



# HAVEN ATLAS

NDSM 

## inhoud

Inleiding, doel, ambitie en fasering	4
Context Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam	6
Vier Havendelen, ruimtelijke en technische uitgangspunten	8
Toelatingscriteria voor schepen	10
Situatie 0 – 5 jaar	12
Situatie 5 – 10 jaar	14
Situatie 10 – 20 jaar	16
Uitvoeringsstrategie	18

Colofon

Opdrachtgever    Projectbureau Noordwaarts  
Productie        Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam



# Inleiding, doel, ambitie en fasering

## 1. Inleiding

De werf van de Nederlandse Droogdok en Scheepsbouw Maatschappij - NDSM-werf - lag aan het IJ. De herontwikkeling van de NDSM-werf betreft daarom niet alleen land maar ook water. Voor het gebruik van dat water is deze Havenatlas opgesteld.

Als scheepsbouwwerf kende de NDSM-werf een directe relatie tussen land en water door de keten van aanvoer, tussenproducten en afbouw van schepen. De herontwikkeling van de NDSM-werf tot gemengd stedelijk gebied zet in op vernieuwing en uitbouw van deze relatie tussen land en water door diverse vormen van watergebruik. Het IJ en de haven zijn ook in de toekomst bepalend voor het karakter en de sfeer. In deze Havenatlas worden doel, ambitie, functie, karakter, toetsingscriteria, fasering en uitvoeringsstrategie van de haven uitgewerkt.

Eind 2012 heeft B&W de Watervisie Amsterdam vastgesteld. In deze visie, die over het gebruik en de beleving van het water gaat, is de NDSM-werf als één van de metropolitane plekken aangegeven, waar het stadse leven zich afspeelt temidden van de nautische bedrijvigheid. Gepleit wordt voor dynamisch gebruik en het hier en daar opheffen van statische functies op het water. Met name voor plekken als de NDSM-werf wordt aandacht gevraagd voor intensief en meervoudig gebruik van het water, thematisch of gebiedsgerichte visies, bij voorkeur door aan te sluiten bij lopende ontwikkelingen of planvorming. De Havenatlas NDSM voorziet hierin.

## 2. Doel van de Havenatlas

De Havenatlas plaatst het nautisch programma in de context van de totale gebiedsontwikkeling van de NDSM-werf en omgeving. De Havenatlas sluit naadloos aan op de Watervisie Amsterdam en is een uitwerking van de globale indicaties die voor de NDSM haven in het Investeringsbesluit NDSM-werf zijn vastgelegd. De Havenatlas beoogt een min of meer objectief toetsingskader

te zijn bij de beoordeling van de vele en gevarieerde verzoeken en initiatieven voor het gebruik van het water bij de NDSM-werf. De Havenatlas bevat de toetsingscriteria voor nautische initiatieven (veelal verzoeken om ligplaatsen voor schepen) op basis van ruimtelijke, programmatische en technische criteria. Het geeft inzicht in de zonering en mogelijke inrichting van het water bij de werf, de wijze van afmeren voor de verschillende typen en grootte schepen en een globaal aantal ligplaatsen waarin kan worden voorzien. Ook is een uitvoeringsstrategie opgenomen.

## 3. Status van de Havenatlas

Na vaststelling door het dagelijks bestuur van het stadsdeel is de Havenatlas een praktisch toetsingskader op basis waarvan in beginsel wordt bepaald of een initiatief wenselijk is en kan worden gehonoreerd of niet. Een kader dat echter niet limitatief maar indicatief wordt gehanteerd in de dagelijkse praktijk. Indicatief omdat er ruimte moet blijven om onvoorziene en afwijkende, maar desondanks wenselijke initiatieven te kunnen faciliteren. Vaststelling door het dagelijks bestuur is wenselijk om te voorkomen dat de Havenatlas een (te) vrijblijvend instrument wordt waar al te gemakkelijk van wordt afgeweken. Vaststelling door de deelraad geeft, gelet op de doelstelling een te zwaar gewicht aan de Havenatlas. De deelraad heeft zich met de vaststelling van het Investeringsbesluit uitgesproken over de wenselijke hoofdlijnen voor het watergebruik. Wel is het wenselijk, voorafgaand aan de vaststelling door het dagelijks bestuur, de Havenatlas te bespreken in de raadscommissie Ruimtelijke Ontwikkeling, cq deze Commissie om advies te vragen.

In het bestemmingsplan NDSM-werf West waarin ook het grootste deel van het water bij de NDSM-werf is opgenomen, zijn de hoofdzaken uit de Havenatlas opgenomen.

Na vaststelling van het bestemmingsplan heeft een aantal belangrijke uitgangspunten van de Havenatlas daarmee een juridisch planologische status.

## 4. Ambitie

De haven levert in sfeer en functioneren een bijdrage aan het "concept NDSM-werf". Een levendige, gemengde stadswijk met wonen, werken en evenementen waar de historie van de scheepswerf en het water zichtbaar is en blijft. Daarbij zijn dynamiek, diversiteit van functies en korrelgrootte, beleving en een gefaseerde, spontane ontwikkeling kernwaardes.

De ambitie is het havenfront uit te bouwen tot een levendig gevarieerd milieu op het water in vier verschillende havendelen. Een divers milieu dat zich in programmering, schaal en karakter onderscheidt van het landprogramma. Het streefbeeld is een bonte, gevarieerde verzameling fantasie prikkelende schepen die in de tijd van samenstelling wijzigt.

Ambitie is ook om vorm te geven aan een rijke variatie aan ontmoetingen land-water. Telkens passend bij het lokale karakter en programmering van het betreffende werfdeel. Hoge en lage kades, pieren en steigers, boardwalks en pontons, groene oevers en stortsteen, hellingen en waterpleinen.

## 5. Fasering

Deze ambities zullen niet op stel en sprong gerealiseerd zijn, maar langzaam groeien en vorm krijgen. Ze zullen continue transformeren en andere vormen aannemen. Door verschillende partijen en in verschillende snelheden tot stand komen. De Havenatlas brengt de fasering indicatief in beeld met een aanneme over de realisatiesnelheid en een schets van een mogelijke eindsituatie. Een definitief eindbeeld is niet te geven. Dit is inherent aan de ambitie van een dynamische haven waar veranderingen in de tijd niet alleen zijn toegestaan maar zelfs wenselijk zijn.



- |                             |   |                        |                     |                  |
|-----------------------------|---|------------------------|---------------------|------------------|
| gemengd gebied              | gerealiseerde ontwikkeling                    | basisschool            | maximale bouwhoogte | pontaanlanding   |
| gemengd gebied, excl. wonen | tijdelijke exploitatie/ tijdelijke bebouwing  | parkeergebouw + ingang | uiterste rooilijn   | golfbreker       |
| historisch erfgoed          | autonome transformatie                        | interne route          | optie accent >60 m. | nautische relict |
| nautisch centrum            | concentratie publieks- gericht plintprogramma | voetgangers verbinding | minimale FSI        |                  |
| groenvoorziening            |   | verbinding over water  | max. FSI / kavel    |                  |
|                             |   | plangrens              | zichtcorridor       |                  |



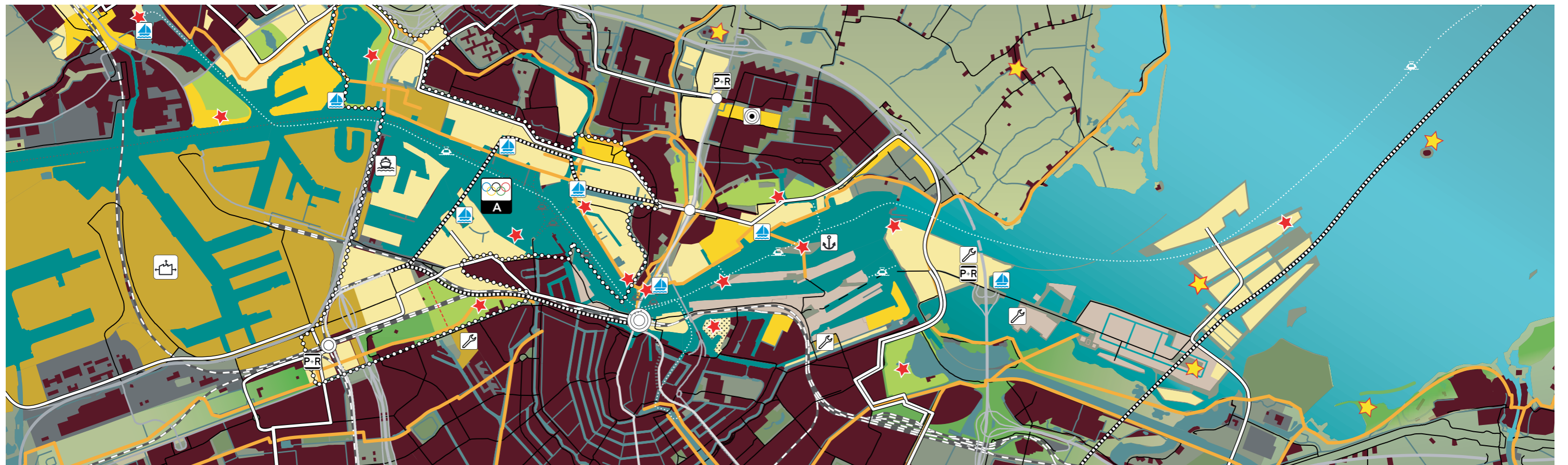
## Context Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam

Herontwikkeling van de IJ-oever met een hernieuwde oriëntatie op het IJ is één van de vier grote bewegingen in de Structuurvisie. De Noordelijke IJ-oever en de NDSM-werf zijn daar nadrukkelijk onderdeel van. Herontwikkeling van de NDSM-werf inclusief programmering van de havenkommen is speerpunt.

Op de kaart "Jachthavens aan het IJ en IJmeer" uit de Structuurvisie staat de ambitie om in de havens aan het westelijk deel van het IJ ruimte te bieden aan een Nautisch Innovatief Centrum met een jachthaven, evenementen en horeca. Met de komst van het Hiswa Nautisch Centrum Amsterdam met bijbehorende jachthaven en jaarronde programmering van nautische evenementen, is aan een deel van deze ambitie invulling gegeven.



Waterkaart: Jachthavens aan het IJ en IJmeer



Waterfront volgens Structuur Visie Amsterdam 2040

# Vier havendelen, ruimtelijke en technische uitgangspunten

In de havenkommen en bijbehorende kades van de NDSM-werf ontstaan vier verschillende milieus met ieder hun eigen relatie tussen land en water.

## I. De jachthaven Amsterdam Marina.

De jachthaven voor clubleden en passanten ligt aan de westzijde van de haven rondom het HISWA nautisch centrum en aan de voet van het Kraanspoor. Een paar maal per jaar wordt (een deel van) de haven vrijgehouden voor boatshows en komen grote bezoekersstromen naar de haven. In de haven wordt ook ruimte geboden voor een aantal sloepen van professionele rondvaartbedrijven. De relatie tussen land en water is rondom de jachthaven gevarieerd vormgegeven. De steigers van de jachthaven drijven op het water. Het HISWA nautisch centrum heeft een cafe-restaurant met terrassen aan het water. Langs de kade ontsluit een hoog deel van de boardwalk de bebouwing met nautische retail en bedrijven, horeca en woningen. Een lager deel van diezelfde boardwalk ontsluit het luwe water en loopt door in de steigers rondom het HISWA nautisch centrum. Het Kraanspoor biedt een majestueus uitzicht over haven en IJ, op de Houthavens aan de Zuidoever, maar ook op de dynamiek van de naastgelegen werf Shipdock.

## II. Luwe havenkom

De havenkom tussen de jachthaven en de NDSM-pier ligt in de luwte van de golfbreker. Hier komen vaste ligplekken voor publiekgerichte schepen waarvoor de golfslag in de open havenkom te heftig is.

Dit betreft onder andere ligplaatsen voor (zee)zeilcharter schepen. Voor een aantal van deze schepen kan dit deel van de haven als 'thuishaven' gaan gelden. In het vaarseizoen, van april tot en met oktober, stappen hier passagiers op en af en meren passanten af en aan. In deze periode is overnachting op de charterschepen toegestaan. In het winterseizoen, van november tot en met maart, is overnachting op de schepen, met uitzondering van eigenaar/schipper, niet toegestaan. Indien rond de jaarwisseling een (nautisch) evenement wordt georganiseerd kan voor deze gelegenheid op de schepen verblijfsaccommodatie worden aangeboden. De toestemming hiervoor wordt beoordeeld in het kader van de aanvraag voor een evenementenvergunning.

Haaks op de NDSM-pier worden kavels van maximaal 40 meter lang en 8 meter breed beschikbaar gesteld voor het afmeren van schepen. Dit biedt zowel ruimtelijk als functioneel voordelen. De luwe havenkom biedt daarnaast ruimte aan een nautisch evenementenplein. Dit waterplein kan onderdeel zijn van in de jachthaven georganiseerde boatshows, maar kan ook aan zelfstandige evenementen plek bieden. Randvoorwaarde voor deze evenementen is dat deze aansluiten bij het karakter van de werf, passen in de programmering en geen significante (geluids)overlast opleveren. Bij evenementen kan een drijvend podium van op verschillende manieren te koppelen pontons in de havenkom worden gelegd. Mogelijk is dit ook te combineren met extra steigers voor grotere (zeil)schepen die incidenteel van de jachthaven gebruik willen maken als passant, afbouw (bv. het tuigen van zeilschepen) of bijvoorbeeld een 'doopceremonie' van een nieuw jacht.

Halverwege de NDSM-pier wordt ruimte vrijgehouden voor een drijvende tribune.

Het water is vanaf land bereikbaar via vingerpieren waaraan de schepen zijn afgemeerd. Voor het maken van deze steigers worden specificaties opgesteld zodat deze duurzaam worden gerealiseerd. Bezoekers wandelen over de NDSM-pier en de vingerpieren naar de schepen. De voormalige helling 5 is een heel ander overgangsmilieu tussen land en water. Op dit groene hellende waterplein is een groene ligweide en een bescheiden speelstrandje waar ook op kleine schaal met bootjes gespeeld kan worden. Via bruggen en kades toucheert ook de groene langzaam verkeerroute langs de Noordelijke IJ-oever deze luwe havenkom.

## III. Open havenkom

De open havenkom ligt tussen de NDSM-pier en de Van Riemsdijkweg. Dit havendeel kent een dynamischer en ruiger milieu. Hier komen robuustere schepen en functies die tegen golfslag en deining bestand zijn. De oostkant van de NDSM-pier wordt, voor zover niet bezet door vaste ligplaatsen, vrijgehouden voor schepen van passanten van minimaal 20 meter lang, danwel minimaal 30 meter lang indien het recreatieschepen betreft. Haaks op de kade van de Van Riemsdijkweg worden kavels van maximaal 55 meter lang en 10 meter breed beschikbaar gesteld voor het afmeren van schepen. Er worden specificaties opgesteld

voor het maken van de steigers zodat de steigers min of meer uniform en duurzaam worden gerealiseerd.

Voorwaarde is dat de pontaanlanding bij de Baanderij ook in de toekomst goed bereikbaar blijft voor de ponten. Vooralsnog zal de reguliere verbinding met het CS hier gehandhaafd blijven. Mogelijk wordt in de toekomst op de kop van de Van Riemsdijkweg een aanlanding voor een (snel) veer westwaarts gerealiseerd. Dan zal ook bezien worden of verplaatsing van het NDSM-veer wenselijk is.

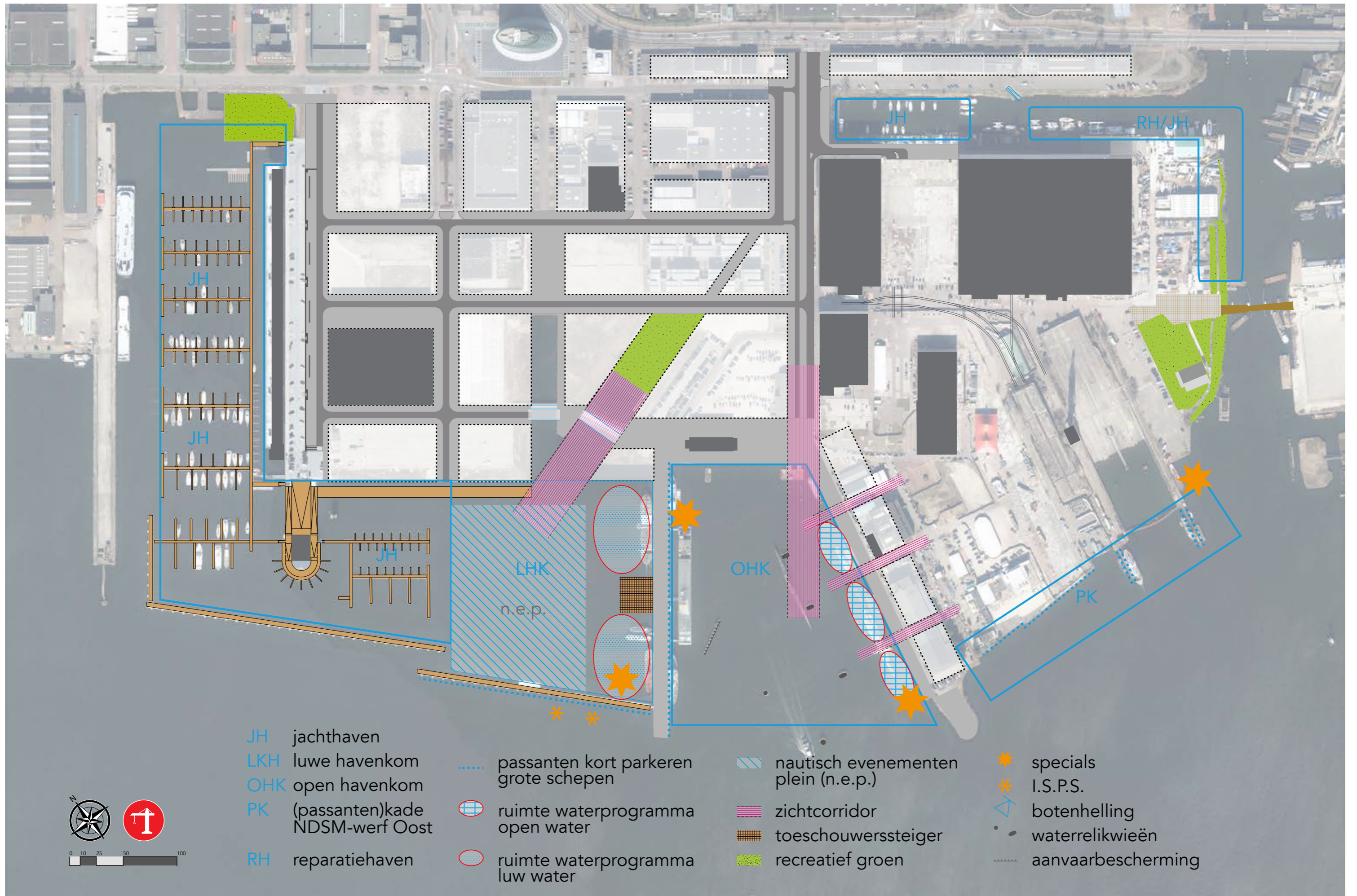
De pontaanlanding markeert een belangrijke relatie tussen land en water. Via langzaam verkeer routes komen fietsers en voetgangers hierheen om over het water naar het Centrum van Amsterdam te reizen en andersom. De kleinschalige kade voor de Baanderij heeft een op de zon gelegen wandel- en fietsroute en terras.

Ook langs de Van Riemsdijkweg worden de schepen ontsloten door vingerpieren. De Van Riemsdijkweg biedt ruimte aan flaneren en aan terrassen van horeca in de plint van de bebouwing. De schepen die evenwijdig langs de oostkant de NDSM-pier zijn afgemeerd zijn voor voetgangers direct bereikbaar vanaf de pier.

## IV. Kade NDSM-werf Oost

De zuidkade van de NDSM-werf Oost is een opeenvolging van soorten oevers en een even grote variatie aan gebruiksmogelijkheden. De kop van de Van Riemsdijkweg, nu nog een verstillend en winderig uitzichtpunt zal in de toekomst mogelijk transformeren tot dynamisch pontplein en -transferium. Oostelijk hiervan ligt een informele, zachte oever die plek biedt aan een stadsstrand. Ter plekke van de load out is een faciliteit voor het aanmeren van evenementenponten en voor schepen die onderdeel zijn van de programmering op de werf. De twee vingerpieren aan het uiteinde van de grote helling bieden vier ligplaatsen voor passanten. De dok-deur is wellicht het meest spectaculaire deel van de wandeling langs het water op de NDSM-werf. Ter hoogte van Noorderlicht en de Gewoonboot wordt de mogelijkheid geboden om met kleinere boten voor een korte periode, bijvoorbeeld ten behoeve van restaurantbezoek, af te meren.





# Toelatingscriteria voor schepen

Het water bij de NDSM-werf blijkt in de praktijk een gewilde locatie voor vele initiatieven, al dan niet gepaard gaand met het afmeren van schepen of andere drijvende objecten. Er moet een zorgvuldige selectie plaatsvinden om te voorkomen dat het water als 'parkeerplaats' wordt gebruikt voor allerlei schepen die qua uiterlijk en of functie niet bijdragen of zelfs afbreuk doen aan het gewenste nautisch karakter.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat de schepen en hun functies een toegevoegde waarde moeten hebben.

Aanvragen voor ligplaatsen worden getoetst aan de volgende criteria.

## A. Scheepskenmerken:

1. Schepen hebben een oorspronkelijke scheepstypologie
2. Schepen hebben een bijzondere, nautische historie.
3. Het zijn echte, varende schepen
4. Maximale lengte en breedte: Langs de westkant van de NDSM-pier, lengte 40 meter, breedte 8 meter. Langs de Van Riemsdijkweg, lengte 55 meter, breedte 10 meter.
5. Langs de westkant van de NDSM-pier liggen schepen die weinig golfslag verdragen en in de luwte van de golfbreker moeten liggen. Schepen die wel tegen golfslag kunnen liggen aan de oostkant van de NDSM-pier en langs de Van Riemsdijkweg.
6. Aan de kop van de Van Riemsdijkweg meert een "Special" af. Dit schip is zowel qua scheepstypologie als qua historie als qua functie speciaal.

## B. Functie-kenmerken:

1. Functie past in het "concept NDSM-werf" en draagt bij aan de positionering, dynamiek en levendigheid van de NDSM-werf
2. De activiteit heeft een extravert, uitnodigend karakter.
3. Schepen hebben een publiekgerichte functie. Langs de Van Riemsdijkweg kan hierop een uitzondering worden gemaakt.
4. Functies zijn watergebonden.

## C. Locatie-kenmerken:

1. De bereikbaarheid van het schip is goed en (sociaal) veilig.
2. De locatie is geschikt voor verwachte bezoekersstromen.
3. Fiets-, auto-, en busparkeerplekken voor schepen vindt op afstand plaats.
4. Initiatiefnemer toont aan dat parkeren inpasbaar is op de NDSM-werf.
5. Opslag, vuilcontainers etc. worden niet op de wal geplaatst. Initiatiefnemers tonen aan dat hiervoor een oplossing is op een schip of in bebouwing.

## D. Regelgeving:

1. Functies van schepen moeten passen in het bestemmingsplan voor de NDSM-werf West.
2. Onder 1 genoemde voorwaarde betekent in ieder geval dat geluidoverlast door evenementen op schepen niet is toegestaan.
3. Schepen en hun functies moeten voldoen aan alle wettelijke regelgeving en in bezit zijn van alle noodzakelijke vergunningen.

## E. Uitzonderingen:

Op basis van bovengenoemde criteria worden aanvragen getoetst en wordt de toegevoegde waarde voor de NDSM-werf beoordeeld. Denkbaar is dat een schip en/of haar programma in belangrijke mate bijdraagt aan het gestelde doel en de geformuleerde ambities, maar niet voldoet aan één of meerdere criteria. Het is dan mogelijk gemotiveerd af te wijken van de gestelde criteria.



## Situatie 0 – 5 jaar

Op deze kaart is de bestaande situatie (juni 2013), gecombineerd met ontwikkelingen die naar verwachting de komende 5 jaar worden gerealiseerd ingetekend, geprojecteerd over een niet geheel recente luchtfoto.

In het westelijk havenbekken tussen Melissapier en Kraanspoor is de jachthaven Amsterdam Marina ontwikkeld. Aan de Melissapier is ruimte voor grotere partyschepen. Mogelijk wordt in deze periode door ontwikkelaar en erfpachthouder Fortress een aanvang gemaakt met bebouwing op de Melissapier ten behoeve van havengerelateerde functies. De plannen zijn om hier ondermeer een (jachten)service centrum te ontwikkelen met stalling en onderhoudsmogelijkheden, Daarbij hoort uiteraard ook een kraanfaciliteit en een brandstofstation.

In het verlengde van de Kraanspoorkade ligt de nieuwe pier met daarop het Nautisch Centrum Amsterdam. In dit centrum zijn naast het kantoor en de voorzieningen van de jachthaven, onder andere ook het kantoor van de HISWA en een havenrestaurant gevestigd.

Aan de NDSM-pier en de Van Riemsdijkweg liggen diverse schepen met huurcontracten: de Pannenkoekenboot, het Amstelbotel, de Pollux, lichtschip Brightside, de Mahu, de Sirius van Greenpeace en het Veronicaschip. In december 2013 heeft het Veronicaschip een ligplaats tussen het Amstelbotel en de IJkantine ingenomen. De Mahu is verplaatst naar de Westzijde van de NDSM-pier.

Aan de westzijde van de NDSM-pier zijn haaks op de pier steigers gelegd waaraan schepen kunnen worden afgemeerd. Mogelijk dat deze ook als 'thuishaven' voor de zeilchartervaart (leden BBZ) gebruikt worden.

Parallel aan de buitenzijde van het oostelijk deel van de golfbreker zal zo mogelijk, een aanmeergelegenheid gerealiseerd worden

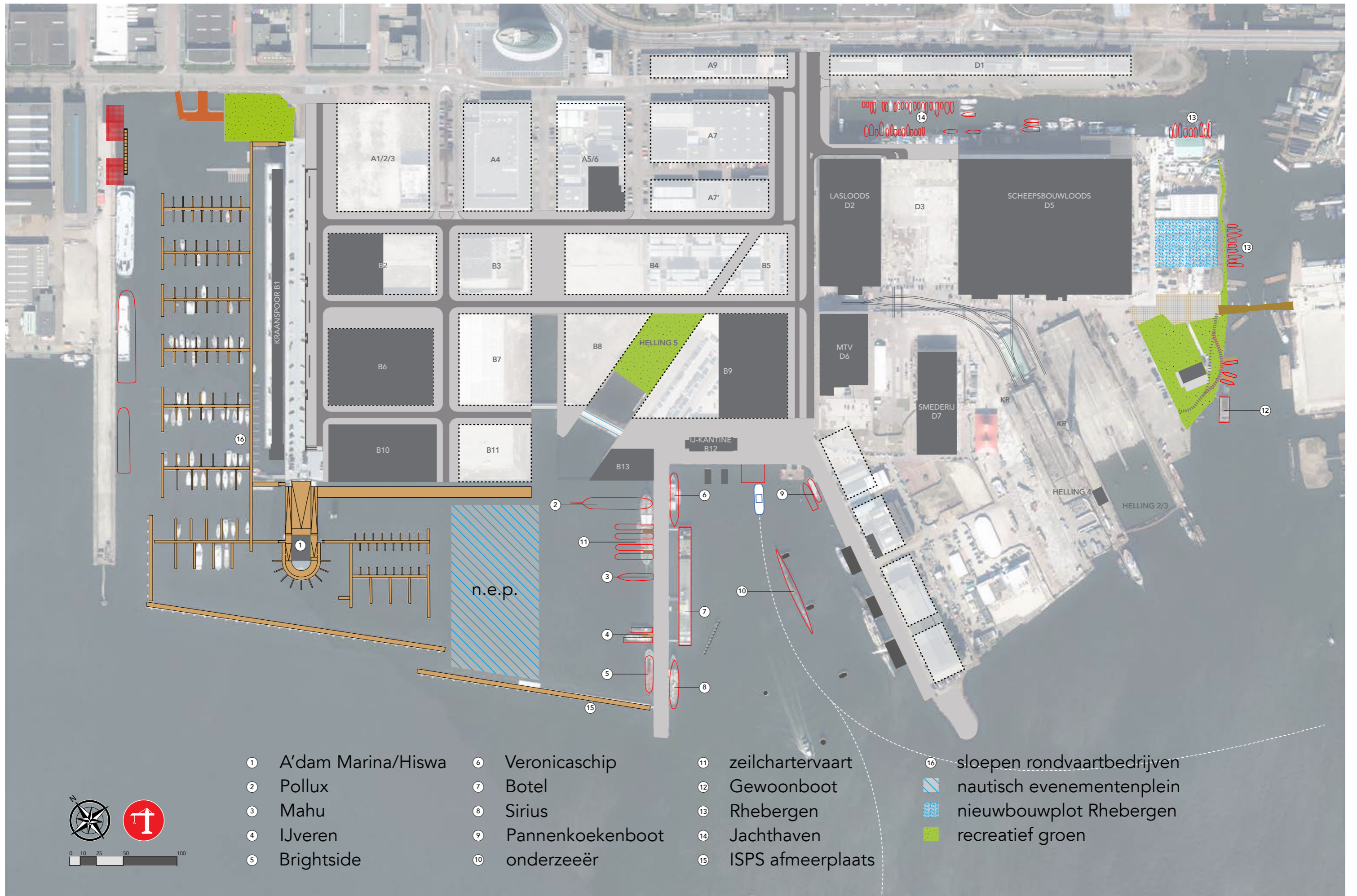
voor grote, internationaal varende zeilschepen. Dit deel van de golfbreker krijgt de status van een zogenaamde ISPS gecertificeerde ligplaats. Mogelijk wordt dit de vaste afmeerlocatie voor de Clipper Stad Amsterdam als deze de thuishaven bezoekt.

De pontaanlanding is wegens capaciteitsvergroting en optimalisatie van de vaarweg iets naar het westen verplaatst.

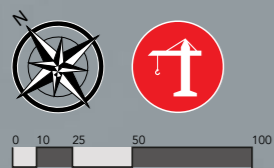
De ligplaats van de Gewoonboot bij Noorderlicht is als bestaand en te handhaven opgenomen.

Tussen Buiksloterham en NDSM-werf is een beweegbare voet-fietsbrug over Zijkanaal I gerealiseerd. Achter deze brug treffen we in het Cornelis Douweskanaal Oost ligplaatsen van de jachthavens Schoens en Rhebergen.

Het gebruik van het nautisch evenementenplein is op gang gekomen. De programmering wordt, in samenwerking met o.a. HISWA en Amsterdam Marina verzorgd en gecoördineerd door de Stichting NDSM die ook de culturele programmering in het oostelijke deel op het land in haar portefeuille heeft.



- |                      |                    |                           |                     |
|----------------------|--------------------|---------------------------|---------------------|
| ① A'dam Marina/Hiswa | ⑥ Veronicaschip    | ⑪ zeilchartervaart        | ⑬ Rhebergen         |
| ② Pollux             | ⑦ Botel            | ⑫ Gewoonboot              | ⑭ Jachthaven        |
| ③ Mahu               | ⑧ Sirius           | ⑬ nieuwbouwplot Rhebergen | ⑮ ISPS afmeerplaats |
| ④ IJveren            | ⑨ Pannenkoekenboot | ⑭ recreatief groen        |                     |
| ⑤ Brightside         | ⑩ onderzeeër       |                           |                     |



## Situatie 5 – 10 jaar

Op deze kaart is de veronderstelde uitgangssituatie over 5 jaar gecombineerd met de mogelijke ontwikkelingen in de daarop volgende 5 jaar.

De Amsterdam Marina en het HISWA Nautisch Centrum Amsterdam zijn verder ontwikkeld.

Aan de Melissapier wordt de ontwikkeling van paviljoenachtige bebouwing, half op de kade, half boven het water, geprogrammeerd met nautisch georiënteerde bedrijven en voorzieningen voortgezet.

Aan het eind van de kraanspoorhaven is een begin gemaakt met de groene oever en wordt een park aangelegd.

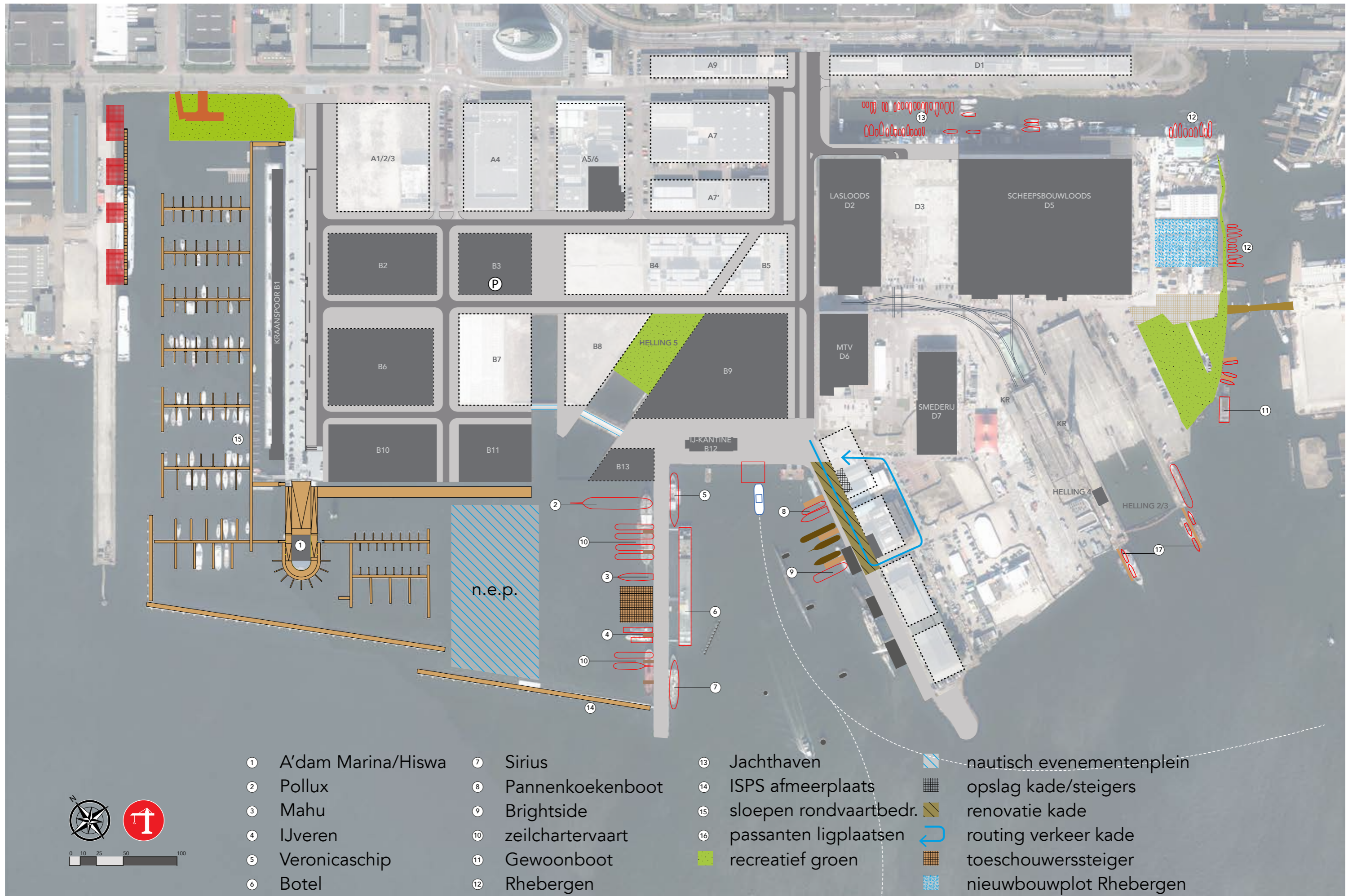
De bouwblokken B10 en B11 zijn in ontwikkeling, evenals de boardwalk ervoor.

Aan de westzijde van de NDSM-pier wordt het haaks aanmeren van schepen uitgebreid en is het toeschouwerspodium gerealiseerd. Het nautisch evenementen plein (nep) is in gebruik.

Aan het noordelijk deel van de Van Riemsdijkweg zijn de eerste ligplaatsen haaks op de kade ingericht. Daartoe is ook dit deel van de kade hersteld en opnieuw ingericht.

Aan de westzijde van de NDSM-pier zijn de steigers haaks op de pier uitgebreid en bieden ruimte voor uitbreiding van de zeilchartervloot of van andere schepen.







Het gebruik van het nautisch evenementenplein is intensiever en maakt serieus onderdeel uit van de totale programmering op de NDSM-werf.



- ① A'dam Marina/Hiswa
- ② Pollux
- ③ Mahu
- ④ IJveren
- ⑤ Veronicaschip
- ⑥ Botel

- ⑦ Sirius
- ⑧ Pannenkoekenboot
- ⑨ Brightside
- ⑩ zeilchartervaart
- ⑪ Gewoonboot
- ⑫ Rhebergen

- ⑬ Jachthaven
- ⑭ ISPS afmeerplaats
- ⑮ sloepen rondvaartbedr.
- ⑯ passanten ligplaatsen
- ⑰ recreatief groen

-  nautisch evenementenplein
-  opslag kade/steigers
-  renovatie kade
-  routing verkeer kade
-  toeschouwerssteiger
-  nieuwbouwplot Rhebergen

## Situatie 10 – 20 jaar

De in het vorige decennia ingezette ontwikkelingen aan de Melissapier, westzijde NDSM-pier en Van Riemsdijkweg zijn uitgegroeid tot een levendig havenmilieu. De NDSM-haven is zo favoriet in de nautische wereld dat voor een ligplaats een wachtlijst geldt. Alle beschikbare aanlegplekken zijn kortom ingenomen.

Ten zuiden van het Amstelbotel wordt een ligplaats vrij gehouden voor grote bezoekende (zeil)schepen.

Op de kop van de Van Riemsdijkweg is mogelijk een pontaanlanding voor een snelveer naar Zaandam en IJmuiden/Velsen gerealiseerd.



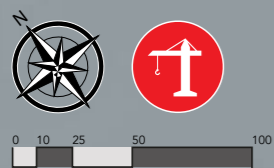


- 1 A'dam Marina/Hiswa
- 2 Pollux
- 3 Veronicaschip
- 4 IJveren
- 5 Botel
- 6 Pannenkoekenboot
- 7 Mahu

- 8 Sirius
- 9 zeilchartervaart
- 10 Brightside
- 11 Gewoonboot
- 12 Rhebergen
- 13 Jachthaven
- 14 ISPS afmeerplaats

- 15 sloepen rondvaartbedr.
- 16 passanten aanlegplaats
- 17 passanten ligplaats grote (zeil)schepen
- routing verkeer kade
- recreatief groen

- toeschouwerssteiger
- nautisch evenementenplein
- opslag kade/steigers
- renovatie kade
- nieuwbouwplot Rhebergen



# Uitvoeringsstrategie

De gemeente geeft zelf geen uitvoering aan de in de Havenatlas opgenomen voorstellen. De uitvoering hiervan is afhankelijk van particuliere initiatieven en wordt in die zin overgelaten aan de 'markt'.

Hoewel in de Havenatlas perioden worden aangegeven van steeds vijf jaar waarbinnen verondersteld wordt dat bepaalde ontwikkelingen zullen plaatsvinden, is er geen planning. Afhankelijk van de particuliere interesse en de wenselijkheid en haalbaarheid van de initiatieven die zich voordoen, zal de ontwikkeling sneller of langzamer gaan.

Het toepassen van economische principes op het gebruik van het water houdt niet alleen in dat ruimte wordt geboden aan initiatieven vanuit de markt, maar ook dat alle gebruikers van de ruimte op het water daarvoor een marktconforme (huur)prijs moeten betalen. Dat en de noodzakelijke technische voorzieningen als steigers en andere afmeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en eventueel walgebruik, bepalen de economische haalbaarheid van de initiatieven. De gemeente zal alleen financieel investeren in voorzieningen indien gegarandeerd is dat deze investeringen minimaal worden terugverdiend.

In het kader van de gemeentelijke kasstroom sturing heeft het de voorkeur om investeringen (in bijvoorbeeld steigers haaks op de NDSM-pier en de Van Riemsdijkweg) aan een particulier investeerder over te laten. Deze kan de investeringen terugverdienen door de inkomsten uit verhuring van de steigers aan vaste ligplaats houders en of passanten.

Indien individuele initiatiefnemers zelf een steiger wensen te realiseren zal deze moeten voldoen aan door de gemeente voor te schrijven richtlijnen.

## Beheer

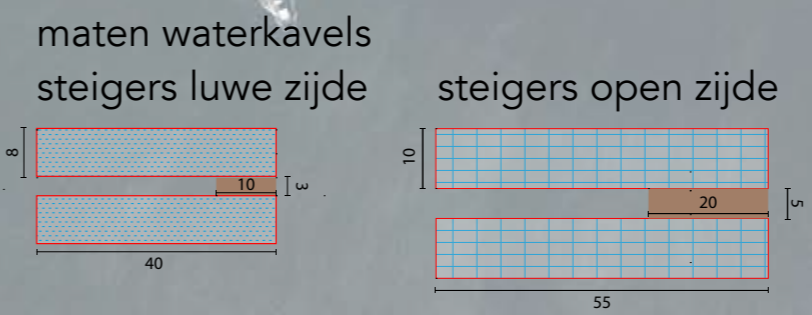
Het gebruik en het beheer van de haven is te onderscheiden naar meer statische en meer dynamische functies. Onder het statisch deel vallen de niet varende objecten en de vaste ligplaatsen. De gemeente zal hiervoor het beheer uitoefenen. Voor het dynamisch deel van de haven (daar waar veelvuldig schepen komen en gaan) zal samenwerking worden gezocht met een bedrijf of instantie die het dagelijks haven beheer namens de gemeente uitoefent.

## Programmering

De programmering van het nautisch evenementenplein zal worden ondergebracht bij de Stichting NDSM-werf. Deze Stichting regisseert en coördineert in opdracht van de gemeente, ontwikkelaar en ondernemersvereniging De Toekomst, ook de programmering op het land.



- - - rooilijn huidige bebouwing
- zichtlijnen
- betonnen platform
- geprojecteerde bouwvelden/bebouwing
- steigervrije zone t.b.v. water-evenementen





**HAVEN  
ATLAS  
NDSM**

maart 2014