

Ontdek Leiden Waterstad

Een pleidooi voor een succesvolle toekomst
van waterrecreatie en watertoerisme



Kamer van Koophandel Leiden

juli 2013

Aanleiding

Deze voorliggende notitie is het gevolg van een debat georganiseerd door het Leidsch Dagblad in het Scheltema in het voorjaar van 2012. Tijdens dit debat bleken er niet alleen uiteenlopende meningen te bestaan over de drukte op de Leidse waterwegen, ook werd duidelijk dat Leiden meer gebruik kan maken van haar economische potentie als waterstad met grachten en singels.

Niet of nauwelijks werd er in dit debat verwezen naar reeds bestaande plannen, gedane investeringen of vigerende beleidsdocumenten. Hetgeen vragen oproept of er wel beleid is, of dit beleid wel duidelijk en eenduidig is en of dit adequaat wordt gecommuniceerd.

Buiten kijf stond evenwel dat er veelal vanaf de wal naar de activiteiten op het water wordt gekeken en te weinig vanaf het water met de ogen van de doelgroep zelf, de watertoerist, waterrecreant en waterondernemer. Zij vormen per slot van rekening de belangrijkste doelgroep.

In ieder geval was het Leidsch Dagblad debat aanleiding voor de panelleden om samen met de Kamer van Koophandel te Leiden (KvK) een notitie voor de gemeente Leiden te maken vanuit de overtuiging dat de Leidse singels en grachten levensaders zijn voor (toekomstige) economische ontwikkeling en daarom meer aandacht verdienen dan ze thans krijgen.

De betrokkenen panelleden – watersporter, waterondernemer, waterbewoner, horecaondernemer en wateropleider – hebben zich verenigd in een tijdelijke werkgroep en zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de inhoud van dit document.

De groep bestaat uit:

Johan Klerks, voorzitter Watersportgebonden Ondernemers Kaag Braassem e.o. (WOKB) en horeca-ondernemer

Onno Laarhoven, voorzitter Ondernemersplatform Hollandse Plassen, mede-oprichter WOKB en eigenaar jachtwerf

Jan Haasnoot, vaarschoolhouder, voorheen Rijkspolitie te Water

Wim Issendonck, woonarkbewoner Leidse singels, wijkmanager te Wassenaar,

Rob Olierook, ex-hoofdredacteur ANWB/Waterkampioen, media-adviseur

Bastiaan de Roo, kantoordirecteur Leiden, Kamer van Koophandel Den Haag

Kamer van Koophandel Den Haag – kantoor Leiden

Werkgroep Leiden Waterstad

Stationsweg 41

2312 AT Leiden

Tel: 088 588 80 00

2013 © KvK Den Haag, kantoor Leiden

Inhoud

1.1 Analyse	4
1.2 Oplossing en aanbevelingen	6
2.1 Vaarwater-circulatieplan	8
2.2 Stremmingen.....	10
2.3 Faciliteiten	12
3. Ruimtelijke ordening en infrastructuur	15
4. Rondvaartbedrijvigheid	18
5. Historische vaartuigen	19
6. Milieu	19
7. Voorlichting en handhaving.....	20
8. Financiën en uitvoering.....	21
Literatuur en websites	22
Bijlage.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1.1 Analyse

Veel nota's en ambtelijke stukken steken de loftrompet over de potentie van Leiden als "waterstad". Terecht, aangezien Leiden na Amsterdam de tweede stad van Nederland is met het grootste bevaarbaar waterareaal binnen zijn stadsgrenzen. Meer dan het 'Venetië van het noorden': Giethoorn. Wat dat betreft is het een gemis dat de Ontwikkelingsvisie 2030, als de "moeder aller plannen"¹, weinig woorden besteedt aan het toeristisch en recreatief vaarwater.

Deze grote tegenstrijdigheid doet vermoeden dat Leiden eerder worstelt met het water, dan er de maximale economisch potentie uit haalt. Dat blijkt onder meer uit de af en toe onvriendelijke drukte op het water, het gebrek aan voorzieningen waar andere Hollandse steden (Gouda, Dordrecht) de waterrecreant mee weten te lokken en een gebrek aan voorlichting en handhaving. Vooral het ogenschijnlijke gebrek aan voorlichting en handhaving creëert de laatste tijd een sfeer van anarchie op het water die onwenselijk is.

Deze ogenschijnlijke worsteling zet de deur open voor een zoveelste nota, plan of discussiemiddag die waarschijnlijk de oplossing niet naderbij zal brengen. Tekenend is namelijk de Beleidsvisie Watertoerisme 2000-2020² die de gemeente in 2000 uitbracht met een vrij volledige SWOT-analyse. Een quick-scan van de destijds benoemde Zwaktes en Bedreigingen leert dat (nog) veel niet is gerealiseerd. Achteraf gezien logisch, gezien de destijds ruim gestelde doelen als "Uitbreiding van de binding van bewoners van stad en regio met de stad en het water". Als er niet wordt aangegeven wat de verwachting van het doel is en hoe men dit denkt te realiseren dan is het risico groot dat het bij intenties blijft.

En dan nog: wat te verwachten van iemand die binding heeft met het water? Ligt in deze onduidelijk geformuleerde acties misschien de reden dat bij een evaluatie van deze beleidsvisie in 2007 het stadsbestuur besloot om gereserveerde gelden elders te besteden? Men constateerde namelijk dat de intensivering van beleid rond het watertoerisme met succes kon worden afgerond.³

In de evaluatie van 2007 wordt ook gemeld dat het beleid verschuift naar de verbetering van het beheer en handhaving op het water. Vijf jaar later, 2012, constateert een vijftal Leidse rondvaartbedrijven echter dat het beheer en handhaving veel, zo niet héél veel, nog te wensen overlaat.⁴

¹ Bron: Ontwikkelingsvisie 2030 "Leiden, Stad van Ontdekkingen", gemeente Leiden, april 2012

² Bron: Beleidsvisie Watertoerisme Leiden 2000-2030, "Een stad zonder water heeft geen vroeger of later...", gemeente Leiden, september 2009

³ Bron: Evaluatie Stimuleringsbeleid Watertoerisme, B&W Leiden, 16 oktober 2007

⁴ Bron: "Leiden vaart wel", Investeren, reguleren, handhaven. Visie en voorstellen van vijf Leidse rederijen, juli 2012

Op grond van bovenstaande analyse zou men kunnen denken dat er weinig tot geen investeringen zijn gedaan. Er zijn echter de voorbije jaren ook veel goede dingen tot stand gekomen zoals bijvoorbeeld de plaatsen voor historische vaartuigen, vernieuwde steigers voor de rondvaart en pleziervaart bij de Beestenmarkt, sloepensteigers bij de Zijlpoort, extra terrasboten, afmeervoorzieningen langs Havenkade en Ankerpark en ringen in de walmuren langs de Oude en de Nieuwe Rijn. Goede en wenselijke investeringen die voor de buitenwacht echter onvoldoende zichtbaar en niet vanuit een veelomvattend master- of beleidsplan uitgevoerd lijken te worden. Voor dergelijke investeringen en aanpassingen zijn diverse subsidies verkregen. De vraag is of Leiden wel alle bronnen heeft aangeboord die beschikbaar waren. In 1998 is er vanuit de projectenpot van BRTN⁵ een bijdrage van 66.000 euro ontvangen ten behoeve van de passantenhaven en later niets meer. Andere oud-Hollandse steden hebben in deze periode tot heden drie tot vier keer meer uit deze subsidieruif ontvingen. Delft heeft in 2006 nog een bedrag van € 143.134 voor de passantenhaven en Dordrecht in hetzelfde jaar nog € 97.500 eveneens voor een passantenhaven.

Uit cijfers van de gemeente Leiden (2012) blijkt dat de stad minder bezoekers trok dan voorgaande jaren, die ook nog eens minder per persoon besteedden. De werkgroep denkt dat een samenhangend beleid op het gebied van watertoerisme en –recreatie, waarmee Leiden als een “Venetië van de Lage Landen” kon worden geprofileerd, tot een andere uitkomst moet kunnen leiden.

Alles overziend lijkt op basis van literatuuronderzoek aangevuld met ervaringen uit het veld dat het Leids vaarwater te kampen heeft met een in onze ogen adhoc beleid. Of het nu gaat om toewijzing ligplaatsen, uitbreiding terrasboten, overlast op het water, vergunningen voor rondvaartbedrijven, inning van havengelden en voorlichting.

Onze conclusie is dan ook dat het ontbreekt aan een eenduidige en breed gedragen visie op het gebruik van het Leidse vaarwater. Een overkoepelende visie, waaronder alle voorzieningen, activiteiten en beheersmaatregelen een plek kunnen krijgen. Met dit gebrek doet Leiden zichzelf, zijn middenstanders, horeca, waterondernemers, bezoekers en burgers die over het water de stad bezoeken te kort. Dat terwijl er veel kansen liggen die omgezet kunnen worden in daden. Met deze notitie willen de panelleden van destijds een bijdrage leveren aan de start van nieuwe zichtbare en opmerkbare ontdekkingen op en aan het Leidse Water.

⁵ Overzicht BRTN-projecten 1993-2006 (Beleidsvisie Recreatie Toervaart Net)

1.2 Oplossing en aanbevelingen

Om aan de mogelijke kansen voor Leiden tegemoet te komen hebben de panelleden onder leiding van de Kamer van Koophandel in Leiden een toekomstbeeld opgesteld met aanbevelingen op het vaarwater in en om Leiden. Deze notitie bevat een aantal aanbevelingen die kunnen worden gezien als de ruggengraat van een verder vorm te geven langjarig (vaar)waterbeleid van de gemeente Leiden. Een “rijgdraad” als het ware, waar voorzieningen en regelingen aangehangen kunnen worden.

Hierdoor wordt het mogelijk om:

- vaarroutes door de stad uit te stippelen, met omleidingsmogelijkheden;
- beheersmaatregelen te nemen wanneer dat bij grote drukte of bij evenementen nodig mocht zijn zonder het waterverkeer te veel te belemmeren;
- (tijdelijke) ligplaatsen langs de grachten en singels in te richten, waardoor stadsbezoek wordt gestimuleerd;
- een eenduidig beleid te voeren met betrekking tot het vaarwater in de grachten en singels bij verdere stadsontwikkeling.

Dit document biedt geen gedetailleerd uitgewerkt plan. Sterker dan dat: het is een analyse met aanbevelingen, een denkrichting. Bij de totstandkoming hiervan hebben wij nadrukkelijk rekening gehouden met de wenselijke ontwikkeling van het Singelpark, voor zover bij ons bekend is. Een en ander vanuit de gedachte dat het heel aantrekkelijk is om zowel het Singelpark te beleven vanaf het water en tevens om de boot (sloep of vlet) aan te meren en met een wandeling door het park de prachtige binnenstad te bereiken.

Deze notitie sluit verder aan bij de ambities van Leiden in het kader van “Oude Rijn, Romeinse Waterbaan”⁶ en bij de ambities van Randstad Waterbaan (voorheen de Vereniging Regio Water) een samenwerking van Zuid-Hollandse gemeentes, de provincie en de waterschappen.

In dit document bezingen wij niet de lof van Leiden, zullen niet het fenomeen waterrecreatie analyseren of de economische waarde daarvan aantonen. Dat hebben anderen deels al gedaan. Wij doen in dit document voorstellen voor een samenhangende infrastructuur van het vaarwater, een verdere inrichting daarvan en voorlichting. Alles vanuit de gedachte dat daar waar je een aantrekkelijk aanbod creëert de vraag als vanzelf toeneemt.

⁶ Bron: “Oude Rijn, Romeinse Waterbaan”, Ministerie van Economische Zaken, dienst Landelijk Gebied, augustus 2012

In dat kader hebben we onderstaande aanbevelingen opgesteld:

1. Stel een integrale visie op voor waterrecreatie en watertoerisme en beschouw het als zelfstandig programma vergelijkbaar met Programma Binnenstad.
2. Vergroot het doorvaarbaar waterareaal door stremmingen weg te werken.
3. Zorg voor een vaarwatercirculatie-plan, waardoor toeristische routes mogelijk worden zonder heen en weer te hoeven varen.
4. Onderzoek of een dynamisch (water)verkeersmanagement noodzakelijk is, om bij afsluitingen van vaarwater het verkeer om te leiden zodat bestemmingen zo goed mogelijk bereikt kunnen worden.
5. Maak aan de binnenstadkant van de singels aanlegplaatsen met voorzieningen, die zowel door bezoekers van het Singelpark (wandelaars, fietsers) zomers als 's winters schaatser gebruikt kunnen worden.
6. Creëer in de "binnenring" en de "kern" voldoende aanlegplaatsen voor bezoekers per boot. Geef niet alle ruimte uit aan vaste ligplaatshouders.
7. Creëer extra ligplaatsen voor jachten die beperkt zijn door hun kruiphoogte en breng de voorzieningen in de haven(s) op peil (CDA-plan⁷).
8. Onderzoek de mogelijkheden voor een tweede haven voor verblijfsrecreatie aan de westkant van de binnenstad.
9. Geef de rondvaartbedrijven vaste afmeervoorzieningen, nabij plekken waar de meeste toeristen de stad binnen komen. Maak "hop-on hop-off" plaatsen langs de singels en reguleer de rondvaartbedrijvigheid door concessies uit te geven voor bepaalde periode. Maak bovendien een onderscheid tussen rondvaart en groepsvervoer als het gaat om vaste ligplaatsen.
10. Weer wrakken uit de binnenstad, maar sta authentieke historische vaartuigen toe. Bewaak authenticiteit en zorg voor toeristische aantrekkelijke ligplaatsen.
11. Communiceer, geef voorlichting en handhaaf de regels. In die volgorde. En gebruik de bestaande regels die gelden op het binnenwater alvorens er nieuwe bij te bedenken.
12. Ga na welke onderdelen van dit plan zijn op te nemen in reeds geplande stadsontwikkelingsplannen en/of infrastructurele werken. Voorbeeld: een voorgestelde trailerhelling nabij het Lammenschansplein kan zonder veel extra kosten worden gerealiseerd bij herinrichting van dit plein als gevolg van de Rijnlandroute.
13. Zorg voor schoon water, gelijkmatig van temperatuur. In winters met aanhoudende vorst kan Leiden één groot schaatspark worden!
14. Maak actief gebruik van provinciale, landelijke en Europese subsidiemogelijkheden.

⁷ Bron: "Wat wil Leiden met haar haven", Ideeën van het CDA Leiden, CDA-fractie, 11 oktober 2011

2.1 Vaarwater-circulatieplan

Leiden kan economisch meer gebruik maken van haar potentiële waterareaal. Door enkele kleine ingrepen en aanpassingen is een groter en beter doorvaarbaar netwerk te creëren. Deze wensen zijn niet nieuw. In deze notitie zijn ze echter in een Vaarwater circulatieplan gevat.

Meer bevaarbaar water zorgt namelijk voor spreiding en minder druk bevaren water. Het beschikbare vaarwaterareaal kan worden uitgebreid door een beperkt aantal bestaande blokkades of stremmingen op te heffen. Wij pleiten ervoor om als eerste prioriteit de context van een vaarwater-circulatieplan uit te werken. Om daar binnen de op te heffen stremmingen te prioriteren.

Een circulatieplan biedt de mogelijkheid om:

- a) goede toeristische vaarroutes uit te zetten, zodat de capaciteit van het vaarwater optimaal kan worden benut;
- b) aan (water)verkeersbegeleiding te doen bij extreme druktes en in geval van evenementen, waarbij een gracht of singel tijdelijk is afgesloten.



Illustratie boven: Vaarwater-circulatieplan in en binnen de singels.

In de “Singelring” is verkeer in beide richtingen mogelijk (witte pijl met dubbele punt). In de “Binnenring” is in principe verkeer in beide richtingen mogelijk, maar kan bij extreme drukte of in geval van evenementen het vaarwater in één richting of in zijn geheel worden afgesloten (gele pijlen, tegen elkaar in of van elkaar af). Op zeven locaties bestaan er verbindingen tussen de “Singelring” en de “Binnenring” (witte gestippelde pijlen). De gevorkte “kern” wordt gevormd door de Oude Rijn (tussen Herensingel en Waaghoofdbrug), de Nieuwe Rijn (tussen Herensingel en Waaghoofdbrug) en de Oude Rijn (tussen de Waaghoofdbrug en de Bostelbrug).

Mogelijkheden voor de huidige situering

Buitenring

Leiden beschikt over een unieke ringstructuur met zijn singels en grachten, die een Circulatieplan mogelijk maken. Met enig voorstellingsvermogen ligt er een ruime vaarverbinding om Leiden heen (“buitenring”), waardoor vanuit verschillende windstreken de singels goed zijn te bereiken. Dit wordt gevormd door: Rijn-Schiekanaal, Korte Vlietkanaal, de Oude Rijn, Oegstgeester Kanaal, de Warmonder Leede, Groote Sloot en de Zijl. Naar het oosten toe eventueel uit te breiden met de Dwarswatering, de Does, en de Oude Rijn.

Leiden is hierdoor makkelijk bereikbaar voor scheepvaart uit Den Haag /Voorschoten, Katwijk/Rijnsburg, Haarlem, Aalsmeer/ Amsterdam, Alphen aan de Rijn/Bodegraven, Woerden en Gouda.

Vanuit het westen en het zuiden vaart men dan de stad binnen via Korte Vlietkanaal en Oude Rijn of via de Trekvllet en Vliet of Rijn en Schiekade, vanuit het oosten via de Oude Rijn of Dwarswatering en vanuit het noorden via de Kagerplassen, de Zijl of de Haarlemmertrekvaart. De mogelijkheden zijn legio. De vraag is alleen hoe kan Leiden dit waterverkeer zo optimaal mogelijk opvangen binnen het bestemde dan wel nieuwe waterareaal.

Singelring en binnenring

De singels zijn breed en daardoor geschikt voor waterverkeer in beide richtingen. Dit biedt de mogelijkheid om komend vanuit de “buitenring” elke windstreek van de Leidse binnenstad te bereiken. Via zeven “dwarsverbindingen” is de Singelring verbonden met een “Binnenring”. Deze zeven dwarsverbindingen worden gevormd door”:

1. Galgewater
2. Korte Mare
3. Herengracht (tussen Herensingel en Oude Singel)
4. Oude Rijn (tussen Schrijversbrug en Scheluwbrug)
5. Nieuwe Rijn (tussen Singelbrug en Herengracht)
6. Vliet
7. Groenhazengracht

De “Binnenring” wordt dan gevormd door:

1. Beestenmarkt
2. Oude Singel/Oude Vest
3. Herengracht
4. Oostelijk deel van de Nieuwe Rijn (tot aan de Karnemelksburg)
5. Rapenburg
6. Kort Rapenburg

Tenslotte blijft er een “gevorkte” kern over van Rijn-stromen rondom de Burcht bestaande uit:

1. Oude Rijn (van Bostelbrug tot Waaghoofdbrug)
2. Oude Rijn (van Waaghoofdbrug tot Herengracht)
3. Nieuwe Rijn (van Waaghoofdbrug tot Karnemelksburg)

Zoals gesteld biedt een dergelijke indeling niet alleen allerlei keuzes om rond te varen in Leiden, het biedt de gemeente ook de mogelijkheid om in voorkomende gevallen – bijvoorbeeld bij evenementen – vaarwater af te sluiten waardoor alle bestemmingen binnen, aan of buiten de singels kunnen worden bereikt. Bijvoorbeeld bij de aanleg van een ijsbaan in de Nieuwe Rijn kan het waterverkeer via de Oude Rijn en Herengracht zijn weg vervolgen.

Bij grote zomerse drukte valt te overwegen in de nauwere gedeelten van de Oude en Nieuwe Rijn, respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de Burcht, eenrichtingverkeer in te stellen.

2.2 Stremmingen

Het voert te ver om in dit verband alle mogelijkheden uit te werken, zoals voorkeurs vaarroutes en aanduidingen bij afsluiten van vaarwater (bijvoorbeeld door dynamische borden). Dit zal onderwerp van nadere studie moeten zijn. Wel is duidelijk dat om dit plan en een rijke toekomst vanaf het Leidse water te laten slagen dat er prioriteit bestaat om de navolgende stremmingen op zo kort mogelijke termijn op te heffen:

1. De Maresingeldam of NUON-dam.
2. Brug over de Korte Mare in de Lange Gracht.
3. Onderdoorvaart Kort Rapenburg, identiek aan 't Gangetje.

Door het opheffen van stremming 1 en 2 krijgt het waterverkeer op een van de drukste punten (Haarlemmertrekvaart) een keuze uit drie richtingen. De bezoekers die Leiden binnenvaren kunnen rechtdoor naar de binnenring, naar bakboord via de Maresingel of naar stuurboord via de Morssingel. Dit draagt bij aan een spreidingseffect over de singels en grachten waardoor de stad beter bereikbaar en toegankelijk wordt.

Uiteindelijk zou ook de Stink- of Slaaghsloot weer bevaarbaar gemaakt moeten worden, waardoor een directe verbinding tussen de Haarlemmertrekvaart en de Zijl ontstaat. Ook dat levert een bijdrage aan een betere spreiding van vaartuigen.

Al decennia een doorn in het oog van veel watertoeristen en -recreanten en een van de belangrijke onderdelen van het Singelpark: de 'dam' in de Maresingel. Hier wordt in verband met het koelwater geloosd van de EON centrale. Afgezien van het feit dat deze "blokkade" moet verdwijnen om het Singelpark en de Singelring compleet te maken, verhindert dat het dichtvriezen van de singels.



De Korte Mare wordt aan twee kanten gestremd door de Langegracht. Een duiker zorgt voor de doorstroming van het boezemwater. Onderstaande foto toont aan dat de maximale capaciteit van de duiker bijna is bereikt. Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt dat er meer ruimte voor het water moet komen. Een brug in de Langegracht over de Korte Mare bevordert de doorstroming aanzienlijk en biedt legio nieuwe vaarroutes op zowel Leiden in als uit.



Naast een goede buitenring is er ook de wens voor een completering van de binnenring door het Kort Rapenburg te voorzien van een onderdoorvaart van het Galgewater naar het Rapenburg, vergelijkbaar met de tunnel onder 't Gangetje, Breestraat en Steenschuur.



Deze investering zou mogelijk meegenomen kunnen worden bij de herinrichtingsplannen van de Breestraat in combinatie met de Regionale Openbaar Vervoersplannen.

Met het realiseren van eerder genoemde verbindingen creëert de gemeente niet alleen een veel beter doorvaarbare stad en regio maar lost zij tegelijkertijd een knelpunt van het Hoogheemraadschap van Rijnland, zijnde te krappe duikers, waardoor het boezemwater onvoldoende wordt afgevoerd. Met de toekomstige verwachtingen van meer regenval is het van belang meer ruimte voor het water te creëren.⁸ Door deze stremmingen weg te nemen slaan we twee vliegen in een klap.

2.3 Faciliteiten

Naast het beter doorvaarbbaar maken van deze binnenstad wat zal leiden tot een toename van het aantal bezoekers zijn ook faciliteiten ten behoeve van de gebruiker van belang met het oog op meer bestedingen.

Daartoe is het noodzakelijk dat het aantal voorzieningen voor watertoeristen en -recreanten wordt uitgebreid. Vanuit onze visie op een vaarwater-circulatieplan zouden er afmeerplaatsen moet komen aan de singels, de binnenring en in de kern.

1. Aan de Singelring zouden zeven extra afmeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Bij voorkeur in de vorm van steigers aan de stadszijde van de singel met een lengte van vier tot vijf sloepen of vletten. Deze meerplaatsen moeten worden voorzien van toilet, drinkwatertappunt, afvalcontainer en laadstroompunt voor

⁸ Bron: Waterplan Leiden, Gemeente Leiden en Hoogheemraadschap van Rijnland, oktober 2007.

elektrisch voortgedreven vaartuigen. De voorzieningen staan tevens ter beschikking van de wandelaars en fietsers die gebruik maken van het Singelpark. In de winter, wanneer de Singels bevroren zijn kunnen de steigers worden gebruikt om de schaatsen onder te binden. De geboden faciliteiten zijn voor dagrecreanten beschikbaar. Gezien de geboden faciliteiten zouden er wel beperkingen aan de ligduur voor boten gesteld moeten worden. Bijvoorbeeld maximaal 'n dagdeel (ca. 4, 5 of 6 uur). De ligplaatsduur maakt het mogelijk een museum te bezoeken, te winkelen of te lunchen. Het gebruik kan gekoppeld worden aan het reeds bestaande parkeersysteem (Parkline). Deze plaatsen zijn op het kaartje globaal aangegeven met een hoofdletter "M".

Aanlegplaatsen en afmeervoorzieningen



H = Passantenhaven voor jachten die enkele dagen kunnen blijven liggen. Plus zoeklocatie in het westen. **R** = ligplaatsen voor rondvaartboten. **M** = extra afmeervoorzieningen voor de duur van ca. 4, 5 of 6 uur, voorzien van drinkwatertappunt, toilet, vuilcontainer en elektra-aansluiting (oplaadpunt).

2. In de “binnenring” en aan de Rijnen zouden vrije ligplaatsen ingenomen mogen worden. Eventueel kunnen voorkeursplaatsen worden ingericht door ze te voorzien van afmeerringen. Deze plaatsen mogen niet worden uitgegeven aan vaste ligplaatshouders. Vanuit deze meerplaatsen, die overigens niet zijn voorzien van de extra faciliteiten zoals aan de singels, kunnen toeristen en recreanten makkelijk de binnenstad bezoeken. Sloepen en vletten van particuliere passanten kunnen een plekje vinden aan de Oude Singel, Oude Vest, Apothekeersdijk, Boommarkt/Aalmarkt of aan de Marepoortkade.
3. Voor de passantenhaven aan de oostkant van de binnenstad doet het CDA een aantal voorstellen.⁹, waar de werkgroep zich graag bij aansluit. Mocht de capaciteit te beperkt zijn om aan de vraag van ligplaatsen met overnachtingsmogelijk te voldoen, is het wenselijk capaciteit ten westen van de binnenstad te zoeken. Een mogelijkheid doet zich voor om de steigers achter het kerkje aan de Haagweg, naast de Rijnzichtbrug, uit te breiden. Een ander alternatief is een haven in te richten op het brede deel van het Galgewater nabij de Zeevaartschool, maar voor deze oplossing ligt in feite de spoorbrug in de weg.
4. Boten die per trailer naar Leiden komen, zijn relatief klein en goed manoeuvreerbaar. Ze zijn uitstekend geschikt voor dag(water)recreatie. Toch voorziet de stad niet in voorzieningen voor trailerbare vaartuigen. De dichtstbijzijnde openbare trailerhellingen bevinden zich aan de Vlietlanden, het Oegstgeesterkanaal en aan de Zijldijk tegenover de Merenwijk. De gemeente zou een aantal trailerhellingen kunnen realiseren die dichterbij de binnenstad liggen. Bijvoorbeeld locatie: de Vink aan de Oude Rijn, Karel Doormanweg/Admiraal Helfrichweg aan de Zijl en Lammeschansplein tegenover het Delftse Jaagpad. De laatste twee zouden meegenomen kunnen worden bij de plannen voor de Route071 alswel de Rijnlandroute.

⁹ Bron: “Wat wil leiden met haar haven.nl?”, Ideeën van het CDA Leiden, CDA-fractie, oktober 2011

3 Ruimtelijke ordening en infrastructuur

In gemeentelijke plannen wordt opgemerkt dat er vanaf de wal zo hier en daar slecht zicht op het water is. Vanuit de optiek van de watertoerist en -recreant kan men stellen dat het zicht op de stad vanaf het water óók lang niet aantrekkelijk is, en verbeterd zou kunnen worden.

Om te beginnen bij een actief beleid vaker wrakken te ruimen. De gemeente hoeft geen genoegen te nemen met wrakken en langdurige onbeheerde vaartuigen. Artikel 2.02b van het BPR¹⁰ stelt dat naam en adres van de eigenaar op een duidelijk zichtbare plaats moet zijn aangebracht. Juridisch zou kunnen worden uitgezocht of de bevoegde autoriteit tegen deze overtreding kan optreden door deze vaartuigen te verwijderen.

Een ander punt is de wens meer ruimte te creëren tussen woonarken en -boten, waardoor zowel meer en beter zicht op de wal alsook de veiligheid toeneemt. Tevens willen wij een pleidooi houden om op marktdagen in het vaarseizoen tussen de kramen bij de bestaande aanleglocaties een voldoende doorgang te creëren. Marktbezoekers die per sloep of vlet de stad bezoeken, kunnen dan ter plekke ontschepen.

3.1 Vaarroutes

Goede bewegwijzering dient vanzelfsprekend te zijn. De bordjes van het Sloepennetwerk Hollands Plassengebied (rechts), dat Leiden verbindt met het waterrijke achterland, zijn daar een goed voorbeeld van. Probleem is echter dat ze niets zeggen als men daar vooraf niet over is geïnformeerd en geen routeblad of -boekje bij de hand heeft.



Het bekende zeshoekige toeristisch ANWB-bord (rechtsonder) is een ander voorbeeld waarmee de bezoeker geïnformeerd kan worden. De ANWB heeft ooit de Amsterdamse grachten van dergelijke borden voorzien. Het probleem bleek echter het onderhoud. Goede bewegwijzering moet vandalisme-proof zijn en onderhouden worden.

Door een aantal (aanbevolen) vaarroutes door de stad voor waterrecreanten uit te werken, kan een goede spreiding over de singels en grachten worden bewerkstelligd. Voorwaarde is dat zulks adequaat wordt gecommuniceerd. Niet alleen met flyers bij de VVV of op het stadhuis, waar dagrecreanten niet langskomen, maar ook op de website (www.leiden.nl) en toegankelijk via de Leiden-app. Een mogelijkheid is de



¹⁰ Binnenvaartpolitiereglement

Leiden-app uit te breiden met real time informatie over drukte op het water, beschikbaarheid van ligplaatsen, tarieven van havengelden en openingstijden van bruggen.

3.2 Doorvaarthoogte en waterdiepte

Er is al veel gezegd en geschreven over de bruggen in Leiden. De werkgroep pleit niet voor een staande-mastroute dwars door de stad, zolang de bruggen in het Rijn-Schiekanaal en de Zijl maar beweegbaar blijven.

Van belang is dat er gestreefd blijft worden naar een harmonisatie van de brughogtes die als norm vastligt voor het geval er aanpassingen aan werken in de stad worden uitgevoerd. Een doorvaarthoogte van 1,35 à 1,40 meter lijkt gezien het huidige bestand aan Leidse bruggen het meest voor de hand te liggen.

Bij een vervanging van een brug stellen we echter voor de doorvaarthoogte van 1,50 m boven het zomerpeil aan te houden, zoals nu bij het Waaghoofd wordt gerealiseerd.

Bij toekomstige investeringen aan het spoor als gevolg van de verdubbeling in het traject Leiden – Alphen aan de Rijn zou de spoorburg hier ook op 1,50 m doorvaarthoogte gebracht moeten worden. Deze vormt nu een bottleneck voor de grotere sloepen en vletten.

De diepte van de grachten en singels wil nog wel eens variëren. Ten behoeve van het toekomstig doorvaarbare water pleiten wij voor een regelmatige controle op de vaardiepte en daarbij uit te gaan van 1,10 meter, zoals die door het Hoogheemraadschap is vastgesteld voor de Haarlemmertrekvaart.

Voor al bruggen met meerdere doorvaartopeningen, verdienen daarbij extra aandacht. Vaak zijn de openingen ter linker- en rechterzijde gestremd of ondiep, waardoor bij grote drukte alle vaartuigen zich door de middelste doorvaartopening “persen”. Een actief beleid op doorvaartopeningen is geen luxe. Het BPR kent niet voor niets aanduidingen hiervoor in bijlage 7.

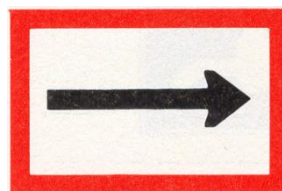
3.3 Beperkingen

Voor het gehele gemeentelijke vaarwater zou ten eerste een verbod moeten gelden op hinderlijke waterbeweging en pas op de tweede plaats een maximum snelheid ingesteld van 6 km/u. In die volgorde. Er zijn namelijk vaartuigen die zo zijn ontworpen en gebouwd dat zij bij een lage snelheid alsnog een hinderlijke boeggolf opwerpen of een ferm zog trekken. Borden aan de gemeentegrens zouden die beperkingen aan moeten geven, maar dat is nog lang niet consequent doorgevoerd.



Daar waar vernauwingen in het vaarwater optreden (bijvoorbeeld Schelpenkade) dienen die ook aan twee kanten te worden aangegeven. Nabij woonboten en -arken kan het “hinderlijke waterbewegingen bord” nog een keer worden herhaald. We pleiten voor een consequenter gebruik voor ge- en verbodstekens en aanbevelingstekens dan nu het geval is.

In geval van grote drukte of evenementen waardoor de capaciteit van het vaarwater zijn grenzen bereikt, stellen wij voor het waterverkeer te reguleren door middel van matrix borden, zoals die zijn voorgeschreven in het BPR (Linksonder: verboden in-uit of doorvaren, en rechtsonder: verplichte vaarrichting). Dergelijke borden kunnen tegenwoordig eenvoudig van stroom worden voorzien m.b.v. zonnecellen en op afstand bedienbaar worden gemaakt. Een voor de hand liggend voorbeeld om eenrichtingverkeer in te stellen doet zich voor in de Oude en Nieuw Rijn. Langs de Botermarkt en Vismarkt (langs het Stadhuis) van West naar Oost en van Oost naar West vanaf de Herengracht via de Oude Rijn.



Van de organisatoren van evenementen kan worden verlangd dat zij alternatieve meerplaatsen realiseren als er een vaarwater (tijdelijk) wordt afgesloten. Dit naar voorbeeld van de ijsbaan in de Nieuwe Rijn. Overigens zou dat ook moeten gelden voor de bevoegde autoriteiten (gemeente en hoogheemraadschap) indien vaarwater door werkzaamheden wordt gestremd. De in deze visie voorgestelde vaarcircuits, met de verbindingen tussen de “ringen” maken het mogelijk dat het waterverkeer slechts geringe overlast hoeft te ervaren bij evenementen, onderhoud en andere werkzaamheden aangezien er tal van alternatieven mogelijk worden.

4. Rondvaartbedrijvigheid

Rondvaartbedrijven vormen een belangrijk onderdeel van de gastvrijheidseconomie van de stad. Zij bieden de bezoekers de unieke gelegenheid om vanaf het water van de historie van de stad te genieten. Wij pleiten voor goed vindbare en vaste meerplaatsen voor de rondvaartboten. De Beestenmarkt, op loopafstand van het Centraal Station, Morspoortgarage en de Lammermarktparkeerplaats, is reeds een ideale plek. Dit zou, zoals recent voorgesteld, goed gecombineerd kunnen worden met een horecaplein. Een alternatieve extra meerplaats voor rondvaartboten ligt aan de voet van Molenmuseum De Vlak tegenover de Rijsburgersingel. Net zover van het station en een ideale plek nabij de toekomstige parkeergarage onder de Lammermarkt.

De vaste meerplaatsen voor de rondvaart zijn in het kaartje aangegeven met “R”. Daarnaast zouden er meerdere langs de “binnenring” en de “Singelring” hop-on en hop-off plaatsen aangewezen kunnen worden waar passagiers op en af kunnen stappen. Bij voorkeur nabij de belangrijke toeristische attracties of winkelgebieden. Hierbij valt te denken aan de plek nabij Scarlatti, langs de Nieuwe Rijn, de Beestenmarkt en misschien ook wel het Rapenburg voor het Pieterskwartier. Dit zijn algemene plaatsen, waar alle rederijen hun passagiers kunnen laten em- of debarkeren. Ook nabij het Haagwegparkeerterrein en de Garenmarkt zou gezien de belangrijke bronfunctie alternatieve meerplaatsen wenselijk kunnen zijn.

Graag maken we onderscheid tussen de professionele rondvaart en groepsvervoer. Rondvaartrederijen hebben schepen beschikbaar nabij de plaats waar toeristen de stad binnen komen en bieden een toeristische rondvaart aan, die al of niet door de klant kan worden onderbroken. Zij varen doorgaans vaste routes. Voor deze veelal grotere schepen dienen duidelijk herkenbare ligplaatsen te worden ingeruimd. Ook al omdat dergelijke ruimten beperkt zijn, kan een systeem van concessies hier een oplossing bieden. Anders gaat het toe bij groepsvervoer. Deze schepen worden vooraf door een gezelschap besproken. De te varen route kan variëren, naar gelang de keuze van de schipper of het gezelschap. Schepen voor groepsvervoer dienen in het vaarseizoen wenselijk geen ligplaatsen in te nemen die bestemd zijn voor boten van passanten. Zij kunnen op afroep, buiten de binnenstad, een plek krijgen. Te denken valt daarbij aan de Oude Rijn richting de Waard.

Gezien de recente discussies tussen de diverse reders verzoeken we de gemeente duidelijk de regels te communiceren, deze te handhaven en het beleid zover dit vast ligt te volgen. De gemeente is als bevoegde autoriteit verantwoordelijk voor de uitvoering van wetten en besluiten. Rondvaartbedrijven zouden wat ons betreft van de gemeente een concessie kunnen krijgen om gedurende een bepaalde tijd toeristen rond te varen. Net zoals dat gebruikelijk is voor OV-bedrijven. De gemeente zou vergunningen kunnen verlenen aan rederijen voor een duur van enkele jaren met gezamenlijk te bepalen eisen.

5 Historische vaartuigen

Varend erfgoed, zoals zeilende bedrijfsvaartuigen en historische motorvaartuigen/sleepboten, vormen een welkome aanvulling op de toeristische waarde van de stad. De vraag is alleen hoe historisch zijn de vaartuigen die een plek claimen binnen de grachten en singels. Wij geven de gemeente in overweging om te rade te gaan bij de Federatie Oude Nederlandse Vaartuigen, teneinde de authenticiteit van dit soort schepen vast te stellen. Deze federatie voert onder de koepel van het Scheepvaartmuseum Amsterdam een Nationaal Register Varende Monumenten.

Uitsluitend authentieke vaartuigen zouden een permanente plek kunnen worden toegewezen op daarvoor ingerichte ligplaatsen. Voor de zeilende bedrijfsvaartuigen ligt dat al sinds vele jaren voor de hand: nabij de voormalige scheepstimmerwerf. Voor de sleepboten zou een beter aansprekende plek moeten worden gevonden, dan de hoek Oude Singel – Herengracht, waar ze aanzien verliezen tegen de achtergrond van moderne appartementen. Wellicht dat ze beter tot hun recht komen aan het Ankerpark of aan de Zijlsingel.

Vanuit de gedachte dat varend erfgoed een bijdrage levert aan de historische aantrekkelijkheid van Leiden, zouden deze vaartuigen een korting op het standaard ligplaatstarief mogen krijgen. Maar adel verplicht. Als wederprestatie zou de gemeente kunnen verlangen dat deze schepen op feestdagen er gepavoiseerd bij liggen of anderszins deelnemen aan festiviteiten. Een en ander te regelen in de ligplaatsovereenkomst.

6 Milieu

De binnenstad van Leiden, binnen de singels, is een milieuzone. Hier gelden beperkingen voor vrachtauto's. Op termijn zouden die eisen voor uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide ook voor vaartuigen gaan gelden. Onder andere de bezoekers van terrasboten zullen daar niet rouwig om zijn.

Om elektrisch varen te stimuleren is het de moeite waard om meer van de al eerder genoemde oplaadpunten te realiseren.

Het spreekt vanzelf dat beide passantenhavens voorzien moeten zijn van een uitpompgelegenheid voor vuilwatertanks, zowel voor bruin- als grijswater, douche- en wasgelegenheid en vuilcontainers. Er lijken ons voldoende mogelijkheden om brandstof te tanken in de omgeving van Leiden, zodat we niet pleiten voor een brandstof-tankgelegenheid voor vaartuigen binnen de gemeentegrenzen.

7 Voorlichting en handhaving

Een strikte handhaving van regels wekt irritatie op als de regels niet of nauwelijks bekend zijn dan wel gecommuniceerd worden. Daarom pleiten wij ervoor om eerst een goed communicatieplan te ontwikkelen, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende doelgroepen van gebruikers.

Een zogenoemd (digitaal) waterloket ondergebracht bij “woonomgeving”, waar ook informatie over drinkwatervoorziening en rioolvernieuwing is te vinden doet geen recht aan de doelgroep watertoeristen en – recreanten. Deze groep zal daar niets zoeken. Een aparte website voor “toeristen”, onderverdeeld naar “watertoeristen” bereikt meer klanten.

Daarnaast kunnen aan de gemeentegrenzen borden worden geplaatst met duidelijke verwijzing naar website, (eventuele) smartphone apps, en gedrukte informatie. Er dient wel te worden vermeden om te verwijzen naar niet bestaande faciliteiten. Zoals: “U kunt uw toiletwater opvangen in een vuilwatertank en later inleveren bij een inzamelstation”, als er geen inzamelstation is. Hier ligt een schone taak voor Leiden Marketing, die op zijn website het toeristisch vaarwater een prominentere plek zou kunnen geven.

Gedrukt voorlichtingsmateriaal verdient een betere verspreiding door de regio, dan nu het geval is. Een watertoerist of -recreant loopt niet zo snel het stadhuis in voor ‘n foldertje, als deze al in het weekend open is. Maar hij komt wel in passantenhavens, bij de watergebonden horeca of bij verhuurbedrijven van sloepen.

Binnen de gemeentelijke organisatie zou één verantwoordelijk ambtenaar voor waterrecreatie en watertoerisme (“super-havenmeester”) aanwezig moeten zijn, die Leiden vanaf het water kan beschouwen. Het verdient voorts aanbeveling om GOA’s op te leiden, desnoods het Klein Vaarbewijs I te laten halen, zodat zij met enig autoriteit overlastgevers en overtreders tegemoet kunnen treden. Hierbij verdient het te voorkeur om “first offenders” eerst voor te lichten en pas daarna met sanctiemaatregelen te komen.

8 Financiën en uitvoering

Aan deze visie ligt een dosis realisme ten grondslag. Namelijk dat wij niet verwachten dat de aanbevelingen binnen deze termijn van het college nog worden uitgevoerd. En misschien ook niet de volgende termijn. Sterker nog: wij pleiten voor een aanpak waarbij onze aanbevelingen verder worden uitgewerkt in een nieuwe Leidse Watervisie met actieagenda.

Daarnaast pleiten wij ervoor dat waar mogelijk aanbevelingen worden opgenomen in bestaande stadsontwikkelingsplannen:

- zoals meerplaatsen aan de singels bij de ontwikkeling van het Singelpark.
- zoals een trailerhelling aan het Lammeschansplein als ten gevolge van de Rijnlandroute de Europaweg, de Lammebrug en het plein wordt heringericht;
- zoals bij verbetering aan het spoor van de lijn Leiden-Utrecht de spoorbrug over het Galgewater minimaal op een hoogte van 1,50 m gebracht kan worden gebracht;

Drie wensen verdienen naar onze mening echter prioriteit om werkelijk als eerste uitvoering aan te geven. Dat zijn het verwijderen van de NUON-dam in de Maresingel, de doorvaart van de Korte Mare onder de Langegracht en een “tunnel” onder het Kort Rapenburg om het Rapenburg met het Galgewater te verbinden.

Inmiddels is de subsidieregeling “Versterking Recreatiesector” overgegaan in het “Investeringsbudget Landelijk Gebied”. Voor Leiden ook te gebruiken geven het feit dat Utrecht 1,5 miljoen euro uitgekeerd heeft gekregen als bijdrage in het opengraven van de Catharijnesingel.

Waarmee we maar willen zeggen dat Leiden zijn “voelhorens” moet blijven uitsteken naar voorbeelden uit andere steden en de financieringsmogelijkheden. Om te beginnen naar de ontwikkelingen en discussies rondom het Blauwfonds. Uit dit zogenoemde Blauwfonds zullen investeringen voor de watersport worden bekostigd. Deze pot wordt gevuld met bijdragen vanuit de watersport. Het komt in de plaats van een vaarbelasting, waarvan diverse malen is vast komen te staan dat de inningskosten de opbrengst ver te boven gaan.

Verder dienen de ruime mogelijkheden voor private-public partnerships te worden onderzocht als het gaat om de watertoeristische aantrekkelijkheid van Leiden op de kaart te krijgen. De ANWB voorzag de Amsterdamse grachten eerdere van de bekende zeskante toeristische borden. Het beheer en onderhoud van deze borden is inmiddels toevertrouwd aan een kanovereniging. Volgens ons zijn er voldoende vrijwilligers die bereid zijn om in Leiden een soortgelijke rol te vervullen. Dat zal er zeker toe bijdragen om een meer coöperatieve sfeer op het water te bewerkstelligen. Maar een beweging “Vrienden van Leiden Waterstad” komt pas daadwerkelijk van de grond, wanneer er uitvoering wordt gegeven aan een integrale visie, waar wij op vertrouwen dat zij er spoedig zal komen.

Literatuur en websites

Literatuur

- "Oude Rijn Romeinse waterbaan", Ministerie van Economische Zaken, Dienst Landelijke Gebied, augustus 2012
- "Het roer moet om", Naar een betere marktordening van bedrijfsmatig passagiersvervoer in de Amsterdamse grachten, SEO Economisch Onderzoek (presentatie prof. Baarsma), oktober 2012.
- "Leiden Vaart Wel", visie en voorstellen van vijf Leidse rederijen, juli 2012
- Bestemmingsplan Water - Regels, Gemeente Amsterdam/stadsdeel Centrum, mei 2012
- "Leiden, Stad van Ontdekkingen", Ontwikkelingsvisie 2030, B&W Leiden, april 2012
- "Wat wil leiden met haar haven.nl?", Ideeën van het CDA Leiden, CDA-fractie, oktober 2011
- Toekomstvisie Waterrecreatie 2025, stichting Recreatietoervaart Nederland/De Boer en Croon, maart 2011
- Actieplan 'Watertoerisme', gemeente Purmerend, augustus 2010
- Structuurvisie Leiden 2025, B&W Leiden, januari 2010
- Gouda Waterstad, Watertoerisme Uitvoeringsprogramma, gemeente Gouda, 17 februari 2009
- "Duik in Utrecht", visie watertoerisme, B&W Utrecht, december 2008
- Evaluatie stimuleringsbeleid watertoerisme, B&W Leiden, 16 oktober 2007
- "Waterplan Leiden", visie op water in Leiden inclusief uitvoeringsprogramma 2007-2010, Gemeente Leiden en Hoogheemraadschap van Rijnland, oktober 2007
- Quick Scan Waterrecreatie/Toerisme in de Zuid-Hollandse Regio, Regionaal Samenwerkingsverband Water-Stad-Land, 13 juni 2007
- Overzicht BRTN-projecten 1993-2006
- Toeristische effectrapportage Watertoerisme Leiden, 0-meting, OSPm, januari 2001
- "Een stad zonder water heeft geen vroeger of later", Beleidsvisie Watertoerisme Leiden 2000-2020, gemeente Leiden, november 2000
- Verwijdering van de Leidse Maresingeldam, Waterambacht Leiden, (ongedateerd)

Websites (onder andere)

<http://gemeente.leiden.nl/over-de-stad/waterloket/>

<http://bruggenvanleiden.nl/>

<http://www.fonv.nl/>

<http://leidenwaterstad.nl>

<http://varendoorzuidholland.nl>

<http://waterwegwijzer.nl>

<http://www.randstadwaterbaan.nl>

<http://www.srn.nl/>

<http://www.watererfgoed.nl>