

Waterkracht

Beleidskader voor het gebruik van het Leidse water



concept voor inspraak

maart 2014

Inhoud

Samenvatting	1
Voorwoord	4
1. Inleiding	5
2. Het Leidse water – functies, belangen en opgaven	12
3. De bestaande toestand op het water	18
4. Visie – Leiden als Waterstad	23
5. Hoe willen we de gewenste situatie bereiken ?	33

Bijlagen

1 Cijfers
2 Consultatie, advies, onderzoek
3 Regelgeving en bevoegd gezag
4 Bepalingen over het water in de APV 2009
5 Rapport Leiden Panel
6 Advies van de Leidse Milieuraad

Samenvatting

Het gebruik van het openbaar water is een complex en veelzijdig onderwerp. Er is gedurende decennia geen omvattend nieuw beleid over geformuleerd, wel aanpassingen van het beleid op onderdelen. Het zijn echter juist de onderdelen die meer en meer met elkaar concurreren en waarvan de belangen steeds vaker met elkaar botsen. In deze nota geven wij onze visie op het gebruik van het water.

Leiden is al zo lang als de stad bestaat verbonden met het water. De stad is ontstaan aan de oevers van de Oude Rijn en de Mare en nog steeds is het water belangrijk voor de economie van de stad. Niettemin is het tijd voor een herontdekking van wat ons zo vertrouwd is. Met de enorme toename van het gebruik van het water in de afgelopen decennia bestaat er behoefte aan een gemeentelijke visie op het water, die richting geeft aan onze ruimtelijke ambities waar die het water betreffen en die een toetsingskader biedt voor het beoordelen van initiatieven uit de stad.

Wij zijn ons bewust van de vele functies die het water in de loop van de tijd is gaan vervullen, zowel statisch als dynamisch, maar ook functies die het individuele gebruik overstijgen en te maken hebben met cultuur, natuur en collectieve identiteit. Diverse functies hebben ook hun schaduwzijden en vragen om inperking. Belangen schuren tegen elkaar en vragen om duidelijker regels. Maar bovenal is de kracht van het water opvallend, niet alleen als symbool, maar ook als economische en ecologische potentie, met het vermogen om velen in de stad te mobiliseren.

Het Leidse water maakt niet alleen deel uit van ons erfgoed, maar is ook een slagader voor de toekomst van onze stad.

Vanuit die kracht en de positie van het water komt onze ambitie voort om Leiden als Waterstad vorm te geven. Wij willen de ruimtelijke kwaliteit van het water als onderdeel van het Leidse stadsbeeld versterken en het water nog beter dan voorheen zijn werk laten doen voor woongenot, recreatie en toerisme.

Wij doen dat door te kiezen voor kwaliteit, mobiliteit en differentiatie.

Kwaliteit betekent ruimtelijke kwaliteit van water en oevers maar ook kwaliteit van regelgeving, handhaving en communicatie. Het betekent: zorgvuldig gebruik met aandacht voor de milieu- en ecologische kwaliteit van het water, maar vraagt daarnaast om respectvolle omgangsvormen en goed 'nautisch gedrag'.

Water betekent in de eerste plaats: beweging. Beweging van het water en op het water. Wij gaan sterk inzetten op de mobiele functies van het water, zeker in de binnenstad. Op een vrije en onbelemmerde doorvaart, op veilige knooppunten in de binnenstad en op het beperken van (langdurige) afdekking van het water.

Het gebruik en de ruimtelijke kwaliteit hoeven niet in elk deel van de stad hetzelfde te zijn. De verscheidenheid van de stadsdelen vragen erom dat gebiedsgerichte keuzes worden gemaakt. Deze worden in bestemmingsplannen vastgelegd.

Uit deze nota vloeit een groot aantal acties voort. De trajecten zullen worden uitgewerkt in een aantal uitvoeringsprogramma's.

De gemeente staat wat het water betreft voor een aanzienlijke opgave. Maar we staan er niet alleen voor. We kunnen gebruik maken van de in de stad aanwezige kennis, de ideeën en het enthousiasme van velen die het water een warm hart toedragen. Het vraagt echter ook een aantal scherpe keuzes. De keuze voor het versterken van het een kan een keuze tegen het andere inhouden. Die consequenties moeten expliciet worden genoemd. Het gaat bijvoorbeeld om het weren van dekschuiten uit de binnenstad en het 'verdunnen' van woonschepen in de singels.

Duidelijk is dat sommige trajecten een lange adem zullen hebben. Andere zijn al begonnen of in een gevorderd stadium.

Onze ambitie is:

- Inzetten op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.
- Inzetten op het beter benutten van het water voor recreatie en toerisme.

Wij kiezen voor:

- Het vasthouden aan de verscheidenheid van het gebruik van het Leidse water.
- Een groter gewicht toekennen aan mobiele vormen van watergebruik (pleziervaart, rondvaart, watersport) dan aan de statische vormen (wonen, langdurig parkeren, terrassen).
- Per gebied afwegingen maken over het toegestane gebruik van het water, met speciale aandacht voor binnenstad, singelrand en zuidelijke schil.

Onze prioriteiten zijn:

- Zorgvuldig gebruik bevorderen met speciale aandacht voor kwaliteit van het water en nautisch gedrag van de gebruikers.
- Inzetten op heldere regels, consequente handhaving en duidelijke, tijdige communicatie.

Wij stellen voor als 'projecten met een lange adem':

- het aanbrengen van een stelsel van voorzieningen langs de recreatieve vaarroutes;
- het opnieuw reguleren van woonschepen volgens een nog te kiezen scenario.

Wij stellen voor als acties waaraan wij op korte termijn prioriteit willen geven:

- het verbeteren van de regels voor bedrijfsvaartuigen;
- het verbeteren van de communicatie voor de pleziervaart;
- voorlichting over nautisch gedrag;
- het opheffen van potentieel onveilige situaties op het water;
- een begin maken met het 'deprivatiseren' van oevers;
- schoonmaakacties op het water in samenwerking met terrashouders en andere burgers;

- het verplaatsen van niet in gebruik zijnde dekschuiten uit de binnenstad.

Voor de lange termijn zullen aanzienlijke investeringen nodig zijn om de ambitie van Leiden als Waterstad te verwezenlijken. Voor een aantal acties voor de korte termijn zal worden voorgesteld om reeds in de begroting 2015 of eerder middelen te reserveren.

Voorwoord

Leiden is een oudhollandse waterstad, ontstaan aan de oevers van de Oude Rijn, die ooit de grens vormde van het Romeinse rijk. Het was de kracht van het water als verbindingsweg en handelsroute die Leiden tot groei en tot bloei heeft gebracht. De rivier en de gegraven grachten en singels zijn bepalend geweest voor de structuur van onze stad en maken deel uit van ons stedelijk erfgoed.

De waterwegen zijn ook nu nog voor Leiden even vanzelfsprekend als bloedvaten voor een lichaam. Ging het in vroeger tijden om goederenvervoer en industrieel gebruik van het water, nu is het onmisbaar voor de woonkwaliteit, de bezoekerseconomie, recreatie, ecologie en de 'beleving' van Leiden.

In de afgelopen decennia is het gebruik van het water en daarmee de drukte op het water enorm toegenomen. In het kielzog daarvan zien we een toenemende belangstelling voor het water als onderdeel van het stedelijk en ecologisch systeem. Het is dan ook hoog tijd om het beleid te laten aansluiten op de veranderde omstandigheden en ambities.

De vergelijking van de Leidse wateren met een stelsel van bloedvaten is niet toevallig. Ook bij het Leidse water gaat het om de vitaliteit die het water aan de stad kan geven, om kracht en beweeglijkheid. In deze nota worden de keuzes voorgelegd voor een betere, meer doordachte omgang met het water, die ons in staat stelt de kracht van het water beter te benutten.

Ruimtelijke kwaliteit, economie en erfgoed zijn de trefwoorden van ons nieuwe beleid voor het gebruik van het openbare water. Waar deze drie begrippen samenkomen ligt de kracht van Leiden, ook op het water.

Waterkracht staat voor: behoeden, benutten en beleven.

Frank de Wit
Wethouder Onderwijs, Sport en Milieu

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze nota

Van het oppervlak van de gemeente Leiden bestaat 6% uit binnenwater, namelijk 131 van de 2.195 hectare. In de kerngegevens van de gemeente, opgenomen in de jaarlijkse begroting, staat verder te lezen dat de totale lengte van de waterwegen 32 kilometer bedraagt. Getalsmatig is die zes procent misschien niet zo indrukwekkend. Maar de betekenis van het water voor de stad is veel groter dan dit relatief geringe percentage doet vermoeden.

Op andere plaatsen en in andere nota's¹ is al veel geregeld over het beheer en het onderhoud van het water. Daar gaat deze nota niet over, althans niet direct.

Deze nota behandelt het gebruik dat we van het openbare water maken.

Bewoners, bezoekers en bedrijven gebruiken het water en genieten er op vele manieren van. Niet alleen wonen op het water, bedrijfsvaart en pleziervaart, maar ook het lopen of fietsen langs en het daarbij beleven van het water moet tot dit 'gebruik' worden gerekend.

Groei van het gebruik

Dat gebruik is in de afgelopen decennia sterk gegroeid, qua intensiteit en qua verscheidenheid. De gemeente juicht deze ontwikkeling toe. Het water geldt als een van de sterke punten van Leiden, zowel voor de bewoners als voor de bezoekers van de stad. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel van de ruimtelijke ambities van overheid, ondernemers en belangengroepen te maken hebben met het water. Meer en meer groeit het besef van de grote betekenis van het water voor Leiden en de kansen die het water biedt.

Maar het intensievere gebruik heeft ook schaduwzijden. Er is veel 'gedoe' op het water: wrijving tussen reders en gemeente en tussen reders onderling, juridisch getouwtrek en irritatie op het water. Er is ontevredenheid over overlast en ontbrekende voorzieningen. Ook zijn er klachten over onduidelijke regels.

Vanuit de stad klinkt steeds luider de roep om duidelijker beleid en om optreden van de gemeente tegen bepaalde uitwassen. Tegelijk willen gebruikers van het water meer en beter worden gefaciliteerd.

Regels en beleid

Net zoals dat voor de openbare ruimte op het droge het geval is, is ook de natte openbare ruimte en het gebruik ervan onderworpen aan regels. Alleen hebben niet alle regels gelijke tred gehouden met de ontwikkelingen. Sommige voorschriften en criteria zijn onduidelijk of vertonen hiaten. De communicatie over wat kan en niet kan op en aan het water en de handhaving zijn voor verbetering vatbaar.

¹ In het bijzonder het Waterplan Leiden 2008 (RV 07.0150) van gemeente Leiden en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Deze nota is niet opgesteld op grond van een wettelijk voorschrift en evenmin is hij ingegeven door nieuwe wetgeving. Hij komt voort uit een bestuurlijke wens om, gezien de hiervoor beschreven veranderingen, beleidsmatig het nodige vast te leggen over het gebruik. Alleen al om de simpele reden dat met het toenemende gebruik er een situatie van relatieve schaarste ontstaat: de vraag naar ruimte op het water neemt toe, terwijl het aanbod gelijk blijft. Dat vraagt om een actuele afweging van belangen, waarbij het geheel wordt overzien en het voor alle betrokkenen duidelijk is wat Leiden wil met haar water, nu en in de toekomst.

In deze nota wordt niet ingegaan op de met enige regelmaat gehouden pleidooien voor het terugbrengen van water in de stad. Het weer opengraven van in het verleden gedempte wateren, in het bijzonder de Lange Mare als aansluiting van het riviertje de Mare op de Oude Rijn, zal niet op korte termijn plaatsvinden.

1.2 Wat willen we met deze nota ?

Het primaire doel van deze nota is het vastleggen van een visie op het gebruik van het openbare water in Leiden, meer specifiek op de gewenste richting waarin dat gebruik zich zou moeten ontwikkelen. En wat daarvoor nodig is.

Deze nota en de hierin vastgelegde prioriteiten en instrumenten hebben een tweeledige functie:

- zij *geven richting* aan de ruimtelijke ambities en de regels van de gemeente die het water betreffen; anders gezegd: ze helpen ons als we keuzes moeten maken, wanneer 'waterbelangen' niet met elkaar te verenigen zijn;
- zij vormen een *toetsingskader* voor het beoordelen door de gemeente van ruimtelijke ontwikkelingen en plannen van bewoners en ondernemers.

1.3 Bestuurlijke context en relatie met ander beleid

Beleidsakkoord 2010

Primair relevant is het Beleidsakkoord uit april 2010, het inhoudelijke deel van het collegeprogramma, getiteld *Samen Leiden – Bestuursovereenkomst 2010-2014*. Voor deze nota is punt 14 van het akkoord van belang, dat luidt: "Het College draagt zorg voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in Leiden. De Leidenaar ervaart zijn stad in de daartoe gebruikelijke monitors als schoner, heler en veiliger."

Hiermee is het uiteindelijk beoogde effect verwoord van de Nota Watergebruik: een bijdrage aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Leiden, in de meest brede zin van het woord.

Programmabegroting

Hierin heeft het water zijn plaats in programma 5, Omgevingskwaliteit. In dit programma staat: "Leiden investeert in duurzaamheid en zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en het openbare water in Leiden." In het begrotingsprogramma wordt expliciet een verband gelegd tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en

verantwoordelijk gedrag. Dit sluit aan bij het gegeven dat de factor 'gedrag' een van de voortdurend terugkerende thema's is die naar voren zijn gekomen in de gesprekken ter voorbereiding van deze nota.

Het primaire relevante beleidsterrein is *5B Openbaar water* en het relevante beleidsdoel *5B3: Recreatieve waarde water vergroten*. Tot dit doel leiden de volgende prestaties:

- 5B3.1 Ontwikkelen kaderstellend beleid gebruik openbaar water,
- 5B3.2 Realiseren gebruik openbaar water,
- 5B3.3 Exploiteren havens en waterwegen,
- 5B3.4 Verlenen ligplaatsvergunningen,
- 5B3.5 Handhaven gebruik openbaar water.

Gezien de toeristische potentie van het Leidse water is verder van belang het beleidsdoel *3C1: Meer zakelijk en recreatief bezoek aan Leiden*, in het bijzonder de prestatie:

- 3C1.5 Stimuleren toeristische aantrekkelijkheid.

Met het oog op de rol die het water speelt bij evenementen moet hier ook worden genoemd beleidsdoel *8D2: Voldoende onderscheidende evenementen ter versterking van de levendigheid in de stad, het aantrekken van extra bezoekers en versterking van de lokale economie*, in het bijzonder de prestatie:

- 8D2.1 Evenementencoördinatie.

Ontwikkelingsvisie 2030: Leiden stad van ontdekkingen

Opmerkelijk is dat in deze visie² het water geen prominente plaats inneemt.

Programma Binnenstad

Het Programma Binnenstad³ kent als een van de hoofddoelen het vergroten van het aantal bezoekers van de binnenstad van Leiden. Het watertoerisme wordt in het programma als een van de sterke punten van de binnenstad genoemd. In het aan het programma verbonden wensbeeld is het water een zichtbaar onderdeel van het verblijfsgebied geworden en heeft Leiden zijn aantrekkingskracht op de watertoeristen vergroot. Om dat te bereiken moet Leiden via het water beter bereikbaar worden, zal de doorvaarbaarheid van de singels moeten worden verbeterd, o.a. door het verwijderen van de dam in de Maresingel, en moet de passantenhaven worden voorzien van aantrekkelijke publieksfuncties, waaronder horeca.

Structuurvisie Leiden 2025

In de Structuurvisie⁴ worden enkele besluitpunten genoemd die betrekking hebben op het water. Het aanwijzen van De Waard en de Oostvlietpolder als zoekgebied voor extra waterberging is inmiddels achterhaald. De aanwijzing van zoekgebieden voor mogelijke passantenhavens (de Rijnsoever ten zuiden van de Rijnzichtbrug, de Korte Vliet en de Vlietoevers tussen Voorschoten en de Lammenschansbrug) wordt mogelijk actueel wanneer er een zeehaven in Katwijk komt.

Singelpark

Belangrijke randvoorwaarden voor de visie op het gebruik van het water zijn de al vastgestelde gemeentelijke ambities, waarin het water een rol speelt. Zo heeft de Raad zijn

² Gemoderniseerde versie, vastgesteld in 2012 (RV 12.0044).

³ Vastgesteld door de raad op 16 juni 2009 (RV 09.0050).

⁴ Vastgesteld door de raad op 17 december 2009.

ruimtelijke ambitie voor water en oevers van de Leidse singels vastgelegd in de *Visie Leidse singels: het langste park van Nederland.*⁵ In deze nota en in het op 7 november 2013 vastgestelde *Kaderbesluit Singelpark* worden gelijklopende uitspraken gedaan ten aanzien van het watergebruik en Singelpark en de implicaties voor de inrichting van water, kade en oever.

Het aanleggen van het Singelpark is in de Programmabegroting 2013 opgenomen als prestatie 5C2.4 met de volgende toelichting: “De groengebieden moeten met elkaar verbonden zijn, de singels doorvaarbaar en de oevers bereikbaar, zodat het mogelijk wordt de gehele singelrand te ervaren en te gebruiken”.

Verder met de Binnenstad

In dit document worden rol en betekenis van het water beschreven, met name waterwegen als ‘flaneerboulevards’ en recreatie op oevers als ‘bruikbare openbare ruimte’.

Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025

In deze nota⁶ zijn voor de periode tot 2025 de uitgangspunten voor de ontwikkeling, inrichting en het beheer van de openbare ruimte vastgelegd. Door voort te bouwen op de oplossingen en materialen die zich in Leiden al hebben bewezen en te kiezen voor duurzaamheid en standaardisatie ontstaat meer rust en samenhang in de openbare ruimte. Er is sprake van gedifferentieerd beheer waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte wordt beoordeeld op belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Over het water wordt geconstateerd dat het onmiskenbaar invloed heeft op de kwaliteit van de ruimte en dat deze kwaliteit onbenut blijft, als er geen relatie bestaat tussen de inrichting van het water en die van de rest van de openbare ruimte. Uitgangspunt is daarom dat er zoveel mogelijk openbaar toegankelijke verblijfsruimte aan tenminste één oever is.

Evenementenbeleid 2013-2018

Het gemeentelijk evenementenbeleid⁷ stelt beperkingen aan het afsluiten van vaarwater ten behoeve van evenementen. Gelet op de belangen van rederijen mag het water van de Nieuwe Rijn maximaal 3 keer per jaar worden afgesloten: voor de viering van Koning(inne)dag en van Leidens Ontzet beide gedurende 2½ dag en gedurende maximaal 38 dagen in de periode tussen 27 november en 19 januari ten behoeve van de ijsbaan. Verder wordt gestreefd naar niet meer dan één afsluiting tegelijkertijd op vaste rondvaartroutes in de binnenstad.

Beleidsvisie Watertoerisme Leiden 2000-2020

De Beleidsvisie Watertoerisme Leiden “Een stad zonder water heeft geen vroeger of later..” (2000) is gericht op het stimuleren van het watertoerisme vanuit de economisch-toeristische invalshoek. Doel is om meer bezoekers per boot aan te trekken, hen te laten afmeren in de stad en ertoe te verleiden in Leiden hun geld te besteden, om tenslotte tevreden de stad weer uit te varen. Het uitwerkingsprogramma, het MAP Watertoerisme, is gericht op:

⁵ Besluit van 26 januari 2012 (RV 11.0129).

⁶ Besluit van 26 januari 2012 (RV 11.0117).

⁷ Vastgesteld door de raad op 11 oktober 2012 (RV 12.0086).

- het realiseren van doorvaarbare routes voor sloepen door ophogen Valkbrug en Rijnsburgerbrug, waardoor de vaarroute vanaf de Haarlemmertrekvaart weer wordt hersteld;
- het zorgen voor voldoende afmeerplaatsen voor sloepen in de binnenstad en de rand van de binnenstad;
- uitbreiding van voorzieningen in de passantenhaven aan de oostzijde van de stad voor pleziervaart en chartervaart (toeristenboten met ± 30 passagiers);
- stimuleren van bedrijvigheid rond het watertoerisme in Leiden (rondvaart, botenverhuur, etc.);
- het stimuleren van terrassen op en aan het water;
- evenementen op het water;
- regionale samenwerking in het watertoerisme met bedrijven en gemeenten van het omliggende Hollands-Utrechts Plassengebied.

In de beleidsvisie is als ambitie voor de lange termijn opgenomen het creëren van vaarroutes door het stadscentrum met een doorvaarthoogte van 1,75 meter. Daarmee wordt de binnenstad niet alleen toegankelijk voor de rondvaart en de kleine recreatievaart maar ook voor de op meerdaagse vaartochten gerichte pleziervaart met een boot met neerklapbare opbouw.

In 2007 is het beleidskader geëvalueerd. De conclusie was dat voor het vervolg beheer en handhaving meer nadruk moeten krijgen.

Uitvoeringsprogramma Verblijfsklimaat Havengebied

Naar verwachting zal dit uitvoeringsprogramma, voortkomend uit een actieplan van de CDA-fractie in de raad, in 2014 worden gerealiseerd. Het programma omvat een bijdrage aan het toevoegen van een steiger, het verrichten van aanpassingen in de openbare ruimte en het aanbrengen van bebording en een aantal voorzieningen.

Regionaal Groenprogramma 2010-2020 (Holland Rijnland)

Hierin wordt het water opgevat als onderdeel van de 'groenblauwe en recreatieve structuur'. Als een van de doelstellingen geldt het verbeteren van de doorgaande vaarverbindingen voor de recreatievaart. Het gaat om de groene en recreatieve verbindingen west-oost (van tussen de duinen naar het Groene Hart) en noord-zuid (van ringvaart Haarlemmermeer naar de Vlietlanden).

Erfgoednota 2014-2020

In deze nota⁸ wordt de gemeentelijke visie op het erfgoed van Leiden, zowel materieel als immaterieel, verwoord, alsook de ambities voor het behouden, versterken en benutten ervan. Het water heeft in het geheel van het erfgoed een eigen plaats. De nota noemt het historische water 'de ruggengraat van de stad' en erkent de krachtige invloed van het water op de beleving van Leiden. De betrokkenheid van bewoners bij het water en het groen van de stad is groot en vele bezoekers maken er graag gebruik van. De gemeente wil de beleefbaarheid van het historisch water en groen behouden en versterken. Daarbij is onder meer de openheid van het water van belang.

⁸ Vastgesteld door de raad op 19 december 2013 (RV 13.0113).

Convenanten historische havens

In mei 2012 is het college convenanten⁹ aangegaan met de Stichting Sleepboothaven Leiden en de Stichting Historische haven Leiden. Doel van deze convenanten is het behouden en nog meer doen ontwikkelen van de historische sleepboothaven aan de Oude Singel -Houtmarkt respectievelijk de historische haven aan het Galgewater, dit vanwege de beeldbepalende waarde voor de stad.

Nota Wonen 2020: Leiden kijkt vooruit en pakt door

In deze nota¹⁰, die het kader biedt voor de aanpak van de opgaven op het terrein van wonen en woonomgeving, wordt geen aandacht besteed aan (oude en nieuwe) woonvormen op het water.

Handhavingsnota 2011- 2014

Hierin wordt de manier van handhaven beschreven. De nadruk ligt op vooraf goed en duidelijk informeren, zodat handhavend optreden overbodig is.

1.4 Partijen en actoren

Het gebruik van het Leidse water is een spel met veel verschillende actoren. De inwoners en de bezoekers van Leiden laten zich in verschillende rollen op en aan het water zien: recreant, bewoner, passant, watersporter, natuurliefhebber Dan zijn er de ondernemers op en aan het water: reders, bootverhuurders en horeca-exploitanten. Veel waterliefhebbers hebben zich verenigd in verenigingen en groeperingen die zich sterk maken voor de positie van het (historische) water in de stad. Creatieve plannenmakers en ontwerpers vinden de stad opnieuw uit en komen daarbij - niet verrassend – uit bij het water.

En dan zijn er de overheden met hun wettelijke watertaken en regulerende bevoegdheden en toezichthoudende taken: de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland, de politie en de gemeente Leiden.

Elke rol is verbonden met een functie van het water en elke actor heeft belangen. Het gaat erom de betrokken belangen zo goed mogelijk met elkaar te verenigen en daar waar dit niet mogelijk is een afweging te maken en uitlegbare keuzes te maken.

1.5 Rol van de gemeente

Het is de positie van de gemeente om het geheel van alle belangen te overzien. En zijn verantwoordelijkheid om vervolgens keuzes te maken waar dat nodig is. In het licht van bovenstaande brengt de rol van de gemeente, waar het gaat om het gebruik van het openbare water, de volgende acties met zich mee:

- een visie ontwikkelen op het gebruik van het water en daarnaar handelen;
- regels opstellen voor het gebruik van het water, toezicht houden op de naleving, de samenwerking zoeken met andere overheden en waar nodig handhavend optreden;

⁹ Besluiten van 15 mei 2012 (BW 12.0490 en 12.0491).

¹⁰ Vastgesteld door de raad op 14 februari 2013 (RV 12.0111).

- waar mogelijk faciliteren van ontwikkelingen die passen in de visie;
- helder communiceren, in het bijzonder over regels.

Visie en regelgeving moeten voldoen aan een aantal voorwaarden:

- ze moeten aansluiten op de actualiteit en de eerder vastgestelde stedelijke ambities;
- regels moeten uitvoerbaar en handhaafbaar zijn;
- regels moeten eenduidig, helder en uitlegbaar zijn.

1.6 Totstandkoming van deze nota

Voor de totstandkoming van deze visie is een aantal gesprekken gevoerd met partijen in de stad die op verschillende manieren met het water te maken hebben: deskundigen, ondernemers, organisaties van belanghebbenden en andere geïnteresseerden, die betrokken zijn bij watergerelateerde activiteiten. Hun ervaringen, de door hen gesignaleerde knelpunten en manco's, hun wensen en ideeën hebben bijgedragen aan de inhoud van deze nota. In [bijlage 2](#) staat een overzicht van deze 'externe contacten'. Aan het *Leiden Panel*, als steekproef van de Leidse bevolking, is in 2012 een aantal vragen gesteld over het belang van het water, de ervaren knelpunten en de wensen ten aanzien van het water. De hoge respons op deze digitale enquête (67%) liet zien dat het water voor alle bewoners van Leiden een belangrijke waarde vertegenwoordigt. Als bijlage 5 is het onderzoeksrapport van deze enquête opgenomen.

Vanuit hun verschillende taken zijn veel afdelingen van de gemeente betrokken bij het water. Ook binnen de gemeentelijke organisatie is dan ook een uitgebreide consultatieronde gehouden, waarbij speciale aandacht werd gegeven aan de praktijk van regelgeving, handhaving en communicatie en aan de aangrijpingspunten voor verbetering. Op een eerdere versie van deze nota is het advies gevraagd van *de Leidse Milieuraad* (LMR). In zijn uitvoerige advies (zie bijlage 6) heeft de LMR de nadruk gelegd op een aantal keuzes die een relatie leggen met duurzaamheid: behoud van de kwaliteit van het water, aandacht voor biodiversiteit en de ecologische functies van het water en tegengaan van diverse vormen van overlast voor mens en habitat.

Op 17 januari 2013 is in de raadscommissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid een korte presentatie gehouden van de hoofdthema's van deze nota, de ontwikkelingen op en aan het water, de uitdagingen en de wensbeelden voor de toekomst.

1.7 Leeswijzer

De verschillende functies van het water en de daarmee verbonden belangen worden in hoofdstuk 2 in beeld gebracht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een beeld gegeven van de bestaande situatie en de opgaven die hieruit voortvloeien.

In hoofdstuk 4 wordt onze visie geformuleerd op de betekenis van het Leidse water, nu en in de toekomst.

In hoofdstuk 5 worden de belangrijkste opgaven die uit de visie voortvloeien uitgewerkt in uitwerkingstrajecten. Tenslotte wordt een overzicht gegeven van de acties en inspanningen voor de korte en voor de lange termijn en welke instrumenten daarbij betrokken zijn.

2. Het Leidse water – functies, belangen en opgaven

2.1 Historie

Leiden en het water zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Leiden is ontstaan aan de Oude Rijn, van oudsher een belangrijke handels- en verbindingroute. Schepen kwamen er met hun goederen om handel te drijven en aan de Rijn ontstonden markten, van waaruit de stad zich verder ontwikkelde. De stad werd verrijkt met grachten en singels, voor transport en voor de verdediging. Later vestigden zich industrieën aan het water. Waterwegen en het gebruik dat ervan werd gemaakt liggen onmiskenbaar ten grondslag aan het ontstaan van Leiden en zijn bepalend voor de structuur van de stad, in het bijzonder de binnenstad.

Ondanks een groot aantal dempingen – veelal uit overwegingen aangaande de volksgezondheid – is het water in de stad grotendeels bewaard gebleven. Het netwerk van waterlopen, de rivier, de grachten, singels, vaarten en kanalen, bepalen in belangrijke mate het karakter van Leiden. De ruimtelijke structuur en de kenmerken van deze watergangen hebben een grote cultuurhistorische waarde. Rijkdom, handel, industrialisatie en latere modernisering hebben elk hun sporen in het stadsbeeld nagelaten, voor een belangrijk deel langs de Rijn, de zeven singels, het Rapenburg en de vele grote en kleine grachten. Een tocht over het water wordt in Leiden al gauw een reis door de geschiedenis van een typisch Hollandse stad.

Bij de inrichting en het gebruik van het water, zoals ligplaatsen voor woonschepen en bedrijfsvaartuigen en afmeervoorzieningen, en bij de inrichting en gebruik van kade en oever wordt dan ook regelmatig de wens geuit om meer rekening te houden met deze cultuurhistorische waarden.

2.2 Oude en nieuwe functies van het water

In vroegere tijden had het water in de stedelijke omgeving de functies van verdediging, waterberging en vervoer. Maar ook: riool, stortplaats van afval en hulpmiddel in de (laken)industrie.

In Leiden wordt al eeuwen aan en op het water gewerkt. Vervoer van goederen en personen gingen vaak over het water. Graan en meel van en naar de Meelfabriek, schelpen en zout uit Katwijk voor de Kalkbranderij en de Zoutkeet, stoffen voor de Lakenhal en ook personenvervoer van en naar Katwijk en Haarlem: het water werd druk bevaren. Deze functies zijn in de loop van de eeuwen op de achtergrond geraakt dan wel geheel verdwenen.

Maar ook waterfuncties kunnen een ‘revival’ beleven: het is niet ondenkbaar dat de functies waterberging en vervoer in de toekomst weer aan belang gaan winnen. Open water als berging van hemelwater is weer actueel in Leiden, nu er als gevolg van klimaatverandering vaker en heviger regenbuien voorkomen: mede door de relatief hoge mate van verharding van het Leidse areaal worden de mogelijkheden van afvoer van hemelwater via het oppervlaktewater weer interessant.

Wat betreft het vervoer komen er wellicht nieuwe kansen voor personenvervoer over het water.

Overzien we het hele scala van wat het water tegenwoordig 'doet' voor Leiden, dan valt op hoe veelzijdig deze functies zijn. Ze zijn zowel statisch als dynamisch en voor een deel ook 'ongrijpbaar' (maar daarom niet minder belangrijk).

Het is duidelijk dat deze functies elkaar voor een deel overlappen. Zo zal recreëren op het water in de regel tot verkeersbewegingen leiden en hetzelfde geldt voor watergebonden economische activiteit.

Aan elk van deze functies zijn belangen verbonden en bij elk te onderscheiden belang horen belanghebbenden die zich in meerdere of mindere mate, al dan niet georganiseerd, laten horen om hun belangen te behartigen. Op elk van deze functies wordt hierna ingegaan.

Van belang is te constateren dat het water voor een deel dezelfde functies heeft als 'de vaste wal'. Ook op het water wordt gewoond (woonschepen), gewerkt (bedrijfsvaartuigen), geparkeerd en gerecreëerd (watersport, pleziervaart). Voor een deel lopen de statische (niet-mobiele) functies van de wal over op het water; denk aan terrasboten en evenementen op het water. En het water heeft nog steeds, zij het in bescheiden mate, de functie van verkeersweg: je kunt ook via het water van A naar B. Het is geen toeval dat in de APV op verschillende plaatsen de openbare weg en het openbare water in één adem worden genoemd.

Samengevat onderscheiden we de volgende functies, gerangschikt in drie groepen:

<i>gedragoverstijgend</i>	<i>dynamisch</i>	<i>statisch</i>
Cultuurhistorisch gegeven	Verkeersweg	Woonplaats
Ecologisch systeem	Recreatiegebied	Parkeerplaats
Deel van groter systeem	Werkgebied	Overloop van de wal

De minder in het oog springende functies worden hier 'gedragoverstijgend' genoemd omdat zij niet worden bepaald door het menselijk gedrag. Ze zijn niettemin wel degelijk bepalend voor de beleving van het wonen, verblijven en werken in de stedelijke omgeving. En niet zelden staan deze functies op gespannen voet of hebben zij te lijden van de 'gedragsbepaalde' functies; denk aan het ecologisch systeem.

2.3 Gedragoverstijgende functies

Water als cultuurhistorisch gegeven

Leiden is een 'historische stad aan het water'. Het ontstaan van Leiden, haar geschiedenis als stad aan het water is in het hedendaags stadbeeld nog steeds duidelijk zichtbaar en bepaalt mede de identiteit van Leiden. Daarmee is ook de gevoelsmatige plaats die het water inneemt voor bewoners en bezoekers van Leiden duidelijk.

De Oude Rijn maakt deel uit van het grootste archeologische monument van ons land: de Limes, de grens van het oude Romeinse rijk. De Limes was niet alleen een grens en dus een militaire zone, maar tevens een belangrijke handelsroute. In dit grensgebied ontstond een uitwisseling van culturen: van de inheemse bevolking en van de Romeinse bezettingsmacht. De provincies Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland werken, ondersteund met rijksgeld, samen om de Limes beter zichtbaar te maken en op de kaart te zetten, hetgeen een grote stimulans voor het toerisme kan betekenen.

De Haarlemmertrekvaart (Haarlem-Leiden) en de Trekvlief (Leiden-Delft) getuigen van een ander stuk geschiedenis: de bloeitijd van het grote trekvaartnetwerk in Holland en Utrecht vanaf de 17^e eeuw. De provincie Zuid-Holland werkt in haar *Uitvoeringsprogramma erfgoedlijnen 2013 – 2016* aan het versterken van dit erfgoed, onder meer door het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de oevers, het toegankelijk maken van de jaagpaden voor fietser en voetganger en het voorzien in aanlegplaatsen voor de recreatievaart.

Water als deel van een groter systeem

Het water heeft ook een eigen positie in het grotere geheel van 'rood, grijs, groen en blauw'. Een goed functionerend watersysteem is voor de stad van groot belang. Evenals dat van Gouda en Amsterdam is het Leidse water onderdeel van een boezemsysteem, dat bestaat uit boezemwater en omliggende polders. Al het water in de Leidse binnenstad staat op boezempeil.

Verder geldt steeds meer: water bergt water en verkoelt. Een van de gevolgen van klimaatverandering is dat Nederland vaker dan voorheen te maken krijgt met zeer hevige regenbuien waaruit in korte tijd veel water valt. Het ontvangende oppervlaktewater moet een voldoende omvang hebben om dit regenwater op te vangen en de watergangen moeten goed kunnen doorstromen om het te kunnen afvoeren. Mede door de klimaatverandering zijn de functies van opvangcapaciteit van hemelwater en hittecompensatie in een sterk versteende stad als Leiden thema's die aan actualiteit winnen.

Water als ecologisch systeem

De waterkwaliteit van de Leidse grachten is goed. Beperking van overstorting (riool stroomt over bij hevige regenval) en het jaarlijks ten minste 500 meter oever in de stad natuurlijker maken¹¹ dragen bij aan het in stand houden van die goede kwaliteit. Dat het Leidse water ook om zijn flora en fauna een interessant gebied is weten inmiddels steeds meer Leidenaren. Het gebied rond de Minnebroersgracht (Havenwijk-Zuid) is een 'vismonitoringsgebied', waar de aanwezigheid van vissen en kreeftachtigen in kaart wordt gebracht.

2.4 Dynamische functies

Water als verkeersweg

¹¹ Beide thema's zijn vastgelegd in het Waterplan 2007.

Het water in de binnenstad wordt, vooral in de zomer, intensief gebruikt. Rondvaartboten, roeiboortjes, kano's en passantenbootjes bevaren de singels en grachten. Concentratie van verkeer op het water in de binnenstad heeft een aantal drukke verkeersknooppunten tot gevolg zoals Nieuwe Rijn, Gangetje, Beestenmarkt en de 'vork' bij de Waaghoofdbrug. De hoogte- en breedtematen van bruggen en de breedte van watergangen reguleren in zekere mate het verkeer te water, maar in een aantal watergangen wordt de doorvaart belemmerd of beperkt door de aanwezigheid van brede woonschepen in het water, terrassen of, tijdens evenementen, drijvende podia (pontons).

Water als recreatiegebied

Watersport en waterrecreatie zijn onlosmakelijk verbonden met een stad als Leiden. Het water van de binnenstad, de mooie singels maar ook het omringend plassengebied leent zich uitstekend voor varen en recreëren.

Veel Leidenaren hebben de wens om met hun eigen boot of bootje het water te bevaren; de vele pleziervaartuigen in de stad getuigen hiervan. Maar het water in Leiden heeft ook een belangrijke regionale functie; tal van bezoekers doen Leiden aan met hun eigen pleziervaartuig. Voor al deze passanten is ruimte beschikbaar om tijdelijk af te meren; dat kan op veel plekken in de binnenstad en in speciaal daarvoor bestemde passantenhavens. De aantrekkelijkheid van het Leidse water en de strategische ligging van Leiden ten opzichte van het Plassengebied rechtvaardigen de verwachting dat er nog veel potentie is om het watertoerisme in Leiden verder uit te bouwen.

Naast deze pleziervaart gaat het bij het recreatieve gebruik van het water ook om de sportbeoefening. Hier moet in de eerste plaats het roeien worden genoemd. Van het dozijn topsportverenigingen in Leiden zijn er liefst drie roeiverenigingen: Die Leythe, Njord en Asopos De Vliet. De eerste twee hebben hun thuisbasis aan de Morsweg en gebruiken vooral het Galgewater en de Korte Vliet als oefenterrein voor hun beginnende roeiers. Asopos De Vliet en de kanoverenigingen Levitas en LKV Rijnland hebben Leiderdorp als basis.

De vissport kan in Leiden worden beoefend in de daarvoor aangewezen watergangen die zijn opgenomen in de Leidse vispas. Ook wordt er de laatste jaren steeds meer gezwommen in het Leidse openbare water, hoewel dat op grond van de APV is verboden.

Tenslotte is de mogelijkheid om schaatsend op natuurijs Leiden als Hollandse stad te ervaren een aparte vermelding waard, al doet deze gelegenheid zich lang niet elke winter meer voor.

De veelvormigheid van het recreatieve watergebruik past in een landelijke trend van de laatste decennia, waarin meer op het water wordt gerecreëerd en gesport.

Water als werkplaats

Gedurende het laatste decennium is in Leiden een bloeiend ondernemersklimaat op het gebied van rondvaarten en botenverhuur ontstaan. Ondernemers op het water hebben in sterke mate bijgedragen aan de herontdekking van het Leidse water. Leiden trekt ook steeds meer bezoekers die de stad vanaf het water bekijken en zij kunnen kiezen uit een groot en divers aanbod. Veel historisch representatieve plekken van de stad zijn via het water goed te bezichtigen.

De ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen van de botenverhuurbedrijven zijn voornamelijk geconcentreerd in het centrum van de stad (Beestenmarkt, Apothekersdijk, Boommarkt en Aalmarkt). Tussen de ligplaatsen en opstapplaatsen voor individuele reders bevinden zich

ook op- en uitstapplaatsen die door alle reders gebruikt kunnen worden.

2.5 Statische functies

Water als woonplaats

Er zijn in Leiden 222 'woningen op het water', waarvan 40 in de singels.

In het verleden was een woonschip een historisch casco met een breedte van 2 tot 4 meter, waarop een enkellaagse opbouw was gemaakt. Vandaag de dag zien we een grote diversiteit aan woonschepen. In het Leidse water worden naast historische woonschepen ook drijvende woningen van allerlei afmetingen aangetroffen. Grote dubbellaagse en vooral brede woonschepen zijn al lang geen uitzondering meer.

Wonen op het water draagt bij aan de levendigheid van de stad, maar in het geheel van het wonen neemt deze woonvorm in Leiden een marginale positie in.

Water als parkeerplaats

Leiden heeft veel pleziervaartuigen met een vaste ligplaats in haar water. Er zijn ± 2.000 vergunde ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Daarnaast staan nog ± 1.070 geïnteresseerden op een wachtlijst die in principe voor een ligplaats in aanmerking willen komen. Van hen reageren gemiddeld 100 à 150 op de kwartaalpublicatie van uit te geven ligplaatsen, zodat de acute vraag aanmerkelijk kleiner is dan de omvang van de wachtlijst zou doen vermoeden. Na elke publicatie resteert ook een aantal ligplaatsen waarvoor op dat moment geen belangstelling bestaat.

Zoals bij alle soorten wachtlijsten gebruikelijk is, staan ook hier velen op de lijst 'uit voorzorg' of uitsluitend in afwachting van 'die ene' specifieke plaats.

In Leiden liggen ook bedrijfsvaartuigen 'buiten dienst' in het water. Deze vaartuigen zijn in principe bestemd voor watergerelateerde economische activiteiten, maar zijn al gedurende langere tijd niet in functie. Een voorbeeld hiervan is een dekschuit die niet in gebruik is als terrasboot. Momenteel bevindt zich een aanzienlijk aantal dekschuiten in de binnenstad. Ook liggen er bedrijfsvaartuigen in het water waarvan de functie onduidelijk is.

Water als overloop van wal

In Leiden zijn afmeervoorzieningen zoals steigers, pontons en afvaartlocaties voor rederijen ruimschoots aanwezig. Voor passanten (recreatievaart) zijn op een aantal plekken in de stad en rond de passantenhaven nieuwe afmeervoorzieningen gemaakt. Ook de terrassen op het water (op dekschuiten en steigers) in de Nieuwe Rijn en elders in de stad verbinden water en wal. Publieke op- en afstapplaatsen zijn onontbeerlijk voor reders en passanten.

Evenementen

Een bijzondere vorm van 'overloop' van activiteiten van de vaste wal naar het water zijn de evenementen op het water. In Leiden is dit fenomeen mede uit noodzaak ontstaan in verband met het ontbreken van een groot plein in het hart van de stad. In het evenementenbeleid is ervoor gekozen om jaarlijks een beperkt aantal evenementen op het water toe te staan op vaste pontons dan wel 'drijvend'.

2.6 Functies, belangen en opgaven

Aan elk van de boven omschreven functies zijn belangen verbonden. Aan elk te onderscheiden belang zijn belanghebbenden verbonden, die zich in meerdere of mindere mate en al dan niet georganiseerd laten horen om hun belangen te behartigen. Met de toename van het gebruik van het water komen deze belangen steeds vaker met elkaar in aanraking of in botsing. De tegenstellingen doen zich vooral voor tussen de statische en de dynamische vormen van watergebruik.. Het is onze opgave om, vanuit een gedragen visie, hierin verstandige keuzes te maken.

In de voorbereiding van deze nota zijn, zoals eerder opgemerkt, gesprekken gevoerd met groepen belanghebbenden in de stad. Uit deze gesprekken is naast de zeer grote betrokkenheid bij het wel en wee van het water in Leiden ook een groot aantal zorgen over het water en zijn toekomst naar voren gekomen. Er zijn negatieve factoren en ontwikkelingen ('bedreigingen') die als opgaven voor de gemeente worden gezien. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de bestaande toestand en op de voornaamste van deze bedreigingen en opgaven.

3. De bestaande toestand op het water

3.1 Het huidige gebruik

In het vorige hoofdstuk is voor elk van de daarin genoemde 'waterfuncties' al het nodige gezegd waar het gaat om het bestaande gebruik. Duidelijk is dat het water 'onder druk' staat: er is een grote toename aan ruimtevrage op het water. Dit is vooral merkbaar en zichtbaar tijdens het vaarseizoen (april tot en met september), maar ook daarbuiten. Tijdens het vaarseizoen zijn vooral waterrecreatie en pleziervaart merkbaar en daarnaast het gebruik van waterterrassen. Zij hebben een belangrijk aandeel in de grote aantrekkelijkheid van Leiden, zowel voor de bewoners als voor de bezoekers. De bedrijfsvaart vindt gedurende het gehele jaar plaats. Er is een continue vraag naar ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen, de laatste tijd ook steeds vaker voor niet-watergebonden activiteiten. Over de bedrijvigheid op het water (rondvaart en bootverhuur) valt in het laatste decennium de schaduw van een slechte verstandhouding tussen de reders, die recentelijk heeft geleid tot incidenten op het water. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt aandacht geschonken aan de negatieve kanten van het watergebruik en de opgaven waar deze ons voor stellen. Voorop staat echter, zoals in het volgende hoofdstuk aan de orde komt, de grote waarde van het water voor Leiden: in de beleving, voor de kwaliteit van leven en voor de bezoekerseconomie.

3.2 Bedreigingen en opgaven

A. Ongewenste ingebruikname van water en oever

Illegale ligplaatsen

Op diverse plaatsen verspreid over de stad nemen woonschepen, bedrijfsvaartuigen, dekschuiten en pleziervaartuigen illegaal (d.i. zonder ligplaatsvergunning) een ligplaats in, dan wel een plek die niet als ligplaats is aangewezen. Vaak gaat het ook om het overschrijden van de grenzen van de ligplaats waarvoor vergunning is verkregen.

Illegaal afmeren

Vaartuigen meren voor kortere of langere tijd af op plaatsen die daarvoor niet zijn aangewezen, waardoor hinderlijke of gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Innemen van delen van kades en oevers

Een veel voorkomend fenomeen is het (geleidelijk) in gebruik nemen van delen van de aangrenzende oever of kade door (overigens legaal liggende) woonschepen. Dit resulteert in tuinaanleg, illegale bouwsels, steigers en zelfs in volledig sluitende erfafscheidingen, parkeer- en opslagplaatsen, waardoor het zicht op het water vanaf de openbare weg volledig wordt weggenomen. Op enkele plaatsen komt bovendien de verkeersveiligheid op de weg in het gedrang door bebouwing of beplanting op de walkant.

Ook ontstaan vaak illegale markeringen, voorzieningen en bouwwerken (bij bedrijfsvaartuigen) en steigers (bij pleziervaartuigen).

B. Onveiligheid op het water

Verkeersveiligheid

De grote drukte op het water tijdens het vaarseizoen brengt al risico's met zich mee. Daarnaast is duidelijk waarneembaar, dat er vaak (veel) te hard wordt gevaren. De bebording op het water is niet eenduidig en soms ongelukkig geplaatst. Ook zijn er onoverzichtelijke en daardoor riskante verkeerspunten, met name in de binnenstad. Bij een deel van de bestuurders van pleziervaartuigen is sprake van onvoldoende vaardigheid, maar ook van een tekortschietende kennis van de vaarregels.

Doorvaarbaarheid

Door te brede woonschepen of door het plaatsen van sloepjes naast een woonschip komt op een aantal plaatsen de doorvaarbaarheid - en daarmee ook de veiligheid - in het gedrang.

Brandveiligheid

Woonschepen liggen vaak te dicht op elkaar. De veiligheidsvoorschriften uit de Woonschepenverordening (onderlinge minimumafstand van 2 meter tussen schepen en 5 meter tussen de opbouwen) worden niet strikt nageleefd.

C. Overlast

Stank- en geluidoverlast

Vervuilende dieselmotoren leiden tot overlast door stank. De scheepsmotoren, het meevoeren van versterkte muziek en de geluiden van opvarenden zijn een bron van geluidsoverlast, met name voor de bewoners van woonschepen langs de vaarroute. Sommige woonschepen zijn niet aangesloten op het riool, hetgeen ook een bron van overlast is.

Uiteraard zijn stank- en geluidsoverlast subjectief. Niettemin bestaan er wettelijke, meetbare (dus objectieve) normen voor geluidsoverlast en is aansluiting op het riool een verplichting.

Golfslag

De overlast die woonschipbewoners, roeiers en kanovaarders ondervinden van de golfslag van te snel varende passerende boten is een vast gegeven tijdens het vaarseizoen, maar komt ook daarbuiten voor (rondvaartboten).

Drijfvuil

Het afval in het water vormt vooral in de binnenstad een hardnekkig probleem. Het vormt niet alleen een bedreiging voor de waterkwaliteit, maar doet ook een rechtstreekse 'aanslag' op de scheepsschroeven. Dit probleem is niet seizoensgebonden; een groot deel van dit afval is zwerfvuil dat vanaf de oevers in het water is gewaaid. Door de gemeente wordt met grote frequentie een schepboot ingezet om het afval op te ruimen. Deze kan echter niet elke plek goed bereiken zodat met name bij terrasboten ophopingen van

drijfvuil kunnen voorkomen. Een relatief nieuw fenomeen zijn de spontane schoonmaakacties op het water van groepen vrijwilligers, een verschijnsel dat blijk geeft van een verheugende betrokkenheid bij het Leidse water. Intussen werkt de gemeente aan een Plan van aanpak voor het schoonhouden van de wateren die voor de schepboot onbevaarbaar zijn.

Wrakken

Een bijzondere vorm van afval wordt gevormd door de vele fietswrakken in het water. Het gaat hierbij om niet-drijvend en daardoor veelal onzichtbaar afval, dat een negatieve uitwerking heeft op de waterkwaliteit en afhankelijk van de locatie een belemmering kan opleveren voor het verkeer te water.

D. Aantasting van ruimtelijke kwaliteit

Rommelig stadsbeeld

Het stadsbeeld wordt op verschillende locaties aangetast door (woon)schepen in hoge concentraties en door de wildgroei van voorzieningen (steigers, etc.) op de oever. Ook bevindt zich een aanzienlijk aantal zichtbaar niet meer in gebruik zijnde kleine vaartuigen, soms in (deels) gezonken toestand, in het water. Ook deze doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Geen zicht (meer) op water

Bouwwerken, steigers en erfafscheidingen op de oever hebben niet zelden een omvang en massaliteit die het zicht op het water (en vanuit het water op de oever) volledig wegneemt.

Lelijkheid van objecten

Over smaak valt natuurlijk te twisten. Niettemin kan worden vastgesteld dat uiterlijke kenmerken en afmetingen van woonschepen en bijbehorende voorzieningen vaak niet voldoen aan de geldende welstandsvereisten en afbreuk doen aan de omgeving. Dit geldt vaak in nog sterkere mate voor de onder A (en B) genoemde illegale bouwsels.

3.3 Wat vinden de burgers ?

Uit de gesprekken met verschillende groepen en partijen in de stad en uit het verrichte onderzoek via het *Leiden Panel* komt een aantal feiten en ergernissen duidelijk naar voren. In de eerste plaats moet worden vastgesteld dat de overgrote meerderheid van de respondenten en gesprekspartners de aanwezigheid van het water (zeer) belangrijk vindt voor Leiden. Men erkent en verwelkomt het toegenomen gebruik van het water, maar die ontwikkeling is tevens een bron van ongerustheid. Ruim een kwart van ede respondenten vindt de situatie op het water slechter dan 5 tot 10 jaar geleden; dat geldt in nog sterkere mate voor hen die aan het water wonen en degenen die een boot bezitten..

Belangen conflicteren

Duidelijk is dat het intensievere gebruik dat van het water wordt gemaakt het 'concurreren' van de functies van het water voelbaar maakt.

Een deel van de gesprekspartners maakt duidelijk dat 'niet alles moet kunnen op het water' en dat de gemeente duidelijk de grenzen moet stellen van wat op het water is toegestaan. In het verlengde daarvan wordt meer aandacht gevraagd voor het kleinschalig, niet-hinderlijk gebruik van het water.

Overlast

Uit het *Leiden Panel* blijkt dat twee-derde van de respondenten nooit of bijna nooit overlast ondervindt van het gebruik van het water. Wanneer dat wel het geval is gaat het in hoofdzaak om het gedrag van de gebruikers, wat ook wordt weerspiegeld in de ergernissen die worden genoemd. De geluidsoverlast en het vaargedrag gaan hierbij aan kop, gevolgd door het achterlaten van afval in het water.

Onduidelijkheid

De regels m.b.t. het water zijn niet altijd goed te vinden en doublures in de regelgeving maken de situatie niet beter. Veel gehoorde vragen zijn: Waar kan ik terecht met mijn vraag? en Wat zijn mijn rechten en plichten? De gemeente heeft geen duidelijke rol in het nautisch beheer.

Handhaving

Er is een roep 'vanuit de stad' om (meer en betere) handhaving op en aan het water. Men vindt deze te weinig zichtbaar en niet effectief genoeg. Ook hier is er een behoefte aan communicatie: maak duidelijker waarop gehandhaafd wordt en begin daar eerder mee. Veel respondenten van het *Leiden Panel* zien graag meer handhaving op het vaargedrag en de geluidsoverlast.

3.4 Wat zeggen de adviseurs ?

Leidse Milieuraad

In de voorbereidingsfase van deze nota is advies gevraagd aan de Leidse Milieuraad. In zijn advies heeft de LMR, met het duurzaamheidstreven als uitgangspunt, een aantal aanbevelingen gedaan die door ons positief zijn ontvangen.

De LMR heeft bepleit om in de uitwerkingsfase van deze nota naar aanvullende mogelijkheden te zoeken om verschillende functies op het water met elkaar in verband te brengen door educatieve en recreatieve activiteiten op, onder en rond het water te bevorderen, in samenwerking met particulieren en kennisinstellingen.

Verder doet de LMR de suggestie om het meedoen van bewoners aan schoonmaakacties aantrekkelijker te maken door een combinatie te maken met voorlichting en educatie over het leven op, onder, en rond het water.

Tenslotte adviseert de LMR om in overleg met het Hoogheemraadschap na te gaan hoe studenten en medewerkers van de Leidse kennisinstellingen meer toegepast wetenschappelijk onderzoek kunnen doen dat een bijdrage levert aan een doelmatig beheer van het Leidse water.

Het advies van de Leidse Milieuraad is integraal als bijlage 6 bij deze nota opgenomen.

Leiden Waterstad

In juli 2013 heeft de werkgroep Leiden Waterstad van de Kamer van Koophandel een

(ongevraagd) advies aangeboden aan de wethouder van Onderwijs, Sport en Milieu. In dit advies, in de vorm van een notitie met de titel “Ontdek Leiden Waterstad”, wordt geconstateerd dat een gemeentelijke visie, een omvattend beleidsplan ontbreekt, waardoor de gemeente ad hoc beleid heeft wat betreft het water. Kern van de notitie is dat Leiden meer gebruik kan maken van haar economische potentie als waterstad.

In de notitie wordt op vier onderdelen een gebrek of gemis geconstateerd: er is sprake van een 'onvriendelijke drukte' op het water, er zijn te weinig voorzieningen en de voorlichting en handhaving schieten tekort.

De notitie bevat ook een doordacht verkeerscirculatieplan, gericht op het beter benutten van het vaarwater en het spreiden van de drukte tijdens het vaarseizoen. Het welslagen van dit plan is echter afhankelijk van drie ingrepen die door de werkgroep als prioriteiten zijn benoemd: het verwijderen van de dam in de Maresingel, de doorvaart van de Korte Mare onder de Langegracht en een onderdoorvaart van het Kort Rapenburg. Geen van deze drie ingrepen kunnen echter als realistisch voor de korte termijn worden gezien.

De notitie bevat echter tal van nuttige ideeën, suggesties en aanknopingspunten voor zaken als vaarroutes, verkeersbegeleiding op het water en voorzieningen voor waterrecreanten.

3.5 Wat willen wij met het water ?

Als één ding duidelijk is, dan wel dat het Leidse water ‘van iedereen’ is. De bewoners, de bedrijven en de bezoekers van Leiden willen het water elk op hun manier kunnen gebruiken. De vrijheid, het sleutelwoord in het Leidse stadswapen, is ook het uitgangspunt op het Leidse water. De diversiteit die daaruit voortkomt en die het huidige gebruik kenmerkt willen wij dan ook zoveel mogelijk in stand houden.

Water in Leiden is volop aanwezig maar we moeten erkennen dat het groeiend gebruik van het water door de diverse ‘waterfuncties’ en claims van de bewoners, bedrijven en bezoekers leidt tot relatieve schaarste en tot fricties tussen verschillende belangen.

Wat voor ons voorop staat is dat het water een groot aandeel heeft in de ‘rijkdom van Leiden’. Het water lijkt enigszins schuil te gaan achter de kroonjuwelen Binnenstad en Kennis, maar dat zou onterecht zijn. Het levert immers een enorme bijdrage aan de beleving van de stad, is een belangrijke factor in het woonmilieu van tal van wijken, brengt tallozen plezier tijdens het vaarseizoen en heeft een groot – en nog maar ten dele ontgonnen – potentieel voor het watertoerisme en daarmee het bevorderen van het bezoek aan deze stad.

Wat willen wij met het water in Leiden, nu en in de toekomst? Het antwoord op deze vraag wordt in hoofdstuk 4 uiteengezet aan de hand van drie kernbegrippen: kwaliteit, mobiliteit en differentiatie.

4. Visie – Leiden als Waterstad

4.1 Onze visie op het water

Leiden laat zich graag – en terecht – voorstaan op haar kwaliteiten als historische Hollandse stad en als moderne Kennisstad. In onze visie kan daaraan nog een derde kroonjuweel aan worden toegevoegd: Leiden als Waterstad.

Die ambitie streven wij na door uit te gaan van de kracht van het water en in te zetten op:

- het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het Leidse stadsbeeld;
- het beter benutten van het water voor recreatie en toerisme.

Voor het verwezenlijken van deze hoofddoelstellingen gelden als randvoorwaarden:

- behoud en verbetering van de fysieke kwaliteit van het water;
- een uitlegbare afweging van belangen waar het gaat om de ‘verdeling van het water’;
- aandacht voor veiligheid bij het gebruik van het water.

Wij streven naar een verstandig en – in alle opzichten – duurzaam gebruik van het water. Een gebruik dat toelaat dat iedereen waar mogelijk op zijn favoriete manier kan genieten van het water: door te varen op het water, te sporten op en in het water, te wonen en recreëren aan en op het water.

Onze inzet is om de kracht van het Leidse water voor nu en voor later te behouden en beter te benutten. Het water is sterk genoeg om een intensief gebruik te verdragen, maar een intensief gebruik is geen onbeperkt gebruik. Waar wrijving ontstaat tussen belangen moeten keuzes worden gemaakt. En om consistente keuzes te maken is beleid nodig, dat steunt op een duidelijke visie.

In die visie laten wij ons leiden door het begrip ‘kwaliteit’ en kiezen wij voor mobiliteit en differentiatie.

4.2 Wij zien kwaliteit als kern van ons beleid

Kwaliteit = ruimtelijke kwaliteit

Bij kwaliteit moet allereerst worden gedacht aan de visuele kwaliteit van het water, de oevers en walmuren en wat zich daarin bevindt of daarop is geplaatst. De *Kadernota openbare ruimte*, waarin de lange-termijnambitie van meer samenhang en rust in de openbare ruimte is verwoord en uitgewerkt heeft ook betrekking op het water. De ruimtelijke structuur van Leiden bestaat uit lijnen, gebieden en plekken. De Leidse binnenwateren behoren tot de historische lijnen van de stad. Aan en langs het water liggen de aantrekkelijke woon- en werkgebieden en bevinden zich talrijke plekken die belangrijk zijn voor de identiteit van de stad of een buurt. Om die kwaliteit te behouden en vergroten wordt de inrichting en het materiaal dat wordt toegepast, ook op en langs het water, gestandaardiseerd.

Verder wordt hier herhaald wat in de Erfgoednota al is uitgesproken: om de beleefbaarheid voor eenieder van het historische water te behouden en versterken nemen wij de openheid

van het water en de historische relatie tussen water en wijk als uitgangspunt bij alle ontwikkelingen op en om het water

Kwaliteit = zorgvuldigheid

Ruimtelijke kwaliteit en zorgvuldig gebruik gaan hand in hand. Water is er om het te gebruiken, maar om het water ook voor de toekomst te behouden zal dat een zorgvuldig gebruik moeten zijn. We moeten de kwaliteit van het water behouden en verbeteren. Dat brengt met zich mee, dat er beperkingen aan het gebruik moeten worden gesteld en dat van groepen gebruikers sterker dan voorheen zal worden gevraagd om rekening te houden met elkaar.

En niet alleen met elkaar, ook met het water zelf. Intensief gebruik en zorgvuldig gebruik en beheer moeten meer dan voorheen hand in hand gaan. Ook in de zorg voor en het beheer van het water – waaronder ook de milieu- en ecologische kwaliteit, immers: water is ook: stadsnatuur! – kan van de gebruikers iets worden gevraagd.

Kwaliteit = regelen, communiceren, toezien, handhaven

Waar de vraag groeit en het aanbod gelijk blijft ontstaat schaarste. En schaarste vraagt om verdeling. De gemeente streeft, binnen het kader van de gemaakte beleidskeuzes, naar een eerlijke verdeling van het gebruik van het schaarse water die zoveel mogelijk rekening houdt met alle erkende belangen. Dat vraagt om regels die helder geformuleerd, uitlegbaar en handhaafbaar zijn.

Een duidelijke en vooral tijdige communicatie is niet alleen waar de watergebruiker recht op heeft, wij verwachten hier ook van dat het uiteindelijk de handhavingstaak zal verlichten: communicatie als preventie. Op dit terrein is winst te behalen, reden om het verbeteren van de regels en van de communicatielijn tot prioriteiten te benoemen.

Kwaliteit = veiligheid en respect

Het gebruik van het water moet aan dezelfde veiligheidseisen voldoen als het gebruik van de 'vaste grond' en vraagt om eenzelfde soort omgangsvormen als elders in de openbare ruimte. Ook op het water gaat het om veilig verkeer, het vermijden van overlast (zoals geluidsoverlast en boeggolven), een respectvolle bejegening van elkaar en het niet achterlaten van afval. Speciale aandacht vraagt het 'nautisch gedrag': het zich houden aan de snelheidsvoorschriften en de voorrangsregels op het water.

4.3 Wij kiezen vooral voor mobiliteit op het water

Zoals eerder gezegd willen wij vasthouden aan de diversiteit die het huidige gebruik van het Leidse water kenmerkt. Maar de kern van onze visie op de toekomst van de functies van het water is dat wij een groter gewicht gaan toekennen aan de mobiele vormen van het watergebruik dan aan de statische vormen.

De reden hiervoor is dat het varen (pleziervaart, rondvaart, roeien, etc.) meer bijdraagt aan (het behoud van) de zichtbaarheid en de beleefbaarheid van het water dan de statische vormen van gebruik (wonen, langdurig stallen, terrassen).

Primair vinden wij van belang dat de doorvaarbaarheid in stand blijft en wordt verbeterd, zodat bewoners en bezoekers van Leiden gemakkelijk de binnenstad via het water kunnen bereiken en doorkruisen en dat op een veilige manier kunnen doen zonder elkaar en

anderen overlast te bezorgen. Hetzelfde geldt voor de beleefbaarheid van het water (vanaf de kant) en van de oever (vanaf het water) door de waterrecreant en de passant op de wal.

Dat brengt met zich mee dat wij ons kritisch opstellen ten opzichte van de meer statische vormen van gebruik van het water: wonen (woonschepen), opslag (dekschuiten), langdurig parkeren, afsluiting van het water met pontons (evenementen) en terrasboten. Voor deze vormen van watergebruik zal, afhankelijk van de locatie (zie hierna, § 4.4), een terughoudend beleid worden gevoerd.

Een voorbeeld hiervan is de zorgvuldige afweging die reeds is gemaakt in de nota *Evenementenbeleid 2013-2018* tussen de belangen van rederijen die rondvaarten organiseren en die van de bezoekerseconomie die baat heeft bij evenementen. Uitgaande van de wenselijkheid van evenementen die bijdragen aan de beleving van het water, heeft deze afweging geresulteerd in een beperking van het aantal afsluitingen met pontons van de Nieuwe Rijn tot twee korte en een lange afsluiting per jaar. (Zie hiervoor ook § 1.3, evenementenbeleid.)

4.4 Wij kiezen voor differentiatie

Specifieke locaties en wijken stellen elk hun eigen eisen aan ruimtelijke kwaliteit. Ook voor het gebruik van het water geldt dat het niet wenselijk is om overal alles toe te staan.

Het kiezen voor het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit en voor het mogelijk maken en houden van mobiliteit op het water brengen met zich mee dat er gebiedsgerichte keuzes worden gemaakt. Het resultaat is dus een beleid dat uitgaat van differentiatie.

We sluiten hiervoor aan bij bestaand beleid, in het bijzonder het *Programma Binnenstad*. In de uitwerkingsfase moeten voor elk gebied normen voor het watergebruik worden vastgesteld, die voortvloeien uit datgene wat in dat gebied moet worden beschermd of bevorderd.

Uitgaande van de bestaande gemeentelijke ambities en de te beschermen belangen wordt gekozen voor de volgende differentiatie in watergebieden:

- A. *De wateren in de Binnenstad*
 - de binnenring, bestaande uit Rapenburg / Steenschuur, Herengracht, Oude Vest;
 - Oude Rijn en Nieuwe Rijn;
 - kleine vaarwegen van binnenring naar singelrand: Groenhazengracht, Vliet;
 - gebieden met een bijzondere functie of positie: het Havengebied (passantenhaven en verblijfsgebied), Havenwijk Zuid, de historische havens (Galgewater, Houtmarkt), de Beestenmarkt.
- B. *De Singelrand*
 - de buitenring van 7 singels; zie het *Project Singelpark*.
- C. *De wateren in de zuidelijke schil*, in het bijzonder:
 - Rijn- en Schiekade;

- Vliet (Jan van Goyenkade / Schelpenkade).
- D. *De overige wateren*, met speciale aandacht voor:
- de Rijn;
 - de Trekvliet (langs de Zoeterwoudseweg).

In de uitwerkingsfase van het gebiedgerichte beleid zal worden uitgegaan van de volgende driedeling (bevorderen – behouden – terugdringen) voor de verschillende wateren:

		<i>Bevorderen, uitbreiden, stimuleren</i>	<i>Behouden, conserveren</i>	<i>Beperken, terugdringen, weren</i>	<i>Opmerkingen</i>
BINNENSTAD binnenring en Rijnen	Rapenburg + Steenschuur, Herengracht,	Doorvaarbaarheid, verkeersveiligheid, Aanlegplaatsen (kort parkeren)		Ligplaatsen voor woonschepen, bedrijfs- en pleziervaartuigen, terrasboten	
	Oude Singel, deel Galgewater /Rijn, Oude Rijn / Nieuwe Rijn	Doorvaarbaarheid, verkeersveiligheid, Aanlegplaatsen (kort parkeren)	Terrasboten (conform voorschriften APV; Bestaand beleid met gelimiteerd aantal afsluitingen t.b.v. evenementen)	Ligplaatsen voor woonschepen (en pleziervaartuigen?); Niet in gebruik zijnde dekschuiten	
BINNENSTAD verbindingen tussen binnenring en singels	Groenhazengracht, Vliet, Nieuwe Rijn (tussen Herengracht en Zijlsingel) Oude Herengracht, en (mogelijk) Korte Mare	Doorvaarbaarheid, verkeersveiligheid, bewegwijzering	doorvaarbaarheid	Dekschuiten (Nieuwe Rijn) verwijderen	De Korte Mare is nu een soort haventje. Op lange termijn: onderzoek vaarroute Maresingel naar Oude Singel (mogelijkheid ondervaarbaarheid Langegracht).
	Beestenmarkt				Zie: Projectopdracht voor <i>Terrassenplein Beestenmarkt</i> <i>/ Turfmarkt</i> (BW 12.1164, 22-1-2013)
BINNENSTAD watergebieden met een bijzondere functie of positie	Haven	Voorzieningen in de passantenhaven, horeca en aantrekkelijkheid van het verblijfsgebied			
	Historische haven aan het Galgewater	behouden en verder doen ontwikkelen van			Zie: Convenant met Stichting Historische haven Leiden

		de historische haven aan het Galgewater vanwege de beeldbepalende waarde voor de stad			(BW 12.0491, 15-5-2012)
	Sleepboothaven aan de Houtmarkt	behouden en verder doen ontwikkelen van de historische sleepboothaven aan de Oude Singel / Houtmarkt vanwege de beeldbepalende waarde voor de stad.			Zie: Convenant met Stichting Sleepboothaven Leiden (BW 12.0490, 15-5-2012)
	Havenwijk Zuid	Aanwijzen als onderzoeksgebied voor waterecologie (flora, fauna); visreservaat?		Weren van gemotoriseerd vervoer in dit water (borden)	
SINGELRAND	de zeven singels	Doorvaarbaarheid Voorzieningen voor waterrecreanten op de oevers aan de stadskant van de singels Aanlegplaatsen (kort parkeren) en afmeerplaatsen (lang parkeren)		Ligplaatsen woon-schepen verminderen ('verdunnen'); oevergebruik terugdringen en reguleren Zicht op het water (en vanaf het water op de oever) herstellen	Zie: <i>Project Singelpark</i> Verwijderen dam Maresingel pas na 2019 mogelijk Suggestie KvK onderzoeken: afmeerplaatsen met voorzieningen aan stadzijde singelrand (evt. integreren in project Singelpark)
ZUIDELIJKE SCHIL	Trekvllet, gedeelte Rijn- en Schiekade	Zoeklocatie voor aanlegplaatsen (kort parkeren) en eventueel ook afmeerplaatsen (voor lang parkeren)	Ligplaatsen voor pleziervaartuigen	Ligplaatsen voor woonschepen en bedrijfsvaartuigen	
	Vliet, gedeelte tussen	Doorvaarbaarheid		Ligplaatsen woon-	

OVERIGE WATEREN	Witte Singel en spoor naar Utrecht			schepen verminderen ('verdunnen'); oevergebruik terugdringen en reguleren	
	Overige wateren in de Zuidelijke Schil	Ligplaatsen voor pleziervaartuigen			
	Trekvliet, gedeelte ten zuiden van de Vrijheidslaan	Stalling en opslag van dekschuiten en andere bedrijfsvaartuigen. Eventueel ook stalling voor boten voor groepsvervoer.			Dekschuiten van de Nieuwe Rijn hierheen verplaatsen (conform besluit 2009).
	Galgewater (Rijn) van spoorbrug De Vink tot Rijnsichtbrug	Mogelijk aanwijzen als sportlocatie (roeien) met aangepaste bebording			
	Korte Vliet (Provinciale vaarweg)	Aandacht voor sportfunctie (roeien)	Doorvaarbaarheid		Beleid in samenspraak met Provincie (vaarwegbeheerder)
	Rijn ten noorden van de spoorbrug De Vink (Provinciale vaarweg)		Doorvaarbaarheid		Zoeklocatie voor trailerhelling(en). Beleid in samenspraak met Provincie (vaarwegbeheerder).
	Haarlemmer Trekvaart	Doorvaarbaarheid, bewegwijzering		Oevergebruik terugdringen en reguleren	Project voor reguleren ligplaatsen woonschepen en oevergebruik is in uitvoering
	Rijn- Schiekanaal (Provinciale vaarweg)		Doorvaarbaarheid		Beleid in samenspraak met Provincie (vaarwegbeheerder)

	Het 'nieuwe water': Oude Rijn en Nieuwe Rijn tussen Zijlsingel en Rijn-Schiekanaal	Aan de Oude Rijn plaats voor stalling en opslag van bedrijfsvaartuigen (vgl. Trekvllet)	Behoud van doorvaarbaarheid Oude Rijn (belangrijkste toegang naar de Haven)	Geen ligplaatsen voor woonschepen	Zoeklocatie voor trailerhelling(en)
--	--	---	---	-----------------------------------	-------------------------------------

4.5 Het gewenste eindbeeld

De keuze voor kwaliteit, mobiliteit en differentiatie op het water moet ons leiden tot de gewenste situatie waarin de belangen waar we aan hechten optimaal zijn geborgd. Het beeld van Leiden als echte waterstad ziet er zo uit:

Concurrerend gebruik

- De diversiteit van het gebruik van het water is in stand gebleven, met nadruk op de mobiele functies. Afsluitingen van het water, anders dan voor onderhoud van water, bruggen en kades, blijven beperkt in aantal en tijdsduur.
- Het water wordt intensief, maar zorgvuldig gebruikt, zodat de kwaliteit van het water niet in het gedrang komt.

Benutten van het toeristisch potentieel

- Het toeristisch belang van het water wordt nog meer dan voorheen benut. Leiden is als waterstad in nog bredere kring ontdekt en heeft een meer dan landelijke vermaardheid.
- De bezoekerseconomie speelt in op de landelijke trends in watersport en waterrecreatie met een ruim aanbod aan botenverhuur, een servicegerichte jachthaven (met horeca) en vormen van duurzaam vervoer op het water.

Ruimtelijke kwaliteit

- Het zicht op het water vanaf de oever en vice versa is overal in sterke mate hersteld.
- Verrommeling van de openbare ruimte op en aan het water wordt permanent tegengegaan.
- De ecologische en waterbergende functie van de wateren wordt erkend en beschermd.
- Het water heeft een eigen plaats ingenomen in de natuureducatie.

Illegaal gebruik

- Illegale situaties zijn opgeheven, hetzij door legalisatie, hetzij door handhaving.
- Het gebruik van oevers en kades is ingeperkt en via contracten vastgelegd.

Overlast

- Drijfvuil wordt effectief tegengegaan en opgeruimd.
- Door beheerst gedrag van watergebruikers blijft overlast (geluid, stank, golfslag, afval) binnen de perken.

Veiligheid

- Via verkeersmaatregelen (deels tijdelijk) en slimmere bebording is de verkeersveiligheid op het water geborgd.
- Door handhaving op minimale onderlinge afstand tussen (opbouwen van) woonschepen is de brandveiligheid niet meer in het geding.

Regelgeving (middel)

- Onduidelijkheden en doublures in de regelgeving zijn opgeheven.
- Rechten en plichten van de watergebruiker zijn helder geformuleerd en makkelijk vindbaar.

Handhaving (middel)

- De inzet van handhavingscapaciteit is merkbaar en consequent.
- Er is een efficiënte vorm van samenwerking tussen handhavende actoren (Politie, GOA, Hoogheemraadschap, Provincie en ILT¹²).
- Communicatie wordt gebruikt als 'handhaving aan de voorkant'.

Communicatie (middel)

- Gebruikers van het water kunnen bij een centraal punt terecht met hun water-gerelateerde vragen (Waterloket).
- Vaar- en gedragsregels worden helder en tijdig (dus voor het begin van het vaarseizoen) gecommuniceerd.

¹² ILT: de Inspectie Leefomgeving en Transport. Per 1-1-2012 zijn de VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgegaan in de Inspectie Leefomgeving en Transport.

5. Hoe willen we de gewenste situatie bereiken ?

5.1 Uitvoeringstrajecten

In het vorige hoofdstuk is onze visie op het Leidse water verwoord en scherp geformuleerd in een aantal keuzes. Om deze keuzes te verwezenlijken is een aantal uitvoeringstrajecten nodig, die de komende jaren parallel aan elkaar zullen lopen. Deze trajecten zijn:

- Het beschikbaar maken van de bedrijvigheid op het water.
- Het beter faciliteren van de recreatievaart en het watertoerisme.
- Het verbeteren van het nautisch gebruik van het water.
- Het opnieuw reguleren van het wonen op het water.
- Het beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het water (en de oevers), zowel de fysieke kwaliteit als de beeldkwaliteit.

5.1.1 Bedrijvigheid op het water beschikbaar maken

De gemeentelijke regels voor bedrijfsvaartuigen, waaronder rondvaart en botenverhuur, moeten dringend integraal worden herzien. De bestaande regels voor ligplaatsen maken geen onderscheid tussen grote vaartuigen, zoals rondvaartboten en dekschuiten, en kleine sloepen en roeiboten voor de verhuur. Dat staat een efficiënt ruimtegebruik op het water in de weg.

Er is ook alle aanleiding om het wachtlijststelsel voor ligplaatsen kritisch te heroverwegen, zoals in een recente bezwaarprocedure duidelijk is geworden.¹³ Wellicht zal een, in het najaar van 2013 gestart, juridisch onderzoek naar een 'eerlijk speelveld op het water' tot conclusies leiden die in het beleid moeten worden opgenomen.

Als hoeksteen van dit onderdeel van het beleid geldt, dat alleen vormen van bedrijvigheid op het water worden toegelaten die een directe relatie met het water hebben. Afgezien van passerend goederentransport over het water gaat het dus om rondvaartboten, passagiersschepen en botenverhuur. Wij kiezen ervoor om geen winkels, kantoren en horeca (anders dan terrasboten verbonden aan horeca op de wal) meer op het water toe te laten en dit in bestemmingsplannen vast te leggen. Ook hier gaat het dus om mobiele functies op het water, waarvoor het 'parkeren' zodanig moet worden geregeld dat sprake is van een eerlijke en efficiënte verdeling van ligplaatsen, waar nodig met maatwerkvoorwaarden. Tevens willen wij het stelsel van (overdraagbare) ligplaatsvergunningen vervangen

¹³ Op korte termijn wordt een aanpassing van de *Verordening op de bedrijfsvaartuigen* aan de raad aangeboden. Deze is echter juridisch-technisch van aard en bevat (nog) geen wijziging van beleid.

door een stelsel van erfpacht of huur: percelen water (en aangrenzende oever) worden voortaan in erfpacht of huur uitgegeven. Met deze overgang wordt de Verordening op de Bedrijfsvaartuigen overbodig.

5.1.2 Recreatievaart en watertoerisme beter faciliteren

Waterrecreatie en verkeer te water van pleziervaartuigen zijn van groot belang voor de beleving van het water door bewoners en bezoekers van Leiden, dus voor woongenot en toerisme.

Veel winst kan worden behaald door de communicatie over waterzaken via de gemeentelijke website te verbeteren en een meer prominente plaats te geven. Dat heeft niet alleen een praktische kant, maar het zal Leiden als Waterstad nog beter op de kaart zetten.

Er komt eenvormige bebording langs het water bij de entree van de stad en op zorgvuldig gekozen waterknooppunten, met eenduidige afbeeldingen of pictogrammen. Zie ook § 5.4.

Voorzieningen

Voor de toekomst zetten we in op meer en slimmere voorzieningen op en aan de oever voor waterrecreanten, passanten en watersporters. Denk hierbij niet alleen aan steigers en aanlegplaatsen (voor 'kort parkeren'), maar ook aan sanitair en afvalbakken langs het water. Steeds is hierbij het behoud van de ruimtelijke kwaliteit een randvoorwaarde.

In de uitwerking van het Singelpark wordt aandacht besteed aan zulke faciliteiten voor de watergebruiker. Maar ook elders in de stad worden strategische plekken aangewezen voor handige clusters van voorzieningen.

Bij het plannen van voorzieningen wordt speciaal gekeken naar de mogelijkheden van oplaadpunten voor elektrisch aangedreven vaartuigen. Elektrisch varen is in opmars en biedt, als schoon en geluidarm vervoer, extra-voordelen voor de ruimtelijke kwaliteit.

In overeenstemming met het *Meerjaren Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2010-2014* is inmiddels de Leidse binnenstad via bewegwijzering op het vaarwater aangesloten op het netwerk van sloepenroutes in het Hollands Plassengebied. Zie de informatiepanelen aan de Rijnsburgersingel en bij de Zijlpoort. Ook op de kaart van het gebied is Leiden toegevoegd.

Ligplaatsen voor pleziervaartuigen

Zoals eerder (§ 2.5) werd opgemerkt is het tekort aan ligplaatsen voor pleziervaartuigen niet zo groot als de omvang van de wachtlijst zou doen vermoeden. Niettemin is er een bestuurlijke wens om serieus te onderzoeken of en zo ja waar nieuwe ligplaatsen voor pleziervaartuigen kunnen worden gerealiseerd.

Dat lijkt eenvoudiger dan het is. Ligplaatsen creëren bij particuliere oevers is alleen voor de eigenaren van die oevers interessant. In water waarvan de Provincie het vaarwegbeheer heeft geldt in de regel een werend beleid. Diverse stukken water zijn onaantrekkelijk gelegen.

Een 'verdichting' van de delen van het water waar nu al ligplaatsen bestaan is niet wenselijk, omdat dat het 'zicht op het water' zou verminderen en bovendien de mogelijkheden voor kortstondig aanleggen van passanten zou verkleinen. Tevens ontstaat hiermee een extra-druk op de handhaving.

De meest voor de hand liggende weg is het verplaatsen of doen verwijderen van niet in gebruik zijnde dekschuiten en andere bedrijfsvaartuigen en het bestemmen van de vrijgekomen plaatsen voor pleziervaartuigen. Dit vraagt extra inzet van capaciteit (onderzoek, handhaving) en geld.

5.1.3 Nautisch gebruik van het water verbeteren

Nautisch beheer, het verkeersbeleid op het water, wordt in het gemeentelijk apparaat als aparte taak belegd. Het belang van de veiligheid op het water rechtvaardigt een dergelijke positie.

Ook in het kader van het nautisch beheer zal meer aandacht worden gegeven aan de bebording op het water. Hiervoor zal budget worden gereserveerd. Speciale aandacht wordt hierbij gegeven aan de belangen van kwetsbare watergebruikers, zoals roeiers en kanoërs.

De verbetering van de bebording zal plaatsvinden binnen de kaders van de, nu in voorbereiding zijnde, *Nota bewegwijzering*.¹⁴

Waar nodig worden verkeersmaatregelen genomen, bijvoorbeeld eenrichtingverkeer (al dan niet tijdelijk) en wordt bebording toegevoegd of aangepast, met speciale aandacht voor de uitvoering en de locatie van deze borden.

Daar waar woonboten of andere vaartuigen afgemeerd liggen in een smalle watergang en de doorvaart wordt belemmerd moeten deze worden verplaatst.

De voorlichting over nautisch voorgeschreven en gewenst gedrag wordt verbeterd. Hierbij wordt sterk ingezet op digitale voorlichting.

In samenwerking met de Politie wordt een folder gemaakt, waarin de vaarregels ('goed zeemanschap' en voorrangregels) worden uitgelegd plus de regels ten aanzien van de openbare orde en gedrag. De folder wordt uitgereikt aan iedere waterrecreant die Leiden via het water binnengaat. Er worden normen opgesteld voor het geluidvolume op het water en ook deze worden opgenomen in de folder en in de digitale informatie.

Er zal worden onderzocht waar bebording tegen voor bewoners van woonschepen hinderlijke golfslag nodig of gewenst is.

5.1.4 Wonen op het water opnieuw reguleren

Het wonen op het water in boten door (voormalige) schippers is iets van het

¹⁴ Deze nota vloeit voort uit een van de ambities van het *Programma Binnenstad*. Het beschrijft de kaders voor een sober, robuust en samenhangend systeem van bewegwijzering voor de verschillende verkeersstromen, waaronder ook de lokale en interlokale recreatievaart.

verleden. Wonen in woonschepen begint steeds meer te lijken op reguliere vormen van wonen. Het gelijkschakelen van het wonen op het water aan het wonen op de vaste wal ligt dan ook voor de hand. Er is geen overtuigende reden om het wonen in woonschepen principieel anders te behandelen dan andere woonvormen.

Uitgangspunt voor het beleid is dan ook, dat voor wonen op het water in principe dezelfde regels moeten gelden als voor wonen op de vaste wal. Dat betekent:

- Ligplaatsen van woonschepen zullen - eventueel stapsgewijs - worden geregeld in bestemmingsplannen. Het *Ligplaatsenplan woonschepen* zal daarmee kunnen verdwijnen (eventueel 'uitsterven'), waardoor een einde komt aan een verwarrende doublure in de regelgeving.¹⁵
- In de gehele stad zal het gebruik van de openbare oevers worden gereguleerd en waar nodig worden teruggedrongen. Hierbij gaat het in het bijzonder om de singelrand.
- Het stelsel van overdraagbare vergunningen wordt vervangen door een stelsel van erfpacht of huur van percelen water en aangrenzende oever. Daardoor kan de gemeente in redelijke mate delen in het 'verdienend vermogen' van het openbare water.

Met het oog op de ruimtelijke kwaliteit en de voorkeur voor mobiliteit op het water zal een uitbreiding van de functie wonen op het water niet voor de hand liggen, eerder het tegendeel. In de meest vergaande variant zou dit neerkomen op:

- Het nu in de binnenstad en aan de singelrand bestaande gebruik door woonschepen zal in samenspraak met de bewoners worden 'verdund', zodanig dat overal het zicht op het water vanaf de oever en op de oever vanaf het water wordt teruggebracht.
- In de stad worden geen nieuwe ligplaatsen voor woonschepen gecreëerd. Een uitzondering wordt gemaakt voor nieuwe ligplaatsen die ten dienste staan van de 'verdunding' van ligplaatsen in de binnenstad en aan de singels.

Het opnieuw reguleren van wonen op het water is een ingewikkeld traject dat gefaseerd zal moeten plaatsvinden. Wij willen de overgang van ligplaatsenplan naar bestemmingsplannen en het reguleren van het oevergebruik onderbrengen in een project met een nog vast te stellen opdracht en budget. Het overgangsrecht, de benodigde financiële investering en de opbrengst worden in de projectopdracht expliciet benoemd.

In dit project kan gebruik worden gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan bij het reguleren van het water- en oevergebruik van de Haarlemmer Trekvaart.

Voor de invulling van dit traject willen wij een aantal cumulatieve scenario's aan de raad voorleggen.

Scenario 1: Oevergebruik

Dit scenario beperkt zich tot het reguleren en, waar nodig, terugdringen van het gebruik van de openbare oevers. Er zal een inventarisatie worden gemaakt van de

¹⁵ Op termijn zal ook voor bedrijfs- en pleziervaartuigen deze doublure worden opgeheven. Zie hierna § 5.3.

ongewenste situaties, met speciale aandacht voor de singelrand. Het gebruik van oevers en walkanten zal worden geregeld in huurcontracten.

Scenario 2: Een ander regime

In dit scenario wordt, naast de actie uit scenario 1, de hinderlijke doublure in de regelgeving opgeheven. Er zijn twee mogelijke varianten om dit te bereiken:

Variant 1:

- alle ligplaatsen voor woonschepen leggen naast de relevante bestemmingsplannen en de verschillen inventariseren;
- een 'paraplu-bestemmingsplan' maken;
- een voorstel tot opheffen van het Ligplaatsenplan.

Hiervoor is nodig: capaciteit (RO), indicatief 1 fte voor 1 jaar.

Variant 2:

- Ligplaatsen voor woonschepen stapsgewijs regelen in bestemmingsplannen.
- Ligplaatsenplan kaart voor kaart buiten werking stellen ('uitsterfvariant').

Dit traject is langduriger, maar vraagt in principe geen extra-capaciteit, omdat het 'meelift' in de periodieke herziening van bestemmingsplannen.

Scenario 3: Afschaffen ligplaatsvergunningen

Parallel hieraan wordt het stelsel van (overdraagbare) vergunningen vervangen door een stelsel van erfpacht of huur: percelen water (en aangrenzende oever) worden voortaan in erfpacht of huur uitgegeven. Met deze overgang kan de Woonschepenverordening worden ingetrokken.

Dit regime komt in feite neer op het gelijkschakelen van wonen op het water aan het wonen op de vaste wal. Hiermee zal de gemeente in redelijke mate kunnen delen in het verdienend vermogen van het openbare water.

Voor deze ingreep is nodig:

- Projectcapaciteit voor wijziging van het regime, inclusief overgangsrecht.
- Idem, voor wijziging van procedures.
- Financiële middelen voor het compenseren van het nadeel dat voortvloeit uit het wegvallen van de overdraagbaarheid van vergunningen.

Scenario 4: Verplaatsing

Dit scenario omvat de bovengenoemde scenario's plus een project gericht op verplaatsing van een aantal woonschepen in de binnenstad.

Doel is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit door woonschepen te verplaatsen uit de binnenstad en vanaf de singelrand ('verdunnen').

Middel:

- Prioriteiten bepalen (o.a. singelrand) voor het verplaatsen dan wel (verder) uit elkaar plaatsen van woonschepen.
- Nieuwe ligplaatsen elders in de stad creëren voor een vervangend aanbod.

Nodig voor dit scenario:

- Plaatsen voor een vervangend aanbod, waar nodig.
- Projectcapaciteit voor het verdunningstraject.
- Financiële middelen voor het compenseren van eventueel nadeel, voortvloeiend uit de verplaatsing, bijv. vergoeding van 'verhuiskosten'.

5.1.5 De kwaliteit van het water beschermen en verbeteren

Zoals in hoofdstuk 4 werd uiteengezet is de kwaliteit van het water (en de oevers) een van de hoekstenen van het beleid. Het beschermen en verbeteren van daarvan brengt met zich mee dat bij elke ontwikkeling in het gebruik (en het daarmee samenhangende beleid) steeds de vraag moet worden gesteld wat dit betekent voor de fysieke (o.a. ecologische) en esthetische kwaliteit van het water.

Schoonhouden

Een voor de hand liggende prioriteit hierbij is het schoonhouden van het water door verwijderen van afval en drijfvuil. Dit is een permanente inspanning van de gemeentelijke afdeling Stedelijk beheer. De ondersteunende acties van (groepen van) bewoners hierbij tonen eens te meer de grote betrokkenheid van de Leidenaren bij hun water.

De Leidse Milieuraad heeft in zijn advies over het waterbeleid de aanbeveling gedaan om het betrekken van de Leidenaren bij schoonmaakacties zo aantrekkelijk mogelijk te maken, bijvoorbeeld door middel van een combinatie met voorlichting en educatie over het leven op, onder, en rond het water. Wij gaan onderzoeken of wij deze verbinding van actie en educatie tot een hanteerbaar instrument kunnen maken. Het zou een aansprekende uitbreiding kunnen zijn van de nu al bestaande spontane schoonmaakacties.

Afdekking beperken

Van belang bij het handhaven van de – esthetische en ecologische - kwaliteit van het water is ook het terughoudend omgaan met de afdekking ervan door pontons, dekschuiten en terrasboten. Het gemeentelijk beleid is om die reden al restrictief waar het gaat om het aantal en de duur van evenementen op (af te dekken delen van) het water.

Terrasboten worden door bewoners en bezoekers in het algemeen gewaardeerd; ze dragen bij aan de levendigheid van de binnenstad. Maar dat wil niet zeggen dat ze overal gewenst zijn. De terrasboot is geregeld in artikel 2:28 van de APV. Hierin staan de bepalingen over de terrasvergunning, waaronder ook de vergunning voor een terras op openbaar water. Door middel van dit vergunningstelsel worden de belangen van de veiligheid op en de reinheid van het water gediend en wordt het water van het Rapenburg (met uitzondering van één locatie), de Herengracht en de zeven singels gevrijwaard van terrassen. Verder zijn alleen traditionele dekschuiten met zwarte kleur toegestaan en mag een terras op het water niet meer dan 10 centimeter boven de kademuur uitsteken.

Deze voorschriften zijn geheel in lijn met hetgeen hierover in de Erfgoednota¹⁶ is bepaald: bij vormgeving van terrassen op het water houden we de beleving van het water in stand door terrassen toe te staan op (historische) dekschuiten en zeer terughoudend om te gaan met vlonders en steigers.

Dekschuiten

Dekschuiten die niet als terras in gebruik zijn worden geweerd uit de binnenstad. Er

¹⁶ Erfgoednota 2014-2020, § 4.4

wordt op korte termijn een begin gemaakt met de verplaatsing van in de binnenstad gelegen dekschuiten naar een andere locatie in of buiten Leiden.

Geluidoverlast beperken

Met het oog op de bevordering van de akoestische kwaliteit van het water is de stijgende populariteit van elektrisch gemotoriseerd vervoer op het water toe te juichen. Om dit te stimuleren zal in het onderzoek naar de mogelijkheden voor voorzieningen langs het water (zie ook § 5.1.2) speciale aandacht uitgaan naar de mogelijkheid van het plaatsen van elektrische laadpalen.

Zicht op het water

Om de relatie tussen water en vaste wal te herstellen op locaties waar deze is aangetast of verloren gegaan zal als eerste stap zal in 2014 een begin worden gemaakt met de deprivatisering van de singelrand oever. Het uit de hand gelopen beslag op de oevers langs delen van de singels zal worden teruggedrongen door overleg, beheer en handhaving.

5.2 Instrumenten

Welke middelen hebben we om de beleidsvoornemens tot werkelijkheid te maken, om het in hoofdstuk 4 geschetste eindbeeld te bereiken? Anders gezegd welke instrumenten staan tot onze beschikking en wat moeten we doen om deze zo goed mogelijk te gebruiken?

In onze opvatting gaat het om de volgende instrumenten:

- *Kennis en kundigheid*
Het mag dan wel eens hinderlijk zijn dat zoveel verschillende partijen (ook letterlijk) over het water gaan, het biedt ook kansen. De hoeveelheid kennis en kundigheid met betrekking tot het water is zeer groot in onze stad. Onze inzet zal zijn om deze kennis nog meer dan voorheen te benutten.
- *Inzet en betrokkenheid*
Uit de respons van het *Leiden Panel* en uit gesprekken met groepen en instellingen in de stad is duidelijk gebleken dat het enthousiasme voor het water en de bereidheid zich daarvoor in te zetten groot is. Wij willen daar ons voordeel mee doen en willen deze energie mobiliseren voor de toekomst van ons water.
- *Communicatie*
Zoals in hoofdstuk 4 is uiteengezet is een heldere en tijdige communicatie een van de kwaliteitskenmerken die wij nastreven. Veel kan worden bereikt met het zichtbaar maken van Leiden als Waterstad via de gemeentelijke website.
- *Reguleren, toezien en handhaven*
Het juridisch instrumentarium moet helder, eenduidig en actueel zijn. De bestaande verordeningen en daarmee samenhangende procedures zullen worden herzien. Daarbij zal voorrang worden gegeven aan de regels die

betrekking hebben op bedrijfsvaartuigen (zie ook § 5.1.1). In § 5.3 wordt hierop nader ingegaan.

- *Financiën*

Het opnieuw reguleren van het wonen op het water en het breed inzetten op voorzieningen aan de oevers zullen aanzienlijke investeringen met zich meebrengen. Voor andere trajecten geldt dat in mindere mate. Niettemin vragen ook die om extra-middelen, waar de bestaande ambtelijke capaciteit niet toereikend is om in de verschillende acties ter voorzien.

5.3 Bestemmingsplannen

In de bestaande situatie zijn de bepalingen over wat is toegestaan op, in en aan een bepaald deel van het water niet op één plaats vastgelegd. Naast de bestemmingsplannen, die niet voor elk gebied even specifiek zijn waar het gaat om het watergebruik, bestaan er afzonderlijke Ligplaatsenplannen voor woonschepen, voor bedrijfsvaartuigen en voor pleziervaartuigen. Niet altijd zijn deze parallelle regimes volledig op de bestemmingsplannen afgestemd.

Deze situatie is ongewenst; het veroorzaakt verwarring bij burgers en bij hen die de regels moeten toepassen of toezicht moeten houden op de naleving ervan.

Voor elk van de functies op het water, of het nu gaat om bedrijfsvaartuigen, pleziervaartuigen, woonschepen of terrasboten, zal in de gewenste situatie maar één plaats zijn waar is vastgelegd wat waar is toegestaan: het geldende bestemmingsplan voor het gebied waarvan het betreffende water deel uitmaakt.

Hiervoor is nodig dat bij elke herziening van een bestemmingsplan het gebruik van het water specifiek wordt vastgelegd, waarna het betreffende onderdeel in de Ligplaatsenplannen buiten werking kan worden gesteld. Uiteindelijk zullen langs deze weg de Ligplaatsenplannen geleidelijk 'uitsterven'.

5.4 Toezicht en handhaving

Toezicht en handhaving op het water wordt door diverse overheidsorganen uitgevoerd. In de toekomst zal nog nadrukkelijker de samenwerking worden gezocht. De politie voert handhaving uit, gedurende 8 maanden per jaar, op het water van Leiden en het omringend plassengebied. De politie controleert de recreatievaart op geluidsoverlast en hinderlijk vaargedrag (snelheid, alcohol) en vaart met een eigen schipper maar ook met gemeentelijk opsporingsambtenaren (GOA's).

De Provincie controleert op de provinciale wateren, eveneens in samenwerking met de politie.

De gemeente voert toezicht en handhaving uit op het juist innemen van ligplaatsen. De GOA's vernemen via een melding of door eigen waarneming dat een bedrijfs- of pleziervaartuig onjuist ligt afgemeerd en registreren dit (fotografisch). Vervolgens wordt de eigenaar schriftelijk verzocht het vaartuig op de juiste plaats af te meren. Wordt aan dit verzoek geen gehoor gegeven, dan volgt bij een bedrijfsvaartuig een last onder dwangsom; bij een pleziervaartuig wordt het pleziervaartuig - met inachtneming van de wettelijke termijnen – verwijderd. De gemeente beschikt aan

de Hoge Morsweg over een opslag voor illegale vaartuigen.

5.5 Korte en lange termijn

Niet alles kan tegelijk worden aangepakt en verbeterd, waar het gaat om het verbeteren van 'de toestand op het water'. Gezien de financiële toestand van de gemeente ligt het voor de hand om ons voor de korte termijn zoveel mogelijk te richten op wat we kunnen doen zonder extra geld of extra menskracht.

Dat betekent dat de geformuleerde beleidskeuzes zoveel mogelijk zullen worden uitgevoerd door:

- bestaande taken anders te doen (slimmer, efficiënter);
- de uitvoering (mede) over te laten aan partijen in de stad
- meer de samenwerking te zoeken met andere partijen, zodat we ons voordeel kunnen doen met aanwezige kennis en inzet.

Zoals eerder opgemerkt zullen voor het opnieuw reguleren van het wonen op het water en het realiseren van een stelsel van voorzieningen langs het water aanzienlijke investeringen nodig zijn. Bovendien is het reguleren van woonschepen een complexe materie. Daarom worden deze trajecten hier niet als prioriteiten benoemd.

Voor de trajecten die de bedrijvigheid op het water het nautisch gebruik aangaan geldt dat deze deels al zijn ingezet en dat zij zonder al te grote investeringen kunnen worden doorlopen. Beide hebben bovendien de nodige urgentie, gelet op recente ver- en ontwikkelingen op het water. Voldoende reden om deze tot prioriteiten voor de korte termijn te benoemen.

Niettemin vragen verschillende acties die in dit verband al op korte termijn nodig zijn om inspanningen waarin niet met de reguliere capaciteit kan worden voorzien, zoals update van de communicatie, opzetten van een waterloket en bebording op en aan het water.

Een overzicht van de inspanningen op de korte(re) en lange termijn volgt hierna.

Bedrijvigheid op het water	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>	<i>Instrument</i>
	Aanpassing van de Ligplaatsverordening voor bedrijfsvaartuigen. Daarbij keuzes over o.a. wachtlijstsystematiek, overdraagbaarheid van ligplaatsvergunningen.		regelgeving financiën
	Handhaving verbeteren door sterk inzetten op		handhaving

	samenwerking met Politie, Provincie en Hoogheemraadschap.		
	Doorgaan met het inzetten op last onder dwangsom bij handhaving.		handhaving

Recreatie en toerisme	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>	<i>Instrument</i>
	Communicatie aan begin van het vaarseizoen verbeteren en uitbreiden. 'Gastheerschap' verder ontwikkelen in combinatie met helder communiceren van vaar- en gedragsregels. Gemeentelijke website hiervoor beter benutten.		kennis communicatie financiën
	Update van het digitale Waterloket. Inrichten van een informatiepunt voor alle vragen, zowel 'van buiten' als intern, met betrekking tot het water.		kennis communicatie financiën
	Onderzoeken of een uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen gewenst is en, zo ja, hoeveel en waar.		kennis regelgeving
	Haalbaarheid en locatie van elektrische laadpunten voor boten onderzoeken.		kennis financiën
		Een stelsel van voorzieningen voor recreatievaart realiseren langs het water.	PROJECT
		Onderzoeken of de huidige systematiek van ligplaatsen voor pleziervaartuigen kan worden verbeterd.	regelgeving

Nautisch beheer	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>	<i>Instrument</i>
	In overleg met de Politie maatregelen nemen voor onveilige locaties op het water. Eventueel tijdelijke maatregelen zoals tijdelijk eenrichtingverkeer tijdens het vaarseizoen.		kennis regelgeving financiën
	In communicatie (meer) voorlichting opnemen over nautisch gedrag. In overleg met deskundigen en de reders de bestaande voorrangsregels voor rondvaartboten heroverwegen.		kennis communicatie
	<i>Meer aandacht voor duidelijke en uniforme bebording op het water, in overeenstemming met het Handboek Kwaliteit openbare ruimte.</i>		communicatie financiën
	Aan de hand van duidelijk omschreven prioriteiten de gezamenlijke inzet van GOA's en politie voortzetten en uitbreiden.		handhaving

Wonen op het water	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>	<i>Instrument</i>
	Een begin maken met het terugdringen en formaliseren van het gebruik van oevers en kades. Hierbij gebruik maken van de ervaringen met het project Haarlemmertrekvaart. Juridische consequenties in beeld brengen en een Plan van aanpak maken.		regelgeving en handhaving
		Doublet in regelgeving opheffen door ligplaatsen voor woonschepen in bestemmingsplannen op te	regelgeving

		nemen en het Ligplaatsenplan woonschepen geleidelijk te laten 'uitsterven'.	
		Onderzoeken of / wanneer woonschepen als "bouwwerk" kunnen worden beschouwd, zodat bij een aanvraag van een omgevingsvergunning kan worden getoetst aan het Bouwbesluit.	regelgeving
		Opnieuw reguleren van woonschepen.	PROJECT
		<i>Indien hiervoor wordt gekozen:</i> Een inventarisatie maken van te verplaatsen woonschepen en mogelijke vervangende locaties. Woonschepen verplaatsen op basis van een locatiegericht verdunningsplan.	PROJECT

Kwaliteit van het water en de oevers	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>	<i>Instrument</i>
	Met de gebruikers van terrasboten worden afspraken gemaakt over hun rol bij het verwijderen van slecht bereikbaar drijfvuil		inzet en betrokkenheid
	Het betrekken van het publiek bij schoonmaakacties zo aantrekkelijk mogelijk maken, bij. door middel van een combinatie met voorlichting en educatie over het leven op, onder, en rond het water.		kennis betrokkenheid communicatie
	In 2014 starten met de 'deprivatisering' van de oever van de singelrand door overleg, handhaving en beheer.		betrokkenheid; regelgeving en handhaving financiën

	Niet als terras in gebruik zijnde dekschuiten uit de binnenstad verplaatsen.		regelgeving en handhaving
		In het belang van de ruimtelijke kwaliteit gaan handhaven op steigers (omgevingsvergunning vereist).	handhaving

5.6 Financiën

Deze nota is een richtinggevend beleidskader. De hierin voorgestelde projecten en acties brengen aanzienlijke kosten met zich mee, waarvoor op dit moment geen dekking aanwezig is.

Dat geldt in het bijzonder voor de twee voorgestelde projecten:

- project *Voorzieningen langs het water*;

- project *Opnieuw reguleren woonschepen* (verschillende varianten mogelijk).

Beide projecten vragen veel tijd en aanzienlijke investeringen en kunnen, afhankelijk van de beschikbaar gestelde middelen, meer of minder breed worden opgezet.

Voordat een berekening van de kosten wordt voorgelegd, is het wenselijk om eerst een principebesluit te nemen over de in te zetten koers.

Een aantal acties vraagt minder geld en kan op korte termijn al worden aangevangen. Wij stellen voor om reeds in de begroting 2015, en waar mogelijk ook al in 2014, dekking te vinden voor de kosten van:

- Bestemmingsplan woonschepen (indien hiervoor wordt gekozen)
- Extra inzet op voorlichting en communicatie recreatievaart
- Verbetering en aanvulling van de bebording op het water
- Start van de 'deprivatisering' van de oever singelrand
- Onderzoek naar ligplaatsen voor pleziervaart
- Verplaatsing van dekschuiten vanuit de binnenstad

5.7 Monitoren van de effecten van het beleid

Voor het meten van de effecten van het beleid en de daarmee samenhangende acties zijn effectindicatoren nodig, die een plaats krijgen in de Programmabegroting (programma 5, beleidsdoel 5B3: Recreatieve waarde van het water vergroten). Bij deze nota passende (waar mogelijk: kwantitatieve) effectindicatoren worden opgesteld in overleg met het team Beleidsonderzoek en analyse (BOA) van de gemeente.

Incidentele inzet van het Leiden Panel en het opnemen van gerichte vragen in de periodieke Stadsenquête zijn voorts voor de hand liggende instrumenten.