

# Varen in Amsterdam 2.1

beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor  
passagiersvervoer en pleziervaart

## **Versie 2.1**

Vastgesteld door de gemeenteraad op 2 oktober 2013  
Inclusief moties gewijzigd vastgesteld door B&W op 19 november 2013

## Inhoud

1. Inleiding .....	3
2. Dienstverlening, toezicht en handhaving .....	7
3. Beleidsdoelen gemeente Amsterdam .....	13
4. Beter benutten van het beschikbare (vaar)water .....	15
4.1. Ordening van het passagiersvervoer .....	15
4.1.1 Segmenten .....	15
4.1.2 Drie marktvormen .....	17
4.1.3 Twee vergunninggebieden .....	17
4.1.4 Voorstellen ordening per segment .....	19
4.1.5 Vergunningvoorwaarden .....	24
4.1.6 Ligplaats .....	25
4.1.7 Voorbereidingen vergunningenronde 2014 .....	26
4.1.8 Concessies en veiling van vergunningen .....	28
4.1.9 (Nacht)ligplaatsen en op- en afstapplaatsen .....	28
4.2. Ordening Pleziervaart .....	29
4.3. Goederenvervoer .....	32
4.4. Ordening overig .....	32
5. Beprijzen .....	35
5.1. Beprijzing Passagiersvervoer .....	35
5.2. Beprijzing pleziervaart .....	36
6. Beheren .....	39
6.1. Toezicht en handhaving .....	39
6.2. Verduurzamen .....	39
6.3. Flankerende maatregelen en verkeerssysteem .....	41
6.4. Monitoring .....	44
7. Financiën .....	45
8. Literatuurlijst .....	50

### Bijlagen:

- Inspraakreacties
- Overzicht bijeenkomsten t.b.v. consultaties, inspraak en afstemming Nota VIA
- SEO rapport “het roer moet om”
- KMG rapport “transparantie in handhavingstaken” met annotatie

# 1. Inleiding

In deze nota wordt nieuw beleid voor varen in Amsterdam gepresenteerd. Dit is de uitkomst van een proces dat door het college in het voorjaar van 2012 is gestart met als doel modernisering van het stelsel van vergunningverlening op het water, verbetering van handhaving en dienstverlening, en herijking van de beleidsdoelen. Bij de totstandkoming van het beleid is ruim gebruik gemaakt van consultaties van een groot aantal belanghebbenden, inspraakreacties en van verschillende onderzoeken. De Watervisie -fase 1- vormt het beleidskader voor de lange termijn (2040).

De waarde van het water in de Amsterdamse grachten is in de loop van de jaren sterk gestegen. Het aantal pleziervaartuigen is sinds midden jaren '90 verdubbeld, de passagiersvaart is toegenomen en er zijn veel bewoners op en rond de grachten. Steeds meer mensen maken gebruik van de grachten en nieuwe ondernemers dienen zich aan. Vooral, maar niet alleen, op drukke dagen en bij mooi weer in het vaarseizoen ontstaan in bepaalde delen van de stad opstoppingen, onveilige situaties en overlast.

De gemeente Amsterdam streeft ernaar om het gebruik van het binnenwater van Amsterdam voor een veelheid aan dynamische functies te versterken. Het doel is te komen tot een optimaal nautisch gebruik van het Amsterdams binnenwater, waarbij er evenwicht is tussen de belangen van bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad. Het gaat om een aanpak waarin kwaliteit, toegankelijkheid, veiligheid, duurzaamheid en beperking van overlast de kern zijn.

De Watervisie is uitgangspunt voor deze aanpak. De *'Watervisie Amsterdam fase 1: een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water'* beschrijft een toekomstvisie op het gebruik van het water in Amsterdam als openbare ruimte, voor recreatie en toerisme, wonen en werken, pleziervaart en watersport en vervoer over water.

Op 19 december 2012 is fase 1 van de Watervisie in de gemeenteraad behandeld, nadat deze eerst op 16 oktober 2012 door het college was vastgesteld.

Drie thema's uit de Watervisie vinden hun nadere uitwerking in deze nota, en in de verdere ontwikkeling van de Watervisie:

- ruimte voor diverse rondvaartproducten en voor nieuw ondernemerschap
- een goed functionerend vaarnetwerk
- het faciliteren en reguleren van de pleziervaart

Amsterdam heeft, met onder meer zijn grachtengordel, de Amstel, het Buiten-IJ en de (recreatie)plassen, unieke mogelijkheden om te varen binnen en buiten de stad.

Zowel bezoekers als bewoners maken daar op grote schaal en met veel plezier gebruik van. Bijvoorbeeld door een rondvaart te maken, een boot te huren, met een eigen boot te varen, of door vanaf een terrasje naar het gekrioel op het water te staren.

De verdeling van de (schaarse) openbare ruimte op het water is nu vooral historisch gegroeid, en daarmee niet in alle opzichten effectief, logisch en rechtvaardig. Zo dateert het huidige volumebeleid voor passagiersvaart – met een beperkt aantal vergunningen voor onbepaalde tijd - uit 1948. Het aantal pleziervaartuigen is daarentegen daarnaast almaar toegenomen, zonder dat hier beleid op is gevoerd.

Mede door de fusie per 1 januari 2011 van de (toenmalige) dienst Binnenwaterbeheer met de stichting Waternet zijn nieuwe mogelijkheden ontstaan op het gebied van integraal waterbeheer en dienstverlening. Ook met de introductie van nieuwe technologieën ontstaat ruimte voor nieuw beleid en voor verbetering van dienstverlening en handhaving.

Het college heeft vastgesteld dat het huidige stelsel onvoldoende heeft geleid tot het afnemen van bekende problemen, zoals drukte en overlast op het water, tekort aan ligplaatsen, onvoldoende vergroening.

In de zomer van 2012 is daarom een aantal vernieuwingen gestart. Fase 1 van de Watervisie is tot stand gekomen, en er is een start gemaakt met een door TNO te ontwikkelen verkeersmodel, op basis waarvan straks specifieke verkeersmaatregelen kunnen worden genomen. Tevens is een aanvang gemaakt met het verbeteren van dienstverlenings- en handhavingsinstrumentarium. Daartoe heeft KPMG recent onderzoek gedaan naar de wijze waarop de handhavingstaken worden uitgevoerd (bijlage). Verder heeft het college een van de belangrijke knelpunten voor uitbreiding van het aantal vergunningen, aangepakt door een ligplaatsenregisseur aan te stellen. Ook heeft het college opdracht gegeven aan SEO Economisch Onderzoek om de marktordening van het passagiersvervoer te water te onderzoeken.

Op 16 oktober jl. (BD2012-010132) heeft het college kennis genomen van het rapport (bijlage). In het rapport wordt onder andere geconstateerd:

1. *Het is druk op de Amsterdamse grachten*

- 2500 woonboten
- Meer dan 15000 pleziervaartuigen
- Meer dan 300 vaartuigen voor bedrijfsmatig passagiersvervoer

2. *De huidige ordening van de markt voor passagiersvervoer voldoet niet*

- Er is nagenoeg geen ruimte voor toetreders
- Er is veel illegaal aanbod
- De beleidsdoelstellingen zijn niet helder beschreven en bieden geen houvast
- Het huidige stelsel werkt juridisering in de hand
- Er is sprake van onduidelijke regels en handhaving

SEO stelt dat, omdat de duur van de exploitatievergunningen onbeperkt is en toegang tot de markt alleen mogelijk is als de gemeente extra vergunningen uitdeelt of door overname van een vergunde boot, de prikkels voor vernieuwing beperkt zijn waardoor de beleidsdoelen onder druk staan.

3. *De beleidsdoelen worden niet of onvoldoende gehaald*

- de huidige ordening leidt niet tot voldoende vergroening
- de onveiligheid en overlast op het water dreigen toe te nemen, door de toenemende pleziervaart en illegale passagiersvaart
- De markt biedt onvoldoende ruimte voor een divers aanbod met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding voor elk segment

SEO stelt dat de door de overheid geformuleerde beleidsdoelstellingen geen handvat bieden om te komen tot een optimale ordening, omdat er niet uit volgt hoe de steeds schaarser wordende ruimte in de grachten over de verschillende gebruikers moet worden verdeeld. SEO pleit er daarom voor dat de gemeente Amsterdam duidelijke doelstellingen opstelt voor het beleid ten aanzien van het gebruik van de grachten.

Het college heeft op 16 oktober 2012 aangegeven dat het de door SEO geconstateerde

problemen herkent, maar dat de voorgestelde oplossingen in de praktijk niet zo eenvoudig zijn. Modernisering van het beleid ten aanzien van het gebruik van de grachten vraagt een integrale aanpak: het vergunningstelsel, de ordening van de pleziervaart en het steiger- en ligplaatsenbeleid zijn nauw met elkaar verweven.

Aanpassen van het stelsel van vergunningverlening raakt aan grote (financiële) belangen in Amsterdam, zowel van de gemeente als de gevestigde reders als nieuwkomers die graag tot het stelsel toe willen treden.

Het beleid voor het varen in Amsterdam wordt daarom in zijn totale samenhang opnieuw geformuleerd. Water heeft in Amsterdam dermate vitale functies dat zorgvuldig onderzoek en uitvoerige raadplegen van betrokken partijen en belanghebbenden noodzakelijk bleek, alvorens tot besluitvorming te komen over mogelijke aanpassingen.

*Tabel 1: planning besluitvorming*

Proces stap	Datum
B&W voorstel vrijgeven voor inspraak	7 mei
Bespreking in commissie EZP	6 juni
Einde inspraaktermijn (6 weken)	28 juni
B&W besluit na inspraak	3 september
Bespreking raadsvoordracht Verordening op het binnenwater (VOB) en aanpassing Regeling Passagiersvervoer Amsterdam 2007 (RPA) in commissie EZP	26 september
Vaststellen wijzigingen VOB in gemeenteraad	2 oktober

De eerste versie van de nota is tot stand gekomen na een brede consultatie van watergebruikers en walbewoners. Verder is er uitgebreid juridisch advies ingewonnen, en is gebruik gemaakt van de expertise van o.a. TNO. Daarnaast is gesproken met portefeuillehouders van de stadsdelen, met de politie en is breed afgestemd binnen de gemeente. Na bespreking in B&W op 7 mei jl. is de nota vrijgegeven voor inspraak.

Ten behoeve van versie 2.0 van de nota heeft op 7 juni heeft een informatieve bespreking in de raadscommissie EZP plaatsgevonden. Daarnaast zijn er bijna zeventig schriftelijke inspraakreacties ingediend, zijn er op 10 juni en op 30 augustus 2013 drukbezochte informatiebijeenkomsten geweest, en zijn er ambtelijk en bestuurlijk nog gesprekken gevoerd met verschillende (groepen van) belanghebbenden.

Naar aanleiding van de inspraak is de nota op onderdelen bijgesteld of nader uitgewerkt. De tweede versie, Varen in Amsterdam 2.0 is door de gemeenteraad vastgesteld op 2 oktober 2013. De daarbij aangenomen moties en amendementen zijn verwerkt in deze versie 2.1. van de nota Varen in Amsterdam.

De uitvoering van het nieuwe beleid kan daarmee zoals beloofd starten voor het nieuwe vaarseizoen.

Het college wil alle insprekers, geconsulteerden en indieners van zienswijzen buitengewoon danken. Alle reacties hebben bijgedragen aan tot beter beleid, waarmee een volbragen stelsel voor de toekomst tot stand is gekomen.

Tabel 2: overzichtsplanning

	Nota Varen in Amsterdam	Wijziging VOB en RPA	Uitgifferronde 2014	Regie op ligplaatsen en open afstapplaatsen
3-9 <b>B&amp;W</b>	Vaststelling Varen in Amsterdam 2.0	Vaststelling Regeling Passagiersvervoer Amsterdam (RPA) en raadsvoordracht Verordening op het Binnenwater (VOB)		Eindrapportage ligplaatsen-regisseur
26-9 <b>Cie. EZP</b>		RPA ter kennisname Bespreken raadsvoordracht VOB		Rapportage t.k. in de Cie. EZP
2-10 <b>Raad</b>		Vaststellen wijzigingen VOB		
10-10 <b>Cie. EZP/JIF</b>				
6-11 <b>Raad</b>			Start na raadsbesluit	
Voorjaar 2014			Vergunning voor aanvang vaarseizoen	

## 2. Dienstverlening, toezicht en handhaving

Het college geeft de hoogste prioriteit aan verbetering van handhaving en dienstverlening op het water. Illegaal passagiersvervoer en overlast worden met voorrang bestreden. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van nieuwe technologische instrumenten. Het college maakt hiervoor extra middelen vrij.

Vooruitlopend op de introductie van het nieuwe stelsel zijn de afgelopen jaren forse verbeteringen aangebracht in de dienstverlening en de toezichthoudende handhavende taken van de gemeente. Deze ontwikkeling wordt dit jaar, en aan de hand van de voorstellen in deze nota, verder doorgezet. Deze ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van het nieuwe beleid voor het varen in Amsterdam.

Ook de branche zelf gaat met de introductie van een keurmerk in 2014 een belangrijke impuls geven tot verbetering van zaken als dienstverlening en vaargedrag. Met het keurmerk kan de branche actiever informatie verspreiden, bijvoorbeeld via hotels, over het varen met een vergund vaartuig.

Het college vindt de introductie van een keurmerk een positieve ontwikkeling, en zal deze waar nodig faciliteren.

Van oudsher heeft er op het water vooral nautische handhaving plaatsgevonden. Kern daarvan is "de vlotte en veilige doorvaart" te bevorderen. Met de toenemende recreatieve drukte en het intensievere veelzijdige gebruik van het Amsterdamse water - ook als woonomgeving - zijn er andersoortige vraagstukken bijgekomen die op het gebied van dienstverlening en handhaving een andere inzet vragen. Zo heeft het illegale passagiersvervoer een grote vlucht genomen, hiermee is een oneerlijke prijsconcurrentie ontstaan terwijl het college er grote waarde aan hecht dat ondernemers op een eerlijke manier hun geld kunnen verdienen. Deze vorm van illegaal passagiersvervoer, maar ook de (geluids)overlast voor bewoners en grensoverschrijdend gedrag van pleziervaarders, vraagt in de handhaving om een duidelijk accent op openbare orde. Tegelijkertijd zijn preventieve acties door middel van betere voorlichting, dienstverleningsactiviteiten en een verkeersregeling die ook voor onervaren watergebruikers begrijpelijk is, van groot belang. De handhaving en ook de dienstverlening zijn om deze redenen in 2013 anders geprioriteerd en gediversifieerd en is er sprake geweest van een grote technologische impuls (RFID, transponders).

### Verantwoordelijkheden

Zowel de Centrale stad als de stadsdelen hebben verantwoordelijkheden in de handhaving op het binnenwater. De globale scheidslijn in de uitvoering van taken is:

- de centrale stad is verantwoordelijk voor alles dat vaart (scheepvaartverkeer)
- het stadsdeel voor alles dat drijft/licht (woonboten e.d.)

Waternet is namens de centrale stad verantwoordelijk voor:

- I. Het nautisch vaarwegbeheer over het (grootste deel van het) Binnenwater  
*De wettelijke basis hiervoor vormen de Scheepvaartverkeerswet (SVW), het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en de Binnenvaartwet. Hiervoor houdt Waternet toezicht op en treedt het onder andere op tegen:*
  - *hard varen*

- *nautisch onveilig afmeren*
  - *veiligheidsvereisten vaartuigen*
  - *afmeren aan middelen die niet daarvoor zijn bestemd*
- II. Toezicht en handhaving op het passagiersvervoer te water
- III. De betaling van het binnenhavengeld
- IV. Het verwijderen van wrakken
- V. De handhaving op woonboten, bedrijfsvaartuigen e.d. in het centraal stedelijk gebied (IJ-oever, Overamstel, IJburg)

Met de stadsdelen Centrum en West heeft Waternet een dienstverleningsovereenkomst (DVO) afgesloten voor het toezicht op de naleving van de Verordening op het Binnenwater. Waternet treedt namens deze stadsdelen onder andere op tegen:

- geluidsoverlast
- illegale (verbouwing en vervanging van) woonboten en bedrijfsvaartuigen
- kade- en oevergebruik
- illegaal ligplaats nemen

De overige stadsdelen oefenen deze taken zelf uit.

### **Uitbreiding dienstverlening**

#### RFID chip:

Alle binnenhavengeld-vignetten (BHG) zijn voor de pleziervaart in april 2013 voorzien van een zgn. RFID chip (*radio frequency identification*). Deze chip maakt het eenvoudig op afstand te signaleren welk pleziervaartuig is voorzien van een BHG-vignet.

Booteigenaren hoeven niet langer jaarlijks een nieuw vignet aan te schaffen; met de chip op het vignet kan ook gesignaleerd worden of het binnenhavengeld voor het nieuwe jaar is voldaan.

#### Verbeterd meldpunt:

Het meldpunt voor overlast (snelheid- en geluidsoverlast) is sterk verbeterd. De servicenormen zijn aangescherpt, waarbij alle klanten die een melding hebben gemaakt worden teruggebeld en op de hoogte worden gehouden. Het is makkelijker gemaakt om snel (ook online) een melding te doen. De handhaving wordt ingericht op basis van de urgentie van de melding, waarbij meldingen ook direct worden opgevolgd door handhavers.

#### Vaarwater 2

De veelgebruikte app van Waternet - VaarWater - is voor het nieuwe vaarseizoen vernieuwd. De app laat iedereen op een pleziervaartuig kennismaken met alle aspecten van het varen op de Amsterdamse grachten. De app geeft 1400 plekken aan in en rondom Amsterdam die de moeite waard zijn om aan te meren. De app biedt ook informatie over actuele stremmingen, informatie over de dienstverlening van Waternet en biedt de mogelijkheid meldingen te doen.



*Figuur 1: de app Vaarwater 2*



Met een overzicht van de vaarbewegingen en de actuele drukte op het water kunnen gebruikers van de app zelf routes plannen, drukte vermijden en nieuwe routes ontdekken en met elkaar delen. De app wordt ook ingezet om bij grote evenementen de routes en mogelijke stremmingen in beeld te brengen.

#### Grachtensite

De nieuwe Grachtensite van Waternet is direct gekoppeld aan de app VaarWater. Ook hier vinden bezoekers nuttige informatie over stremmingen op het water, openingstijden van bruggen en sluizen en is live te volgen waar het druk is op de grachten. De Grachtensite wordt ingezet als hét online platform voor het uitwisselen van ervaringen op en over de Amsterdamse Grachten.

*Figuur 2: de grachtensite van Waternet*



### Inning Binnenhavengeld:

Met meer controle en het vaker wegslepen van vaartuigen zonder BHG-vignet is de pakkans vergroot en de dekkingsgraad verhoogd. Hiervoor is de wegsleepcapaciteit en de capaciteit in de bewaarhavens verdubbeld. Door introductie van het vignet met RFID chip en de samenwerking met Cition wordt er een 100% controle uitgevoerd. Na de controle ligt de verantwoordelijkheid voor het proces van wegslepen, bewaren, vernietigen en veilen bij de handhavers van Waternet. Doelstelling in 2013 is om 600 vaartuigen weg te slepen, dit is een verzesvoudiging ten opzichte van 2012.

### **Uitbreiding toezicht en handhavingactiviteiten**

Insprekers zien bij zowel pleziervaart als passagiersvaart veel ongewenst en verboden gedrag op het water. Ook wordt er gepleit voor strengere handhaving op illegaal passagiersvervoer. Gesteld wordt dat bij een goede handhaving veel klachten zullen worden opgelost. Er wordt ook aangedrongen op meer verkeersmaatregelen, zoals snelheidsbeperking, eenrichtingsverkeer, keurverboden en nachtvaarverboden. Insprekers geven concrete suggesties voor verkeersmaatregelen, inclusief locaties voor die maatregelen. Ook geven zij suggesties voor locaties waar sensoren geplaatst kunnen worden t.b.v. het digitale verkeersmodel.

Het college geeft aan handhaving een hoge prioriteit. De dienstverlening en handhaving is het afgelopen seizoen al sterk uitgebreid en verbeterd. Deze maatregelen worden per 2014 structureel gemaakt.

Het college voorziet dat de nieuwe ordening en regelgeving gaan bijdragen aan het verder reguleren van het gedrag op het water.

Ook maatregelen zoals het vorig jaar door de gemeenteraad vastgestelde verbod op versterkte muziek op open vaartuigen helpen in het bestrijden van "herrieboten".

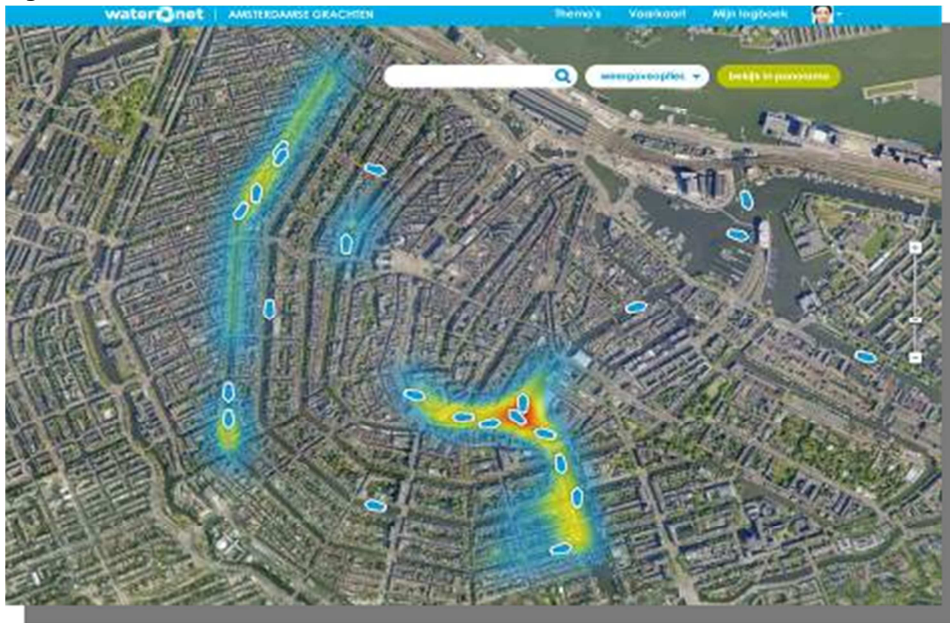
De nieuwe (elektronische) instrumenten en de reeds voorgenomen en nog uit het verkeersmodel voortvloeiende verkeersmaatregelen zullen het vaarverkeer en gebruik op het water verder helpen stroomlijnen. Het college vindt dat door toenemende drukte en de ervaren overlast, met name op zomerse dagen, het nodig is om - meer dan tot nu toe op het water gebruikelijk is - (verkeers)maatregelen te nemen. Het invoeren van de maatregelen zal maatwerk zijn en deels stapsgewijs worden geïntroduceerd. Invoering wordt gebaseerd op analyses van de informatie die het verkeersmodel gaat opleveren en de analyse van klachten. De concrete suggesties van de insprekers worden gebruikt bij de verdere inrichting van het verkeerssysteem.

### Lancering TNO Verkeersmodel

Waternet heeft in april 2013 samen met TNO een innovatief verkeersmodel voor de grachten gelanceerd. Met een netwerk van 19 meetpunten biedt het verkeersmodel een accuraat meetsysteem met sensoren die snelheden, richtingen en aantallen van passerende vaartuigen registreren. De sensoren kunnen een onderscheid maken tussen passerende pleziervaart, rondvaart en waterfietsen. Tezamen met de informatie van de app (vaarbewegingen pleziervaart) de later in de nota beschreven transponders en RFID-chips (vaarbewegingen passagiersvervoer) ontstaat hiermee een uniek en compleet, actueel en historisch drukteoverzicht waarmee drukteverwachtingen kunnen worden opgesteld. Het model berekent ook het effect van verkeersmaatregelen (zoals eenrichtingsverkeer,

snelheidsbeperkingen, invaarverboden per boottype, aanleg- en keerverboden, flexibele maatregelen bij evenementen, etc.).

Figuur 3: een actueel en historisch drukteoverzicht in het verkeersmodel



Het TNO verkeersmodel stelt de toezichthouders en handhavers van Waternet in staat om het effect van de maatregelen en handhaving te voorspellen en evalueren; het geeft ze een actueel en voorspellend inzicht in verkeerscirculatie en drukte. Vanaf het najaar van 2013 biedt het model de handhavers een *realtime* inzicht in de (gemiddelde) snelheid, vaarrichting en afmetingen van vaartuigen op de 17 meetpunten.

#### Uitbreiding capaciteit

De capaciteit voor toezicht en handhaving op het water is per 1 april 2013 vergroot en de inzet is verbreed. Gedurende het vaarseizoen is van donderdag t/m zondag en op mooie dagen is er een extra open boot met toezichthouders op de grachten aanwezig. De extra capaciteit wordt dusdanig ingezet dat deze maximaal effectief is tijdens de piekdrukke op het water (motie 821 Capel, Jager, v. Roemburg). De bemanning is aanspreekpunt op het water en reageert zoveel mogelijk direct op overlastmeldingen. Bij excessen wordt assistentie ingeroepen van een BOA. Om telefonisch beter bereikbaar te zijn, is de capaciteit van het Meldpunt overlast te water uitgebreid.

Met ingang van 2014 wordt de capaciteitsuitbreiding structureel.

Het college zal jaarlijks rapporteren aan de gemeenteraad over de resultaten van de handhaving van het voorbije vaarseizoen. Op basis van deze rapportage worden de prioriteiten voor het volgende vaarseizoen vastgesteld (motie 821 Capel, Jager, v. Roemburg).

#### Samenwerking met derden

De bestaande gecombineerde acties met Politie team Havens, KLPD, DBGA en stadsdeel Centrum zijn per zomer 2013 geïntensiveerd. Bij de samenwerking met de politie zijn de acties gericht op veiligheid, overlast (Waternet) en alcohol (Politie). Er worden wekelijks

gecombineerde acties uitgevoerd. In samenwerking met de KLPD en DBGA wordt een aantal keer per vaarseizoen iedere passerende boot uitvoerig gecontroleerd. Doelstelling is deze samenwerking structureel voort te zetten.

Dat geldt ook voor de samenwerking met Cition met betrekking tot de handhaving op BHG vignetten.

Verder zal de handhavingsketen verder worden geoptimaliseerd, waarbij onder andere wordt gekeken of een andere bevoegdheidsverdeling voor Waternet, Dienst Stadstoezicht en de politie nog betere resultaten kan opleveren, m.n. ten aanzien van overtredingen van de professionele passagiersvaart (motie A821 Capel, v. Roemburg, Jager).

#### Acties tegen overlast

Doelstelling van stadsdeel Centrum is de overlastmeldingen in 2013 met 10% te verminderen. Waternet werkt hieraan in opdracht van Centrum, samen met het stadsdeel. Er wordt gezamenlijk gecommuniceerd. Waternet volgt overlastmeldingen die het ontvangt via het Meldpunt Overlast zoveel mogelijk direct op. In ieder geval wordt met de melder een duidelijk afspraak gemaakt over de opvolgactie. Er volgt altijd een terugkoppeling over de afhandeling.

Overlastmeldingen worden gebruikt om hotspots aan te wijzen waar gericht toezicht wordt gehouden en waar meetapparatuur wordt geïnstalleerd (snelheidsdisplays). Voor en met stadsdeel Centrum worden extra acties uitgevoerd, gericht op bestrijding van overlast op hotspots in het centrum. In 2014 wordt deze aanpak voortgezet, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van de door het verkeersmodel gegenereerde informatie.

#### Handhaving op vaarsnelheid:

Waternet controleert in 2013 drieduizend vaartuigen op snelheidsovertreding. Met gerichte handhavingcommunicatie en meer trajectcontroles is de pakkans verhoogd. Bij aanvang van het vaarseizoen zijn op het water vijf matrixborden met snelheidsinformatie geplaatst en worden wekelijks twee extra snelheidscontroles uitgevoerd.

De vaarsnelheid wordt elektronisch gemeten op de hotspots. De metingen worden opgeslagen zodat er door analyse een objectief beeld ontstaat van de overlast. Indien noodzakelijk worden verkeersmaatregelen genomen. In 2014 zijn de analyses van het verkeersmodel beschikbaar om daadwerkelijk gericht de juiste maatregelen te kunnen inzetten.

#### Handhaving op illegaal passagiersvervoer:

De handhavingstrategie is gericht op het verhogen van de pakkans en het opsporen en streng handhavend optreden tegen aanbieders van illegaal passagiersvervoer. Door samenwerking met handhavingspartners (politie, stadsdeel, DBGA) en vergunde rondvaart (mogelijkheid tot melden) is de handhavingscapaciteit vergroot. Er is een gezamenlijke groslijst met illegale aanbieders opgesteld, deze aanbieders worden aangeschreven en gesommeerd de activiteit te staken op last van een dwangsom.

### 3. Beleidsdoelen gemeente Amsterdam

Het beschikbare vaarwater in Amsterdam kan beter worden benut, het huidige stelsel voldoet niet meer. Het college gaat de combinatie van volumebeleid met vergunningen voor onbepaalde tijd daarom loslaten; de beleidsdoelen worden onvoldoende behaald. Tegelijk worden er allerlei aanvullende maatregelen voorgesteld om te zorgen dat de doelstellingen wel kunnen worden behaald. Deze maatregelen richten zich voortaan op alle vaarweggebruikers, en niet meer, zoals dat bij het volumebeleid het geval was, op slechts één deel van de gebruikers van de grachten (het bedrijfsmatig passagiersvervoer).

Het college streeft naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater in de nabije toekomst, met kleinere en schonere vaartuigen, een betere spreiding van het vaarverkeer, met slimme verkeerregelingen en dienstverlening waarmee alle soorten vaarweggebruikers ook op de drukste momenten kunnen doorvaren.

Voor het water geldt een veelheid aan beleidsdoelstellingen en bijbehorende regelingen. De Watervisie vormt het beleidskader voor de langere termijn (2040). Het vaarverkeer wordt voor een belangrijk deel geregeld door landelijke regelgeving, waaronder het Binnenvaartpolitiereglement. Voor luchtkwaliteit kent de gemeente afzonderlijke doelstellingen.

Het (meeste) beleid voor passagiersvervoer te water is door het college vastgelegd in beleidsregels; de Regeling Passagiersvervoer Amsterdam (RPA 2007). Deze beleidsregels vormen een uitwerking van een aantal bepalingen van de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB).

De VOB geeft aan dat voor passagiersvervoer het vergunningenbeleid wordt gevoerd met het oog op het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart.

In de RPA 2007 wordt gesteld dat het reguleren van de passagiersvaart met exploitatievergunningen dient tot:

- de beheersing van de drukte op het water: de gemeente houdt grip op het aantal commerciële passagiersvaartuigen dat in Amsterdams binnenwater vaart door vergunningverlening en handhaving op de exploitatievergunning;
- de beheersing van veiligheid, overlast en schade aan het milieu: aan de vaartuigen met vergunning en hun vergunninghouders worden (Amsterdamse) eisen gesteld die betrekking hebben op veiligheid, (stank- en geluids-)overlast en het milieu.

De voorstellen in deze nota zijn geordend aan de hand van de thema's beter *benutten*, beter *beprijzen* en het *beter beheren* van het water. Daarbinnen zijn de verschillende beleidsdoelen terug te vinden.

De thema's zijn als volgt ingevuld:

#### **Beter Benutten**

*Wat willen wij bereiken:*

Wij willen de schaarse ruimte op de grachten op een eerlijke wijze verdelen; wij willen ondanks de toegenomen drukte de veiligheid op het water borgen door opstoppingen en

onveilige situaties op het water verder terug te dringen; wij willen meer ruimte voor een divers aanbod van passagiersvervoer voor de aantrekkingskracht van de Amsterdamse grachten, met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding.

*Hoe bereiken wij dat:*

Door de beschikbare ruimte op het water beter en slimmer te ordenen; door pleziervaart en passagiersvervoer op omvang van de vaartuigen te ordenen; door innovatie te stimuleren en economische principes te hanteren; door systematisch de ontwikkelingen – o.a. na elke uitgifteronde te monitoren en te evalueren.

### **Eerlijker Beprijzen:**

*Wat willen wij bereiken:*

Wij willen een verdeling van de schaarse ruimte die recht doet aan de toegenomen waarde van het water en het water toegankelijker maakt.

*Hoe bereiken wij dat:*

Door prijsinstrumenten gericht in te zetten voor het beter ordenen van het vaarverkeer; door opbrengsten in te zetten voor toezicht en handhaving en investeringen in de infrastructuur; door ligplaatsen en het gebruik van op- en afstapplaatsen kostendekkend en reëel en eerlijk te beprijzen.

### **Duurzamer Beheren:**

*Wat willen wij bereiken:*

Wij willen verantwoord en duurzaam gebruik van het water; wij willen minder overlast voor bewoners op en aan het water; wij willen dienstverlening die bijdraagt aan meer vaarplezier; wij willen vergroening van de vaartuigen stimuleren.

*Hoe bereiken wij dat:*

Door verkeerstromen slimmer in te richten; door het toezicht en de handhaving te verbeteren; door innovatieve dienstverlening te introduceren; door eisen te stellen aan de uitstoot van (alle) vaartuigen.

In deze nota wordt een samenhangend pakket voorstellen gepresenteerd, ter uitwerkingen van de bovenstaande uitgangspunten. De doelen worden zo mogelijk concreet gemaakt voor passagiersvaart, pleziervaart en ligplaatsen. In de tekst wordt aangegeven wat de doelstelling is, en hoe het voorstel daaraan bijdraagt.

## 4. Beter benutten van het beschikbare (vaar)water

### 4.1. Ordening van het passagiersvervoer

Voor het tegen betaling of een andere vergoeding vervoeren van passagiers over het binnenwater van Amsterdam is een exploitatievergunning vereist. Hierop is een aantal uitzonderingen (zoals bijvoorbeeld voor sportclubs of roeiverenigingen), waar verderop wordt ingegaan.

Er is veel vraag naar nieuwe exploitatievergunningen. Er is daarnaast op termijn groei te verwachten van het aantal mensen (met name bezoekers) dat in Amsterdam wil varen.

Om het beschikbare vaarwater in Amsterdam beter te benutten streeft het college er naar de omvang van de vloot van grote passagiersvaartuigen te stabiliseren. Met kleinere vaartuigen wordt de doorstroming verbeterd. Het benodigde manoeuvreren van grote vaartuigen bij de bochten in het krap bemeten vaarwegstelsel leidt tot onnodig oponthoud, onveilige situaties en overlast. Dat geldt ook voor het elkaar passeren van brede vaartuigen in de overwegend smalle vaarwegen. Kleinere vaartuigen kunnen ook van een groter vaargebied gebruik maken, waardoor ook meer (gewenste) spreiding kan ontstaan van vaarbewegingen.

Het college besluit voor vaartuigen tot en met 14 meter het beschikbare volume exploitatievergunningen te verruimen, met als eindperspectief het vrijgeven van vergunningen in 2020. Voor vaartuigen groter dan 14 meter wil het college het aantal vaartuigen dat in het centrum van de stad mag varen (blijven) maximeren op het huidige aantal. Buiten het centrumgebied is het de intentie van het college het volume voor alle segmenten vrij te geven per 2016.

Het college heeft hiertoe de segmentering van het passagiersvaart gewijzigd en vergunninggebieden benoemd. Per gebied en segment is gezocht naar de meest geschikte vorm om de beleidsdoelen te realiseren.

#### 4.1.1 Segmenten

In de huidige beleidsregels (RPA 2007) wordt alleen onderscheid gemaakt tussen bemand en onbemand passagiersvervoer. Het college deelt de vergunningen voor passagiersvervoer nu in op basis van maatvoering in de segmenten.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de titels bij de segmenten ('rondvaart', 'fluisterboot') verwarring oproept. De titels zijn aangepast.

Tabel 3: beschrijving en maatvoering van segmenten

Titel segment	Beschrijving en maatvoering
bemande groot	bemande grote gesloten vaartuigen: > 14 x 3,75m en ≤ 20 x 4,25 meter
Bemand gesloten	bemande gesloten vaartuigen: ≤ 14 x 3,75 meter

Bemand open	bemande open vaartuigen: $\leq 10 \times 3,15$ meter
Onbemand	onbemande vaartuigen: $\leq 5,50 \times 2,00$ meter
Waterfietsen	onbemande waterfietsen: $\leq 3,85 \times 1,55$ meter

Met de indeling in segmenten heeft het college gekozen voor een onderscheid gebaseerd op maat (lengte en breedte), karakter (open of gesloten) en al dan niet professionele besturing. De combinatie van die factoren is afgezet tegen veilige en vlotte doorvaart en de mate van de te verwachten overlast.

Het college heeft hierbij gebruik gemaakt van bestaande maten zoals gebruikt bij eerdere vergunningenrondes en bij de indeling van de regelgeving voor de doorvaartprofielen. Zo is er uitgegaan van het onderscheid bemand/onbemand, en is het onderscheid gesloten/open toegevoegd. Dit laatste onderscheid is toegevoegd omdat de ervaring leert dat vooral grote groepen op open vaartuigen overlast veroorzaken. Daarom wil het college dit specifieke segment apart benoemen.

#### Bemande grote vaartuigen

Het college heeft in 2008, bij het vaststellen van de doorvaartprofielen, de bestaande vergunde situatie van zowel rondvaart, woonboten en andere objecten zo veel mogelijk als uitgangspunt genomen. Bij het opstellen van de doorvaartprofielen is gebruik gemaakt van de landelijke Richtlijnen Vaarwegen. Daarbij bleek dat alleen met de z.g. "krappe" variant van die richtlijnen een stelsel van doorvaartprofielen voor Amsterdam te realiseren viel. Bij een dergelijk krap profiel is de doorvaart minimaal 3 x de breedte van het grootste toegelaten schip (in 'normale' gevallen is dat 4x). Daar komt nog bij dat in de Richtlijnen Vaarwegen wordt uitgegaan van lege vaarwegen met rechte oevers. Dat is in de Amsterdamse grachten veelal niet het geval. Al met al zijn de Amsterdamse doorvaartprofielen aan de krappe kant.

Daarom worden voor het segment van de bemande grote gesloten vaartuigen de maximale vaartuigmaten in doorvaartprofiel B (geldend voor de meeste doorgaande wateren:  $\leq 20\text{m} \times 4,25\text{ m}$ ) als bovengrens aangehouden. 39 vaartuigen van de 123 vaartuigen in dit segment zijn langer dan 20 meter of breder dan 4,25 meter. Voor deze vaartuigen introduceert het college een vaartuiggebonden overgangsregeling: zij mogen (mits ze beschikken over een exploitatievergunning en voldoen aan de overige vergunningvoorwaarden) blijven varen tot dat het vaartuig wordt vervangen of verkocht.

#### Bemande gesloten vaartuigen

Voor het segment bemande gesloten vaartuigen is gekozen voor de afmetingen  $\leq 14 \times 3,75$  meter. Met deze afmetingen mag tevens op vaarwegen met het E profiel worden gevaren en dus op al het binnenwater. Dit heeft als voordeel dat er een betere spreiding plaats vindt van scheepvaartbewegingen.

#### Bemande open vaartuigen

Voor de keuze van de maximale maten van de overige segmenten zijn de doorvaartprofielen minder relevant. Bij de bemande open vaartuigen speelt vooral het overlastaspect een rol in de toegestane omvang, omdat de ervaring leert dat grote groepen veel overlast geven. De meeste vergunde sloepen passen binnen de voorgestelde maatvoering van  $\leq 10 \times 3,15$  meter. Vier vaartuigen met vergunning zijn te groot. Voor deze vaartuigen introduceert het college een uitsterfregeling: zij mogen (mits ze beschikken over een exploitatievergunning



en voldoen aan de overige vergunningvoorwaarden) blijven varen tot dat het vaartuig wordt vervangen of verkocht.

### Onbemande vaartuigen

Bij de afmetingen voor de onbemande vaartuigen bestemd voor verhuur speelt vooral het veiligheidsaspect een grote rol, omdat hier veelal door onervaren schippers wordt gevaren. Tijdens de consultatiegesprekken is er meermaals op gewezen dat deze schippers vaak de verkeersregels niet kennen. Voor de afmetingen is het college dicht bij de huidige maten gebleven, omdat een veel groter vaartuig, zeker in de smalle, soms drukke grachten, niet verantwoord wordt geacht in handen van veelal onervaren schippers. Alle huidige vergunde vaartuigen passen in dit segment.

### Waterfietsen

De maten zijn hier gebaseerd op de bestaande afmetingen.

### **Indeling in segmenten**

Alle vergunde vaartuigen worden na vaststelling van deze nota gemotiveerd ingedeeld in een segment, op basis van de huidige afmetingen van het vaartuig, indien en voor zover vergund. Als peildatum voor de indeling wordt genomen de stand van zaken op 30 augustus 2013, 12.00 uur (de dag waarop de plannen uit deze nota in een informatiebijeenkomst zijn gepresenteerd).

Na de indeling is verandering van segment (bijvoorbeeld bij vervanging van een vaartuig) niet meer mogelijk. De indeling van een vaartuig in een segment staat voor vaartuigeigenaren open voor bezwaar.

#### **4.1.2 Drie markt vormen**

De drie markt vormen onderscheiden zich in de vergunningduur en de mate waarin het volume wordt vrijgegeven:

- I. Volumebeleid met beperkt uitbreidingsperspectief, waarbij de vergunningen voor bepaalde tijd worden uitgegeven en na afloop van de periode het beschikbare volume (eventueel met een beperkte uitbreiding) opnieuw wordt gegund en iedereen die aan de voorwaarden voldoet, mee kan dingen naar de vergunningen.
- II. Gecontroleerd verruimen van het volume met de intentie op termijn het volume vrij te geven, door middel van regelmatige uitgifterondes waarbij vergunningen voor onbepaalde tijd worden uitgegeven. Dat betekent in beginsel dat er in 2014, 2016 en 2018 uitgifterondes plaatsvinden, met als perspectief een vrij volume per 2020<sup>1</sup>.
- III. Vrijgeven volume, met vergunningen voor onbepaalde tijd.

Al deze markt vormen komen aan bod in het nieuwe vergunningstelsel.

#### **4.1.3 Twee vergunninggebieden**

De drukte concentreert zich voornamelijk in het Centrum van Amsterdam, en daarbinnen vooral op de 17<sup>e</sup> eeuwse grachtengordel. De introductie van technologieën zoals transponders en RFID-chips brengt de mogelijkheid om effectief te handhaven op een

---

<sup>1</sup> Wanneer uit de periodieke monitoring blijkt dat er aanleiding is om de markt in 2020 (nog) niet vrij te geven, worden de vergunningen afgegeven voor onbepaalde tijd in dit segment per 1 januari 2020 omgezet in vergunningen met een bepaalde tijd.

onderscheid tussen gebieden. Het college introduceert twee vergunninggebieden (zie figuur 4):

- een exploitatievergunning voor gebied 1: Amsterdam inclusief de centrum-zone (dat wil zeggen al het binnenwater van Amsterdam; voor het havenwater gelden andere regels)
- een exploitatievergunning voor gebied 2: Amsterdam exclusief de centrum-zone. De buitengrens is de gemeentegrens.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is de grens tussen de zones verlegd. Verschillende belanghebbenden (reders, bewoners, stadsdeel Zuid) hebben er op gewezen dat de toch al druk bevaren Singelgracht extra belast zou worden door de eerder gekozen grens. Ook voor de luchtkwaliteit op de Stadhouderskade – één van de knelpunten in de stad - zou dit een ongewenst effect hebben. Daarom is de Singelgracht nu onderdeel van de Centrumzone. Met de opdeling in twee vergunninggebieden kan maatwerk geleverd worden. Vaartuigen met een vergunning voor Amsterdam-exclusief de centrumzone mogen dus alleen buiten het centrum varen, én over de doorgaande vaarroutes door de stad (Amstel en Kostverlorenvaart).

figuur 4: vergunning gebied 1: Amsterdam inclusief de centrum-zone



De begrenzing van de centrum-zone en is als volgt te omschrijven:

- aan de noordzijde: het IJ
- aan de oostzijde: Oosterdok, Nieuwe Herengracht, Amstel vanaf Blauwbrug tot Amstelkanaal .
- aan de zuidzijde het Amstelkanaal, Noorder Amstelkanaal, Stadiongracht
- aan de westkant Schinkel, Kostverlorenvaart, Kattensloot, Singelgracht vanaf Kattensloot en Eilandsgracht.

NB voor de exacte grens met havenwater is de kaart bij de VOB 2010 leidend.

De grenswateren zijn aan beide zijden toegankelijk voor vergunninghouders van gebied 2 (voor zo ver de overige regelgeving dit toelaat). Met de vergunning voor gebied 2 is het voor passagiersvaartuigen verboden in de centrum-zone van Amsterdam te varen dan wel af te meren/ligplaats in te nemen. Hier zal strak op worden gehandhaafd, onder meer door hoge boetes op te leggen.

#### **4.1.4 Voorstellen ordening per segment**

Voor vergunningsgebied 2: *Amsterdam exclusief de centrum-zone* besluit het college het volume in beginsel per januari 2016 voor alle segmenten vrij te geven. Daarmee worden de marktwerking en een betere spreiding van het passagiersvervoer over Amsterdam bevorderd.

Uit de consultatiegesprekken bleek dat er veel kansen worden gezien voor passagiersvervoer buiten het Centrum. Daarbij zijn zowel stadsdeel centrum als de 'ontvangende' stadsdelen sterk voorstander van deze beoogde spreiding. Door de introductie van verschillende vergunninggebieden wordt meer mogelijk op het minder drukke water.

Het college ziet op zichzelf geen redenen om voor het perifere gebied een volumebeleid te hanteren. Met de aanpassing van de grens van de centrumzone is vergunninggebied 2 kleiner geworden. Anders dan in de centrumzone is hier ook geen sprake van grote (te verwachten) drukte. Verder blijft het vereist een exploitatievergunning en een (legale) ligplaats te hebben, waarvan ook een volume regulerende werking uitgaat. Met name waterfietsen en vaartuigen uit het segment "onbemand" zijn zeer locatie gebonden en kunnen alleen gerealiseerd worden in overeenstemming met de ruimtelijke plannen van het desbetreffende stadsdeel.

Bij een aantal insprekers en bij de meerderheid in de raad blijft de zorg bestaan dat er een (te) grote drukte gaat ontstaan in vergunninggebied 2.

Daarom is het aanvankelijke voornemen het volume vrij te geven in 2014 nu gewijzigd in de intentie het volume vrij te geven in 2016.

Eerst wordt in 2014 een uitgifteronde georganiseerd voor vergunninggebied 2, waarvan in 2015 de resultaten worden geëvalueerd. Vervolgens wordt een besluit genomen met betrekking tot het voorgenomen vrij geven van het volume. (motie 822 Jager, v. Roemburg).

Voor de ordening van vergunningen voor gebied 1: *Amsterdam inclusief de centrum-zone* besluit het college de volgende markt vormen toe te kennen aan de segmenten:

**a. bemande grote vaartuigen**

Het college besluit voor dit segment het volumebeleid in stand te houden (zie tabel 4) in gebied 1: *Amsterdam inclusief de centrum-zone*, waarbij de vergunningen voortaan alleen voor een bepaalde tijd worden vrijgegeven (marktform I).

Dit segment vertegenwoordigt een voor Amsterdam economisch zeer belangrijke activiteit, die bijdraagt aan de aantrekkingskracht van de stad voor toeristen en bezoekers.

Het college vindt het beschikbare aantal vergunningen voor dit segment voldoende gegeven de beperkte ruimte op de grachten, de toegenomen algehele drukte en de grote omvang van de schepen in dit segment. Door de combinatie van strikt volumebeleid en vergunningverlening voor onbeperkte duur is in het verleden sprake geweest van geen of zeer beperkte mogelijkheden voor andere ondernemers om toe te treden. Dat wordt doorbroken: deze exploitatievergunningen worden voor bepaalde termijn van 10 jaar afgegeven. De huidige vergunningen voor onbepaalde tijd komen te vervallen per 1 januari 2014 en worden opnieuw uitgegeven tot 2020.

In dit segment wordt vanaf 2020 ruimte gecreëerd voor nieuwe toetreders met een systeem van vergunningen voor bepaalde tijd in combinatie met periodieke gewogen toetredingen. Hiermee krijgen ook nieuwe toetreders gelijke kansen zonder dat het aantal vaartuigen in dit segment groeit. Het college kiest daarbij termijnen die de branche in de gelegenheid stelt te anticiperen. En de branche zal betrokken worden bij het formuleren van de wegingcriteria. Ook hier zal het college een redelijke balans zoeken tussen het belang van de bestaande en de gewenste toekomstige praktijk.

Het college vindt 6 jaar een redelijke aanlooptermijn. Ondernemers zijn dan voldoende in de gelegenheid te anticiperen op de nieuwe regelgeving.

De bestaande vergunningen zijn in 2020 minimaal 14 jaar oud. (laatste ronde was in 2006). De meeste vergunningen zijn al veel ouder. Dat geldt ook voor veel van de vaartuigen.

De economische afschrijftermijn van het casco van een vaartuig in deze branche is 25 jaar en de termijn die wordt gehanteerd voor het vernieuwen van de machinekamerinrichting (her-motorisering en vervanging elektrotechniek) is 10 jaar. Een termijn waarop veranderingen plaats gaan vinden, tussen de 10 en 25 jaar, is derhalve redelijk te noemen. Bovendien kunnen alle vaartuigen die op dit moment een vergunning hebben, in 2020 aan de gewogen toetreding meedoen en vanaf 2016 ook buiten de centrumzone gaan varen (bijvoorbeeld met een lijndienst of voor het vervoer van schoolkinderen).

Het college wil dat er bij de gewogen uitgifte conform de beleidsdoelen wordt gewogen op een aantal nader vast te stellen thema's, zoals: duurzaamheid, past-performance, dienstverleningsconcept en vaargedrag.

Dit betekent ook dat bestaande reders kans lopen (een deel van) de vergunningen kwijt te raken. Verder houdt dit ook in dat vervanging van een bemand groot vaartuig alleen kan met een vaartuig dat minimaal hetzelfde wegingvoordeel heeft als het te vervangen vaartuig.

Waternet zal begin 2014 overleg starten met de branche over de voorwaarden voor gewogen toetreding en deze aansluitend op bespreking in B&W voor inspraak vrijgegeven. Om zo vroeg mogelijk duidelijkheid te creëren over de situatie in 2020

streeft het college er naar de weging in 2015 te organiseren. Investeren in, of bouwen van vaartuigen kan dan in de periode tussen 2016 en 2020 plaatsvinden.

#### *Vaartuiggebonden overgangsregeling voor vaartuigen groter dan 20 x 4,25 meter*

Er zijn op basis van het Register 39 vaartuigen aan te wijzen met grotere afmetingen dan 20 x 4,25 meter. In 2008 is bij vaststelling van de doorvaartprofielen besloten (B&W besluit dd. 8 april 2008, BD2008-002093) dat vaartuigen die te groot zijn voor het B-doorvaartprofiel dat voor de meeste grachten geldt, na 2023 niet meer in het B-doorvaartprofiel mogen varen, tenzij zij voldoen aan de milieuafspraken.

Deze afspraak wordt gestand gedaan: bij wijze van vaartuiggebonden overgangsregeling ondervinden deze vaartuigen geen wegingsnadeel op maatvoering bij de gewogen toetreding voor de vergunningsperiode 2020- 2030 <sup>2</sup>.

In de inspraak zijn zorgen geuit over het eerdere voornemen om in de toekomst een wegingsvoordeel toe te kennen aan boten met een kleinere maat (tot 18x4 meter), zodat de gemiddelde lengte en breedte van de vaartuigen op termijn afneemt. Het is niet de intentie van het college om ondernemers te dwingen bestaande vaartuigen kleiner te maken of deze op korte termijn te weren op de grachten. Het college streeft, door ruimte te bieden voor het aantal kleinere vaartuigen en het maximeren van het aantal vaartuigen groter dan 14 meter, naar een kleinere gemiddelde omvang van de passagiersvaartuigen op de grachten.

#### *Lijndiensten*

In dit segment zijn ook vaartuigen (deels) actief als lijndienst, dat wil zeggen vaartuigen die een vaste route varen en op vaste tijden en steigers aankomen om passagiers in- of uit te laten stappen. Het college acht de lijndienst waardevol voor het diverse aanbod op het binnenwater en wil deze vorm van passagiersvaart bevorderen. Daarom zal het bij de afspraken die gemaakt worden over de openbare op- en afstapvoorzieningen (zie 4.1 b) rekening houden met de specifieke eisen die een lijndienst stelt. Het college onderkent dat lijndiensten een waardevolle aanvulling vormen in het toeristische aanbod in de stad, maar constateert tevens dat de aanvankelijke doelstelling - een alternatief voor openbaar vervoer op het land - niet van de grond is gekomen. Onderscheid in de vergunningsvoorwaarden is daarom niet nodig, wat wil zeggen dat de huidige aanbieders van lijndiensten niet langer op basis van de vergunning verplicht zijn deze lijndienst uit

---

<sup>2</sup> Het college vindt niet dat voor vaartuigen die groter zijn dan 20 x 4,25 meter in het kader van de besluiten over de doorvaartprofielen in 2008 toezeggingen zijn gedaan die in strijd zijn met de huidige nota. Al vanaf de nota doorvaartprofielen in 2004 heeft het college aangegeven dat een maat van 20x4,25 meter een bovengrens zou moeten zijn voor varen in het grachtenstelsel in de stad. Bij de uitgifteronde in 2006 is deze bovenmaat ook geïntroduceerd als vergunningsvoorwaarde voor nieuwe vaartuigen. In 2008 is nog eens benadrukt dat ook deze maat - die was ingegeven door de meest voorkomende vaartuigen - eigenlijk te groot is voor het krappe binnenwater. Bij het vaststellen van de doorvaartprofielen in 2008 is voor de vaartuigen die op dat moment een exploitatievergunning hadden en groter waren dan 20x4,25 meter, een overgangsbepaling vastgesteld. Deze houdt in dat vaartuigen die groter zijn dan 20x4,25 meter en een exploitatievergunning hadden op 1 april 2008, een vergunning voor speciaal transport kunnen krijgen en daarmee het recht verwerven om nog 15 jaar in het doorvaartprofiel B te mogen blijven varen. Ook is toegezegd dat wanneer deze vaartuigen in 2023 (dus na die 15 jaar) schoon zouden varen, deze "vergunning voor speciaal transport" voor onbepaalde tijd zou worden. Deze vergunning is dus geen exploitatievergunning, maar een recht om met een te groot vaartuig in een te smal water te varen. Deze overgangsregeling uit 2008 staat los van de segmentindeling en de overgangsvragen die zich daar nu voordoen. Het omzetten van de vergunningen voor onbepaalde tijd naar vergunningen voor bepaalde tijd en een gewogen toetreding in 2020 gaat voor alle vaartuigen in dit segment gelden, en groter dan 20 m is geen wegingsnadeel..

te voeren, maar dat zij daartoe wel in staat gesteld blijven worden. Ditzelfde geldt voor de als watertaxi vergunde vaartuigen; zij bieden feitelijk meer een welkom recreatief product dan dat zij een alternatief voor taxi's op de openbare weg bieden.

#### *Historische vaartuigen*

Het college heeft in het verleden de toetreding van historische (salon)vaartuigen tot het stelsel bevorderd. Met name is dit gebeurd in de vergunningenronde 1996 die geëffectueerd is in de jaren tussen 1996 en 2001. Er zijn in die ronde door de commissie Historische Vaartuigen strikte, soms investeringsgevoelige, voorwaarden gehanteerd bij de toelating van historische vaartuigen. Bij die ronde is niet specifiek gelet op maatvoering.

De meeste (32) van deze historische salonvaartuigen worden ingedeeld in het segment "bemand, gesloten", 14 vaartuigen zijn groter dan 14 x 3,75 meter en worden ingedeeld in het segment "bemand, groot" waar gewogen toetredingen gaan plaatsvinden. Het college introduceert voor deze vaartuigen een uitzonderingsregel waarbij de salonvaartuigen die een exploitatievergunning hebben op de datum van de vaststelling van de nota varen in Amsterdam en die erkend zijn/worden door de commissie Historische Vaartuigen net zo worden behandeld als de (andere) historische salonvaartuigen die wél in het segment bemand gesloten vaartuigen vallen. Dat betekent dat deze 14 vaartuigen bij wijze van vaartuiggebonden overgangsregeling een vergunning voor onbepaalde tijd krijgen. Voor nieuwe toetreders en bij vervanging gelden vanzelfsprekend genoemde maximale maten

Bij de normen voor schoner varen zal in overleg met de commissie Historische Schepen, waar onontkoombaar, middels een uitzonderingsbepaling rekening worden gehouden met het bijzondere karakter van de historische salonvaartuigen.

#### **b. *bemande gesloten vaartuigen***

Het college besluit voor dit segment tot een stapsgewijze uitbreiding (zie tabel 4) van het aantal vergunningen in gebied 1, met de intentie op termijn het volume vrij te geven (marktform II).

Tot dit segment behoren alle vaartuigen  $\leq 14$  meter die (grotendeels) een overkapping hebben. Het college wil ruimte bieden voor meer en een divers aanbod in dit segment door gecontroleerd en stapsgewijs het aantal vergunningen uit te breiden.

#### **c. *bemande open vaartuigen***

Het college besluit voor dit segment tot een stapsgewijze uitbreiding (zie tabel 4) van het aantal vergunningen in gebied 1, met de intentie op termijn de markt vrij te geven (marktform II).

Met name in de zomermaanden is er veel vraag naar dit product. Door het volumebeleid dat in Amsterdam wordt gevoerd was er de afgelopen jaren weinig extra ruimte voor dit segment. Dit heeft geleid tot illegale passagiersvaart met overlast als extra ongewenst neveneffect. Met meer marktwerking wordt voor de vraag naar dit product ruimte geboden. Vergunningsvoorwaarden, onder andere in de sfeer van maatvoering, worden ingezet om overlast te beperken.

Er zijn vier vergunde open bemande vaartuigen die groter zijn dan de toegestane maat in het segment. Ook hier geldt bij wijze van uitzondering een vaartuiggebonden overgangsregeling. Deze vaartuigen behouden voor onbepaalde tijd de exploitatievergunning, totdat het vaartuig uit de vaart wordt genomen, wordt vervangen of verkocht.

**d. onbemande vaartuigen**

Het college besluit voor dit segment tot een stapsgewijze uitbreiding (zie tabel 4) van het aantal vergunningen in gebied 1, met de intentie op termijn het aantal vergunningen vrij te geven (marktform II).

Het college ziet graag dat dit segment een volwaardig en betaalbaar alternatief gaat vormen voor het bezit van een eigen pleziervaartuig. Met een geleidelijke overgang naar een vrij volume en versoepeling van de voorwaarden wordt voor dit segment meer ruimte geboden: de toegestane vaartijden in de avond worden verruimd: van zonsopgang tot 23.00 uur.

**e. Waterfiets**

Het college blijft bij het standpunt dat een waterfiets een vrolijk toeristisch product is, maar beter in minder druk vaarwater kan worden geëxploiteerd. De waterfiets past vanwege de slechte wend- en stuurbaarheid niet in de drukste vaarroutes in het centrumgebied van Amsterdam. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties en hindert de doorstroming van het vaarverkeer. Een aantal insprekers heeft aangegeven geen aanleiding te zien tot het weren van de waterfiets. Als gevolg van de inspraakreacties besluit het college niet langer tot het afbouwen van het bestaande volume, maar kiest het met verkeersmaatregelen de waterfietsen uit druk vaarwater te weren.

Het college besluit voor dit segment tot een stapsgewijze uitbreiding (zie tabel 4) van het aantal vergunningen in gebied 1, met de intentie op termijn het aantal vergunningen vrij te geven (marktform II). Daartoe zal dit segment bij de geplande uitgifterondes in 2016 en 2018 worden meegenomen. Bij de uitgifteronde in 2014 zullen nog geen vergunningen voor waterfietsen worden uitgegeven voor vergunninggebied 1 omdat het college eerst, met de informatie van het verkeersmodel, wil onderzoeken welke routes of gebieden aanpassing behoeven zodat verantwoord kan worden gevaren met waterfietsen.

De voorgestelde ordening per segment en marktform wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4: ordeningsbeleid per segment

Segment		Marktform	
		Vergunninggebied 1: Amsterdam inclusief centrum-zone	Vergunninggebied 2: Amsterdam exclusief centrum-zone
Bemande grote vaartuigen	Tussen > 14 x 3,75m en ≤ 20 x 4,25m	I: - volume blijft beperkt - vergunningen alleen voor bepaalde tijd	II: - verruimen naar vrijgeven vergunningen per

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- elke 10 jaar gewogen toetreding op basis van criteria</li> <li>- eerste gewogen toetreding in 2020</li> <li>- periodieke herziening criteria</li> </ul>	2016 <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitgifterondes in 2014, evaluatie in 2015</li> </ul>
Bemande gesloten vaartuigen	$\leq 14 \times 3,75\text{m}$	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2020</li> <li>- uitgifterondes in 2014, 2016 en 2018</li> <li>- vergunningen voor onbepaalde tijd</li> <li>- periodieke herziening van de voorwaarden</li> </ul>	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2016</li> <li>- uitgifterondes in 2014, evaluatie in 2015</li> </ul>
Bemande open vaartuigen	$\leq 10 \times 3,15\text{m}$	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2020</li> <li>- uitgifterondes in 2014, 2016 en 2018</li> <li>- vergunningen voor onbepaalde tijd</li> <li>- periodieke herziening van de voorwaarden</li> </ul>	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2016</li> <li>- uitgifterondes in 2014, evaluatie in 2015</li> </ul>
Onbemande vaartuigen	$\leq 5,50 \times 2,00\text{m}$	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2020</li> <li>- uitgifterondes in 2014, 2016 en 2018</li> <li>- vergunningen voor onbepaalde tijd</li> <li>- periodieke herziening van de voorwaarden</li> </ul>	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2016</li> <li>- uitgifterondes in 2014, evaluatie in 2015</li> </ul>
Waterfiets	$\leq 3,85 \times 1,55\text{m}$	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2020</li> <li>- uitgifterondes in 2016 en 2018</li> <li>- vergunningen voor onbepaalde tijd</li> </ul>	II: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verruimen naar vrijgeven vergunningen per 2016</li> <li>- uitgifterondes in 2014, evaluatie in 2015</li> </ul>

#### 4.1.5 Vergunningvoorwaarden

Aan alle vaartuigen worden wettelijke eisen gesteld. Naast deze wettelijke eisen stelt het college een aantal aanvullende vergunningsvoorwaarden voor, e.e.a. op basis van artikel 4.1 RPA 2007. Deze voorwaarden of voorschriften kunnen per segment verschillen

Van alle bestaande vergunningen voor onbepaalde tijd worden elke vijf jaar de voorwaarden herzien, waarvan de eerste maal per 1 januari 2015.

Het college is voornemens om in de aanloop naar deze herziening te onderzoeken of voor het passagiersvervoer op de Amsterdamse grachten aanvullende veiligheidseisen kunnen worden gesteld, bijvoorbeeld door een scheepvaart inspectie (SI) keuring en het aansluitende certificaat van onderzoek (CVO) te verplichten voor alle bedrijfsmatige passagiersvaartuigen, ongeacht het aantal passagiers dat wordt vervoerd.



Ook wordt uitgewerkt dat vergunningen ingetrokken worden bij herhaaldelijk niet naleven van de vergunningvoorschriften (volgens het "3-strikes-out" principe). Verder wordt gezien in hoeverre de landelijk vaarbewijzeisen in Amsterdam kunnen worden aangescherpt. Ook de branche bekijkt dit in het kader van het door hen in 2014 in te voeren keurmerk. De vergunningvoorwaarden beogen om de doelstellingen van het college o.a. inzake marktwerking, duurzaamheid, overlastvermindering en vlot & veilig varen te ondersteunen.

#### **4.1.6 Ligplaats**

Bij de uitgifteronde in 2006 was één van de voorwaarden voor het verkrijgen van een exploitatievergunning, dat de aanvrager concreet zicht had op een legale ligplaats voor het vaartuig (binnen een jaar). Deze voorwaarde leidt in de praktijk tot onduidelijkheid, met name wanneer na dat jaar nog geen ligplaatsvergunning is verkregen.

Daarom wordt dit nu omgedraaid: de aanvrager dient voor het vaartuig waarvoor de exploitatievergunning wordt aangevraagd, te beschikken over een legale ligplaats. Dat kan naast een ligplaatsvergunning, ook een plek in een jachthaven, of buiten Amsterdam zijn, of een oplossing waarbij het vaartuig op de wal wordt gestald.

Een aantal insprekers concludeert dat zij met deze aanpassing zijn uitgesloten van deelname aan de uitgifteronde in 2014; zij zien geen mogelijkheid tijdig een ligplaatsvergunning te bemachtigen.

Het college erkent dat er op dit moment een tekort is aan ligplaatsen voor vergunde passagiersvaartuigen, omdat die volgens de huidige bestemmingsplannen op de meeste locaties niet zonder meer zijn toegestaan. Wijziging van bestemmingsplannen vergt tijd.

In de eindrapportage van de ligplaatsregisseur "Locaties voldoende, Frustraties teveel" wordt de conclusie getrokken dat er voldoende locaties in Amsterdam zijn te vinden waar nieuwe afmeer- en stallingsplekken gerealiseerd kunnen worden. Als marktpartijen zich bij de stadsdelen melden staan deze in beginsel positief ten opzichte van nieuwe mogelijkheden. Probleem is veel meer dat juridisch ruimtelijke procedures gevolgd moeten worden en dat er tot nu toe een onvoldoende afstemming is tussen de verschillende actoren en procedures. Dit levert frustraties en onbegrip. Vandaar dat de ligplaatsregisseur naast een groslijst voor nieuwe locaties ook voorstellen doet voor versnelling van de procedures door gebruik te maken van de mogelijkheden die de WABO biedt en door verbeteringsvoorstellen voor de procesgang door middel van 1 loket en een inzichtelijke stappenplan voor ondernemers. Voor ligplaatsen die door stadsdelen dan wel de centrale stad zelf worden gerealiseerd, wordt aan de bevoegde partij gevraagd bij de toedeling voorrang te geven aan ondernemers (exploitatievergunninghouders) die uitstootvrij varen en tussen 2006 en 2014 een exploitatievergunning hebben gekregen (motie 806 v. Roemburg).

Het college wil voorkomen dat – zolang er onvoldoende ligplaatsen zijn – ondernemers onbedoeld worden uitgesloten van de uitgifteronde in 2014. Omdat 2014 voor wat betreft het realiseren van ligplaatsen een overgangsjaar is, zal uitsluitend voor de vergunningenronde 2014 gelden dat vergunningaanvragers ook kunnen meedoen aan de vergunningenronde als zij nog geen legale ligplaats hebben. Wanneer een aanvrager als uitkomst van de vergunningenronde in aanmerking komt voor een exploitatievergunning krijgt deze ondernemer een jaar de gelegenheid om een ligplaats te vinden. Vanaf het

moment dat een ligplaats is gevonden en in gebruik is genomen, kan de exploitatievergunning worden afgegeven en in gebruik worden genomen. Pas vanaf dat moment kan er gevaren worden. Wanneer na een jaar geen ligplaats is gevonden, vervalt het recht op de exploitatievergunning. Vergunningaanvragers die al in het bezit zijn van een legale ligplaats kunnen direct na uitgifte de vergunning in gebruik nemen.

#### *Veiligheidseisen*

Bij bemande segmenten:

1. snelheidsmeter op GPS
2. voor iedere opvarende deugdelijke zitplaats
3. voldoende en goed bereikbare reddingsmiddelen

Bij onbemande vaartuigen bestemd voor verhuur (niet zijnde waterfietsen):

1. voor iedere opvarende een deugdelijke zitplaats
2. voldoende en goed bereikbare reddingsmiddelen
3. niet sneller kunnen varen dan 7.5 km per uur
4. één handle bediening
5. in het vaartuig aanwezige voorlichting over de belangrijkste vaarregels

#### *Volgsystemen voor verkeersmodel en handhaving*

Voor bemande vaartuigen wordt met ingang van het nieuwe vaarseizoen een transponder verplicht gesteld. De precieze inzet van de transponders bij de handhavingsactiviteiten wordt in samenspraak met de desbetreffende reders in de aanloop naar het vaarseizoen van 2014 afgestemd en door Waternet vastgesteld. Voor onbemande vaartuigen wordt de RFID chip verplicht gesteld.

Deze systemen stellen de vaarwegbeheerder in staat de vaarbewegingen op het water te monitoren en sturen (middels het verkeerssysteem en verkeersbesluiten) en zijn noodzakelijk om op efficiënte wijze de vergunningsvoorwaarden en regelgeving (o.a. vergunningengebieden) te kunnen handhaven.

#### *Keurmerk*

De gezamenlijke reders hebben aangegeven gezamenlijk met de gemeente een keurmerk te willen gaan ontwikkelen. Een keurmerk is in principe een instrument om klanten de kwaliteit van de aanbieders te garanderen. Het gaat dan om zaken waarin de desbetreffende reder zich positief wil onderscheiden (zoals afspraken over het vaargedrag van de schippers, een garantie dat schippers beschikken over een vaarbewijs voor de grachten) ten opzichte van reders die het keurmerk niet hebben, en die de vergunning eisen te boven gaan, maar kan ook kwaliteit bevorderend voor de gehele branche werken.

Het college is voorstander van een dergelijk keurmerk, en zal de branche hierbij desgewenst graag faciliteren, en moedigt de branche aan dit op korte termijn (2014) te realiseren.

#### **4.1.7 Voorbereidingen vergunningenronde 2014**

In 2013 wordt gestart met de voorbereidingen voor een uitgifteronde in 2014, het college wenst deze procedure af te ronden voor aanvang van het vaarseizoen 2014. Voor deze vergunningenronde zal het huidige RPA 2007 worden aangepast. De voorstellen voor de RPA 2013 volgen het nieuwe beleid. Dat betekent dat er in de RPA twee vergunninggebieden worden opgenomen.

Het college wenst in gebied 1 een stapsgewijze verruiming van het aantal vergunningen voor vier segmenten: bemand gesloten, bemand open, onbemand, en waterfietsen. In gebied 2 wordt in 2014 een uitgifteronde georganiseerd, waarna – na evaluatie in 2015- in beginsel het volume wordt vrij gegeven per 2016. (motie 822 Jager, v. Roemburg). De ligplaatsregisseur heeft, in overleg met de stadsdelen, nieuwe mogelijke ligplaatslocaties geïnventariseerd. Voor deze ligplaatsen heeft DRO een quick scan gedaan. Zoals hierboven beschreven wordt voor de vergunningronde 2014 vereist dat de aanvrager binnen een jaar een ligplaats realiseert.

Een aantal insprekers doen suggesties om de uitgifteronde in 2014 uit te stellen dan wel kleiner van omvang te maken. Deze insprekers stellen eerst de effecten van andere maatregelen en intensievere handhaving af te willen wachten.

Het college hecht er zeer aan om, na vaststelling van de nota, snel te starten met het stapsgewijs vergroten van het aantal vergunningen in de aanloop naar een vrije markt in 2020. Eerder is vastgesteld dat er veel druk van nieuwe toetreders is op de markt en dat de gemeenteraad deze druk in de aanloop naar het vrijgeven het volume met een vergunningenronde wil verkleinen. Het college erkent het belang van effectieve en voldoende handhaving. Het college stelt hiervoor dan ook per 2014 een structureel extra bedrag van € 500.000 beschikbaar. Daarnaast wordt in 2014 eenmalig € 200.000 geïnvesteerd in een extra vaartuig.

Het college stelt voor om in 2014 voor het vergunninggebied 1 en voor vergunninggebied 2 nieuwe exploitatievergunningen uit te geven. De voorgestelde uitgifte wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 6: voorstel voor uitgifte vergunningen in 2014

Segment	2014	
	Vergunninggebied 1: Amsterdam incl. centrum-zone	Vergunninggebied 2: Amsterdam excl. Centrum-zone
Bemande grote vaartuigen	Geen	+ 50
Bemande gesloten vaartuigen	+ 10	
Bemande open vaartuigen	+ 15	
Onbemande vaartuigen	+ 60 (6 sets van 10)	+ 100 (10 sets van 10)
waterfietsen	Geen	

Voor vergunninggebied 2 wordt maar beperkt onderscheid gemaakt tussen de segmenten. Dit omdat het college hier al meer ruimte wil geven aan ondernemers zelf in verband met de intentie het volume al in 2016 vrij te geven.

Per segment zullen in 2013 passende vergunningsvoorwaarden worden gesteld. Er wordt een reglement en procedure opgesteld voor de uitgifteronde. Daarin is opgenomen wie deelneemt en hoe de verdeling en uitgifte in zijn werking gaat, inclusief de termijnen waarbinnen dit zal plaatsvinden. Het reglement wordt gepubliceerd bij de start van de uitgifteronde.

Het aantal aan te vragen vergunningen per ondernemer wordt gemaximeerd. Het aantal toegestane aanvragen per ondernemer is afhankelijk van de omvang van de vergunningenronde. Bij de ronde 2014 is het aantal aan te vragen vergunningen per

ondernemer maximaal 2 voor de bemande segmenten waarvoor vergunningen worden uitgeven en maximaal 2 sets van 10 voor het segment onbemandede verhuurboten. In beginsel wordt daarbij uitgegaan van een maximum per rechtspersoon, dit wordt verder aangescherpt om zoveel mogelijk uit te sluiten dat één ondernemer meerdere rechtspersonen gebruikt om alsnog meer aanvragen in te dienen.<sup>3</sup>

#### **4.1.8 Concessies en veiling van vergunningen**

In de hierboven beschreven ordeningsvoorstellen voor het passagiersvervoer zet het college primair beperkingen in maatvoering en het gecontroleerd vrijgeven van vergunningen in om het beschikbare vaarwater voor passagiersvervoerders in Amsterdam beter te benutten en te verdelen.

Het college heeft daarnaast uitgebreid (juridisch) onderzoek gedaan naar mogelijkheden tot, en de eventuele toegevoegde waarde van, het uitgeven van concessies dan wel het veilen van exploitatievergunningen voor passagiersvervoer. Uit het ingewonnen advies blijkt dat het veilen van vergunningen zonder formele wettelijke grondslag mogelijk is, maar niet zonder juridisch risico. Ook worden daarbij zeer zware eisen gesteld aan de zorgvuldigheid, transparantie, evenredigheid en motivering van het proces.

Bij de veiligste weg zou sprake zijn van een vrijwillig financieel bod, naast een inhoudelijke vergelijking. Voor de beprijzing van het gebruik van het water staan hieronder reeds andere voorstellen, die via onder meer de precario voor ligplaatsen en de gemakheidsretributie een reële tegenprestatie vragen voor de economische waarde van het watergebruik.

Voor veilen zou het nodig zijn een segment een exclusief recht te geven, bijvoorbeeld voor een bepaalde vaarweg, zoals de populaire Prinsengracht. Daarmee worden andere gebruikers tevens uitgesloten, en daarmee leidt veilen/het uitgeven concessies tot een tamelijk rigide wijze van ordenen.

Daarom wordt niet gekozen voor het inzetten van het veiling- of concessie-instrument, maar zet het college in op een combinatie van beprijzings- en ordeningsinstrumenten die de drukte reguleren maar tegelijkertijd de grachten voor iedereen toegankelijk houden. Als instrument om de piekdruk op (bijvoorbeeld) de Prinsengracht meer te spreiden ziet het college meer toegevoegde waarde in een combinatie van verkeersmaatregelen en beprijzen, bijvoorbeeld door introductie van een spitstarief, door het tarief van de gemakheidsretributie te variëren afhankelijk van plaats en tijd. Het college verwacht dat voor het laatste door de voortschrijdende techniek binnen afzienbare termijn voorstellen kunnen worden uitgewerkt.

#### **4.1.9 (Nacht)ligplaatsen en op- en afstapplaatsen**

Ter bevordering van een goed werkend stelsel van passagiersvervoer wil het college dat er voldoende openbare op- en afstapplaatsen zijn voor vergund passagiersvervoer.

---

<sup>3</sup> In de raadsvergadering van 19 december 2012 is een motie (AC) aangenomen die vraagt om het uitgeven van vergunningen alleen aan nieuwkomers. Dat is wettelijk niet uitvoerbaar. Maar een voor iedere rechtspersoon gelijke beperking van het aantal aanvragen geeft iedere rechtspersoon gelijke kansen op het verkrijgen van een vergunning en kan daarom in overeenstemming worden geacht met het non-discriminatiebeginsel, terwijl zoveel mogelijk tegemoet gekomen wordt aan de wens van de raad om nieuwkomers toe te laten op de markt. Daarnaast wordt met deze beperking voorkomen dat ondernemers – zoals in 2006 – extreme aantallen vergunningen aanvragen met het oogmerk meer kans te maken in de loting.

Tevens moet er voldoende gelegenheid zijn om op allerlei verspreide plaatsen in de stad op- en af te kunnen stappen ook als men een ander product dan een rondvaart kiest. De stadsdelen Zuid, Nieuw-West en Noord hebben concrete vragen uit de markt gekregen voor de aanleg van meer voorzieningen.

Locaties waar openbaarheid vereist is om op- en afstappen mogelijk te maken, moeten niet worden gebruikt voor (nacht)liggen. Daarom zullen ligplaatsen in principe gescheiden worden van de op- en afstapplaatsen. Dit geldt – vanwege de aard van de bedrijfsvoering – overigens niet voor de elektrische verhuurboten en de waterfietsen.

Het college zet primair in op het realiseren van nieuwe locaties voor ligplaatsen en voor op- en afstapplaatsen. Waar nodig wordt aansluitend ook gekeken naar het optimaliseren van bestaande situaties. Het college acht het van groot belang dat *alle* vergunninghouders in redelijk gelijke mate moeten kunnen profiteren van locaties waar veel toeristen en andere belangstellenden hun keuze maken voor een rond- of lijnvaart. De gewenste eindsituatie zal niet altijd op korte termijn en misschien ook niet op 100% van de locaties gerealiseerd kunnen worden. Het college is zich er van bewust dat vanwege een aantal gegroeide situaties in de stad, maatwerk het sleutelwoord is. B&W wil vooralsnog niet overgaan tot onteigening.

Op een aantal van de meeste gewilde locaties in het stadshart (o.a. Damrak, Stationseiland, Oosterdokseiland/Dijksgracht) worden op dit moment werkzaamheden uitgevoerd die de kans bieden om serieuze verbeteringen aan te brengen in het openbaar maken van het op- en afstappen.

Alhoewel juist hier de verhoudingen complex zijn, zal het college er op inzetten om samen met stadsdeel Centrum de openbaarheid te realiseren. Het college heeft daarom een aanvullende opdracht gegeven aan de ligplaatsregisseur om in overleg te treden met de projectgroepen Damrak, Stationseiland en Oosterdokseiland/Dijksgracht en stadsdeel Centrum, teneinde te komen tot een ruimtelijk kadeontwerp dat de beleidsuitgangspunten uitvoerbaar maakt. Dat wil zeggen een ontwerp waarbij de (nacht)ligplaatsen ontkoppeld worden van de op- en afstapplaatsen en er voldoende – in principe openbare – op- en afstapplaatsen worden gecreëerd voor de vergunde passagiersvaart. Voor de nachtligplaatsen zullen in beperkte mate binnen dit plangebied en verder daarbuiten nieuwe locaties worden aangewezen.

Nadat besluitvorming over de nota heeft plaatsgevonden, zal de ligplaatsregisseur in overleg treden met de ondernemers die nu ligplaatsen en op- en afstapplaatsen in dat gebied in gebruik hebben.

## **4.2 Ordening Pleziervaart**

Modernisering van het beleid ten aanzien van het gebruik van de grachten vraagt een integrale aanpak: het vergunningstelsel, het steiger- en ligplaatsenbeleid en de ordening van de pleziervaart zijn nauw met elkaar verweven.

Pleziervaren heeft een grote vlucht genomen in Amsterdam. Het aantal pleziervaartuigen is in de afgelopen 15 jaar zeer sterk gestegen. Deze stijging heeft substantieel bijgedragen aan de ervaring van drukte op het water in Amsterdam. Het aantal verstrekte binnenhavengeld-vignetten is fors gestegen van 5.800 vignetten in 1995 naar een piek van 13.300 vignetten in 2010. In het jaar 2011 en 2012 is dit aantal, waarschijnlijk als gevolg

van forse prijsverhogingen en het belastingvrij maken van doorvaren, iets gedaald naar respectievelijk 12.200 en 11.311 vignetten.

Het college streeft ernaar dat, ondanks de toegenomen drukte op het water, pleziervaart voor iedereen toegankelijk blijft en het pleziervaren in Amsterdam ook in de toekomst plezierig blijft. Hiervoor wordt een pakket aan verkeersmaatregelen en beprijzinginstrumenten ingezet (zoals beschreven in de hoofdstukken 2 en 6). In aansluiting daarop besluit het college de pleziervaart op omvang, spreiding en duurzaamheid te ordenen en een beweging van bezit naar gebruik te stimuleren.

### **Maatregelen pleziervaart**

Het college besluit de volgende maatregelen te introduceren:

- Kleinere vaartuigen

Uit de telling van BHG-vignetten in 2011 blijkt dat de meeste pleziervaartuigen (80%) tussen de 4 en 7 meter lang zijn. Pleziervaartuigen die groter zijn passen, zeker als het gaat om afmeren, beter thuis in een jachthaven. In de huidige regelgeving is er voor het afmeren met een pleziervaartuig langer dan 12 meter een ontheffing nodig. Dit wordt in de nieuwe regelgeving teruggebracht tot langer dan 10 meter. Daardoor ontstaat meer ruimte voor anderen om van het water gebruik te maken, zowel aan de kade als bij het varen. Verder wordt daarmee het varen met hele grote groepen verminderd, wat een bijdrage levert aan vermindering overlast, en wordt de veiligheid verbeterd doordat kleinere pleziervaartuigen in het algemeen gemakkelijker kunnen manoeuvreren.

Het is aan stadsdelen om de voorwaarden te bepalen waaronder deze ontheffing wordt verleend; in stadsdeel Centrum kan deze ontheffing bijvoorbeeld worden verleend voor een historisch vaartuig. Voor vaartuigen langer dan 10 meter die geen ontheffing krijgen zal de eigenaar alleen van een ligplaats in een jachthaven of buiten Amsterdam gebruik kunnen maken. Er wordt een uitzondering gemaakt voor pleziervaartuigen met een maximale lengte van 12 meter, waarvoor in 2013 een vignet is afgegeven (amendement Piek, Evans-Knaup, v. Lammeren, Capel). Op basis van BHG cijfers (2011) gaat het om 309 vaartuigen op een totaal van 12.200.

- Rommelboten

Verwaarloosde vaartuigen nemen nu veel ruimte in de grachten in. Een klein deel van de vaartuigen kan op basis van de Wrakkenwet (Staatblad 1934, 401) worden verwijderd. Het streven is om van de jaarlijks 700 waargenomen wrakken 80% te lichten (560 vaartuigen). Wanneer er sprake is van verwaarloosde, illegaal bewoonde vaartuigen kan er ook in het kader van de openbare orde en gezondheidsverordening worden opgetreden.

De ervaring leert dat er daarnaast nog een aanzienlijk aantal verwaarloosde boten overblijft dat regelmatig ergernis veroorzaakt bij vooral omwonenden. De aanpak van dergelijke vaartuigen is in principe mogelijk via het voorschrijven van de minimale staat van onderhoud. Er zijn enkele gemeenten in Nederland die daarmee experimenteren. Er kleven echter ook bezwaren aan een dergelijke aanpak. De criteria zijn lastig objectief te formuleren en kunnen per geval aanleiding geven tot discussie.

Bij een eerste steekproef onder weggesleepte boten in het kader van de Wrakkenwet is gebleken dat voor een aanzienlijk deel van deze vaartuigen geen geldig BHG-vignet is aangeschaft. Het college zal daarom eerst de effecten van de intensievere handhaving op de BHG afwachten alvorens met voorstellen te komen voor de staat van onderhoud.

- Gebiedsgericht afmeren

Het college stelt voor om het recht om 's nachts of meerdere dagen af te meren met een pleziervaartuig te koppelen aan de postcode van het woonadres van de vaartuigeigenaar. De gebiedsgrenzen zullen nog nader worden bepaald, vooralsnog wordt uitgegaan van een centrumzone en een niet-centrumzone, zoals toegepast voor de passagiersvaart. De gebieden die onder de verantwoordelijkheid van Haven Amsterdam vallen, zijn hiervan uitgezonderd. Inwoners in de Centrum-zone krijgen de mogelijkheid een BHG vignet aan te schaffen waarmee zij langdurig mogen afmeren op toegestane plaatsen in de centrum-zone. Andere Amsterdammers kunnen een vignet aanschaffen waarmee zij langdurig mogen afmeren op toegestane plaatsen in vergunningsgebied 2: *Amsterdam exclusief de centrum-zone*. Voor niet-Amsterdammers is er geen jaarvignet meer mogelijk. Zij kunnen met een dagvignet varen en afmeren in Amsterdam, of een boot huren.

Het college stelt hierbij dat de grachten toegankelijk blijven voor alle pleziervaarders; houders van een vignet voor vergunningsgebied 2 kunnen ook in de toekomst kortdurend afmeren in de centrum-zone. Echter, voor een nachtligplaats in de centrum-zone zal een bijpassend vignet nodig zijn. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om een BHG vignet voor een deel (maand of kwartaal) van het vaarseizoen aan te schaffen.

Voor een dergelijk systeem wordt eerst onderzocht welke administratieve lasten hiermee gemoeid zijn en hoe fraudegevoelig een dergelijk systeem kan zijn.

Voor het introduceren van gebiedsgericht afmeren zal een systematiek worden ontwikkeld die vignetten aan vignethouders en boten koppelt. Dit vraagt grote zorgvuldigheid, en deze zorgvuldigheid vraagt tijd. Het college acht introductie van dit systeem in 2014 daarom niet verantwoord. Het college verwacht dat voor het inrichten van deze systematiek begin 2014 voorstellen kunnen worden uitgewerkt.

- Veiligheid:

Steeds vaker begeven zich grote tot hele grote groepen passagiers op pleziervaartuigen in de stad. Het college vindt dit vanuit veiligheidsoogpunt en vanuit het bestrijden van overlast een ontwikkeling die aandacht vraagt.

Voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter (met uitzondering van snelle motorboten) gelden geen wettelijke veiligheidseisen.

Daarom zal het college onderzoeken of voor pleziervaartuigen die in het binnenwater van Amsterdam varen dezelfde veiligheidseisen kunnen gelden als die eisen die op grond van het Binnenvaartpolitiereglement aan passagiersvaartuigen worden gesteld. Het voorstel is o.a. om de enkele veiligheidseisen die gelden voor de klasse open rondvaartboten, in het bijzonder de bepalingen die direct in het belang van de veiligheid van de opvarenden, te vertalen naar pleziervaartuigen met meer dan 12 passagiers aan boord. Het gaat hier om het minimale aantal beschikbare zitplaatsen, geschikte relingen, reddingsmiddelen en een reddingsboei aan boord, een brandblusser en EHBO middelen.

Ook wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk en wenselijk is het (landelijke) vaarbewijs in Amsterdam in ruimere mate verplicht te stellen. Het BHG vignet is hiervoor het regulerende instrument. Ook de maatregel dat alleen pleziervaartuigen kleiner dan 10

meter zonder ontheffing in de stad zonder ontheffing mogen afmeren, draagt bij aan veiliger situaties op het water.

## 4.3 Goederenvervoer

### Goederenvervoer

Over de Amsterdamse vaarwegen wordt jaarlijks zo'n 2,5 miljoen ton aan goederen vervoerd. Daarbij gaat het overwegend om *doorvoer*.

Goederenvervoer over het water, waarbij ook distributie in de stad plaatsvindt, wordt door de gemeente gezien als potentieel aantrekkelijk alternatief voor vervoer over het land. In de praktijk blijkt het om tal van redenen niet eenvoudig te zijn voor bedrijven om hier een (commercieel) aantrekkelijk product in te ontwikkelen. Daardoor is het aantal aanbieders zeer beperkt.

Er zijn echter kansrijke nieuwe initiatieven. Vooral in homogene vervoersstromen lijken enkele kansrijke trajecten te zitten die tot minder uitstoot, minder vrachtvervoer en minder verkeersslachtoffers leiden. Er is potentie voor vracht over de gracht voor onder andere bouwmaterialen, zakelijke afvalstromen (vaak van bouwplaatsen en grote kantoren en horeca) en drankenleveringen aan de horeca. Deze goederenstromen zijn samen verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de vrachtwagens in de Amsterdamse binnenstad.

Het college gaat kijken in hoeverre bevorderd kan worden dat bouwmaterialen – waar mogelijk en wenselijk- over het water vervoerd worden, bijvoorbeeld via BLVC procedures<sup>4</sup>, of door dit voor te schrijven wanneer de gemeente zelf opdrachtgever is.

Ook worden kansrijke trajecten voor bevoorrading van horeca bekeken.

De werkwijze om in samenwerking met ondernemers en wetenschappers verdere mogelijkheden te verkennen, onder meer door pilots te faciliteren en onderzoek te bevorderen, wordt door het College voortgezet. Een en ander moet resulteren in een uitgewerkt plan met doelstellingen voor emissievrije vracht over de gracht in 2025, vóór oktober 2014 aan de raad voor te leggen (motie 805, v. Roemburg).

## 4.4 Ordening overig

### Schrappen uitzonderingsbepaling

In de RPA 2007 is een bepaling opgenomen op grond waarvan, bij wijze van uitzondering op het volumebeleid, onder bepaalde voorwaarden toch door het college een exploitatievergunning kan worden verleend voor bijzondere initiatieven. Bij de nu voorgestelde vernieuwing voor het stelsel van passagiersvervoer heeft een dergelijke bepaling geen functie of meerwaarde. Het College besluit daarom de "uitzonderingsbepaling" (art. 2.1 vierde lid) uit de RPA schrappen.

---

<sup>4</sup> In een BLVC-plan worden maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom **Bereikbaarheid**, **Leefbaarheid**, **Veiligheid** en **Communicatie** tijdens de hele bouw vastgelegd.



### **Tijdelijke vervangingsregeling**

De tijdelijke vervangingsregeling biedt reders de mogelijkheid bij een defect aan hun vaartuig de vergunning tijdelijk om te zetten naar een ander, vervangend vaartuig. Gebleken is dat deze regeling in de praktijk ook (oneigenlijk) wordt gebruikt om steeds wisselende vaartuigen voor de bedrijfsvoering in te zetten. Daarbij is bij het College de indruk ontstaan dat sommige reders op deze wijze in feite meer vaartuigen in de bedrijfsvoering hebben dan zij exploitatievergunningen hebben. Het college wil strikter omgegaan met de tijdelijke vervangingsregeling; voortaan wordt de vervanging beperkt tot onvoorziene storingen of noodzakelijk onderhoud, en dan voor een korte periode, waarbij het vaartuig aantoonbaar ter reparatie bij een werf moet liggen. Mogelijk wordt deze regeling op een later moment geheel afgeschaft.

### **Uitzonderingen op de vergunningplicht**

In de VOB is geregeld dat de vergunningplicht niet van toepassing is wanneer uitsluitend sprake is van doorvaart over de primaire vaarwegen en er geen op Amsterdam gerichte economische activiteiten plaatsvinden. Daarbij stelt artikel 5.1 van de RPA 2007 dat geen vergunning is vereist, voor zover niet in Amsterdam wordt afgemeerd of als wordt afgemeerd op een daarvoor aangewezen ligplaats.

Zolang deze passagiersvaartuigen zich dus beperken tot de primaire vaarroutes en de speciaal daarvoor aangewezen op- en afstapplaatsen is geen vergunning nodig. Deze uitzondering blijft gehandhaafd.

Een tweede uitzondering in de bestaande regels wordt gevormd door stichtingen en verenigingen zonder commercieel belang. Deze tien (historische) vaartuigen worden beheerd en onderhouden door daartoe opgerichte stichtingen en verenigingen, en mogen nu zonder exploitatievergunning passagiers vervoeren.

De RPA 2007 zegt daarover: "De gemeente Amsterdam beschouwt dergelijke organisaties - vaak met mooie boten - als een aanwinst voor Amsterdam. Naar de letter van de verordening was er toch altijd sprake van bedrijfsmatig vervoer, maar in de praktijk vaak niet van een winstoogmerk. (...) Als de doelstelling het beoefenen van watersport is of het conserveren van waardevolle vaartuig(en); als de organisatie ingeschreven is bij de Kamer van Koophandel en jaarlijks jaarcijfers overlegt; en als het vaartuig is gemeld en door het college schriftelijk aanvaard, is geen exploitatievergunning vereist."

Het college wil deze ontheffingsmogelijkheid afschaffen omdat deze tot onduidelijke situaties leidt en in sommige gevallen tot oneerlijke concurrentie.

In de inspraakreacties is aandacht gevraagd voor de gevolgen van dit voorstel. Zo hoeven deze vaartuigen nu niet over een ligplaatsvergunning voor een bedrijfsvaartuig te beschikken. Zij nemen nu als pleziervaartuig een ligplaats in en betalen binnenhavengeld pleziervaart.

De huidige regeling is echter onvoldoende doelmatig en handhaafbaar en wordt om die redenen beëindigd. Hiervoor in de plaats volgt een nader uit te werken overgangsregeling. Aan stichtingen en verenigingen die ten tijde van vaststelling van deze nota de uitzonderingsregel vallen, en die er voor kiezen commercieel te willen gaan varen, zal een exploitatievergunning worden verleend, uiteraard onder de voorwaarden zoals die voor het desbetreffende segment gelden (motie 804 v. Roemburg, Jager). Voor de stichtingen en verenigingen die niet in aanmerking willen komen voor een exploitatievergunning, geldt dat deze nog tot 2016 kunnen blijven varen, mits aan de huidige bestaande voorwaarden wordt voldaan, en totdat het vaartuig wordt verkocht of vervangen. Hier zal strikt op

worden toegezien. Daarna is voor deze groep het tegen betaling met passagiers in de Amsterdamse binnenwateren varen niet meer toegestaan.

De vaartuigen kunnen overigens ook kiezen voor het aanvragen van een vergunning voor gebied II.

De categorie watersport (roeien, kanoën, etc.) in verenigingsverband blijft, zoals voorheen, buiten de vergunningplicht.

## 5. Beprijzen

Het college neemt als uitgangspunt dat het nautisch gebruik van het openbare water en de daarbij behorende oevers en kade(voorzieningen) wordt bepaald naar werkelijke en reële kosten. De gebruiker betaalt. De inkomsten worden ingezet om de kosten van onderhoud (van grachten, kades, toeristisch product) en nieuwe investeringen voor het optimaal gebruik van het water te financieren. Reële beprijzen geeft ook de mogelijkheid om te sturen op de beleidsdoelen van de gemeente.

### 5.1 Beprijzing Passagiersvervoer

Voor het passagiersvervoer introduceert het college een samenhangend pakket van kostendekkende en reële beprijzing. Dit pakket komt tot stand in afstemming tussen stad en stadsdelen.

Het pakket kent beprijzing op de onderdelen: liggen, varen en op- en afstappen.

- Liggen (afmeren)

Beleidsuitgangspunt is dat (nacht)liggen en op- en afstappen als gescheiden functies worden gezien. Voor de nachtligplaatsen is naast een ligplaatsvergunning (eenmalige legeskosten) met ingang van 2014 precario verschuldigd. De hoogte hangt samen met de locatie en de voorzieningen ter plekke. Het stadsdeel is de innende partij. Het ligt voor de hand dat nabijheid van het dagelijks vaargebied en niveau van voorzieningen elementen zijn die de hoogte van de precario bepalen. De intentie van het college is de hoogte van de precario reëel te laten zijn. Het college zal hierover in overleg treden met de stadsdelen. Hierin zal de feitelijke situatie meegenomen worden. Voor een aantal ligplaatsen is een huur-of ander contract afgesloten tussen exploitanten en stadsdeel. Ook kunnen nieuwe, particuliere ontwikkelingen van ligplaatslocaties leiden tot andere beprijzingsvarianten.

- Varen

Inzet van het college is de twee retributies die aan de passagiersvaart worden opgelegd meer kostendekkend te maken: het Binnenhavengeld (BHG) voor Beroepsvaart en de Vermakelijkhedenretributie (VMR) per passagier.

De BHG retributie voor beroepsvaart (per m<sup>2</sup>) is gerelateerd aan het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur, zoals bijvoorbeeld het baggeren, oevers, kades, bruggen, sluisen.

De VMR retributie (per passagier) is gerelateerd aan de overige kosten die de gemeente maakt voor het in stand houden van de infrastructuur in de stad waar de passagiers in het passagiersvervoer van profiteren, zoals bijvoorbeeld verlichting, toeristische voorlichting. Ter indicatie, een rondvaartboot betaalt nu ongeveer tussen de €300 en €400 per jaar aan BHG en per betalende passagier €0,60 (€0,30 voor waterfietsen en stationerende vaartuigen) aan vermakelijkhedenretributie bij een opgave van ongeveer 3.4 miljoen passagiers per jaar. Het tarief is voor het laatst verhoogd in 2009, van €0,55 per passagier naar €0,60 per passagier.

Een aantal insprekers heeft suggesties gedaan voor aanpassing van de retributies en de wijze van heffen. Zo zou VMR retributie (mogelijkerwijs in een andere vorm) niet per passagier maar per vaartuig en/of vaartocht of als vast percentage kunnen worden

geïnd. De gemeente zal deze manier van belastingheffing aan nadrukkelijk onderzoek onderwerpen, waarbij tevens andere beprijzingsvoorstellen worden uitgewerkt.

Ook wordt overwogen of de heffingen voor wat betreft het onderdeel passagiersvaart op het binnenwater kunnen worden samengevoegd teneinde de administratieve lasten te verlichten. Mede gezien het feit dat de ambtelijke verantwoordelijkheidsverdeling op dit moment bij drie instanties is ondergebracht (Haven Amsterdam, Dienst Belastingen Gemeente Amsterdam en Waternet) - waarbij Haven Amsterdam per 1-4-2013 is verzelfstandigd - is er aanleiding een en ander gezamenlijk en in samenhang te herinrichten. Er zal op termijn tevens een striktere en logischer indeling van beheersgebieden gemaakt worden tussen Havenbedrijf en Waternet.

- Op- en afstappen

Inzet van het college is dat de locaties waarop op- en afgestapt wordt door betalende passagiers op vergunde vaartuigen toegankelijk zijn voor alle vergunninghouders. Met name op de toeristische hotspots is het van belang, voor een goed functionerende markt, dat alle ondernemers toegangsmogelijkheid hebben. Het aantal op- en afstapplaatsen zal daarom met name op de hotspots uitgebreid moeten worden dan wel worden heringericht. Ter dekking van die kosten en het onderhoud van die op- en afstapplaatsen wordt een heffing voor het gebruik van op- en afstapplaatsen voorbereid.

Door een aantal insprekers wordt gepleit dat, wanneer in het passagiersvervoer voor afmeren, op- en afstappen en varen betaald moet worden, die maatregelen bij elkaar opgeteld tot een eerlijk beprijzingspakket moeten leiden. Er wordt ook op gewezen dat er al bestaande afspraken zijn over vergoedingen in diverse vormen, huur, erfpacht etc. Een eenzijdige nadruk op alleen precario als middel om gebruik van het water te beprijzen wordt niet verstandig geacht.

Het college erkent dat het beprijzingspakket redelijk, afgewogen en samenhangend moet zijn. Belangrijk element in de plannen is dat, meer dan voorheen, betaald wordt naar waarde. Bijvoorbeeld, meer betalen voor betere ligplaatsen. Beprijzing geeft mogelijkheden om de vaarstromen te sturen en te spreiden en - waar nodig - druk(te) weg te nemen. Het voorstel voor precarioheffing voor het gebruik van het water en het varen met passagiers is ingegeven door de juridische voorkeur om één, publiekrechtelijk beprijzingsinstrument te gebruiken.

Het college heeft kennis van het feit dat er bestaande afspraken en contracten zijn, vaak tussen stadsdelen en ondernemers.

De beprijzingsvoorstellen in deze nota zijn nog niet volledig uitgewerkt. Beprijzen en belasten is geen onderdeel van de inspraak. Na vaststelling van de nota zal dit onderdeel op korte termijn in overleg met alle betrokken gemeentelijke partners worden uitgewerkt.

## **5.2 Beprijzing pleziervaart**

Ook voor de pleziervaart introduceert het college een samenhangend pakket van kostendekkende en marktconforme beprijzing.

- Schoon wordt gewoon

Ook de komende jaren zal er bij het binnenhavengeld een milieutarief gelden ter stimulering van uitstootvrij varen. Op den duur zal, ook door de aangescherpte

voorwaarden die elders in deze nota zijn aangekondigd, het aantal schone vaartuigen naar verwachting sterk oplopen: schoon wordt gewoon. Het perspectief is dat de stimuleringskorting dan stapsgewijs wordt afgebouwd. Jaarlijks wordt bij de voorstellen voor de tarieven voor het binnenhavengeld deze beweging in kaart gebracht.

- Van bezit naar gebruik

Het college stimuleert de beweging van bezit naar gebruik. De meeste pleziervaartuigen liggen het grootste deel van het jaar ongebruikt in de grachten. Zij bezetten daarmee de schaarse openbare ruimte. Het college wil de botenbezitter die sporadisch vaart stimuleren in het vervolg gebruik te gaan maken van de uitstootvrije boten die te huur worden aangeboden. De recente verhoging van het BHG-tarief stimuleert die beweging. Ook wordt ingezet op het verruimen van het aantal vergunningen in het huursegment, en versoepeling van het aantal toegestane passagiers en vaartijden in de avond. Bij de beoogde beweging van bezit naar gebruik zal het aantal recreatievaartuigen, waarvoor BGH wordt betaald, dalen. Daarmee zal het bedrag aan inkomsten BHG voor pleziervaart dalen. Daar zal een stijging van de inkomsten BHG voor passagiersvervoer tegenover staan. Bij de jaarlijkse voorstellen voor de tarifiering middels binnenhavengeld, zowel voor pleziervaart als voor passagiersvaart zal deze relatie in beeld worden gebracht.

- Kleiner is fijner

Het college vindt het waardevol dat Amsterdammers kunnen genieten van hun stad vanaf het water. Gegeven de krapte en drukte, en de opstoppingen en mogelijk onveilige situaties die daaruit voortvloeien, heeft het college er de voorkeur voor dat dit gebeurt met kleinere vaartuigen. Pleziervaart wordt daarom geprijsd naar maatvoering, de gebruiker betaalt voor de ruimte die de boot inneemt aan de kade. Tot op heden is daarbij alleen de lengtemaat als criterium genomen, er wordt nu betaald per strekkende meter. De prijzen zijn de afgelopen jaren flink gestegen. Dat maakt het des te belangrijker de techniek rondom de beprijzing zo rechtvaardig mogelijk in te richten. Daarom wordt (op voorstel van de gemeenteraad) in het nieuwe beleid uitgegaan van een m<sup>2</sup> prijs: lengte x breedte. Uitgangspunt hierbij is dat deze wijziging op zich de BHG gemiddeld niet duurder maakt.

- Gebiedsgericht betalen

Het college stelt voor om het recht om langdurend af te meren met een pleziervaartuig te koppelen aan de postcode van het woonadres van de vaartuigeigenaar. De exacte zonegrenzen en voorwaarden worden onderwerp van het nader onderzoek. De tarieven zullen verschillen per gebied. De BHG in het centrum, waar intensiever beheer, onderhoud, toezicht en handhaving nodig is, zal hoger zijn dan voor het andere vergunninggebied. De verschillen in hoogte van de BHG tarieven zullen betrokken worden bij de BHG-voorstellen voor 2015.

Het college zal de diverse ideeën meenemen in het onderzoek. Daarbij wordt op voorhand opgemerkt dat er nog belangrijke hindernissen te overwinnen zijn, o.a. vanwege het feit dat er op dit moment geen (landelijk) kentekensysteem is voor vaartuigen, waardoor het juridisch lastig is een vaartuig aan een eigenaar te koppelen. Ook zal onderzocht worden welke administratieve lasten met deze afmeer-restrictie gemoeid zijn en hoe toezicht en handhaving ingericht gaan worden om misbruik en fraude tegen te gaan.

- Iedereen betaalt mee

Het college acht het juist redelijk dat ook de vaartuigen die Amsterdam binnen varen gaan meebetalen (bijvoorbeeld met een dagvignet) aan het op peil houden van het Amsterdamse grachtensysteem. Door het invoeren van technologische verbeteringen zoals nu ook bij de binnenvaart gebeurt (betalen per sms, mobiele app of online), is de inning van een dergelijk dagvignet eenvoudiger te organiseren.

Pleziervaartuigen die zich begeven in de Amsterdamse binnenwateren moeten voortaan altijd voorzien zijn van een geldig Binnenhavengeld vignet.

## 6. Beheren

### 6.1. Toezicht en handhaving

In de inspraak, de consultatiegesprekken, in overleggen met stadsdelen en met andere betrokken gemeentelijke diensten is telkens het grote belang van effectieftoezicht en handhaving benadrukt. Het college ziet de effectiviteit van de handhaving als randvoorwaarde voor de effectiviteit van alle regels en afspraken die worden voorgesteld. Daarom heeft het college besloten de handhaving op het water uit te breiden en te verbreden.

In hoofdstuk 2 is uitgebreid op deze maatregelen ingegaan.

### 6.2 Verduurzamen

Het college wil een versnelling realiseren in het traject naar een duurzaam nautisch gebruik van het water. Zowel met betrekking tot luchtkwaliteit als stank en geluidsoverlast zijn er nog veel verbetermogelijkheden. Juist aan de relatief smalle grachten zitten bewoners en oeverrecreanten letterlijk met hun neus op de uitstoot. Dit veroorzaakt dat de (beleving van) overlast relatief groot is.

De doelstellingen omtrent uitstoot van de vaartuigen zijn voor beide vergunninggebieden gelijk en onderverdeeld per segment. Per segment gelden namelijk verschillende technische mogelijkheden, investeringen en marktvormen.

Tabel 10: doelstellingen uitstoot van vaartuigen op het Amsterdamse binnenwater

Segment	Doelstelling 2015	Doelstelling 2020	Doelstelling 2025
<i>Bemand/groot Tot en met 20m</i>	Óf: Voor 1 januari 2015 voldoen aan Fase IIIB-norm Nieuwbouw of nieuwe toetreders: minimaal fase IIIB-norm	Óf: weging op emissie in 2020, met groot wegingsvoordeel voor verschoonde vaartuigen	Zero emissie
<i>Bemand/gesloten Tot en met 14m</i>	Nieuwbouw of nieuwe toetreders: Zero emissie	Zero emissie	
<i>Bemand/open tot en met 10m</i>	Zero emissie	Zero emissie	
<i>Onbemand</i>	Zero emissie	Zero emissie	
<i>Pleziervaart</i>	Verbod op tweetakt buitenboordmotoren in 2017	Nader te bepalen	

\* Elektrisch of gelijkwaardig alternatief met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren

De bovengenoemde normen zijn opgesteld op het advies van het Programmabureau Luchtkwaliteit en valt onder het dossier van de milieuwethouder. Het programmabureau heeft de haalbaarheid van de normen met TNO onderzocht en acht zero emissie (elektrisch) varen in 2020 voor bemande, gesloten vaartuigen tot 14 meter reëel. Voor bemande, grote vaartuigen vanaf 14 meter is de zero-emissie opgave weliswaar complexer en ambitieuzer, maar wel haalbaar.

De reders met vaartuigen groter dan 14 meter (segment *bemandede, grote vaartuigen*) hebben de keuze: of in 2015 voldoen aan de Fase IIIb norm, of deelnemen aan de weging op emissie in 2020. Het college zal in 2020 een groot wegingvoordeel geven aan vaartuigen die reeds voldoen aan de zero emissie eis. De *early adapters* die in 2015 voldoen aan de Fase IIIb norm worden bij de weging voor 2020 niet benadeeld t.o.v. reders die 2020 aan striktere milieueisen voldoen. Zo wil het college ondernemers die in een vroeg stadium investeren in schonere vaartuigen, belonen.

In 2025 is zero emissie de norm voor vaartuigen groter dan 14 meter. Hiermee bestaat ook voor ondernemers die in 2015 hebben voldaan aan de Fase IIIb eis een prikkel om in de aanloop naar 2025 te innoveren naar zero emissie (elektrisch). Voor overige reders wordt het met een norm in 2025 aantrekkelijker om rechtstreeks te innoveren naar zero emissie, in plaats van tussentijds nogmaals te investeren in nieuwe dieselmotoren in conventionele aandrijvingen (wordt afgeraden door TNO in rapportage *schone aandrijving rondvaart*).

Met de vaststelling van de bovengenoemde milieunormen worden dit juridische afdwingbare eisen. Overtreding van deze normen kan voor passagiersvaartuigen leiden tot bestuurlijke maatregelen, zoals last onder dwangsom, last onder bestuursdwang, maar ook (tijdelijke) intrekking of wijziging van de vergunning.

De zero-emissie eis in 2020 heeft voor bemandede, gesloten vaartuigen geen betrekking op de energiebron voor het verwarmen van het vaartuig. Op grond van advisering door TNO concludeert het college dat het (in de meeste gevallen) nog niet haalbaar is om deze vaartuigen in 2020 elektrisch (door middel van accu's) te verwarmen. In 2025 moeten door toepassing van nieuwe technieken (bijvoorbeeld het gebruik van warmtepompen en verbeterde isolatie) ook alle voorzieningen aan boord van bemandede, gesloten vaartuigen voldoen aan de zero-emissie eis.

Voor alle overige segmenten geldt dat met zero-emissie wordt bedoeld dat ook de voorzieningen aan boord aan de zero-emissie eis moeten voldoen in het in bovenstaand schema genoemde jaartal.

#### *Normen pleziervaart*

Het college heeft in eerste instantie voorstellen gedaan om vanaf 2015 met een verbod op tweetakt buitenboordmotoren de pleziervaart verdergaand te verduurzamen. Het college was van plan om vanaf 2020 zal een volledig verbod op niet-elektrisch voortgestuwde pleziervaartuigen via de BHG in te voeren. Op verzoek van de raad (motie 824 Piek, Capel, Jager) wordt nu het tijdstip voor het volledig uitstootvrij varen pas bepaald zodra de infrastructuur en de faciliteiten hiervoor aanwezig zijn.



Met het verschil in prijs tussen het milieutarief en het niet-milieutarief van de BHG-sticker wordt in de tussentijd de voortvarende aankoop van elektrische buitenboordmotoren door particulieren gestimuleerd.

Diverse insprekers steunen het initiatief om het elektrisch varen met pleziervaartuigen te stimuleren maar vinden een verbod op tweetaktbuitenboordmotoren in 2015 en het volledig elektrisch varen in 2020 te snel of te vergaand. Er wordt voorgesteld met name in te zetten op het prijsmechanisme.

Het einddoel is voor iedereen op het water: uitstootvrij. Uit onderzoek, door TNO aangedragen, blijkt dat tweetakt-buitenboordmotoren (in het bijzonder met een bouwjaar van voor 2005) aanzienlijk meer vervuilen dan modernere motoren voor pleziervaartuigen. Ook blijken de tweetakt aandrijvingen in de periode tot 2005 al grotendeels uit de handel te zijn genomen.

Niettemin komt het college tegemoet aan de insprekers die stellen dat de termijn van invoering relatief kort is, door de ingangstermijn voor het verbod op tweetakt buitenboordmotoren te verschuiven naar 2017. Zo ontstaat meer gelegenheid voor bezitters van pleziervaartuigen om zich aan de nieuwe situatie aan te passen.

Er zijn in de markt voldoende elektrische alternatieven voorhanden. Deze elektrische buitenboord aandrijvingen, geschikt voor pleziervaartuigen tot 6 a 7 meter (70-80% van de pleziervaartuigen in het Amsterdamse binnenwater), zijn draagbaar en kunnen thuis worden opgeladen. In de in deze nota voorgestelde regelgeving is er voor het afmeren met een pleziervaartuig langer dan 10 meter een ontheffing nodig. Dit maakt dat er voor de circa 150 pleziervaartuigen tussen de 7 en 10 meter oplaadpunten in de openbare ruimte moeten worden gerealiseerd in de aanloop naar 2020. Het college laat de verdere ontwikkeling van oplaadpunten in principe over aan private partijen, maar zal wel onderzoek doen naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van een complete oplaadinfrastructuur voor elektrische vaartuigen (inclusief de mogelijkheid van accu-wisselbanken).

Daarbij zal worden betrokken de samenwerking met verschillende marktpartijen, de kosten van een dergelijke infrastructuur, de benodigde samenwerking met de stadsdelen, het aangezicht van de veelal historische kademuren, en de integratie met de bestaande infrastructuur voor voertuigen. (motie 809 v. Roemburg, Jager, Capel). Aangesloten wordt verder bij private initiatieven, zoals laadpalen van elektriciteit leveranciers en havens waar een ligplaats met elektra kan worden gehuurd.

Aan initiatieven voor oplaadpunten werkt de gemeente mee, binnen de bestaande regelgeving.

Verder zal het college onderzoek laten doen naar de mogelijkheden een premiereregeling in te stellen voor Amsterdamse booteigenaren, die hen aanmoedigt afstand te doen van brandstofmotoren en over te stappen op emissievrije aandrijving. (motie 811 v. Roemburg, Jager).

### **6.3. Flankerende maatregelen en verkeerssysteem**

#### **Verkeersmodel**

Het samen met TNO ontwikkelde verkeersmodel voor passagiers- en pleziervaart biedt een accuraat meetsysteem van snelheden, richtingen en aantallen passerende passagiers- en pleziervaart. Met het systeem kan de drukte op de grachten actueel worden gemeten,

weergegeven en voorspeld. Ook de effecten van stremmingen en/of verboden (zoals eenrichtingsverkeer) worden inzichtelijk. Het nautisch doorvaartbeleid zal hierop worden afgestemd en het systeem geeft ook de mogelijkheid om handhaving op overlast doelgerichter in te zetten.

Het verkeerssysteem vormt, tezamen met fysieke waarnemingen, signalen en klachten van burgers en passagiersvervoerders de basis voor de extra verkeersmaatregelen die met ingang van het vaarseizoen 2014 worden ingezet en waarmee in het vaarseizoen 2013 al geëxperimenteerd wordt.

### **Zomerregeling en aanvullende verkeersmaatregelen**

Het college besluit in 2014 een (zomer)drukteregeling te introduceren: eenrichtingsverkeer en verboden voor bepaalde segmenten en bepaalde tijdstippen, op bepaalde wateren, op drukke dagen. Hier wordt ook de pleziervaart in betrokken.

Daarnaast worden verkeersmaatregelen die de doorstroming bevorderen en overlast verminderen ingevoerd:

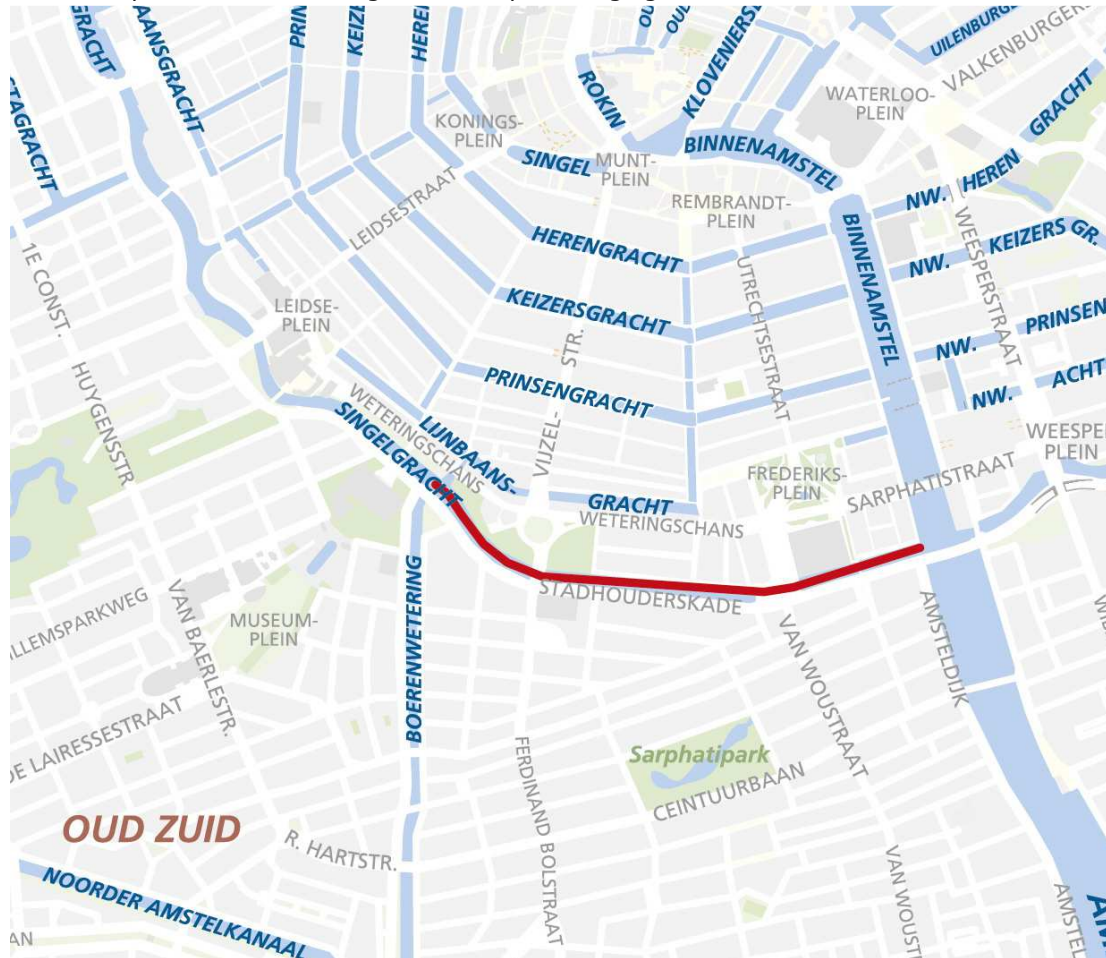
- Er komt een snelheidsbeperking tot 6 km per uur op locaties waar veel overlast wordt ervaren.
- Op fysieke knelpunten wordt, meer dan voorheen, het passeren geregeld met voorrangregels.
- Op een aantal knelpuntlocaties wordt het afmeren beperkt en het keren verboden om meer doorvaarruimte te creëren en overlast en schade te verminderen.
- Er komen plaatselijke verboden op drukke locaties waar regelmatig gevaarlijke situaties worden waargenomen of gerapporteerd.

Een aantal insprekers heeft aandacht gevraagd voor de aanhoudende overlast van de doorvaart bij de Singelgracht/Stadhouderskade.

Het college onderkent dat de Stadhouderskade/Singelgracht in de huidige situatie een knelpunt is in de luchtkwaliteit. De aanpak van deze knelpunten valt onder het dossier van de milieuwethouder. Onder regie van Bureau luchtkwaliteit zullen hiervoor voorstellen worden ontwikkeld. De maatregelen op het gebied van uitstoot van vaartuigen in de Nota Varen in Amsterdam, en de verkeersmaatregelen die worden genomen op basis van het verkeersmodel, zullen hier een positieve bijdrage aan leveren.

Het college introduceert voor de Singelgracht op korte termijn, in nauw overleg met Bureau Luchtkwaliteit, een verkeersmaatregel om de bestaande overlast te verminderen. Per 1 januari 2014 wil het college in een pilot starten met eenrichtingsverkeer in een deel van de Singelgracht (tussen Amstel en de Boerenwetering). In de aanloop naar het verkeersbesluit dat het college hier spoedig over neemt, zal de vaarrichting en precieze lengte van de vaarweg nader wordt onderzocht, waarbij het college nadrukkelijk rekening zal houden met het verzoek van de raad om ook het rak Museumbrug – Appeltjesmarkt bij deze pilot te betrekken (motie 820 Jager, v. Roemburg). Met monitoring in het TNO verkeersmodel en waarnemingen van handhavers ter plaatse zullen de effecten van die maatregel worden geëvalueerd en wordt duidelijk of dit de overlast vermindert.

Tabel 11: pilot met eenrichtingsverkeer op de Singelgracht



Verder heeft de raad besloten dat er een verkeersmaatregel zal worden genomen op de Prinsengracht, door in het voorjaar van 2014 een pilot eenrichtingsverkeer te starten, waarbij de pilot zich met name richt op de dagen dat er veel wordt gevaren (tijdens de zomermaanden en tijdens evenementdagen) (amendement v. Roemburg, Jager, Capel).

### **Maatregelen m.b.t. op- en afstapplaatsen**

Zoals aangegeven worden de op- en afstapplaatsen voor vergund passagiersvervoer - zo veel als mogelijk en nodig is voor een goede marktwerking - openbaar. Op locaties waar dat nodig is kan verkeersregeling (afmeervolgorde en duur op- en afstappen) worden ingesteld. Het college vindt dit een taak die de branche het beste zelf ter hand kan nemen.

Voor wat betreft de nog aan te leggen steiger in het Oosterdok (de zogenaamde "jetty"), zal het college in overleg met stadsdeel Centrum indien mogelijk uitvoering geven aan de wens van de raad om een ruimte te reserveren voor het op- en afstappen van passagiers voor het segment Bemand gesloten (motie 818 Jager, Evans- Knaup). Ook voor op- en afstappen voor ander segmenten wordt - indien nodig door verplaatsing van elders- bekeken of er ruimte kan worden gereserveerd. Daarbij wordt ook gekeken of mogelijkheden bestaan om - gezamenlijke- ticket-offices te realiseren.

### **Overstapplaatsen bus-boot**

Na presentatie van het onderzoek van de ligplaatsregisseur zullen in het najaar voorstellen worden geformuleerd voor geschikte overstapplaatsen buiten het Centrum. In de consultatiegesprekken zijn daarvoor veel interessante suggesties gedaan.

Overstapplaatsen buiten het Centrum dragen bij aan een betere spreiding van het vaarverkeer en creëren ruimte voor het verruimen van de openbare op- en afstapmogelijkheden op de hotspots.

### **Maatregelen m.b.t. knelpunten fysieke belemmeringen**

De Watervisie stelt dat het in sommige gevallen met relatief eenvoudige ingrepen mogelijk is het bevaarbare netwerk uit te breiden of dat er kan worden meegelift met ruimtelijke ontwikkelingen. Maar als een nieuwe waterweg gegraven moet worden of een sluis moet worden verplaatst, zijn daar flinke investeringen mee gemoeid. In de Watervisie wordt voorgesteld om, samen met de stadsdelen, knelpunten in het huidige netwerk te inventariseren, inclusief kosteninschatting en strategie om deze op te lossen. Hiervoor werkt DRO aan een top 5 van knelpunten in de vaarwegen. In de commissievergadering van 7 maart 2013 is een aantal concrete knelpunten genoemd, voortgekomen uit de consultatieronde, die op de groslijst van deze inventarisatie geplaatst kunnen worden. In willekeurige volgorde gaat het hier om:

- ophogen brug 174 Leidsegrachtbrug (inmiddels in voorbereiding);
- openstellen Westlandsluis voor pleziervaart (Nieuw West);
- verhogen bruggen in Ringvaart (Oost);
- blokkade Stadiongracht t.h.v. Amstelveenseweg/ Lastmankade wegnemen (Zuid);
- automatiseren brug bij RAI en deze 's nachts sluiten i.v.m. weren feestboten (Zuid);
- verplaatsen rondvaartboten Rokin;
- verplaatsen woonboten op diverse knelpunten;
- ophogen brug 37, Keizergracht bij Utrechtsestraat (in 2011 is besloten dat dit de komende 10 jaar niet gebeurt).

In de tweede fase van de Watervisie zullen deze knelpunten inclusief de financiële consequenties nader onder de loep worden genomen.

### **Horeca-activiteiten op het water**

Het college gaat onderzoeken in hoeverre gewenst en/of noodzakelijk is om de regelgeving ten aanzien van horeca-activiteiten op het water in overeenstemming te brengen met het horeca-beleid op de wal, met inachtneming van het specifieke nautische karakter en de beperkingen en vereisten die dat ten aanzien van de horecavoorziening aan boord met zich mee brengt (motie 817 Jager, v. Roemburg).

## **6.4 Monitoring**

Het beleid voor het varen in Amsterdam is met deze nota in zijn totale samenhang opnieuw geformuleerd. Het beschikbare vaarwater in Amsterdam moet beter worden benut, het huidige stelsel voldoet niet meer. Het college gaat de combinatie van volumebeleid met vergunningen voor onbepaalde tijd daarom loslaten, de beleidsdoelen worden met deze combinatie onvoldoende behaald. Tegelijk worden er allerlei aanvullende maatregelen voorgesteld om te zorgen dat de doelstellingen wél kunnen worden behaald.

De ontwikkeling van de realisatie van de beleidsdoelen zal continu worden gemonitord.

De informatie uit het verkeersmodel, de informatie van transponders en RFID chips maakt hiervoor een grote hoeveelheid informatie beschikbaar die wordt toegepast voor het optimaal ordenen van het vaarwater in Amsterdam. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van de gegevens van het meldpunt overlast en van de informatie die voortvloeit uit de toezicht- en handhavingsacties van Waternet en Politie en de controles van Cition. Ook informatie uit verschillende O&S rapportages zal hierbij worden betrokken, zoals bijvoorbeeld een vervolg op het belevingsonderzoek naar overlast in stadsdeel centrum 2011.

Het nieuwe ordeningsbeleid met de daarin genoemde instrumenten biedt tevens ruimte om, afhankelijk van hoe de markt voor passagiersvervoer en de pleziervaart zich ontwikkelen, aanpassingen op maat te doen. Zo kan gaandeweg en conform de vastgestelde beleidsdoelen het aantal exploitatievergunningen, de voorwaarden en de criteria voor ook de pleziervaart worden aangepast en kan dit (waar wenselijk) in een participatief proces met belanghebbenden worden afgestemd. De informatie uit deze verschillende bronnen zal jaarlijks, na beëindiging van het vaarseizoen, door het college worden gepresenteerd in een Grachtenmonitor.

### **Tussentijdse evaluaties van de stelselherziening**

De raad heeft aangegeven dat na elke uitgifteronde een evaluatie dient plaats te vinden alvorens tot de volgende fase van implementatie over te gaan (motie 823 Jager, v.Roemburg, Piek, Capel, Evans-Knaup).

Er wordt pas besloten tot vrijlaten van het volume als duidelijk is dat daarmee het realiseren van de beleidsdoelstellingen niet onmogelijk wordt gemaakt.

Bij de evaluatie zullen aan de orde komen:

- de mate waarin de SMART geformuleerde handhavingsdoelstellingen worden gerealiseerd;
- de mate waarin de overlast is afgenomen;
- het percentage vergunningen dat in de uitgifterondes 2012-13 en 2014 is afgegeven en dat daadwerkelijk in gebruik is genomen;
- of alle vergunninghouders uit de ronde 2014 vooruitzicht hebben op een legale ligplaats
- of de scheiding tussen de vergunningzones effectief en handhaafbaar is;
- of er voldoende openbare op- en afstapplaatsen in de binnenstad beschikbaar zijn (gekomen), en het gebruik hiervan goed verloopt.

De motie vraagt ook om een LOCK-UP clause, waarbij vergunninghouders de vergunning tot twee jaar na verkrijging niet kunnen overdragen aan derden. Hiertoe is een bepaling opgenomen in de RPA 2013 (zoals gewijzigd op 5 november 2013).

## **7. Financiën**

Het college neemt als uitgangspunt dat het nautisch gebruik van het openbare water en de daarbij behorende oevers en kade(voorzieningen) wordt betaald naar werkelijke en reële kosten. De gebruiker betaalt. De inkomsten worden ingezet om de kosten van onderhoud (van grachten, kades, toeristisch product) en nieuwe investeringen voor het optimaal gebruik van het water te financieren.

De in deze nota gepresenteerde ordeningsvoorstellen vragen een versterking van de regisserende rol van de overheid (zoals met een verkeerssysteem) en uitbreiding van de handhavingscapaciteiten. Werkbezoeken, inspraak, zienswijzen en de vele gespreken met o.a. de branche bevestigen dit beeld. Handhaving is een essentiële voorwaarde om het nieuwe beleid succesvol te introduceren en heeft de hoogste prioriteit, met name wat betreft illegaal passagiersvervoer en overlast.

Het college ziet verschillende mogelijkheden om, mede op basis van KPMG rapport, de handhaving verder te verbeteren:

- o Onderzocht wordt of de handhaving te water meer kan opleveren door taken en prioriteiten op een andere manier te benaderen.
- o Capaciteit en actieve samenwerking met andere partijen zal flexibel moeten worden ingezet. Hiervoor loopt overleg met stadsdelen, politie, stadstoezicht en wordt gekeken naar inzet bij evenementen en drukke vaardagen.
- o Capaciteit dient te worden uitgebreid.

Waternet heeft berekend (zie tabel 12) dat voor het vaarseizoen 2014 en daarna €500.000 nodig is in de begroting om bovenstaande te bewerkstelligen. Hierbij zijn meeropbrengsten door verkoop van vignetten reeds afgetrokken.

#### **Voorstellen voor de begroting 2014**

De in de nota beschreven uitbreiding van dienstverlening en toezicht- en handhaving activiteiten vragen extra uitgaven. Het college wil de extra uitgaven zo veel mogelijk dekken uit de extra inkomsten uit o.a. retributies en binnenhavengelden. De extra inkomsten binnenhavengeld worden gerealiseerd door het verbeteren van de dekkingsgraad van het aantal vaartuigen met een vignet.

*Tabel 12: overzicht voorstellen voor begroting 2014*

KOSTEN	Structurele kosten
uitbreiding dienstverlening:	
- kapitaallasten implementatie (digitale vignetten en belastingen doorvaart; m.i.v. 2015)	109.000
- perceptiekosten digitale vignetten (Cition en kosten vignetten)	145.000
- databeheer transponders	30.000
- ontwikkeling en beheer van overige diensten	165.000
uitbreiding handhavingsactiviteiten:	
- handhavingscapaciteit (extra handhavingsboot met bemanning)	199.000
- extra verkeersmaatregelen (onderhoud verkeersmodel en extra bebording)	90.000
- handhavingscapaciteit evenementen	40.000
<i>Subtotaal:</i>	<i>778.000</i>
Aanschaf additionele handhavingsboot <i>incidenteel:</i>	
	<i>200.000</i>

OPBRENGSTEN	Structurele opbrengsten
bepijzing pleziervaart: - verhoging dekkingsgraad binnenhavengeld (d.m.v. digitale vignetten pleziervaart)	278.000
<i>Subtotaal:</i>	278.000
Extra benodigd budget structureel:	500.000

Er zijn voor de aangekondigde maatregelen geen kosten geraamd voor nadeelcompensatie. Uitgangspunt is dat het beleid zodanig is geformuleerd en dat het overgangsregime zodanig is vormgegeven dat er geen aanleiding bestaat om tot nadeelcompensatie over te gaan.

### **Perspectief 2014-2020**

Vanaf 2014 zullen de inspanningen op het water ook vruchten afwerpen in de vorm van additionele opbrengsten. Hieronder worden ze beschreven met het voorbehoud dat de resultaten gebaseerd zijn op inschattingen omdat de effecten ervan zich aftekenen in andere begrotingen dan die van Waternet; de Belastingdienst Amsterdam (DBGA), staddelen en het ministerie van Justitie zullen positieve effecten in hun begrotingen laten zien. Verder is het moeilijk in te schatten wat het effect zal zijn van prijswijzigingen en heffingen.

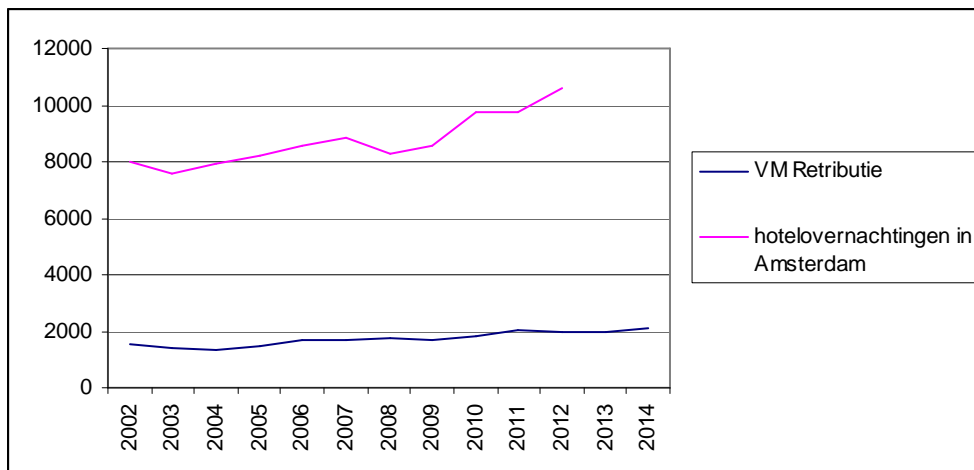
De vooruitblik laat zien dat de aangevraagde extra middelen na drie-vier jaren worden ingehaald door hogere structurele opbrengsten in de algemene middelen.

#### 1) Vermakelijkheids retributie te water (VMR)

In het huidige stelsel dragen reders op basis van het aantal passagiers vermakelijkheidsretributie (VMR) af aan de Dienst Belastingen (DBGA). DBGA neemt hiertoe jaarlijks contact op met de reders die hen voorzien van deze opgave. Waternet werkt samen met DBGA aan een modernisering van dit systeem met het doel meer mensen te bereiken dan alleen de rondvaart en de heffing te controleren om de trend van stijgend toerisme te volgen. De aanpak kent 3 effecten:

- a. Met de groei van het aantal toeristen zal het aantal betalende passagiers toenemen en leiden tot extra inkomsten.
- b. De retributie bestrijkt een groter gebied waardoor meer passagiers worden aangeslagen.
- c. In de controle zal met DBGA een verbeterslag worden gerealiseerd.

In de grafiek hieronder is zichtbaar dat het aantal rondvaartpassagiers achter blijft bij de groei van het aantal mensen dat in Amsterdamse hotels overnacht bezoekt.



## 2) Processen-verbaal

Door intensievere handhaving zal het aantal processen-verbaal te water licht stijgen. De handhaving is echter nadrukkelijk gericht op preventie en niet op het opleggen van boetes. Snelheidsbeperking op het water wordt gestimuleerd door zichtbaar te zijn en inzet van onder meer smileys (matrixborden). Preventieve handhaving zorgt niet voor extra inkomsten door boetes. Het grootste gedeelte van de boetes komt ten gunste van de Rijksbegroting.

## 3) Dagvignetten

Een nieuwe inkomstenbron vormen de vignetten voor toeristen en bemande rondvaart die niet vergund is en van buiten Amsterdam komt. Extra opbrengsten door de belasting van de doorvaart worden in de eerste jaren teniet gedaan door extra benodigde investeringen voor het vereenvoudigen en digitaliseren van de betaalmogelijkheden, handhavingssfuiken en informatievoorzieningen richting de klant. Vanaf 2018 zal de doorvaart extra opbrengsten genereren.

## 4) Precario

Boten die reclame uitingen voeren, zullen voor precario worden aangeslagen. Er wordt onderzocht in hoeverre dit juridisch mogelijk is.

## 5) Beprijzen van ligplaatsen

Onderdeel van het vervolgonderzoek met betrekking tot het ligplaatsenplan is om in kaart te brengen hoe de verschillende stadsdelen de reders beprijzen voor ligplaatsen. Voor de uitbreiding van ligplaatsen zal deze informatie gebruikt kunnen worden om nieuwe inkomsten te projecteren.

## 6) Binnenhavengeld voor beroepsvaart (BHG)

De nota voorziet niet in wijzigingen die de beroepsvaart treffen, de inkomsten zullen niet worden beïnvloed en hier wordt geen toename voorzien.

## Gevoeligheidsanalyse

De verhoging van het binnenhavengeld en de modernisering van de gemakkelijksretributie hebben een moeilijk voorspelbaar effect. Derhalve is hier een gevoeligheidsanalyse gemaakt die laat zien dat de terugverdientijd op de investering in extra handhaving minimaal in 3 jaar is terugverdiend en maximaal in 4 jaar.



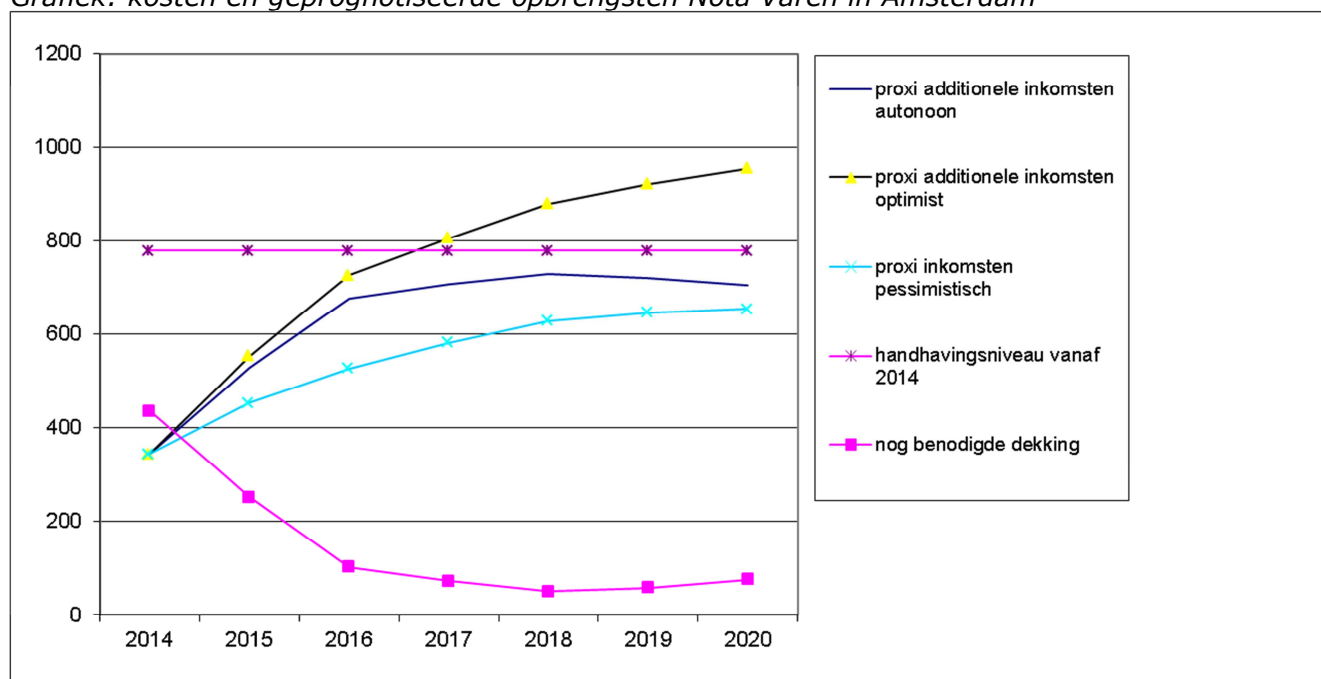
De onderstaande grafiek geeft drie scenario's voor extra inkomsten als gevolg van de introductie van het nieuwe beleid (proxi optimistisch, autonoom en pessimistisch). De paarse rechte lijn toont de benodigde middelen om de handhaving structureel te verbeteren. Het college zet er op in om de extra benodigde middelen terug te verdienen via onder andere:

- leges voor de kosten van vergunningverlening;
- precario voor het gebruik van de openbare ruimte als ligplaats of op- en afstapplaats;
- retributies (BHG en gemakheidsretributie) voor de kosten voor onderhoud, dienstverlening en handhaving in brede zin

De wethouders Financiën en Water hebben de betrokken diensten opdracht gegeven een business case op te stellen voor het vaarseizoen 2015 en verder. Voor vaarseizoen 2014 is een prioriteit van €500.000 aangevraagd bij de begroting. De business case zal in het voorjaar van 2014 worden voorgelegd in de commissie EZP.

Op verzoek van de raad zal daarbij ook worden bekeken in hoeverre het mogelijk is om de komende jaren (een deel van de) opbrengsten die gegeneerd worden door handhaving in te zetten voor versterking voor de handhavingcapaciteit (motie 814 Capel, Jager, Piek).

Grafiek: kosten en geprognostiseerde opbrengsten Nota Varen in Amsterdam<sup>5</sup>



Bronnen; DBGA, Waternet, Amsterdam Marketing

verwachte meer opbrengsten	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VMR	100	200	300	300	300	300	300
VMR+	100	225	350	400	450	500	550
VMR-	100	125	150	175	200	225	250
BHG/passagiers	0	0	0	0	0	0	0
doorvaart	-55	20	58	88	110	92	75
precario	20	30	40	40	40	50	50

<sup>5</sup> De dalende lijn is het weglek effect van extra opbrengsten aan andere diensten -/- extra uitgaven en geeft aan dat in het autonome scenario de terugverdientijd voor de gemeente 3-4 jaar zal zijn.

## 8. Literatuurlijst

- Baarsma, B.E. en Voort, A.J.M. van der (2012). Het Roer Moet Om: Naar Een Betere Marktordening van Bedrijfsmatig Passagiersvervoer in de Amsterdamse Grachten. *SEO Economisch Onderzoek*, 1-90
- Belangengroep Noordermarkt (2012). Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Water. *Unger Hielkema Advocaten*, 1
- Brancherapport (2010). Communicerende Vaten in de grachten: De Toekomst van de Amsterdamse Rondvaart, een Branche perspectief. *Rondvaartbranche Amsterdam*
- Brancherapport (2012). Communicerende Vaten in de grachten: De Toekomst van de Amsterdamse Rondvaart, een Branche perspectief. *Rondvaartbranche Amsterdam*, 1-30
- Coumou, D. en Dijkstra, M. (2012). Raadsadres: Aanbevelingen in het kader van de bespreking van het SEO-rapport. *Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad*, 1-3
- Cramer, J. (2013). Alternatief vergunningsplan. 1-2
- Gemeente Amsterdam (2012). Eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht. *Gemeente Amsterdam, Ingenieursbureau Amsterdam*
- Gemeente Amsterdam (2012). Overlast op het water. *Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek, in opdracht van Stadsdeel Centrum*
- Gemeente Amsterdam (2012). Watervisie Amsterdam Fase 1: Een Ruimtelijk-Economisch Perspectief op het Gebruik van het Water. *Gemeente Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening*, 1-60
- Gemeente Amsterdam (2010). Drukke op de Prinsengracht 2009/2010. *Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek, in opdracht van Stadsdeel Centrum*
- Gemeente Amsterdam (2007). Nota Passagiersvervoer te Water. *Gemeente Amsterdam, Dienst Binnenwaterbeheer*
- GGD Amsterdam (2012). GGD Advies Steigereiland in relatie tot luchtkwaliteit. *GGD Amsterdam. Leefomgeving, Milieu & Gezondheid*. Correspondentie
- Guttman, F. (2012). Het verband tussen de Varkenscyclus en de Vrije Markt. 1-2
- Guttman, F., Van der Storm, R. en Frankfurter, G. (2012). Brief bijeenkomst inspraak 22/11/12. *Vevag, Var, Kooij Groep*, 1-2
- Hodes, S. (2012). Chaos op het water. *La Group B.V.*, 1-2

- Joolink, H. (2011). Voorverslag bachelor eindopdracht Universiteit Twente. *Goudappel Coffeng, Amsterdam, 1-28*
- Kar, M. van der, Ploeg, I. de, en Groeneveld, J.P. (2012). Reactie van aantal aanbieders 'onbemande passagiersvaart' op SEO-onderzoek. *MokumBoot, Sloepdelen, Boaty, 1-4*
- KPMG (2013). Onderzoeksrapport: Transparantie in Handhavingstaken.
- Musegaas, E. (2012). Reactie op SEO-rapport. *Rederij Aemstelland, 1-3*
- Peters, B. en Heijn, F. (2012). Brief aan wethouder, raadsleden, commissie EZP. *Verenigde Rederijen Amsterdam, 1-2*
- Ploeg, I. de, (2013). Voorstel Aanpassingen in de Voorwaarden Vergunningen Onbemande Rondvaart Amsterdam. *1-2*
- Rapport van Feitelijke Bevindingen Inzake het Bepalen van het Economische Belang van de Rederijen in Amsterdam. *Schuiteman Accountants & Adviseurs, 1-13*
- Reijnders, L. (2011). Commentaar op Tauw Luchtkwaliteitsonderzoek Bestemmingsplan Water & Aanvullend Onderzoek Luchtkwaliteit Bestemmingsplan Water. *1-2*
- Verenigde Amsterdamse Watervervoerbranche (2013). Rapport Update Onderzoek – Commercieel Passagiersvervoer Over het Water in Amsterdam Anno 2013. *LaGroup, 1-26*
- Verenigde Rederijen Amsterdam (2012). Zorgvuldig Beleid op de Amsterdamse Grachten: Aanvullingen, Correcties, Cruciale Afwegingen en Noodzakelijke Nuances: in reactie op het SEO-rapport. *1-18*
- Verslag (2012) Overleg Grote Rondvaartrederijen met Wethouder Wiebes over Verschoning Rondvaart. *Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 1-14*
- Vevag, Var en Kooij Groep (2012). Brief: reactie op het SEO-rapport.
- Wijnbergen, S. van (2013). Commentaar op SEO Rapport. *1-4*