explicieter opnemen in de Watervisie en hier naar verwijzen, niet alleen met betrekking tot het IJ.

Het college is van mening dat er voldoende oversteken zijn voor de recreatievaart en dat het IJ veilig over te steken is, mits men voorbereid gaat varen en zich houdt aan de richtlijnen, zoals aangegeven bij 'Varen doe je samen'.

Het belang van de Staande Mastenroute en de eisen voor recreatievaart in relatie tot de nieuwe vaste oeververbindingen zijn bekend bij het college. Het college heeft in het kader van het project Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, 'Sprong over het IJ', een principe-besluit genomen voor de aanleg van twee nieuwe (langzaamverkeer)bruggen over het IJ op de middellange termijn. De belangen voor de recreatievaart en het behoud van de Staande Mastenroute over het IJ worden meegenomen in het vervolgtraject van 'Sprong over het IJ'.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijze leidt tot twee aanvullingen in de tekst op blz 37 bij 2.2.3 Vaarnetwerk:

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.

5.2.3.2 Kanoverbinding tussen IJ en Amsterdam-Noord

Reacties: i0205

Samenvatting van de opmerking(en)

Indiener geeft aan dat er te weinig ambitie is in het oostelijk deel van Amsterdam Noord voor wat betreft het vaarnetwerk voor kano en fluisterboten. Indiener doet een suggestie om een verbinding te maken tussen een aantal waterlopen zodat er een verbinding ontstaat tussen het IJ en Waterland (Ransdorp).

Standpunt van het college van B en W

Het college heeft tijdens het opstellen van de Watervisie de genoemde verbinding onderzocht. Omdat het IJ voor kano's verboden is en wij dit ongeoorloofde gebruik niet willen stimuleren is er voor gekozen deze oostelijke route door Noord niet op te nemen.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.4 Pleziervaart en watersport

5.2.4.1 Pleziervaart: verbod 2takt motoren

Reactie: i0468

Samenvatting van opmerking(en)

De indiener vindt een lange termijn visie op water een goed idee, maar verbaast zich over agendapunt 18 op bladzijde 107 . Per 1 januari 2017 mogen er geen boten met tweetakt motoren meer in Amsterdam varen. Dat lijkt de indiener onmogelijk om te handhaven en een veel te korte termijn om dat voor elkaar te krijgen.

Standpunt van college van B en W

Met het vaststellen van de Nota Varen in 2013 is reeds door de gemeenteraad besloten tweetakt motoren van pleziervaartuigen vanaf 2017 op de grachten te verbieden. Dit past binnen de duurzaamheidsambities van de gemeente, waarbij ook de pleziervaart zich ontwikkelt richting emissievrij varen. Dit besluit is dus reeds jaren geleden genomen en zal per 1 januari 2017 worden doorgevoerd en hier zal op worden gehandhaafd.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.4.2 Roeien

Reacties: i0181, i0463, i0475, i0478

Samenvatting van de opmerking(en)

De volgende roeiverenigingen hebben een zienswijze ingediend op de Watervisie. Dit zijn de roei en zeilvereniging De Amstel, Skøll, De Hoop en Nereus. Indieners complimenteren het college met de inzet van Watervisie. Indieners zijn wel van mening dat de belangen van roeiers en roeiverenigingen onvoldoende zijn meegewogen. Indieners zien zich als belanghebbende en willen graag betrokken worden in het vervolgproces en de uitvoering van de agenda.

Indieners benadrukken het belang van de Amstel voor de roeisport in Nederland en daarbuiten. De Amstel wordt door de roeiverenigingen niet alleen gebruikt voor trainingen en het bijbrengen van de beginselen van het roeien, maar is ook het decor van aansprekende roeiwedstrijden.

Indieners geven aan dat de huidige drukte op de Amstel al problematisch is bij de huidige benutting van de roeiverenigingen en dat uitbreiding van activiteiten en spreiding vanuit de binnenstad ongewenst is. Met name uitbreiding van de rondvaart naar de Amstel wordt als bedreigend ervaren. Zij achten het manoeuvreren van de rondvaart boten onverenigbaar met het veilig roeien op de Amstel. De Hoop en Nereus zien zich bedreigt in hun continuïteit met de huidige Watervisie.

Indieners maken zich ook zorgen om de bereikbaarheid van hun verenigingsgebouwen en de noodzakelijke parkeergelegenheid. Het vervoeren van boten stelt eisen aan de inrichting van de omgeving.

Vereniging de Hoop en Nereus geven aan zorgvuldig om te gaan met hun horecaverunningen. Ze geven aan dat meer of nieuwe horeca een kwetsbaar evenwicht tussen bewoners en roeiactiviteiten zal verstoren. Ze geven aan dat er voor uitbreiding geen plaats is.

Indieners vragen ook aandacht voor veiligheid, zowel in combinatie met recreatie- en zwemplekken, bijvoorbeeld park Somerlust, als met het toenemend aantal varende mensen op het water met een minimale nautische kennis en ervaring.

De Hoop en Nereus geven aan dat zij geen mogelijkheden zien als bestaande roeivereniging om een dependance in Noord te beginnen. Zij zien wel mogelijkheden voor nieuwe verenigingen om de wateren in noord te gebruiken voor het roeien.

Verder vragen indieners aandacht voor de volgende punten

- Aanpak kanoknelpunten met overdraagmogelijkheden is eveneens een goede ontwikkeling, maar te éénzijdig gericht. Zij pleiter ervoor om voor roeiers te zorgen voor:
 - Doorvaart door schutten of, bij voorkeur een vrije doorvaart (Ringvaart Watergraafsmeer, Haarlemmervaart, westelijke tuinsteden)
 - goed door de stad verspreide lage vloten waar roeiers makkelijk in en uit kunnen stappen. Op dit moment is er behalve bij de roeiverenigingen zelf, in de hele stad vrijwel niet zo'n vlot aanwezig. Gedacht kan worden aan medegebruik van zwemmers en kanovaarders
 - om de optie "brug Noorder Amstelkanaal/Amstelveense weg" t.b.v. rondje Amstelkanalen te laten vervallen.
- In de visie wordt gesproken van éénrichtingsverkeer op een aantal grachten. Deze wens is begrijpelijk gezien de drukte in de grachten. Echter, voor roeiers kan éénrichtingsverkeer zeer beperkend zijn, het betekent namelijk vaak ver omvaren. Als de regeling nodig blijkt, dan vraagt met het college om de regeling te nuanceren naar type gebruiker of om een ontheffingsoptie aan te bieden aan roeiers, net als gedaan wordt met het langzaam verkeer op straat. Daarbij mag worden meegewogen dat bijna alle recreatie roeiboten kunnen "slippen", d.w.z. hun vaarbreedte van ruim 6 meter roeiend tijdelijk te versmallen tot minder dan 2 meter. Daardoor kunnen inhalers en tegenliggers ongehinderd passeren.
- Het roeien over het IJ en Noordzeekanaal is verboden voor alle niet-motor vaartuigen. Echter, hier past een aanvulling: Het oversteken vanuit het Oosterdok naar de IJ haven en/of naar de Willemsluizen (Noord Hollandskanaal) is altijd toegestaan. Die mogelijkheid mag niet vervallen, omdat roeiers hiervan gebruik maken als zij een toertocht maken richting Waterland.
- In de watervisie staat aangegeven dat in de Boerenwetering meer ligplaatsen voor bemande en onbemande verhuur zouden kunnen komen. De Amstel vindt dit geen goed idee. De boerenwetering is smal, er liggen groenvloten en hij wordt door veel roeiboeten gebruikt om een 'rondje stad' te maken. Wij zouden het zeer op prijs stellen als de Boerenwetering niet nog drukker en onoverzichtelijker wordt gemaakt dan hij nu als is door meer bootverhuur daar toe te staan.
- In het kaartmateriaal zitten onvolledigheden: De Drietand (Amsterdams Lyceum), Ouderkerk (Watergeuzen), Buiksloot (locatie destijds stukgelopen, maar de vereniging bestaat nog steeds), en Muiden (Koninklijke) staan niet op de kaart. En een oude optie voor de IJbrug met solide materiaal en sloepen is niet meegenomen

Standpunt van het college van B en W

Het college is content met de complimenten. Het college is zich bewust van de belangen van de roeiverenigingen en is van mening dat deze voldoende zijn meegewogen. Indieners zullen bij verdere uitwerking van de agendapunten indien relevant worden betrokken. Ook het belang van de Amstel voor

de Nederlandse roeisport is bekend bij het college. We gaan dat in de visie beter verwoorden. Dat de Hoop en Nereus geen mogelijkheden ziet om een dependance op te richten neemt het college voor kennisgeving aan.

Drukke

In de zienswijzen geeft men aan dat de huidige drukke op de Amstel al problematisch en ervaart men een locatie voor rondvaartboten als bedreigend. In de concept-Watervisie zijn twee potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart opgenomen: in de Weesperhaven en aan de Amsteldijk ten zuiden van de Nieuweramstelbrug. In de Weesperhaven, waar de Ringvaart Watergraafsmeer op de Amstel uitkomt, is de afgelopen jaren al een locatie voor de passagiersvaart met elektrische verhuurbootjes ontwikkeld, welke de afgelopen jaren nog iets is uitgebreid. Hiermee heeft deze locatie zijn maximale volume gehaald en wordt deze locatie als potentiële nieuwe locatie van de diverse kaarten in de Watervisie gehaald.

De potentiële nieuwe locatie voor ligplaatsen voor de passagiersvaart aan de Amsteldijk net ten zuiden van de Nieuweramstelbrug blijft wel gehandhaafd. Het betreft hier een kleinschalige potentiële locatie voor enkele ligplaatsen voor bijvoorbeeld elektrische sloepen, salonboten of andere bootjes (bemand of onbemand). Daarnaast blijft deze locatie een op- en afstaptelek voor de passagiersvaart en een mooie zitplek met een open zicht over de Amstel. Van een locatie voor (klassieke) rondvaartboten is geen sprake.

Ter verduidelijking passen we op alle kaarten in de Watervisie het symbool voor een nieuwe locatie passagiersvaart aan van een 'rondvaartboot' naar een 'sloep of salonboot'. Dit geldt dus ook voor de locatie aan de Amsteldijk. Alleen de bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van -de 20 meter lange- rondvaartboten blijven het symbool van een 'rondvaart' houden.

Bereikbaarheid

Het college is zich bewust van noodzaak om de verenigingsgebouwen bereikbaar te houden voor zowel het vervoer van boten als voor leden. Het college garandeert de huidige bereikbaarheid.

Horeca

In de zienswijzen wordt ook bezwaar gemaakt tegen ruimtereserveringen voor twee nieuwe horecagelegenheden/uitbreiding van bestaande horeca aan de Amstel. Het betreft de locatie van roeivereniging De Hoop aan de Weesperzijde en omgeving en de locaties Asscherkwartier (bij voormalige raadhuis van Nieuwer-Amstel) en bij roeivereniging Nereus aan de Amsteldijk.

Bij beide roeiverenigingen is horeca een nevenfunctie van de sportfunctie. De Watervisie spreekt de ambitie uit om bij en in de directe omgeving van de roeiverenigingen de openbare recreatieve functie van deze plekken te vergroten, bijvoorbeeld door de toevoeging van een openbare zitsteiger, watertrap of simpelweg enkele bankjes.

In het voormalige raadhuis van Nieuwer-Amstel (tevens voormalig stadsarchief) komt een vijfsterrenhotel. Het gebied eromheen wordt een nieuw woongebied met (creatieve) bedrijven, een theater en een school. Dit nieuwe Asscherkwartier is vernoemd naar de voormalige diamantslijperij Asscher uit 1907. Het zou mooi zijn als tegenover het monumentale hotelpand, het voormalige raadhuis, op termijn een publieke open plek aan het water zou kunnen komen.

Deze drie locaties aan de Amstel zijn dus al recreatieve en/of horeca-plekken aan de Amstel, echter het contact met en het zicht op het water kan hier worden verbeterd. Daar gaat het om. Het college heeft immers de ambitie om de oevers van de Amstel beter recreatief te benutten en voor iedere Amsterdammer beter toegankelijk te maken. De tekst in de legenda's van de kaarten wordt verduidelijkt.

In de horecanota's van de stadsdelen Oost en Zuid zijn de mogelijkheden en ontwikkeling van horeca bepaald. Aan de Weesperzijde is in de Watervisie geen uitbreiding van het aantal horecavoorzieningen voorzien.

Veiligheid

In de zienswijze worden ook zorgen geuit over mogelijke gevaren die voorkomen wanneer zwemmers in het vaarwater komen van de recreatievaart of roeiers. De breedte van de Amstel op deze locatie is voldoende om de verschillende activiteiten een plek te geven. Voor de zwemmers kan een ruimte van enkele tientallen meters worden afgebakend zonder dat hierdoor conflicten ontstaan met andere gebruikers. De vaarroutes liggen op voldoende afstand van de oever. Wij zijn van mening dat tussen het roeicentrum R.I.C en jachthaven 52° Noord voldoende mogelijkheden zijn om veilig te recreëren, indien de verschillende gebruikers zich aan de afbakening houden.

Het college erkent dat nautische kennis de veiligheid op het water zal vergroten. We verwijzen dan ook o.a. naar het project van Waterrecreatie Nederland 'Varen doe je samen!', zodat men goed voorbereid het Amsterdamse water op kan.

Kanoknelpunten

Het college gaat onderzoeken of bij de aanpak van kanoknelpunten ook rekening kan worden gehouden met de punten zoals in de zienswijze worden aangegeven.

Eénrichtingverkeer rondvaart Singelgracht

Vooralsnog geldt er alleen éénrichtingsverkeer voor rondvaartboten voor het oostelijk deel van de Singelgracht. Mogelijk wordt dit bij toenemende drukte op termijn voor de rondvaartboten op termijn in andere stukken gracht uitgebreid. Dit is dus niet aan de orde voor roeiers.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz 47: 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-oever 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.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen op het kaartmateriaal:

Ter verduidelijking wordt op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' veranderd van het symbool van een 'rondvaartboot' in dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (d.w.z. boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, 20 meter lange, rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)' .

Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz.56-57 en alle vier de kaarten van de deelgebieden op blz. 72-73, 80-81, 88-89 en 96-97.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 vervalt de nieuwe locatie passagiersvaart in de Weesperhaven.

Op de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz.56-57 wordt het symbool 'nieuwe locatie passagiersvaart' vervangen door het symbool 'bestaande locatie passagiersvaart

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt de volgende tekst in de legenda aangepast : 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de legenda van de themakaart Openbare ruimte en recreatie op blz.28-28 en alle vier de kaarten van de deelgebieden op blz. 72-73, 80-81, 88-89 en 96-97.

5.2.4.3 Hengelsport

Reacties: i0375

Samenvatting van de opmerking(en)

De Amsterdamse Hengelsport Vereniging heeft met hun zienswijze blij willen geven en op willen komen voor de belangen van de Amsterdamse hengelsporters en waterrecreanten in zijn algemeenheid. Indiener vindt het belangrijk om de hengelsport op te nemen in de Watervisie van Amsterdam. De Amsterdamse Hengelsport Vereniging brengt de volgende punten onder de aandacht:

- Aanleg van vissteigers en/of visstekken voor minder validen door de stad heen die ook geschikt en met name ook goed bereikbaar voor mindervaliden zijn.
- Diverse bestaande steigers behoeven onderhoud, het gaat om verschillende steigers gelegen in Amsterdam.
- De steiger gelegen aan de Amstelkade nabij het Okura hotel, is ooit een officiële vissteiger geweest maar is nu in gebruik genomen door de verhuur van elektrische bootjes. Men vraagt hiervoor ter compensatie een nieuwe steiger.
- Verzoek tot het aanleggen van openbare trailer hellingen.
- Water toegankelijker maken voor hengelsport/- recreatie door bijvoorbeeld het creëren van specifieke visstekken.
- Overlast van plezier - en woonboten terugdringen (woonboten aan de Amstel en de grachtengordel belemmeren de recreatiemogelijkheden enorm).
- Het realiseren van een dubbele functie binnen de plannen om aanlegsteigers voor rondvaart boten te verwezenlijken.
- Sloterplas: De plannen voor de aanleg van stille waterski/wake-board-plekken en eventueel een tweede zwemstrand aan de Sloterplas betekent een flinke afname van beschikbaar hengelsport water. De bestaande vissteiger aan de Oostoever Sloterplas moet gerenoveerd worden. Er is een goede voorziening voor hengelsporters aan het Zwarte Pad bij de Sloterplas. Men vraagt of deze plek niet speciaal aangemerkt kan worden voor minder validen. Het onderkomen van de hengelsportvereniging op het watersporteiland Sloterplas moet behouden blijven. Het verlies van hengelsport water kan gecompenseerd worden door het openstellen van de parken waar vanuit in openbaar water hengelsport kan worden bedreven. Door het openstellen van de Westlandgrachtschutsluis zal er vismigratie plaatsvinden. De hengelsportvereniging wil de

mogelijkheid openhouden, indien uit onderzoek blijkt dat er veelvuldig vismigratie plaats vindt, om extra vis uit te kunnen zetten om de visstand op peil te houden

- Vanwege het verbeteren van de kwaliteit van het water en het lage niveau van de waterstand is er momenteel sprake van overmatige planten groei. Hengelsporters en water recreanten worden hierdoor belemmerd. Uit eigen onderzoeken is gebleken dat de Amsterdamse wateren 57 knelpunten hebben. Het baggeren en op diepte brengen van deze wateren geeft meer overlevingskansen voor vis (dat voorkomt 's winters vissterfte) en geeft watersporters meer ruimte voor recreatie. Voor de waterhuishouding is het tevens van belang dat regenwaterafvoer goed geregeld is, dit wordt mede bereikt door goed bagger-beleid.

Standpunt van het college van B en W

Het college zal onder het thema Watersport en Waterrecreatie een tekstpassage opnemen over de hengelsport in Amsterdam. Het college is van mening dat de wensen van de Amsterdamse Hengelsport vereniging aansluiten bij verschillende ambities in de Watervisie. Zo dragen de ambities als het creëren van meer plekken aan het water ook bij aan meer locaties om te vissen. Daarbij streeft het college wel naar gebruik voor iedere Amsterdammer en pleit het college eerder voor multifunctionele steigers dan exclusieve vissteigers. In de ontwikkeling van de verschillende plekken wordt de bereikbaarheid voor mindervaliden zo veel mogelijk meegenomen.

Het college is zich bewust van het achterstallig onderhoud in de openbare ruimte en heeft hiervoor een voorstel gedaan om extra middelen vrij te maken. Daar valt ook het beheer en onderhoud van openbare steigers onder. Het college gaat ervanuit dat bij de inzet om meer plekken aan het water te realiseren er indirect ook meer plekken om te vissen aan het water komen. Het verzoek om meer boothellingen wordt integraal meegenomen bij de diverse gebiedsontwikkelingen en projecten in de stad, zoals bijvoorbeeld de Sloterplas (watersporteiland) en het Zeeburgereiland. Dit vraagt maatwerk, omdat het veelal niet alleen om een boothelling aan de oever gaat, maar ook om (tijdelijke) parkeergelegenheid voor de achtergelaten auto met trailer.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijze leidt tot de volgende toevoeging in de tekst :

Op pagina 45 bij 'watersport' wordt de volgende paragraaf toegevoegd:

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

Op pagina 47 bij 'ambities' wordt de volgende paragraaf toegevoegd:

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.

5.2.4.4 Pleziervaart

Reactie: i0261

Samenvatting van de opmerking(en)

Watersport Vereniging Het Jacht, gelegen aan de Nieuwendammerdijk, wil graag gebruik maken van de uitnodiging om suggesties en ideeën aan te dragen en geeft aan de inbreng zo spoedig mogelijk te doen toekomen.

Standpunt van het college van B en W

Aanvullende suggesties en ideeën zijn niet ontvangen.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.5 Passagiers- en cruisevaart

5.2.5.1 Passagiersvaart: verplaatsing (nacht)ligplaatsen rondvaart van A-locaties naar Dijkgracht-Oost

Reactie: i0232, i0486

Samenvatting van de zienswijze

De indiener (de Kooij groep) is het niet eens met de verplaatsing van de (nacht)ligplaatsen van grote rondvaartboten van de A-locaties (Open Havenfront, Damrak en Rokin) naar de Dijkgracht. Zij vragen zich af of het alleen gaat om nachtligplaatsen of ook ligplaatsen in het algemeen.

Zij vragen zich af of het opzeggen van gebruiks- en huurovereenkomsten, zoals per brief medegedeeld en uitgelegd, nu al geheel is besloten, want in dat geval heeft inspraak geen zin meer, maar is wel sprake van vooringenomenheid.

In de zienswijze wordt nut en noodzaak van de verplaatsing van de ligplaatsen bestreden. De rederijen geven aan dat ze al lang aan Rokin, Damrak en Open Havenfront Midden gevestigd zijn, dat de schepen daar netjes en 's nachts bewaakt en ordelijk liggen. Indiener heeft bezwaar tegen de stelling dat het zicht op het water verbetert door de ligplaatsen naar de Dijkgracht te verplaatsen en tegelijkertijd de steigers open te stellen voor alle betalende passagiersvaart; de drukte zal toenemen, ook door illegale passagiersvaart. Bovendien mag iedereen aan die steigers aanmeren en ligplaats innemen, zodat er geen garantie is dat die schepen weg zijn als de rederij daar aankomt voor rondvaarten.

Het is de rederijen niet duidelijk waarom nieuwe gebruikers gefaciliteerd moeten worden ten koste van de huidige gebruikers, terwijl er op andere toeristische plekken in de stad ruimte is voor deze nieuwkomers. De term 'A-locaties' zou niet gebruikt moeten worden voor de huidige locaties, maar voor elke locatie nabije toeristische trekpleisters, aantrekkelijk voor rondvaartrederijen.

De rederijen maken al zeer lang gebruik van de huidige locaties en zijn daarmee dus historisch vergroeid; andere locaties zijn daarmee ondenkbaar. De bestaande rederijen hebben de huidige plekken jarenlang opgebouwd en achten het daarom ondenkbaar dat nieuwkomers meeliften op deze verdiensten. De redelijkheid en billijkheid ontbreken daarvoor geheel.

De locatie Dijkgracht is als zodanig ook ongeschikt voor de situering van de beoogde (nacht)ligplaatsen: de bewaking op deze afgelegen plek is te duur en er zullen veel extra vaarbewegingen in ochtend en avond zijn ("een armada"). Het is ook onpraktisch om de hele dag op en neer te moeten varen naar de Dijkgracht, omdat de wachttijd tussen twee rondvaarten hoogstens een half uur is. Een rondvaart boeken is veelal een impulsaankoop en toeristen boeken voor een schip dat ze kunnen zien.

Door het nabijgelegen spoor zal er een chemische reactie veroorzaakt worden op de aangemeerde schepen, zoals nu al het geval is met auto's.

Standpunt van het college van B en W

De zienswijze van deze indiener gaat vrijwel geheel over het beleid dat de gemeente wil gaan voeren ter uitvoering van de nota Varen in Amsterdam. De nota Varen in Amsterdam is het beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvaart en pleziervaart (vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2013).

Voor deze uitvoering van deze nota 'Varen' is een gemeentelijk programmteam Varen -Passagiersvaart ingesteld, dat regelmatig contact onderhoudt met de rondvaartbranche. Voor het grootste deel komt hetgeen in de zienswijze is verwoord overeen met hetgeen al bekend is bij het programmteam. In deze beantwoording wordt vooral ingegaan op de delen van de zienswijze die te maken hebben met de locatiekeuzen uit de Watervisie.

Bij (nacht-)ligplaatsen moet gedacht worden aan 'stalling' van passagiersvaartuigen gedurende de tijden dat ze niet in bedrijf zijn voor rondvaarten. In de regel zal dat in de nacht zijn, maar het kan ook voorkomen dat een schip een dag of een groot deel daarvan niet in de vaart is. Het is niet de bedoeling dat schepen naar die

stallingsfaciliteiten op en neer varen in afwachting van de volgende afvaart als er maar weinig tijd tussen de aankomsttijd en afvaarttijd zit.

De locatie aan de Dijkgracht Oost die de gemeente wil realiseren draagt bij aan de basisgedachte om meer ruimte te scheppen op de A-locaties.

De veronderstelde 'chemische reacties' aan de lak van de aan de Dijkgracht afgemeerde boten (vanwege het spoor, waarbij kennelijk bedoeld wordt op koperdeeltjes, afkomstig van de bovenleidingen) zal bij het opstellen van het bestemmingsplan voor deze locatie nader moeten worden onderzocht. Vooralsnog meent het college dat tijdens de nachtelijke uren het treinverkeer dermate klein is, dat hiervoor niet hoeft te worden gevreesd. Niet valt in te zien dat bewaking van veel schepen op één locatie bezwaarlijker zou zijn dan diezelfde schepen in kleinere clusters, verspreid over Damrak, Rokin en Open Havenfront. De term 'armada' komt enigszins gechargeerd over; niet alle schepen zullen hun afvaarten exact gelijktijdig gepland hebben en bovendien betreft het grootste deel van de gezamenlijk te volgen vaarroute naar het centrum breed water.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.5.2 Passagiersvaart divers

Reactie: i0506

Samenvatting van de zienswijze

De indiener heeft een zienswijze ingediend namens Rederij Admiraal Heijn/E-boats en Zonneboot. De indiener is blij met de ambitie om bruggen in de binnenstad te verhogen, waaronder ook de bruggen over de Lijnbaansgracht. Dit draagt immers bij aan de spreiding van kleinere boten. Bij de aanvraag van nieuwe ligplaatsen voor elektrische, vaak historische, passagiersschepen worden indiener en andere kleine reders momenteel sterk tegengewerkt, zelfs als er ruimte is binnen het bestemmingsplan, zoals in stadsdeel West. Indiener pleit voor de invoering van een verplichting voor alle stadsdelen dat ze een percentage van de geambieerde extra ligplaatsen voor elektrische passagiersboten voor hun rekening nemen, met de voorkeur des te kleiner des te dichter in het centrum. Ook geeft de indiener aan dat anders dan in de visie staat het niet toegestaan is om onbemande vaartuigen in jachthavens een ligplaats te laten nemen; hierdoor zijn er te weinig ligplaatsen voor onbemande vaartuigen beschikbaar. Ook vindt hij dat het aantal op- en afstapplaatsen drastisch dient te worden uitgebreid, met name bij hotels en restaurants; indiener pleit voor eigenlijk minimaal één openbare op- en afstapplaats in elk rak in de grachtengordel. In de Nota Varen in Amsterdam is de realisatie nieuwe openbare op- en afstapplaatsen in de binnenstad beloofd; indiener pleit ervoor dat de gemeente deze belofte nakomt. De indiener geeft aan nadrukkelijk achter de actiepunten 12, 13, 14 en 15 aangaande de passagiersvaart/rondvaart van de Uitvoeringsagenda 2018 van de concept-Watervisie te staan. Hij pleit ervoor om meer kansrijke initiatieven op het gebied van goederenvervoer te betrekken dan alleen Post NL. Tenslotte pleit de indiener ook voor meer ruimte (ligplaatsen) voor varende erfgoed.

Standpunt van het college van B en W

Het college van B en W streeft naar de verhoging van bruggen in de binnenstad, als dit helpt de drukte beter over de binnenstad te spreiden. Verhoging van de bruggen in de Lijnbaansgracht is in dit kader wenselijk, maar dit heeft op korte termijn geen prioriteit.

De ligplaatsvergunningen voor de passagiersvaart worden uitgegeven door de stadsdelen. De aanvraag voor een ligplaatsvergunning moet passen binnen het bestemmingsplan. Daarnaast wordt getoetst of er nautische belemmeringen zijn voor het verstrekken van een ligplaatsvergunning. Het stadsdeel

bekijkt per locatie of er redenen zijn die van invloed zijn op toekenning van de ligplaatsvergunning. Dit kan bijvoorbeeld een belangenafweging zijn, indien op deze locatie de ruimte al in beslag wordt genomen door pleziervaartuigen en er sprake is van verdrijving. Ook kunnen bezwaren vanuit de buurt een reden zijn om de ligplaatsvergunning niet te verstrekken. In de afgelopen periode zijn in de verschillende stadsdelen ligplaatsvergunningen voor passagiersvaartuigen verstrekt. Hierbij is er geen sprake van dat een specifiek segment wordt tegengewerkt. Het college wil stadsdelen geen percentage of quotum voor elektrische passagiersboten opleggen.

De gemeente werkt aan een paraplubestemmingsplan waarbij het voor zes grote jachthavens mogelijk wordt gemaakt dat naast pleziervaartuigen ook passagiersvaartuigen hier een ligplaats kunnen krijgen. Als voorwaarde wordt gesteld dat dit een bepaald percentage is van het aantal plaatsen, om verdrijving te voorkomen, en dat er niet op- en afgestapt mag worden door passagiers. Het is echter niet verboden om onbemande vaartuigen te stallen in een jachthaven. De reder moet zijn boten naar een openbare op- en afstaplocatie brengen, alwaar de passagiers kunnen op- en afstappen. Op dit moment zijn er al ondernemers die gebruik maken van deze optie.

Om een goed beeld te krijgen over het aantal openbare op- en afstapplaatsen in de binnenstad, maar ook daarbuiten is eind maart (geagendeerd in de raadscommissie Financiën/Water van 14 april 2016) een volledige lijst en locatiekaart beschikbaar van de officiële openbare op- en afstaplocaties.

De vraag of er voldoende openbare op- en afstapplaatsen zijn in de binnenstad, kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen rondom de A-locaties van de rondvaart, de beprijzing, gewogen toetreding, de ontwikkelingen in de markt, Stad in Balans en de ambitie tot spreiding. Deze ontwikkelingen, ook in relatie tot de infrastructuur, komen medio 2016 aan bod in het zogenaamde 'Innovatielab Passagiersvaart Amsterdam'. De ambitie van dit Innovatielab is om met belanghebbenden, zoals huidige aanbieders van passagiersvaart, maar ook toeleveranciers (waaronder touringcars), de culturele sector, de ICT sector, inwoners en de gemeente toe te werken aan het ontwerp van een goed uitvoerbaar, toekomstbestendig en handhaafbaar systeem van beprijzen voor de passagiersvaart. Binnen het Programma Varen- Passagiersvaart wordt nu gewerkt aan een uitbreiding van het aantal openbare op- en afstaplocaties. In het kader van de ambitie om de drukte meer over de stad te verspreiden ligt de prioriteit bij de uitbreiding van het aantal op- en afstapplaatsen buiten het centrum. Hiervoor heeft onder andere reeds een consultatiesessie (december 2015) met de reders plaatsgevonden. De planning is dat de uitbreiding van de nieuwe op- en afstapplaatsen voor de passagiersvaart wordt gerealiseerd in 2016-2017.

De gemeente beperkt zich tot het ondersteunen van projecten waarbij meer goederenvervoer over water plaats kan vinden, maar gaat zelf niet actief op zoek naar partners, zoals de indiener suggereert. Er is dan ook zeker ruimte voor andere initiatieven dan PostNL. Deze partij is vooral benoemd als voorbeeld en niet als aangewezen partij.

Tenslotte wordt momenteel door de gemeente onderzocht welke beschermingsmogelijkheden er zijn voor historische schepen. In de loop van 2017 zal het college voorstellen doen op welke wijze een historisch schepenbeleid kan worden vormgegeven.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.5.3 Passagiersvaart: Jachthaven Bovendiep

Reactie: io487

Samenvatting van de zienswijze

Deze zienswijze is ingediend naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiersvaartuigen' en gaat over de relatie tussen het paraplubestemmingsplan en de jachthaven aan de Diemerzeedijk 6. Het ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk om in jachthavens, waar op grond van het vigerende bestemmingsplan uitsluitend pleziervaartuigen zijn toegestaan, passagiersvaartuigen een ligplaats te laten kiezen. De indiener geeft aan dat het Jachthavenbedrijf Bovendiep ten onrechte niet is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en hiervoor zelfs niet is benaderd door de gemeente, terwijl het wel voldoet aan de criteria, dit terwijl de naastgelegen jachthaven wel is opgenomen. Bovendiep verzoekt dan ook, onder gelijke condities als jachthaven alsnog opgenomen te worden in het betreffende paraplubestemmingsplan.

Standpunt van het college van B en W

De indiener richt zijn zienswijze niet op de Watervisie als zodanig, doch op het in procedure zijnd ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiersvaartuigen'. In deze procedure is dezelfde zienswijze ook ingebracht. Op de zienswijze aangaande het paraplubestemmingsplan voor ligplaatsen in jachthavens is als volgt gereageerd: *Bij de inventarisatie ten behoeve van het paraplubestemmingsplan in maart 2015 was er een tekort aan ligplaatsen van circa 260 voor de bemande vaart. Dit tekort is vastgesteld aan de hand van het ligplaatsregister (lijst van vergunninghouders die nog niet konden beschikken over een ligplaats). Het doel van het paraplubestemmingsplan is te voorzien in het geconstateerde tekort.*

Met als uitgangspunt dat maximaal 25% van het bestaande aantal ligplaatsen in een jachthaven in gebruik mogen worden genomen door passagiersvaartuigen is aan de hand van een aantal criteria zes jachthavens geselecteerd waarin het tekort van 260 ligplaatsen zou kunnen worden opgevangen. De criteria die zijn gehanteerd waren:

- locatie ten opzichte van centrum;
- ligging ten opzichte van woningen;
- beschikbaarheid van ligplaatsen in de jachthaven.

Dit laatste is geïnventariseerd na overleg met de jachthaveneigenaar, in de vorm van een bezoek dan wel door telefonisch contact. Het is onjuist dat Jachthaven Bovendiep niet door de gemeente is benaderd. Op 3 februari 2015 is de jachthaven door de gemeente telefonisch benaderd waarbij is verkend of de jachthaven plek zou hebben voor passagiersvaartuigen. De jachthaven heeft toen aangegeven dat slechts circa drie plekken beschikbaar zouden kunnen zijn voor passagiersvaartuigen. Vanwege deze beperkte beschikbaarheid is de jachthaven buiten dit paraplubestemmingsplan gehouden. Met de zes jachthavens die nu zijn opgenomen in het paraplubestemmingsplan wordt voorzien in het tekort. Om die reden zijn niet nog meer jachthavens in het paraplubestemmingsplan opgenomen.

Bij een nadere inventarisatieronde hebben twee van de zes jachthavens aangegeven een hoger percentage ligplaatsen te kunnen creëren, waardoor met het paraplubestemmingsplan circa 290 ligplaatsen mogelijk worden gemaakt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan, en daarmee ook niet tot wijzigingen in de Watervisie.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.5.4 Passagiersvaart: Elektrohaven in West

Reactie: i0028

Samenvatting van de zienswijze

De zienswijze is ingediend naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiervaartuigen' en gaat over de relatie tussen het paraplubestemmingsplan en de jachthavens van Elektrohaven in Oud-West en Westerpark.

Het ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk om in een zestal grotere jachthavens, waar op grond van het vigerende bestemmingsplan uitsluitend pleziervaartuigen zijn toegestaan, passagiersvaartuigen ligplaats te laten kiezen. Indiener zou graag in het paraplubestemmingsplan zijn opgenomen. De motivering dat Elektrohaven te klein is en daarom geen substantieel aantal ligplaatsen oplevert stuit op inhoudelijk en principieel verzet bij de indiener.

Standpunt van het college van B en W

De indiener maakt niet bezwaar tegen de Watervisie als zodanig, doch op een in procedure zijnd ontwerpbestemmingsplan Ligplaatsen Passagiervaartuigen (in jachthavens). In deze procedure is dezelfde zienswijze ook ingebracht.

Indiener beschikt over twee havens waar elektrisch aangedreven pleziervaartuigen kunnen worden afgemeerd. Beide havens zijn opgezet en aangelegd als kleinschalige haven voor de buurt en aangewezen voor alleen pleziervaartuigen, een en ander conform het besluit van het dagelijks bestuur van stadsdeel West (van 12 juli 2012). Het is gelet op het karakter van de haven, een buurthaven voor pleziervaart, ongewenst om ter plaatse ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toe te staan, omdat daarmee het karakter van de haven te ingrijpend verandert. Ook gezien de ligging van beide jachthavens in een omgeving waarin overwegend gewoond wordt, ligt het niet voor de hand om op deze locaties ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toe te staan. Om die redenen zijn beide jachthavens niet meegenomen in het paraplubestemmingsplan.

De Dienstenrichtlijn richt zich op de exploitatievergunning en niet op het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is een ruimtelijke afweging gemaakt om op bepaalde plekken ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toe te staan. Tevens is van belang dat het niet is toegestaan om in een bestemmingsplan concurrentieverhoudingen te regelen.

Doel van het Paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiervaartuigen is het bieden van extra ligplaatsen voor passagiersvaartuigen op een zestal geselecteerde locaties. De havens van indiener zijn om redenen als benoemd daarin niet meegenomen. Het paraplubestemmingsplan heeft niet als doel om bestaande exploitatievergunningen in een bestemmingsplan te verankeren. Deze ruimtelijke afweging zal worden gemaakt bij de eerstkomende actualisatie van het bestemmingsplan dat voor beide locaties van toepassing is.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.5.5 Chartervaart

Chartervaart

Reacties: i0254, i0423

Samenvatting van de opmerking(en)

De BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart is de vertegenwoordigende organisatie van professionals in de chartervaart. De BBZ verenigt 220 scheepseigenaren van kleinschalige passagiersschepen, waarvan het leeuwendeel is actief in de zeilvaart (ook wel bekend als de bruine vloot). Circa dertig zeilschepen en circa twintig motorpassagiersschepen uit die groep gebruiken Amsterdam als hun vaste basis of thuishaven. De BBZ geeft aan dat de belangstelling voor Amsterdam groot is, maar dat het gebrek aan een goed ligplaatsenbeleid voor de chartersector schepen afschrikt. De BBZ merkt tevens op dat ligplaatsen voor de riviercruise en de zee-cruise worden uitgebreid, terwijl zij voor de chartervaart juist worden vermindert. De BBZ meent dat de chartervaart een rol kan spelen bij de ambities van de Watervisie en met name het (cultuurhistorische) maritieme karakter aan de IJ-oeveren kan versterken en 'etalen'. De BBZ geeft hiervoor een aantal concrete aanbevelingen:

- ligplaatsvoorzieningen voor de chartervaart behouden in plaats van opheffen, zoals dat nu gebeurt in de Oude Houthaven;
- meer afmeermogelijkheden voor de chartervaart creëren in het zicht van het publiek (bijvoorbeeld aan de IJ oevers);
- de gemeente en de haven dienen meer het gesprek aan te knopen met de chartervaart om tot goede aanvullende toeristische programma's te komen;
- meer investeren in de maritieme infrastructuur; houdt bruggen bedienbaar, leg stroom- en waterpunten aan voor de scheepvaart;
- werp geen nieuwe drempels op (bruggen) die er toe zullen leiden dat de maritieme sector de stad verlaat of mijdt.

Naast de concrete aanbevelingen zijn er ook opmerkingen over de themakaarten uit de Watervisie en de ligplaatsen voor de chartervaart:

- De Pontsteiger in de Houthaven. Volgens het bestemmingsplan en afgesproken bouwplan komen hier twaalf ligplaatsen voor de chartervaart inclusief voorzieningen. De behoefte aan ligplaatsen voor de chartervaart is beduidend groter.
- De IJhaven is niet geschikt voor zeilschepen omdat zij een mast hebben. Wel geschikt voor motorchartervaart, maar het is onduidelijk of die hier ook bedoeld worden.
- De ingetekende ligplaatsen in het Oosterdok. Deze plek is van een particuliere onderneming die zelf beschikt over het ligplaatsenbeleid. Noch de BBZ noch de stad gaan daar over.

Een andere indiener vraagt aandacht voor de ligplaatsen van charterschepen, voor zowel de korte als lange termijn. Indiener wenst een winterligplaats en zomerligplaats in Amsterdam en in de winterperiode het chartervaartuig als hotel te kunnen verhuren. Indiener stelt niet zonder te kunnen bestaan. Indiener hoopt dat het probleem op korte termijn is opgelost, en dat op lange termijn de chartervloot een gewaardeerde plek heeft in de stad (Houthaven en Sumatrakade).

Standpunt van het college van B en W

Het college van B en W ziet de waarde en charme van de chartervaart voor de stad zeker. Echter, het is vol en druk op het IJ en aan de kades en het wordt alleen maar drukker en voller. We zullen dus slimmer en efficiënter met de schaarse ruimte moeten omgaan en daarin ook keuzes moeten maken.

Op de korte termijn ziet het college van B en W geen mogelijkheid om nieuwe vaste ligplaatsen voor de chartervaart te ontwikkelen in Amsterdam. De spreiding over de regio (met extra ligplaatsen in bijvoorbeeld Haarlem of de IJsselmeerhavens) past juist bij de ambitie om de diverse functies over de stad en de regio te verspreiden. Bij het Pontsteiger in de Oude Houthaven komt een nieuwe locatie met twaalf ligplaatsen en voorzieningen. In het Oosterdok en in de IJhaven zijn al locaties met ligplaatsen voor de chartervaart. Het experiment met meer ligplekken voor de bruine vloot in de Oude Houthaven is door het Havenbedrijf als niet succesvol beoordeeld, omdat er te veel (geluids-) overlast was.

Het zoeken naar meer ligplaatsen, op- en afstapplekken en voorzieningen voor de chartervaart in de stad ligt in het verlengde van het project Sprong over 't IJ (agendapunt 19 in de uitvoeringsagenda concept-Watervisie) en de verkenningen naar groeilocaties voor de zee- en de riviercruise (agendapunt 16).

Het Havenbedrijf is in gesprek met de branche om te onderzoeken of er enkele nieuwe kleinschalige locaties gevonden kunnen worden. Er wordt een pilot voorbereid op twee locaties voor op- en afstappen in de zomer en winterligplaatsen zonder verhuur (verhuur als hotel in winterperiode is immers verboden). Ook wordt er het komende jaar door de gemeente met partners en belanghebbenden gewerkt aan een ruimtelijk programma Waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland. Daarbij wordt ook onderzocht of er mogelijkheden zijn voor ligplaatsen en voorzieningen voor IJsselmeercharters bij IJburg en Zeeburgereiland. Daarnaast vindt het college de mogelijkheid om charters in de winterperiode te gebruiken als hotel in beginsel geen gewenste ontwikkeling.

Tenslotte zijn de chartervaartlocaties op de watervisiekaarten juist, met de nuanceringen per locatie zoals de BBZ deze in de zienswijze aangeeft.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende toevoeging in de tekst op bladzijde 51:

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 'etaleren' 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.

5.2.5.4 Varend erfgoed

Reacties: i0218, i0310, i0339, i0362, i0368

Samenvatting van de opmerking(en)

Een aantal indieners vraagt om meer aandacht voor historische schepen, het varend erfgoed, in de Watervisie.

De stichting Museumhaven Amsterdam verzoekt om onderstaande punten op te nemen in de Watervisie:

- Het belang van de historische schepen voor de historische binnenstad van Amsterdam als een beeldbepalend onderdeel en als buitenexpositie in haar havens en grachten;
- Meer aandacht voor het behoud van historische schepen gezien het belang ervan voor het stadsbeeld. Het daarbij betrekken van het ministerie van OCW en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Dat in het te ontwikkelen gemeentelijk beleid voor historische schepen en in deze Watervisie het behoud van varend erfgoed gestimuleerd wordt door zekerheid, soepele regelgeving en vermindering van lastendruk;
- Dat in het te ontwikkelen gemeentelijk beleid voor roerende monumenten de mogelijkheid wordt opgenomen dat bestaande in de binnenstad van Amsterdam liggende schepen op basis van de 'Beoordelingscriteria historische boten in de binnenstad' kunnen worden aangewezen als roerend monument. En dat in dit beleid tot uitdrukking komt dat historische woonschepen een meerwaarde hebben voor de binnenstad van Amsterdam;
- Dat ligplaatsen worden gecreëerd in de verschillende havens in de stad voor historische schepen die Amsterdam voor kortere of langere tijd willen bezoeken;
- Dat de Museumhaven in het Oosterdok, waar een vloot van meer dan twintig schepen de historie van de binnenvaart en kustvaart presenteert, op deze bijzondere locatie tussen panden met historie -het Nederlands Scheepvaart Museum en eigentijdse architectuur NEMO en ARCAM- de historische samenhang verbeeldt tussen vaargebied, havens, schepen en bebouwde omgeving.

De Schepencarrousel, de Initiatiefgroep Historische Passantenhaven Amsterdam en de Landelijke Vereniging voor Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) zoeken een mogelijkheid om de totstandkoming van een passantenhaven voor historische schepen in de stad op te nemen in de Watervisie. Zij pleiten voor een belangrijker aandeel van varende historische schepen in de Watervisie, met name door de ambitie uit te spreken voor de totstandkoming van een of meerdere passantenhavens voor historische schepen in de stad. Zij delen de stelling in de Watervisie dat: 'Historische schepen bijdragen aan het cultuurhistorische maritieme beeld van de stad.' Het ontbreekt in de Watervisie aan plaatsen waar de bijdrage van historische schepen in de stad kan worden versterkt. De Schepencarrousel pleit ervoor om in de Watervisie expliciet ruimte te maken voor de 'schepencarrousel'. De Schepencarrousel is een systeem waarbinnen historische schepen (zoals sleepboten, vrachtschepen en zeilschepen) uitgewisseld worden tussen verschillende ligplaatsen. De schepen liggen voor een korte periode (maximaal drie maanden) op een ligplaats en gaan dan door naar andere steden en worden vervangen door andere. Indieners zien kansen voor een historische passantenhaven of schepencarrousel in de Entrepothaven, de Oude Houthaven en bij de NDSM werf. Het LVBHB verzoekt om de volgende twee zaken een plek te geven in de Watervisie:

1. het belang om historische schepen ruimte te geven in de Amsterdamse wateren, en;
2. dat historische schepen in de regels voor de Amsterdamse wateren uitgezonderd worden in het geval dat regels evident onredelijk uitwerken voor die schepen.

Standpunt van het college van B en W

Er bestaan nog veel onduidelijkheden over de mogelijkheden om behouds- en beschermingsmaatregelen op te stellen. Op het niveau van het rijk worden momenteel de mogelijkheden voor beleid voor behoud en bescherming van mobiel historisch erfgoed onderzocht. Het college vindt het belangrijk dat het varend erfgoed behouden en beschermd blijft. De gemeente heeft al langer overleg met het rijk om na te gaan op welke wijze het historisch erfgoed het beste beschermd en behouden kan blijven.

Sinds april 2014 worden woonboten aangemerkt als bouwwerken als gevolg van een uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit heeft als consequentie dat voor woonboten alle regelingen gaan gelden zoals deze ook voor reguliere woningen gelden. Dit betekent concreet:

- de Woningwet dient aangepast te worden. Hiervoor is op 23 maart 2016 een wijzigingswetsvoorstel ingediend (Kamerstuk 34434);
- het Bouwbesluit dient aangepast te worden;
- in alle bestemmingsplannen dienen bouwregels opgenomen te worden;
- voor woonboten dienen welstandscriteria opgenomen te worden in het bestaande welstandskader: "De schoonheid van Amsterdam 2013".

Met het wetsvoorstel worden enkele voorschriften en overgangsrechtelijke bepalingen opgenomen in de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) om rechtszekerheid te geven ten aanzien van de juridische status van woonboten en andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf. Totdat de regelgeving formeel is aangepast heeft Amsterdam een gedoogkader. Onderdeel daarvan is dat voldaan moet worden aan de door de stadsdelen vastgestelde welstandscriteria voor woonboten en welstand op het water.

Vooralsnog is de juridische bescherming van historische schepen gecompliceerd omdat het roerende zaken betreft. Noch de Monumentenwet, noch de gemeentelijke Erfgoedverordening voorzien hier nu in. De uitkomsten van het onderzoek van het Rijk in het verlengde van de Erfgoedwet worden afgewacht en betrokken bij de keuzes hoe we maritiem erfgoed op gemeentelijk niveau kunnen beschermen.

In 2016 wordt gestart met het opstellen van een stadsbreed welstandskader voor woonboten. Verder wordt in 2016 onderzocht of het mogelijk is om maatregelen voor te stellen voor bescherming en behoud van historische schepen.

Recent heeft de minister een voorstel van wet ingediend (Wet verduidelijking voorschriften woonboten, Tweede Kamer 34 434) waarvan de gevolgen momenteel nog nader worden onderzocht.

Het college start daarom in 2016 in overleg met het Rijk een verkenning naar de mogelijkheden om maritief erfgoed beter te beschermen en stimuleren. Dit wordt als een apart nieuw agendapunt toegevoegd in de uitvoeringsagenda van de Watervisie.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende wijzigingen in de tekst:

In de Samenvatting op blz. 10 wordt onder het kopje *Wonen en werken* een extra ambitie toegevoegd:

- koesteren maritiem erfgoed

Op pagina 33 wordt de laatste zin onder de paragraaf *verbeteren welstandsbeleid woonboten* geschrapt: ~~We verkennen in het verlengde hiervan of we ook aanvullend beleid voor historische schepen, maritiem erfgoed, (kunnen) maken.~~

Hieronder wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd:

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.

In de Uitvoeringsagenda (H3) van de concept-Watervisie wordt de 'Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed' als apart agendapunt toegevoegd, waar dit punt nu alleen kort wordt genoemd bij agendapunt 6 'aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten'.

Op blz. 99 wordt bij de agendapunten na agendapunt 6 als nieuw agendapunt toegevoegd:

- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed

Op blz. 102 wordt bovenstaande agendapunt ook in de tabel toegevoegd.

Op blz. 105 wordt de tekst bij agendapunt 6 *Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten* als volgt aangepast:

Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Woningwet (in juli 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.

~~Tevens worden hierbij de mogelijkheden voor eventuele beleidsontwikkeling op het gebied van maritiem erfgoed voor zowel woonschepen als varende schepen verkend.~~

Op blz. 105 wordt direct na agendapunt 6 *Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten* als de volgende tekst toegevoegd:

- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed

De mogelijkheden voor bescherming en stimulering van maritiem erfgoed in Amsterdam 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

5.2.6 Vervoer over water

5.2.6.1 Vervoer / stadsdistributie over water

Reacties: i0025, i0369

Samenvatting van de opmerking(en)

Op het thema vervoer hebben de organisaties EVO (belangenbehartiger voor alle verladers in logistiek & transport) en TLN (Transport en Logistiek Nederland) een gelijklopende zienswijze ingediend. De indieners zijn positief over de ambities in de Watervisie Amsterdam 2040 en onderschrijven de mogelijkheden om het goederenvervoer over water te herontdekken. Indieners zijn wel van mening dat de oneliner "Water in Amsterdam is voor iedereen" een bedreiging betekenen voor de continuïteit van goederenvervoer over water.

Indieners zien raakvlakken met andere gemeentelijke beleidsvisies, plannen, agenda's of programma's waaronder: startdocument Stad in Balans (2015); de Agenda Duurzaamheid Amsterdam (2015); de Uitvoeringsagenda Mobiliteit Amsterdam (2015). Indieners constateren ook dat de beleidsvisies, plannen, agenda's of programma's niet altijd een cohesie vormen op het gebied van goederenvervoer van welke modaliteit dan ook. Zij adviseren de gemeente Amsterdam te opteren voor meer samenhang en een duidelijke en brede intermodale goederenvervoer visie te ontwikkelen.

Indieners vragen alvorens de Watervisie als planologisch-juridisch toetsingsdocument in te zetten, duidelijke keuzes te maken. Zij vragen aandacht voor de volgende punten:

- Bevoorrading in een stad maakt onderdeel uit van een grotere en vaak complexe logistieke keten. Vervoer over water is over het algemeen slechts een klein onderdeel in deze keten. Het benoemen van de vier kleine stadshavens Riekerhaven, Nieuw Vaart Duivendrechtsevaart en Marktkanalen is positief, maar indieners zijn van mening dat op deze locaties (nog) onvoldoende ruimte en infra aanwezig is om een efficiënt overslagpunt te kunnen realiseren;
- Het inzetten van vervoer over water bij stadsdistributie is afhankelijk van volume, hanteerbaarheid, efficiency, kosten, afstand van kade tot de uiteindelijke bestemming en faciliteiten, zoals laad-, lossen overslagplaatsen. Hoe fijnmaziger genoemde faciliteiten worden aangelegd, hoe aantrekkelijker het wordt er gebruik van te maken. Het is derhalve niet alleen faciliteren, maar ook het stimuleren van vervoer over water door een uitstekende infrastructuur;
- indieners zien de aanleg van de benodigde infrastructuur en laad-, los- en overslagplaatsen als een taak van de gemeente Amsterdam;
- Het is een feit dat bevoorrading, mede door internetbestellingen, verandert. indieners adviseren de stadshavens niet op zich te zien, maar meer integraal als Logistiek Ontkoppel Punt (LOP) of Goederen Uitgifte Punt (GUP). Op deze punten moet het mogelijk zijn om van weg naar water, van water naar weg of van water naar water goederen over te slaan, maar ook goederen kunnen worden opgehaald.
- Het wordt steeds drukker op het water volgens de Watervisie, hetgeen nu al tot overlast leidt en is de capaciteit over water niet ongelimiteerd. Het stimuleren van vervoer over water zal een extra belasting veroorzaken op de waterwegen. Om continuïteit te kunnen garanderen is het noodzakelijk om logistieke routes voor het vervoer over water te ontwikkelen en mogelijk een onderdeel uit te laten maken van het Voorkeursnet Goederenvervoer Amsterdam. Daarnaast stellen indieners de vraag als het vervoer over water is gelimiteerd is een rendabele uitvoering van goederenvervoer over water dan een realistisch gegeven.
- Op het IJ heeft de beroepsvaart prioriteit boven andere gebruikers. EVO en TLN willen dan ook benadrukken, dat vaste oeverbindingen een belemmering kunnen veroorzaken in doorgaande routes die gebruikt worden voor de aan- en afvoer van de stadshavens.

- Efficiënte en rendabele stadsdistributie over het water moet ook in de winter mogelijk zijn, alsmede tijdens de vele jaarlijks georganiseerde evenementen in het grachtengebied. Deze garantie is voor ondernemers die in de uitvoering van stadslogistiek actief zijn van groot belang.

Standpunt van het college van B en W

Het college is content met de onderschrijving van de mogelijkheden voor vervoer over water. En is zich bewust, zoals ook in de visie is aangegeven dat er een spanningsveld is tussen goederenvervoer en passagiers- en pleziervaart. Toch zien wij mogelijkheden voor groei van de stadsdistributie, binnen het bestaande vaar netwerk. Met de Watervisie streeft het college naar samenhang in het gebruik van water voor iedere gebruiker en niet alleen het goederen vervoer. Het college acht het niet nodig een intermodale goederenvervoer visie te ontwikkelen.

Het college heeft in de Watervisie aangegeven dat het ruimte ziet op de Amsterdamse wateren en stadshavens voor distributie over water. Zij wil daarin de markt faciliteren. Of dit efficiënt kan of rendabel is, is aan de markt. Het college gaat er van uit dat de stadsdistributie plaatsvindt via het bestaande netwerk en gaat in het kader van de Watervisie geen extra investeringen doen in het aanleggen van infrastructuur en laad-, los-en overslagplaatsen.

Het college is zich bewust dat wanneer er stadsdistributie plaatsvindt in één van de vier kleinere stadshavens er hier dan sprake zal zijn van overslag van goederen en dat daarbij een goede verbinding per weg nodig is. Meer vervoer over water betekent inderdaad een extra belasting van de waterwegen, maar een ontlasting van vervoer over de weg. Het college denkt dat er ruimte is voor vervoer over het water op rustigere tijden in de dag, of dit rendabel is, is aan de markt.

Het college is zich er van bewust van het feit dat de beroepsvaart op het IJ prioriteit heeft. Zij neemt kennis van de relatie tussen de stadshavens (en de haven) en de vaste oeververbindingen, die ze in het kader van sprong over het IJ verder zal uitwerken.

Het college wil ondernemers faciliteren die een bijdrage willen leveren aan distributie over water.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.2.6.2 Vervoer bouwmaterialen over water

Reacties: i0205

Samenvatting van de opmerking(en)

Indiener vraagt om in de Watervisie op te nemen dat er een samengaan is met de bepalingen over het 7-tongsgebied en deze bepalingen te gebruiken om versneld al in 2016 te beginnen met het schadelijke vervoer van bouwmaterialen voor wegen en kaden, waaronder vloeibaar beton en deze naar het water te dirigeren.

Standpunt van het college van B en W

Voertuigen zwaarder dan 7,5 ton mogen buiten de vrachtroutes de binnenstad van Amsterdam niet in. Ontheffing is beperkt mogelijk. In een aantal stadsdelen gelden aanvullende beperkingen voor het vrachtverkeer. Het college vindt de bepaling afdoende om schade door vervoer van zware materialen te voorkomen. Zij ziet dan ook geen aanleiding om vervoer over water voor bouwmaterialen verplicht te stellen.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.3 De vier gebieden

In de Watervisie verdelen we de stad voor wat betreft het gebruik van water en oevers grofweg in vier gebieden. De zienswijzen die voornamelijk betrekken hebben op specifieke gebieden en de beantwoording ervan zijn geordend naar deze vier gebieden.

Het gaat om de volgende vier gebieden:

- de binnenstad (5.3.1);
- de stad om de binnenstad (5.3.2);
- het IJ en de haven (5.3.3);
- de stad grenzend aan het landschap (5.3.4).

5.3.1 De binnenstad

5.3.1.1 Singel: nieuwe locatie voor te verplaatsen woonboten

Reacties: i0001

Samenvatting van de opmerking(en):

In deze zienswijze wordt gewezen op een fout op de kaart op pagina 72-73, waar een alternatieve locatie voor vrijwillig te verplaatsen woonboten aan het Singel op de verkeerde plek is aangegeven. Het groene streepje dient één rak zuidelijker te staan. Het rak waarover destijds in het kader van het bestemmingsplan Water voor stadsdeel Centrum een besluit is genomen, is het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat. Op de kaart staat ten onrechte een groen streepje aan de noordzijde van de Torensluis.

Standpunt van het college van B en W:

Dit groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', staat inderdaad onjuist op deze kaart en dient aan de oostzijde van de Singel in het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat te worden geplaatst, zoals dit ook in het bestemmingsplan Water van het stadsdeel Centrum (uit 2012) is vastgelegd.

Wijzigingsvoorstel:

Deze fout wordt in 3 kaarten hersteld:

In de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz 20-21:

groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

In de kaart Wonen en werken op blz 34-35:

groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

In de kaart van de Binnenstad op blz 72-73:

groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

5.3.1.2 Oostelijke binnenstad: vergroten doorvaart Paerlduiker en Oesjesduiker

Reacties: i0157, i0357, i0363 en i0364

Samenvatting van de opmerking(en)

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de passage op pagina 69 waar staat dat het niet te vermijden is dat op termijn de duikerbruggen bij de Wittenburger- en Kattenburgervaart worden verbreed en opgehoogd om het vaarondje Marineterrein richting Artis vanwege een aantal argumenten:

1. De Paerlduiker is recent gerenoveerd en opgeknapt, aanpassing is geld weggooiën;
2. De Paerlduiker is een monument, dus mag niet worden veranderd;
3. Gevreesd wordt voor schade aan het pand en andere omliggende bebouwing rondom de smalle doorgang;
4. Nautisch gezien zal een doorvaart voor grotere rondvaartboten en zelfs kleinere plezierbootjes een groot probleem worden: eenrichtingsverkeer zal zeker noodzakelijk zijn waardoor er veel overlast zal komen van manoeuvrerende boten die op elkaar moeten wachten. Gevraagd wordt om een nautisch onderzoek;
5. Er lijkt geen onderzoek gedaan te zijn naar de invloed van de ingreep op de flora en de fauna;
6. Er is geen onderzoek gedaan naar de economische meerwaarde van deze extra vaarroute ten opzichte van de investering van de verbouwing van de duiker en de eventuele maatregelen om schade elders te vermijden.

Tevens wordt er op gewezen dat in het kader van het Masterplan en overige planvorming rondom de herinrichting van de Eilandenboulevard nooit sprake is geweest van verhoging of verbreding van de Paerlduiker. Daarmee klopt de tekst op pagina 69 feitelijk niet.

Standpunt van het college van B en W

Het college heeft in de tekst van de concept-Watervisie aangegeven dat er op termijn gekeken moet worden naar een eventuele ophoging van beide duikers. Geheel terecht is de opmerking in de zienswijze dat in de tekst van pagina 69 feitelijke onjuistheden staan: "In 2014 heeft de stadsdeelraad besloten om de doorvaarthoogte en –breedte van de duikerbruggen in de Kattenburger- en Wittenburgervaart bij de herinrichting van de 'Eilandenboulevard' niet te verhogen. In het concept-Masterplan van de Eilandenboulevard werd inderdaad alleen gesproken over het doorvaarbaar maken (verhogen en verbreden) van de Oesjesduiker en niet van de Paerlduiker. Dit wordt gerectificeerd in de tekst van de Watervisie. Uiteindelijk heeft de toenmalige stadsdeelraad op 18 februari 2014 het volgende besloten over de aanpassing van de Oesjesduiker: *"De Oesjesduiker wordt alleen doorvaarbaar gemaakt voor lage pleziervaartuigen (en dus niet voor rondvaartboten). De doorvaart zorgt voor een betere ontsluiting van het achterliggende gebied dat over water nu alleen via de Dijkgracht te bereiken is"*.

De Oesjesduiker zal dus bij de uitvoering van de Eilandenboulevard zodanig worden aangepast dat de kleinere pleziervaart (ongeveer tot 7 meter lengte) makkelijker van de Nieuwe Vaart naar de Wittenburgervaart kan doervaren.

In de tekst van de concept-Watervisie hebben wij aangegeven dat ondanks het besluit van de stadsdeelraad in 2014 om de Oesjesduiker niet te verhogen en te verbreden ten behoeve van een doorvaartmogelijkheid van rondvaartboten het op termijn toch noodzakelijk en wenselijk zal blijven om het vaarondje van de binnenstad richting de Dijkgracht rond te kunnen maken. Wij blijven er bij dat we in het kader van de

geleidelijke transformatie van het Marineterrein de mogelijkheden van ophoging en verbreding van de beide duikers bij respectievelijk de Kattenburger- en Wittenburgervaart ten behoeve van een betere doorvaart voor alle boten moeten onderzoeken. Dit onderzoek willen wij doen in het kader van het ontwikkelen van het Marineterrein. Hierbij worden alle mogelijkheden van doorvaart zowel van pleziervaart als passagiersvaart/rondvaart opengehouden en nader onderzocht.

De argumenten die in de zienswijze worden gegeven waarom de Paerlduiker vooral niet aangepast zou mogen worden nemen we nu ter kennisgeving aan. Bij een vervolgonderzoek naar de mogelijkheden gaan de argumenten natuurlijk wel een rol spelen. De gemeente maakt eventuele plannen tot aanpassing vooraf kenbaar, zodat betrokkenen voldoende gelegenheid hebben om hierover mee te denken en er op te reageren.

Wijzigingsvoorstel

Pagina 69: 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 doorvaarthoogte en -breedte van de duikerbruggen in de Kattenburger- en Wittenburgervaart bij de herinrichting van de 'eilandboulevard' niet te vergroten. de Oesjesduiker alleen doorvaarbaar te maken voor lage pleziervaartuigen.~~ Wij zijn van mening dat het dit op termijn toch nodig is om het vaarrondje Marineterrein - Artis nader te onderzoeken om een betere spreiding van de plezier- en passagiers/rondvaart in de binnenstad mogelijk te maken verspreiden. We willen ~~dit meenemen bij dit nader onderzoek op termijn doen, gerelateerd aan en afgestemd met de geleidelijke transformatie van het Marineterrein.~~

5.3.1.3 Binnenstad: steiger Olofssteeg 15

Reacties: i0093

Samenvatting van de opmerking(en)

De indiener van de zienswijze wil graag dat de steiger aan de Sint Olofssteeg 11 in de binnenstad als openbare op- en afstapvoorziening wordt aangemerkt.

Standpunt van het college van B en W

Het college stelt het op prijs dat deze bewoner actief meedenkt over mogelijkheden om meer op- en afstapvoorzieningen te realiseren. Deze steiger heeft echter een geschiedenis en het is gebleken dat dit geen openbare steiger is, maar dat deze deel uitmaakt van de bebouwing Sint Olofssteeg 11. Bovendien is de Watervisie niet het medium waarbij eventuele discussiepunten over de status van steigers, objecten of ligplaatsen worden beslecht. De indiener van de zienswijze is meegedeeld dat hij het beste contact kan opnemen met het gebiedsteam 1012 van stadsdeel Centrum.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.3.1.4 Binnenstad divers

Reacties: i0246, i0416 en i0453

Samenvatting van de opmerking(en):

Meer aandacht voor Stad in balans

De indieners vinden dat de beperking tot de ruimtelijk-economische aspecten in de Watervisie inhoudt dat aspecten als invloed op drukte in de stad in het algemeen (de "balans"-discussie), vergunningverlening, beheer en handhaving niet of nauwelijks aan de orde komen. Tevens geeft het college bij de koers aan dat er groei en ruimte voor particuliere initiatieven mogelijk is, maar er staat niets over conservering, beheer en bescherming van historisch erfgoed. Dat dient ook op- en aan het water plaats te vinden en derhalve in de punten die de koers bepalen te worden opgenomen.

Te weinig concrete maatregelen met tijdplanning

De indieners vinden de agendapunten in de uitvoeringsagenda 2018 te weinig concreet. Indieners achten een scherpere formulering en adequate planning noodzakelijk. En deze dient te worden voorzien van een investeringsprogramma. Op de informatieavond is gemeld dat er in diverse dienstbegrotingen middelen zijn gereserveerd voor agendapunten. Onduidelijk is voor welke agendapunten en hoeveel geld is gereserveerd voor welke termijn. Een transparant investeringsprogramma is zeker voor de uitvoeringsagenda noodzakelijk. Vervolgens dient voor de andere voorgestelde maatregelen per collegeperiode een investeringsplan te worden opgesteld, zodat voor iedereen de haalbaarheid in tijd en geld duidelijker wordt.

Verkeersmaatregelen

Aandacht wordt gevraagd voor veel verdergaande verkeersmaatregelen op het water, zodat de verschillende verkeersstromen op het water minder last van elkaar hebben. Tevens moet vrijwel overal éénrichtingverkeer worden ingevoerd.

Meer openbaar vervoer en meer goederenvervoer

Ook vragen de indieners meer aandacht en visie op openbaar vervoer over water en meer goederenvervoer. Zij geven hier suggesties voor. Tevens stellen zij een circle lijn voor over het IJ, die meer het karakter moet krijgen van openbaar vervoer.

Transferpunten bus/boot

De indieners benadrukken de noodzaak om buiten de binnenstad transferpunten voor de overstap van bus naar boot en omgekeerd te laten plaatsvinden. Zij doen verschillende suggesties voor geschikte locaties.

Steigers

Het uitgangspunt dat de steigers en op- en afstapvoorzieningen zo min mogelijk privaat of exclusief mogen zijn, wordt door de indieners onderschreven. Er wordt aandacht gevraagd voor sobere en doelmatige op- en afstapvoorzieningen voor de kleinere passagiersvaart, die andere behoeften heeft dan de grotere rederijen met grote rondvaartboten.

Verplaatsen woonboten

Indieners vinden de ambitie om woonboten alleen vrijwillig te laten verplaatsen te beperkt. Er moeten meer alternatieve locaties worden gevonden om woonboten naar toe te verplaatsen.

Houthavens

Bij verdere uitwerking van dit gebied vragen indieners aandacht voor een onderscheid tussen de invulling van de Oude Houthavens en de nieuwe Houthavens. Het gevaar dreigt dat in de Oude Houthavens de woonfunctie zodanig groot wordt dat beleving van het water in dit havengebied in de knel komt. Water en wonen zouden beter op elkaar moeten worden afgestemd. Dat kan door hier ligplaatsen te realiseren voor de bruine vloot. Dit varend cultureel erfgoed heeft ruimte nodig en deze bedrijvigheid zou belangrijk kunnen bijdragen aan de menging van functies en levendigheid in dit gebied. Een open, bedrijvige Oude Houthaven sluit perfect aan bij de koers die de Watervisie uitzet. De tijdelijke woonschepen in dit gebied kunnen een ligplaats krijgen in de nieuwe Houthavens.

Nieuw welstandsbeleid voor boten

Indieners menen dat in het nieuwe welstandsbeleid dat wordt opgesteld voor boten binnen het UNESCO-gebied alleen nog maar woonschepen een plek zouden moeten kunnen krijgen. En er moet aandacht worden besteed aan zichtlijnen.

Kaarten

In het kader van beheer en handhaving zou een kaart wenselijk zijn waarop staat aangegeven waar ligplaatsen en aan-en afvoerpunten expliciet verboden zijn. Deze plekken kunnen dan ook in bestemmingsplannen worden opgenomen.

Bij Wonen en Werken is op de overzichtskaart de aanpak van illegale hotelboten als rubriek vervangen door handhaving illegale verhuur woonboten in en om Centrum. Deze aanscherping en verruiming is juist, mits dit niet betekent dat illegale hotelboten bij de handhaving minder prioriteit krijgen.

De waterfietslocaties zouden op de kaart moeten worden opgenomen en deze moeten verplaatst worden uit de congestiezone van de binnenstad.

De aanduiding "Nieuwe locaties voor verplaatsen van woonboten/-arken", op het Singel geeft een verkeerd stuk van het Singel aan. Het rak van het Singel waarover daartoe een besluit is genomen, is het rak tussen Torensluis en Raadhuisstraat. Op de kaart staat de aanduiding ten onrechte aan de andere kant van de Torensluis.

Standpunt van het college van B en W:

Het college van B en W heeft de volgende reactie op zienswijzen van de indieners:

Meer aandacht voor Stad in balans

De aandacht voor 'Stad in balans' komt op meerdere plekken terug en vooral bij de beschrijving van de binnenstad is hier aandacht voor (pagina's 66-73). Op pagina 66 wordt voldoende aandacht besteed aan de aanwijzing tot UNESCO-monument. Als eerste ambitie wordt het voorkomen en handhaven van overlast op het water genoemd. Tevens worden diverse maatregelen voorgesteld tot verplaatsing van bepaalde functies naar beter geschikte locaties: bijvoorbeeld een deel van de rondvaartboten en sommige woonboten. Niet voor niks is agendapunt 1 van de Uitvoeringsagenda 2018 ook het

aanscherpen van het instrumentarium voor handhaving op overlast op het water. Hiervoor het college in het voorjaar van 2016 reeds een bestuursopdracht gegeven.

Te weinig concrete maatregelen met tijdplanning

Het college heeft gestreefd naar zo concreet mogelijke agendapunten in de uitvoeringagenda 2018; tegelijkertijd vragen diverse agendapunten nog om uitwerking, overleg met belanghebbenden en maatwerk. Dat zorgt er voor dat lang niet alle agendapunten nu al zeer concreet zijn; ze worden de komende jaren uitgewerkt en geïmplementeerd.

Bij het uitvoeren van de uitvoeringsagenda 2018 bij deze Watervisie Amsterdam 2040 volgen we een strategie om zo veel mogelijk mee te lopen met lopende en nieuwe projecten, programma's en fondsen. Er is dus géén 'waterfonds', 'investeringsprogramma' of iets dergelijks bij de Watervisie.

De agendapunten (maatregelen en acties) uit de uitvoeringsagenda 2018 kennen voor wat betreft de financiering diverse dekkingsbronnen en een 'eigen financieringsstrategie'. Voor een aantal agendapunten is de dekking reeds geregeld (en zijn de activiteiten inmiddels in gang gezet). De dekking van een aantal agendapunten komt vanuit de grondexploitatie, de markt en de bestuurscommissies. De dekking van de diverse verkenningen en (haalbaarheids-)onderzoeken komt uit de jaarprogramma's van de gemeentelijke diensten.

Verkeersmaatregelen

Een Watervisie is niet de plek om verkeersmaatregelen voor te stellen. Waternet als vaarwegbeheerder van het binnenwater van de gemeente Amsterdam houdt alle vaarbewegingen tegenwoordig nauwlettend bij in het verkeersmodel. Jaarlijks monitort de gemeente Amsterdam de drukte op het Amsterdamse binnenwater met de grachtenmonitor. De cijfers van 2014 en 2015 laten zien dat groei van het aantal vaarbewegingen zelfs op de drukste momenten van het jaar mogelijk is zonder dat een kritisch niveau van drukte wordt gehaald. Waternet studeert desalniettemin wel op voorstellen voor extra verkeersmaatregelen. De huidige cijfers van de grachtenmonitor noodzaken (nog) niet tot het invoeren van meer éénrichtingsverkeer voor de rondvaart of het meer scheiden van verkeersstromen.

Meer openbaar vervoer en meer goederenvervoer

De beperking bij een vorm van openbaar vervoer over water (in plaats van over land of in aanvulling daarop) is altijd de beperkte snelheid waar boten mee mogen varen in de stad. Doordat met name de afstanden in de binnenstad heel klein zijn is fietsen of wandelen meestal sneller. De gemeentelijke rol hierin is en blijft faciliterend.

Transferpunten bus/boot

Momenteel wordt een gericht onderzoek gedaan naar geschikte locaties en hiervan zal in juni 2016 een rapportage verschijnen, waarna het college een opdracht kan geven om de geschikte locatie te ontwikkelen. De suggesties zijn waardevol en worden meegenomen in het onderzoek.

Steigers

Het college heeft het programmateam Varen-Passagiersvaart ingesteld om een aantal vraagstukken op het gebied van de passagiersvaart op te lossen en om het in 2013 vastgestelde beleid van de Nota Varen uit te voeren. Onderdeel van het Programma Varen-Passagiersvaart is dat er een speciale aanpak is van de zogenaamde A-locaties waar veel rederijen al langer exclusieve locaties innemen. We wijzigen de huidige situatie van exclusief gebruik door reders van op- en afstaplocaties op de populairste locaties in het centrum. Na de inventarisatie van de eigendomssituatie gaan we deze A-locaties zoveel mogelijk

vrijmaken, beprijzen en opnieuw uitgeven. De A-locaties worden onderverdeeld in (semi-)exclusieve en openbare op- en afstapvoorzieningen. Zo krijgen ook nieuwe reders de gelegenheid om passagiers in en uit te laten stappen op deze A-locaties.

Verplaatsen woonboten

Het college neemt kennis van de mening van indieners dat men het verplaatsen van woonboten op vrijwillige basis te beperkt vindt. We gaan het komend jaar inventariseren wat de verplaatsingsmogelijkheden zijn van een aantal woonboten aan de Amsteloevers.

In de binnenstad is de vrijwilligheid van woonbotenverplaatsing in de daartoe gewenste zones vastgelegd in het bestemmingsplan Water dat in 2012 is vastgesteld door de voormalige stadsdeelraad Centrum.

Houthavens

Het college is van mening dat de Oude Houthaven een goede plek is voor woonschepen, maar ook voor (een deel van) de bruine vloot aan de Pontsteiger. De Oude Houthaven, samen met het naastgelegen te ontwikkelen Houthavensgebied, zien wij ook als een mogelijke alternatieve locatie om enkele woonboten vanuit de Amstel een ligplaats te geven.

Ook ziet het college mogelijkheden om eventueel enige ligplaatsen voor de (bemande) passagiersvaart in de Oude Houthaven toe te voegen. Hier zou zelfs specifiek ingezet kunnen worden op maritiem erfgoed. Het betreft dan bemande sloepen, salonboten of andere historische schepen, die hier een (nacht)ligplaats hebben en overdag vooral met passagiers door de stad varen. De exacte bestemming van de Oude Houthaven wordt in het traject van de herziening van het bestemmingsplan uitgewerkt.

Nieuw welstandsbeleid voor woonboten

In 2016 zal gestart worden met een stadsbreed welstandsbeleid voor woonboten. In dit nieuwe welstandsbeleid wordt ook rekening worden gehouden met het feit dat woonboten onder de Woningwet vallen. Het UNESCO-gebied zal hierin natuurlijk een speciale positie krijgen.

Kaarten

Gevraagd wordt om aan te geven waar ligplaatsen en/of op- en afstapvoorzieningen verboden zijn. Dit is een te gedetailleerde uitwerking voor het abstractieniveau van de Watervisie. Dit zijn onderwerpen die als maatwerk alleen in de individuele bestemmingsplannen kunnen worden geregeld.

Gevreesd wordt dat de handhaving van illegale verhuur van woonboten op een lager niveau komt. Het tegendeel is het geval: nu in maart 2016 besloten is om dezelfde regels voor vakantieverhuur op het water toe te passen als op de wal valt ook de handhaving op illegale verhuur onder de integrale aanpak. Tot nu toe werd er niet opgetreden tegen illegale verhuur van woonboten en dat zal in 2016 juist ook ter hand worden genomen.

In de concept-Nota Varen van 2012 heeft het college voorgesteld om waterfietsen niet meer in de binnenstad toe te laten. Dit voorstel heeft geen instemming gekregen van de gemeenteraad en is dus niet als beleid opgenomen. Het voorstel van de indieners nemen wij daarom niet over in de Watervisie. De omissie van het verkeerde streepje in het Singel op de kaart van de binnenstad als alternatieve locatie voor woonbootverplaatsingen wordt gewijzigd op de kaart.

Wijzigingsvoorstel:

De fout met de verkeerde nieuwe woonbotenlocatie in het Singel wordt in drie kaarten hersteld:

In de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz 20-21:

groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

In de kaart Wonen en werken op blz 34-35:

groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

In de kaart van de Binnenstad op blz 72-73:

groene streepje, 'nieuwe locaties voor te verplaatsen woonboten/-arken', in het Singel wordt verplaatst naar (de oostzijde van) het rak tussen de Torensluis en de Raadhuisstraat.

5.3.1.5 Binnenstad: Singelgracht

Reactie: i0366

Samenvatting van de opmerking(en):

De indiener van de zienswijze reageert in de breedte op de ambities van de Watervisie en vraagt geregeld om een expliciete vermelding van de Singelgracht bij de diverse onderwerpen van de Watervisie.

Wandelpromenade Singelgracht

Op pagina 17 wordt een verwijzing naar objecten en bouwsels gemist die het zicht op het water kunnen verstoren. Gevraagd wordt om als uitgangspunt voor het aanleggen van de wandelboulevard langs de Singelgracht aan te houden dat er zo min mogelijk objecten worden geplaatst en dat uitgangspunten uit Convenant Singelgracht (2003) worden overgenomen. Op meerdere plaatsen in de Watervisie komt dit onderwerp terug en overal zouden ook kassahuizen en andere bouwsels van rederijen als ongewenst genoemd moeten worden.

Groei door spreiding recreatie en toerisme (pagina's 10, 18, 27, 50, 67, 71).

Gevraagd wordt om concretere maatregelen voor werkelijke spreiding van toerisme. De indiener ziet met de huidige voorstellen de overlast en vaarbewegingen in het centrum alleen maar groeien. Ditzelfde geldt voor evenementen: nu staat er dat evenementen uitgebreid kunnen worden naar locaties buiten de binnenstad. Dit zou moeten zijn: verspreiding door verplaatsing. Gevreesd wordt dat er alleen nog maar meer overlast komt doordat er zoveel passagiersboten zijn bijgekomen en de markt op termijn wordt vrijgegeven.

Nautisch knelpunt (diverse pagina's, m.n. 50 en 51)

Het rak ter hoogte van het Max Euweplein is volgens de indiener een nautisch knelpunt door de situering van ligplaatsen van een rederij. Dit zorgt voor opstoppingen en schade. In de Visie fase 1 werd dit nog wel als nautisch knelpunt gezien.

Goederenvervoer over het water

Er wordt niet uitgelegd hoe de gemeente goederenvervoer over water stimuleert. De huidige aanwezige op- en afstapvoorzieningen moeten hiertoe worden geïnventariseerd en bekeken moet welke geschikt zijn voor goederenvervoer. Tevens moeten er overslag- en distributiecentra worden gecreëerd.

Elektrisch varen oplaadpunten

Er moet in de Watervisie worden aangegeven hoe de oplaadbehoefte van de elektrische boten per 2020 geregeld is als ook de pleziervaart dan elektrisch moet zijn per 1 januari 2020.

Zone met kansen voor wonen op het water (pagina's 31, 71 en 77)

De aangewezen locaties voor méér wonen op het water kunnen beter alleen worden gebruikt t.b.v. verplaatsing van woonboten/arken vanuit de binnenstad en dus niet voor een uitbreiding van wonen op het water. Er moeten meer locaties waar het zicht moet worden verbeterd worden aangewezen en arken moeten de binnenstad uit. Tevens moeten er ook boten op de Singelgracht worden verwijderd. Veel woonboten worden illegaal permanent verhuurd, cq illegaal als hotel gebruikt.

Kaart pagina 20- 21, pagina 56-57 en pagina 67 e.v.

De rakken rondom Leidseplein en Heinekenbrouwerij lijken niet in het te ontlasten gebied te vallen. Dat is wel nodig omdat dit zeer drukke rakken zijn. Om die reden worden vele facetten van minder ligplaatsen, minder drukte en minder op- en afstapvoorzieningen in de Singelgracht node gemist.

Parkeerdruk verminderen Pagina 25

Er moet een ambitie worden ingevuld om autovrije grachten te realiseren.

Kaart pagina 28-29

Op deze kaart ontbreken onderwerpen zoals ruimte maken voor steigers, zitplekken, auto's verplaatsen en oevers openbaar maken.

Vaarnetwerk, pleziervaart en watersport pagina 37 en 43 e.v.

Er zijn te weinig knelpunten opgenomen in de Watervisie. In werkelijkheid zijn er veel meer. Ook woonboten liggen in de weg en er varen te grote rondvaartboten. Er moet eenrichtingverkeer komen op de grachten. Tot slot is er de vraag waarom de toegang tot de Oranjesluizen moet worden vergemakkelijkt. De indiener van de zienswijze suggereert om toegangsgeld te gaan heffen voor pleziervaarders van buiten de stad. Voor jachthavens is de suggestie om deze vooral goed ruimtelijk in te passen, te zorgen voor vrijwel alleen toegang voor inwoners van de stad en vooral voor elektrische boten. Tot slot moet surfen en suppen vooral buiten de stad plaatsvinden. Op de kaart van pagina 48 en 49 worden plekken voor haventjes voor verhuurbootjes in West gemist.

Passagiersvaart en cruisevaart pagina 51 e.v.

De aantallen passagiers van de rondvaartboten kloppen niet, alsmede de aantallen exploitatievergunningen voor passagiersvaart. Riviercruises en cruiseschepen mogen niet worden uitgebreid omdat hier teveel druk op de binnenstad door ontstaat. Een nieuwe terminal voor cruiseschepen moet verder buiten de stad worden gesitueerd met goede verbindingen naar de stad. De transferplekken bus/boot moeten vooral verder buiten de binnenstad worden gesitueerd. Omdat de rondvaart per 2025 uitstootvrij moet zijn, moeten ook de bussen uitstootvrij worden per genoemde datum. *Ligplaatsen passagiersvaart (pagina 50 en 51)* De indiener geeft de suggestie mee om alle

ligplaatsen van passagiersvaartuigen op de A-locaties op te heffen en elders te realiseren, zodat de locaties dynamischer gebruikt kunnen worden.

Luchtkwaliteit (pagina 54)

De branche moet sneller verschonen dan de termijn die er nu voor staat (2025).

Kaart pagina 71-72

Op de binnenstadskaart ontbreken enkele locaties rondvaart in de Singelgracht, o.a. bij politiebureau Marnixstraat en Heinekenbrouwerij. Daarnaast is het onduidelijk waarom er horeca moet komen op de hoek van de Vijzelgracht en Lijnbaansgracht.

Standpunt van het college van B en W

Algemeen

Over de wens om de Singelgracht bij de diverse onderwerpen in de Watervisie expliciet te noemen merken wij in het algemeen op dat het in een Watervisie gaat om beleidsvisies in grote lijnen. Alleen daar waar het noodzakelijk is worden locaties genoemd. Bijvoorbeeld bij het inrichten van de wandelpromenade langs de Singelgracht.

Wandelpromenade Singelgracht

Het college vindt het terecht dat de term "bouwsel" van pagina 17 wordt verduidelijkt en op pagina 71 wordt hier ook een extra passage aan gewijd. Dit wil niet zeggen dat alle objecten of bouwsels verwijderd zullen worden. Het gemeentelijk programmteam Varen heeft de opdracht om te bewerkstelligen dat op termijn bij zoveel mogelijk van de drukke A-locaties (waar rondvaartrederijen al jarenlang hun afvaartlocatie exclusief hebben) meer ruimte komt voor andere aanbieders van passagiersvaart. Bij op- en afstaplocaties van rondvaartreders kunnen soms in beperkte mate wel kassahuizen of andere kleine objecten kunnen worden toegestaan, voor zover deze onontbeerlijk zijn voor de bedrijfsvoering.

Groei door spreiding recreatie en toerisme

Wat betreft de groei van het aantal passagiersboten merkt het college op dat deze constatering juist is. Dit is een direct gevolg van een uitspraak van het Europees Hof over de exploitatievergunningen voor rondvaartboten. Waar eerst een vergunningenplafond gold, moet nu de markt worden vrijgegeven. Er zullen de komende tijd daardoor nog meer passagiersboten bij komen. Het aantal beschikbare ligplaatsen is de beperkende factor in deze.

Nautisch knelpunt (diverse pagina's, m.n. 50 en 51)

Navraag bij Waternet, de vaarwegbeheerder van het binnenwater van Amsterdam, leverde op dat deze locatie geen nautisch knelpunt is en dat er voldoende verkeersbesluiten gelden om overlast te voorkomen. Bij de vaststelling van de doorvaartprofielen in 2007 zijn aanvullende maatregelen genomen in de vorm van een afmeerverbod aan de zijde van het casino/Max Euweplein/Paradiso tot aan Weteringschans 8. En er is een ontmoetingsverbod afgekondigd zodat de grotere boten niet in de knel komen als ze elkaar ontmoeten.

Goederenvervoer over water stimuleren

De gemeente stimuleert goederenvervoer over water door initiatieven vanuit de markt te faciliteren en te zorgen voor voldoende infrastructuur die het laden en lossen mogelijk maakt. Momenteel is een concept succesvol waar geen aanlegvoorziening nodig is om toch te kunnen laden en lossen. Vanwege de vele functies die strijden om plekken aan of bij het water is dit concept zeer waardevol. Alle op- en afstapvoorzieningen zijn inmiddels in kaart gebracht en er wordt nog met de markt overlegd over eventuele nieuwe wenselijke locaties.

Oplaadpunten elektrische boten

Bij motie heeft de gemeenteraad de datum van 1 januari 2020 waarop alle pleziervaart elektrisch zou moeten zijn tot nader order opgeschort. Momenteel is de technische ontwikkeling zo ver dat boten tot ongeveer acht meter lengte met draagbare accu's kunnen worden uitgevoerd, waardoor een vaste ligplaats en een oplaadpunt niet nodig is. In de Watervisie zijn detaillistische informatie of plannen voor grotere oplaadfaciliteiten verder niet opgenomen.

Zone met kansen voor wonen op het water

Behalve het dynamisch gebruik zijn er meer functies die uitgebreid zouden moeten en kunnen worden. Wonen is er daar één van. Sommige van de op de kaarten aangegeven locaties lenen zich voor bijvoorbeeld waterwoningen en minder voor woonboten. Er staat in de tekst op pagina 33 juist dat alleen bij Plein '40-'45 een kleine uitbreiding zou kunnen plaatsvinden. Verder wordt het aantal woonboten bevroren. Het college vindt het ook belangrijk dat de woonfunctie op het water behouden blijft, juist omdat woonboten Amsterdam heel karakteristiek maken. Met name in de binnenstad en langs de Amstel vindt het college dat er meer zicht moet komen op het water. In de binnenstad geldt daarvoor nog steeds het bestemmingsplan Water, waarin verplaatsingsmogelijkheden vanuit bepaalde rakken naar andere rakken mogelijk worden gemaakt. In het vervangings- en welstandsbeleid op het water zijn beleidsregels opgenomen over de vervangingsmogelijkheden. Zolang deze niet worden aangepast, blijven deze gelden.

Ter bestrijding van illegaal gebruik van woonboten voor overnachten door bezoekers en toeristen is het beleid dat op de wal geldt voor woningen van toepassing verklaard voor woonboten. Er wordt vanaf 2016 ook op dezelfde wijze als op de wal gehandhaafd.

Kaart pagina 20/21, 56/57 en 67 e.v.

De Singelgrachtzone is een verbinding tussen de binnenstad en de omliggende stadsdelen, waar op het water vooralsnog minder druk van toeristen is. De hele Singelgrachtzone is in potentie een goede locatie waar sommige functies als op- en afstappen en ligplaatsen beter plaats kunnen vinden dan in de nauwe grachten van de binnenstad. Bij het daadwerkelijk inplannen van extra ligplaatsen en/of op- en afstapvoorzieningen wordt er natuurlijk goed gelet op de doorvaartprofielen, de eventuele drukte en de al aanwezige functies op en aan het water.

Parkeerdruk verminderen en fiets en wandelpaden pagina 25

Deze onderwerpen worden geregeld in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, waarnaar hier wordt verwezen.

Kaart pagina 28-29

De verschillende streefuitgangspunten over hoe de openbare ruimte zal worden ingericht zijn te detaillistisch om op een visiekaart te zetten.

Vaarnetwerk, pleziervaart en watersport pagina 37 en 43 e.v.

De hele nautische situatie op het water wordt geregeld in de vastgestelde Doorvaartprofielen 2009 (deze worden geëvalueerd) en in de Nota Varen uit 2013. Korte tijdshalve wordt hiernaar verwezen. Bij de Oranjesluizen zijn in de zomer files voor de recreatievaart; het college wil samen met Rijkswaterstaat verkennen of hier iets aan te doen is.

De ontwikkeling van jachthavens wordt aan de markt overgelaten en het is niet wenselijk om hier eisen aan te stellen die de marktpositie van de jachthavens zou kunnen beïnvloeden. Op termijn worden alle boten in de stad elektrisch. Het is niet wenselijk jachthavens te beperken tot Amsterdamse boten, omdat er over wordt geklaagd dat er veel plezierbootjes in de gracht liggen van niet-Amsterdammers. De paragraaf over surfen en suppen is in een vragende vorm geformuleerd en de suggestie in de vraag duidt erop dat het college het eens is met de suggestie om deze activiteit aan de rand van de stad te laten plaatsvinden. Een locatie waarvandaan eventueel verhuurbootjes zouden kunnen vertrekken staat niet als zodanig aangegeven op de kaart, omdat dit een kleinschalige locatie betreft die met maatwerk ergens kan worden gerealiseerd. De jachthavens op de kaart betreffen vooral de grotere (potentiële) locaties.

Passagiersvaart en cruisevaart pagina 51 e.v.

De in de Watervisie genoemde aantallen passagiers en vergunningen zijn natuurlijk een momentopname, maar ze kloppen globaal. Deze aantallen veranderen natuurlijk door het voortschrijden van de tijd. In verband met Balans in de stad is het college er zich van bewust dat uitbreiding van de beide cruisevarende markten met meer locaties meer druk kan opleveren. Daarom wordt ook zeker gezocht naar een vergroting van de bezoekersradius naar de regio. En voor een nieuwe locatie voor een terminal voor cruiseschepen wordt er in het hele Westpoort en Noordzeekanaalgebied gezocht. Er wordt dus zeker ook buiten de stad gezocht, waarbij goede verbindingen naar de stad belangrijk zijn. Er wordt samen met de rondvaart- en en touringcarbranche met spoed gezocht naar een nieuwe transferplek touringcars-rondvaart, om zo de huidige locaties aan de Prins Hendrikkade bij het Open Havenfront te ontlasten. Primair wordt gedacht aan een locatie aan het IJ bij De Ruijterkade-Oost of de Zouthaven bij de PTA of ergens aan het Oosterdok. Het zoekgebied kan niet te ver (buiten de binnenstad) worden uitgebreid, omdat de vaarafstanden naar de grachtengordel zo kort mogelijk moeten zijn. De uitstoot van bussen en touringcars wordt niet in de Watervisie geregeld, maar in de Agenda Duurzaamheid waarnaar korte tijdshalve wordt verwezen.

Ligplaatsen passagiersvaart (pagina 53 en 54)

De precieze plannen hoe de A-locaties worden ingericht met ligplaatsen zijn nog niet bekend. De gemeente heeft een visie vastgesteld, waarbij duidelijk is aangegeven dat deze nog kan wijzigen. Ligplaatsen elders zoeken voor veel grote rondvaartboten is uiterst lastig, vandaar dat er vooralsnog ongeveer de helft van het aantal boten ligplaats zou kunnen krijgen aan de Dijkgracht Oost. Als er uiteindelijk voor wordt gekozen om de A-locaties gedeeltelijk toch exclusief aan te bieden, is het wel zo efficiënt om ook een nachtligplaats te bieden aan een exclusieve steiger.

Luchtkwaliteit (pagina 54)

De Watervisie is niet het document waarin een beleidswijziging kan worden voorgesteld voor iets wat na uitgebreid overleg met de branche uiteindelijk is vastgelegd in de Nota Varen 2013. Wij verwachten ook dat de gewogen toetreding van de exploitatievergunningenronde voor grote rondvaartboten per 2020 een versnelling van de verschoning van de boten teweeg zal brengen.

Kaart pagina 71-72

De locaties voor rondvaart in de Singelgracht, o.a. bij politiebureau Marnixstraat en Heinekenbrouwerij ontbreken niet op de kaart van de binnenstad, omdat dit alleen gaat over de binnenstad en niet over de omliggende stadsdelen. De rode cirkel op de kaart ter hoogte van de hoek van de Vijzelgracht en Lijnbaansgracht betreft geen nieuwe horecalocatie maar een op te hogen en/of te verbreden brug.

Wijzigingsvoorstel

Op pagina 17 wordt ter verduidelijking van de zin over wat het uitzicht op het water kan verstoren een klein gedeelte ter nadere precisering toegevoegd:

Veel kades bieden nauwelijks zicht op het water door geparkeerde auto's, door allerhande bouwsels (zoals kassahuizen, reclameborden en andere objecten) en door woonboten. Dat doorkruist het openbare karakter van die oevers.

Op pagina 71 wordt een zin toegevoegd om duidelijk te maken dat er aandacht is voor het zoveel mogelijk vrijmaken van objecten en niet gewenste bouwsels:

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.

5.3.2 De stad rondom de binnenstad

5.3.2.1 Amsteloevers: Weesperzijde, Omval en Amsteldijk

Reacties: i0002, i0026, i0033, i0034, i0035, i0036, i0037, i0038, i0039, i0040, i0043, i0045, i0046, i0047, i0049, i0050, i0051, i0052, i0054, i0055, i0056, i0057, i0059, i0061, i0062, i0063, i0064, i0066, i0067, i0068, i0069, i0070, i0074, i0076, i0077, i0078, i0079, i0080, i0081, i0082, i0083, i0084, i0085, i0086, i0087, i0088, i0090, i0091, i0092, i0094, i0095, i0096, i0097, i0099, i0101, i0103, i0104, i0105, i0106, i0107, i0108, i0108, i0109, i0110, i0111, i0112, i0113, i0114, i0115, i0117, i0118, i0119, i0120, i0121, i0122, i0123, i0124, i0125, i0128, i0129, i0130, i0131, i0132, i0134, i0136, i0137, i0138, i0139, i0140, i0141, i0142, i0143, i0144, i0145, i0146, i0147, i0148, i0149, i0150, i0151, i0152, i0154, i0155, i0156, i0158, i0159, i0160, i0161, i0162, i0163, i0164, i0165, i0166, i0167, i0170, i0171, i0172, i0174, i0176, i0177, i0178, i0179, i0180, i0183, i0184, i0186, i0187, i0188, i0189, i0190, i0191, i0194, i0195, i0196, i0197, i0198, i0199, i0200, i0201, i0202, i0207, i0210, i0211, i0212, i0214, i0215, i0216, i0217, i0220, i0222, i0223, i0224, i0225, i0226, i0227, i0228, i0229, i0233, i0234, i0235, i0237, i0238, i0239, i0243, i0244, i0249, i0250, i0251a, i0251b, i0251c, i0256, i0258, i0259, i0260, i0263, i0265, i0266, i0267, i0268, i0269, i0271, i0272, i0274, i0275, i0276, i0277, i0278, i0279, i0280, i0281, i0282, i0283, i0284, i0285, i0286, i0287, i0288, i0289, i0290, i0291, i0292, i0293, i0295, i0296, i0297, i0298, i0299, i0300, i0301, i0304, i0305, i0307, i0309, i0311, i0313, i0317, i0319, i0321, i0323, i0324, i0325, i0326, i0327, i0328, i0329, i0330, i0331, i0332, i0333, i0335, i0377, i0338, i0340, i0341, i0343, i0345, i0346, i0347, i0348, i0349, i0352, i0353, i0354, i0356, i0357, i0358, i0359, i0360, i0361, i0371, i0372, i0374, i0376, i0377, i0378, i0379, i0380, i0381, i0382, i0383, i0386, i0387, i0388, i0389, i0390, i0391, i0392, i0393, i0394, i0395, i0396, i0397, i0398, i0399, i0400, i0401, i0402, i0403, i0404, i0405, i0406, i0407, i0408, i0409, i0410, i0411, i0412, i0414, i0417, i0420, i0422, i0428, i0432, i0433, i0434, i0436, i0437, i0438, i0439, i0440, i0441, i0442, i0443, i0444, i0445, i0446, i0447, i0448, i0449, i0450, i0451, i0455, i0456, i0457, i0463, i0466, i0467, i0473, i0474, i0476, i0480, i0481, i0482, i0483, i0489, i0491, i0492, i0493, i0494, i0495, i0496, i0497, i0498, i0499, i0500, i0501, i0502, i0503, i0504, i0507, i0508, i0509,

Samenvatting van de opmerking(en)

De concept Watervisie heeft geleid tot een groot aantal zienswijzen over de ambities en agenda van de concept-Watervisie over de Amsteloevers, met name over de Weesperzijdestrook, maar ook over de Amsteldijk en de Omval.

In de zienswijzen geeft men aan tegen een vermeende nieuwe transferplek touringcars - rondvaartaan de Amstel bij roeivereniging De Hoop te zijn en tegen nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart/rondvaart aan de Amstel. Ook wordt er protest aangetekend tegen de realisatie van nieuwe horecagelegenheden aan de Weesperzijde. Er wordt beschreven dat de 'watervisieplannen' voor de Weesperzijde bovendien regelrecht indruisen tegen het gerealiseerde 'Profielplan 2015' wat voor de Weesperzijdebuurt zorgvuldig, gedurende vele jaren en mede dankzij bewonersinspraak, is opgesteld. Ook wordt er protest aangetekend bij de geambieerde verplaatsing van een aantal woonboten/-arken om het zicht op de Amstel aan de Weesperzijde (en Amsteldijk) te verbeteren. Men geeft aan dat de beoogde verplaatsing van woonschepen en -arken alleen op vrijwillige basis zou kunnen plaatsvinden en wil meer weten over het proces hoer hiertoe te komen, omdat dit voor onrust zorgt.

Er zijn ook zienswijzen waarin de geambieerde verplaatsing van woonschepen en -arken juist wordt toegejuicht. Daarbij wordt aangetekend dat de gemeente er in het verleden aan heeft meegewerkt dat het nu (te) vol ligt met woonboten en woonarken aan de Amsteloevers. Ook wordt aangegeven dat de woonschepen juist beter bij de Amstel passen dan woonarken en dat er ingezet zou moeten op verplaatsing van woonarken, meer dan van woonschepen.

Een aantal indieners vindt dat de ideeën voor de Amsteloevers eerst verder moeten worden uitgewerkt voordat de Watervisie definitief aan de raad wordt aangeboden. Zij vragen naar de specifieke locaties en het aantal te verplaatsen woonboten. Een enkele zienswijze geeft aan dat de verplaatsing alleen maar succesvol kan zijn als de gemeente (op vrijwillige basis) ook actief woonschepen en -arken aankoopt tegen marktwaarde om deze dan weer elders te verkopen.

De aanliggende buurten en een deel van de bewoners vinden zich tenslotte onvoldoende betrokken bij het proces van de Watervisie.

Standpunt van het college van B en W

Algemeen

Het college wil vasthouden aan de ambitie om het zicht op de Amstel te verbeteren en meer zit- en recreatieve plekken aan het water bij de Weesperzijde en elders aan de Amsteloevers te maken. De Amstel is de ontstaansrivier van de stad en één van de grootste openbare ruimten van de stad. Echter, het water van de Amstel en de grote open ruimte zijn door de grote dichtheid van woonboten aan de Amsteloevers vanaf de wal helaas maar beperkt te ervaren. De term woonboten is hier een verzamelbegrip voor zowel woonschepen, als woonarken als 'scharken' (een hybride vorm van boot en ark). Het college wil de Amstel beter leefbaar maken voor de Amsterdammer.

Dit is een lange termijn ambitie voor de komende 25 jaar, waarbij een aantal woonboten verplaatst of verwijderd zal worden. Het college gaat het proces om hiertoe te komen in overleg met de (woonboot)bewoners nader uitwerken, waarbij de verplaatsing van woonschepen op vrijwillige basis voor dit college uitgangspunt is.

De beoogde verplaatsing van een aantal (nader te bepalen) woonboten betreft de Amsteloevers van de binnenstad (Torontobrug) tot aan de A10-Zuid (Roozenoordbrug); in de binnenstad liggen de (hooggelegen) bruggen veel dicht bij elkaar, waardoor het zicht op de Amstel daar überhaupt al beter is. Het betreft dus de Amsteloevers aan de Weesperzijde, de Amsteldijk, de Omval, de Korte Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel.

Aantallen en locaties zijn nog niet bepaald. Deze volgen mede uit het gesprek met de woonbootbewoners en het vervolgproces. De ervaring in het centrum is dat in een periode van de afgelopen twintig jaar circa dertien woonboten in overleg en voornamelijk op vrijwillige basis zijn verplaatst. Aan een dergelijk aantal woonboten en een dergelijke termijn kan ook gedacht worden voor de Amstel voor de periode tot 2040, maar dat is nog niet zeker. De uitwerking van deze ambitie, de strategie en het vervolgtraject in een nadere 'Verkenning verbetering Amsteloevers' moet hier de komende jaren meer duidelijkheid over verschaffen. Dit vindt plaats in overleg met de belanghebbenden en er wordt hierbij voortgeborduurd op geldende afspraken zoals het Principeprofiel Weesperzijde en het Plan van Aanpak Amsteloever (Stadsdeel Oost, 2012).

Het college benadrukt dat er géén transferplek/overstaptelek voor touringcars-rondvaart aan de Weesperzijde komt. Dit staat ook niet in de concept-Watervisie. Ook komt er geen nieuwe horecavoorziening aan de Weesperzijde, anders dan de vigerende horecanota toelaat. Het vastgestelde 'Profielplan Weesperzijde 2015' is en blijft uitgangspunt bij toekomstige herinrichtingen en bij groot onderhoud van de openbare ruimte aan de Weesperzijde. De Weesperzijde heeft en krijgt een inrichting die primair gericht is op groen en recreatie en waarvoor de ruimte wordt gevonden door het verder autoluw en parkeervrij maken van de openbare ruimte. De Watervisie onderschrijft dit en zet bovendien in op meer zitgelegenheden aan het water en meer zicht op de Amstel.

Tenslotte is in de Weesperhaven, waar de Ringvaart Watergraafsmeer op de Amstel uitkomt, de afgelopen jaren al een locatie voor de passagiersvaart met elektrische verhuurbootjes ontwikkeld, die in het afgelopen jaar nog iets is uitgebreid. Deze ontwikkeling heeft reeds plaatsgevonden en daarom wordt de locatie als potentiële nieuwe locatie van de diverse kaarten in de Watervisie gehaald. De

potentiële nieuwe locatie voor ligplaatsen voor de passagiersvaart aan de Amsteldijk net ten zuiden van de Nieuweramstelbrug blijft wel gehandhaafd. Het betreft hier een kleinschalige potentiële plek voor enkele ligplaatsen voor bijvoorbeeld elektrische sloepen. Daarnaast blijft deze locatie een op- en afstapplek voor de passagiersvaart en een mooie zitplek met een open zicht over de Amstel.

Géén nieuwe transferplek touringcars - rondvaart aan de Amstel

In de zienswijzen geeft men aan tegen een vermeende nieuwe transferplek touringcars-rondvaart aan de Amstel bij roeivereniging De Hoop te zijn en tegen nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart/rondvaart aan de Amstel. Dit staat ook niet in de concept-Watervisie, het is een misverstand. Dit komt mogelijk door het 'rondvaarticoon' op de kaarten bij de Amstel.

Voor alle duidelijkheid: er komt geen géén transferplek/overstapplek voor touringcars-rondvaart aan de Weesperzijde of elders aan de Amstel. Wel wordt de huidige transferplek in het stadshart op de Prins Hendrikkade bij het Open Havenfront (voor het Centraal Station) verplaatst naar de IJ-oeveren of het Oosterdok.

Op alle kaarten in de Watervisie vervangen we het symbool voor een nieuwe locatie passagiersvaart aan van een 'rondvaartboot' naar een 'sloep of salonboot'. Dit geldt dus ook voor de locatie aan de Amsteldijk. Alleen de bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van -de 17 meter lange-rondvaartboten blijven het symbool van een 'rondvaart' houden.

Locatie ligplaatsen passagiersvaart

In de zienswijzen blijkt dat men tegen nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart / rondvaart aan de Amstel is. In de concept-Watervisie zijn twee potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart opgenomen: in de Weesperhaven en aan de Amsteldijk ten zuiden van de Nieuweramstelbrug. In de Weesperhaven, waar de Ringvaart Watergraafsmeer op de Amstel uitkomt, is de afgelopen jaren al een locatie voor de passagiersvaart met elektrische verhuurbootjes ontwikkeld, die is de afgelopen jaren nog iets uitgebreid. Hiermee heeft deze locatie zijn maximale volume gehaald en wordt hij als potentiële nieuwe locatie van de diverse kaarten in de Watervisie gehaald.

De potentiële nieuwe locatie voor ligplaatsen voor de passagiersvaart aan de Amsteldijk net ten zuiden van de Nieuweramstelbrug blijft wel gehandhaafd. Het gaat om een kleinschalige potentiële locatie voor enkele ligplaatsen voor bijvoorbeeld elektrische sloepen, salonboten of andere bootjes (bemand of onbemand). Daarnaast blijft deze plek een op- en afstapplek voor de passagiersvaart en een open zitplek met bankjes en vrij zicht over de Amstel.

Horeca

In de zienswijzen wordt ook bezwaar gemaakt tegen ruimtereserveringen voor twee nieuwe horecagelegenheden/uitbreiding van bestaande horeca aan de Amstel. Het betreft drie locaties:

1. bij roeivereniging De Hoop aan de Weesperzijde;
2. bij het voormalige raadhuis van Nieuwer-Amstel (tevens voormalig stadsarchief) in ver- en nieuwbouwproject Asscherkwartier, en
3. bij roeivereniging Nereus aan de Amsteldijk.

De twee locaties van de roeiverenigingen aan de Amstel hebben recreatieve functie en in het voormalig raadhuis van Nieuwer-Amstel wordt binnenkort een nieuwe hotel geopend. Het (openbaar) contact met en zicht op het water is echter minimaal en kan hier worden verbeterd. De tekst in de legenda's van de kaarten van de Watervisie worden op dit vlak verduidelijkt.

Bij beide roeiverenigingen is alleen ondersteunende horeca toegestaan. Horecavoorzieningen zijn hier dus ondergeschikt aan de sportfunctie. De directe omgeving van de roeiverenigingen kan meer een openbare recreatieve functie krijgen voor een breder publiek, bijvoorbeeld door de toevoeging van een openbare zitsteiger, watertrap of simpelweg enkele extra bankjes met uitzicht over de Amstel. Het college spreekt in de Watervisie de ambitie uit om bij deze locaties de waterbeleving meer openbaar te ontsluiten.

In het voormalig raadhuis van Nieuwer-Amstel komt een vijfsterrenhotel. Het gebied eromheen wordt een nieuw woongebied met (creatieve) bedrijven, een theater en een school. Dit nieuwe Asscherkwartier is vernoemd naar de voormalige diamantslijperij Asscher uit 1907. Het zou mooi zijn als tegenover het monumentale hotelpand, het voormalige raadhuis, op termijn een publieke open plek aan het water zou kunnen komen.

In de horecanota's van stadsdelen Oost en Zuid zijn de mogelijkheden en ontwikkeling van horeca bepaald. De Watervisie volgt de horecanota's van beide stadsdelen. Aan de Weesperzijde is in de Watervisie dus geen uitbreiding van het aantal horecavoorzieningen voorzien.

Vrijwillige verplaatsing woonarken en -woonboten Amstel

Er wordt protest aangetekend bij de ambitie uit de concept-Watervisie om het zicht op de Amstel aan de Weesperzijde (en Amstedijk) te verbeteren door de verplaatsing van een aantal woonboten/-arken. Het gaat er daarbij met name om dat men vreest dat verplaatsing niet op vrijwillige basis zou plaatsvinden.

Het college houdt vast aan de ambitie om het zicht op de Amstel te verbeteren en meer zitplekken aan het water op de Weesperzijde en elders aan de Amsteloevers te maken. Om dat mogelijk te maken dient aantal woonboten en/of arken te worden verplaatst. Het college wil het proces om hier toe te komen de komende jaren nader uitwerken, en benadrukt dat het de inzet van dit college is om de verplaatsing op basis van vrijwilligheid te laten plaatsvinden.

Het is niet de bedoeling om alle of een groot deel van de woonboten langs de Amstel te verwijderen. Immers, woonschepen horen ook bij de Amstel. Het college zet in op een vrijwillige verplaatsing van woonschepen naar nieuwe locaties zoals de Houthavens, IJburg of elders. Daarnaast sluit het college een actieve aankoop van een aantal woonarken/-schepen (op vrijwillige basis en tegen marktwaarde) niet bij voorbaat uit.

Het college benadrukt dat het hier een lange termijn ambitie voor de komende vijfentwintig jaar betreft. De afgelopen twintig jaar zijn in de grachten van de binnenstad zo'n dertien woonboten in overleg met de woonbootbewoners en op vrijwillige basis verplaatst. Het proces om tot de vrijwillige verplaatsing van een aantal woonschepen en/of -arken aan de Amsteloevers te komen, wordt in het komende jaar nader uitgewerkt in overleg met woonbootbewoners en andere belanghebbenden.

Proces

In de zienswijzen geeft men aan dat er niet voldoende direct contact is opgenomen met de 'Weesperzijdebuurt' en dat onvoldoende wordt voortgeborduurd op eerdere afspraken uit het participatietraject van het project Zicht op de Amstel van enkele jaren geleden. Het College is van mening dat er een zorgvuldig participatieproces is doorlopen met eerst Verdiepings sessies en een publiek Stadsdebat Watervisie in mei-juni 2015 en daarna de formele ter visie legging met een Informatieavond begin 2016. Het college benadrukt dat de Watervisie Amsterdam 2040 over de hele stad gaat en dat de scope van de Watervisie een breed scala aan onderwerpen op het gebied van het gebruik van het water en oevers bestrijkt. Het uitnodigen van alle buurten in de stad is simpelweg onmogelijk. Gelet op het aantal zienswijzen zijn vele bewoners van de Weesperzijdebuurt goed bereikt.

Het college is tevens bekend met het Plan van Aanpak Amsteloever (Stadsdeel Oost, 2012) waarin een aantal door de buurt gedragen voorstellen ter verbetering van de openbare ruimte aan de Weesperzijde staan.

Agendapunt 4 van de Uitvoeringsagenda van de Watervisie is de nadere Verkenning verbetering Amsteloevers. Het college wil in deze nadere verkenning samen met de belanghebbenden deze ambitie, de strategie en het vervolgtraject voor wat betreft verbetering van de Amsteloevers en bijbehorende verplaatsing van woonboten nader uitwerken. We borduren daarbij voort op de huidige afspraken, zoals die in het Principeprofiel Weesperzijde en het Plan van Aanpak Amsteloever.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz. 77 in de paragraaf *Impuls Amstelboulevard*:

We gaan in gesprek met woonbootbewoners, 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 ~~plekken~~ voor woonboten worden gecreëerd ~~op de vrijkomende plekken aan de Amstel~~.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen op het kaartmateriaal:

Ter verduidelijking wordt op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' met het symbool van een 'rondvaartboot' vervangen door dat van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (d.w.z. boten kleiner dan 14 meter). De bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van de klassieke, 30 meter lange, rondvaartboten in het centrum blijven het symbool van een 'rondvaartboot' houden. In de tekst van de legenda wordt er onderscheid gemaakt tussen 'rondvaart' en 'passagiersvaart (boten kleiner dan 14 meter)'. Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz. 56-57 en alle vier de kaarten van de deelgebieden op blz. 72-73, 80-81, 88-89 en 96-97.

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 vervalt de nieuwe locatie passagiersvaart in de Weesperhaven.

Op de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz. 56-57 wordt het symbool 'nieuwe locatie passagiersvaart' vervangen door het symbool 'bestaande locatie passagiersvaart

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt de volgende tekst in de legenda aangepast: 'nieuwe of uit te breiden recreatieve plek en/of horeca met uitzicht op water'.

Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de legenda van de themakaart Openbare ruimte en recreatie op blz. 28-28 en alle vier de kaarten van de deelgebieden op blz. 72-73, 80-81, 88-89 en 96-97.

5.3.2.2 Omval-Amstelkwartier : op- en afstapplek passagiersvaart

Reacties: i0203, i0248, i0418, i0419, i0421, i0430, i0431, i0452, i0458, i0459, i0460, i0461, i0462, i0464, i0465, i0475

Samenvatting van de opmerking(en)

Meerdere indieners hebben een zienswijze ingediend tegen het realiseren van een nieuwe op- en afstapvoorziening voor de passagiersvaart bij de Omval, naast restaurant Riva. Zij beschouwen deze als zeer onwenselijk. Indieners vinden het steeds drukker worden op de Amstel. Zij vinden dat de uitvoering van het voorgestelde beleid van de concept-Watervisie dit nog verder stimuleert. Zij ervaren nu ook buiten de binnenstad in de zomer al vaak grote drukte op de Amstel, en vinden dat verdere groei van de passagiersvaart extreme drukte zal garanderen. Dit zal volgens indieners leiden tot meer gevaarlijke situaties tussen rondvaartboten, pleziervaart, roeiers en zwemmers.

Standpunt van het college van B en W

De Omval is een woon-werkgebied dat grenst aan de Amstel. Ondanks de ligging aan de Amstel is er echter geen openbare gelegenheid om aan of bij het water te recreëren. Daarnaast is het gebied niet bereikbaar voor transport over het water. Het college wil de relatie met het water en de bereikbaarheid verbeteren. Dit is een uitwerking van de ambitie het water en oevers meer dynamisch en multifunctioneel te gebruiken.

Voor de locatie in het verlengde van de Amstelboulevard, waar dit 'waterplein' naast restaurant Riva aan het water ligt, ziet het college kansen voor de ontwikkeling van een recreatieve steiger die tevens als op- en afstaplocatie fungeert voor kleine passagiersvaartuigen (kleiner dan 14 meter). Het wordt niet mogelijk om een vaste ligplaats in te nemen aan de steiger. De locatie biedt geen ruimte voor de transfer van passagiers van touringcars. Voor de uitwerking van dit initiatief voor een recreatieve steiger die tevens als op- en afstaplocatie fungeert betreft de gemeente de omgeving en direct omwonenden.

Daarnaast liggen er voor een uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor de passagiersvaart kansen bij de Amsteldijk (net ten zuiden van de Nieuweramstelbrug) en het haventje bij de voormalige Zuidergasfabriek. Het betreft hier een relatief bescheiden groei van het aantal ligplaatsen (kleine) passagiersvaart van maximaal (enige) tientallen plekken. Voor het haventje in de insteekhaven bij de voormalige Zuidergasfabriek is in de huidige plannen voor Amstelkwartier de exacte bestemming van deze haven nog niet bekend. Er wordt gedacht aan de mogelijkheid voor ligplaatsen voor de pleziervaart (voor bewoners) en/of enige ligplaatsen voor de kleinere passagiersvaart (elektrische sloepen).

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen op het kaartmateriaal:

Op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' met het symbool van een 'rondvaartboot' vervangen door dat van een 'sloep of salonboot'. Bovendien wordt dit icoontje verplaatst naar de juiste locatie. Hij verschuift van de Omval naar de locatie van jachthaven 52 graden Noord bij het Amstelkwartier.

Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz.56-57 en de kaarten van deelgebied Stad rondom de binnenstad op blz. 80-81.

5.3.2.3 Amstelkwartier: zwemplek Park Somerlust

Reacties: i0009, i0019, i0021, i0023, i0024, i0027, i0029, i0031, i0032, i0041, i0042, i0048, i0053, i0058, i0072, i0075, i0169, i0209, i0257, i0303, i0306, i0308, i0262

Samenvatting van de opmerking(en):

Deze zienswijzen hebben betrekking op de voorgenomen natuurzwemplek bij park Somerlust in het Amstelkwartier (agendapunt 3 uitvoeringsagenda Watervisie Amsterdam 2040). In deze zienswijzen wordt een aantal argumenten aangedragen waarom de realisatie van een natuurzwemplek hier niet wenselijk zou zijn. Er wordt op gewezen dat er in het bestemmingsplan geen zwemplek op deze locatie staat. Omwonenden en toekomstige bewoners aan het park Somerlust uiten daarnaast hun zorg over een toenemende mate van geluid- en vuiloverlast. Ook is er weinig vertrouwen in goede handhaving. Er worden conflicten verwacht tussen zwemmers en roeiers en de pleziervaart. Er wordt aangegeven dat een zwemplek niet samengaat met het ecolint dat de Amsteloever volgt. Ook worden er alternatieve zwemplekken aangedragen.

Standpunt van het college van B en W:

Geen officiële zwemplek, maar zwemmen wel mogelijk maken

Het aantal bewoners en bezoekers van Amsterdam gaat in de komende decennia groeien waardoor de druk op de openbare ruimte – waaronder ook het water – toeneemt. In de concept Watervisie wordt daarom ingezet op het meer toegankelijk en beleefbaar maken en activeren van het water en het spreiden van de groei van recreatie. Specifiek wordt ingezet op meer zit- en recreatieplekken aan het water, plonsplekken en officiële plekken in natuurwater in en rond Amsterdam.

De ligging van Park Somerlust aan het breedste deel van de Amstel, gericht op het westen, is bij uitstek een plek waar omwonenden en andere Amsterdammers even verkoeling kunnen vinden in de Amstel op een warme zomerse dag. De watertrappen aan de Amsteloever van Park Somerlust tussen roeicentrum R.I.C. en de nieuwe jachthaven nodigen uit om met je voeten in het water te zitten, er in te duiken en/of een kleinstukje te zwemmen bij lekker weer. De waterbodem is hier nu echter nog gevaarlijk vanwege de aanwezigheid van scherpe stortstenen en een damwand. Dat is de reden dat het hier nu ook verboden is om te zwemmen. De gemeente wil de waterbodem aan de oever afdekken met grind en de damwand inpakken om dit stuk Amstel veilig te maken om hier te kunnen zwemmen.

De ontwikkeling van meer zwemwater en recreatieplekken aan het water is nodig om de groeiende behoefte in de stad om aan en in het water te recreëren met een groeiend inwoner- en bezoekersaantal meer te spreiden over de stad. In het najaar van 2015 is er een bijeenkomst met huidige en toekomstige omwonenden geweest over de realisatie van een natuurzwemplek bij Park Somerlust. Omwonenden zijn met name bezorgd om extra geluids- en vuiloverlast. Mede naar aanleiding hiervan is besloten om hier geen strand of officiële zwemlocatie aan te gaan leggen, zoals Blijburg en de recreatiestranden aan de Amsterdamse stadsplassen. Wel wordt de onderwateroever bij de watertrappen van dit park tussen roeivereniging RIC en jachthaven 52° Noord veilig gemaakt en worden de 'verboden te zwemmen'-borden verwijderd. Zo wordt het mogelijk gemaakt om hier op een hete zomerdag even een duikje te nemen en te zwemmen (op eigen risico).

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan OverAmstel Buitendijks, net als in de andere Amsterdamse bestemmingsplannen in het algemeen, staat geen verbod op zwemmen in het water van de Amstel. Als het om welke reden dan ook ongewenst is dat er gezwommen wordt in delen van het Amsterdamse water, kan daar met een verordening een zwemverbod worden ingesteld, zoals bij Park Somerlust nu

het geval is. De gemeente vindt pootje baden, een duik nemen en zwemmen in de Amstel bij Park Somerlust goed passen bij het beoogde recreatieve gebruik op deze plek en wil daarom de huidige verbodsborden tussen de jachthaven en roeicentrum R.I.C. verwijderen.

Geluid- en vuiloverlast en handhaving

Omwonenden en toekomstige bewoners aan het Park Somerlust uiten hun zorg over een toenemende mate van geluid- en vuiloverlast door de realisatie van een natuurzwemplek aan de Amstel. Daarnaast heeft men weinig vertrouwen in goede handhaving. Park Somerlust is in de zomer een plek van levendigheid en reuring met zijn ligging aan de Amstel, de bestaande en geplande horecapaviljoens met terras, een kleine speeltuin, de jachthaven met klein drijvend zwembad en roeicentrum R.I.C. De gemeente is van mening dat het mogelijk maken van zwemmen maar beperkt tot een groei van het aantal parkbezoekers zal bijdragen en maar beperkt tot extra geluid- en vuil overlast zal leiden. De gemeente is zich er zeer van bewust dat goed beheer en handhaving in het park (net als bij alle andere Amsterdamse parken) en de Amsteloever essentieel is om een goede balans te vinden tussen prettig gebruik van het park door buurt bewoners en andere Amsterdammers en eventuele overlast op zomerse dagen. Beheer en handhaving krijgen hier dan ook na het veilig maken van de waterbodem speciale aandacht van de gemeente.

Conflicteren van zwemmers, roeiers en pleziervaart

In de zienswijzen worden ook zorgen geuit over mogelijke gevaren voor zwemmers die in het vaarwater kunnen komen van de recreatievaart of roeiers. De Amstel is op deze locatie echter breed genoeg om alle watergebruikers hier een plek te geven. Voor de zwemmers kan de ruimte van enkele tientallen meters vanaf de oeverlijn bovendien nog extra worden afgebakend met boeien om eventuele conflicten met de pleziervaart of roeiers tegen te gaan. De vaarroutes liggen überhaupt op voldoende afstand van de oever. Wij zijn van mening dat tussen roeicentrum R.I.C en jachthaven 52° Noord genoeg mogelijkheden zijn om veilig te recreëren, indien de verschillende gebruikers zich aan de afbakening houden.

Ecolint

Als bezwaar word ook het ecolint genoemd. Het ecolint verbetert de kwaliteit van de watersystemen in Amsterdam en verbindt een aantal groengebieden. Voor de ecologie is de oever als doorlopende verbinding en als schuilplek voor dieren belangrijk. Oorspronkelijk waren hier twee maatregelen voor bedacht. Een lint van lage waterplanten langs de oever tussen de stadshaven en RIC. Daarnaast is de watertrap zo ontworpen, dat de voegen tussen de traptiegels enkele centimeters uit elkaar zitten. Daardoor kunnen er in de voegen wilde planten en kruiden groeien. De ecologische voegen blijven sowieso gehandhaafd. Bij het zwemveilig maken van de onderwaterbodem maken we als onderdeel van het ecolint twee rieteilandjes haaks op de oever tussen R.I.C. en de jachthaven, direct naast beide steigers. Zo wordt de zwemplek op natuurlijke wijze afgebakend en ontstaat hier een open zicht op de Amstel. Aan de andere kant van het R.I.C.- gebouw wordt de rietaanplant van het ecolint in de vooroever van de Amstel hersteld.

Alternatieve zwemplekken

Als alternatieve plek voor het zwemmen noemen de zienswijzen de insteekhaven bij de voormalige Zuidergasfabriek achter de ophaalbrug. In de huidige plannen voor Amstelkwartier is de exacte bestemming van deze haven nog niet bekend. Er wordt gedacht aan de mogelijkheid voor ligplaatsen voor de pleziervaart (voor bewoners) en/of enige ligplaatsen voor de kleinere passagiersvaart (elektrische sloepen). Misschien wordt dit ook wel een 'plonsplek' voor de bewoners van het Amstelkwartier, al bemoeilijkt de hoge kade dit op deze locatie. Deze haven wordt daarom toch eerder

als een potentiële jachthaven gezien, al wordt ook zwemmen op deze locatie niet bij voorbaat uitgesloten. Echter, de gemeente ziet deze locatie niet als een alternatief voor de zwemplek direct aan de Amstel bij Park Somerlust, maar mogelijk wel als een aanvullende plek waar men op hete dagen even het water in kan duiken.

Ook wordt het geplande drijvend ezwembad bij jachthaven 52° Noord als alternatief voor de zwemplek bij Park Somerlust genoemd. Dit drijvend zwembad wordt vrij klein en kan maar een beperkt aantal mensen plaats bieden. Waarschijnlijk zal het ook maar voor een beperkte doelgroep beschikbaar zijn. Ook dit drijvend zwembadje in de jachthaven is daarmee geen serieus alternatief voor de zwemplek aan de Amsteloever bij Park Somerlust. Bovendien geeft een drijvend zwembad geen invulling aan de ambitie om meer zwemmen in natuurwater mogelijk te maken. Wel zou de realisatie van dit drijvend zwembadje (naar verwachting in 2017) een mooie aanvulling kunnen zijn op de zwemplek aan de Amstel, bijvoorbeeld door zich te richten op gezinnen met kleine kinderen.

Wijzigingsvoorstel:

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz 25: *Meer zwemwater en recreatieplekken aan het water*

Water als plek voor verkoeling in de zomer ~~zal~~ wordt in de toekomst -gelet op klimaatverandering- steeds belangrijker ~~worden~~. 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 ~~de Amstel~~ en rond het IJ en IJmeer liggen mogelijkheden voor verkoeling in of aan het water.

Op blz 77: *Amstelkwartier: ontwikkeling natuurzwemplek 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 jaren een (formele of informele) natuurzwemplek in de Amstel realiseren. Dit kan als pilot dienen voor de ontwikkeling van andere natuurzwemplekken in de stad, voor wat betreft de monitoring van de (zwem-)waterkwaliteit en het toezicht op zo'n plek. 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 wel even een stukje kan zwemmen. Monitoring, beheer en handhaving krijgen hier bijzondere aandacht.

Op blz 99: *Agendapunten 2016-2018*

Agendapunt 3. Realisatie natuurzwemplek Amstelkwartier. Veilig maken waterbodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier

Op blz 104 *bij agendapunt 3 'Realisatie natuurzwemplek Amstelkwartier':*

3. Realisatie natuurzwemplek Amstelkwartier. Veilig maken waterbodem voor nieuwe zwemplek bij Amstelkwartier

We willen ~~de het komende jaren bij het Park Somerlust bij het Amstelkwartier~~ de waterbodem van de Amstel veilig maken om er te kunnen zwemmen. Het wordt géén officiële zwemlocatie of strand, zoals Blijburg of recreatiestranden in de stadsplassen. een natuurzwemplek in de Amstel aanleggen. Een goede waterkwaliteit en de veiligheid zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Als trekker lag hier de afgelopen jaren tijdelijk het drijvend zwembad Bad Buiten, dat nu naar de Amstelveense Poel is verplaatst. Waternet is reeds gestart met een verkenning van de mogelijkheden voor deze nieuwe zwemplek in de Amstel. Bij de uitwerking vragen beheer, handhaving en veiligheid bijzondere aandacht.

De gemeente wil graag dat de waterbodem 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.

5.3.2.4 Boerenwetering: afmeren passagiersvaartuigen

Reactie: i0116, i0245, i0415

Samenvatting van de opmerking(en)

De zienswijze heeft betrekking op een lopende vergunningsaanvraag voor het (nachtelijk) afmeren van passagiersvaartuigen aan de kade, voor de voetgangers brug, bij de RAI.

Het gaat om zes vaartuigen. Indiener geeft aan dat de drukte toeneemt op de Boerenwetering wat betreft het aantal vaarbewegingen, en verslechtering van de situatie omdat er ook op andere tijden gevaren gaat worden. Ook verwacht de indiener dat het afmeren van deze vaartuigen zal leiden tot de komst van een openbare op- en afstaplocatie.

Standpunt van het college van B en W

De locatie Boerenwetering is opgenomen in de Watervisie als een potentiële locatie voor het afmeren van passagiersvaartuigen als (nacht)ligplaats. Het gaat hier om kleinschalige mogelijkheden voor de zogenaamde kleine passagiersvaart (boten met een lengte van minder dan 14 meter). Op deze ligplaatsen mag niet worden op- en afgestapt worden door passagiers. Ook zal hier geen transfer plaatsvinden van touringcar en rondvaart. De zienswijze richt zich op een lopende vergunningsaanvraag; te weten vergunningen met het nummer 955283/aanvraag-3, t/m 955288/aanvraag-8.

De verantwoordelijkheid voor het verlenen van deze ligplaatsvergunningen ligt bij de Omgevingsdienst. Bezwaar tegen deze aanvraag dient ingediend te worden bij de Omgevingsdienst (het betreft hier namelijk centraal stedelijk water).

In de Watervisie wordt deze locatie dus als kansrijke locatie voor ligplaatsen voor de (kleine) passagiersvaart gehandhaafd.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijze leidt niet tot een aanpassingen in de tekst over de Boerenwetering.

Wel wordt ter verduidelijking op alle kaarten van de Watervisie Amsterdam 2040 het symbool voor een nieuwe locatie passagiersvaart aan van een 'rondvaartboot' gewijzigd naar een sloep of salonboot. Dit geldt ook voor de locatie Boerenwetering .

Alleen de bestaande, te verplaatsen en nieuwe locaties van –de circa 20 meter lange- rondvaartboten in de binnenstad blijven het symbool van rondvaart houden.

5.3.2.5 Zuideramstelkanaal: insteekhaventje Fred. Roeskestraat

Reactie : i0242, i0252, i0424, i0425, i0426, i0479

Samenvatting van de zienswijze

De indieners kunnen niet instemmen met de passage op pagina 79 van de concept-Watervisie, waarbij het insteekhaventje bij de Fred. Roeskestraat geschikt wordt geacht voor realisering van (enige) ligplaatsen voor de passagiersvaart, mogelijk met een op- en afstapplek. Daarbij komt nog dat in de nabijheid meerdere ligplaatsen worden voorzien (Boerenwetering bij de RAI, Stadiongracht bij Olympisch Stadion en de noordoever van het Zuider Amstelkanaal), wat extra overlast zal geven. Zij achten dit een gevaar voor de leefbaarheid van de wijk, vanwege de vrees voor ernstige parkeer- en verkeersoverlast, verkeersveiligheid en geluidsoverlast, vooral als het insteekhaventje ook gebruikt wordt om op en af te stappen. De locatie is matig met openbaar vervoer bereikbaar en er zullen dus veel toeristen met bussen komen; in ieder geval zal het aantal verkeersbewegingen van auto's, scooters en fietsen in de nu rustige woonwijk sterk toenemen. Omdat verkeer op het eind van de Fred. Roeskestraat moet keren zal dit ook veel overlast geven voor het uitvaartcentrum.

Ondanks het belanghebbenden parkeren (BHP) zullen, door het nagenoeg ontbreken van handhaving daarop, eigenaren en, personeel en toeristen hier zwart parkeren. Ook bestaat er de vrees dat er te weinig gehandhaafd wordt op illegaal innemen van ligplaatsen en illegaal op- en afstappen. De schepen, veelal met verouderde (diesel)motoren zullen dagelijks uitvaren en met name 's avonds geluid- en stankoverlast veroorzaken.

De exploitatie- en ligplaatsvergunningen zullen slecht voor beperkte duur verleend kunnen worden en dit dient van tevoren bekend te zijn, op grond van de Dienstenrichtlijn. Als er al ligplaatsen komen, zal de beprijzing van een ligplaats de reële kosten moeten dekken, een marktconform tarief dus zoals gebruikelijk in andere havens, omdat anders sprake is van verkapte subsidie. Er zal een verdelingscriterium moeten komen voor de schaarse ligplaatsen.

Ook wordt voorgesteld om het Noorderamstelkanaal doorvaarbaar te maken met de aanleg van bruggen, waardoor de pleziervaart over het Zuideramstelkanaal verminderd.

Standpunt van het college van B en W

Het college kan de bezwaren tegen een op- en afstapplek volgen en stelt, gelet ook op de omgeving, voor om die op- en afstapmogelijkheid te schrappen.

Overlast vanwege een beperkt aantal nachtligplaatsen, stallingsplekken dus, zal betrekkelijk gering zijn in termen van verkeersbewegingen en verkeersveiligheid. (Nacht-)ligplaatsen zijn niet of nauwelijks verantwoordelijk voor extra overlast, omdat uitsluitend sprake is van personeel en niet van grote aantallen toeristen. Zwart parkeren is in eerste instantie een zorg voor handhaving en zal bovendien vanwege het niet toestaan van op- en afstapplekken nauwelijks voor (hoeven) komen.

Omdat (nieuwe) exploitatievergunningen alleen voor schepen met elektrische voorstuwing worden verstrekt is er geen sprake van geluid- en stankoverlast.

Exploitatie- en ligplaatsvergunningen worden geregeld in de APV en de Verordening op het binnenwater, en daarmee ook de duur daarvan; als deze strijdig zijn met de Dienstenrichtlijn, wordt dat in een apart traject gerepareerd.

Ook beprijzing kent een apart traject, wat momenteel doorlopen wordt; regeling in de Watervisie is onnodig en niet de juiste plek; het college deelt de conclusies in deze op zichzelf wel.

Verdelingscriteria zullen in de Verordening op het binnenwater en (mogelijk) in bestemmingsplannen neergelegd moeten worden. De Watervisie is daarvoor niet de goede plek, namelijk een visie en geen regeling waar burgers en bedrijven rechten aan kunnen ontleen of de basis waarop vergunningen worden verleend.

Tenslotte is in de concept-Watervisie reeds de realisatie een brug over het Noorder Amstelkanaal ter hoogte van de Amstelveensweg opgenomen als (middel)lange termijn ambitie.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op. blz. 79 wordt in de paragraaf over *Amstelkanalen en Stadiongracht: nieuwe brug Noorder Amstelkanaal en locaties passagiersvaart* de tekst als volgt aangepast:

In het insteekhaventje bij de Fred Roeskestraat lijkt ruimte voor (enige) ligplaatsen voor de passagiersvaart, mogelijk met een op- en afstaptelek. NBij de brug over het ~~Zuider~~NoorderAmstelkanaal die in de Berlagiaanse Minerva-as ligt kan een op- en afstaptelek voor de Zuidas worden gerealiseerd, met name gericht op passagiers vanuit en naar de nabij gelegen Zuidas.

Daarnaast worden de icoontjes van 'rondvaartboten' die een locatie voor ligplaatsen voor passagiersvaart symboliseren op de diverse kaarten vervangen door het icoon van een 'salonboot of sloep'.

5.3.2.6 De grachten in West

Reacties: i0098, i0102, i0175, i0185, i0193, i0219, i0231, i0241, i0247, i0270, i0315, i0322, i0351, i0485

Samenvatting van de opmerking(en)

Een aantal zienswijzen heeft te maken met de ontwikkelingen en ambities in de concept-Watervisie voor de grachten in West. Met name woonbootbewoners aan de Hugo de Grootkade, de Da Costakade en de Jacob van Lennepkade geven aan de indruk te hebben dat de stadsbestuurders meer oog hebben voor het genoegen van de bezoekers van deze stad, en van potentiële horeca exploitanten, dan voor de leefbaarheid en het woongenot van haar bewoners. De begrippen 'rust' en 'leefbaarheid' lijken met geweld te worden verdrongen door nieuwe recreatie.

Er wordt met name gereageerd op ambitie nr. 21 *De grachten in West: nieuwe locaties passagiersvaart* op pagina 77 en de gelijknamige paragraaf op pagina 79 in de concept-Watervisie. Hier wordt beschreven dat de grachten in West door hun ligging vlakbij de grachtengordel aantrekkelijk zijn voor de ontwikkeling van nieuwe (kleinschalige) locaties met ligplaatsen voor de passagiersvaart en/of op-/afstaptelekken. Ook staat hier dat nieuwe horeca op en aan het water helpt om de vaarroute naar en van de Sloterplas interessanter te maken. Het gaat daarbij om de grachten aan de westzijde van de Kostverlorenvaart.

De indieners vrezen een toenemende drukte en overlast op het water door de komst van op-/afstaptelekken en ligplaatsen voor de passagiersvaart en extra horeca aan het water. (Woonboot)bewoners van de Hugo de Grootgracht geven aan veel geluidsoverlast te hebben (gehad) van het horecapaviljoen De Liefde in het Bilderdijkpark aan de Hugo de Grootgracht en de bij de aanlegsteiger aankomende en vertrekkende bootjes met bezoekers. Een traject van mediation met het stadsdeel heeft tot nadere afspraken geleid. Een aantal indieners maakt bezwaar tegen de ambitie om meer wandelgebied aan het water te realiseren en het contact met het water te verbeteren in het algemeen. Men vindt dat dit alleen op locaties waar geen woonboten liggen zin heeft; waar woonboten liggen zie je het water immers niet. Eén indiener ziet wel mogelijkheden voor een promenade en/of aanlegplekken aan de Bilderdijkkade tussen Kinkerstraat en Kwakersstraat, aan de kant van de nieuwbouw. Dit is een zijgracht van de drukke doorvaartroutes. Hier is het water breed genoeg voor aanlegplekken door het ontbreken van woonarken. Ook de kade die nog moet worden ingericht biedt hier een mogelijkheid om via het Kwakersplein richting De Hallen een promenade aan te leggen.

Standpunt van het college van B en W

Horeca

Het college is zich er van bewust dat juist de combinatie van horeca en op- en afstapplekken kan leiden tot overlast. In de concept-Watervisie staan dan ook geen concrete voorstellen of ambities voor nieuwe horeca aan het water aan het Jacob van Lennepkanaal, Da Costagracht, Bilderdijkgracht en Hugo de Grootgracht. Wél wordt aangegeven dat nieuwe horeca rond de grachten ten westen van de Kostverlorenvaart (Admiralengracht, Erasmusgracht, Postjeswetering en Westlandgracht) kan helpen om de vaarroute naar en van de Sloterplas interessanter te maken. Door dit vaarwonder aantrekkelijk te maken, ontlasten we de grachtengordel enigszins. Eventuele locaties dienen natuurlijk zorgvuldig te worden gekozen, waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met eventuele overlast voor omwonenden. Daarnaast wordt ingezet op meer horeca en culturele en recreatieve voorzieningen rondom de Sloterplas.

Kleinschalige nieuwe locatie passagiersvaart

Het college ziet mogelijkheden voor de ontwikkeling van één kleinschalige locatie met ligplaatsen voor de passagiersvaart aan de Jacob van Lennepkade. Het betreft dan ligplaatsen voor boten kleiner dan 14 meter, bijvoorbeeld elektrische sloepen, salonboten of kleine elektrische bootjes. De exacte maat van de locatie, aantal ligplaatsen, en uitwerking hiervan zal in samenspraak met de buurt worden bepaald. In de kaarten van de Watervisie wordt ook voor de kleine passagiersvaart het icoon van een rondvaartboot gebruikt. Dit icoon roept ten onrechte het gevoel op dat dit ligplaatsen voor rondvaartboten (& touringcars) worden. Dit is dus niet aan de orde. Daarom vervangen we de rondvaarticonen die een 'locatie passagiersvaart' symboliseren in de kaarten van de Watervisie voor iconen met 'elektrische sloepen of salonboten'.

Nieuwe op- en afstapplek(ken) in West

Daarnaast is het college van mening dat er buiten de binnenstad meer op- en afstapplekken voor de passagiersvaart moeten komen, mogelijk ook aan de grachten in West. De uitwerking van eventuele nieuwe op- en afstapplekken zal altijd zorgvuldig, en na overleg met gebiedsmanagers, omwonenden en belanghebbenden worden bepaald, alvorens een dergelijke op- en afstapplek daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Het college streeft naar het verbeteren van de beleving van water en de ontwikkeling van meer wandelroutes aan de grachten; niet alleen in het centrum, maar juist ook erbuiten. In de concept-Watervisie worden hier voor de grachten van west ook geen voorstellen gedaan.

Balans bewaken in een groeiende stad

Tenslotte groeit het aantal inwoners van de stad momenteel met tienduizend per jaar en ook het aantal bezoekers (waaronder toeristen) blijft groeien. Dit betekent dat het drukker wordt en de druk op met name de binnenstad toeneemt. Het college zet daarom in op spreiding van de drukte door het ontwikkelen van nieuwe kleine en grotere voorzieningen over de hele stad en regio. Alle delen van Amsterdam moeten een steentje bijdragen aan spreiden van de drukte, ook op en aan het water. Tegelijkertijd heeft het bewaken van de leefbaarheid en het woongenot van bewoners hoge prioriteit. Het college is van mening dat in de concept-Watervisie een goede balans is gezocht tussen de belangen van bewoners, ondernemers, het bedrijfsleven, de beroepsvaart, de cruisevaart, de pleziervaart, de passagiersvaart, de diverse watersporten, de recreant en de bezoekers van Amsterdam.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassing in de tekst:

Op blz. 77 bij ambitie 21 *De grachten in West: nieuwe locaties passagiersvaart:*

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

Op blz. 79 bij *De grachten in West: nieuwe locaties passagiersvaart:*

De grachten in West: nieuwe locaties 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. Juist de geen boot bezittende buurtbewoners kunnen ook gebruik maken van verhuurboten. 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 verbindinggrachten naar het vaarnetwerk van Nieuw-West. Ook hier zijn kansen voor enkele nieuwe (kleinschalige) locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart. Nieuwe horeca op en aan het water van de grachten ten westen van de Kostverlorenvaart kan helpen helpt om de vaarroute naar en van de Sloterplas interessanter te maken.

De grachten in heel West zijn mogelijk ook interessant voor enkele nieuwe openbare op- en afstapplekken voor de (kleine) passagiersvaart.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassing op het kaartmateriaal:

Ter verduidelijking wordt op de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-110 wordt het symbool of icoontje voor een 'nieuwe locatie passagiersvaart' met het symbool van een 'rondvaartboot' bij het Jacob van Lennepkanaal veranderd in het symbool van een 'sloep of salonboot'. Dit geldt overigens voor alle potentiële nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de zogenaamde kleinere passagiersvaart (dat wil zeggen boten kleiner dan 14 meter).

Dezelfde aanpassing wordt ook doorgevoerd in de themakaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz. 56-57 en de kaarten van deelgebied Stad rondom de binnenstad op blz. 80-81.

5.3.3 Het IJ en de haven

5.3.3.1 De Haven

Reacties: i0208, i0230,i0253, i0384, i0435, i0484

Samenvatting van de opmerking(en)

Het Havenbedrijf Amsterdam N.V., De havenbranchevereniging ORAM en Eggerding B.V. vinden dat het belang van de Amsterdamse haven en de bedrijven in het havengebied in de concept-Watervisie nog onvoldoende expliciet is gemaakt, dat er in de concept-Watervisie onterecht aanzetten zitten voor een verkleuring van havengebied naar meer gemengd stedelijk gebied en dat het symbool voor een mogelijke tweede PTA te nadrukkelijk en ongenueanceerd in de Coenhaven staat.

Het Havenbedrijf Amsterdam N.V., Port of Amsterdam, ziet dat het belang van het IJ als hoofdtransportas duidelijk gepositioneerd is. Naast het belang van het IJ als hoofdtransportas wil het havenbedrijf graag ook de economische importantie van het havenbedrijf en de bedrijven in het havengebied voor de stad duidelijk benoemd zien. Het is van belang om melding te maken van en rekening te houden met onder andere het Houthaven/NDSM- convenant uit 2009 en het bijhorende "pas op de plaatsgebied". Hetzelfde geldt voor de coalitie-uitspraak aangaande de transformatiestrategie HavenStad waarin aangegeven is dat contracten van bedrijven in de havengebieden, vallend in het transformatiegebied, in ieder geval tot 2040 mogen worden verlengd. Dit impliceert dat in de Watervisie 2040 het havenexploitatiegebied niets anders dan haven economische activiteiten als functie kan hebben. Havenbedrijf N.V. verzoekt dit door te voeren in alle betreffende teksten en kaarten. Een waardevolle toevoeging aan de concept-Watervisie Amsterdam 2040 is bovendien een overzicht c.q. een kaart met daarop de geldende beheersgebieden en verantwoordelijkheden inzichtelijk gemaakt. Er is namelijk duidelijk onderscheid te maken tussen beheersgebied Haven (verantwoordelijkheid Divisie Havenmeester) en binnenwater (Waternet).

De havenbranchevereniging ORAM stelt dat het economische belang van de Amsterdamse haven in de concept-Watervisie nauwelijks lijkt te zijn gewogen. De visie lijkt zich zowel in afweging als uitwerking vooral te beperken tot het recreatieve gebruik van het water. Dit zou wat ORAM betreft dan ook expliciet in doelstelling en scope van de visie dienen te worden vermeld. Bovendien ontbreekt een expliciete uitwerking van de relatie tussen de Watervisie Amsterdam 2040 en de Havenvisie 2030. De visie kleurt ten onrechte een deel van de Coen- en Vlothaven in als openbare ruimte. Men wijst op het convenant Houthavens en de passage in het coalitieakkoord 2014-2018 dat 'Bedrijven binnen de haven de zekerheid krijgen dat ze tot 2040 -het eind van de huidige Structuurvisie- kunnen blijven op de plek waar ze nu zitten'. De kadegebonden bedrijven zijn onderworpen aan het regime van de ISPS (International Standard on Port Security). Ook deze verhoudt zich niet tot de 'openbare ruimte'. ORAM verzoekt de kaarten in de Watervisie aan te passen en duidelijker aan te geven over welk plangebied de visie precies gaat. Het havengebied dient wat betreft ORAM expliciet te worden uitgesloten. In Coen- en Vlothaven is de locatie voor de tweede PTA ingetekend. Slechts in een voetnoot is aangegeven dat deze locatie indicatief is en nog onderwerp van nadere studie. Indiener verzoekt deze essentiële toevoeging meer prominent in de visie te vermelden (en ook dat andere locaties voor een 2e PTA in onderzoek zijn). De aanleg van een tweede PTA wordt vaak genoemd in samenhang met de 'Sprong over het IJ'. ORAM pleit voor een gedegen economische en nautische analyse inclusief alle consequenties (onder meer het eventueel uitplaatsen van bedrijven in Coen en Vlothaven). Aangezien er nog veel opties open liggen voor de verbinding met Noord en er hierin nog geen keuzes zijn gemaakt,

verzoek indiener om daar waar in de Watervisie wordt gesproken over een 'brug', deze te vervangen door 'verbinding'.

Ook LBP|SIGHT BV heeft namens het bedrijf Eggerding B.V, gevestigd aan de Coenhaven, een zienswijze ingediend. Indiener is van mening dat de concept-Watervisie 2040 voor Eggerding een bedreigend scenario vormt voor het voortbestaan van het bedrijf. Zowel de visie op uitbreidingen vanuit het centrum richting het havengebied van woon- en recreatiegelegenheden als wel de vestigingsplaats voor de tweede zee-cruiseterminal zijn niet in het belang van de continuïteit van het bedrijf. De indicatieve aanduidingen in de visie geven Eggerding geen vertrouwen in een bedrijfszekere toekomst op de huidige locatie. De economische belangen voor woonruimte, toerisme en recreatie zijn kennelijk vele malen groter dan de industriële belangen. De gemeente geeft nergens de betreffende bedrijven een handreiking richting bescherming of voortzetting van de bedrijfsbelangen. Namens Eggerding B.V. wordt verzocht om in de definitieve versie meer duidelijkheid te verschaffen in de gebiedsaanduiding van en planvorming over de Coenhaven en zekerstelling van de huidige bedrijfsactiviteiten.

Standpunt van het college van B en W

Het college van B en W onderkent het economisch belang van Amsterdamse haven en de bedrijven in het havengebied. Daarom zal dit belang in de definitieve Watervisie expliciet worden gemaakt. Ook erkent het college uiteraard de gemaakte afspraken ten aanzien van het havengebied ten westen van de Houthavens. De kaart *Openbare ruimte en recreatie* op blz. 28-29 wordt zo aangepast dat de rode waas die staat voor 'waterfront: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen' meer naar het oosten verschoven tot aan de Haparandadam (dus tot en met het nieuwbouwproject De Houthavens).

Het college van B en W is het niet eens met de havenbranchevereniging ORAM die stelt dat het economische belang van de Amsterdamse haven in de concept-Watervisie nauwelijks lijkt te zijn gewogen. De Amsterdamse haven en het havengebied krijgen in paragraaf 2.2.6 'Vervoer' en met name paragraaf 2.3.3 'Het IJ en de haven' in de Watervisie uitgebreid aandacht. De ambities voor de zee- en riviercruise krijgen in paragraaf 2.2.5. nadrukkelijk een plek. De Amsterdamse haven krijgt in de Structuurvisie Amsterdam 2040 reeds veel aandacht. Ook heeft de gemeenteraad (net als andere regiopartners) in 2013 de *Visie Noordzeekanaalgebied 2040* vastgesteld. Voor zowel de Visie Noordzeekanaalgebied als de Structuurvisie gaat het erom de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam te verbeteren en om intensiever en efficiënter om te gaan met de bereikbaarheid van en het ruimtegebruik in het havengebied. De ambitie deze beide visies om de ruimte intensiever en efficiënter te gebruiken blijft staan.

In 2015 is de Visie 2030 van het Havenbedrijf Amsterdam N.V. vastgesteld. Hierin benadrukt het havenbedrijf nog eens de zes sterke clusters van de Amsterdamse haven, te weten: 1. Energy, 2. Food, 3. Agribulk, Minerals & Recycling, 4. General cargo & Logistics, 5. Cruise en 6. Maritime services & Real estate. Ook benoemt het havenbedrijf het havengebied –meer dan voorheen- als een proeftuin om te ondernemen en te experimenteren met nieuwe duurzame technologieën.

De Watervisie Amsterdam 2040 borduurt daarom -als structuurvisie-uitwerking- voort op het ruimtelijk economisch perspectief zoals dit reeds is vastgelegd in de Structuurvisie. Het gebruik van de havens in Westpoort en het Noordzeekanaalgebied door de beroepsvaart en het gebruik ervan door havengerelateerde bedrijven staat niet ter discussie. Mede daardoor ligt de nadruk in de Watervisie iets meer op het gebruik van het Amsterdamse binnenwater dan op het gebruik van het havenwater. De haven en het IJ, maar ook bijvoorbeeld het IJmeer, zijn echter weldegelijk een integraal onderdeel van de Watervisie. Om het belang en de kracht van de Amsterdamse haven en de ambities voor de toekomst meer te benadrukken worden hierover in de Watervisie enkele tekstpassages toegevoegd.

Ook wordt de ambitie om het havengebied intensiever, efficiënter en duurzamer te gebruiken expliciet toegevoegd in de Watervisie.

Op de mogelijkheid van een eventuele tweede zeebruisterminal in Amsterdam wordt inderdaad in het kader van Sprong over het IJ gestudeerd. Het zoekgebied is het hele Noordzeekanaalgebied tussen de sluisen in IJmuiden en het westelijk deel van het IJ. De positie van het icoon voor een mogelijke tweede PTA is dus inderdaad indicatief; dit wordt nog meer verduidelijkt in het kaartmateriaal. Tenslotte vinden we het een goed idee om een kaart met de beheergebieden van het water in Amsterdam toe te voegen.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz 11 van de Samenvatting wordt de volgende tekst toegevoegd in de paragraaf '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.

Op blz. 83 wordt de volgende tekst van de paragraaf *Groei beroepsvaart en de haven* als volgt gewijzigd:
Vierde zeehaven van Europa & groei beroepsvaart. ~~Groei beroepsvaart en de haven~~
Het IJ is ~~dus~~ een belangrijke schakel in de ~~belangrijke~~ 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 zeesluis 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.

Op blz. 84 wordt de volgende ambitie toegevoegd:

- *Havengebied: intensiever, efficiënter en duurzamer*

Op blz. 85 wordt ook de volgende tekstparagraaf bij deze ambitie toegevoegd:

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.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen in het kaartmateriaal:

In de kaart *Openbare ruimte en recreatie* op blz. 28-29 wordt de rode waas die staat voor 'waterfront: meer openbaar maken en meer verblijfskwaliteit toevoegen' meer naar het oosten verschoven tot aan de Haparandadam (dus tot en met het nieuwbouwproject De Houthavens).

In de kaarten *Watervisie Amsterdam 2040* op blz. 20-21 en 110-111, *Passagiersvaart en cruisevaart* op blz. 56-57, en *IJ en de haven* op blz. 88-89 wordt het symbool voor de tweede PTA verplaatst naar de Coenhaven naar een 'neutrale' plek tussen de Westhaven en de Usselincxhaven. De legenda's van deze kaarten staat consequent de volgende tekst bij de symbool: Mogelijke 2^e zee-cruiseterminal Amsterdam: zoekgebied Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied

In de kaarten *Watervisie Amsterdam 2040* op blz. 20-21 en 110-111, *Vervoer over water* op blz. 62-63, en *IJ en de haven* op blz. 88-89 wordt de trans-Atlantische doorvaartroute voor de beroepsvaart over het Noordzeekanaal, IJ en Amsterdam-Rijnkanaal prominenter aangegeven met een pijl. Hiermee wordt deze internationale hoofdroute voor de beroepsvaart nadrukkelijk op de kaarten gezet.

Op of na blz. 83 voegen we een kaart toe met de verschillende beheergebieden in Amsterdam met het volgende bijschrift:

Nautische beheergebieden van het water in Amsterdam: het havenwater wordt beheerd door Rijkswaterstaat en het binnenwater wordt beheerd door Waternet.

5.3.3.2 Rijkswater: Noordzeekanaal, IJ, IJmeer en Amsterdam-Rijnkanaal

Reacties: i0490, i0427

Samenvatting van de opmerking(en)

Rijkswaterstaat (RWS) spreekt haar waardering uit voor het ruimtelijk-economisch toekomstbeeld op het gebruik van water tot 2040 dat in de *Watervisie Amsterdam 2040* is uitgewerkt. RWS geeft aan dat in de *Watervisie* tal van uitspraken worden gedaan die betrekking hebben op rijkswater. Het gaat met name over het Noordzeekanaal, het IJ, het IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze wateren vormen belangrijke onderdelen van de netwerken die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. Meer in het bijzonder gaat het hier om het Hoofdwatersysteem en het Hoofdvaarwegennet. Ter borging van de huidige en toekomstige functionaliteiten van deze netwerken gelden tal van kaders, richtlijnen, voorschriften, et cetera.

RWS concludeert dat bij lezing van de in de Watervisie neergelegde ambities een beeld ontstaat dat deze vigerende regelgeving niet direct is betrokken op de geuite plannen en ambities. Deze omstandigheid kan ertoe bijdragen dat voornemens uit de Watervisie op een later moment niet of slechts gedeeltelijk uitvoerbaar blijken te zijn. RWS spreekt de hoop uit dat haar zienswijze voldoende aanleiding vormt om de plannen en ambities uit de Watervisie welke een directe of indirecte relatie hebben met het Hoofdvaarwegennet en/of het Hoofdwatersysteem kritisch wordt beschouwd op wenselijkheid en haalbaarheid. Rijkswaterstaat is gaarne bereid om hierbij kennis en expertise in te brengen.

Voldoende water: Rijkswaterstaat geeft aan dat het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal belangrijke onderdelen van het Hoogwatersysteem zijn. Zij vormen belangrijke schakels in de aan- en afvoerketen van water. Verlies aan wateroppervlak door dempingen, toename van verhard oppervlak en obstakels in het water die doorstroming beperken zijn ongewenst.

Schoon en gezond water: Uitbreiding van de woonfunctie op het water kan alleen indien er geen ongezuiverde lozingen plaatsvinden, het afvalwater wordt ingezameld en er geen andere conflicten zijn met aanwezige functies en/of gebruik. Verder vraagt uitbreiding van de waterrecreatie en/of zwemwaterfunctie om voldoende veilige randvoorwaarden. Enerzijds om conflicten tussen gebruiksfuncties te voorkomen, anderzijds uit een oogpunt van volksgezondheid.

Vlot en veilig verkeer over water: Vlot en veilig verkeer over water' gaat over aanleg, beheer en onderhoud van de rijksvaarwegen en de kunstwerken daarin. Het gaat ook over het bedienen van sluizen en bruggen en het begeleiden van het scheepvaartverkeer. Zo zorgt Rijkswaterstaat er voor dat efficiënt, veilig en duurzaam vervoer van goederen en personen mogelijk is, havens bereikbaar blijven, reistijden betrouwbaar zijn en er plaats is voor de recreatievaart. Zoals bekend vormen het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal geclassificeerde rijksvaarwegen en hoofdtransportassen. De inzet hier richt zich op het beter benutten van deze vaarwegen, sluizen en ligplaatsen, onder andere door corridorgerichte begeleiding van het verkeer. Nationale en internationale transportcorridors zijn het uitgangspunt bij het verbeteren van de rijksvaarwegen. De in de Watervisie verwoorde ambitie om bij de Oranjesluizen de doorstroming van de recreatievaart te verbeteren en die voor bruggen over het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal, zullen wij daarom vooral afwegen ten opzichte van de belangen van een vlotte doorstroming in scheepvaartcorridor 5; Amsterdam-Delfzijl.

Standpunt van het college van B en W

Het college van B en W is content met de waardering van Rijkswaterstaat. Tevens is het college zich bewust van de vigerende regelgeving voor de Rijkswateren Noordzeekanaal, het IJ, het IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal en belangrijke rol die deze wateren spelen op het gebied van waterveiligheid, afwatering en economie. Op blz. 83 bij paragraaf 2.3.3 Het IJ en de haven' worden het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal ook nadrukkelijk genoemd als belangrijke trans-Atlantische transportroute voor de beroepsvaart en wordt aangegeven dat dit Rijkswater in beheer is bij Rijkswaterstaat. Op blz. 93 voegen we toe dat Rijkswaterstaat de beheerder van het IJmeer is. De gemeente Amsterdam is in het kader van de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, in nauw overleg met Rijkswaterstaat over de mogelijke nieuwe bruggen over het IJ. Ook de ambitie om de barrièrewerking van de Oranjesluizen voor de recreatievaart te verminderen wil Amsterdam nadrukkelijk samen met Rijkswaterstaat verkennen.

Het college sluit niet uit dat enkele ambities uit de concept-Watervisie op opgespannen voet staan met vigerende regelgeving voor de genoemde Rijkswater. Het college maakt bij het nader uitwerken van de

ambities en acties in de Watervisie dan ook graag gebruik van het aanbod van Rijkswaterstaat om van haar kennis en expertise gebruik te maken.

Wijzigingsvoorstel

In de tekst van de paragraaf *IJmeer, IJburg en Zeeburgereiland: doorontwikkeling stedelijke watersport en –recreatiecluster* op blz. 93 wordt de volgende tekst toegevoegd:

Het IJmeer vormt een weids waterlandschap. Het is Rijkswater, in beheer bij Rijkswaterstaat. Door de ligging in het IJmeer zien we kansen om IJburg 2 en zZeeburgereiland verder te ontwikkelen tot een stedelijk of regionaal watersportcluster.

5.3.3.3 Oude Houthaven

Reacties: i0126, i0127, i0133, i0135, i0153, i0168, i0173, i0182, i0302, i0318, i0320, i0334, i0342, i0367, i0413, i0429, i0454, i0470

Samenvatting van de opmerking(en)

Parallel aan het planvormingsproces van de Watervisie vindt er voor de Oude Houthaven een participatietraject plaats over een nieuw bestemmingsplan. De zienswijzen op de concept-Watervisie zijn vergelijkbaar met die op het voorontwerp bestemmingplan Oude Houthaven. De zienswijzen over de Oude Houthaven zijn onder te brengen in twee verschillende scenario's of visies op de toekomst van de bestemming, inrichting en het gebruik van de Oude Houthaven: het scenario 'behoud woonschepen' en het scenario 'terugkeer bruine vloot'.

Scenario 1 'behoud woonschepen' gaat uit van vaste ligplaatsen voor (een deel van) de huidige 26 tijdelijke woonschepen (waarvan een deel maritiem erfgoed is) naast de acht vaste ligplaatsen die er nu zijn. Er worden alleen (klassieke) (woon)schepen en geen woonarken of watervilla's in de Oude Houthaven toegestaan, de steigers blijven openbaar en één steiger blijft bestemd voor de binnenvaart. De vrijgekomen ligplaatsen van de tijdelijke woonschepen die naar de Nieuwe Houthaven gaan, kunnen worden bestemd voor varende schepen, zoals bijvoorbeeld de 'Schepencarrousel'. Er komen sowieso ook plekken voor de chartervaart/bruine vloot bij de Pontsteiger. De steigers in de Oude Houthaven zijn openbaar en toegankelijk als wandelgebied.

Scenario 2 'terugkeer Bruine Vloot' gaat uit van het vertrek van de 26 tijdelijke woonschepen. De acht vaste ligplaatsen van woonboten blijven. Hierdoor komt er ruimte voor een bedrijvige, dynamische, werkende haven met steeds andere schepen, waaronder de bruine vloot en varende erfgoed, die hier dan voor enige tijd afmeren. De Oude Houthaven wordt tevens een plek voor historische zeilschepen. In dit scenario wordt het gebruik van de steigers voor woonschepen en bedrijvigheid gesplitst en een aantal van de bestaande korte steigers wordt afgebroken.

Het ene deel van de zienswijzen pleit in feite voor scenario 1 en een ander deel pleit voor scenario 2. In het voorontwerp bestemmingsplan en in de concept Watervisie wordt een deel van het water bestemd als ligplaats voor de woonschepen, die hier aanvankelijk tijdelijk zouden blijven liggen gedurende de ontwikkeling van het naastgelegen (woningbouw)project de Houthaven. Het verzoek om in de Oude Houthaven te mogen blijven liggen (scenario 1) komt van de woonschipbewoners die afkomstig zijn uit de Houthaven en wordt gesteund door een deel van de bewoners van de Silodam. Een ander deel van de bewoners van de graansilo's op de Silodam pleit juist voor scenario 2.

Standpunt van het college van B en W

Algemeen

In de concept-Watervisie worden zowel de Oude Houthaven als het projectgebied de Houthavens gezien als nieuwe en groeiende locatie voor woonschepen. Indien hier plekken vrij komen kan dit een mogelijkheid bieden om woonschepen uit de Amstel hier naar toe te verplaatsen, mits deze passen binnen de kaders voor de Houthaven en Oude Houthaven. Ook is de Oude Houthaven in de concept-Watervisie aangemerkt als gebied met potentiële nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart (passagiersvaart is hierbij niet nader gedefinieerd). Het college van B en W is van mening dat de Oude Houthaven geschikt is voor zowel meer woonschepen als de passagiersvaart. Ook propageert de Watervisie de openbare toegankelijkheid van steigers om even aan het water te kunnen zitten. Net zoals bij de andere transformatiegebieden aan de IJ-oeveren in voormalig havengebied dient ook hier te worden gezocht naar een juiste balans tussen wonen en 'nautisch programma'. Enkele jaren geleden is geëxperimenteerd met het toestaan van meer ligplaatsen voor de bruine vloot/chartervaart in de Oude Houthaven. Vanwege (geluids-)overlast van de passagiers/vakantiegangers van deze chartervaart heeft het Havenbedrijf Amsterdam besloten om deze plek hier niet permanent voor geschikt te maken. De chartervaart en een deel van de bruine vloot (historische zeilschepen) krijgt sowieso ligplaatsen en een op- en afstaptelek bij de Pontsteiger in de Oude Houthaven. Het college is dus van mening dat de Oude Houthaven vooral een plek is voor woonschepen, maar ook voor (een deel van) de bruine vloot aan de Pontsteiger. Ook ziet het college mogelijkheden om eventueel enige ligplaatsen voor de (bemande) passagiersvaart in de Oude Houthaven toe te voegen. Hier zou zelfs specifiek ingezet kunnen worden op maritiem erfgoed. Het betreft dan bemande sloepen, salonboten of andere historische schepen, die hier een (nacht)ligplaats hebben en overdag vooral met passagiers door de stad varen. Tenslotte ziet het college de Oude Houthaven niet als een nieuwe of alternatieve locatie voor de riviercruise, met name omdat het toevoegen van de noodzakelijke touringcarplekken hier niet gewenst is. De exacte bestemming van de Oude Houthaven wordt in het traject van de herziening van het bestemmingsplan uitgewerkt.

Cultuurhistorisch (haven)karakter gebied

Een deel van de zienswijzen richt zich op de mate van historisch (haven-) karakter en de cultuurhistorische waarden van het gebied. Monumenten & Archeologie constateert dat de scenario's geen verschil hoeven uit te maken voor de aanwezige cultuurhistorische waarden: in beide gevallen blijft sprake van een havenkarakter, met een beperkt aantal steigers met schepen. Het cruciale verschil in gebruik dat in de twee scenario's naar voren komt, een permanente plek voor klassieke woonschepen of een bedrijvige haven heeft daar nauwelijks tot geen invloed op. In beide gevallen wordt immers ook uitgegaan van ruimte voor steeds wisselende, nog varende historische schepen (Schepencarrousel, bruine vloot e.d.). Het water en het havenkarakter blijven goed zichtbaar. De dynamische afmeervoorziening van scenario 2 biedt daarbij iets meer garantie op levendigheid en verkleint de kans op privatisering van de openbare ruimte. In beide gevallen wordt het belang van de aantrekkelijkheid van het havenkarakter voor zowel de gebruikers als bezoekers benadrukt.

Wijzigingsvoorstel

In paragraaf 2.3.3. Het IJ en de haven wordt op blz. 86 de volgende tekst toegevoegd:

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.

Geen wijzigingen in kaartmateriaal.

5.3.3.4 IJ-Oost: zone KNSM- en Kompaseiland als locatie voor binnenvaart en niet riviercruise

Reacties: i0022, i0030

Samenvatting van de opmerking(en)

Het bestuur van de VVE Skydome heeft haar zienswijze gericht op de ontwikkeling van het Kompaseiland met het toevoegen van binnenvaart en riviercruise. Het bestuur van de VVE doet de volgende oproep:

- stoppen met de sluipende transformatie van wat nu nog een hoogwaardig woongebied is naar toch weer een havengebied;
- schrappen van het beleidsvoornemen om het Kompaseiland aan te wijzen als nieuwe locatie voor de riviercruisevaart;
- respecteren van de kwaliteiten van het water ten noorden van het woongebouw en te stoppen met alle activiteiten die daar afbreuk aan doen;
- een oproep tot bezinning over hoe de vele beleidsvoornemens (én schaalvergroting in de vrachtaart faciliteren, én een nieuwe locatie voor de riviercruisevaart, én doorstroombevordering pleziervaart) zich verhouden tot het al jaren geleden ingezette en tot nu toe bestendige beleid van hoogwaardig wonen waaraan de huidige beperkte binnenvaartfunctie ondergeschikt is;
- de VVE Skydome wil een betrouwbare overheid, een betrouwbare gemeente; door de beslissing die tientallen jaren geleden al is genomen en is uitgevoerd om het oostelijk havengebied om te vormen tot en hoogwaardig woongebied ook in de komende jaren consequent door te zetten en vol te houden.

Daarnaast wijst de werkgroep Surinamekade erop dat het Havenbedrijf NV van stadsdeel Oost een omgevingsvergunning heeft gekregen voor de aanleg van drie steigers aan de Surinamekade ten behoeve van het kort verblijf van zeer grote binnenvaartschepen (110 à 130 meter met de mogelijkheid tot 180 meter, ondanks dat er veel bezwaren waren van omwonenden. Er ontstaat een ontoelaatbare industriële druk op dit woon-werkgebied. De doorvaart langs de kades wordt geblokkeerd en de veiligheid op het water wordt sterk aangetast. De door het Havenbedrijf voorgenomen steigers staan dicht op de woningen dat ze volgens de werkgroep Surinamekade ontoelaatbaar zijn. Het aanmeren van schepen van deze omvang dient op afstand van honderden meter van de woonkaden te gebeuren. De werkgroep vraagt dringend om de plannen van het Havenbedrijf op te schorten en een samenhangende visie op dit deel van het IJ te ontwikkelen waarin de belangen van wonen, toeristische aantrekkelijkheid, havenfuncties, beroepsvaart, pleziervaart en veiligheid goed zijn afgewogen.

Standpunt van het college van B en W

In reactie op de mening van de VVE Skydome en de werkgroep Surinamekade wordt het volgende opgemerkt. De gemeente Amsterdam heeft vanaf begin jaren '80 ingezet op de transformatie van het (toen verouderde en verloederde) Oostelijk Havengebied naar een gemengd woon werkgebied, waarbij altijd is gepoogd het havenkarakter te behouden. De kades aan de Surinamekade en Sumatrakade zijn

steeds in gebruik gebleven als wachtplaatsen voor de beroepsvaart, vanwege hun ligging aan het IJ dat onderdeel van een hoofdtransportas voor de binnenvaart is, welke het college belangrijk vindt. In het huidige bestemmingsplan zijn ligplaatsen voor binnenvaartschepen binnen de aanduidingsvlakken aan de Suriname- en Sumatrakade toegestaan. Het gebruik van de ligplaatsen door langere schepen die haaks worden afgemeerd aan de Surinamekade alsmede een verleende omgevingsvergunning die ter plaatse steigers met trappen mogelijk maakt, vormt de aanleiding dat er momenteel tussen stadsdeel Oost en de havenmeester en de bewoners gesprekken plaatsvinden over de aanleg van deze steigers en het gebruik ervan.

In de concept-Watervisie wordt voorgesteld om in dit oostelijk deel van het IJ tussen het Kompaseiland en Java-&KNSM-eiland te kijken of hier ruimte is voor extra ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart met bijbehorende walvoorzieningen, busparkeerplekken en bevoorradingsplekken. Het college van B en W schrapt het voornemen om hier een locatie voor de riviercruise te ontwikkelen, omdat er met name te weinig ruimte is voor het touringcarverkeer en busparkeerplekken en dit slecht samengaat met de woonfunctie van de schiereilanden. Wel gaat het Havenbedrijf Amsterdam NV in overleg met de gemeente Amsterdam een verkenning doen naar nieuwe locaties voor de groeiende riviercruise aan het IJ, Noordzeekanaalgebied en de regio (onder andere Haarlem en Zaandam). Vooralsnog wordt er geen nadere visie gemaakt voor het oostelijk deel van het IJ.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz 55. In de paragraaf *Faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisemarkt* wordt het volgende gewijzigd:

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 ~~verdwijnen~~ 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 en nieuwe locaties in het IJ bij Kompaseiland, in Westpoort en in de regio (met name Haarlem en onder andere Zaandamstad, 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.

Op blz 84 wordt ambitie 35 als volgt gewijzigd:

35. IJ-Oost: zone KNSM-en Kompaseiland en omgeving: nieuwe herinrichting locatie binnenvaart en riviercruise

Op blz. 87 wordt de tekst van paragraaf *Kompaseiland en omgeving: nieuwe locatie binnenvaart* als volgt gewijzigd:

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 eilandje waar de Amsterdamse schepen vroeger hun kompas kalibreerden. In het brede stuk IJ tussen Java-&KNSM-eiland en het Kompaseiland wordt de locatie voor wachtplaatsen van de beroepsvaart aan de Suriname- en Sumatrakade anders benut en mogelijk heringericht om de steeds grotere en langere binnenvaartschepen van geschikte ligplaatsen te kunnen blijven voorzien. Op deze locatie worden nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaart gerealiseerd. We willen verkennen of deze locatie geschikt is voor ligplaatsen voor de cruisevaart met bijbehorende walvoorzieningen, busparkeerplekken en bevoorradingsplekken. Hiervoor is dan een nieuw steigercomplex en een vaste

~~oeververbinding met het Azartplein nodig. Op het Azartplein is een goede tram- en busverbinding van en naar de binnenstad. Mogelijk kan het historische Kompaseiland op termijn een bijzondere recreatieve of nautische functie krijgen.~~

Op blz. 106 bij het agendapunt 16. *Verkennen van nieuwe locaties voor groeiende rivier- en zeeruise* wordt de tekst als volgt gewijzigd:

In het kader van de Verkenning verbetering IJ-oeververbindingen, Sprong over het IJ, werken we een groeistrategie uit voor zowel de zeeruise als de rivierruise 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 rivierruise, onder andere aan de Westerdoksdijk, ~~de omgeving Kompaseiland~~, de noordelijke IJ-oevers, Zaandamstad, Haarlem en Westpoort. Ook wordt de link gelegd met het vorige agendapunt.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen in het kaartmateriaal:

In de kaart Watervisie Amsterdam 2040 op blz. 20-21 en 110-111 wordt het symbool 'nieuwe locatie rivierruise' bij Kompaseiland verwijderd. Wel worden hier bij de Sumatra- en Surinamekade twee symbolen met 'herinrichting locatie beroepsvaart' toegevoegd

In de kaart Passagiersvaart en Cruisevaart op blz 56-57 én de kaart IJ en de haven op blz. 88-89 wordt het symbool 'nieuwe locatie rivierruise' bij het Kompaseiland verwijderd.

5.3.3.5 Cruquiusterrein: kansen in oostelijk deel Entreporthaven

Reacties: i0017

Samenvatting van de opmerking(en)

Indiener verwacht dat de beoogde uitbreiding van functies in het oostelijk deel van de Entreporthaven (wonen op water, openbaar en multifunctioneel maken van jachthaven, nieuwe locatie passagiersvaart) resulteert in een toename in overlast en gevaarlijke situaties. De verwachte toename van overlast wordt veroorzaakt door een toename van vaarbewegingen (snelheid, golfslag, geluid). Naast overlast wordt gewezen op gevaarlijke situaties door conflict in de toename van vaarbewegingen recreanten op de steiger aan de Borneokade. Recreanten gebruiken de huidige steiger ook als zwemsteiger.

Standpunt van het college van B en W

Gebiedsontwikkeling Cruquiusterrein

De ambities uit de Watervisie hebben betrekking op het gebied van de Entreporthaven dat grenst aan het Cruquiusterrein. De afgelopen jaren zijn diverse industriële activiteiten uit het gebied verdwenen en wordt het gebied langzaam aan getransformeerd naar een hoogwaardig woon-werkgebied. Voor een duurzame ontwikkeling van het gebied is een relatie met watergebonden activiteiten op het aangrenzende water gewenst. Vooralsnog wil het college de mogelijkheid bieden aan verschillende toekomstige gebruiksfuncties, namelijk wonen op water, een -openbare en multifunctionele-jachthaven en/of een nieuwe locatie voor ligplaatsen voor de passagiersvaart. Uiteraard is ook open zicht op en contact met het water vanaf de kades gewenst. Welke van de functies straks daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, is afhankelijk van de verdere planontwikkeling van het Cruquiuserrein.

Balans bewaken in een groeiende stad

Het aantal inwoners van de stad groeit momenteel met tienduizend per jaar en ook het aantal bezoekers (waaronder toeristen) blijft groeien. Dit betekent dat het drukker wordt in de stad en de druk op met name de binnenstad toeneemt. Het college zet daarom in op spreiding van de drukte door het spreiden van nieuwe kleine en grotere voorzieningen over de hele stad en regio. Alle delen van Amsterdam moeten een steentje bijdragen aan spreiden van de drukte, ook op en aan het water. Tegelijkertijd heeft het bewaken van de leefbaarheid en het woongenot van bewoners hoge prioriteit. Het college is van mening dat in de concept-Watervisie een goede balans is gezocht tussen de belangen van bewoners, ondernemers, het bedrijfsleven, de beroepsvaart, de cruisevaart, de pleziervaart, de passagiersvaart, de diverse watersporten, de recreant en de bezoekers van Amsterdam.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.3.4 De stad grenzend aan het landschap

5.3.4.1 IJburg kitesurflocatie

Reacties: i0004, i0005, i0006, i0007, i0010, i0011, i0014, i0016, i0044, i0065, i0073

Samenvatting van de opmerking(en)

Er zijn diverse zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om een officiële locatie om te kitesurfen in Amsterdam. De Nederlandse Kitesurf Vereniging en de andere indieners pleiten ervoor om de snelst groeiende watersport van Nederland een plek te geven in de Watervisie Amsterdam 2040. Er is een grote behoefte aan extra kitesurfplekken aan het Marker- en IJmeer in en rondom Amsterdam. De huidige locaties in deze omgeving, bij Muiderberg en Schellinkhout/Hoorn, raken overvol. De ontwikkeling van IJburg (en andere toekomstige ontwikkelingen aan het IJmeer) zijn volgens de indieners een prachtige kans is om relatief eenvoudig een nieuwe locatie te realiseren voor kitesurfen. Indieners verzoeken om een dergelijk plan op te nemen in de Watervisie en specifiek ook in de Uitvoeringsagenda 2018, bij agendapunt 11 'Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland'.

Standpunt van het college van B en W

Amsterdam kent geen officiële locaties om te kitesurfen. Het college wil daarom samen met de Nederlandse Kitesurf Vereniging onderzoeken of er gekoppeld aan de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg fase 2 een mogelijkheid is om een officiële locatie om te kitesurfen te realiseren. We willen dit meenemen in het ruimtelijk programma Waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland dat in 2016 door de gemeente samen met bewoners, watersportverenigingen en andere partijen wordt opgesteld. Daarmee wordt deze wens van de kitesurfers ondergebracht bij agendapunt 11 van de uitvoeringsagenda 2018 van de Watervisie.

Wijzigingsvoorstel

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen van de tekst:

Op blz. 47: *Surfen, ~~en 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 ~~paddeleing boarden~~, 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. Vooral nog 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.

Op blz. 93: *IJmeer, IJburg en Zeeburgereiland: doorontwikkeling stedelijk watersport en -recreatiecluster*
Daarnaast willen we het watersportcentrum met zeilen, surfen, kanoën, ~~en suppen~~ en mogelijk ook kitesurfen op IJburg doorontwikkelen en een aantal nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en aan de zuidoever van het Zeeburgereiland toevoegen.

Op blz. 105: *agendapunt 11. Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland*

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, ~~en de~~ nieuwe recreatiestranden op IJburg 2 en mogelijk ook de zuidoever van Zeeburgereiland en eventueel een officiële kitesurfplek op/bij IJburg 2.

De zienswijzen leiden tot de volgende aanpassingen in de kaarten:

Op de kaarten Watervisie Amsterdam 2040 (blz. 20-21 en 110-111), Pleziervaart en watersport (blz. 48-49) en Stad grenzend aan het landschap (blz. 96-97) wordt een icoontje voor een 'potentiële kitesurflocatie' toegevoegd bij IJburg fase 2.

5.3.4.2 Zeeburgereiland: recreatiestrand

Reacties: i0008

Samenvatting van de opmerking(en)

Deze indiener is tegen het 'recreatiestrand' dat bij de zuidoever van het Zeeburgereiland op de kaart van de Watervisie Amsterdam 2040 staat. Het past niet bij het groene karakter van Zeeburgereiland. Tijdens gesprekken tussen bewoners en het team van de gemeente en het waterschap over de dijkverzwaring aan de zuidzijde van het Zeeburgereiland is bewoners verzekerd dat het groene karakter van het Zeeburgereiland bewaard worden. Een strand zal zeker overlast door geluid en afval veroorzaken.

Standpunt van het college van B en W

Het college van B en W geeft aan dat het Zeeburgereiland de komende jaren verder ontwikkeld wordt. Er komende duizenden nieuwe woningen bij en de groene dijk rondom het driehoekige eiland gaat daarmee een belangrijkere recreatieve rol spelen. De inzet is dat het zicht vanaf de dijk aan de zuidzijde van het eiland op het water van het zogenaamde 'kommetje' ook fors wordt verbeterd. In dat kader wordt er ook gesproken met Holland Sport Boat Center, gevestigd aan de Zuiderzeeweg, over mogelijke verplaatsing om de dijk hier weer openbaar te maken. De ambitie van de Watervisie is om hier het zicht op én het contact met het water te verbeteren, mede in de context van de woningbouwontwikkeling op Zeeburgereiland. De groene randen van het Zeeburgereiland worden in feite het 'park' van het eiland. Een grasstrandje aan de zuidzijde van het eiland is in dat kader op termijn goed denkbaar. We laten het symbool 'recreatiestrand' aan de zuidoever van het eiland daarom staan op de visiekaart. Tenslotte geven we aan dat er in 2016 door de gemeente samen met andere belanghebbenden wordt gewerkt aan een ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland. Het betreft hier agendapunt 11 in de uitvoeringsagenda van de Watervisie. In dat kader zal de visie op water- en oeverrecreatie van de zuidzijde van het Zeeburgereiland en het 'kommetje' ten zuiden hiervan nader worden uitgewerkt.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

5.3.4.3 Noorder IJ-plas: duurzame energie

Reacties: i0316

Samenvatting van de opmerking(en)

NDSM Energie verzoekt er op toe te zien dat de Watervisie geen belemmering vormt voor hun bestaande plannen, die betrekking hebben op de oostelijke oever Noorder IJ-plas tot aan het naastgelegen Cornelis Douwesterrein. Daarnaast maakt NDSM Energie melding van haar onderzoek om in het water van de Noorder IJ-plas een drijvend zonnepark te realiseren.

Standpunt van het college van B en W

De Watervisie vormt geen belemmering voor de plannen van NDSM-energie zoals aangegeven in de Windvisie. De intentie voor het drijvende zonnepark wordt gemeld bij team Duurzaamheid van de rve Ruimte en Duurzaamheid.

Wijzigingsvoorstel

Geen wijzigingen.

6 Beantwoording: Uitvoeringsagenda Watervisie

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de wijzigingsvoorstellen die betrekking hebben op de uitvoeringsagenda van de Watervisie (zie H3 concept-Watervisie). De inhoudelijke beantwoording is al gegeven bij het betreffende thema of gebied in het vorige hoofdstuk. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanvullingen op en wijzigingen in de uitvoeringsagenda.

Wijzigingsvoorstel

Er worden in het hoofdstuk 3 Uitvoeringsagenda 2018 van de concept-Watervisie twee extra agendapunt toegevoegd, namelijk:

- Verkenning zwemplekken in natuurwater in Amsterdam, en;
- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed.

Het eerste extra agendapunt dat wordt toegevoegd in hoofdstuk betreft:

- Verkenning zwemplekken in natuurwater in Amsterdam (blz 99)

Dit extra agendapunt wordt ook in de tabel op blz. 102-104 opgenomen.

Op blz. 104-105 leidt dit tot de volgende nieuwe tekst:

- **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 officiële zwemlocaties in natuurwater binnen de Ring, omdat daar op dit moment nog geen officiële zwemlocatie is (buiten de openluchtwembaden) 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: Portefeuilles Water en Recreatie
Samen met: Provincie Noord-Holland en Waterschappen

Het tweede extra agendapunt dat na agendapunt 6 wordt toegevoegd betreft:

- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed (blz 99)

Op blz. 102 wordt bovenstaande agendapunt ook in de tabel toegevoegd.

Op blz. 105 wordt direct na agendapunt 6. *Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten* als de volgende tekst toegevoegd:

- Verkenning mogelijkheden beschermen en stimuleren maritiem erfgoed
De mogelijkheden voor bescherming en stimulering van maritiem erfgoed in Amsterdam worden verkend. Het betreft zowel de mogelijkheden voor historische woonschepen als varende erfgoed. De mogelijkheid of er een (nieuwe) passantenhaven voor varende 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

Daarnaast wordt op blz . 105 de tekst bij agendapunt 6. *Aanscherpen en uniformeren welstandsbeleid woonboten* als volgt aangepast:

Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Woningwet (in juli 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.

Tevens worden hierbij de mogelijkheden voor eventuele beleidsontwikkeling op het gebied van maritiem erfgoed voor zowel woonschepen als varende schepen verkend.

Wijzigingsvoorstel (ambtshalve)

De Uitvoeringsagenda 2018 wordt gewijzigd in Uitvoeringsagenda 2016-2018.

De agendapunten worden immers opgepakt en uitgevoerd in de periode 2016 tot en met 2018.

Dit wordt in de gehele tekst van de Watervisie doorgevoerd: in Voorwoord, H1 Inleiding en H3 Uitvoeringsagenda 2016-2018.

Op blz 104 wordt bij agendapunt 1 *Aanscherpen instrumentarium handhaving op overlast op het water* de volgende tekst bijgevoegd:

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. In 2016 is gestart uitvoering/uitwerking van de bestuursopdracht 'Overlast op en rond het water'. Deze bestuursopdracht is vooral gericht op het terugdringen van de overlast door het verbeteren van de handhaving, maar ook het ontwikkelen en toepassen van heldere kaders en criteria wat wel en niet op de grachten is toegestaan.

Initiatiefnemer: Portefeuille Water en Openbare Orde

Samen met: Waternet en bestuurscommissies

Tenslotte wordt in hoofdstuk 3 Uitvoeringsagenda 2016 - 2018 of bij de Samenvatting een infographic of informatieve illustratie toegevoegd van de Watervisie Amsterdam 2040 met uitvoeringsagenda 2016-2018 (in lijn met de infographics van de andere gemeentelijke beleidsvisie's en -agenda's).

Bijlage 1: Lijst met alle zienswijzen en codes (niet particulieren)

Hieronder staat een overzicht van op de Watervisie ingediende zienswijzen van "niet-particulieren". De zienswijzen van particulieren en bijbehorende codes wordt niet gepubliceerd in verband met artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens. Zienswijzen moeten op grond van bovengenoemd artikel worden geanonimiseerd.

De schriftelijke reacties zijn genummerd. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in deze Nota van Beantwoording. Bij elk antwoord in de Nota wordt met nummers uit de lijst vermeld op welke reactie(s) dit antwoord van toepassing is. De volgorde van de nummering is bepaald door het moment van ontvangst.

Code	Naam Organisatie
i0463	Algemene Amsterdamse Studenten Roeivereniging SkØll
i0375	Amsterdamse Hengelsport Vereniging
i0022	Bestuur VvE Skydome
i0155, i0395	Blenheim Advocaten
i0469	Comité De Amsterdamse Grachten
i0255	De Openbare Werkplaats
i0028	Elektrohaven
i0025	EVO en TLN
i0373	Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
i0332	K.H.W.M. van Breugel Beheer B.V.
i0240	Landelijke Woonboten Organisatie
i0230, i0484	LBP SIGHT
i0339	LVBHB het Historisch Bedrijfsvaartuig werkgroep Haven & Ligplaatsen
i0316	NDSM Energie
i0355	New Electric BV
i0334	Omwonenden en werkers rond Oude Houthaven

i0384	ORAM Havenbranchevereniging
i0253, i0435	Port of Amsterdam
i0427, i0490	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
i0370	Roei- en Zeilvereniging De Amstel
i0362	Stichting Museumhaven Amsterdam
i0415	StOR
i0232, i0486	Van Doorne Advocaten (namens rederij Kooij)
i0221	Verbond Nederlandse Motorbootsport/Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club
i0506	Verenigde Rederijen Amsterdam
i0424	Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg
i0328	Vereniging De Weesperhaven
i0326	Vereniging H. Veo
i0261	Vereniging Het Jacht
i0423	Vereniging voor Beroepschartervaart
i0477	Vereniging Waterwonen & Toerisme
i0036	Vereniging Weesperzijdebuurt
i0294	Vereniging Woonboten Groene Staart Watergraafsmeer
i0472	Vereniging Woonschepen Zuid
i0429	Vereniging Woonschepeneigenaren Houthavens
i0179	Vereniging Zuid- en Pijpbelangen
i0387	VvE 18 Weesperzijde
i0308	VvE Amstelloft
i0363	VvE De Paerl
i0364	VvE De Paerl
i0425	VvE Wodan

i0365	Waterrecreatie Nederland
i0273, i0385	Watersportverbond
i0030	Werkgroep Surinamekade
i0488, i0505	Werkgroep Waterkwaliteit VTP Amstelglorie, Initiatiefgroep Natuurlijke Amsteloevers
i0252, i0426, i0487	Wieringa Advocaten
i0416	Wijkcentrum D'Oude Stadt
i0345	Woonboten Amstedijk 802-808

Bijlage 2: Overzicht van alle zienswijzen (geanonimiseerd)

Het overzicht van alle geanonimiseerde zienswijzen op de concept-Watervisie Amsterdam 2040 is separaat bijgevoegd. Het betreft een bijlage van ruim 1.600 pagina's.

De persoonsgegevens van de zienswijzen van particulieren zijn niet opgenomen in deze bijlage in verband met artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens. Die zienswijzen zijn op grond van bovengenoemd artikel geanonimiseerd.

Colofon

Voor u ligt *de Nota van beantwoording en wijzigingen Watervisie Amsterdam 2040* als reactie op de zienswijzen die ingediend zijn op de *concept-Watervisie Amsterdam 2040, Een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water met een uitvoeringsagenda tot 2018 (december 2015)*. Deze Nota van beantwoording en wijzigingen en de concept-Watervisie Amsterdam 2040, worden op 7 juni 2016 in het college van B en W behandeld en vervolgens aan de gemeenteraad aangeboden bij de definitieve vaststelling van de Watervisie Amsterdam 2040.

Contact

Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Secretariaat projectgroep Watervisie: 020 - 255 1522
watervisie @amsterdam.nl
website: <https://www.amsterdam.nl/gemeente/volg-beleid/watervisie-amsterdam>

Kernteam (Ruimte en Duurzaamheid)

Roy Berents (Projectleider)
Hans Straver (Projectsecretaris)
Frank Arents (RO-jurist)
Sara Goudsmit (Teamleider beleidsteam Stad)
Saskia Jonker (Eindredactie & Communicatie)

Met dank aan bijdragen van vele collega's van de gemeente Amsterdam, met name medewerkers van Waternet, V&OR, PMB,EZ, R&D, BA, stadsdelen en het Programmateam Varen - Passagiersvaart.

Aan de inhoud is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan de informatie in de notitie kunnen geen rechten worden ontleend.

