



Stakeholderdialogoog Passagiersvaart Amsterdam

Overzicht van bevindingen ten aanzien van marktordeningsvragen
17 mei 2018

Inhoudsopgave

Samenvatting en schematische weergave van bevindingen	3
1. Inleiding: context, opdracht, stakeholders, proces, beperkingen aan dit rapport	10
2. Kaders en uitgangspunt: beheersing van de druk op de openbare ruimte	17
3. Hoe beheersen we de druk op het water?	21
4. Hoe beheersen we de druk op de openbare op- en afstapplaatsen en de kade?	30
5. Randvoorwaarden	38

Dit rapport is opgesteld kort voordat de paragraaf uit het nieuwe coalitieakkoord over drukte in de stad naar buiten kwam en staat daar los van. De stakeholders hebben de betreffende plannen niet kunnen meenemen in hun proces, en de naar buiten gebrachte maatregelen worden dan ook niet behandeld in dit rapport. Stakeholders benadrukken eens te meer dat zij het belangrijk vinden met de gemeente in gesprek te blijven over de verdere ontwikkeling van beleid.

Samenvatting en schematische weergave van bevindingen

Samenvatting (1/5)

De bevindingen in dit rapport gaan over de vragen wie waar mag varen en wie waar passagiers mag laten op- en afstappen

Na de uitspraak van de Raad van State van juni 2017, waarin – kort gezegd – de basis onder het nieuwe vergunningsstelsel werd weggenomen, heeft het college van B&W van Amsterdam besloten in samenspraak met stakeholders tot input voor nieuw beleid te komen. Dit heeft geleid tot een intensief proces van dialoog met een brede groep stakeholders, in het bijzonder bewoners en reders. Dit proces is gestart in september 2017 en loopt tot in juli 2018. Het wordt begeleid door Adriaan Krans van adviesbureau Turner als onafhankelijk procesbegeleider.

Dit rapport bevat een overzicht van bevindingen naar aanleiding van twee van de acht thema's die in dialoog met stakeholders worden besproken, namelijk – populair gezegd - de vragen wie waar mag varen en wie waar passagiers mag laten opstappen. Deze vragen worden ook wel gevat onder de noemer marktordering, omdat onderliggend vragen spelen over het vergunningsstelsel en de vraag hoe om te gaan met openbare en exclusieve steigers¹. Deze thema's zijn in hoge mate onderwerp van (potentieel) juridisch geschil.

De gemeenteraad heeft in november 2017 aangegeven dat er in het herijkte beleid nadrukkelijk aandacht moet zijn voor drukte. Drukke is ook het perspectief van waaruit de meest betrokken stakeholders (bewoners en reders) redeneren, in het bijzonder drukte op het water en drukte op en nabij de openbare steigers en kade.

Centrale vraagstelling die stakeholders daarom hanteren bij de vragen wie waar mag varen en wie waar passagiers mag laten op- en afstappen is daarmee: hoe beheersen we de druk op water, steigers en kade die door de groei van de passagiersvaart is ontstaan (en naar verwachting alleen maar toeneemt met de groei van het toerisme)?

Dit rapport is een overzicht van bevindingen van het denken van de stakeholders met deeloplossingen, met daarin vermeld hoe het draagvlak is verdeeld over de (groepen) stakeholders. Het is geen advies aan het college voor beleidsaanpassing en evenmin omvat het een kant en klare systeemoplossing.

Stakeholders realiseren zich dat dit onderwerp zeer complex is. Daarnaast onderkennen ze dat de onderliggende vraagstukken sterk met elkaar verbonden zijn en nauw verweven met veel aanpalende beleidsterreinen. Tenslotte zien ze dat oplossingsrichtingen voor een belangrijk deel worden begrensd door juridische kaders, meer in het bijzonder die van de Dienstenrichtlijn.

Niettemin zijn uit de dialoog diverse oplossingsrichtingen naar voren gekomen die stakeholders² willen meegeven aan het college en de raad.

¹ Omwille van de leesbaarheid gebruiken we in dit rapport afwisselend het woord 'steiger', en de (juistere) begrippen 'op- en afstapplaats' of 'op- en afstapvoorziening'. Openbare op- en afstapvoorzieningen zijn overigens alleen te gebruiken door de passagiersvaart, en niet (ook) door de pleziervaart.

² De gemeente heeft bij de behandeling van de vragen die worden beschreven in dit rapport niet deelgenomen aan de dialoog, om dit proces de ruimte geven. Aan de dialoog over de overige zes thema's (die niet in dit rapport worden besproken) heeft de gemeente wel deelgenomen.

Samenvatting (2/5)

Op de vraag wie waar mag varen is op onderdelen overeenstemming onder stakeholders, al lijkt dit op juridische bezwaren te stuiten

Wat de druk op het water betreft (het basisprobleem voor de vraag: wie mag waar varen?) zijn reders en bewoners het erover eens dat beheersing van huidige of toekomstige drukte op het water nodig is, ook al ontbreken op dit moment definities en normen voor drukte en overlast. Deze moeten bepaald en gemeten worden door de gemeente, zoveel mogelijk in samenspraak met stakeholders.

Stakeholders onderscheiden twee maatregelen om de drukte te beheersen, namelijk regulering van het aantal vergunningen en regulering van de vaarbewegingen. Bewoners én reders zijn het erover eens dat beide maatregelen nodig zijn.

Na intensieve gesprekken over de vraag hoe een plafond op het aantal vergunde boten eruit zou moeten zien, hebben de deelnemers aan de stakeholderbijeenkomsten een voorkeursoptie vastgesteld: een plafond gelijk aan het huidig aantal vergunningen (inclusief die welke al zijn aangevraagd), met periodieke uitgifterondes tot een nader te bepalen plafond, met behoud van huidige vergunningen die worden omgezet in vergunningen voor bepaalde duur. Een plafond op het aantal vergunningen in algemene zin (en deze voorkeursoptie in het bijzonder) moet zeer zorgvuldig worden onderbouwd. Een eerste juridische toets leert dat de voorkeursoptie door het gebrek aan reële mededingingsruimte

naar verwachting niet haalbaar is. De haalbaarheid van een alternatief model, met een eerste uitgifteronde waarbij ook potentiële gegadigden een vergunning kunnen verkrijgen op gelijke voet als de huidige vergunninghouders, gevolgd door een plafond en periodieke uitgiften, komt wellicht tegemoet aan het bezwaar dat er anders geen reële mededingingsruimte is, maar roept wel veel andere – juridische en praktische - vragen op, zoals het risico van een aanzuigende werking. Dit laatste zal naar verwachting op weinig draagvlak onder in ieder geval de bewoners kunnen rekenen.

Stakeholders vragen de gemeente om met (enkele juristen van) stakeholders toch nog een keer de (geest van de) voorkeursoptie te toetsen op haalbaarheid.

Stakeholders stellen vast dat er in generieke zin vier categorieën maatregelen zijn om vaarbewegingen te reguleren: verkeersmaatregelen, spreiding, milieuzonering en de locatie van op- en afstapvoorzieningen. De eerste twee categorieën maatregelen worden in nog te houden dialoogtafels besproken met stakeholders. Milieuzonering is door stakeholders niet verder uitgewerkt, en de locatie van openbare op- en afstapvoorzieningen hangt samen met de tweede vraag rond de marktordening: wie mag waar passagiers laten op- en afstappen?

Samenvatting (3/5)

Op de vraag wie waar passagiers mag laten op- en afstappen worden vier oplossingsrichtingen genoemd, met veel tot wisselend draagvlak

Wat de druk op de steigers en kades betreft (het basisprobleem voor de vraag: wie mag waar passagiers laten op- en afstappen?) zien stakeholders dat door de groei van de markt de druk op en bij de openbare steigers is toegenomen: dit leidt tot verdringing van boten en ophoping van toeristenstromen, in het bijzonder bij toeristische hotspots, zoals de Wallen en het Anne Frankhuis. Bij deze complexe problematiek spelen diverse vraagstukken: sommige openbare steigers zijn niet of onvoldoende toegankelijk, de openbare steigercapaciteit op populaire locaties is beperkt en een deel van de steigers op populaire locaties wordt exclusief gebruikt door enkele partijen, waardoor de druk op openbare locaties voor partijen zonder exclusief steigergebruik toeneemt.

In de dialoogsessies zijn vier oplossingsrichtingen aangedragen. In de eerste plaats het toegankelijk en bruikbaar maken van alle openbare steigers voor vergunde passagiersvaartuigen. In de tweede plaats het bestemmen van openbare steigers naar het soort gebruik: stakeholders onderscheiden vier typen gebruik (naast onbemande verhuur en waterfietsen): rondvaart vanaf een vaste afvaartlocatie, lijndienst, charter en vervoer van grote groepen vanuit touringcar of (rivier)cruise.

Voor beide oplossingsrichtingen bestaat breed draagvlak onder stakeholders.

De derde en vierde oplossingsrichtingen zijn gerelateerd en kennen een meer verdeeld draagvlak. De derde oplossingsrichting behelst het bijbouwen van op- en afstapvoorzieningen om de al ontstane en nog te verwachten groei het hoofd te kunnen bieden. Voor zover dit gaat om het bijbouwen op hotspots / populaire locaties is er vanuit bewoners geen draagvlak, hoogstens tot het niveau dat er netto geen extra voorzieningen bijkomen. Reders roepen op tot maatwerk en onderzoek om te kijken waar dit eventueel zou kunnen.

Meer draagvlak is er daarentegen als het gaat om het creëren van één of enkele hubs, waarvandaan één specifiek type product wordt aangeboden: rondvaart vanaf een vaste locatie voor reders zonder exclusief steigergebruik. Voorwaarden zijn dat een hub op een bewoners-hindervrije locatie komt en dat er voldoende huidige of in de toekomst te genereren toeristenstromen zijn.

Reders zonder exclusief steigergebruik die vaste afvaart aanbieden zijn geen voorstander van deze derde oplossingsrichting. Zij wijzen op de onaantrekkelijkheid van een hub zolang er daarnaast reders op 'A-locaties' hetzelfde product vanaf exclusieve steigers aanbieden. Zij argumenteren dat er een *level playing field* moet zijn.

Samenvatting (4/5)

De meningen zijn verdeeld over de bestemming van (deels) vrijgemaakte exclusieve steigers

De vierde oplossingsrichting in het kader van de druk op openbare steigers en kades betreft het al dan niet gedeeltelijk vrijmaken van steigers die al langere tijd exclusief worden gebruikt door een beperkt aantal reders (de zogenoemde A-locaties). De gemeente heeft in december 2017 aangekondigd een eerder aangekondigde opzegging tijdelijk te herroepen, maar dat zij nog altijd het voornemen heeft weer de beschikking te krijgen over deze steigers. Wanneer nieuw beleid is vormgegeven, zal de gemeente nieuwe opzeggingen versturen, met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie jaar, zo heeft zij aangekondigd. Er bestaat weinig draagvlak voor deze route, onder meer omdat reders van mening zijn dat er op deze locaties op relatief efficiënte wijze grote aantallen passagiersstromen worden bediend en een enkele herverdeling geen oplossing voor het probleem meebrengt. Wel is er relatief breed draagvlak onder de bij de brede dialoog aanwezige stakeholders voor het aangaan van gesprekken met de gebruikers van de A-locaties over het gedeeltelijk vrijmaken van een substantieel deel van de A-locaties.

Twee kanttekeningen daarbij: in de eerste plaats de opmerkingen die reders

zonder exclusief steigergebruik maken over het *level playing field*. Zij willen op gelijke wijze toegang tot schaarse voorzieningen als andere spelers. In hoeverre dat kan worden bewerkstelligd bij gedeeltelijke vrijmaking moet nog worden onderzocht. In de tweede plaats geldt dat continuering van rondvaart met vaste afvaart vanaf A-locaties, hoezeer ook gedeeltelijk vrijgemaakt, invloed heeft op het succes van een hub. Sommige stakeholders stellen dat een hub alleen kan werken als A-locaties geheel worden vrijgemaakt.

Gekoppeld aan (gedeeltelijke) vrijmaking is de vraag wat te doen met de vrijvallende capaciteit. Hierover bestaat geen gedeeld beeld. Bewoners opteren voor het laten vervallen van die capaciteit, of anders tenminste tot het niveau dat er netto geen extra capaciteit bijkomt. Reders die vaste afvaart aanbieden zonder exclusief eigen steigergebruik opteren voor het kunnen aanbieden van die diensten vanaf vrijgevallen capaciteit op A-locaties, reders die lijndiensten aanbieden opteren voor halteplekken voor lijndiensten, en reders die charterdiensten aanbieden voor het geheel openbaar maken ten behoeve van het kortstondig op- en afstappen.

Samenvatting (5/5)

Stakeholders zijn eensgezind in hun oproep aan de gemeente om vier randvoorwaarden te verwezenlijken

Bij nagenoeg alle oplossingsrichtingen in het kader van de marktordening, en overigens ook bij de dialoogtafels over de andere zes thema's, komen dezelfde randvoorwaarden naar voren. Stakeholders zijn eensgezind in hun oproep aan de gemeente om te werken aan deze randvoorwaarden.

In de eerste plaats de handhaving. Ondanks de erkenning dat handhaving een sluitstuk van beleid is, roepen stakeholders de gemeente en Waternet dringend op te investeren in capaciteit en effectiviteit van de handhaving. Bewoners en reders hebben verschillende aandachtspunten (bewoners onder meer: onbereikbaarheid bij klachten en het uitblijven van direct optreden op het moment van overtreding (zoals geluidsoverlast, snelheidsovertredingen), reders onder meer: illegale passagiersvaart en overtredingen van vaarregels), maar zijn eensgezind in hun oproep.

Daarnaast roepen stakeholders op tot meer en betere inzet van technologie om betere data te vergaren en daarmee beleid beter te kunnen vormen, monitoren en bijsturen, en daarnaast handhaving te verbeteren cq te vereenvoudigen. Uit pilots van het innovatielab is gebleken dat de praktijk weerbarstig is, onder meer door infrastructurele belemmeringen. Daarnaast begrijpen stakeholders dat data soms suboptimaal kunnen worden benut

(privacy, regelgeving over bewijslast etc), maar de noodzaak om beter en slimmer gebruik te maken van de mogelijkheden wordt breed gevoeld.

Dan de illegale passagiersvaart, dat wil zeggen zonder vergunning rondvaartdiensten aanbieden tegen betaling. Dit is voor zowel bewoners als reders een doorn in het oog. Bewoners menen dat de illegale passagiersvaart een significante bijdrage levert aan de overlast. Reders wijzen daarnaast op concurrentievervalsing en bezoedeling van de reputatie van de branche. Stakeholders roepen de gemeente dringend op paal en perk te stellen aan de illegale passagiersvaart door middel van al dan niet nieuwe regelgeving en handhaving. Reders zijn ook eensgezind over het delen van pleziervaartuigen tegen betaling, wat op dit moment illegaal is. Zij vragen de gemeente te handhaven op basis van bestaande regelgeving.

Tenslotte doen stakeholders het verzoek om in dialoog te blijven en de mening van stakeholders te blijven betrekken bij de vorming van beleid, door middel van continuering van dialoogbijeekkomsten, gezamenlijke pilots in het innovatielab en het oprichten van een 'admiraliteit'.

Schematische weergave van de belangrijkste bevindingen

Centrale vraagstelling: hoe beheersen we de druk op water, steigers en kade die door (onder meer) de groei van de passagiersvaart is ontstaan?

Hoofdstuk 3: Druk op het water (het basisprobleem bij de vraag: wie mag waar varen?)

Stakeholders zijn het eens dat beheersing van huidige of toekomstige drukte op het water nodig is. Definities en normen voor drukte en overlast moeten bepaald en gemeten worden door de gemeente, zoveel mogelijk in afstemming met stakeholders.

Oplossingsrichting 3.1:
Reguleer het aantal vergunde boten

Oplossingsrichting 3.2:
Reguleer de vaarbewegingen

Draagvlak voor maatregelen ter regulering van zowel aantal vergunde boten als vaarbewegingen

3.1 Vergunde boten:

Voorkeursoptie bewoners en reders is een plafond gelijk aan huidig niveau, met periodieke uitgifte, met behoud van huidige vergunningen omgezet in bep. duur. Juridisch lastig, verdere verkenning samen met gemeente

3.2 Vaarbewegingen:

Mogelijkheden om vaarbewegingen te reguleren zijn: Verkeersmaatregelen, spreiding, milieuzonering en locatie van op- en afstapplaatsen. Eerste twee worden nader uitgewerkt in dialoog

Hoofdstuk 5: Randvoorwaarden

5.1:

Investeer in capaciteit en effectiviteit van handhaving

5.2:

Investeer in data-vergaring

5.3:

Dam illegale passagiersvaart in

5.4:

Blijf in gesprek met stakeholders

Hoofdstuk 4: Druk op de openbare op- en afstapplaatsen en de kade (het basisprobleem bij de vraag: wie mag waar passagiers laten op- en afstappen?)

Door de groei van de markt is de druk op en bij de openbare op- en afstapplaatsen toegenomen. Dit leidt tot verdringing van boten en ophoping van toeristenstromen. Vraagstukken zijn: sommige openbare voorzieningen zijn onvoldoende toegankelijk, de niet-exclusieve capaciteit op populaire locaties is beperkt en een deel van de op- en afstapplaatsen op populaire locaties wordt exclusief gebruikt.

Oplossingsrichting 4.1:
Maak openbare op- en afstapplaatsen voldoende toegankelijk

Oplossingsrichting 4.2:
Differentieer op- en afstapplaatsen naar type gebruik

Oplossingsrichting 4.3:
Creëer extra op- en afstapplaatsen op of nabij populaire locaties

Oplossingsrichting 4.4:
Maak exclusieve locaties (deels) vrij

Draagvlak voor 4.1 en 4.2

4.3.1:

Bouw extra faciliteiten op of nabij populaire locaties

Bewoners: geen tot weinig draagvlak.
Reders: maatwerk

4.3.2:

Centreer vaste afvaart in één of meer hubs op bewoners-hindervrije locatie(s) met voldoende toeristenstroom

Draagvlak, met uitzondering van aantal vaste-afvaart aanbieders zonder exclusieve steigers

4.4.1:
geheel vrijmaken

Weinig draagvlak

4.4.2:
gedeeltelijk vrijmaken

Relatief breed draagvlak

4.4.1 / 4.4.2:
Geen gedeeld beeld hoe om te gaan met vrijgemaakte locaties

1. Inleiding



Context en aanleiding

De uitspraak van de Raad van State heeft geleid tot de wens om met stakeholders in dialoog te gaan

In 2013 is de Nota Varen 2.1 vastgesteld. Het doel van de Nota was doorstroming realiseren met kleinere en schonere vaartuigen, betere spreiding van het vaarverkeer, slimme verkeersregelingen en dienstverlening, ook op de drukste momenten. Onderdeel was het moderniseren van het vergunningsstelsel.

In 2015 heeft het Europese hof een uitspraak gedaan over het vergunningsstelsel voor de passagiersvaart en de dienstenrichtlijn (de zaak 'Trijber'). De markt voor de passagiersvaart moest worden opengesteld en de gemeente moest ruimte creëren voor nieuwe toetreders. In het nieuwe vergunningsstelsel werd de markt voor boten onder de 14 meter in 2017 vrijgegeven met vergunningen voor onbepaalde tijd. Vergunningen voor bepaalde tijd voor boten boven de 14 meter zouden per 2020 worden verdeeld door middel van een gewogen toetreding.

Diverse reders zijn in beroep gegaan tegen dat nieuwe stelsel. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) heeft op 7 juni 2017 hun hoger beroep gegrond verklaard. De RvS achtte het gekozen

lengtecriterium van 14 meter op basis waarvan vergunningen werden beperkt voor de categorie 'Bemand Groot', niet voldoende onderbouwd.

Met deze uitspraak werden alle oude vergunningen voor onbepaalde tijd voor boten boven de 14 meter weer geldig en was de gewogen toetreding van tafel. Omdat het college van mening was dat de uitspraak brede consequenties had voor het beleid, in het bijzonder het vergunningsstelsel, is besloten tot een brede beleidsherijking. Dit doet zij in samenspraak met de stakeholders. In de tussentijd geldt een moratorium; een vergunningenstop voor exploitatievergunningen voor de passagiersvaart.

Het college heeft een onafhankelijke procesbegeleider aangesteld om het proces met de stakeholders te begeleiden. Adriaan Krans van Bureau Turner is de onafhankelijke procesbegeleider van de stakeholderdialoog.

Opdracht

De opdracht van het college is om in dialoog met stakeholders te komen tot input voor nieuw beleid voor de passagiersvaart

Het college werkt in dialoog met stakeholders aan input voor het nieuwe vaarbeleid. In deze brede stakeholderdialogo worden in een open relatie ervaringen, ideeën en oplossingen gegenereerd en opgehaald als input voor nieuw beleid. De opdracht beperkt zich tot de problematiek van de passagiersvaart.

De dialoog is gestart in september 2017 met individuele gesprekken met stakeholders. Vanaf januari 2018 vinden wekelijks bijeenkomsten plaats, welk proces tot en met juli 2018 duurt. Tussen september 2017 en mei 2018 zijn meer dan 100 individuele gesprekken gevoerd en vanaf januari zijn / worden in totaal circa 30 bijeenkomsten met stakeholders gehouden.

Om recht te doen aan de complexiteit en verschillende dynamiek (waaronder juridische) in de onderliggende thema's, voeren we de dialoog in twee sporen.

Het eerste spoor is een serie 'dialoogtafels' waarin stakeholders met elkaar en met gemeente en Waternet in gesprek gaan over een aantal specifieke thema's: overlast op het water, verduurzaming, vaarbevoegdheid, verkeersmaatregelen, spreiding en illegale passagiersvaart. Uitkomst van de

dialoogtafels is een serie afspraken tussen stakeholders. Deze afspraken worden in juli 2018 opgeleverd.

Parallel aan de dialoogtafels vinden twee inventarisaties plaats. We voeren een inventarisatie uit naar de stand van zaken omtrent verduurzaming. Daarnaast verkennen we de bij de reders belangrijkste knelpunten en vragen rondom ligplaatsen.

In het tweede spoor hebben we in zeven bijeenkomsten de belangrijkste marktorderingsvragen besproken. Met stakeholders, in het bijzonder reders en bewoners, bespreken we simpel weergegeven twee vragen, namelijk: Wie mag waar varen? en Wie mag waar passagiers laten op- en afstappen? Dit document is het resultaat van dit tweede spoor. Het gewenste resultaat is een zo breed mogelijk gedragen advies aan het college over (elementen van) het nieuwe vaarbeleid. In overleg met stakeholders wordt niet gesproken van een advies, maar van een overzicht van bevindingen.

Op de volgende bladzijde zijn de verschillende onderwerpen schematisch weergegeven.

Overzicht van onderwerpen

In de stakeholderdialogo bespreken we acht onderwerpen in twee werkstromen. Dit rapport bespreekt de marktordeningsvragen.



Stakeholders

We hebben gesproken met een divers palet aan stakeholders

Het begrip 'stakeholders' is door het college breed ingevuld: reders, nieuwe toetreders, wal- en woonbootbewoners, toerimesector en andere relevante betrokkenen. Wij hebben met alle soorten stakeholders gesprekken gevoerd. De hoofdmoot van de stakeholders en de partijen die het meest betrokken waren bij het proces zijn bewoners en reders.

Bewoners

De bewoners zijn grofweg in twee categorieën in te delen: bewoners van de wal (veelal aan de grachten) en bewoners van woonboten. Beide categorieën zijn intensief betrokken geweest bij de dialoogbijeenkomsten die hebben geleid tot dit overzicht van bevindingen. In de diverse bijeenkomsten is altijd een vertegenwoordiging van de bewoners aanwezig geweest. Omdat bewoners numeriek in de minderheid zijn bij de brede bijeenkomsten, is op 25 april 2018 een bijeenkomst specifiek voor bewoners georganiseerd, waar ongeveer 40 betrokken bewoners aanwezig waren. Opvallend is dat bewoners over de linie eensgezind zijn in meningen en perspectieven.

Reders

Reders zijn op verschillende manieren onder te verdelen. Zo zijn er:

- Reders met gevestigde belangen, meer in het bijzonder het exclusieve gebruik van een aantal steigers (de zgn. A-locaties); deze worden door partijen ook wel aangeduid als de 'grote reders'
- Overige reders die al langer op de markt actief zijn, denk aan een aantal reders met salonboten;
- 'Nieuwe toetreders' die de afgelopen jaren een of meer exploitatievergunningen hebben gekregen;

- Potentiële nieuwe toetreders die hebben meegedongen bij de gewogen toetreding of een vergunningsaanvraag hebben ingediend na de start van het moratorium, maar op dit moment geen exploitatievergunning hebben.

Daarnaast zijn reders te onderscheiden naar type aanbod / product:

- Vaste afvaart (klassieke rondvaart, van A naar A);
- Lijndienst (hop-on hop-off);
- Charter (hospitality);
- Vervoer van grote groepen (bus-boot of riviercruise-boot);
- Verhuur van onbemande boten;
- Waterfietsen.

De groep reders kan ook worden onderverdeeld op basis van type vaartuig:

- Traditionele rondvaartboten;
- Salonboten;
- Open sloepen;
- Onbemande verhuurboten.

Reders zijn vaak niet binnen één categorie te vangen. Zo zijn er reders met open sloepen actief in 'lijndienst', 'vaste afvaart' en 'charter' en bieden veel partijen verschillende typen vaartuigen aan.

Alle categorieën reders en bewoners zijn betrokken bij de dialoogbijeenkomsten die hebben geleid tot dit overzicht van bevindingen.

*Proces van de brede stakeholderdialoog***Na meer dan honderd individuele gesprekken zijn en worden vanaf januari 2018 circa 30 bijeenkomsten en tafels georganiseerd**

Eerder in dit hoofdstuk is op hoofdlijnen het proces omtrent de stakeholderdialoog beschreven. De tabel rechts geeft een overzicht van het aantal inhoudelijke gesprekken en gezamenlijke sessies dat de basis vormt voor dit overzicht van bevindingen, en (cursief weergegeven) de dialoogtafels over zes gerelateerde thema's.

- In september 2017 is de onafhankelijk procesbegeleider gestart met een serie individuele gesprekken met stakeholders. Een stakeholderanalyse van de gemeente diende als basis voor deze gesprekken. Ook alle stakeholders die zelf actief contact zochten zijn gesproken en in het proces betrokken. Daarnaast zijn uit nogal wat gesprekken doorverwijzingen ontstaan. De individuele gesprekken waren het meest intensief in oktober – december 2017 maar vinden nog steeds plaats.
- In maart 2018 is een reeks bijeenkomsten gestart (in totaal 6, plus één exclusief voor bewoners, zie onder) over marktordeningsvragen, startend met een terugkoppeling van de individuele gesprekken en een clustering van thema's. In deze sessies hebben groepen stakeholders input gegeven die uiteindelijk heeft geleid tot dit overzicht van bevindingen.
- In april 2018 is een speciale bijeenkomst georganiseerd om bewoners te informeren over het proces en de stand van denken rond de marktordeningsvragen.
- *Tussen januari en maart 2018 heeft de eerste serie dialoogtafels plaatsgevonden. In 9 sessies zijn 3 onderwerpen afgerond. Per tafel zijn 10 stakeholders uitgenodigd. Alle stakeholders die niet deelnamen zijn via verslagen op de hoogte gesteld van vorderingen en konden schriftelijk input leveren. In mei 2018 start de tweede serie met in totaal 10 sessies. In mei tot en met juli staan nog zeker vier tot vijf plenaire bijeenkomsten gepland rond de dialoogtafels. De betreffende bijeenkomsten zijn cursief weergegeven.*

Type gesprek	Aantal deelnemers	Aantal gesprekken/sessies
Individueel gesprek	Circa 80 stakeholders	> 100 gesprekken
Bijeenkomst marktordering stakeholders (bewoners en reders)	30 – 60 stakeholders per sessie	6 sessies
Bijeenkomst marktordering bewoners	40 bewoners	1 sessie
<i>Dialoogtafel</i>	<i>Circa 40 stakeholders</i>	<i>9 tafels afgerond, 10 gepland (vanaf mei)</i>
<i>Bijeenkomst dialoogtafel bewoners</i>	<i>Nog niet bekend</i>	<i>1 sessie (31 mei)</i>
<i>Consulterende bijeenkomst ligplaatsen</i>	<i>Nog niet bekend</i>	<i>2 (mei en juni 2018)</i>
<i>Finaliserende bijeenkomst dialoogtafels</i>	<i>Nog niet bekend</i>	<i>1 of 2 (juli 2018)</i>

Beperkingen aan en opmerkingen bij dit rapport (1/2)

De opdracht van het college en de aard van de problematiek brengen enkele beperkingen mee

De opdracht van het college en de aard van de problematiek brengen enkele beperkingen mee:

1. De bevindingen zijn gebaseerd op inbreng van stakeholders. Er is door de onafhankelijke procesbegeleider geen eigen onderzoek verricht (uiteraard is zijn taak wel het clusteren, categoriseren, filteren et cetera).
2. Dit rapport is een overzicht van bevindingen van het denken van de stakeholders met deeloplossingen als input voor beleid, met daarin vermeld hoe draagvlak is verdeeld over de (groepen) stakeholders. Het is geen advies aan het college voor beleidsaanpassing en evenmin omvat het een kant en klare systeemoplossing.
3. Hoewel het streven is geweest tot een zo breed mogelijk gedragen advies te komen, is bij veel onderwerpen geen unanimitieit geconstateerd. We geven per aangedragen oplossingsrichting inzicht in de verdeling van draagvlak. We hebben gepoogd hier zo volledig mogelijk in te zijn, maar realiseren ons dat ook waar we aangeven dat een bepaalde categorie of groep een bepaalde mening heeft, er vaak in die groep ook wel een ander geluid te horen valt.
4. Ook omdat er vaak veelstemmigheid is in meningen en draagvlak, hebben wij in overleg met stakeholders besloten het een 'overzicht van bevindingen' te noemen in plaats van een advies.
5. De inzichten beperken zich tot de passagiersvaart. Andere vormen van varend verkeer, zoals pleziervaart en goederenvervoer, zijn niet besproken.
6. We hebben ernaar gestreefd een zo breed en volledig mogelijke groep stakeholders te betrekken bij de dialoog. Dit betekent niet dat we alle stakeholders bij de dialoog hebben kunnen betrekken. De vraag naar representativiteit ligt daarmee altijd op de loer, bijvoorbeeld waar het bewoners betreft. Daar valt tegenin te brengen dat onder de bewoners die wij gesproken hebben een grote mate van eensgezindheid en eenduidigheid is in meningen, perspectieven, inbreng en draagvlak. Overigens is de gemeente niet aanwezig geweest bij de bijeenkomsten over de vragen die ten grondslag liggen aan dit rapport, om ruimte te geven aan het proces.
7. Wij hebben individuele gesprekken gevoerd met enkele potentiële nieuwe toetreders; deze groep is maar beperkt vertegenwoordigd geweest bij de bredere bijeenkomsten.
8. Wij hebben er niet naar gestreefd dit overzicht in naam van stakeholders op te stellen. Uiteraard hebben wij in diverse bijeenkomsten de totstandkoming van de bevindingen met stakeholders gedeeld en getoetst of dit de dialoog goed weergeeft, waarvan wij de bevestiging hebben gekregen.
9. Wij gaan uit van de huidige situatie in de passagiersvaart. De verwachting is dat externe factoren, meer in het bijzonder de groei van toerisme en technologische ontwikkelingen en toepassingen, grote invloed zullen hebben op de onderhavige problematiek. We signaleren dat deze ontwikkelingen ook gezien worden door stakeholders, maar we kunnen er maar beperkt op anticiperen.
10. Wij definiëren de problematiek in de passagiersvaart als *wicked problem*, waarvoor geen *grand solution* moet worden gezocht maar veeleer kleinere deeloplossingen. De oplossingsrichtingen die zijn aangedragen door stakeholders hebben het karakter van deeloplossingen.

2. Kaders en uitgangspunt: beheersing van de druk op de openbare ruimte

Kaders

Stakeholders hebben kennis genomen van de uitgangspunten die de raad heeft vastgesteld en nemen drukte als gemeenschappelijk perspectief

Stakeholders hebben kennis genomen van de uitgangspunten die de raad heeft vastgesteld: de Nota Varen 2.1 uit 2013 en de Watervisie uit 2016, en hebben deze meegenomen in hun zoektocht naar oplossingen.

In november 2017 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten van de Nota Varen 2.1 herbevestigd. Daarnaast heeft de raad aangegeven dat er in het herijkte beleid nadrukkelijk aandacht moet zijn voor drukte.

Stakeholderdialoog: drukte is het gemeenschappelijke perspectief

In de dialoog over de marktordeningsvragen hebben stakeholders gezocht naar oplossingsrichtingen die aansluiten op de hierboven weergegeven uitgangspunten. Een open markt¹ met kwalitatief aanbod en ruimte voor nieuwe toetreders en het beheersen van de drukte en/of overlast veroorzaakt door de toegenomen drukte zijn kaders die stakeholders hebben gehanteerd.

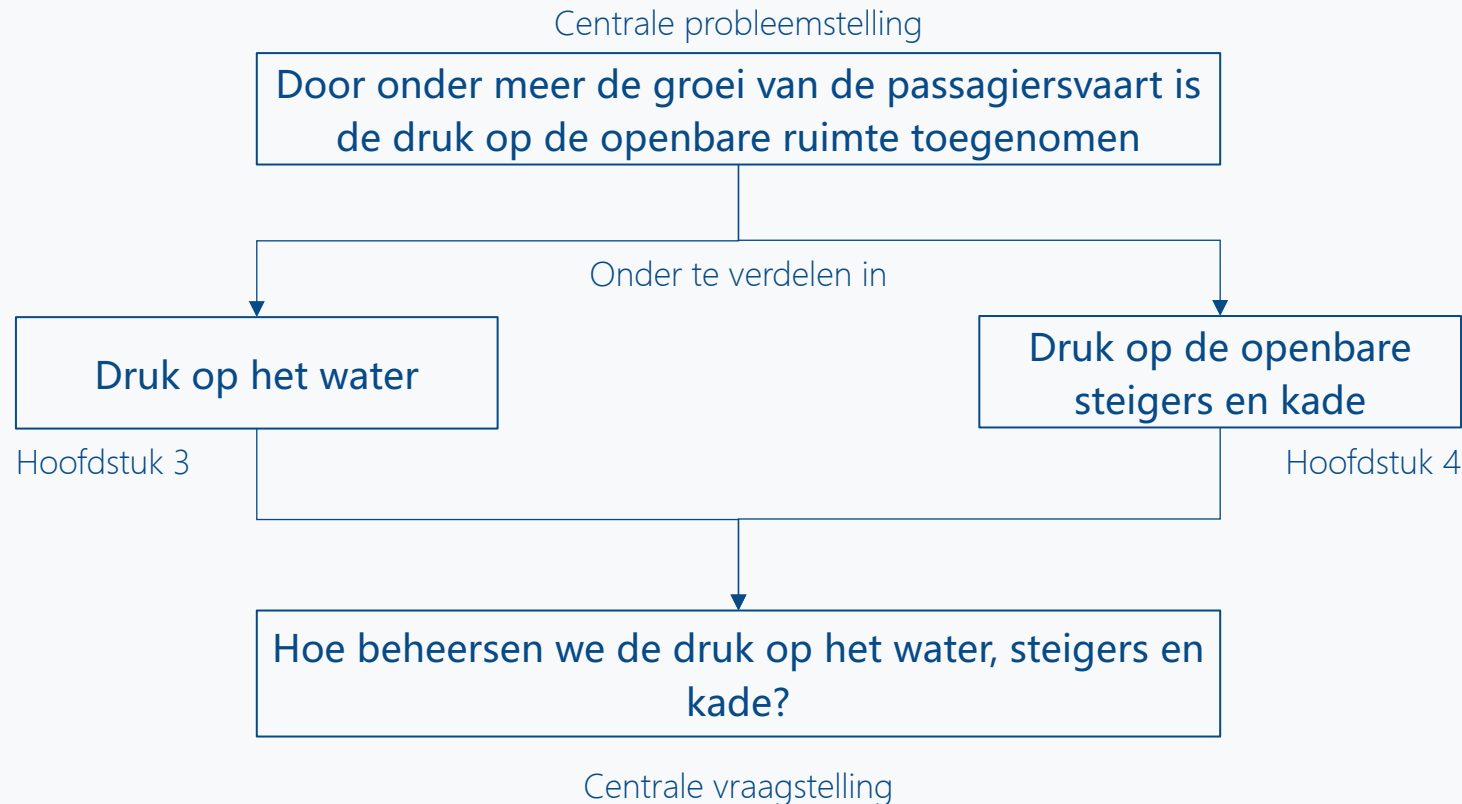
Meer in het bijzonder, en dat is logisch vanuit het gezichtspunt van belangrijke stakeholders als bewoners en reders, hebben zij gekeken naar

oplossingsrichtingen die bijdragen aan het beheersen van de druk cq. drukte op de openbare ruimte, ontstaan door de groei van de passagiersvaart. Op de volgende bladzijde staat in het kort weergegeven wat stakeholders zien als centrale probleemstelling en vraagstelling, waarvoor oplossingsrichtingen moeten worden gevonden.

¹ Met open markt wordt bedoeld: toegankelijk voor nieuwe toetreders en diensten.

Probleemstelling en vraagstelling

Stakeholders zien de groeiende druk en overlast door onder andere de toename van de passagiersvaart als centrale probleemstelling



Achtergrond bij probleemstelling

Stakeholders zien dat de groei van de vraag en het aanbod de druk op water, steigers en kade hebben vergroot

Stakeholders omschrijven de volgende thema's als centrale probleemstelling.

De groei van de vraag zet door

De afgelopen jaren is het aantal toeristen in Amsterdam sterk gestegen en naar verwachting stijgt het aantal toeristen de komende jaren verder. Mede hierom staat het thema drukte sinds een aantal jaren prominent op de gemeentelijke agenda. Deze groei heeft ook invloed op de vraag naar varen. Een rondje grachten is voor veel bezoekers een vast onderdeel in het programma. Daarmee stijgt de vraag dus ook. Tegelijkertijd trekt het water ook de pleziervaarder en andere recreanten. Varen door of dobberen in de grachten is ook voor bewoners een geliefd tijdverdrijf, zeker op zonnige dagen.

De groei van het vergunde aanbod veroorzaakt druk op water en steigers

De afgelopen jaren zijn er op verschillende momenten vergunningen uitgegeven voor vaartuigen in de segmenten 'bemand open', 'bemand klein' en 'onbemand'. Het relatief nieuwe aanbod heeft in korte tijd een plek in de markt voor passagiersvaart verworven.

Met name het aantal open sloepen die rondvaarten aanbieden is gestegen. Deze partijen maken voor hun afvaart gebruik van openbare op- en afstaplocaties. Online en ter plekke werven zij *single ticket* klanten. Dit in aanvulling op de al langer actieve grote rondvaartaanbieders, die evenwel gebruikmaken van exclusieve steigers. Mede door deze nieuwe partijen is het druk geworden op enkele openbare steigers op populaire locaties.

Daarnaast zien we een sterke groei van het concept lijndienst (hop-on hop-off.) Ook deze aanbieders maken gebruik van openbare steigers op populaire locaties in het

centrum. Dit zorgt voor meer toestroom van mensen en boten.

Ook het aantal onbemande verhuurboten is de laatste jaren gestegen (soms gezien als alternatief voor particulier bootbezit). Ook deze boten dragen indien verhuurd bij aan druk op het water.

Ook niet vergund aanbod veroorzaakt druk op het water

Tegelijkertijd worden er veel illegale rondvaarten aangeboden en afgenomen. Deze aanbieders zijn niet in het bezit van een exploitatievergunning, maar bieden wel betaalde rondvaart aan op (over het algemeen) open sloepen, vaak vooraf online geboekt. Omdat zij formeel pleziervaart zijn, hoeven zij niet aan de strenge eisen van passagiersvaart te voldoen. Stakeholders menen dat juist deze groep veel overlast veroorzaakt en oneerlijke concurrentie meebrengt.

Naast deze partijen bieden deelplatforms ook boten ter verhuur aan, soms met schipper. Dit is weliswaar niet toegestaan, maar zorgt wel voor druk op het water.

Overlast neemt toe

Wal- en bootbewoners ervaren in toenemende mate overlast. Zij klagen met name over geluidsoverlast, te hard varen en asociaal vaargedrag. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door de vergunde passagiersvaart, maar ook door de illegale passagiersvaart en pleziervaart. In algemene zin neemt de tolerantie voor het intensieve gebruik van het water bij bewoners af.

In de dialoog is tegen deze achtergrond naar de marktordeningsvraagstukken gekeken.

3. Hoe beheersen we de druk op het water?

Probleemanalyse

Volgens alle stakeholders is beheersing van drukte op het water nodig; de verantwoordelijkheid voor definiëring en normering ligt bij de gemeente

Onder stakeholders heerst geen overeenstemming over de vraag of het nu te druk is op de grachten. Bewoners zijn grosso modo eenstemmig in hun mening dat het *year round* te druk is op de grachten en dat er veel overlast is als gevolg van die drukte. De meeste reders stellen dat het alleen op piekdagen en -momenten (te) druk is, en dat daarin niet alleen de passagiersvaart maar ook de pleziervaart een rol speelt. Andere reders zijn van mening dat het in het vaarseizoen druk is.

Niettemin constateren de stakeholders dat er afgelopen jaar veel nieuwe vergunde boten zijn bijgekomen en hebben zij de verwachting dat er hoe dan ook veel nieuwe boten bijkomen in het vaarseizoen 2018 (vergund in 2017) en wellicht ook de jaren erna, zeker als het moratorium valt, iets waar de meeste reders vanuit gaan. Beheersing van (huidige of toekomstige) drukte op het water in Amsterdam, en in ieder geval zone 1, is daarom volgens alle stakeholders nodig.

Onder de stakeholders is geen gedeeld beeld wat de norm is van 'drukte op het water', laat staan wat de norm is voor 'overlast veroorzaakt door drukte

op het water'. Er is dus per definitie geen overeenstemming over de vraag of het nu al te druk is op het water (dus: of de norm nu al wordt bereikt).

Stakeholders vinden niet dat zij voor deze definiëring en normstelling verantwoordelijk zijn cq. in staat zijn deze te genereren, nu zij daarvoor de capaciteit ontberen. Zij wijzen hiervoor nadrukkelijk naar de gemeente. Stakeholders adviseren en vragen de gemeente daarom duidelijkheid te verschaffen over vier vragen:

1. Wat wordt verstaan onder 'drukte' en / of 'overlast';
2. Wat definieert dat of wanneer het 'te druk' is en wanneer er sprake is van 'te veel overlast' of bijv. een 'onaanvaardbaar niveau van overlast';
3. Hoe wordt dit vastgesteld / gemeten?
4. Hoe wordt dit vertaald naar het aantal vaarbewegingen en / of het aantal vergunde boten?

Stakeholders adviseren dat zij hierbij betrokken worden.

Er is draagvlak voor maatregelen ter regulering van zowel het aantal vergunde boten áls vaarbewegingen



Regulering van het aantal vergunde boten



Regulering van vaarbewegingen

Uit de dialoog komen twee generieke mogelijkheden naar voren om drukte op het water te beïnvloeden:

1. Regulering van het aantal vergunde boten
2. Regulering van vaarbewegingen

Stakeholders vinden het noodzakelijk dat drukte op het water wordt beheerst zowel door regulering van het aantal vergunde boten als door regulering van de vaarbewegingen. In dit hoofdstuk geven wij de mogelijkheden weer die uit de dialoog naar voren zijn gekomen om het aantal vergunde boten en vaarbewegingen te reguleren.

Oplossingsrichting 3.1 – regulering van aantal vergunde boten? (1/4)

Stakeholders hebben drie scenario's besproken voor het al dan niet opleggen van een vergunningenplafond



Vergunningenplafond

Leg een nader te bepalen plafond op (dit kan ook een lager plafond zijn dan het huidige aantal vergunde boten), en zorg dat door middel van een nader te bepalen verdeling er nieuwe vergunningen voor bepaalde tijd worden uitgegeven.



Vergunningenplafond op basis van de huidige vloot gevolgd door periodieke uitgifterondes

Bepaal het plafond op het huidige aantal vergunningen (inclusief de onder het moratorium vallende aanvragen), zet de huidige vergunningen om in vergunningen voor bepaalde tijd, en geef periodiek nieuwe vergunningen uit tot een nader te bepalen plafond in de toekomst. Concretiseer negen door stakeholders gedefinieerde variabelen.



Geen vergunningenplafond

Leg geen plafond op en stel dus geen beperking aan het aantal vergunde boten; verstrek vergunningen als wordt voldaan aan bepaalde criteria.

Oplossingsrichting 3.1 – regulering van aantal vergunde boten? (2/4)

Overzicht van draagvlak voor de drie genoemde scenario's

In eerste instantie is aan stakeholders, betrokken bij de bijeenkomsten over de marktordering, de nauwe vraag voorgelegd of er al dan niet een vergunningenplafond zou moeten komen, aannemende dat dit juridisch kan worden onderbouwd (de linker en rechter pictogrammen op de vorige bladzijde).

Bewoners toonden zich unaniem in hun mening dat er een vergunningenplafond moet komen. Reders waren verdeeld: een meerderheid van de 'grote reders' stelde dat de er beter een markt zonder plafond zou zijn, met aanscherping van de toelatingscriteria. De overige reders waren gemengd in hun reactie, met een lichte meerderheid voor een plafond (met name onder klassieke / salonbooteigenaren was een duidelijke meerderheid voor een plafond zichtbaar).

De argumenten van de stakeholders die in die eerste inventarisatie voor een plafond pleitten zijn over het algemeen:

- De capaciteit van de grachten is al eeuwenlang gelijk gebleven, terwijl het aantal boten alleen maar toeneemt;
- Het is nu al te druk, er kunnen en moeten geen boten meer bijkomen (bewoners: het moeten er juist minder worden);
- Er is een duidelijk verband tussen het aantal vergunde boten en overlast;
- Ook overige gebruikers van het water moeten ruimte krijgen;
- UNESCO-werelderfgoed moet beschermd worden;
- Een open markt wordt een *race to the bottom*.

Enkele bewoners vatten het samen als: wij willen leefbaarheidszekerheid.

De argumenten van de stakeholders die voor een een markt zonder plafond pleitten zijn over het algemeen:

- Een plafond is juridisch niet houdbaar;
- Een markt moet open zijn om innovatie en concurrentie te bevorderen;
- Elk stelsel van verdeling wordt een juridisch moeras en geeft aanleiding voor nieuwe negatieve ervaringen ("nooit meer een gewogen toetreding");
- Een plafond geeft ruimte aan illegale passagiersvaart;
- En in algemene zin "we willen blijven varen".

Enkele reders vatten het samen als: wij willen bedrijfszekerheid.

Geconfronteerd met deze patstelling is door een bewoner en een reder een derde optie naar voren gebracht, te weten een vergunningenplafond op basis van de huidige vloot, gevolgd door periodieke uitgifterondes om nieuwe partijen de kans te geven toe te treden (het middelste pictogram op de vorige bladzijde).

Na de nodige discussie en uitwerking kon deze optie op breed draagvlak rekenen bij de aanwezige stakeholders, zij het dat van beide zijden voorbehouden worden gemaakt over de nog in te vullen variabelen (zo willen reders eerst weten hoe lang de duur van een bepaalde termijn vergunning zou zijn). Op de volgende bladzijde wordt deze optie verder beschreven.

Oplossingsrichting 3.1 – regulering van aantal vergunde boten? (3/4)

Uitwerking van het voorkeursscenario

De voorgestelde oplossingsrichting houdt op hoofdlijnen het volgende in:

- Er wordt een startplafond en een toekomstig plafond aan het aantal vergunningen voor boten in de passagiersvaart gesteld. De hoogte van beide plafonds moet nader worden bepaald.
- Daarbij wordt geen segmentering gehanteerd. De plafonds hebben betrekking op alle vergunningen.
- Periodiek zullen in de tussenliggende periode uitgifterondes plaatsvinden, waarbij een beperkt aantal extra vergunningen wordt verdeeld. Er moeten criteria worden vastgesteld op basis waarvan wordt bepaald hoeveel extra vergunningen tussentijds kunnen worden uitgegeven.
- Het startplafond is hoog genoeg om alle huidige vergunninghouders hun vergunning te kunnen laten behouden, mogelijk aangevuld met degenen die tijdens de afgelopen uitgifteronde een aanvraag voor een vergunning hebben gedaan.
- De huidige vergunninghouders behouden vooralsnog hun vergunning. De bestaande vergunningen worden wel omgezet van vergunningen met een onbepaalde duur naar vergunningen met een bepaalde duur.
- De wijze van verdeling na afloop van de vergunningen met bepaalde duur is geen onderwerp van gesprek geweest.
- Stakeholders zijn voorstander van een combinatie van een plafond aan het aantal vergunningen met maatregelen om vaarbewegingen te reguleren.

Stakeholders noemen negen variabelen die nader moeten worden ingevuld:

1. Hoogte van het huidige plafond;
2. Hoogte van het toekomstig plafond en jaar waarin het toekomstig plafond wordt bereikt;
3. Frequentie / interval waarmee vergunningen worden vrijgegeven;
4. Aantal periodiek uit te geven vergunningen (resultante van 1, 2 en 3);
5. Criteria voor evaluatie om te bepalen of in de volgende uitgifteronde vergunningen mogen worden uitgegeven;
6. Methodiek van uitgifte en herverdeling van nieuwe vergunningen, ook na verstrijken van de termijn van vergunningen voor bepaalde tijd;
7. Duur van de vergunningen voor bepaalde tijd;
8. Al dan niet overdraagbaarheid van vergunningen;
9. Al dan niet een cap op het aantal vergunningen per reder.

Als beschreven op de vorige bladzijde is er draagvlak ontstaan onder de bij de dialoogbijeenkomsten aanwezige stakeholders voor dit scenario. Wel is de gemeente gevraagd of er een externe juridische toets op dit scenario kon worden uitgevoerd. De uitkomsten daarvan staan op de volgende bladzijde beschreven.

Oplossingsrichting 3.1 – regulering van aantal vergunde boten? (4/4)

Het is twijfelachtig of het voorkeursscenario een rechterlijke toets zal doorstaan. Stakeholders roepen op tot nadere verkenning

Samengevat stelt het advocatenkantoor dat het voorkeursscenario van bij de dialoog aanwezige stakeholders op hoofdlijnen heeft getoetst (Pels Rijcken) dat het twijfelachtig is of het voorkeursscenario een rechterlijke toets zal doorstaan.

Geparafraseerd weergegeven zijn er twee belemmeringen.

De eerste betreft het invoeren van een vergunningsplafond, waarvoor een aantal toetsen moeten worden doorstaan:

1. Bij een toets door de rechter zal voor de rechter uitgangspunt zijn dat de markt open moet zijn. Een beperking daarop moet gebaseerd zijn op een dwingende reden van algemeen belang.
2. De beperking moet ook noodzakelijk en geschikt zijn om het doel (het dwingende algemeen belang dat aan de orde is) te bereiken.
3. De beperking mag niet verder gaan dan nodig, en moet evenredig zijn.

Een plafond op het aantal vergunningen in algemene zin (en de voorkeursoptie in het bijzonder) moet zeer zorgvuldig worden onderbouwd. Bewijsvoering hiervoor is op dit moment niet aanwezig.

Ten tweede: een eerste juridische toets leert dat de voorkeursoptie door het gebrek aan reële mededingingsruimte naar verwachting niet haalbaar is. De haalbaarheid van een alternatief model, met een eerste uitgifteronde waarbij ook potentiële gegadigden een vergunning kunnen verkrijgen op gelijke voet als de huidige vergunninghouders, gevolgd door een plafond en periodieke uitgften, komt wellicht tegemoet aan het bezwaar dat er anders geen reële mededingingsruimte is, maar roept wel veel andere – juridische en praktische - vragen op, zoals het risico van een aanzuigende werking. Dit laatste zal naar verwachting op weinig draagvlak onder in ieder geval de bewoners kunnen rekenen.

Stakeholders hebben kennisgenomen van deze eerste toets op hoofdlijnen, maar benadrukken dat zij zich willen blijven hardmaken voor het voorkeursscenario of een nabij gelegen alternatief. Zij nodigen de gemeente uit om een sessie te beleggen met juristen van de gemeente (intern en extern) en die van stakeholders, om te bespreken of er niet toch mogelijkheden zijn om een plafond op te leggen, en zo ja onder welke voorwaarden.

Oplossingsrichting 3.2 – regulering van vaarbewegingen? (1/2)

Stakeholders onderscheiden in generieke zin vier categorieën maatregelen om vaarbewegingen te reguleren



Verkeersmaatregelen, al dan niet dynamisch

Door stakeholders genoemd:

- Eenrichtingsverkeer; keerverbod; steekverbod; openingstijden; inwaarverbod
- Scheiding pleziervaart en passagiersvaart
- Dosering toevoer (verkeerslichten, bij afvaart etc.).



Spreading

Door stakeholders genoemd:

- Zonering: opdelen van stad (inclusief centrumgebied) in zones
- Ontsluiting nieuwe gebieden
- Gedifferentieerde beprijzing.



Milieu-zonering

- Laat alleen boten met een bepaalde footprint toe tot (delen van) het centrum.
- Niet verder uitgewerkt door stakeholders.



De locatie van de openbare open- en afstapplaatsen

Niet verder uitgewerkt door stakeholders.

Nota bene: bovenstaande is een omschrijving van de vier categorieën in generieke zin, niet van eventueel draagvlak voor de maatregelen

Oplossingsrichting 3.2 – regulering van vaarbewegingen? (2/2)

Twee categorieën (verkeersmaatregelen en spreiding) worden nader besproken in dialoogtafels

De hiervoor genoemde vier categorieën zijn op dit moment niet verder uitgewerkt door stakeholders dan hiervoor weergegeven. Hieronder de door stakeholders gemaakte opmerkingen ten aanzien de generieke oplossingsrichtingen.

Verkeersmaatregelen

Stakeholders verwachten het meeste effect van verkeersmaatregelen. Tegelijkertijd zijn reders hiervoor het meest beducht, omdat deze grote impact kunnen hebben op de producten die ze aanbieden en hun bedrijfsvoering. Bewoners zijn met name beducht op de handhaafbaarheid. Juist vanwege de moeilijkheid om een plafond op het aantal vergunningen in te voeren, verwachten stakeholders dat de nadruk op verkeersmaatregelen komt te liggen.

In de tweede cyclus dialoogtafels wordt het onderwerp verkeersmaatregelen nader besproken.

Spreiding

Stakeholders onderkennen dat spreiding kan bijdragen aan het beperken van het aantal vaarbewegingen in het drukke centrum (inclusief Singelgracht), maar wijzen op een aantal neveneffecten. Zo is onduidelijk of bewoners buiten het centrum veel voelen voor meer

passagiersvaart dan nu het geval is. Als het doel is het aantal vaarbewegingen in het centrum te verminderen, dan moet spreiding daar aan bijdragen en niet ertoe leiden dat er alleen maar meer buiten het centrum wordt gevaren maar niet minder in het centrum. Spreiding kent een push (gedreven door regulering) en een pull (gedreven door een belang).

In de tweede cyclus dialoogtafels wordt het onderwerp spreiding nader besproken.

Milieu-zonering

Dit onderwerp is niet verder besproken en komt ook niet aan bod in de stakeholderdialoog. Stakeholders wijzen er wel op dat deze maatregel uit de aard der zaak tijdelijk is, aangezien tussen 2020 en 2025 de gehele vloot uitstootvrij zal varen.

De locatie van de openbare op- en afstapplaatsen

Dit onderwerp hangt één op één samen met de keuzes die worden gemaakt in het onderwerp 'wie mag waar op- en afstappen?', en dus: hoe beheersen we druk op openbare op- en afstapplaatsen en de kade? Dit wordt verder behandeld in het volgende hoofdstuk van dit rapport.

4. Hoe beheersen we de druk op de openbare op- en afstapplekken en de kade?

Probleemanalyse (1/2)

Op populaire openbare op- en afstapplekken is sprake van verdringing en ophoping van toeristenstromen

Voor de passagiersvaart is de plek waar mensen in en uit de boot kunnen stappen uiteraard essentieel. In de huidige situatie zijn er voor de passagiersvaart exclusieve en openbare (niet-exclusieve) op- en afstapplekken. Enkele reders beschikken over exclusieve afvaartlocaties, die overigens meer omvatten dan alleen de plek waar passagiers op- en afstappen: hun bedrijfsvoering is er gevestigd, inclusief keuken et cetera. Deze bedrijven kunnen gebruik maken van hun eigen op- en afstapplekken en kunnen daarnaast gebruik maken van de openbare op- en afstapplekken. Alle andere reders zijn afhankelijk van het gebruik van openbare op- en afstapplekken.

In Amsterdam Centrum zijn ongeveer 55 openbare op- en afstapplekken. Volgens diverse stakeholders laat de toegankelijkheid en bruikbaarheid van relatief veel van deze locaties te wensen over.

Tegelijkertijd erkennen alle stakeholders dat er niet per se een tekort is, in de zin dat de overall capaciteit onvoldoende zou zijn. Echter, dit ziet niet op de populaire locaties, de toeristische hotspots. De beperkte ruimte op een aantal populaire locaties wordt op dit moment (te) intensief gebruikt. Dit leidt tot onwenselijke situaties.

Het probleem dat hier ontstaat komt onder andere voort uit het feit dat een aantal partijen openbare op- en afstapplekken gebruikt als vaste afvaartlocatie.

Hierdoor wordt een aantal voorzieningen (bijvoorbeeld bij het Anne Frankhuis, Oudezijds Voorburgwal) feitelijk gemonopoliseerd (door één partij of door middel van afspraken tussen enkele reders). Hierdoor kunnen andere aanbieders (zowel van het product rondvaart vanaf vaste locatie, lijndienst als chartervaart) deze locaties nauwelijks meer gebruiken.

Een ander vraagstuk betreft de druk die lijndiensten leggen op de openbare steigers. Lijndiensten varen op een schema per 'halte' (in feite een openbare steiger), waar de schippers zich aan moeten houden. Deze steigers zijn echter openbaar, en worden ook gebruikt door andere boten (bijvoorbeeld de chartervaart). Dit genereert dringen en verdringing.

Een analyse van het steigergebruik door de verschillende producten (zie volgende pagina) laat zien dat het gebruik van de op- en afstapplekken door passagiersvaart verschilt per type rondvaartproduct.

Door de groei van de markt is de druk op en bij de openbare op- en afstapplekken dus toegenomen. Dit leidt tot verdringing van boten en ophoping van toeristenstromen. Vraagstukken die hierbij relevant zijn:

1. Sommige faciliteiten zijn onvoldoende toegankelijk of bruikbaar;
2. De openbare capaciteit op populaire locaties is beperkt;
3. Een deel van de op- en afstapplekken op populaire locaties wordt exclusief gebruikt, waardoor de druk op de openbare steigers toeneemt.

Probleemanalyse (2/2)

De verschillende producten in de rondvaart gebruiken de op- en afstapplekken op een verschillende manier



Rondvaart vanaf een vaste afvaartlocatie

Afgezien van voorverkochte tickets moet voor succesvolle business de boot aanwezig en zichtbaar zijn op locaties waar veel traffic van mogelijke klanten is. Voor fysieke verkoop op de wal zijn formeel faciliteiten (kassahuisjes) nodig.



Lijndienst

Vereist geen langdurige aanwezigheid aan de steiger, alleen kortstondig op- en afstappen (max. 5 minuten). Vereist geen faciliteiten op de wal, al zijn er in de huidige praktijk halteborden met routes en tijden.



Chartervaart

Vereist geen langdurige aanwezigheid aan de steiger, alleen kortstondig opstappen (max. circa 5-10 minuten, exclusief evt. wachttijd aan de steiger) en afstappen (max. circa 5 minuten); Vereist geen faciliteiten op de wal.



Touringcar transfer

Vereist geen langdurige aanwezigheid aan de steiger; kortstondig opstappen (max. circa 15-20 minuten) en afstappen (max. circa 5-10 minuten); Vereist geen faciliteiten op de wal (anders dan plekken voor touringcars).

Twee andere rondvaartproducten, 'onbemande verhuur' van boten en 'waterfietsen', hebben net als rondvaart vanaf een vaste afvaartlocatie behoefte aan presence aan de steiger; aanbieders van deze producten maken gebruik van vaste locaties op basis van afspraken met de relevante overheidsinstanties.

Oplossingsrichting 4.1

Stakeholders roepen de gemeente op alle openbare op- en afstapplaatsen voldoende toegankelijk en bruikbaar te maken

Niet alle 54 openbare op- en afstapplaatsen zijn volgens een aantal stakeholders voldoende toegankelijk of bruikbaar. Op de kaart die de formele situatie weergeeft:

<https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/6215589/1/09012f97823>

[Ob667](#) staan bijvoorbeeld 5 openbare locaties aangegeven die beperkt toegankelijk zijn (via aangrenzende onderneming / bebouwing) en 4 openbare locaties die onderdeel zijn van een A-locatie.

Er zijn volgens diverse reders daarnaast ook voorzieningen die "een dusdanig dikke afmeerpaal hebben dat de klanten een stap van een halve meter boven het water moeten overbruggen", "een levensgevaarlijke steiger hebben met te hoog berghout zodat passagiers klem komen te zitten tussen dek en onderkant steiger" of er hangen abusievelijk borden met 'verboden aan te meren.' Indien gewenst kunnen stakeholders hierover per openbare op- en afstaplocatie nadere, meer gespecificeerde informatie verschaffen.

Door noodzakelijk onderhoud te plegen, aanpassingen te doen en/of te

zorgen voor betere handhaving van het beleid voor openbare op- en afstapplaatsen wordt de toegankelijkheid en bruikbaarheid geborgd en kan de beschikbare capaciteit beter worden benut.

Er is daarom breed draagvlak onder stakeholders om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van alle openbare op- en afstapplaatsen met kracht ter hand te nemen, om zo de capaciteit beter te benutten en – in sommige gevallen – de druk op populaire locaties te verminderen.

Oplossingsrichting 4.2

Onder stakeholders is breed draagvlak de openbare op- en afstapplaatsen exclusief toe te wijzen naar type gebruik

Zoals gesteld in de probleemanalyse in dit hoofdstuk is in de huidige situatie een ongelijk speelveld ontstaan tussen aanbieders van verschillende producten en speelt er verdringing op het water nabij de openbare op- en afstapplaatsen. Dit speelt zowel tussen aanbieders van dezelfde producten (rondvaart vanaf vaste locatie; lijndienst en in mindere mate charter) als tussen de verschillende producten. Met name de chartervaart mijdt hierdoor bepaalde populaire openbare locaties, maar ook de aanbieders van rondvaart vanaf vaste locatie mijden bepaalde openbare locaties als blijkt dat ze er niet 'tussenkomen'. Dit laatste heeft tot gevolg dat er een waterbed-effect ontstaat en ook op voorheen minder populaire locaties vaste afvaart wordt aangeboden met weer extra druk van toeristenstromen op de wal en op de steigers.

Dit probleem kan deels worden opgelost wanneer de beschikbare capaciteit van openbare op- en afstapplaatsen wordt verdeeld en vervolgens exclusief toegewezen aan verschillende type gebruikers / producten, mits dit goed juridisch en beleidsmatig kan worden onderbouwd.

Er is onder stakeholders (met name reders; bewoners zijn het ermee eens, maar vinden dit een minder belangrijk punt) daarom breed draagvlak om openbare op- en afstapplaatsen of delen daarvan te differentiëren naar product / gebruik en daarmee elke openbare faciliteit bij uitsluiting toe te wijzen aan

één type gebruik.

Hoe de toewijzing en verdeling moet plaatsvinden is niet verder bepaald; wel noemen stakeholders regelmatig het middel van 'branchering' door middel van brancheverenigingen. Of zelfregulering danwel overheidsbemoeienis gewenst is, is vooralsnog niet uitgewerkt. Twee voorbeelden die door stakeholders naar voren zijn gebracht zijn:

- Een systeem met slottoewijzing zoals gebruikelijk in de luchtvaart
- Een systeem naar analogie van de 'Marktverordening' van de gemeente Amsterdam.

Enkele stakeholders hebben deze twee voorbeelden op hoofdlijnen uitgewerkt en zijn bereid deze kennis en informatie met de gemeente te delen.

Een punt van aandacht bij toewijzing naar type gebruik is dat aanbieders rondvaartdiensten kunnen gaan aanbieden op vaste momenten vanaf een vaste steiger, maar dan alleen vooraf online te boeken. Strikt genomen is dat 'chartervaart' (nl. varen op afspraak) en past dat in de bedoeling van openbare op- en afstapplaatsen (nl. om kort te laten op- en afstappen), maar als dat structureel en op grote schaal gebeurt, dan verworden deze steigers feitelijk tot vaste afvaartlocatie. Bij het ontwikkelen van dit stelsel moet hiermee rekening worden gehouden.

Oplossingsrichting 4.3 – extra op- en afstapplekken

Er is draagvlak voor het creëren van een hub voor vaste afvaart, al wijzen tegenstanders op de afwezigheid van een *level playing field*

Met de twee oplossingsrichtingen 4.1 en 4.2 wordt naar verwachting van stakeholders enige rust en ruimte gecreëerd op en nabij de openbare op- en afstapvoorzieningen, maar dat zal nog niet voldoende zijn om de druk op de openbare ruimte goed te kunnen beheersen, al helemaal niet gezien de verwachte groei van het toerisme. Daarvoor is meer nodig, in het bijzonder om de druk van het product 'rondvaart vanaf vaste locatie' te kunnen beheersen.

Oplossingsrichting 4.3.1: Creëer extra faciliteiten op of nabij populaire locaties

Een voor de hand liggende reflex is: bouw extra op- en afstaplocaties nabij populaire locaties. Reders verwijzen hiervoor naar de Nota Varen 2.1, waarin staat 'Het college zet primair in op het realiseren van nieuwe locaties voor [...] op- en afstapplekken.'

Bewoners stellen dat het maatschappelijk sentiment over drukte sinds het concipiëren en vaststellen van de Nota Varen dusdanig is veranderd, dat het maatschappelijk niet aanvaardbaar is om de rondvaartbranche te faciliteren door extra voorzieningen te bouwen. Sommige bewoners stellen dat bijbouwen hooguit zou kunnen als er netto niet meer steigercapaciteit in het centrum bijkomt. Reders zijn niet blind voor de veranderde maatschappelijke context, en wijzen op maatwerk en nader onderzoek: daar waar mogelijk kan, in samenspraak met bewoners, juist ter ontlasting van de druk op de openbare ruimte extra steigercapaciteit een oplossing zijn voor het probleem, zo stellen zij.

Oplossingsrichting 4.3.2: Centreer vaste afvaart-aanbod in één of meer hubs

De tweede variant steunt op breder draagvlak: de meeste stakeholders zijn

voorstander van het creëren van één of enkele afvaarthubs in de stad om daar één product aan te bieden: alle rondvaart vanaf vaste afvaartlocatie wordt op die hub geconcentreerd (voor zover niet vanaf exclusieve steigers op A-locaties, zie onder). Stakeholders stellen de volgende voorwaarden aan zo'n hub: :

- De hub is bestemd voor partijen die geen exclusieve afvaartlocatie hebben;
- De hub moet worden gecreëerd op een bewoners-hindervrije locatie;
- De hub moet worden gecreëerd op een locatie met voldoende (huidige of toekomstige) toeristenstromen en voldoende capaciteit;
- Het gebruik van de hub wordt marktconform geprijsd;
- Andere openbare steigers worden formeel noch feitelijk aangewend als vaste afvaartlocatie.

Een dergelijke hub kan op breed draagvlak rekenen, met uitzondering van een aantal reders die thans rondvaartdiensten vanaf een vaste openbare steiger aanbieden (zoals Anne Frankhuis, OZ Voorburgwal). Zij wijzen op de onaan trekkelijkheid van een hub zolang er daarnaast reders op 'A-locaties' hetzelfde product vanaf exclusieve steigers aanbieden. Zij argumenteren dat er een *level playing field* moet zijn met reders die nu exclusief gebruik maken van A-locaties. Met andere woorden: een hub is voor hen alleen aanvaardbaar indien de A-locaties geheel worden vrijgemaakt en ook de huidige gebruikers van de A-locaties hun diensten aanbieden vanaf de hub. Zo dit niet wordt bewerkstelligd stellen zij ook gebruik te willen maken van steigers op A-locaties of op soortgelijke locaties.

Oplossingsrichting 4.4 – vrijmaken A-locaties (1/2)

Er is weinig draagvlak voor het geheel vrijmaken van A-locaties, en meer voor het gedeeltelijk vrijmaken ervan

De vierde oplossingsrichting in het kader van de druk op openbare steigers en kades betreft het geheel of gedeeltelijk vrijmaken van steigers die al langere tijd exclusief worden gebruikt door een beperkt aantal reders (de zogenoemde A-locaties).

De gemeente heeft in december 2017 aangekondigd een eerder aangekondigde opzegging tijdelijk te herroepen, maar dat zij nog altijd het voornemen heeft weer de beschikking te krijgen over deze steigers. Wanneer nieuw beleid is vormgegeven, zal de gemeente nieuwe opzeggingen versturen, met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie jaar, zo heeft zij aangekondigd.

4.4.1: Maak geheel vrij

Dit aangekondigde beleid (het geheel vrijmaken en herverdelen van exclusieve steigers / A-locaties) kan op weinig draagvlak rekenen bij de bij de brede dialoog betrokken partijen, omdat de reders zien dat grote toeristenstromen via deze exclusieve steigers efficiënt worden bediend. Daarnaast zal herverdeling geen extra capaciteit meebrengen, alleen verandering van partijen. Bovendien kan opzegging realistisch gezien pas over enkele jaren worden geëffectueerd. Een aantal nieuwe toetreders stelt

dat de gemeente hier wel op moet blijven inzetten, om zo een *level playing field* te creëren. Deze partijen zouden graag of zelf de A-locaties gebruiken, of – bij vorming van een hub – niet willen dat er naast de hub ook nog A-locaties met concurrerend aanbod blijven bestaan.

4.4.2 Maak gedeeltelijk vrij

Een relatief brede groep stakeholders ziet daarentegen meerwaarde in de optie (mits juridisch haalbaar) dat de gemeente met de gebruikers van A-locaties afspraken maakt om een substantieel deel van de huidige exclusieve steigers / A-locaties vrij te maken. De komst van de TTR (Transferpunt Touringcar en Rondvaart) zorgt er voor dat er capaciteit vrijkomt op de A-locaties, naast de notie dat een efficiëncyslag mogelijk is op de huidige A-locaties en de notie dat er door de komst van veel nieuwe toetreders er sowieso moet worden 'ingedikt'.

De gemeente zou in deze (tweede) variant met de zittende reders afspraken moeten maken over het exclusieve gebruik van de resterende steiger capaciteit op de A-locaties, voor bepaalde duur en tegen marktconforme prijzen.

Oplossingsrichting 4.4: vrijmaken A-locaties (2/2)

Er is een kanttekening bij de combinatie van oplossingen, en er is geen draagvlak over de bestemming na het (deels) vrijmaken van A-locaties

Kanttekening bij het gedeeltelijk vrijmaken

Er zit, ondanks het relatief brede draagvlak, een discrepantie in de combinatie van oplossingsrichting 4.3.2 en 4.4.2, dat wil zeggen: het creëren van een hub voor vaste afvaart in combinatie met het (gedeeltelijk) in standhouden van exclusief gebruik van A-locaties. In die zin hebben de reders die geen voorstander zijn van een hub een punt, namelijk dat er dan nog steeds geen *level playing field* is en dat de aantrekkelijkheid van een hub, voor zover die niet op een hotspot wordt gemaakt, onder druk staat.

Hoe de (deels) vrijgemaakte A-locaties te bestemmen?

Gekoppeld aan (gedeeltelijke) vrijmaking is de vraag wat te doen met de vrijvallende capaciteit. Of de gemeente ervoor kiest de A-locaties geheel op te zeggen, of dat zij ervoor kiest afspraken te maken met de huidige gebruikers van A-locaties over het deels vrijmaken: er zijn in generieke zin drie elkaar niet uitsluitende opties hoe om te gaan met de alsdan vrijvallende steigercapaciteit op A-locaties:

- Creëer vaste afvaartlocaties voor rondvaart (voor één of meer partijen);
- Creëer openbare op- en afstaplocaties voor lijndienst of voor charter;

- Schaf (een deel van) de steigers af, überhaupt of vanuit het principe dat er netto, bijvoorbeeld na het creëren van een hub, geen nieuwe steigers bijkomen in Amsterdam centrum.

Hierover bestaat bij stakeholders geen gedeeld beeld. Bewoners opteren voor het laten vervallen van die capaciteit, of anders tenminste tot het niveau dat er netto geen extra capaciteit bijkomt. Reders die vaste afvaart aanbieden zonder exclusief eigen steigergebruik opteren voor het kunnen aanbieden van die diensten vanaf vrijgevallen capaciteit op A-locaties, reders die lijndiensten aanbieden opteren voor halteplekken voor lijndiensten, en reders die charterdiensten aanbieden voor het geheel openbaar maken ten behoeve van het kortstondig op- en afstappen.

5. Randvoorwaarden

Randvoorwaarde 5.1

Investeer in capaciteit en effectiviteit van handhaving

Dit overzicht van bevindingen bevat oplossingsrichtingen die input kunnen zijn voor de verdere ontwikkeling van beleid voor de passagiersvaart. Stakeholders geven aan dat zij graag zien dat de gemeente effectief gaat handhaven omdat zij van mening zijn dat beleid anders niet effectief kan zijn.

Hoewel in de dialoogtafel 'overlast op het water' is vastgesteld dat handhaving het sluitstuk is van beleid, en dat regelgeving en capaciteit beperkingen opleggen aan handhaafbaarheid, vinden bewoners en reders handhaving de belangrijkste randvoorwaarde voor effectief beleid.

Bewoners wijzen onder andere op de onbereikbaarheid bij klachten en het uitblijven van direct optreden op het moment van overtreding (geluidsoverlast, snelheidsovertreding). Reders wijzen onder andere op illegale passagiersvaart en overtredingen van vaarregels.

Als nieuw beleid wordt gemaakt, komt hoe dan ook de vraag op of dat kan worden gehandhaafd. Stakeholders hebben daarin een hard hoofd en

roepen de gemeente en Waternet op om bij het maken van beleid goed te kijken naar handhaafbaarheid.

Daarnaast zijn alle partijen kritisch op de capaciteit (aantal boten) en de beperkte interventiemogelijkheden (locaties van de boten zijn eenvoudig te traceren, snelheid van de boten is gelijk aan andere boten).

Stakeholders roepen de gemeente en Waternet daarom dringend op te investeren in capaciteit en effectiviteit van de handhaving.

Randvoorwaarde 5.2

Investeer in data-vergaring

In de huidige situatie zijn er onvoldoende objectieve gegevens beschikbaar over de drukte op het water en de op- en afstapplekken. Dit maakt het moeilijk om objectieve keuzes te maken en die ook goed te onderbouwen. Daarnaast is handhaving beperkt, onder meer door een beperkt gebruik van digitale data-vergaring (afgezien van de bruikbaarheid ervan).

Stakeholders pleiten daarom voor het mogelijk maken van data-vergadering en het op orde brengen van de de bruikbaarheid ervan. Op dit moment is nog onvoldoende bekend over de feitelijke drukte op het water. Zo zijn de vaarbewegingen van passagiers- en pleziervaart nog niet structureel en in alle grachten in beeld gebracht. Ook het (digitaal) monitoren van geluidsoverlast, gevaren snelheid of routing wordt nog sub-optimaal uitgevoerd. Stakeholders stellen dat data-vergaring essentieel is om tot goede onderbouwing van het beleid te komen.

Daarnaast kan met goede monitoring de situatie op het water goed in de gaten worden gehouden en kan er, waar nodig, daadkrachtig worden gehandhaafd. Stakeholders adviseren de gemeente en Waternet daarom

om te investeren in data-vergaring. Zij denken graag mee hoe data over de passagiersvaart het beste kan worden verzameld.

Uit pilots van het innovatielab is gebleken dat de praktijk weerbarstig is, onder meer door infrastructurele belemmeringen. Daarnaast begrijpen stakeholders dat data soms suboptimaal kunnen worden benut (privacy, regelgeving over bewijslast et cetera).

De noodzaak om beter en slimmer gebruik te maken van de mogelijkheden wordt niettemin breed gevoeld.

Randvoorwaarde 5.3

Dam illegale passagiersvaart in

Naast de legale passagiersvaart is er in de huidige situatie ook sprake van 'illegale passagiersvaart'. Dit zijn bedrijven of particulieren die tegen betaling rondvaarten aanbieden, maar niet beschikken over de benodigde exploitatievergunning. Deze spelers ontduiken daarmee de eisen waar de vergunde passagiersvaart aan moet voldoen, bijvoorbeeld op het gebied van welstand, veiligheidseisen en een vergunde ligplaats. Dit zorgt voor oneerlijke concurrentie. Daarnaast veroorzaakt deze groep volgens de stakeholders veel overlast.

Dit is voor zowel bewoners als reders een doorn in het oog. Bewoners menen dat de illegale passagiersvaart een significante bijdrage levert aan de overlast. Reders wijzen op concurrentievervalsing en bezoedeling van de reputatie van de branche.

Stakeholders roepen de gemeente daarom dringend op paal en perk te stellen aan de illegale passagiersvaart door middel van al dan niet nieuwe regelgeving en handhaving. Reders zijn ook eensgezind over het delen van

pleziervaartuigen tegen betaling, wat op dit moment illegaal is. Zij vragen de gemeente te handhaven op basis van bestaande regelgeving.

Stakeholders adviseren de gemeente om te kijken naar nieuwe methoden om illegale passagiersvaart in te dammen en deze ook voldoende te benutten. In de dialoogtafel 'illegale vaart', die eind mei van start gaat, willen zij samen met de overheid verkennen welke opties er zijn voor nieuwe of verbeterde regelgeving en hoe handhaving op deze regels het beste vorm kan krijgen.

Randvoorwaarde 5.4

Blijf met stakeholders in gesprek

Dit overzicht van bevindingen moet gezien worden als een input voor ontwikkeling van nieuw beleid. Stakeholders vragen de gemeente nadrukkelijk in gesprek te blijven bij de ontwikkeling van beleid. Stakeholders bieden hun hulp aan om de ontwikkeling van het nieuwe beleid samen met de gemeente verder op te pakken.

efficiënt worden opgepakt.

Net als het college en de raad dragen de stakeholders Amsterdam en in het bijzonder de grachten een warm hart toe. De meeste stakeholders begeven zich dagelijks op of om het water. Zij kennen de situatie daar goed en willen met open vizier complexe vraagstukken samen oppakken. Zij geloven dat er op die manier duurzame oplossingen worden gevonden. De dialogotafels zijn hiervan een goed voorbeeld.

De afgelopen jaren is er intensief samengewerkt in het Innovatielab. De manier waarop samen aan pilots wordt gewerkt, wordt als positief ervaren.

Stakeholders opperen daarnaast de samenwerking in de 'Admiraliteit' daarom verder uit te werken. Hier kunnen urgente vraagstukken snel en