



Verslag Stadsgesprek Watervisie Amsterdam

**Stadsdebat 15 juni 2015
Gebiedsgerichte verdiepingssessie 26 mei 2015
Thematische verdiepingssessie 20 mei 2015**



Colofon

Voor u ligt het verslag van het gesprek dat de gemeente Amsterdam in mei en juni 2015 is aangegaan met 'de stad' in het kader van de uitwerking van de Watervisie Amsterdam. Het stadsgesprek bestond uit twee verdiepingssessies met experts en stakeholders en een publiek debat. Op 20 mei vond de Thematische Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam plaats met circa 50 deelnemers en op 26 mei vond de Gebiedsgerichte Verdiepingssessie plaats met circa 60 deelnemers. Op 15 juni vond het openbare Stadsdebat watervisie Amsterdam plaats met circa 120 gasten. Beide sessies en het debat vonden plaats in en in samenwerking met pakhuis de Zwijger. De resultaten uit de verdiepingssessies en het stadsdebat worden gebruikt als input voor de uitwerking van de Watervisie Amsterdam in 2015. Dit verslag geeft u een impressie van de resultaten van het Stadsgesprek Watervisie Amsterdam.

In september - oktober 2015 zal de Concept Watervisie Amsterdam nog openbaar ter visie worden gelegd. Eind 2015 wordt de watervisie op basis van de inspraakreacties definitief afgerond. De bestuurlijke besluitvorming en het College van B&W en de gemeenteraad vindt tenslotte eind 2015 en begin 2016 plaats.

Inhoud

1	Stadsdebat Watervisie Amsterdam 15 juni 2015	4
2	Gebiedsgerichte Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam 26 mei 2015	11
3	Thematische Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam 20 mei 2015	19
4	Bijlagen	27
A	Uitslag stemrondes Stadsdebat Watervisie Amsterdam	28
B	Uitgebreider verslag werkgroepen Gebiedsgerichte Verdiepingssessie	38
C	Deelnemerslijst Gebiedsgerichte Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam	44
D	Uitgebreider verslag werkgroepen Thematische Verdiepingssessie	46
E	Deelnemerslijst Thematische Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam	49

1 Stadsdebat Watervisie Amsterdam 15 juni 2015

Datum: maandag 15 juni 2015
Plaats: Grote Zaal Pakhuis de zwijger
Tijdstip: 19.30-22.00uur

Programma:

19.30 uur Opening door moderator Natasja van den Berg
19.35 uur De Watervisie Amsterdam: wat is dat en hoe gaat die tot stand komen?
Door projectleider Watervisie, Roy Berents, Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam

19.55 uur In drie rondes door Amsterdam Waterstad:
1. Ambities en agenda water buiten de Ring A10: Stadsplassen, Nieuw-West, Zuidoost, IJmeer en Waterland
Aftrap door projectleider Roy Berents; reflectie door Wouter Veldhuis, architect en stedenbouwkundige; discussie met de zaal.

20.30 uur 2. Ambities en agenda IJ en het water in Noord
Aftrap door projectleider Roy Berents; reflectie door Kees van Ruyven, stedenbouwkundige en adviseur stads- en gebiedsontwikkeling; discussie met de zaal.

21.05 uur 3. Ambities en agenda grachtengordel, Amstel en de ander water in West, Zuid en Oost
Aftrap door projectleider Roy Berents; reflectie door Tracy Metz, journalist en auteur over Urbain issues; discussie met de zaal

21.40 uur Slotwoord/gesprek met wethouders Kock en Van der Burg
21.55 uur Afsluiting
22.00 uur Einde en borrel



Stadsdebat

Intro

Moderator Natasja van den Berg heet de aanwezigen welkom en legt het doel van de avond uit. Het doel is drieledig: het testen van de ambities uit Watervisie fase 1, het aanscherpen van de gebiedsgerichte vertaling en het ophalen van nieuwe ideeën voor de agenda van 2020. In het programma wordt in drie stappen door de opgaven, lange termijn ambities (2040) en korte termijn speerpunten (2020) gelopen aan de hand van drie deelgebieden. De deelgebieden zijn: Water buiten de Ring A10 (Stadsplassen, Nieuw-West, Zuidoost, IJmeer en Waterland), IJ en het water in Noord, binnenstad (Grachtengordel en Amstel) en ander water in West, Zuid en Oost. Ze geeft het woord aan Roy Berents de projectleider.

Algemene inleiding Watervisie Amsterdam

Roy Berents begint met de aanleiding, het doel en de status van de watervisie. De watervisie komt voort uit de structuurvisie en is een structuurvisie-uitwerking. De watervisie is een visie op het gebruik van het water in Amsterdam. Hoe kunnen we het water en oevers in de stad beter gebruiken en het gebruik beter verdelen over de stad? Het gaat niet over de verbetering van de veiligheid van het watersysteem, de waterkwaliteit of ecologie. De focus ligt op de stad en minder op de regio.

Het college van B&W heeft in maart dit jaar opdracht gegeven om het discussie stuk, Watervisie fase 1 uit te werken en aan te vullen met een gebiedsgerichte vertaling (kaarten) en een (uitvoerings)agenda 2020. Deze dient aan te sluiten bij ambities van het coalitieakkoord 2014-2018, en andere agenda's/visies/programma's van het college.

Om te horen wat er leeft in de stad rondom water is een dialoog met de stad, een stads-gesprek, georganiseerd. Het stadsgesprek Watervisie Amsterdam bestaat uit twee verdiepingssessies met experts en stakeholders, een thematische en een gebiedsgerichte, én het publieke stadsdebat van heden avond. Tevens is de zeven bestuurscommissies om advies gevraagd. Dit alles is input voor de uit te werken watervisie.

De Watervisie fase 1 kent een aantal hoofdambities:

- groei door spreiden van recreatie en toerisme
- water toegankelijk en beleefbaar maken
- meer dynamiek in het gebruik van het water
- toepassen van economische principes

Deze hoofdambities zijn vertaald naar thematische ambities voor de openbare ruimte, het wonen en werken, watersport, recreatie en toerisme en vervoer over water.

Ronde 1: Water buiten de Ring A10

Inleiding projectleider Roy Berents

Het water buiten de ring kent een ring van (zandwin)plassen rond Amsterdam. Deze plassen zijn van groot belang voor de recreatie en watersport in Amsterdam, maar kunnen nog veel beter worden benut. Zo liggen er met name kansen voor meer zwemplekken en watersport bij de Sloterplas, Nieuwe Meer en de Gaasperplas. Het tweede thema is de uitbreiding van het vaarnetwerk, mede om de drukte in het centrum te ontlasten. Dit biedt kansen voor de spreiding van de pleziervaart. Belangrijke kansen zijn de ontwikkeling van het vaarrondje Sloterplas door het renoveren en automatiseren van de Westlandgrachtschutsluis, het uitbreiden van het kanonetwerk in Nieuw West en het (gefaseerd) doorvaarbaar maken van de Haarlemmervaart en de Diem als nieuwe vaarroute tussen IJburg en de Gaasp. Ook werd benadrukt dat IJburg met haar ligging aan het IJmeer de potentie heeft om uit te groeien tot een stedelijk/regionaal watersportcluster (zeilen, surfen, zwemmen, etc).

Reflectie door visiting critic Wouter Veldhuis

Wouter Veldhuis stelt dat de watervisie tot nu toe nog te leuk en te lief is. Het neemt stelling en zegt dat juist in Amsterdam vaker voor de mens en de economie moet worden gekozen en niet voor ecologie. Denk groot en ga voor een ov-vaarverbinding tussen Amsterdam en Almere, pak de Oranjesluizen aan. Maak woonwerkverkeer per boot mogelijk in Amsterdam. Zorg voor goed zwemwater en bestrijd blauwalg in de Sloterpas. Sluit niet de grachten naar de plas af zoals het hoogheemraadschap AGV eerder van plan was. Denk ook aan extremere watersporten als golfsurfen en duiken. Geef deze een plek. Zie het water vooral als openbare ruimte voor plezier en economie.

Debat zaal

Naar aanleiding van de inleiding en de reflectie van de visiting critic wordt het debat gevoerd.

Het kiezen voor mens of ecologie wordt gezien als te stellig. Wanneer je kiest voor ecologie, kies je gelijk ook voor de mens. Wouter Veldhuis geeft aan dat in het geval van de Sloterpas een te hoge ecologische ambitie leidt tot het afsluiten van de Sloterpas en dat is onwenselijk. Ook wordt de problematische ontwikkeling van de watersport op en bij IJburg genoemd, omdat het IJmeer beschermd Natura 2000-gebied is. De natuurbescherming van het IJmeer is een enorme belemmering bij de verdere ontwikkeling van de watersport en recreatie bij IJburg.

Water als bouwgrond wordt gemist in dit deelgebied. Hiervoor liggen vooral kansen in West en IJburg.

De Amstel wordt getipt voor ligplaatsen voor de passagiersvaart/rondvaart. Hier waren in het verleden 44 initiatieven. Het niet van de grond komen had te maken met het verguningsstelsel dat gekoppeld was aan de binnenstad. Dit is nu losgekoppeld, zodat initiatieven kansrijker zijn.

Waarom worden de plassen (Aeën en Dieën) in Waterland niet genoemd? Deze zouden kunnen worden uitgediept, zodat men er ook kan zeilen. Zeilen is mogelijk, maar dan met boten zonder kiel. Er wordt gepleit om te onderzoeken wat er mogelijk is per stadplas. Bij deze Aeën en Dieën is juist gekozen voor natuur en kleinschalig kanoën en fluisterbootjes. De projectleider brengt is dat het Twiske natuurlijk een belangrijke recreatieplas is voor de noordkant van de stad en dat ook de Noorder IJplas een strandje en horecavoorziening krijgt. Vanuit de zaal wordt ingebracht dat er aan de Waterlandse zeedijk aan het IJmeer meer strandjes en recreatieplekken ontwikkeld kunnen worden en dat bijvoorbeeld een veer van IJburg naar Durgerdam interessant kan zijn.

De zaal geeft aan dat de geopperde nieuwe vaarverbinding via de Diem goed bekeken dient te worden, omdat deze door de laag kruisende spoorlijn en A1 wel eens een onhaalbare kan zijn. Tevens wordt er getwijfeld aan de recreatiewaarde van de Haarlemmertrekvaart vanwege de fijnstof van de Haarlemmerweg. Het doorvaarbaar maken van de Haarlemmervaart kan gekoppeld worden aan de verhoging en mogelijke downgrading van de N200-Haarlemmerweg, de transformatie van Sloterdijk Stad naar werk-woongebied en de transformatie van de kantoren aan de Haarlemmerweg naar woningen en hotel. Het is een langetermijnperspectief, maar je moet nu dan wel al met de juiste ontwikkelingen meeliften. Er wordt tenslotte gepleit voor een nieuw bestemmingsplan voor IJburg om meer waterrecreatie mogelijk te maken.

Stemming

Ter afsluiting van het eerste deelgebied wordt er gestemd op de mogelijke speerpunten voor het gebied water buiten de Ring A10. Het publiek mag zijn voorkeur aangeven en heeft twee keuzes. In de stemming komen drie prioriteiten duidelijk naar voren:

- Sloterplas(park): impuls zwemmen, openbare ruimte en voorzieningen
- Vaarrondje Sloterplas: activeren Westlandgrachtschutsluis
- Impuls watersportcluster IJburgbaai: zeilen, surfen, jachthavens, (stille) waterski/wakeboard

Ronde 2: IJ en het water in Noord

Inleiding projectleider Roy Berents

Het IJ kent een lange geschiedenis. Roy Berents wijst op de enorme ingreep die er in de 19e eeuw heeft plaats gevonden, namelijk de aanleg van het Noordzeekanaal en de inpoldering van grote delen van het IJ (en Haarlemmermeer). Dat werd gevolgd door de aanleg van het Centraal Station op eilanden aan het IJ. Hierdoor is het IJ geworden van een kilometer brede lagune of Zuiderzeearm tot een breed kanaal in de belangrijke scheepvaartroute Noord-zee-IJ-Amsterdam-Rijnkanaal-Rijn. Het is nog altijd een belangrijke transportroute voor goederenvervoer over water. Er varen gemiddeld 104 schepen (208 bewegingen) per dag over het IJ. Door deze belangrijke en druk bevaren scheepvaartroute is het IJ niet geschikt voor recreatie en watersport; dit is te gevaarlijk.

Aan het IJ ontwikkelt Amsterdam de laatste decennia een nieuw stedelijk waterfront. Hierdoor wordt het IJ steeds meer een decor voor wonen en publieke functies, zoals het EYE. Er komen meer dan honderdduizend bewoners en arbeidsplaatsen bij aan het IJ om over de groei van het aantal bezoekers nog maar te zwijgen. In het kader van de gemeentelijke verkenning Sprong over het IJ wordt gezocht naar nieuwe verbindingen (veer, brug(gen), tunnel en/of kabelbaan) tussen de noordelijke en zuidelijke IJ-oeveren. De watervisie is hierin volgend. Andere thema's die in dit gebied spelen zijn extra locaties voor woonboten in de Houthavens en ligplaatsen voor passagiersvaart en riviercruiseschepen.

Reflectie visiting critic Kees van Ruyven

Kees geeft aan hoe mooi de eerste kaarten van Roy Berents laten zien hoe smal het IJ is geworden. Dit zou een plaats moeten krijgen in de watervisie. Het IJ verbindt! Het verbindt de metropool in Oost-Westrichting maar ook Noord en Zuid. Hierbij is opvallend dat Amsterdam geen bruggen over het IJ kent, dit is juist bijzonder. Kees vraagt zich ook of hoe de Havenvisie en watervisie met elkaar zijn verbonden. Ook laat hij zien dat er kansen gemist zijn om de beroepsvaart van het IJ af te halen. Het tracé van het Johan van Hasseltkanaal is immers de afgelopen decennia gedempt en volgebouwd. Dus, hink niet op twee gedachten, maar maak een keuze voor het IJ, zegt Kees van Ruyven. Het IJ als vaarroute voor de beroepsvaart heeft prioriteit, en niet de recreatievaart of watersport. Het IJ is geen recreatieplas. Het onderzoeken van bruggen over het IJ leidt af van de veren. Die zijn uniek en een kracht voor Amsterdam. Het verensysteem zou uitgebreid moeten worden, ook naar de regio. Maak dan achter CS een waterterminal (en geen fietsenstalling). Breng en houdt de haven in de stad, door bijvoorbeeld scheepswerf Damen bij NDSM niet de stad uit de 'duwen'. Tenslotte wordt voorgesteld om de ligplaatsen voor de riviercruiseschepen aan De Ruijterkade te verplaatsen naar het IJ bij het Kompaseiland, ten noorden van Java- en KNSM-eiland. Op deze manier maak je ruimte voor een echte (regionale) water-ov-terminal achter Centraal Station.

Debat zaal

Er wordt vanuit de zaal gezegd dat de overheid moet stoppen met het volplempen van het IJ. Onlangs is er met de aanleg van het Eye Filmmuseum weer 40 meter van het IJ afgegaan. Dit is eeuwig zonde.

Het IJ-bewijs is niet nodig. We kennen vaarbewijs 1 en 2. Dit is voldoende.

Er is wel degelijk een relatie tussen de Havenvisie en de watervisie van Amsterdam. Ten eerste is er de fysieke relatie van het varen over het IJ, ten tweede de economische relatie. Het IJ is een levensader voor de stad en haar bewoners.

Er wordt aandacht gevraagd voor het varende erfgoed. Dat verdwijnt naar het buitenland en zou een bijdrage kunnen leveren aan het karakter van Amsterdam als havenstad. Er wordt gepleit voor woonschepen in plaats van hotels (Westerdoksdiijk) en wonen op het water in betonnen bakken.

De zaal wil weten of er een verbinding kan komen naar de Zaanse Schans? Kees van Ruyven geeft aan dat dit onderdeel is van zijn verhaal, CS als waterterminal. Aanvullend wordt aangegeven dat er ook behoefte is aan het ophalen van gasten voor particulieren bij de CS-terminal.

Er wordt gevraagd of de maximumsnelheid op het IJ bespreekbaar is. De huidige snelheid is om veiligheidsredenen op het IJ verlaagd naar 12 km per uur. De huidige boten zouden 18 km per uur kunnen. De high speedverbinding naar IJmuiden had een speciale ontheffing van ongeveer 50 km per uur.

Verder wordt er gevraagd hoe het nu precies zit met de Oranjesluis; kan hij nu open blijven staan? De sluis zorgt voor een scheiding van zoet en brak water. Ten tweede zorgt de sluis ervoor dat bij een westenwind het waterpeil in de grachten niet daalt. De Oranjesluis kan dus niet zomaar open gezet worden; wel kan gekeken worden of er geen moderne Overtoom mogelijk is, zodat de recreatievaart in de zomer sneller kan doorstromen bij de sluis.

Stemming

Ter afsluiting van het debat over het IJ kan het publiek wederom stemmen op mogelijke speerpunten voor dit gebied. In de stemming komen de volgende prioriteiten naar voren:

- Verbeteren IJ-verbindingen: extra veren & "Sprong over het IJ"
- Nieuwe ligplaatsen woonboten/ waterwoningen aan de IJ-oever: Houthavens, Johan van Hasselt-kanaal West, Entrepothaven
- Reserveren nieuwe ligplaatsen Houthavens voor uit de binnenstad en van de Amstel te verplaatsen woonboten en -arken

Ronde 3: Water in Centrum, West, Zuid en Oost

Inleiding projectleider

De binnenstad kenmerkt zich door drukte op het water. Het is de ambitie om deze door spreiding in balans te houden met de andere functies van de binnenstad. Dit zou kunnen door het aantrekkelijker maken van andere vaarroutes, bijvoorbeeld door evenementen als het Light-festival. Een andere mogelijkheid uit de verdiepingssessie is een vaarrondje om de oostelijke binnenstad in combinatie met de ontwikkeling van het Marine- en Storkterrein. Ook ambieert de stad een verplaatsing van nachtligplaatsen van de rondvaart naar de oostelijke binnenstad, namelijk de Dijksgracht Oost. Er wordt gezocht naar een nieuwe groot-schalige overstap-plek voor touringcars om toeristen in de rondvaartboten te laten stappen, zodat dit niet op de toch al zo drukke plekken aan de Prins Hendrikkade tegenover het Centraal Station gebeurt. Dit alles staat in het teken van het weer open en publieker maken van het open waterfront aan de zuidzijde van het Stationsplein.

In de verdiepingssessies hebben met name de (rondvaart)rederijen aangegeven dat de stad door moet gaan met het aanleggen van op- en afstap-plekken in de binnenstad. Ook het verplaatsen van woonboten zal bijdragen tot betere vaarroutes en meer zicht op het water.

De ervaring uit het verleden is wel dat dit heel langzaam gaat. In de afgelopen 20 jaar zijn er in het centrum dertien woonboten verplaatst.

Er wordt ook ingezet op meer goederenvervoer over water naar en van de binnenstad, hiervoor kunnen de stadshavens worden ingezet.

Plekken aan het water dragen bij aan de beleving van het water. Ook het nieuwe zomerlustpark heeft een prachtige plek aan het water terug gegeven aan de bewoners van Amsterdam. Binnenkort kan er gezwommen worden in de Amstel.

Tenslotte is het verbinden van de binnenstad met West belangrijk.

Reflectie van visiting critic Tracy Metz

Tracy benadrukt de schoonheid van de stad en de daarmee verband houdende drukte. Water is openbare ruimte én open ruimte. Beide zijn belangrijk voor de stad. Het privatiseren van de oevers hoort daar niet bij. Het algemeen belang dient te prevaleren.

Ze steunt ook het spreiden van de drukte. Anderzijds zullen er altijd momenten van gekte blijven, zoals bijvoorbeeld koningsdag. De gemeente lijkt alles te willen stimuleren. Die ruimte is er niet.

Een ander punt is het terugbrengen van water in de stad. Bijvoorbeeld door het uitgraven en herstellen van oude grachten. Dit kan ook bijdragen aan het verminderen van urban heat. Ze mist ook een helder beeld van het rendement van de investeringen.

Debat zaal

Vanuit de werelderfgoed-gedachte wordt gepleit om een aantal verdwenen grachten terug te brengen, bijvoorbeeld in de Elandsgracht of het stuk Lijnbaansgracht bij het Kleine Gartmanplantsoen.

Er wordt gevraagd wie het allemaal moet betalen. De booteigenaren vrezen zij, en dat terwijl de tarieven de afgelopen jaar al met 25% zijn gestegen. Hierop wordt gereageerd dat hogere tarieven kunnen bijdragen tot het in balans houden van de drukte en het stimuleren van het meer delen van boten.

Er wordt een zonering van mens en ecologie in de grachten voorgesteld, dit is goed voor de ecologie en de waterkwaliteit. De Keizersgracht wordt hierbij genoemd als gracht voor de ecologie. Dat betekent dat je de brug in de Utrechtsestraat niet moet verhogen.

Er wordt getwijfeld aan de geambieerde doorgaande fietsroute langs de Kostverlorenvaart in West; de groene fietsroute via het Vondelpark en de Amstelveense weg is de huidige fietsroute naar het Amsterdamse Bos.

Er wordt ook gevraagd of ook de touringcarplekken van de Stadshouderskade en bij het Heinekenplein kunnen worden verplaatst? Ook wordt de suggestie gedaan om de Lijnbaansgracht richting Rijksmuseum door te trekken, zodat de drukke Singelgracht kan worden ontlast. Het doorvaarbaar maken van de Oostenburgervaart voor grotere boten/ rondvaart conflicteert met de Oostenburgervaart als kraamkamer voor de natuur van de grachten. Er wordt verzocht om de geparkeerde auto's langs de grachten niet te vergeten. Meer auto's van de gracht zodat er meer zicht op het water is en meer ruimte voor de voetganger en zitplekken is erg gewenst. Het vervoer van goederen over water draagt ook bij het verminderen van vrachtauto's in de stad en dus het leefklimaat. Andere suggestie: Woonboten mogen nu een pleziervaartuig afmeren. Als dit verruimd zou worden naar bedrijfsvaartuigen dan levert dit een hoop extra plekken op. Er wordt verzocht geen woonboten aan de Amstel weg te halen. "Eerst krijgen we ongewenst tuintjes, dan worden we aangesloten op het riool en nu moeten we weer weg." Maak op- en afstapplekken ook geschikt voor kano's.

Vergunningen voor commercieel vervoer op de Jacob van Lennepkade ontnemt ook het zicht op het water.

Het plan dient te worden aangevuld met een waterring, in de lijn met een stedelijke ring voor auto's en fiets.

Stemming

De stemming voor de derde ronde is gesplitst in prioriteiten voor twee deelgebieden.

Ten eerste de prioriteiten van de binnenstad:

- Ontwikkeling oostelijke binnenstad (Marine- en Storkterrein) met nieuwe metropolitaane / publieke plek aan het Oosterdok
- Doorgaan met aanleg meer op- en afstapvoorzieningen
- Verplaatsing nachtligplaatsen rondvaart en transferplek touringcars-rondvaartboten van stadshart naar oostelijke binnenstad

De tweede stemming betrof het deelgebied Oost-Zuid-West. Hier werd prioriteit gegeven aan de volgende maatregelen:

- Verplaatsing van aantal woonboten en -arken aan de Amsteloevers / impuls openbare ruimte, met gemeente als 'woonbotenmakelaar'
- Natuurzwemplek in Amstel en bootverhuur bij park Amstelkwartier
- Gemeente Amsterdam faciliteert in locaties met nieuwe ligplaatsen passagiersvaart buiten de binnenstad

Slotwoord Wethouders

Wethouder van der Burg is positief over de realisatie van het vaarrondje Slotterplas door een renovatie en automatisering van de Westlandgrachtschutsluis: "Gaan we doen!". Daarnaast vindt hij de verbetering van de verbindingen over het IJ (veren en bruggen) evident en wil hij werk maken van de ontwikkeling van de watersport op IJburg en zou hij graag iets doen aan de barrièrewerking van de Oranjesluizen. Dit dient onderdeel te zijn van de gebiedsontwikkeling van IJburg en Zeeburgereiland.

Wethouder Kock constateert dat de stemrondes met de zaal wel een aantal duidelijke prioriteiten opleveren. Hierbij wordt ook het verzet van de woonbootbewoners gehoord. Bij een publiekspeiling blijkt er een vrij divers publiek in de zaal te zitten. Wethouder Kock geeft aan dat de veelheid aan maatregelen ook aanzienlijke kosten opleveren. Hierin moeten wel keuzen worden gemaakt om het betaalbaar te maken. Zo is er onlangs 2,5 miljoen voor de Slotterplas toegekend en de wethouder kreeg vooral te horen dat het te weinig is. Wethouder Kock wil investeren in de recreatieve mogelijkheden, waterkwaliteit en voorzieningen aan de Slotterplas en ziet de genoemde Westlandgrachtsluis –na aandringen van de moderator- ook best zitten.

Vanuit het publiek worden tot slot nog een aantal aandachtspunten genoemd:

- Nieuwe ligplaatsen voor elektrische boten met stopcontact
- Gebruik leegstaande panden in de haven en Marineterrein
- Werelderfgoed stad behouden

Moderator Natasja van den Berg bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit het stadsdebat.

2 Gebiedsgerichte verdiepingssessie 26 mei 2015

Datum: dinsdag 26 mei 2015
Plaats: Kleine Zaal en Studio Pakhuis de zwijger
Tijdstip: 13.00-18.00uur

Programma gebiedsgerichte verdiepingssessie

13:00-13:05 Welkom door dagvoorzitter
13.10-13.40 Proces en opgave verdiepingssessie door Roy Berents (projectleider Watervisie)
13.45-16.00 Ateliers aan 7 gebiedstafels
16.00-17.00 Plenaire terugkoppeling per groep en gesprek
17.00-18.00 Borrel

Wat was het gewenste resultaat van de ateliers?

De zeven werkgroepen hebben de kansen voor het gebied voor de lange termijn (2040) en korte termijn uitgewerkt en de gebiedsgerichte vertaling op kaart. De volgende 7 gebieden werden onderscheiden en nader verkend: Centrum, IJ en Haven, Amstel, West-Zuid, Nieuw-West, Oost-Zuidoost, Noord-Waterland. Daarbij is gekeken naar de strategie en de rol van de markt, overheden en eventueel andere partijen. Ten slotte is per gebied een beknopte uitvoeringsagenda voor de korte termijn opgesteld: wat gaan we tot 2020 concreet doen? En welke 3 maatregelen willen we voorrang geven? Aan het eind van de middag presenteerden de groepen de resultaten aan elkaar en was ruimte voor debat.



Centrum

Ambitie 2040

Verbeteren van het zicht op en contact met het water, het beperken van de overlast op en aan het water, het ontwikkelen van meer op- en afstapplekken voor de passagiersvaart en pleziervaart (ook op nu nog exclusieve locaties voor de rondvaart) en het benutten van kansen voor meer goederenvervoer / bevoorrading over water.

Het hierbij bewaken van een goede balans van het gebruik van water en oevers door bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad (Stad in balans). Dat is in het verlengde van de Visie op het gebruik van water in de binnenstad en de nota Varen in Amsterdam.

Vragen:

- Hoe kan het contact met het water in de grachtengordel verder worden verbeterd?
- Hoe zorgen we hierbij –ook op termijn- voor een goede balans van het gebruik van water en oevers door bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad?
- Is het mogelijk en realistisch om geografisch en/of in tijd te zoneren tussen de grachten of moet er maximaal gespreid worden over de hele stad?
- Welke grachten zijn hiervoor geschikt en welke vooral niet?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

+ Uitgebreide verslag in bijlage blz. 41

Centrum

In reactie op de kaart en de ambitie worden de volgende prioriteiten meegegeven en aandacht gevraagd voor water als kwaliteit.

Hoofdprioriteiten 2020

1. Meer op- en afstapvoorzieningen Centrum+buiten

- Goede regulering (stewards)
- Transfers bus – rondvaart, dichtbij stadshart
- Nachtligplaatsen bijvoorbeeld buiten of rond centrum
- Wal-routing/bereikbaarheid

2. Koester kwaliteit water en oever

- Water is geen restruimte (fietsen)
- Woonboten*/zicht op water/ knelpunten verminderen
- Zonering (per gracht)
- Oever: auto's weghalen

*economische principes toepassen

IJ en Haven

Ambitie 2040

Verbeteren van het zicht op en contact met het water, verder activeren IJ-oeveren met publieke en metropolitane functies, zoals nieuwe openbare ruimten bij de Houthavens, Cruquius, Buiksloterham, Hamerstraat.

Verbeteren Noord-Zuidverbindingen over het IJ, accommoderen groei beroeps- en cruisevaart en pleziervaart; het hierbij bewaken van een goede balans – en de veiligheid.

Vragen:

- Kunnen we de groei van de beroeps-, zee- en riviercruise-, passagiersvaart en pleziervaart aan en op het IJ (onbeperkt) blijven accommoderen of moeten we maatregelen nemen: zoneren? Reguleren? Kiezen?
- Hoeveel ruimte is er voor nieuwe woonboten op het water en is er nog ruimte / is het gewenst om nieuwe jachthavens aan het IJ te realiseren?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

IJ en haven

De Ambitie: verbeteren van het zicht op en contact met het water, verder 'activeren' IJ-oeveren met publieke en metropolitane functies, zoals nieuwe openbare ruimten bij de Houthavens, Cruquius, Buiksloterham, Hamerstraat, Verbeteren Noord-Zuidverbindingen over het IJ, accommoderen groei beroeps- en cruisevaart en pleziervaart; het hierbij bewaken van een goede balans – en de veiligheid; wordt ondersteunt.

Als Speerpunten worden genoemd:

- 1. Onderzoek kanaal om Noord**
- 2. CS als regionale waterterminal**
- 3. Introduceer IJ-bewijs**
- 4. Geef reparatiewerf Damen de ruimte**
- 5. Noord-oostelijke IJever sterker vanuit het water ontwikkelen**
- 6. Afval over het water stimuleren**

Amstel

Ambitie 2040

Verbeteren van het zicht op en contact met het water (door middel van verplaatsing woonboten, multifunctioneel maken watersportaccomodaties etc), verder activeren Amstel-oeveren met publieke en metropolitane functies; ontwikkelen 'blauwe loper'.

Vragen:

- Hoe kan het zicht op en het contact met de Amstel , als hoofdader van Amsterdam, worden verbeterd? Waar moeten nieuwe (openbare) plekken aan de Amstel worden toegevoegd (door woonboten te verplaatsen)? Wat zijn de verschillende ambitieniveaus en strategieën om hier tot te komen?
- Moeten de roeiverenigingen meer publiek gemaakt worden en op welke manier kan dit gebeuren? In hoeverre is er aan de Amstel nog ruimte voor nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

+ Uitgebreide verslag in bijlage blz. 38

Amstel

In reactie op de ambitie: Verbeteren van het zicht op en contact met het water (door middel van verplaatsing woonboten, multifunctioneel maken watersportaccomodaties etc), verder activeren Amstel-oeveren met publieke en metropolitane functies; ontwikkelen 'blauwe loper'; adviseert de groep het volgende:

- 1. Verbeteren uitzicht vanaf water en oevers**
- 2. Oever verder ontwikkelen als doorgaande route voor voetgangers en fietsers**
- 3. Meer faciliteiten/verbindingen aan de oevers; vooral aan de oostzijde**

Strategie

- **Woonboten op impopulaire ruimte a la de Ysbreker**
- **Alternatieve locaties ruilhandel**

West-Zuid

Ambitie 2040

Meer betekenis om het centrum te ontlasten, te activeren door middel van horeca en interessante plekken te creëren aan bijv. Amstelkanalen en Westlandgracht.

Watergebonden bedrijvigheid ontwikkelen in Riekerhaven en marktkanalen en meer ligplaatsen voor passagiersvaart en verhuur (elektrische) bootjes ontwikkelen in West en Zuid. Het weer bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart (tot) het transformerende Sloterdijk Stad.

Vragen:

- Kunnen West en Zuid het centrum ontlasten voor wat betreft de groeiende drukte op het water?
- Waar dan en hoe?
- Welke andere kansen?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

+ Uitgebreide verslag in bijlage blz. 40

West-Zuid

Ambitie om het centrum te ontlasten is een illusie. Wel mogelijkheden voor nieuwe initiatieven voor de stadsdelen West en Zuid.

- 1. Goede programmering om de stadsdelen beter op de kaart te zetten**
- 2. Aansluiten op evenementen (bijv. Light festival)**
- 3. Tijdelijke initiatieven toelaten (drijvende bioscoop, vlonderdisco's etc)**

Speerpunten:

- 1. Westerpark – Haarlemmervaart – Foodcenter = rondje maken. Ondernemers stimuleren samen te werken**
- 2. Ligplaatsen commerciële vaart = ontlasten binnenstad. Foodcenter Riekerhaven!**
- 3. Relatie openbare ruimte land en water (faciliteren initiatieven, aantrekkelijk programma)**

Oost-Zuidoost

Ambitie 2040

Versterken ruimtelijke kwaliteit Gaasperplas, Nieuwe Diep en een interessantere vaarroute maken van de Gaasp. De Ringvaart Watergraafsmere ontsluiten als recreatieve vaarroute voor kano's en kleine sloepjes. Op IJburg een bovenlokaal/regionaal watersportcentrum ontwikkelen en het drijvend wonen bij Steigereiland verder ontwikkelen

Vragen:

- Hoe kan de Gaasp een interessantere vaarroute worden?
- Hoe kan het recreatief gebruik van de Gaasperplas een impuls krijgen?
- Is het mogelijk en wenselijk dat de Ringvaart Watergraafsmere bevaarbaar wordt gemaakt voor kleine pleziervaart als een doorgaande route richting het IJ?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

+ Uitgebreide verslag in bijlage blz. 39

Oost-Zuidoost

De groep adviseert een Plassenvisie op te stellen waarbij afwegingen worden gemaakt tussen bijvoorbeeld Rood vs Groen en bestaand vs ontwikkelen.

Gaasperplas	vs	IJburg
Groen, park	vs	Rood/Blauw
Lokaal	vs	Stedelijk
Rondje, oever	vs	Nieuw, functies
Toegankelijk	vs	Oever(toegang)
Zicht	vs	Uitzicht
Aanpassen	vs	Bijsturen

- Investeren in het Gaasperplaspark
- Watersport IJburg faciliteren (bestemmingsplan o.a.)
- Zeeburgerpad/Duivendrechtse vaart geen speciale zonering
- Drijvend wonen bij Cruquius; verbinden historie, omgeving, watersport en fysiek

Speerpunten 2020:

1. Gaasperplas
2. IJburgbaai watersport in bestemmingsplan

Nieuw West

Ambitie 2040

Vergroten activiteiten op en rondom Sloterpas. Vaarrondje Sloterpas creëren, uitbreiden stadsstrand, tweede kano-mekka (na Waterland) ontwikkelen.

Vragen

- Hoe kunnen Sloterpas en -park verder worden ontwikkeld als het recreatieve hart van Nieuw-West?
- Uitbreiding stadsstrand, meer horeca, uitbreiding en nieuwe watersportfaciliteiten?
- Kan met de automatisering en renovatie van de Westlandgrachtschutsluis het 'vaarrondje Sloterpas' een begrip onder de Amsterdammers worden?
- Moeten we inzetten op Nieuw-West als kanoparadijs?
- Zijn er kansen voor nieuwe woonboten of woningen op water in Nieuw-West?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

Nieuw-West

In reactie op de voorgestelde ambitie: vergroten activiteiten op en rondom Sloterpas. Vaarrondje Sloterpas creëren, uitbreiden stadsstrand, tweede kano-mekka (na Waterland) ontwikkelen; worden de volgende speerpunten gepresenteerd.

1. Investeren metropolitane plek Sloterpas
 - Waterkwaliteit zonder hinder
 - Horeca, varen, Imago en zwemmen
 - Meer zwemmen
 - Varen Kano's en recreatie
 - Rust moet blijven
2. Bereikbaarheid van Water
 - Westlandgrachtschutsluis automatiseren
 - Brug Badhoevedorp
3. Waternetwerk
 - Kano, schaatsen, pleziervaart en wandelen
 - Infra, beheer en knelpunten verwijderen
 - Rembrandtpark

Binnendijks Noord-Waterland

Ambitie 2040

Ontwikkeling natuur en recreatie in Noorder IJplas. Noord-Hollands Kanaal aantrekkelijker maken voor pleziervaart en watersport. Waterland verder ontwikkelen als kanogebied.

Vragen

- Hoe kan het Noord-Hollands Kanaal, als blauwe slagader van Noord, recreatief beter worden gebruikt?
- Wat heeft Waterland nodig om zich als kanogebied nog beter te ontwikkelen?
- Waar liggen de kansen en de urgentie voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

Binnendijks Noord- Waterland

In reactie op de ambitie voor Noord-Waterland: Ontwikkeling natuur en recreatie in Noorder IJplas. Noord-Hollands kanaal aantrekkelijker maken voor pleziervaart en watersport. Waterland verder ontwikkelen als kanogebied adviseerde de groep:

1. Recreatief knooppunt bij eindpunt Noord-Zuidlijn in NoordHollands-kanaal
2. Oversteek IJ (zebra) en toegang naar Noord-Waterland voor kano's (NB. Vanuit groep IJ en haven absoluut ongewenst)
3. Verbeteren waterervaring Waterlandse zeedijk en Kinselmeer; meer plekken aan het water maken

N.B.:

- Noordhollands Kanaal is alleen voor motor/doorvaart
- Waterland kanogebied: huurlocaties recreatief knooppunt en elektroboten

3 Thematische verdiepingssessie 20 mei 2015

Datum: woensdag 20 mei 2015
Plaats: Kleine Zaal en Studio Pakhuis de zwijger
Tijdstip: 13.00-18.00uur

Programma thematische verdiepingssessie

13:00-13:05 Welkom door dagvoorzitter
13.10-13.40 Proces en opgave verdiepingssessie door Roy Berents (projectleider Watervisie)
13.45-16.00 Ateliers aan 6 thematafels
16.00-17.00 Plenaire terugkoppeling per groep en gesprek
17.00-18.00 Borrel

Wat was het gewenste resultaat van de ateliers?

De zes werkgroepen hebben de thematische ambities uit de Watervisie Fase 1 voor de lange termijn (2040) uitgewerkt en de mogelijkheden en kansen aangescherpt. De thema's die behandeld werden zijn: vervoer/bevoorrading over water, passagiersvaart, wonen op water, uitbreiding vaarnetwerk, watersport en pleziervaart en openbare ruimte. Daarbij is ook gekeken naar de strategie en de rol van de markt, overheden en eventueel andere partijen. Ten slotte is per thema een beknopte uitvoeringsagenda voor de korte termijn opgesteld: wat gaan we tot 2020 concreet doen? En welke 3 maatregelen willen we voorrang geven? Aan het eind van de middag presenteerden de groepen de resultaten aan elkaar en was ruimte voor debat.



Vervoer over water

Ambitie 2040

Meer goederenvervoer over water / meer bevoorrading van goederen aan winkels, horeca, voorzieningen over water in met name de binnenstad (om aantal vrachtwagens op de grachten te beperken) en afval ophalen over water (in de Haven).

Vragen:

- Wat zijn de potenties en grenzen van bevoorrading van de binnenstad over het water?
- Wat is hiervoor nodig? Welke zones/plekken zijn kansrijk, welke niet?
- Wat moet de rol van de gemeente hierin zijn?
- Wat heeft in deze prioriteit (agenda 2015-2020)?

Vervoer over water

Acties:

1. Overheid/gemeente Amsterdam faciliteert, bedrijfsleven maakt business-case. Wel regie nodig.
2. Vervoer over weg verbieden zal vervoer over water stimuleren
3. Multi-user Locaties zoeken

Passagiersvaart

Ambitie 2040

Het aanbieden van een breder palet aan passagiersvaart (rondvaart en bootverhuur) en routes in Amsterdam, beter (geografisch) verspreid over de stad.

Vragen:

- Hoe en waar kunnen meer ligplaatsen voor nieuwe (duurzame) vormen van passagiersvervoer worden ontwikkeld?
- Hoe kunnen de huidige toplocaties van de rondvaart meer openbaar worden en voor breder gebruik worden ontwikkeld?
- Wat zijn de toekomstige vaarroutes voor de rondvaart in het centrum en wat juist niet en waarom? Willen we spreiden of een duidelijke zonering voor wat betreft gebruik van de grachten?
- Hoe kunnen nieuwe (rondvaart)routes worden ontwikkeld (naar Schiphol, Ouderkerk, ..)?
- Is het wenselijk en mogelijk om ligplaatsen voor passagiersvaart/huurbootjes mogelijk te maken/ te ontwikkelen in bestaande jachthavens?
- Wat heeft in deze prioriteit (agenda 2015-2020)?

+ Uitgebreide verslag in bijlage blz. 46

Passagiersvaart

- Differentiëren
- Toeristisch (Salon, klassieke rondvaart, thema rondvaart)
- Bewoners (kleine bootjes jachthavens)
- (Openbaar) vervoer (toeristen en Amsterdammers)

Prioriteiten 2015-2020:

1. Verhogen enkele bruggen zodat nieuwe vaarroutes ontstaan
2. Nieuwe plek touringcars-rondvaartboot, zodat huidige locaties Prins Hendrikkade en Rokin ontlast kunnen worden (Marineterrein, Zouthaven, Ruyterkade Oost Dijksgracht nachtligplaats)
3. Meer op- en afstapvoorzieningen binnenstad (liefst 1 per rak)
4. Oplossen overlast enkele nautische knelpunten op het water; verplaatsen enkele woonboten op kritische locaties

2040:

Verplaatsen Oranjesluis –Almere, van Hasseltkanaal en kanaal om de West

Wonen op water

Ambitie 2040

Ruimte bieden voor innovatieve vormen van wonen op water. Verbeteren zicht op en contact met water door selectieve verplaatsing van woonboten (in met name binnenstad en aan de Amstel), aanwijzen alternatieve locaties voor woonboten (Steigereiland, Houthaven etc.), eenduidig welstandsbeleid woonboten/arken, (NIET: illegale verhuur woonboten).

Vragen

- Wat zijn locaties voor innovatieve vormen van wonen op water?
- Zijn deze locaties eventueel ook geschikt om een aantal woonboten vanuit de binnenstad of Amstel naar toe te verplaatsen?
- Waar is m.n. in de binnenstad en aan de Amstel de verplaatsing van enkel woonschepen of arken gewenst om het zicht op en contact met het water te verbeteren; wat zijn de eerdere ervaringen ten aanzien hiervan?
- Wat zouden stappen kunnen zijn om een geleidelijke verplaatsing van een aantal schepen te kunnen realiseren?
- Wat heeft prioriteit (agenda 2015-2020)?

Wonen en werken

Toevoeging op ambitie:

- **Verscheidenheid en diversiteit in vorm/functionaliteit, collectiviteit en tijdelijkheid.**
- **Bieden van ruimte voor technische innovaties/duurzaamheid**

Acties:

1. Eenduidige regelgeving

- **Welstand**
- **Bouwbesluit**
- **Bevoegdheden**
- **Bestemmingsplan**
- **Overige richtlijnen**

2. Onorthodoxe acties voor verplaatsing (meer uitgebreide menukaart)

Uitbreiding vaarnetwerk

Ambitie 2040

Uitbreiden vaarnetwerk Amsterdam, primair voor pleziervaart, ter spreiding van (de groei van) pleziervaart (en passagiersvaart). Bijvoorbeeld serie knelpunten Haarlemmervaart en Ringvaart Watergraafsmeer, het mogelijk maken van het rondje Sloterplas, kanonetwerk in Nieuw-West en kleinschalig netwerk in Gaasperdam.

Vragen:

- Welke van de aangegeven nieuwe verbindingen zijn kansrijk op welke termijn? Welke niet?
- Ontbreken er zaken?
- Waar moet de prioriteit liggen (Agenda 2015-2020)?

Uitbreiding vaarnetwerk

Quick wins:

- Sloepen knooppunten systeem (afspraken bewegwijzing etc)
- Afspraken op de schaal van de MRA
- Oversteken veiliger maken

Prioriteiten tot 2020:

1. Waterlands kano- en fluisterbootnetwerk afmaken en verkenning naar verbindingen naar/vanaf centrum-noord
2. Rondje Sloterplas realiseren; automatiseren en renoveren Westlandgrachtschutsluis (Heemstedesluis)
3. Ringvaart Watergraafsmeer bevaarbaar maken voor kano's/kleine sloepjes; beide toldeuren doorvaarbaar maken

Prioriteiten lange termijn:

- IJburg-Achterland: 2e route IJburg-stad via Diem en Weespertrekvaart inclusief nieuwe sluis in Diemerzeedijk
- Haarlemmer(trek)vaart in netwerk
- Sloterplas naar Tuinen van West, met name kanonetwerk uitbreiden

Kansen verzilveren bij ontwikkelingen!

Watersport en pleziervaart

Ambitie 2040

De verschillende watersporten die Amsterdam rijk is voor iedereen toegankelijk houden/maken; goede spreiding. Meervoudig gebruik van watersportaccomodaties stimuleren (sportclubs samenvoegen, cafés, steigers etc) en jachthavens toevoegen (Nieuwe jachthavens: Johan van Hasseltkanaal, Cruquiusterrein, Kop Zeeburgereiland, Amstelkwartier)

Vragen:

- Hoe kunnen jachthavens meer publiek toegankelijk en multifunctioneler worden?
- Hoe kunnen watersportaccomodaties beter samenwerken en multifunctioneler worden?
- Welke jachthavens moeten als eerste openbaar gemaakt worden en op welke manier?
- Wat zijn kansen voor vergroting van het aantal beoefenaars van de verschillende watersporten: zeilen, surfen, zwemmen, roeien, kanoën en ...?
- Is het waterski-/wakeboardgebied bij Zeeburgereiland op termijn te handhaven gelet op de geluidsoverlast? Wat zijn de alternatieven?
- Waar liggen de kansen voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

+ Uitgebreide verslag in bijlage blz. 48

Pleziervaart/watersport

Ambities 2040:

- **Nieuwe sporten ruimte geven**
- **Kades**
- **Tijdelijkheid**
- **Doorstroming**
- **Watersport = bewegen**
- **Regionale blik en samenwerking**
- **Integrale gebiedsontwikkeling**

Prioriteiten 2020:

- 1. IJburg ontwikkelen als regionaal Watersporthotspot**
- 2. Meer ruimte in het NoordHollands-kanaal voor pleziervaart/watersport (kano, roeien etc.)**
- 3. Sloterplas aantakken op omgeving**

Openbare ruimte

Ambitie 2040

De ontwikkeling van nieuwe openbare plekken, zwemplekken en voorzieningen aan het water, met name buiten het centrum aan de IJ-oever, de Amstel en de stadsplassen door middel van kades, steigers en jachthavens. Zorgen voor schoon en aantrekkelijk water: aanpak blauwalg in stadsplassen.

Vragen:

- Waar liggen kansen nieuwe openbare plekken, zwemplekken en voorzieningen aan het water?
- Zou de focus moeten liggen op de IJ-oever, Amstel en stadsplassen?
- Wat loopt er al en wat vraagt een andere aanpak?
- Wat is de rol van de gemeente hierin?
- Waar liggen de kansen voor de korte termijn (Agenda 2015-2020)?

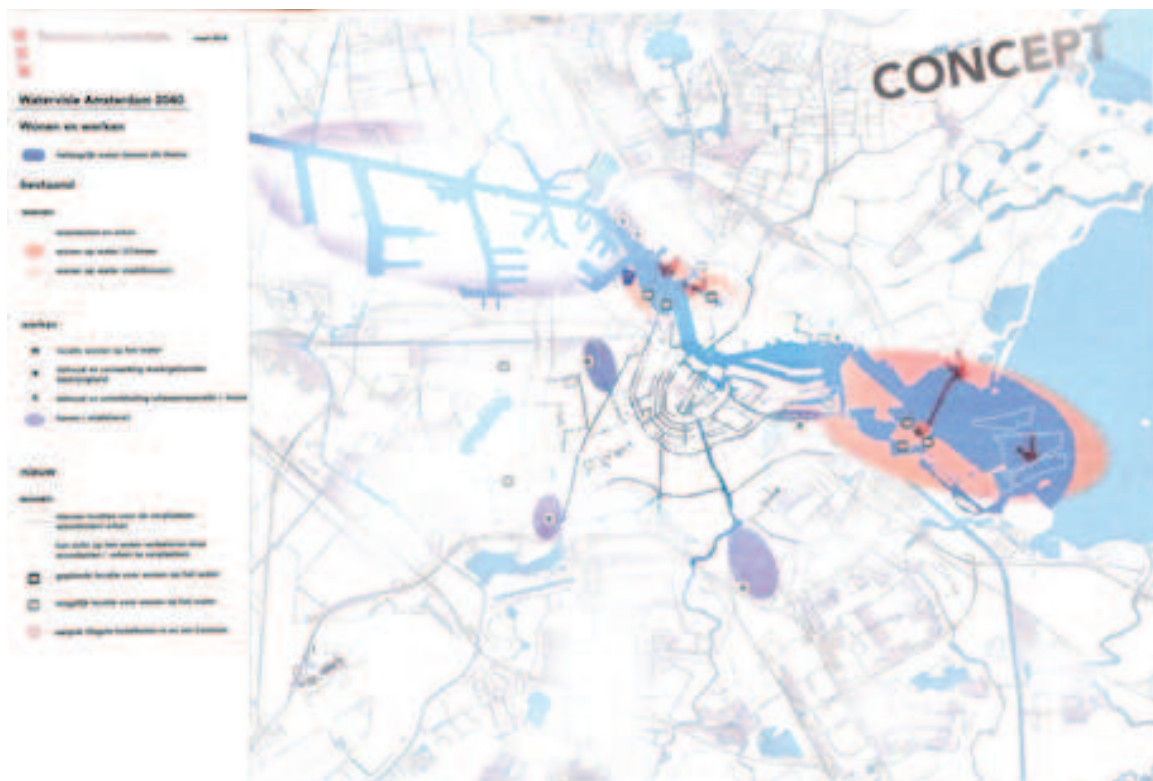
Openbare ruimte

Ambitie 2040:

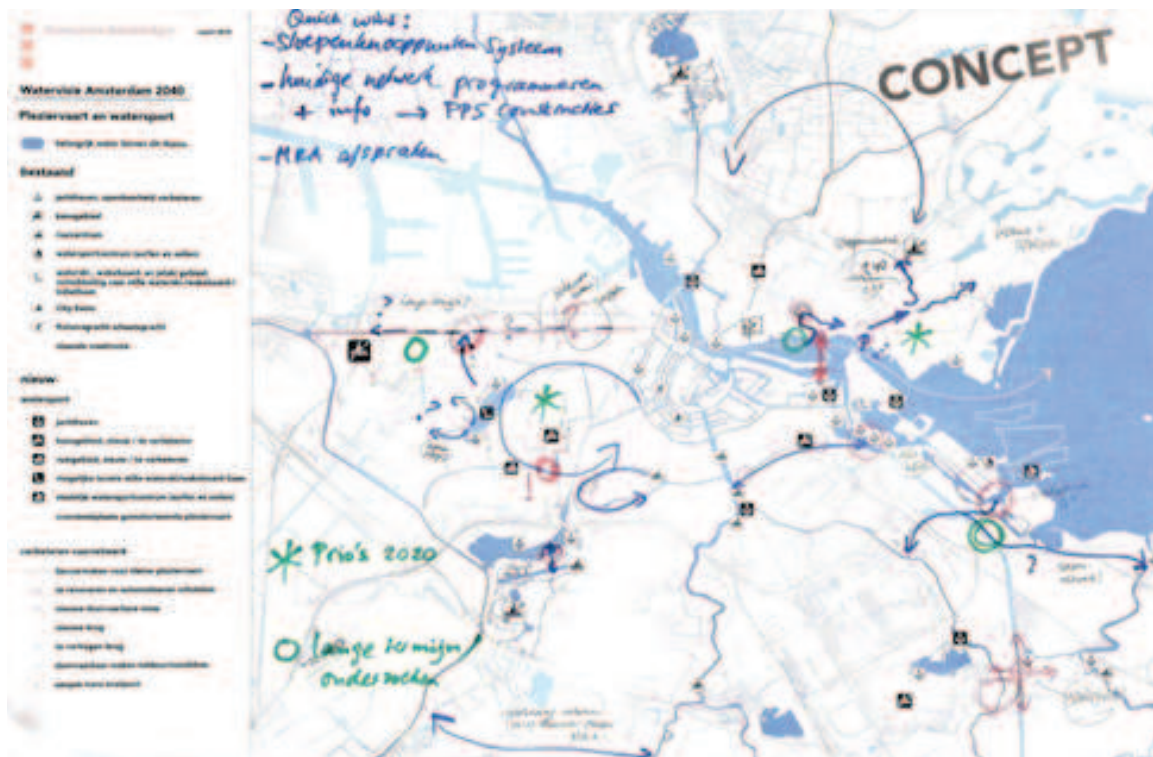
- Toevoegen van meer lage kades/plekken direct aan het water
- Ontwikkeling ook centrum
- Overal zwemwaterkwaliteit
- Verbinden zoekgebieden en plekken
- Naast nieuw ook bestaande openbare ruimte behouden en verbeteren
- Kaart aanvullen: compleet maken met huidige plekken
- Bij ambitie hoort financiële strategie
- Fietsroutes, wandelroutes, zitplekken
- Alle oevers hebben potentiële kwaliteit a la strandmodel: 'openbaar tenzij'.

Prioriteiten korte termijn:

1. Marineterrein: nieuwe publieke plek/route in de oostelijke binnenstad
2. IJhaven: verblijfspot aan de Veemkade
3. Amstel: zwemplek bij Amstelkwartier
4. Fietspad noordelijke IJ-oever stap verder brengen



Aanvullingen op kaart Wonen en werken



Aanvullingen op kaart Plezier en Watersport

Bijlagen

1. Uitslag stemrondes Stadsdebat Watervisie Amsterdam
2. Uitgebreider verslag werkgroepen Gebiedsgerichte Verdiepingssessie
3. Deelnemerslijst Gebiedsgerichte Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam
4. Uitgebreider verslag werkgroepen Thematische Verdiepingssessie
5. Deelnemerslijst Thematische Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam



Bijlage 1: Uitslag stemrondes Stadsdebat Watervisie Amsterdam

Inleiding

Als onderdeel van het stadsdebat konden de deelnemers in de zaal stemmen op prioriteiten per deelgebied. Hierbij mochten ze steeds een eerste en tweede keus aangeven. De eerste stemming, 'Hoe bent u hier naar toe gekomen' was om het publiek te laten kennis maken met het stemmen.

We gaan stemmen

Wifi

- 1 Wifi **zwijger-zalen**
- 2 Wachtwoord **dezwijger**

Internet

- 1 Ga naar **sendc.com**
- 2 Log in met **Kies**

SMS

- 1 SMS naar **2255**
- 2 Typ **Kies** <spatie> **uw keuze** (bv. *Kies b*)

Geen extra kosten per bericht





Watervisie 2015



Hoe bent u hier naar toe gekomen?

- A. Fiets
- B. Tram
- C. Boot
- D. Auto
- E. Bus
- F. Lopend
- G. Anders

Stemmen: 92

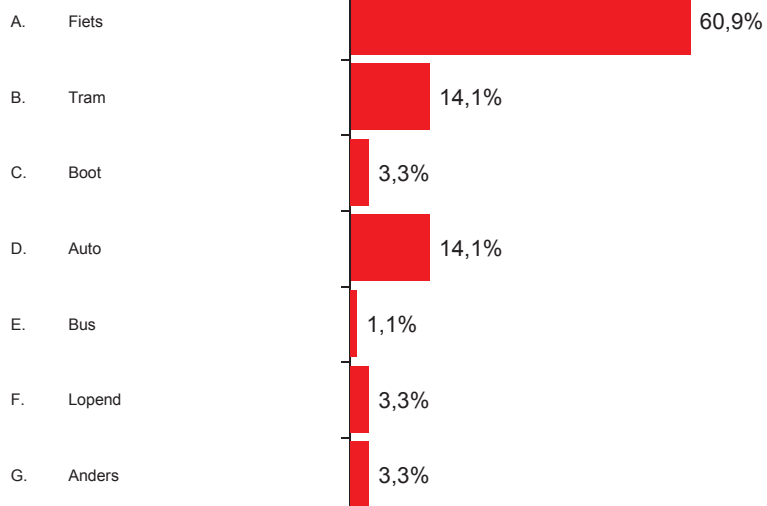
☒ Gesloten

Internet
SMS ^{5/6/15}

Ga naar **sendc.com** en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> **uw keuze** (bv. Kies b)



Hoe bent u hier naar toe gekomen?



☒ Gesloten

Internet
SMS ^{5/6/15}

Ga naar **sendc.com** en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> **uw keuze** (bv. Kies b)



Watervisie 2015



Wat heeft prioriteit in Water na-oorlogs en buitengebied, eerste keuze?

- A. Sloterpas(park): impuls zwemmen, openbare ruimte en voorzieningen
- B. Vaarrondje Sloterpas: activeren Westlandgrachtschutsluis
- C. Impuls kanonetwerk Nieuw-West: rondje Rembrandtpark en landelijk West
- D. Gaasperplas(park): impuls voorzieningen, nieuwe zwemplek
- E. Nieuwe Meer: impuls voorzieningen en zwemplekken
- F. Impuls watersportcluster IJburgbaai: zeilen, surfen, jachthavens, (stille) waterski/wakeboard
- G. Nieuwe vaarroute IJburg - Amstel via de Diem (nieuwe sluis)
- H. Aanleg recreatie-opstappunten Amsterdam-Noord tbv kano-& fluisterbootparadijs Waterland
- I. iets anders

Stemmen: 101

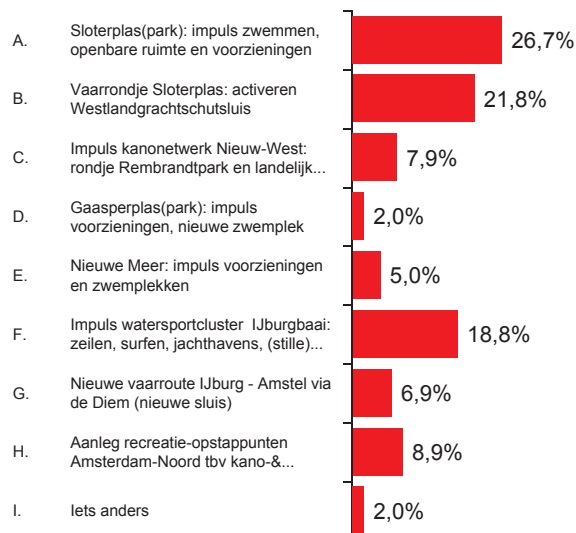
☒ Gesloten

Internet
SMS ^{5/6/15}

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft prioriteit in Water na-oorlogs en buitengebied, eerste keuze?



☒ Gesloten

Internet
SMS ^{5/6/15}

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)





Watervisie 2015



Wat heeft prioriteit in Water na-oorlogs en buitengebied, tweede keuze?

- A. Sloterplas(park): impuls zwemmen, openbare ruimte en voorzieningen
- B. Vaarrondje Sloterplas: activeren Westlandgrachtschutsluis
- C. Impuls kanonetwerk Nieuw-West: rondje Rembrandtpark en landelijk West
- D. Gaasperplas(park): impuls voorzieningen, nieuwe zwemplek
- E. Nieuwe Meer: impuls voorzieningen en zwemplekken
- F. Impuls watersportcluster IJburgbaai: zeilen, surfen, jachthavens, (stille) waterski/wakeboard
- G. Nieuwe vaarroute IJburg - Amstel via de Diem (nieuwe sluis)
- H. Aanleg recreatie-opstappunten Amsterdam-Noord tbv kano-& fluisterbootparadijs Waterland
- I. iets anders

Stemmen: 100

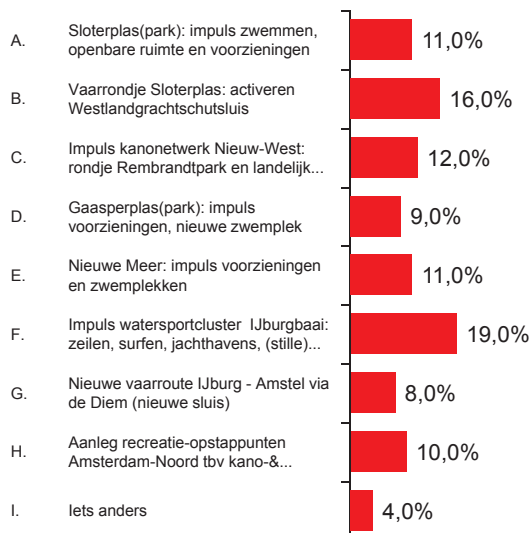
☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft prioriteit in Water na-oorlogs en buitengebied, tweede keuze?



☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Watervisie 2015



Wat heeft volgens u prioriteit in IJ en Noord, eerste keuze?

- A. Verbeteren IJ-verbindingen : extra veren & “Sprong over het IJ”
- B. Vervolgstap I.v.-route noordelijk IJ-oever naar Zaandam
- C. Introductie ‘IJbewijs’ pleziervaart en strenge(re) handhaving verbod ongemotoriseerde bootjes/kano’s op het IJ
- D. Nieuwe ligplaatsen woonboten/ waterwoningen aan de IJ-oevers: Houthavens, Johan van Hasselt-kanaal West, Entreporthaven
- E. Reserveren nieuwe ligplaatsen Houthavens voor uit binnenstad en Amstel te verplaatsen woonboten en –arken
- F. Nieuwe ligplaatsen passagiersvaart aan de IJ-oevers: Houthavens, bij NDSM en Entreporthaven
- G. iets anders

Stemmen: 96

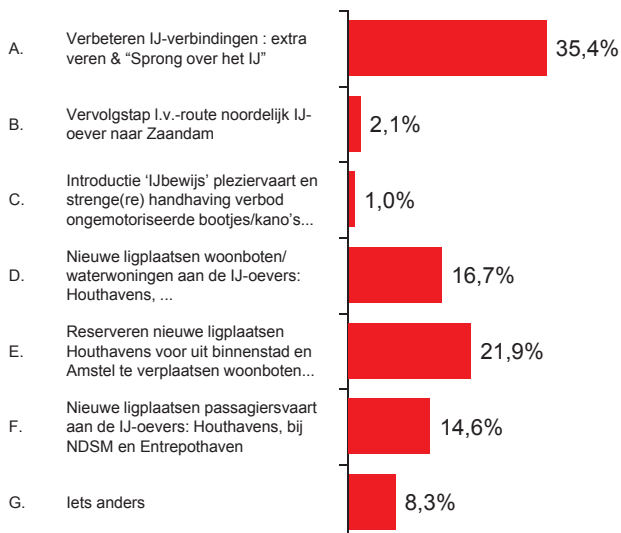
Gesloten

**Internet
SMS** 5/6/15

Ga naar **sendc.com** en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> **uw keuze** (bv. Kies b)



Wat heeft volgens u prioriteit in IJ en Noord, eerste keuze?



Gesloten

**Internet
SMS** 5/6/15

Ga naar **sendc.com** en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> **uw keuze** (bv. Kies b)



Watervisie 2015



Wat heeft volgens u prioriteit in IJ en Noord, tweede keuze?

- A. Verbeteren IJ-verbindingen : extra veren & "Sprong over het IJ"
- B. Vervolgstap l.v.-route noordelijk IJ-oever naar Zaandam
- C. Introductie 'IJbewijs' pleziervaart en strenge(re) handhaving verbod ongemotoriseerde bootjes/kano's op het IJ
- D. Nieuwe ligplaatsen woonboten/ waterwoningen aan de IJ-oevers: Houthavens, Johan van Hasselt-kanaal West, Entreporthaven
- E. Reserveren nieuwe ligplaatsen Houthavens voor uit binnenstad en Amstel te verplaatsen woonboten en -arken
- F. Nieuwe ligplaatsen passagiersvaart aan de IJ-oevers: Houthavens, bij NDSM en Entreporthaven
- G. iets anders

Stemmen: 94

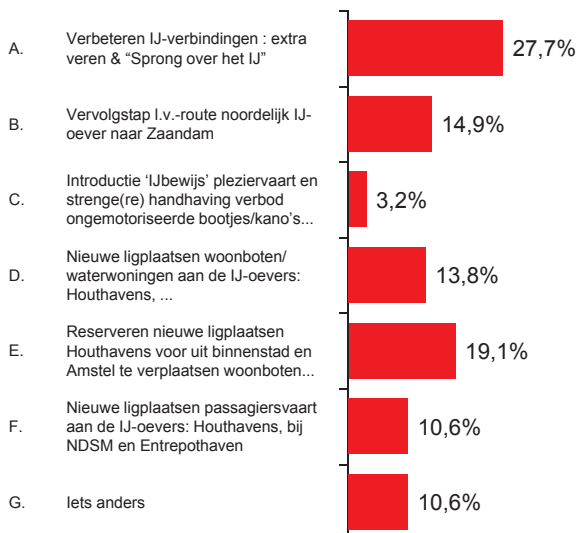
Gesloten

**Internet
SMS** 5/6/15

Ga naar **sendc.com** en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft volgens u prioriteit in IJ en Noord, tweede keuze?



Gesloten

**Internet
SMS** 5/6/15

Ga naar **sendc.com** en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)





Watervisie 2015



Wat heeft volgens u prioriteit in de binnenstad, eerste keuze?

- A. Ontwikkeling oostelijke binnenstad (Marine- en Storkterrein) met nieuwe metropolitane / publieke plek aan t Oosterdok
- B. Vaarrondje oostelijke binnenstad door verhoging enkele bruggen
- C. Verhogen brug Keizersgracht-Utrechtsestraat in 2020
- D. Verhogen bruggen Lijnbaansgracht voor kleinere vaart
- E. Doorgaan aanleg meer op- en afstapvoorzieningen
- F. Verplaatsing nachtligplaatsen rondvaart en transferplek touringcars-rondvaartboten van stadshart naar oostelijk binnenstad
- G. Doorgaan met geleidelijke verplaatsing woonboten uit drukke rakken
- H. Verplaatsing enkele woonboten op enkele kritische locaties om doorstroming rondvaart en pleziervaart te verbeteren
- I. Gemeente Amsterdam faciliteert nieuwe initiatieven met vervoer over water, zoals pakketvervoer over water door Post NL
- J. iets anders

Stemmen: 93

☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft volgens u prioriteit in de binnenstad, eerste keuze?



☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)





Watervisie 2015



Wat heeft volgens u prioriteit in de binnenstad, tweede keuze?

- A. Ontwikkeling oostelijke binnenstad (Marine- en Storkterrein) met nieuwe metropolitane / publieke plek aan t Oosterdok
- B. Vaarrondje oostelijke binnenstad door verhoging enkele bruggen
- C. Verhogen brug Keizersgracht-Utrechtsestraat in 2020
- D. Verhogen bruggen Lijnbaansgracht voor kleinere vaart
- E. Doorgaan aanleg meer op- en afstapvoorzieningen
- F. Verplaatsing nachtligplaatsen rondvaart en transferplek touringcars-rondvaartboten van stadshart naar oostelijk binnenstad
- G. Doorgaan met geleidelijke verplaatsing woonboten uit drukke rakken
- H. Verplaatsing enkele woonboten op enkele kritische locaties om doorstroming rondvaart en pleziervaart te verbeteren
- I. Gemeente Amsterdam faciliteert nieuwe initiatieven met vervoer over water, zoals pakketvervoer over water door Post NL
- J. iets anders

Stemmen: 91

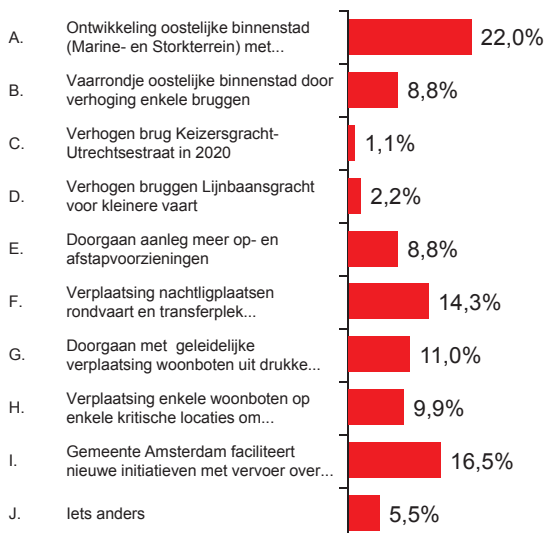
☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft volgens u prioriteit in de binnenstad, tweede keuze?



☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)





Watervisie 2015



Wat heeft volgens u prioriteit in Oost-Zuid-West, eerste keuze?

- A. Natuurzwemplek in Amstel en bootverhuur bij park Amstelkwartier
- B. Verplaatsing van aantal woonboten en -arken aan de Amsteloevers / impuls openbare ruimte, met gemeente als 'woonbotenmakelaar'
- C. Bestaande en nieuwe evenementen uitbreiden buiten centrum
- D. Ringvaart Watergraafsmeer bevaarbaar maken voor kano's/sloepjes
- E. Gemeente Amsterdam faciliteert in locaties met nieuwe ligplaatsen passagiersvaart buiten de binnenstad
- F. Meer (autovrije) wandelboulevards, o.a. Singelgracht en Ruysdaelkade
- G. Doorgaande fietsroute oostzijde Kostverlorenvaart
- H. Doorvaarbare Haarlemmervaart tussen Haarlemmerplein en Sloterdijk
- I. Vaarrondje Haarlemmervaart - Westelijk Marktkanaal
- J. Rigoreuze maatregelen om drukte binnenstad in te dammen
- K. Eenduidige regelgeving woonboten- /arken
- L. Iets anders

Stemmen: 86

☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft volgens u prioriteit in Oost-Zuid-West, eerste keuze?



☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)





Watervisie 2015



Wat heeft volgens u prioriteit in Oost-Zuid-West, tweede keuze?

- A. Natuurzwemplek in Amstel en bootverhuur bij park Amstelkwartier
- B. Verplaatsing van aantal woonboten en -arken aan de Amsteloevers / impuls openbare ruimte, met gemeente als 'woonbotenmakelaar'
- C. Bestaande en nieuwe evenementen uitbreiden buiten centrum
- D. Ringvaart Watergraafsmeer bevaarbaar maken voor kano's/sloepjes
- E. Gemeente Amsterdam faciliteert in locaties met nieuwe ligplaatsen passagiersvaart buiten de binnenstad
- F. Meer (autovrije) wandelboulevards, o.a. Singelgracht en Ruysdaelkade
- G. Doorgaande fietsroute oostzijde Kostverlorenvaart
- H. Doorvaarbare Haarlemmervaart tussen Haarlemmerplein en Sloterdijk
- I. Vaarrondje Haarlemmervaart - Westelijk Marktkanaal
- J. Rigoreuze maatregelen om drukte binnenstad in te dammen
- K. Eenduidige regelgeving woonboten- /arken
- L. Iets anders

Stemmen: 87

☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Wat heeft volgens u prioriteit in Oost-Zuid-West, tweede keuze?



☒ Gesloten

Internet
SMS 5/6/15

Ga naar sendc.com en log in met **Kies**
Stuur naar **2255: Kies** <spatie> uw keuze (bv. Kies b)



Bijlage 2: Uitgebreider verslag werkgroepen Gebiedsgerichte Verdiepingssessie

Amstel

- Algemeen: Watervisie: in plaats van toetsen van initiatieven, ontwikkel een visie waar vanuit je initiatieven ontplooit!
- Algemeen: de Amstel wordt significant schoner. Daarmee nemen de mogelijkheden op gebruik toe. Opmerking van Waternet: de Amstel heeft een belangrijke doorstroomfunctie. De waterveiligheid stelt beperkingen aan de mogelijkheden. Een kleine obstructie in het water, bijvoorbeeld een vlonder, kan bij hoogwater in Mijdrecht tot overstromingen leiden.
- Algemeen: maak van de oevers langs de Amstel een aangesloten wandel- en fietsgebied. Maak dat aantrekkelijk. Voorstel: mag ook ten koste van parkeerplaatsen.
- Algemeen: ook woonbootbewoners juichen een open zicht op de Amstel toe, maar van gedwongen verplaatsing kan geen sprake zijn. Toch is verplaatsing vaker mogelijk dan gedacht, volgens de aan de tafel gezeten woonbootbewoner en ambtenaar. In de praktijk blijkt dat in specifieke gevallen dat woonbootbewoners best weg willen van plekken die de gemeente graag openbaar wil maken, mits ze maar een goed alternatief krijgen. Verder: woonboten horen bij Amsterdam en zijn een onderdeel van de charme van de stad.
- Overheid heeft een faciliterende rol: denk aan regelgeving en het wegnemen van fysieke barrières als sluizen en dammen en het scheppen van de juiste condities en informatieverstrekking.
- Wat betreft barrières werd concreet genoemd de tosluis in de Ringvaart. Vervang deze door een sluis die het voor kanoërs en suppers makkelijker maakt om vanaf de Amstel de Ringvaart op te varen.
- Wat betreft regelgeving een voorbeeld: roeiverenigingen mogen formeel alleen ondersteunende horeca exploiteren, dus geen horeca exploiteren voor derden. Dat wordt echter wel gedoogd. Maak dit echter mogelijk. Roeivereniging Berlage wil uitbreiden: er is ruimte en geld en de durf om het risico aan te gaan. Het mag echter niet van de gemeente.
- Mooie plekken aan de Amstel met gouden kansen: Montessorischool en Huis aan de Amstel.
- Strategievoorstel: Roeiverenigingen zijn doorgaans gesloten bastions en hebben weinig behoefte om hun deuren te openen. Ze hebben geen behoefte aan geld, wel aan ruimte. Naast de roeiverenigingen liggen vaak woonboten die best naar een andere plek willen vanwege geluidshinder. De gemeente kan die verhuizing faciliteren en de vrijgekomen ruimte onder voorwaarden van openbaar gebruik aan de roeivereniging ter beschikking stellen.
- Concreet: zorg voor goede faciliteiten voor het te water laten van motorboten. Een dergelijke plek is er niet. Gebeurt nu 'illegaal' bij Rozennoordbrug. Zoek een plek die daar geschikt voor is en fietsers en wandelaars niet hindert.
- Zorg voor een betere verbinding tussen Amstelpark en Amstel. Is nu afgesloten. Er zijn meer parken/groenstroken langs de Amstel, die hun oorspronkelijke contact met het water kwijt zijn. Herstel dat.

Prioriteiten:

- Terrein bij de Montessorischool. Functie als parkeerplaats opheffen. Woonbootbewoners alternatieve ligplaats aanbieden. Moet kunnen, omdat de situering direct naast roeivereniging Poseidon niet gunstig is voor de bewoners.
- Ontsluiten Amsteloever vanaf Berlage naar Martin Luther Kingpark. Suggestie: rijweg terugbrengen naar 2 ipv 4 rijstroken, voetpad en fietspad aan de Amstelkant verbreden zodat mensen, komend vanaf de brug, niet meer 2x hoeven over te steken.

- Amstelkade en nieuwe hotel in voormalige Stadsarchief: steek daar geen geld en energie in. Deze oever van de Amstel is door het verkeer niet aantrekkelijk voor watersport en recreatie.

Oost-Zuidoost

Ten eerste is een nadere precisering van het idee dat er marktconforme prijzen dienen te worden gehanteerd voor het gebruik van het water wenselijk. Er zijn immers veel ontwikkelingen denkbaar die simpelweg zeer gewenst zijn en daarom geen geld zouden hoeven op te brengen. (Bijvoorbeeld: voor de grond van strand Blijburg lijkt het zakelijk gezien interessanter om vol te bouwen of vol te leggen met woonboten. Maar we gaan natuurlijk Blijburg niet die prijs berekenen).

Ten tweede valt op dat de visie op geen enkele wijze refereert aan vroegere functies van het water. De Amsterdamse binnenstad dankt er haar schoonheid toch juist aan dat haar geschiedenis nog zo duidelijk zichtbaar is in het grachten- en pakhuizenpatroon? En patroon dat bij een nieuwe functie-invulling behouden is gebleven?

Helaas is die zorgvuldige koestering van dat verleden bij de ontwikkeling van de Oostelijke eilanden losgelaten. Zo zijn de laad- en loskranen langs de Borneokade en Zeeburgerkade alle verdwenen. Was de beleving van dat stukje Amsterdam niet veel mooier geworden als alle kranen daar nog hadden gestaan?

Dat geldt nog in sterkere mate voor de functie van het varend erfgoed op al dat water. Een passantenhaven voor historisch varend erfgoed in de Entrepothaven zou de herinnering aan dat verleden levend houden, het gebruik van het water dynamisch en de beleving optimaal.

(Ander voorbeeld: bij alle plannen die er nu bedacht worden voor het marineterrein wordt nergens gerefereerd aan de laatste functie van dat gebied. En als het nou over 15 jaar volgebouwd is, is daar dan nergens meer te ervaren dat het ooit een marineterrein was? Met bewaking? Verboden voor burgers? Midden in de stad?).

En als laatste lijkt me mijn opmerking van belang dat we moeten afspreken dat het steeds drukker wordende IJ tot 2040 niet meer mag worden versmald. Door het EYE-filmmuseum en de HISWA haven in Noord en het nieuwe gerechtsgebouw en de nieuwe achterkant van het CS in het centrum is het IJ aldaar ongemerkt zo'n 80 meter smaller geworden. En is het daar misschien niet drukker... maar wel krapper.

-activering van „het IJ boulevard“

De gemeente Amsterdam beseft dat de toeristendrukke enorm toegenomen is en probeert het attractieaanbod buiten het centrum van de stad te verruimen.

Voorstel: Veerkade opwaarderen zodat het een maritiem-thema-wandelboulevard wordt.

Wij denken aan:

-verbinding vanaf CS opwaarderen en duidelijk maken.

-hijskranen terug laten komen in het landschap zodat de geschiedenis van de oostelijk havengebied weer tot bloei komt

-stadswembad in het IJ (voorbeelden Kopenhagen, Sydney)

-oefentoestellen

-opwaarderen van bestrating, fiets- & wandelpaden, straatverlichting en beplanting

-aanpassing van bestemming op watergebruik op IJburg

wij denken aan:

-tussen de ingang van de Haven van IJburg en de tijdelijke voetbalvelden in centrum eiland: het aanleggen van pier conform oorspronkelijk plan.

-mogelijk maken dat plezierboten en/ of Tall Ships daar tijdelijk aanmeren en ook voor passanten (maximaal verblijf definiëren)

-wateroppervlakte niet bestemd voor wonen

-mogelijk maken in de bestemmingsplan voor een meer recreatief gebruik van het water in de IJburg baai

-verhouding tussen kleine plezierboten en grote schepen vastleggen: bijvoorbeeld 80% een soort, 20% andere type. Het gaat over menging, geen uniformiteit.

-verbetering toegang tot water vanaf de dijk langs Bert Haanstrakade

-er zijn maar drie kleine trappen naar het water vanuit de kade en dat is onvoldoende
wij denken aan:

-meer plekken creëren voor zwemrecreatie en de toegang tot water verbeteren.

-als voorbeeld steigers aan de Borneokade ter hoogte van gebouw Pacman

-veerdiensten uitbreiden

om IJburg als uitbreiding van Amsterdam & Blijburg strand te blijven promoten een vierdienst tijdens het strandseizoen inzetten vanaf CS via Oostelijk Havengebied, Zeeburgereiland naar Haven IJburg en verder naar Pampus en Monnickendam & Marken.

-uitbreiding zwemzones op IJburg & nieuwe zones aanleggen

-de aangewezen zwemgebieden zijn te beperkt

-op Blijburg strand de zone uitbreiden; tussen haveneiland en Rietland Oost of nog een plek langs het Diemerpark aanleggen

-Nieuwe Vaart & Lozingskanaal

-bestemmingsplan aanpassen zodat er woningen mogen komen.

-De bedrijfsterreinen belemmeren de cohesie tussen het Oostelijk Havengebied en Oost,

-maximaal benutten van water voor woningen afgewisseld met openbare recreatieve plekken

Kano's

-zebrapad voor kano's bij Diemen richting Over-Diemen

West-Zuid

- Bijstellen ambitie: De ambitie om stadsdeel Centrum te ontlasten is een illusie. De stadsdelen West en Zuid hebben veel mogelijkheden om nieuwe initiatieven op te vangen maar dat zal de huidige drukte niet ontlasten. Daarnaast wordt bepleit dat de gebruikers te allen tijde de route richting het centrum zullen blijven inzetten. Echt ontlasten van drukte in het centrum, zou afsluiting van bepaalde vaarwegen betekenen.

- Agenda korte termijn/welke prioriteit vóór 2020; bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart, door de vaart vanuit de FC hallen door te trekken. Dit is technisch haalbaar, kennelijk wel heel kostbaar, maar volgens deze tafel het economisch en nautisch waard om geprioriteerd te worden.

- Hoe kunnen we het water in West en Zuid (positiever) op de kaart zetten; door een goede programmering. Wanneer er aansprekende (vernieuwende) initiatieven hun plek kunnen krijgen in West en Zuid. Dat kan verplaatsing van bestaande initiatieven zijn, denk aan het Amsterdam Light festival. De waterroute van dit festival zou uitgebreid moeten worden richting West en Zuid. Het kan ook door nieuwe initiatieven, denk aan een drijvende bio-

scoop alwaar je vanuit je bootje kunt genieten van een film. Denk aan vlonderdisco's, drijvende muziekinstallaties en dans.

Centrum

Rondje ambities 2040

- meer infrastructuur nodig, meer op- en afstaplocaties, ook (of vooral?) in stadsdelen buiten centrum
- handhaving illegale passagiersvaart
- transferpunt bus - rondvaart Marineterrein, idem fiets - rondvaart
- vast evaluatiemoment beleid
- waarom goederen vervoer over het water stimuleren als het al zo druk is op het water?
- van 'meer van alles' naar 'keuzes maken'
- ruimtelijke ordening integraal bekijken
- water is geen restruimte en niet bedoeld om fietsparkeren op te lossen, kijk uit voor dichtslippen
- gaafheid van de grachten bewaken (Unesco)
- contact water herstellen: auto's, steigers, woonboten (paar verplaatsen, groot effect) vormen obstakels
- nautische knelpunten oplossen voor vlotte doorvaart
- brandveiligheid woonboten
- ruimtebeslag stilliggende schepen versus varende passagiersschepen
- duurzaam varen door pleziervaart
- auto parkeren waar je woont -> bootje aanliggen waar je woont
- maar ook: eigen boot (auto) NIET meer voor de deur. Van 'bezit' naar 'gebruik'. Statisch -> dynamisch

Op- en afstaplocaties

- meer spreiding, ook op andere toeristische hotspots, ook buiten centrum
- dilemma: buiten centrum willen bewoners het niet i.v.m. vrees voor bussen en drommen toeristen
- ook kleine steigertjes speciaal voor salonboten? Bijv. Geldersekade / Nieuwmarkt
- in combinatie met vaarroutes uitbreiden en enkele bruggen verhogen: o.a. Utrechtsestraat / Keizersgracht en Oesjesduiker (Nieuwe vaart / Wittenburgergracht)
- NB: exclusieve steigers rondvaart niet aankomen; sterke historische rechten; rederijen proberen altijd wel te faciliteren op verzoek. Maak in de buurt van steigers grote rederijen een openbare op- en afstapvoorziening.
- drukke locaties, zoals Hermitage en Sint Nicolaaskerk, reguleren door stewards uit beprijzingsmodel?

Woonboten

- aantal mag wel een 'slagje minder'. Weerbarstige materie, maar we moeten er toch aan.
- in ieder geval op nautische knelpunten en ook uitdunnen bijv. ten gunste van zicht op water vanuit straatjes. Eén schip uit drukke gracht levert al wat op voor herschikking. Er zijn / komen nieuwe, aantrekkelijke locaties.
- De Nieuwe Vaart toont aan dat stille diplomatie / verleiden vaak beter werkt dan dwang.
- waarde verschil ligplaats grachtengordel versus daarbuiten wordt vaak overschat (ca. 25 - 50 k).
- woonboten ook beprijzen naar economische principes
- veel Airbnb i.p.v. wonen; regels / aanpak wat zouden ook voor water moeten gelden.

Transfers bus – boot

- marineterrein, Zouthaven, De Ruyterkade Oost.
- moet dicht bij stadshart liggen i.v.m. aanvaartijden
- haltes stadshart blijven nodig; wel ontlasting van deze haltes
- nachtligplaats: wellicht Dijksgracht Oost of Noord?

Goederenvervoer

- wel of niet stimuleren, al zo druk
- liggen nooit in de weg en kunnen aan randen dag laden en lossen, haalt druk van (kleine) wegen af
- combinatie met vrachtclustering rand van stad, bijv. Markthallen

Druk op het water?

- meer éénrichtingsverkeer? Nee, leidt tot veel omvaren en verplaatsing / nieuwe knelpunten, bijv. op radiaalgrachten.
- zones voor plezier en beroepsvaart? Sommigen zien dit zitten om luwe grachten te creëren, zoals nu Keizersgracht. Anderen vrezen meer overlast op nu al drukke grachten als Prinsengracht en radiaalgrachten.
- meer enthousiasme voor ophogen van paar bruggen. Bij één verhoging kan vaak heel gebied worden ontsloten.
- beprijzing pleziervaart; hoeft niet gratis te blijven. Beprijzing van gebruik bij binnenvaren binnenstad (Londen)? Parkeren beprizen meer conform autoparkeren.

Prioriteiten

1. infrastructureel en logistiek

- meer op- en afstapvoorzieningen, ook buiten Centrum
- regulering drukke steigers door stewards
- transferpunten bus – rondvaart dicht bij stadshart
- op de wal: aandacht voor routing en bereikbaarheid

2. koester kwaliteit water en oever

- water is geen restruimte (Lijnbaansgracht, Bloemenmarkt)
- woonboten: economische principes toepassen , zicht op water (auto's weg), knelpunten en 'minder'
- zonering?

3. Financiën

- financiële opbrengsten uit het water en watervoorzieningen moeten ten goede komen aan de kwaliteit van water en oever en een goed gebruik van het water.

Bijlage 3: Deelnemerslijst Gebiedsgerichte Verdiepingssessie Water visie Amsterdam

Centrum/Binnenstad

H. v. Roozendaal, Rederij de Nederlanden
C. Burzer, gemeente Amsterdam
Guido Frankfurther, Rederij Kooij
Frans Heijn, Rederij E-boat
Joost Smit, VVAB
Eric van der Kooij, gemeente Amsterdam
Cor Gerritsen, Mokum Maritiem
Jan Morren, Rederij Kees
Felix Guttman, Canal Compagny
Ron van Hemert Stakenburg, Canal Motorboats BV
Paul Moons, gemeente Amsterdam
Quinten Niessen, gemeente Amsterdam
Aart Breedts Bruin, VXOR
Helma Bokhove, Centrum M en A

IJ en Haven

Louis de Haan, Watersport verbond
Brenda Hunt, gemeente Amsterdam
Kees van Ruyven, Ruimte en Ontwikkeling
Bregje Bleeker, gemeente Amsterdam
Ron van Heusden, gemeente Amsterdam
Aart Hiemstra, HBA
Raymond Dubos, HBA
Steven van Rossum, Waternet

Amstel

Maarten Ouboten, Waternet
B. de Busonjé, Waterschap AGU
Ronald Haffmans, bewoner
Jasper Smink, Toprow BV
Matti de Wijs, Woonbootvereniging Groene staart
Quirijn Verhoog, gemeente Amsterdam

West –Zuid

Eddy Takkenberg, Jachthaven Olympia
Leon Rutten, Watersportverbond Scouting
Roel de Jong, gemeente Amsterdam
Ria Jorritsma, gemeente Amsterdam
Margot Leicher, bewoner
Marcel Wickel, Mokumboot
Ron van Soest, gemeente Amsterdam
Luc Sour, gemeente Amsterdam
Ronald de Graaf, gemeente Amsterdam
Ron van Hemert Stakenburg, Canal Motorboats

Oost-ZuidOost

Pablo Herrera Pashevicius, bewoner
Frank van Zwieten, Surfcenter IJburg
Sjakko van Klinken, gemeente Amsterdam
Piet Dekker, Initiatiefgroep historische passagiershaven Amsterdam
Maureen Linthout, gemeente Amsterdam
John Roozendaal, gemeente Amsterdam

Nieuw West

Alex Krull, Regioteam Westholland watersportverbond
Pieterjan van Agtmaal, gemeente Amsterdam
Martin Wolters, gemeente Amsterdam
Wouter van der Wulp, Kanoër
Rob Staal, Waternet
Caroline Elbers, gemeente Amsterdam
Bob Reuvers, Waternet
Margot Lotters, gemeente Amsterdam

Binnendijks Noord-Waterland

Erik Rem, TKBN Watersportverbond
Han Faas, Kanovereniging Viking
Marieke van Beugen, Recreatieschap Twiske-Waterland
Marja van Nieuwkoop, gemeente Amsterdam
Harry de Vries, gemeente Amsterdam

Bijlage 4: Uitgebreider verslag werkgroepen Thematische Verdiepingssessie

Passagiersvaart

Visie

De visie is goed, maar er moeten wel keuzes worden gemaakt, die ook realistisch zijn (draagvlak, financiën, belangstelling – bijv. voor bepaalde themarondvaarten).

Inleiding

In de inleiding wordt gesteld dat er een 'breder palet aan passagiersvaart moet komen'. Het brede aanbod aan soorten schepen en diensten is al aanwezig. Wel nog veel te winnen met nieuwe routes door Amsterdam en daarbuiten.

OV te water

Dit gebeurt al in de binnenstad voor toeristen en zou ook daarbuiten en zelfs buiten Amsterdam kunnen. Een enkele doet dat al. Hopelijk ook ooit voor Amsterdammers (Venetië), maar dan moet de stad gunstige omstandigheden scheppen (en de reders snelle boten).

Thema rondvaarten (vraag 3 en 4)

Ook naar buiten de binnenstad en buiten Amsterdam. Echter geen vervanging van bestaande producten, maar aanvulling.

Verplaatsen Oranjesluizen (vraag 3 en 4)

Meer mogelijkheden (w.o. thema rondvaarten, dagtochten Marken, Volendam, Ouderkerk en ov IJburg) als Oranjesluizen naar Almere verplaatst zouden worden. Alleen succes als schepen zelf ook interessant zijn.

Woonboten uitdunnen

Woonbooteigenaren kunnen worden verleid naar alternatieve locaties te verhuizen. Vaak al Airbnb in plaats van wonen. Belangrijk is te starten met een paar (5?) echte nautische knelpunten; dit kan overlast in omgeving verminderen en doorstroming verbeteren. Deze zijn bekend bij Waternet en Centrum. Zie ook Watervisie Centrum 2006 en Nota Varen. Hoeft niet zo duur te zijn. Waardeverschil grachtengordel – Nieuwe Vaart slecht 25.000 – 50.000. Dus geen tonnen!

Maak van het IJ een stadsgracht (2040) en riviercruise

Veel kleinere boten kunnen dan ook op het IJ en naar vaarroutes in Noord. Grote scheepvaartverkeer omleiden via verlenging Van Hasseltkanaal of Kanaal om de West. Riviercruise hoeft niet perse zo centraal. Bijna alles stapt over in een bus. Dus verplaatsing riviercruise meer naar westen of oosten overwegen. Zeker bij het verplaatsen van de Oranjesluizen ontstaan er aan de oostkant meer mogelijkheden.

Meer ligplaatsen passagiersvaart (vraag 1) en gebruik jachthavens (vraag 5)

Er zijn al veel kleine particuliere bootjes en er zullen door Nota Varen nog veel meer kleine, commerciële bootjes bijkomen. Plus de ontwikkeling van deelbootjes. In stadsdelen buiten centrum zijn ze ook al niet welkom, omdat bewoners bang zijn dat dit voorbode is voor toeristenbussen. Onderbrengen in bestaande en nieuwe jachthavens. Ook auto's willen we in toenemende mate niet meer op straat, maar in parkeergarages.

Alternatieve transferpunten touringcar – rondvaart

Om het gebied rond CS te ontlasten van de grote hoeveelheid vaarbewegingen en touringcars willen de rondvaartrederijen kijken naar mogelijkheden om 'de gereserveerde rondvaarten vanuit touringcars' te verplaatsen naar een locatie dicht bij het centrum in de omgeving van het marineterrein. Verder weg is geen optie vanwege aanvaartijden. Opties zijn (combinaties van): Marine Etablissement (binnenhaven en/of aan randen terrein), Zouthaven en De Ruyterkade Oost. Riviercruise zal dan gedeeltelijk verplaatst moeten worden of andere positionering van hun steigers. NB: dit komt niet in de plaats van de afvaartlocaties rond CS, maar is bedoeld het gebied te ontlasten. Dijksgracht Oost alleen geschikt als nachtligplaats na forse investeringen en veiligheidsmaatregelen. Ook salonboten hebben interesse in gebruik Marine Etablissement.

Wegnemen knelpunten voor uitbreiding vaarroutes (vraag 3, 4)

In de Nota Varen staat al een lijst met bruggen die verhoogd kunnen worden om nieuwe vaarroutes mogelijk te maken. Zie ook lijst Waterconferenties enkele jaren eerder. Met stip op 1: brug Utrechtsestraat / Keizersgracht (eenrichtingsverkeer Prinsengracht!). Afspraak is 2020, dan voorbereiding 2018 starten (bestekklaar reeds). Ook een goede: brug Nieuwe Vaart – Wittenburgervaart (Oesjesduiker en aanpassing achterliggende sluis). Ook deze is al helemaal doorgetrokken: 900.000. Verder o.a. Leidsepleinbrug (in voorbereiding), brug over Nieuwe Vaart zelf, brug Vijzelgracht / Lijnbaansgracht, Westlandgracht. Ringvaart Oost. Etc.

Meer op- en afstapvoorzieningen voor vergunde passagiersvaart

Goed wat er nu al ligt, maar uitbreiding is gewenst, eventueel ook aparte voor kleinere (salon)boten.

Huidige toplocaties meer openbaar? (vraag 2)

Onbespreekbaar voor branche. Alle steigers zijn of in eigendom, of erfpacht of zeer langdurige huur. Niet aan rechtspositie komen. Het is geen 'gegroeide situatie', maar het gaat om goed geregelde bestaande rechten. Beprijzen en kwaliteitsverbetering prima. In het Open Havenfront, maar ook Damrak, Rokin, Amstel en Singelgracht zijn genoeg mogelijkheden om in de toekomst openbare op- en afstapvoorzieningen toe te voegen.

Prioriteiten 2015 – 2020

- wegnemen nautische knelpunten: verhogen bruggen (vaarroutes) en verplaatsen enkele woonboten (minder overlast en doorstroming)
- transferlocatie touringcars – rondvaart marinegebied (ontlasting Stationsgebied)
- meer op- en afstapvoorzieningen

2040

- verplaatsing Oranjesluizen, Van Hasseltkanaal en Kanaal om de West

Watersport en pleziervaart

- Algemene opinie t.a.v. ambities: 'Daar kun je het alleen maar mee eens zijn'.
- Maak ook ruimte voor nieuwe watersporten. Met name werd langeafstandzwemmen genoemd.
- Met twee kanttekeningen:
 1. Kijk per gebied wat er mogelijk is, want niet alle water leent zich voor alle watersporten.
 2. En kijk hoe de verschillende sporten en vormen van recreatie zich tot elkaar verhouden. Genoemd werd de golfslag die grote sloepen op de Amstel veroorzaken en de problemen die deze veroorzaken voor roeiers.
- Groei? Ja. Maar wat is de max? Bewaak de balans. Overweeg om beperkingen op te leggen. Moet je bijvoorbeeld grote sloepen en speedboten wel overal op de grachten en de kleinere binnenwateren toestaan?
- Genoemd werd het punt van 'doorstroming'. Heeft twee aspecten.
 1. Doorstroming in de zin van het met elkaar verbinden van vaargebieden, wat vaak kan door een kleine ingreep. Vaak gaat het om relatief kleine ingrepen die veel nieuwe mogelijkheden voor watersporters en recreatievaart scheppen.
 2. Doorstroming in de zin van de ontwikkeling faciliteren van doorstroming binnen de sportbeoefening. Voorbeeld: kinderen die op school 'op het droge' leren zeilen en daarna met kleine zeilbootjes op klein water gaan varen. Als ze dat onder de knie hebben, willen ze meer. Maar daar is doorgaans geen mogelijkheid voor.
- Watersport is ook een vorm van bewegen. Zou meer onderkend en benut kunnen worden, bijvoorbeeld in Stad in Beweging. Pak die kans!
- Spreiding van watersport en pleziervaart wordt algemeen toegejuicht. Juist dat kan door meervoudige gebruik toe te staan van bestaande accommodaties en jachthavens. En door verder te kijken dan alleen de grenzen van Amsterdam. Er wordt voor gepleit om meer samen te werken op regionaal niveau (tussen gemeenten, betrekken provincie), zowel bestuurlijk als ambtelijk.
- De deelnemers aan de discussie pleiten echter ook voor ketensamenwerking: samenwerking tussen de verschillende partijen en organisaties die binnen de watersport actief zijn. Dus zowel koepels als ondernemers enzovoort.

Prioriteitsgebieden

1. Centumeiland IJburg. Enorme kans voor watersport. Houd met watersport en water gebruik al in een vroege fase van de stedelijke ontwikkeling rekening. 'Blauwe parken'.
2. Sloterplas
3. Noordhollands Kanaal voor roeien met koppeling met Noorderpark.

Bijlage 5: Deelnemerslijst Thematische Verdiepingssessie Watervisie Amsterdam

Vervoer over water

Laurens Tuinhout, Post NL stadslogistiek
Susanne Balm, hogeschool van Amsterdam
Pim Vermeulen, Wildcard
Rick Batelaan, gemeente Amsterdam
Pieterneel Bakker, gemeente Amsterdam
Roel Versmissen, gemeente Amsterdam
Nancy Blom, Sleepdienst en botenverhuur Blom BV
Harry de Vries, gemeente Amsterdam

Passagiersvaart

Reinhard Spronk, Rederij de Jordaan
Ramón vd Storm, Blue boat compagny
Felix Guttmann, Canal Compagny
Guido Frankfurth, Kooij groep
Mark Sloothaak, gemeente Amsterdam
Luc Sour, gemeente Amsterdam
Marcel Wickel, Mokumboot
Tahira Limon, gemeente Amsterdam
Boris Nienhuis, gemeente Amsterdam
Frans Heijn, Verenigde rederijen Amsterdam
Hans Straver, gemeente Amsterdam

Vaarnetwerk pleziervaart

Wouter v.d. Veur, gemeente Amsterdam
Rob Duijvis, Waternet
Luc de Haan, Watersport verbond
Sander Kwakkernaat, 3 PO advies
Camiel van Drimmelen, gemeente Amsterdam

Pleziervaart en Watersport

Johan van Ling, gemeente Amsterdam
Jan Eggens, Toeristische Kanobond
Alex Krull, Regioteam West Holland
Nelleke Penninx, gemeente Amsterdam
Frank van Zwieten, Surfcenter IJburg
Menno Genseberger, Deltares
Vincent Westzaan, gemeente Amsterdam

Openbare ruimte

Geert Timmermans, gemeente Amsterdam
Christopher de Vries, 2 DVA
Pim Evers, Hannekes Boom
Tjeerd Haccou, Space & Matter
Roland Haffmans
Henk van Dijk
Tineke van der Pol, gemeente Amsterdam

Wonen op Water

Bob Ronday, Bob Ronday architectuur

Bas van Schelven, Waterloft.nl

Quinten Niessen, gemeente Amsterdam

Ilse de Jong, gemeente Amsterdam

Tine Sommeijer, gemeente Amsterdam

