

# **Uitbreiding bedrijfsmatig vervoer op het water in Amsterdam**

**14 oktober 2005**

# Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Huidige situatie	6
2.1. Vergunningplicht en -gebieden voor bedrijfsmatig vervoer	
2.2. Passagiersvaart	
2.3. Kleinschalig goederenvervoer op het water	
3. Voorwaarden uitbreiding volumebeleid passagiersvaart	9
3.1. Ruimte voor vaarbewegingen; veiligheid en aanpak overlast	
3.2. Milieu	
3.3. Kaderuimte voor afmeervoorzieningen	
4. Uitbreidingsplannen passagiersvaart	12
4.1. Algemene uitgangspunten	
4.2. Doelstellingen voor uitbreiding 2006	
4.3. Uitbreidingsomvang binnenwater 2006	
5. Flankerende maatregelen	14
5.1. Milieu	
5.2. Handhaving en veiligheid	
6. Uitgifte exploitatievergunningen voor nieuwe passagiersvaartuigen	16
6.1. Uitgifteprocedure	
6.2. Beoordelingscriteria aanvragen	
6.3. Voorschriften voor nieuwe exploitatievergunningen	
6.4. Planning uitgifte	
7. Financiën	17
8. Vervolgplanning	18
Bijlage 1: Uitgifteprocedure exploitatievergunningen passagiersvaart 2006	20
Bijlage 2: Lotingsreglement	26
Bijlage 3: Memorie van antwoord	29

## Samenvatting

De gemeente wil passagiersvaart in de toekomst meer ruimte geven. De voorliggende uitbreidingsnotitie beschrijft de uitbreidingsplannen, de voorwaarden daarvoor en de wijze van vergunninguitgifte.

### Huidige situatie

Voor passagiersvaart en kleinschalig goederenvervoer op het water hebben ondernemers volgens de gemeentelijke Verordening op de haven en het binnenwater 1995 (VHB) een exploitatievergunning nodig. Er is zoveel belangstelling voor passagiersvaart dat deze vervoersvorm via een 'volumebeleid' gereguleerd wordt. Sinds 10 jaar geldt een vergunningstop; de huidige vloot mag niet met grotere of meer passagiersvaartuigen worden uitgebreid. Op het binnenwater varen nu 144 passagiersvaartuigen met bemanning, die door 38 reders worden geëxploiteerd. Daarnaast worden door één reder honderd waterfietsen geëxploiteerd. In het havenwater varen diverse partyboten, een lijndienst en veren.

### Voorwaarden voor uitbreiding volumebeleid passagiersvaart

Uitbreiding van passagiersvaart moet conform de uitgangspunten van de VHB op zo'n manier gebeuren dat het veilig blijft op het water, dat passagiersvaart andere gebruiksvormen niet gaat overheersen en dat het milieu niet wordt geschaad. Op basis van de huidige situatie zijn de voorwaarden voor een uitbreiding in kaart gebracht.

- **Ruimte, veiligheid en overlast:** op het binnenwater is, gelet op recente onderzoeksresultaten naar de drukte op het water en overlastgegevens van het meldpunt 'Overlast te water', enige ruimte voor nieuwe vaarbewegingen van passagiersvaart. Bij het beoordelen van vergunningaanvragen worden criteria m.b.t. handhaving en veiligheid gehanteerd. Ook zal de uitbreiding gepaard gaan met flankerende maatregelen die onder andere gericht zijn op bestrijding van overlast. Op het havenwater is voorlopig geen ruimte voor uitbreiding van passagiersvaart, gezien de drukke bouwwerkzaamheden voor de NZ-lijn. Uitbouw van bestaande lijndienstroutes op het IJ is op korte termijn wel mogelijk.
- **Milieu:** in verband met het Besluit Luchtkwaliteit mag het aantal exploitatievergunningen voor passagiersvaart op korte termijn alleen worden uitgebreid met vaartuigen die geheel uitstootvrij varen.
- **Afmeervoorzieningen:** in de stadsdelen rondom Amsterdam Centrum zijn er momenteel mogelijkheden voor nieuwe afmeervoorzieningen. In stadsdeel Amsterdam Centrum zelf hecht het DB eraan om pas nieuwe voorzieningen te realiseren nadat de visie op het gebruik van water is vastgesteld en uitgewerkt. Naar verwachting is dat op z'n vroegst in 2008. Gezien de beschikbare ruimte buiten stadsdeel Centrum wordt aanleg van nieuwe afmeervoorzieningen in het centrum niet als dwingende uitbreidingsvoorwaarde beschouwd.

### Uitbreidingsplannen

- **Haven- en binnenwater:** worden in de toekomst twee afzonderlijke vergunninggebieden. Het havenwater heeft vooral de functie van 'natte snelweg' voor doorgaand verkeer. De vaarwegen van het binnenwater zijn qua karakteristiek en gebruiksmogelijkheden vergelijkbaar met provinciale wegen en woonstraten op de wal. Het Gemeentelijk Havenbedrijf (GHA) wordt de vergunningverlenende instantie voor het havenwater en Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) voor het binnenwater.
- **Gefaseerde uitbreiding passagiersvaart:** voor 2006 is een eerste uitbreiding van het volumebeleid gepland. In 2008 besluit de gemeente over verdergaande uitbreiding. Dat gebeurt op basis van een evaluatie van de eerste uitbreidingsronde en de dan actuele situatie op het water m.b.t. milieu, ruimte, overlast, veiligheid en afmeerruimte.
- **Geen uitbreiding passagiersvaart havenwater in 2006:** in de haven zal de gemeente in 2006 alleen het huidige aanbod van passagiersvaartuigen (veren, draagvleugelboot, partyboten) continueren en bestaande lijn- en veerdiensten binnen het huidige volume

uitbouwen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de veerdienst op de Van Riemsdijkweg die uitgebreid kan worden met haltes t/m Zaanstad. Een beleidskader hierover is in voorbereiding.

- **Terughoudende uitbreiding passagiersvaart binnenwater in 2006:** het aantal exploitatievergunningen voor het binnenwater wordt uitgebreid met 75 nieuwe vergunningen voor uitstootvrije passagiersvaartuigen, waarvan
  - 25 vergunningen voor passagiersvaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd en
  - 50 vergunningen voor uitstootvrije vaartuigen die zonder bemanning worden verhuurd.
- **Doelstellingen voor de uitbreiding 2006:** meer ruimte voor passagiersvaart realiseren met als nevendoelestellingen: a) spreiding van vaarbewegingen stimuleren door uitgifte van vergunningen met lijndienst (categorie B) vóór die van vergunningen zonder lijndienst (categorie C) te laten plaatsvinden.  
b) veelzijdig gebruik kaderuimte beter waarborgen door een commercieel verhuur-alternatief voor particuliere pleziervaartuigen mogelijk te maken.
- **Eisen en flankerende maatregelen:** aan de inzet van de nieuwe passagiersvaartuigen worden specifieke eisen gesteld m.b.t. veiligheidsvoorschriften en gebruik van het water. Tegelijkertijd treft de gemeente flankerende maatregelen op het gebied van milieu, overlast, veiligheid en verbetering van de regelgeving. Zo zal onderzocht worden welke milieueisen voor de huidige vloot aangescherpt moeten worden. Daarbij wordt rekening gehouden met passende overgangstermijnen. De bepalingen van het Besluit Luchtkwaliteit zijn daarbij richtinggevend.

#### **Uitgifteprocedure voor nieuwe exploitatievergunningen Binnenwater**

- Alle vergunningaanvragen moeten aan basiscriteria voldoen, zoals geheel uitstootvrije aandrijving, maximale afmetingen en *uitzicht op* een ligplaatsvergunning (bevestiging daarvan door het betreffende stadsdeel of de betreffende gemeente).
- De vergunningen worden verdeeld in drie categorieën: de A-categorie met 50 vergunningen voor onbemande vaartuigen (de verhuurbootjes); de B-categorie met 10 vergunningen voor bemande vaartuigen met lijndienst en de C-categorie met 15 vergunningen (+ restant B-categorie) voor bemande vaartuigen zonder lijndienst.
- Als er meer aanvragen dan vergunningen zijn, die voor inwilliging in aanmerking komen, wordt door middel van loting bepaald welke aanvragen uiteindelijk gehonoreerd worden.
- B&W mandateert de directeur dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam om de exploitatievergunningen na loting uit te geven.

#### **Kleinschalig goederenvervoer**

Voor kleinschalig goederenvervoer zijn momenteel exploitatievergunningen afgegeven voor een begrafenisboot, vuilnisboot en een koeriersboot. Vanuit de markt blijkt voor deze vervoersvorm verder weinig belangstelling. Er geldt dan ook geen vergunningstop. In de toekomst zal de gemeente voor kleinschalig goederenvervoer geen nieuwe uitbreidingsdoelstellingen formuleren. De gemeentelijke stimuleringsmogelijkheden en de animo vanuit de markt zijn te beperkt om uitbreidingsdoelstellingen ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Alleen met grote investeringen, voldoende kade- en walruimte en ingrijpende veranderingen in de walinfrastructuur kunnen huidige belemmeringen voor ondernemers worden weggenomen. Onderzocht is of de vergunningplicht voor kleinschalig goederenvervoer (o.b.v. art 2.12 VHB) in zijn geheel kan vervallen. Dat is niet mogelijk in verband met de mogelijk negatieve consequenties ervan voor de luchtkwaliteit.

#### **Vervolgproces**

Op 5 juli 2005 heeft B&W besloten de uitbreidingsplannen en de uitgifteprocedure voor inspraak vrij te geven. Gezien het interactieve voortraject bij de totstandkoming van de uitbreidingsplannen is volstaan met een schriftelijke inspraakronde. De wettelijke inspraaktermijn van zes weken is in verband met de zomervakantie met zes weken verlengd en liep van 5 juli t/m 27 september 2005. In november 2005 stelt B&W het standpunt n.a.v. de

inspraakreacties (zie bijlage 3) en de definitieve uitbreidingsplannen en uitgifteprocedure vast. In de maand december 2005 kunnen aanvragen worden ingediend voor een exploitatievergunning. Selectie en vergunningverlening vinden plaats in januari en februari 2006. In maart 2006 worden de beschikkingen voor vergunningen en afwijzingen verstuurd.

## 1. Inleiding

Amsterdam is beroemd als grachtenstad, als ‘stad aan het water’. De allure van bruisende waterstad ontstaat mede door de unieke combinatie van verschillende gebruiksvormen dicht naast elkaar: passagiersvaart, wonen op het water, pleziervaart en op de doorgaande routes ook grote binnenvaartschepen. Het water oefent een grote aantrekkingskracht uit op zowel bewoners als bezoekers van de stad. Rondvaart en andere vormen van passagiersvaart<sup>1</sup> op het water zijn met circa 3 miljoen klanten per jaar de grootste toeristische attractie van Amsterdam. Ze bieden bezoekers de mogelijkheid om Amsterdam van heel dichtbij en van verrassende kanten te leren kennen. Zo levert passagiersvaart een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid in Amsterdam, zeker als de economische spin-off ervan voor de wal wordt meegerekend.

Vanuit de passagiersvaartbranche is er veel belangstelling voor het aanbieden van nieuwe initiatieven. De gemeente wil de mogelijkheden voor passagiersvaart dan ook graag verruimen.

### **Achtergrond en totstandkoming uitbreidingsnotitie**

Burgemeester en Wethouders concludeerden naar aanleiding van een onderzoek naar drukte op het water en de voortgangsnotitie ‘Dynamisch gebruik van water’ uit 2004 dat er enige ruimte is voor uitbreiding van bedrijfsmatige vervoersvormen op het water in Amsterdam.<sup>2</sup> De dienst Binnenwaterbeheer kreeg de bestuurlijke opdracht om een uitbreidingsadvies op te stellen over bedrijfsmatig vervoer op het water. Voorliggende notitie voorziet in die opdracht en maakt inzichtelijk onder welke voorwaarden, in welke omvang en met welke criteria uitbreiding van bedrijfsmatig varen, met name passagiersvaart, mogelijk is.

De voorstellen hebben zowel betrekking op het binnenwater als op het havenwater<sup>3</sup> en zijn in samenwerking met het gemeentelijk havenbedrijf (GHA) en na overleg met diverse gemeentelijke diensten en stadsdelen tot stand gekomen. Ook is een groot aantal externe partijen over de uitbreidingsplannen en -voorwaarden geconsulteerd. Hun adviezen zijn zoveel mogelijk verwerkt. Tot de gesprekspartners behoorden onder meer het ATCB (Amsterdam Toerisme en Congres Bureau), de Kamer van Koophandel en de klankbordgroep ‘Dynamisch gebruik van water’, waarin de passagiersvaartbranche, woonboot- en walbewoners, de pleziervaart, de politie en een aantal waterrijke stadsdelen vertegenwoordigd zijn.

---

<sup>1</sup> Onder passagiersvaart vallen alle bedrijfsvaartuigen die ingericht en bestemd zijn om passagiers te vervoeren. Uitzondering hierop zijn zeeschepen en binnenschepen.

<sup>2</sup> ‘Notitie ‘Dynamisch gebruik van water’, voortgang en prioriteiten 2003 t/m 2005’ vastgesteld door B&W op 13 april 2004.

<sup>3</sup> De grenzen van het havenwater zijn vastgelegd in de VHB en lopen langs de eerste bovengrondse kunstwerken zoals die op het moment van vaststelling van de VHB bestonden (1995).

Bij het opstellen van het advies is rekening gehouden met relevante beleidsnota's en projecten, zoals:

- stadsdeelvisies en -plannen over het gebruik van water;
- beleid voor pleziervaart dat BBA momenteel gezamenlijk met stadsdelen ontwikkelt;
- het voornemen van de dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) voor het opstellen van een actieplan Luchtkwaliteit;
- de gemeentelijke beleidsnotitie 'Vervoer op het IJ' van de dienst Infrastructuur en Verkeer (dIVV) en het GHA over mobiliteitsdoelstellingen voor het IJ (in voorbereiding);
- de bestuurlijke plannen voor een nieuwe regionale recreatieve lijndienst op de Amstel<sup>4</sup>.

## 2. De huidige situatie

### 2.1. Vergunningplicht en -gebieden

Reders van passagiersvaartuigen en vaartuigen voor kleinschalig goederenvervoer die zich met hun bedrijfsmatige activiteiten op Amsterdam richten moeten over een exploitatievergunning beschikken.<sup>5</sup> Het vergunningbeleid geldt voor alle vaarwateren in Amsterdam. Dat is vastgelegd in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater (VHB).

Ook moet elk vaartuig waarmee bedrijfsmatig wordt gevaren een ligplaatsvergunning hebben (artikel 2.7 VHB), tenzij B&W een *ligplaatsgebied* heeft aangewezen voor bedrijfsvaartuigen. In dat geval zijn geen ligplaatsvergunningen nodig.

Artikel 2.12 VHB is een bevoegdheid van B&W<sup>6</sup> en artikel 2.7 VHB is de bevoegdheid van stadsdelen.

Alle vaarwateren vallen onder één vergunninggebied; er wordt in de huidige situatie geen onderscheid gemaakt tussen het binnenwater en het havenwater.

### 2.2. Passagiersvaart

#### Volumebeleid passagiersvaart

Sinds de jaren veertig van de vorige eeuw wordt voor het reguleren van passagiersvaart op het water een vergunningstelsel toegepast: het zogenaamde volumebeleid. Daarmee

---

<sup>4</sup> Deze nieuwe route is één van de 16 projecten in het kader van het regionale project 'Toekomst Amstelland' waarvan de wethouder MOR voorzitter is en waarvoor de gemeente Amsterdam, het Rijk in het kader van Groen in en om de Stad (GIOS) en Europa in het kader van Interreg IIIB project, Sustainable & Accessible Urban landscape (SAUL) in 2000 en 2001 financiële bijdragen beschikbaar hebben gesteld.

<sup>5</sup> Een uitzondering op de vergunningplicht zijn 'doorvaarders': vaartuigen die zich met hun varende economische activiteiten niet op Amsterdam richten, alleen ad hoc in Amsterdam afmeren en geen ligplaatsvergunning hebben in Amsterdam.

<sup>6</sup> Uitzondering: als de exploitatie op een afgesloten water in een stadsdeel plaatsvindt is het betreffende stadsdeel op basis van artikel 2.12 VHB bevoegd voor vergunninguitgifte (Verordening op de stadsdelen, hfdstuk 8 A-lijst)

stelt de gemeente vast hoeveel passagiersvaartuigen in Amsterdam mogen varen en onder welke voorwaarden.

De laatste uitbreiding van het volumebeleid was in 1996. Sindsdien zijn er voor de passagiersvaart geen nieuwe exploitatievergunningen afgegeven. Dat betekent dat het volumebeleid 'op slot zit': de bestaande vloot van passagiersvaartuigen mag niet worden uitgebreid met meer of grotere passagiersvaartuigen. Dat beleid wordt in de praktijk actief gehandhaafd.

Het volumebeleid voor passagiersvaart is oorspronkelijk in het leven geroepen om de openbare orde op het water te handhaven. Na de oorlog werd met het volumebeleid vooral de schaarste gereguleerd (hevige concurrentie onder reders door weinig klanten en veel aanbieders) om te voorkomen dat de openbare orde verstoord zou worden door ruzies tussen reders om klanten. In 1991 werd het volumebeleid helemaal losgelaten omdat de markt veranderd was: er waren genoeg klanten en het volumebeleid leek niet meer nodig. De bestaande reders mochten hun vloot naar eigen inzicht uitbreiden. Kort daarna, in 1994, werd het volumebeleid in gewijzigde vorm opnieuw ingevoerd. Deze keer om de ordening op het water veilig te stellen: om de drukte op het water te reguleren en te voorkomen dat door het groeiende aanbod overlast en onveilige situaties op het water zouden ontstaan. Vanaf dat moment vielen niet alleen rondvaartboten maar ook alle andere vormen van passagiersvaart (zoals waterfietsen, museumboot, watertaxi's e.d.) onder het volumebeleid.

In 1996, twee jaar na de herinvoering van het volumebeleid, vond een eenmalige beleidsnuancering plaats. Toen werden er veertig nieuwe exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen met bemanning uitgegeven. Dit waren vergunningen voor bepaalde boottypes (salonboten), voor vaarroutes (lijndiensten) en voor boten met vernieuwende milieutechnieken. Ook werden vergunningen beschikbaar gesteld voor een proef met elektrische verhuurbootjes, die echter voortijdig afgebroken moest worden.

Van de extra exploitatievergunningen uit 1996 werden tien lijndienstvergunningen niet afgegeven en zijn acht salonbootvergunningen om verschillende redenen niet in gebruik genomen (bijvoorbeeld omdat aanvragers de nodige verbouwingen van hun boot niet rond kregen). Voor de lijndienstvergunningen gold de eis dat met de vergunningen uitsluitend de betreffende lijndienststroute bevaren mocht worden. De boten mochten niet buiten de dienstregeling in andere vaargebieden worden ingezet. Ook ontbrak het aan geschikte halteplaatsen en walvoorzieningen op mogelijke lijndienstroutes. Reders achtten een rendabele exploitatie onder deze omstandigheden uitgesloten. Besloten werd om de uitgifte van vergunningen op te schorten en in het kader van de nieuwe uitbreidingsplannen te heroverwegen.

### **Huidige stand van zaken passagiersvaart**

Op het binnenwater van Amsterdam varen in 2005 144 passagiersvaartuigen met bemanning die door 38 reders worden geëxploiteerd.<sup>7</sup> Circa 50% van de vaartuigen

---

<sup>7</sup> Exploitatievergunningen zijn tot nu toe altijd per vervoerssoort (lijndienst, rondvaart e.d.) of per type boten (zoals salonboten) afgegeven. Onder één vergunning kunnen daarom meerdere vaartuigen vallen. Deze zijn voorzien van een 'vergunningbewijs'. Het aantal van 144 betreft alle vaartuigen met een vergunningbewijs. In de toekomst zal per vaartuig één vergunning worden afgegeven. Niet alle exploitatievergunningen zijn ook daadwerkelijk in gebruik. Sommige reders maken van een

wordt overwegend ingezet voor rondvaarten, 34% voor groepsuitstapjes en besloten feesten en partijen, 13% voor lijndiensten in combinatie met rondvaarten en 3% voor watertaxidiensten. Qua type boten overheerst de ‘klassieke rondvaartboot’; deze maakt 60% van alle passagiersvaartuigen uit. De overige 40% van de boten bestaat grotendeels uit salonboten en daarnaast uit diverse boottypes, variërend van een voormalig voetgangerspontje tot ex-sleepboten.

Behalve de 144 passagiersvaartuigen met bemanning varen er op het binnenwater ook 100 waterfietsen. Deze zijn in handen van één reder.

In het havenwater bestaat het aanbod aan vergunningplichtige passagiersvaartuigen uit partyboten, een draagvleugelboot en veren. Deze worden in de toekomst aangemerkt als passagiersvaartuigen op basis van artikel 2.12 VHB.

### **2.3. Kleinschalig goederenvervoer**

#### **Huidige stand van zaken**

Kleinschalig goederenvervoer richt zich op het transport van goederen in de stedelijke omgeving. Hiervoor geldt geen volumebeleid<sup>8</sup>. Ondernemers die een bedrijf voor kleinschalig goederenvervoer willen beginnen worden daarin niet belemmerd. Zij moeten bij de gemeente alleen een exploitatievergunning (art.2.12 VHB) aanvragen. Het verstrekken van deze vergunningen zit niet op slot. Wel zijn er dezelfde milieu- en andere criteria aan verbonden die ook voor andere bedrijfsmatige vaartuigen gelden. Er zijn op dit moment exploitatievergunningen uitgegeven aan een begrafenisboot, vuilnisboot en een koeriersboot.

#### **Toekomstig beleid**

De gemeente zal voor bedrijfsmatig vervoer geen nieuwe uitbreidingsdoelstellingen voor kleinschalig goederenvervoer formuleren. De kans op realisatie daarvan is buitengewoon klein. Het stimuleren van nieuwe kleinschalige vervoersvormen vergt enorme inspanningen en middelen en kan op weinig belangstelling vanuit de markt rekenen. Met name de schaarse ruimte voor laad- en losmogelijkheden in de dichte stad, de snelheidsbeperkingen op het binnenwater en de kostenintensieve logistiek voor vervolgvervoer op de wal maken het moeilijk om resultaten te boeken. Het inrichten van overslagplaatsen (distributiepunten) aan de rand van de stad is nog wel een haalbare optie, maar levert weinig op als het inrichten van een passende vervolginfrastructuur in de dichte stad niet van de grond komt.<sup>9</sup>

---

aantal vergunningen geen gebruik omdat er onvoldoende vraag naar hun aanbod is. Geschat wordt dat het hierbij in totaal om circa 8 tot 12 vaartuigen gaat. In het huidige vergunningstelsel worden geen voorwaarden gesteld aan het actieve gebruik van exploitatievergunningen. Dat zal in de toekomst, bij het actualiseren van het vergunningstelsel, worden veranderd.

<sup>8</sup> Het B&W besluit van 30-8-1994 over invoering volumebeleid betreft alleen de passagiersvaart.

<sup>9</sup> Dit blijkt ook uit een onderzoek dat in 1999 in opdracht van een duw- en sleepvaartbedrijf werd uitgevoerd naar de haalbaarheid van goederendistributie over water in een stedelijke omgeving. Uitkomst daarvan was dat goederendistributie via het water veel voordelen heeft. Ook verwachtten de onderzoekers geen technische problemen met op- en overslag van goederen. Maar de economische haalbaarheid van kleinschalig goederenvervoer schatten zij als onzeker in. Verladere en vervoerders en ontvangers toonden belangstelling voor goederenvervoer over water, gezien de complexe en kostenintensieve logistieke afhandeling en de walinfrastructuur. *‘Distributie over water: haalbaarheid, voordelen en mogelijkheden’*, 27 januari 1999, Van de Bunt in opdracht van Duw- en Sleepvaartbedrijf Van Dijk.



In het kader van de uitbreidingsplannen bedrijfsmatig vervoer is ook onderzocht of de vergunningplicht (artikel 2.12 VHB) voor kleinschalig goederenvervoer in zijn geheel kan vervallen. Dat blijkt niet mogelijk in verband met de mogelijk negatieve consequenties voor de luchtkwaliteit.

### **3. Voorwaarden voor uitbreiding volumebeleid passagiersvaart**

In dit hoofdstuk wordt nader toegelicht welke voorwaarden een rol spelen bij de uitbreiding van het volumebeleid passagiersvaart in Amsterdam. Conform de VHB betreft dit voorwaarden met betrekking tot de ordening op het water: de ruimte voor vaarbewegingen, veiligheid, overlast, milieu en ruimte voor afmeervoorzieningen.

De gemeente stelt aan de uitbreiding van passagiersvaart geen inhoudelijke voorwaarden (zoals eisen aan marktconcepten, klantgroepen of routes) voor zover deze niet nodig zijn voor het reguleren van de ordening op het water. Voor dergelijke inhoudelijke criteria biedt de Verordening op de haven en het binnenwater geen juridische basis. Bovendien strookt het stellen van vergaande inhoudelijke criteria niet met de rol van de gemeente als terugtrekkende overheid en het streven om de markt zoveel mogelijk ondernemingsvrijheid te bieden.

#### **Binnenwater versus havenwater**

Omdat havenwater en binnenwater op veel punten van elkaar verschillen zijn de meeste voorwaarden voor de twee vaargebieden hieronder afzonderlijk beschreven. Het havenwater heeft vooral de functie van ‘natte snelweg’ voor doorgaand verkeer. De vaarwegen van het binnenwater zijn qua karakteristiek en gebruiksmogelijkheden eerder vergelijkbaar met provinciale wegen en woonstraten op de wal.

#### **3.1. Ruimte voor vaarbewegingen; veiligheid en overlast**

##### **Binnenwater**

De onderzoeken naar de drukte op het water in 2003/2004 en de meldpuntgegevens van ‘Overlast te water’<sup>10</sup> wezen uit dat de huidige drukte niet bedreigend is qua overlast en veiligheid op het water en dat er onder bepaalde voorwaarden enige ruimte is voor uitbreiding van passagiersvaart<sup>11</sup>. Passagiersvaartuigen zijn op een zomerse dag en op een relatief drukke centrumlocatie verantwoordelijk voor 22% van alle vaarbewegingen<sup>12</sup>. Een objectieve grens van ‘aanvaardbare drukte’ (vaarbewegingen in relatie tot overlast/onveiligheid) kon ondanks uitgebreid onderzoek niet worden

---

<sup>10</sup> Het aantal overlastmeldingen en -klachten bedroeg in 2004 440, 30% meer dan in 2003. 21% daarvan werd veroorzaakt door passagiersvaart en 65% door (ongeorganiseerde) pleziervaart. De stijging van het aantal klachten en meldingen ten opzichte van 2003 werd voornamelijk veroorzaakt door (ongeorganiseerde) pleziervaart (37% meer klachten dan in 2003). Het aantal klachten en meldingen over de passagiersvaart is in 2004 met 5% verminderd. Er zijn slechts enkele processen-verbaal opgemaakt die betrekking hebben op aanvaringen door onveilig varen.

<sup>11</sup> Uit: ‘Notitie ‘Dynamisch gebruik van water’, voortgang en prioriteiten 2003 t/m 2005’

<sup>12</sup> Op een relatief drukke locatie in de binnenstad voeren in de zomer 2004 op een dag gemiddeld circa 160 passagiersvaartuigen met bemanning (excl. waterfietsen) en meer dan 500 pleziervaartuigen. Het totale aantal vaarbewegingen bedroeg ruim 700. In totaal was passagiersvaart verantwoordelijk voor 22% van alle vaarbewegingen; de overige vaarbewegingen waren overwegend afkomstig van pleziervaartuigen.

vastgesteld, onder andere omdat overlast en het aantal vaarbewegingen niet evenredig verband met elkaar houden.

#### Conclusies voor uitbreiding

- Uitbreiding is mogelijk, maar de omvang moet terughoudend worden bepaald.
- Vergunningaanvragen moeten voldoen aan criteria m.b.t. overlast en veiligheid. Ook moet de uitbreiding gepaard gaan met flankerende maatregelen om overtredingen en overlast te voorkomen. Hoe beter het lukt om overlast op het water door bedrijfsmatig vervoer én door (ongeorganiseerde) particuliere pleziervaartuigen te beperken, hoe groter het draagvlak zal zijn voor meer vaarbewegingen van passagiersvaart.

#### **Havenwater**

Uit de tellingen van de drukte op het water in 2004 kwam naar voren dat het IJ, vergeleken met de 14 locaties op het binnenwater waar in 2004 geteld is, één van de drukste vaarlocaties van Amsterdam is. Bij uitbreidingsplannen voor passagiersvaart in het havenwater wordt rekening gehouden met het feit dat de komende jaren nog veel hinder zal ontstaan door de IJ-oeverwerkzaamheden. De werkzaamheden eisen veel ruimte op en zorgen voor een onduidelijk verkeersbeeld in de haven.

Ook mag het doorgaande verkeer op het IJ niet gehinderd worden door kruisende lijndiensten, aangezien de functie van de haven als doorgaande route in de toekomst groter zal worden. Dat wordt ook bevestigd door de prognoses over toename van goederentransport in Nederland. Voor de komende 15 jaar wordt een groei voorspeld van 60-80%. De binnenvaart zal daarvan een groot deel opvangen.

#### Conclusies voor uitbreiding

- Uitbreiding met nieuwe initiatieven voor passagiersvaart is op korte termijn niet wenselijk met name door de huidige bouwwerkzaamheden voor de NZ-lijn.
- In nautisch opzicht is het wel mogelijk dat bestaande lijndienstroutes worden uitgebreid.

### **3.2. Milieu**

Bedrijfsvaartuigen moeten qua aandrijving en geluid aan de wettelijke milieueisen voldoen. Deze eisen zijn in de exploitatievergunningen opgenomen. Bij de vorige nuancering van het volumebeleid (1996) is met milieuvriendelijke aandrijvingstechnieken geëxperimenteerd. Daarmee werd op beperkte schaal succes geboekt. Verder heeft een deel van de bestaande vloot (sommigen geheel uit eigener beweging) geïnvesteerd in milieuvriendelijke aandrijvingstechnieken. Zo varen er bijna 30 boten op biogas/-diesel, ongeveer 12 op aardgas, 1 vol-elektrisch en enkele boten met bijzondere (experimentele) of hybride aandrijvingstechnieken. Deze vaartuigen veroorzaken minder uitstoot dan de rest van de vloot, die overwegend met dieselmotoren vaart. De waterfietsen zijn uiteraard het milieuvriendelijkst.

Door het landelijke Besluit Luchtkwaliteit geldt voor uitbreiding van het volumebeleid een nieuw criterium: daar waar grenswaarden luchtkwaliteit worden overschreden mogen geen activiteiten bijkomen die de overschrijding verergeren. In Amsterdam worden de grenswaarden langs het hoofdnet auto op veel plekken overschreden. Een

aantal plekken daarvan raakt ook de vaarroutes. Dat betekent dat de luchtkwaliteit op deze locaties door toedoen van gemeentelijk beleid niet verder mag verslechteren.

#### Conclusies voor uitbreiding

- Op korte termijn kan het volumebeleid alleen worden uitgebreid met passagiersvaartuigen die geheel uitstootvrij varen. Dat zijn vaartuigen die elektrisch, mechanisch (handmatig) of door waterstof worden aangedreven (het laatste is nu technisch nog onvoldoende ontwikkeld). Uitbreiding van het volumebeleid met passagiersvaartuigen die wel uitstoot veroorzaken is pas mogelijk als de grenswaarden luchtkwaliteit op vaarroutes niet (meer) worden overschreden.
- De bestaande vloot moet in de toekomst milieuvriendelijker gaan varen. Daarvoor is nader onderzoek nodig naar aanscherping van milieunormen. Hiervoor zijn de bepalingen van het Besluit Luchtkwaliteit richtinggevend.
- Exploitatievergunningen die sinds de nuancering van het volumebeleid nog ‘op de plank’ liggen (zie paragraaf 2.2) worden niet alsnog of opnieuw uitgegeven om te voorkomen dat daardoor de luchtkwaliteit verder verslechtert.

### **3.3. Kaderimte voor afmeervoorzieningen<sup>13</sup>**

#### **Binnenwater**

Alle nieuwe initiatieven in het kader van passagiersvaart hebben een ligplaats nodig. Afhankelijk van het bedrijfsconcept maken passagiersvaartuigen daarnaast ook gebruik van (openbare) op- en afstaplocaties. Die zijn in grote delen van de stad beschikbaar. In het centrum worden sommige daarvan op toeristische topdagen zeer intensief gebruikt.

Aanleg en onderhoud van afmeervoorzieningen zijn een verantwoordelijkheid van de stadsdelen. De centrale stad controleert bij aanleg en gebruik van een voorziening de nautische voorwaarden en de verkeersveiligheid. Stadsdelen hebben aangegeven graag mee te willen werken aan het realiseren van nieuwe afmeervoorzieningen voor passagiersvaart. Sommige stadsdelen houden in ruimtelijke en gebruiksvisies en bestemmingsplannen al rekening met locaties voor nieuwe voorzieningen. Dat vergroot voor nieuwe ondernemers de kansen op een ligplaats.<sup>14</sup>

Niet bij alle stadsdelen kan de aanleg van nieuwe afmeervoorzieningen parallel lopen aan de uitbreidingsplannen voor passagiersvaart. Dat geldt in het bijzonder voor stadsdeel Amsterdam Centrum. Hier hecht het DB eraan om pas nieuwe voorzieningen te realiseren nadat de visie op het gebruik van water is vastgesteld en uitgewerkt. Naar verwachting is dat niet eerder dan in 2008.

#### Conclusies voor uitbreiding

- In de stadsdelen rondom het centrum van Amsterdam is momenteel ruimte beschikbaar voor nieuwe afmeervoorzieningen. Aanleg van nieuwe afmeervoorzieningen in het centrum zelf wordt niet als dwingende voorwaarde beschouwd voor uitbreiding van passagiersvaart.

---

<sup>13</sup> Onder afmeervoorzieningen vallen a) ligplaatsen die van een bepaalde reder zijn en als nachtstalling of als vaste afvaartlocatie van passagiersvaartuigen worden gebruikt, b) op- en afstapvoorzieningen die openbaar of voor verschillende reders toegankelijk zijn en waar alleen tijdelijk afgemeerd mag worden.

<sup>14</sup> Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van een ligplaatsvergunning en het onderhandelen met stadsdelen daarover. B&W heeft daar geen bemoeienis mee.

- Bij bepaalde drukke op- en afstapplaatsen in het centrum moet het gebruik bij uitbreiding gereguleerd worden, bijvoorbeeld door restricties voor nieuwe vergunninghouders, gebruiksregels of extra verkeersmaatregelen.
- Bij de uitgifte van nieuwe exploitatievergunningen moeten ondernemers goed over de (on)mogelijkheden en regels voor afmeervoorzieningen geïnformeerd worden, zodat ze er bij hun aanvraag rekening mee kunnen houden. Zij moeten bijvoorbeeld weten dat er slechts beperkte mogelijkheden zijn voor afmeervoorzieningen in het centrum, dat een exploitatievergunning niet automatisch recht geeft op een ligplaatsvergunning en dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor het vinden van een ligplaats.

### **Havenwater**

Op het IJ is weinig ruimte voor nieuwe afmeervoorzieningen voor passagiersvaart. De werkzaamheden aan de IJ-oeveren beperken bovendien voorlopig de aanleg van nieuwe afmeervoorzieningen in het havenwater. In de haven zelf is het beleid niet gericht op reguliere ligplaatsen voor personenvervoer.

Conclusie voor uitbreiding: op de korte termijn is geen aanleg van nieuwe afmeervoorzieningen voor passagiersvaart mogelijk.

## **4. Uitbreidingsplannen passagiersvaart**

De hierboven beschreven voorwaarden vormen de basis voor de uitgangspunten, omvang en aard van de uitbreidingsplannen voor passagiersvaart.

### **4.1. Algemene uitgangspunten uitbreiding**

1. Het binnenwater en het havenwater worden in twee vergunninggebieden opgedeeld en ieder voorzien van een eigen volumebeleid voor passagiersvaart. GHA krijgt mandaat voor de uitvoering van het volumebeleid voor de haven en BBA houdt mandaat over het binnenwater. Beide diensten maken praktische werkafspraken over de vergunninguitgifte, grensoverschrijdend verkeer en informatievoorziening voor ondernemers.
2. Er wordt bij toekomstige uitbreidingen een onderscheid gemaakt tussen twee vergunningcategorieën:
  - a) passagiersvaartuigen die zonder bemanning worden verhuurd;
  - b) passagiersvaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd.
3. Uitbreiding van het volumebeleid vindt gefaseerd plaats met
  - a) in 2006 een eerste uitbreidingsronde;
  - b) in 2008 bestuurlijke besluitvorming over verdere uitbreiding. Dit gebeurt op basis van een evaluatie van de eerste uitbreidingsronde en de actuele situatie op het water m.b.t. milieu, ruimte, overlast, veiligheid en afmeerruimte.
4. Bij het bepalen van de uitbreidingsomvang voor het binnenwater in 2006 wordt terughoudendheid betracht, zodat het aantal vaarbewegingen door passagiersvaart op de tellocaties in de binnenstad slechts beperkt toeneemt. De

situatie op het water in 2003 en 2004 is daarvoor maatgevend, d.w.z. het aantal vaarbewegingen in 2003 en 2004 op de tien tellocaties in de binnenstad en het aandeel passagiersvaart daarbij.

5. Tegelijkertijd met het uitbreidingsbesluit in 2005
  - wordt het gemeentelijke besluit uit 1996 over uitgifte van tien lijndienstvergunningen ingetrokken;
  - worden resterende exploitatievergunningen uit 1996 voor salonboten die sindsdien niet in gebruik zijn genomen, niet alsnog uitgegeven.

## **4.2. Doelstellingen uitbreiding 2006**

### **Havenwater**

Gezien de beperkingen die de bouwwerkzaamheden voor de NZ-lijn voor nieuwe passagiersvaart opleveren, wordt het huidige aanbod aan passagiersvaart (veren, partyboten en draagvleugelboot) in 2006 niet uitgebreid, maar alleen geformaliseerd. Bestaande lijndiensten kunnen worden uitgebouwd, zoals de veerdienst op de Van Riemsdijkweg met haltes tot en met Zaanstad.

### **Binnenwater**

Op het binnenwater wil de gemeente meer ruimte realiseren voor passagiersvaart. Aan deze doelstelling worden de volgende nevensdoelstellingen gekoppeld

- Het stimuleren van spreiding van vaarbewegingen: met de uitbreiding van passagiersvaart wil de gemeente spreiding van vaarbewegingen op het binnenwater stimuleren. Lijndienstroutes kunnen daaraan bijdragen. Uitgifte en eventuele loting van vergunningen met lijndiensten (categorie B) vindt plaats vóór die van de vergunningen zonder lijndienst (categorie C).
- Het veelzijdig gebruik van kaderuimte beter waarborgen: particuliere plezierboten leggen een steeds groter beslag op de beschikbare water- en kaderuimte. Als onderdeel van reguleringsbeleid wil de gemeente de mogelijkheid voor bedrijfsmatige verhuur van boten creëren. Op die manier ontstaat op beperkte schaal een alternatief voor particulier bootbezit en meer kaderuimte voor andere gebruiksvormen.

## **4.3. Uitbreidingsomvang binnenwater 2006**

Het huidige volumebeleid passagiersvaart wordt uitgebreid met 75 exploitatievergunningen, waarvan 50 voor vaartuigen zonder bemanning en 25 voor vaartuigen met bemanning.

1. De 50 exploitatievergunningen voor vaartuigen zonder bemanning worden afgegeven voor uitstootvrije verhuurbootjes.

### Toelichting

- Uitbreiding met uitstootvrije verhuurbootjes leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

- Verhuurbootjes worden als een passend alternatief beschouwd voor (potentiële) particuliere motorbootjes, waaruit een groot deel van de particuliere pleziervaartuigenvloot in Amsterdam bestaat.
- 50 bootjes betekent een verhoging van 50% van het huidige aantal passagiersvaartuigen zonder bemanning (de 100 waterfietsen). Uit de telresultaten van de drukte op het water bleek dat de waterfietsen een zeer laag percentage (nog geen 5%) uitmaken van het totale aantal vaarbewegingen. Het aantal vaarbewegingen zal met de geplande uitbreiding naar verwachting verhoudingsgewijs weinig stijgen.
- Aan de inzet van de verhuurbootjes worden specifieke veiligheidseisen gesteld. De criteria voor toetsing van vergunningaanvragen voor verhuurbootjes zijn opgenomen in de uitgifteprocedure (zie daarvoor bijlage 'Uitgifteprocedure').

2. De 25 exploitatievergunningen voor vaartuigen met bemanning worden afgegeven voor vaartuigen die geheel uitstootvrij varen.

#### Toelichting

- Uitbreiding met 25 vaartuigen betekent een relatief geringe uitbreiding van het huidige aantal passagiersvaartuigen in deze categorie met circa 17% (van 144 naar 169 vaartuigen).
- Vergunningaanvragers die bij hun aanvraag een aanbod doen voor een lijndienst buiten het centrum van Amsterdam en daarmee een bijdrage leveren aan spreiding van vaarbewegingen in de stad krijgen bij vergunningverlening voorrang. Dat geldt bijvoorbeeld voor vergunningaanvragers die een aanbod doen voor een lijndienst op de Amstelschegroute.
- Aan de inzet van vaartuigen met bemanning worden de gangbare veiligheidseisen gesteld in het kader van de Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Daarnaast geldt een aantal aanvullende eisen m.b.t. inzet en gebruik van openbare afmeervoorzieningen (zie daarvoor bijlage 'Uitgifteprocedure').
- Door de verplichting van uitstootvrij varen zal de luchtkwaliteit in Amsterdam bij uitbreiding niet verslechteren.

## **5. Flankerende maatregelen**

Tegelijkertijd met de voorbereiding van de uitbreiding van het volumebeleid treft de gemeente maatregelen op het gebied van milieu, overlast en veiligheid. Hiermee worden de voorwaarden voor uitbreiding van het volumebeleid op korte en lange termijn geoptimaliseerd. Veel maatregelen zijn reeds in voorbereiding, onder andere in het kader van 'Aanpak overlast te water'.

### **5.1. Milieumaatregelen**

De gemeente stelt in de zomer van 2005 een Actieplan Luchtkwaliteit op. In dat kader zal aanscherping van de milieueisen voor de huidige vloot worden onderzocht. De bepalingen van het Besluit Luchtkwaliteit zijn daarvoor richtinggevend. Bij het stellen van nieuwe milieueisen voor de bestaande vloot wordt rekening gehouden met passende overgangstermijnen. Daarbij gelden de algemene beginselen van behoorlijk bestuur als richtsnoer.

## 5.2. Maatregelen m.b.t. veiligheid en handhaving

- In 2004 zijn voor het binnenwater al diverse verkeersbesluiten genomen. Die besluiten hebben met name betrekking op afmeerverboden en moeten de doorvaart op een aantal smalle doorgangen soepeler laten verlopen. Daarnaast wordt onderzocht op welke locaties spiegels en voorrangsborden geplaatst moeten worden en of een gebiedsgerichte verlaging van de maximumsnelheid van 7,5 naar 5 km/h op het binnenwater wenselijk en haalbaar is.
- Vanaf 2005 intensivering toezicht en handhaving met als speerpunten:
  - extra snelheidscontroles met behulp van laserapparaten en een snelle boot;
  - extra controles op piekmomenten en bij locaties met veel overlastklachten over plezier- en passagiersvaart;
  - vanaf 2006 meer controle op naleving van vergunningvoorschriften;
  - tegengaan van onbevoegd afmeren van bootjes aan steigers die bedoeld zijn voor passagiersvaart en/of voor het direct de- en embarkeren van passagiers;
  - voortzetting verscherpte handhaving van de vaarregels op het IJ, toezicht op het gebruik van ligplaatsen voor passagiersvaart en onderzoek naar maatregelen die het verkeersbeeld in de bocht van het IJ ter hoogte van het CS (gebied tussen Houthaven en Kop Java-eiland) gunstig beïnvloeden.
- Illegale passagiersvaart veroorzaakt extra drukte op het water, terwijl het volumebeleid er juist op gericht is om het aandeel bedrijfsmatig vervoer op het water beperkt te houden. In 2005 is een handhavingscampagne gevoerd om illegale passagiersvaart in de toekomst te beperken. Eind 2005 wordt de campagne geëvalueerd.
- Op dit moment worden in twee stadsdelen pilots uitgevoerd voor betere regulering van (het afmeren van) plezierboten. Begin 2006 wordt daarvan verslag gedaan en worden de vervolgstappen toegelicht.
- Monitoring van vaarbewegingen, overlast, onveiligheid: net als in 2003 en 2004 zal het aantal vaarbewegingen voortaan regelmatig worden geteld. Ook worden meldingen over stank-, geluids- en snelheidsklachten en processen-verbaal over onveilige situaties en overtredingen per tellocatie geïnventariseerd en geanalyseerd. Daardoor ontstaat meer inzicht in de toe- of afname van eventuele knelpunten en in de oorzaken ervan.
- Het bestaande vergunningstelsel voor exploitatievergunningen biedt in zijn huidige vorm slechts beperkt controle op de uitvoering. Handhaving wordt daardoor in veel gevallen bemoeilijkt. Ook zijn de vergunningvoorschriften op een aantal punten verouderd of versnipperd vastgelegd. Het huidige vergunningstelsel wordt in 2005 opgeschoond en vernieuwd om meer grip op de uitvoering te krijgen en de voorwaarden voor de nieuwe exploitatievergunningen (zie hiervoor bijlage 'Uitgifteprocedure onder punt 3.') goed vast te kunnen leggen. Bij verandering van regels die belangen van huidige reders raken, wordt rekening gehouden met passende overgangstermijnen.

## **6. Uitgifte exploitatievergunningen voor nieuwe passagiersvaartuigen**

Hieronder volgt een korte samenvatting van de wijze van vergunninguitgifte van 75 exploitatievergunningen voor het binnenwater in 2006. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de bijlage 'Uitgifteprocedure exploitatievergunningen passagiersvaart 2006'.

### **6.1. Uitgifteprocedure**

- Alle vergunningaanvragen moeten aan bepaalde basiscriteria voldoen. Daarbij gelden verschillen voor passagiersvaartuigen die zonder bemanning worden verhuurd en passagiersvaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd.
- De selectie gebeurt in twee ronden:
  1. in de eerste ronde worden alle aanvragen op objectieve criteria getoetst.
  2. als er meer aanvragen zijn dan vergunningen, wordt door middel van loting bepaald wordt welke aanvragen uiteindelijk gehonoreerd worden.
- De uit te geven vergunningen worden verdeeld in 3 categorieën: 50 voor onbemande passagiersvaartuigen (cat A), 10 voor bemande passagiersvaartuigen die een lijndienst aanbieden (cat B) en 15 voor bemande passagiersvaartuigen die geen lijndienst aanbieden. (cat. C) Als het aantal aanvragen voor een B-vergunning kleiner is dan het aantal te verlenen vergunningen, worden resterende B-vergunningen uitgegeven als C-vergunning.
- Per deelnemer worden niet meer aanvragen toegelaten dan het aantal te verdelen vergunningen. Indien geloot wordt, zullen vergunningen voor onbemande vaartuigen in sets van 5 worden verloot en die voor bemande vaartuigen per stuk.
- De directeur van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) geeft de exploitatievergunningen namens het college van B&W uit.

### **6.2. Beoordelingscriteria voor vergunningaanvragen**

De aanvragen worden in de eerste ronde beoordeeld op weigeringsgronden. Dat houdt in dat aanvragen die niet aan deze criteria voldoen worden afgewezen.

Zo moeten de vaartuigen uit beide vergunningcategorieën uitstootvrij worden aangedreven (onbemande vaartuigen alleen elektrisch) en aan maximummaten voldoen en moet een ondernemer uitzicht hebben op een ligplaatsvergunning. Dat dient aangetoond worden door een schriftelijke bevestiging van het stadsdeel cq. de gemeente die de ligplaats in het vooruitzicht stelt. Vaartuigen zonder bemanning moeten over een dodemansknop beschikken (een mechanisme waardoor de motor van de boot tot stilstand komt zodra er geen bedieningshandelingen meer plaatsvinden) en vaartuigen met bemanning over een snelheidsmeter. De vergunningaanvraag moet voorzien zijn van informatie, waarin aandacht wordt besteed aan overlastbeperking.



### 6.3. Voorschriften voor nieuwe exploitatievergunningen

Aan alle verleende exploitatievergunningen worden voorwaarden en voorschriften verbonden. Zo moet de exploitatievergunning binnen een jaar in gebruik worden genomen en moeten de vaartuigen binnen een jaar over een vaste ligplaatsvergunning beschikken. De vergunning is gebonden aan onderneming en vaartuig. Wijziging van de tenaamstelling van een vergunning kan door een verzoek aan de dienst Binnenwaterbeheer om een nieuwe vergunning. Als de vergunninghouder voldoet aan de geldende eisen wordt meegewerkt aan overdracht van de vergunning. In 2006 maakt het college van Burgemeester en Wethouders bekend in welke gevallen en onder welke voorwaarden die medewerking precies geldt. Bij herhaaldelijk overtreden van vaarregels, het veroorzaken van overlast of onveilige situaties kan de exploitatievergunning worden ingetrokken.

### 6.4. Uitgifteplanning

- Vaststellingsbesluit B&W: oktober 2005
- Aanvraag vergunningen: december 2005
- Beoordeling aanvragen op weigeringsgronden en loting: januari en februari 2006
- In maart 2007 wordt gecontroleerd of alle vergunningen in gebruik zijn genomen en of alle vergunde vaartuigen over een vaste ligplaatsvergunning beschikken.

## 7. Financiën

Hieronder worden in het kort enkele financiële achtergronden gegeven om het belang te schetsen van de passagiersvaart voor de gemeente Amsterdam.

- **Gemeentelijke inkomsten uit passagiersvaart tot nu toe**  
De gemeente genereerde in 2004 ruim €1,3 miljoen aan inkomsten uit de passagiersvaart.
  - €1,29 miljoen daarvan komt voort uit gemakheidsretributie. De gemakheidsretributie is een vorm van belasting: elke reder betaalt per klant €0,50 aan de gemeentelijke belastingdienst en voor klanten van waterfietsen €0,25 per klant.
  - Aan legeskosten voor exploitatievergunningen werd in 2004 circa €5.000,- betaald<sup>15</sup>.
  - Daarnaast betalen reders net als andere watergebruikers binnenhavengeld (BHG). In 2004 betaalden reders van passagiersvaartuigen €30.000,- aan BHG.
- **Mogelijke inkomsten uit het veilen van vergunningen**  
Met oog op de uitbreiding van het volumebeleid is onderzocht of bij vergunningverstrekking ook op een andere manier gemeentelijke inkomsten gegenereerd kunnen worden, bijvoorbeeld door exploitatievergunningen tegen

---

<sup>15</sup> Verlenging van een exploitatievergunning (per aanvraag) kostte in 2004 €86.60 en verlenging van een vergunningbewijs (per vaartuig) €76.30. Verlenging van vergunning en vergunningbewijzen van de bestaande vloot geschiedt elke drie jaar.

marktconforme tarieven te veilen. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat deze methode niet geschikt is, omdat er onvoldoende wettelijke basis voor is en de consequenties voor het huidige vergunningstelsel zeer ingrijpend zouden zijn.

- **Dekking ambtelijke kosten voor passagiersvaart**

De uitbreidingsplannen, onderzoek en advies, flankerende maatregelen en het ontwikkelen en uitvoeren van nieuw (vergunning)beleid leggen een zware druk op de bestaande organisatie en vergen extra capaciteitsinzet van BBA. Dekking vindt plaats binnen de bestaande begroting en met middelen in het kader van het waterplan. Zo worden de kosten voor de ambtelijke voorbereiding van de uitbreidingsvoorstellen gedekt met de projectgelden die BBA in de begroting 2005 zijn toegekend voor het project 'Dynamisch gebruik van water'. Structurele dekking van de handhavingcapaciteit en dekking van de overige flankerende maatregelen zijn onder voorbehoud van besluitvorming over de begroting 2006.

## 8. Vervolgplanning

### *1. Bestuurlijke vaststelling uitbreidingsplannen en uitgifteprocedure: november 2005*

Na de inspraakronde stelt het college in november 2005 het standpunt n.a.v. de ontvangen inspraakreacties en de definitieve uitbreidingsplannen en uitgifteprocedure vast. Het B&W-besluit wordt ter kennisname aan de raadscommissie aangeboden.

### *2. Publicatie: november 2005*

In november 2005 wordt de mogelijkheid tot uitgifte van nieuwe vergunningen gepubliceerd.

### *3. Indienen aanvragen: december 2005*

Ondernemers kunnen tot eind december 2005 een aanvraag indienen.

### *4. Beoordeling, verloting en bekendmaking: januari t/m maart 2006*

De aanvragen worden in januari en februari 2006 beoordeeld en evt. verloot. De beschikkingen voor nieuwe exploitatievergunningen en de afwijzingen worden in maart 2006 verstuurd.

	Okt 2005	Nov 2005	Dec 2005	Jan 2006	Feb 2006	Maart 2006
B&W geeft uitbreidings-plannen en uitgifteproce-dure vrij voor inspraak						
Uitbreidingsplannen ter informatie aan raadsce						
Inspraak over uitbreiding, uitgifteprocedure						
Verwerking inspraak-resultaten	<b>okt</b>					
B&W besluit over uitbreiding en uitgifte	<b>1 nov</b>					
Raadscommissie bespreekt B&W-besluit		<b>23 nov</b>				
Uitbreidingsplannen naar gemeenteraad (optioneel)			<b>dec</b>			
Publicatie uitgifte-procedure			<b>1 dec</b>			
Deadline indienen vergunningaanvragen			<b>30 dec</b>			
Selectie en loting vergunningaanvragen				oo ooooo	oo ooooo	
Verzending beschikkingen en afwijzingen						<b>maart</b>

## **Bijlage 1**

### **Uitgifteprocedure exploitatievergunningen passagiersvaart 2006**

Voor 2006 zijn 75 exploitatievergunningen ex artikel 2.12 VHB voor passagiersvaart te water beschikbaar. Het gaat om 50 onbemande passagiersvaartuigen (vaartuigen die zonder bemanning worden verhuurd) en 25 bemande passagiersvaartuigen (vaartuigen die met eigen bemanning worden geëxploiteerd). Per vaartuig wordt één vergunning verleend. De directeur van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam geeft de vergunningen uit.

- Om voor een vergunning in aanmerking te komen moeten aanvragen waarop niet een van de weigeringsgronden van toepassing is aan de hieronder genoemde eisen voldoen (zie onder 1).
- De aanvragen waarop geen van de weigeringsgronden van toepassing is, gaan naar 'de tweede ronde'.
- Bij teveel aanvragen wordt in de tweede ronde door middel van loting bepaald welke van de aanvragen gehonoreerd worden.
- De uit te geven vergunningen worden verdeeld in 3 categorieën: 50 voor onbemande passagiersvaartuigen (cat A), 10 voor bemande passagiersvaartuigen die een lijndienst aanbieden (cat B) en 15 voor bemande passagiersvaartuigen die geen lijndienst aanbieden. Als het aantal aanvragen voor een B-vergunning kleiner is dan het aantal te verlenen vergunningen, worden resterende B-vergunningen uitgegeven als C-vergunning.
- Onder een lijndienst wordt verstaan: een vaste route die ten minste 3x per week, ten minste 6 maanden per jaar en volgens een vaste dienstregeling<sup>16</sup> gevaren wordt. Een lijndienst wordt exclusief vergund, d.w.z. niet meerdere vergunningen aan verschillende exploitanten voor één en dezelfde lijndienstroute.
- Per deelnemer worden niet meer aanvragen toegelaten dan het aantal te verdelen vergunningen. Indien geloot wordt, zullen vergunningen voor onbemande vaartuigen in sets van 5 worden verloot. En die voor bemande vaartuigen per stuk.
- Als er minder vergunningen worden aangevraagd dan er te verdelen zijn, wordt het restant niet uitgegeven. Daarmee vervalt tot aan de evaluatie van 2008 de mogelijkheid voor verlening van vergunningen overeenkomstig de nu beoogde uitbreiding.

#### **1. Eisen die als weigeringsgronden gelden**

Een aantal eisen geldt als weigeringsgrond. Dat wil zeggen: als een aanvraag op één van de genoemde punten niet voldoet, wordt hij uitgesloten van vergunningverlening. Deze beoordeling vindt plaats in de eerste ronde (zie onder 4, "Procedure van vergunninguitgifte"). Voor alle aanvragen geldt dat al uit de aanvraag moet blijken dat aan de eisen wordt voldaan. Als dat niet het geval is, wordt de aanvraag afgewezen en doet de aanvraag niet mee in de tweede ronde (uitgifte en evt. een loting). Het gaat om de volgende weigeringsgronden.

---

<sup>16</sup> Onder dienstregeling wordt verstaan, conform artikel 1.g. van de Wet personenvervoer 2000: "Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop [openbaar vervoer] (*lees: de lijndienst*) wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed."

Eisen die als weigeringsgrond gelden	
<b>1. Eisen voor bemande én onbemandede passagiersvaartuigen</b>	1. De aanvragen moeten voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit, dat wil zeggen: vaartuigen met <i>geheel uitstootvrije</i> aandrijving.
	2. Er moet concreet uitzicht zijn op een <i>legale vaste ligplaats</i> voor de vaartuigen. Dat dient aangetoond te worden door een schriftelijke bevestiging van het stadsdeel cq. de gemeente die de ligplaats in het vooruitzicht stelt. Het verkrijgen van een ligplaatsvergunning is de verantwoordelijkheid van de ondernemer. Deze vergunningen worden in Amsterdam verstrekt door de dagelijks besturen van de stadsdelen, nadat nautisch advies is ingewonnen bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam. Hier kan al worden opgemerkt dat stadsdeel Amsterdam Centrum pas nieuwe ligplaatsvergunningen voor passagiersvaartuigen verleent nadat de 'Visie op het gebruik van het water in de binnenstad' is vastgesteld en uitgewerkt. Naar verwachting is dat niet eerder dan in 2008.
	3. De aanvraag wordt vergezeld van informatie, <i>waaruit moet blijken</i> - dat het aannemelijk is dat de ondernemer de vergunning(en) <i>binnen een jaar in gebruik</i> zal nemen; - hoe het <i>opladen</i> van de vaartuigen is geregeld (indien van toepassing), waar de voorziening is gesitueerd en op welke wijze de <i>overlast</i> voor omliggende woningen en bedrijven bij de ligplaats wordt <i>beperkt</i> .
<b>2. Specifieke eisen voor onbemandede passagiersvaartuigen</b>	1. De vaartuigen zijn uitstootvrij.
	2. Afmeting: maximaal 5,5 meter lang bij 2 meter breed voor maximaal 6 passagiers
	3. Voor alle opvarenden zijn deugdelijke zitplaatsen en voldoende en goed bereikbare reddingsmiddelen aanwezig.
	4. De vaartuigen mogen niet harder kunnen varen dan 7,5 km/h
	5. De vaartuigen hebben een 1 handle bediening
	6. De vaartuigen zijn voorzien van tenminste één peddel
	7. De vaartuigen zijn voorzien van een dodemansknop (mechanisme waardoor de motor van de boot tot stilstand komt zodra er geen bedieningshandelingen meer plaatsvinden)
<b>3. Specifieke eisen voor bemandede passagiersvaartuigen</b>	1. Afmeting: maximaal 20 meter lang bij 4,25 meter breed
	2. Snelheidsmeter aan boord die via GPS werkt, tenzij het vaartuig op spierkracht wordt voortgedreven.
	3. Voor iedere opvarende is een deugdelijke zitplaats aanwezig.
	4. De schippers van vaartuigen voor 12 passagiers en meer hebben een groot vaarbewijs
	5. Bij vaartuigen van 14 meter of langer is een boegschroef aanwezig, tenzij het vaartuig op spierkracht wordt voortgedreven.

## 2. Lijndiensten

Na de eerste beoordelingsronde blijft een aantal aanvragen voor vergunningen voor bemandede passagiersvaartuigen over dat voor vergunningverlening in aanmerking komt. Als er meer aanvragen dan vergunningen zijn worden de vergunningen verloot.

Uitgifte en eventuele verloting van vergunningen met lijndienst (B-vergunningen) vindt plaats vóór die van vergunningen zonder lijndienst (C-vergunningen).

Onder een lijndienst wordt verstaan bemandede passagiersvaartuigen die:

- op minimaal drie keer per week met een bepaalde frequentie varen gedurende ten minste zes maanden per jaar;
- met vaste tarieven werken;
- op een van tevoren vastgestelde route varen;

- volgens een vastgestelde dienstregeling varen.

Een lijndienst wordt exclusief vergund, d.w.z. niet meerdere vergunningen aan verschillende exploitanten voor één en dezelfde lijndiensttroute. Een voorbeeld van een lijndiensttroute is de Amstelschegroute. Dit is een regionaal initiatief voor een lijndienstverbinding over de Amstel om fiets- en andere recreanten van de binnenstad naar regiogemeenten te brengen en vice versa.

De te verlenen vergunning geeft overigens dezelfde rechten en verplichtingen als de andere vergunningen voor bemande passagiersvaart, met de restrictie dat de lijndienst dient te worden uitgevoerd.

### 3. Aan de vergunning te verbinden voorwaarden en voorschriften

Aan de te verlenen vergunningen worden in ieder geval de volgende voorwaarden verbonden.

Vergunningvoorwaarden en -voorschriften	
Geldt voor	
<b>1. Voorwaarden voor bemande én onbemande passagiersvaartuigen</b>	1. De vergunninghouder houdt zich aan de <i>wettelijke voorschriften</i> , zoals het uitvoeringsbesluit behorend bij deze vergunning; de VHB en uitvoeringsbesluiten gebaseerd op de VHB; de Binnenschepenwet en het Binnenschepenbesluit; de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitiereglement
	2. Ieder vaartuig dat geëxploiteerd wordt, beschikt over een <i>keuringsbewijs</i> . Uit het keuringsrapport moet blijken dat het vaartuig geschikt en veilig is voor het beoogde gebruik, zoals blijkend uit de vergunningaanvraag. De keuring vindt plaats op basis van landelijke regelgeving (Regeling Rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype en de Regeling Open Rondvaartboten) en NBKB-norm of klasse voor verhuurbootje. Daarbij gelden de technische en aanvullende eisen die de gemeente Amsterdam stelt. Voor vaartuigen die minimaal 12 personen kunnen vervoeren wordt deze keuring gedaan door de Scheepvaartinspectie. Voor de overige vaartuigen dient de keuring te worden uitgevoerd door erkende keuringsinstituten en -bedrijven als Stichting Register Holland    Het Nederlands Keuringsinstituut voor pleziervaartuigen Postbus 186                            Postbus 65 1600 AD Enkhuizen                    8500 AB Joure
	3. Indien niet langer wordt voldaan aan één of meer van de criteria die onder 2 als <i>weigeringsgronden</i> zijn genoemd, wordt de vergunning ingetrokken.
	4. Na verlening van de exploitatievergunning is concreet uitzicht op een ligplaatsvergunning niet meer voldoende. Als binnen 1 jaar na verlening van de exploitatievergunning voor passagiersvaart <i>geen ligplaatsvergunning</i> voor de vaartuigen is verstrekt ex artikel 2.7 VHB, wordt de vergunning ingetrokken. In bijzondere omstandigheden kan de directeur van BBA deze periode met een korte termijn verlengen.
	5. Als de exploitatievergunning <i>niet binnen een jaar in gebruik</i> is genomen wordt deze ingetrokken. In bijzondere omstandigheden kan van deze bepaling worden afgeweken, waarbij aan vergunninghouder een termijn gesteld wordt waarbinnen de vergunning gebruikt moet worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan onzekerheid door langlopende bezwaarprocedures.
	6. Bij ernstige en/of veel voorkomende <i>overtredingen</i> kan de vergunning worden ingetrokken. Hierbij wordt met name gedacht aan snelheidsovertredingen, regelmatig terugkerende gevaarlijke situaties en veelvuldig gegronde klachten over overlast.

Vergunningvoorwaarden en -voorschriften	
Geldt voor	
	7. De vergunning is gebonden aan onderneming en vaartuig. Wijziging van de tenaamstelling van een vergunning kan door een verzoek aan de dienst Binnenwaterbeheer om een nieuwe vergunning. Als de vergunninghouder voldoet aan de geldende eisen wordt meegewerkt aan overdracht van de vergunning. In 2006 maakt het college van Burgemeester en Wethouders bekend in welke gevallen en onder welke voorwaarden die medewerking precies geldt.
	8. Afhankelijk van het type passagiersvaart kan het college bepalen welke op- en afstapplaatsen (niet) gebruikt mogen worden. In ieder geval mag geen gebruik worden gemaakt van op- en afstapvoorzieningen in het open havenfront bij het centraal station gedurende de werkzaamheden voor de NZ-lijn.
<b>2. Specifieke voorwaarden voor onbemande passagiersvaartuigen</b>	1. Keuringseisen voor onbemande passagiersvaartuigen bestaan uit de technische eisen die onder 2 als weigeringsgrond zijn genoemd, eisen volgens NBKB-norm of klasse en technische en aanvullende eisen die de gemeente Amsterdam stelt.
	2. Verplichte, opvallende <i>voorlichting aan huurders</i> over vaarregels die zichtbaar op de boten zijn aangebracht. De huurders moeten ervoor tekenen dat zij de regels gelezen hebben. Het is niet voldoende dat huurders pro forma dan wel in “de kleine lettertjes” op de vaarregels worden gewezen. Ondernemers hebben een actieve informatieplicht. BBA zal controleren of deze plicht wordt nageleefd.
	3. Varen voor <i>zonsopgang en na zonsondergang</i> (dan wel 22.00 uur als zonsondergang daarna plaatsvindt) of bij <i>zicht van minder dan 50 meter</i> is niet toegestaan. Deze eisen worden vanwege veiligheid en het beperken van overlast gesteld.
	4. Het <i>havengebied</i> , de <i>Nieuwe Herengracht</i> en de route <i>Westerkanaal/Kostverlorenvaart /Schinkel</i> mogen niet bevaren worden om redenen van veiligheid en een vlotte doorstroom van het verkeer. Dit zijn doorvaartroutes waar grootschalig bedrijfsmatig scheepsverkeer plaatsvindt. Het oversteken van deze routes is wel toegestaan, mits het conform de regels van het BPR gebeurt. (NB: de Amstel als doorvaartroute mag wél bevaren worden, aangezien dit een ruim vaarwater betreft, waar beroepsvaart en pleziervaart ruimte hebben om elkaar op een veilige en dus verantwoorde wijze te passeren).
	5. Ieder vaartuig dat geëxploiteerd wordt, beschikt over een vergunningsbewijs (vignet of sticker).
	6. Het is verboden <i>live muziek en (draagbare) geluidsapparatuur</i> aan boord (af) te spelen.
	7. Aanvullende voorwaarden over het afmeren worden bij vergunninguitgifte nader toegelicht.
<b>3. Specifieke voorwaarden voor bemande passagiersvaartuigen</b>	1. Keuringseisen voor bemande passagiersvaartuigen bestaan uit <ul style="list-style-type: none"> <li>- de technische eisen die onder 2 als weigeringsgronden zijn genoemd,</li> <li>- de reeds bestaande keuringscriteria voor passagiersschepen &gt; 12 passagiers, zoals de Regeling Rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype en de Regeling Open Rondvaartboten;</li> <li>- eisen t.a.v. geluid, zoals de verplichting van een geluidsbegrenzer op iedere geluidsinstallatie aan boord die moet zijn afgeregeld op 76 dB(A)</li> </ul>
	2. Voor het varen in het <i>havengebied</i> is toestemming nodig van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam.
	3. Voor een vergunning waarin een <i>lijndienstroute</i> is opgenomen geldt dat deze wordt ingetrokken als de lijndienst niet overeenkomstig de voorwaarden en gemaakte afspraken wordt uitgevoerd.
	4. De vergunninghouder zorgt ervoor dat de schipper niet achteruit vaart op het gedeelte van het Singel, gelegen tussen de Haarlemmersluis en de Lutherse kerk.

Vergunningvoorwaarden en -voorschriften	
Geldt voor	
	<p>5. Vooraarden <i>m.b.t. geluid</i> zijn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- muziek aan boord, versterkt of onversterkt, mag alleen in afgesloten ruimte;</li> <li>- de vergunninghouder is verplicht een geluidsbegrenzer op de installatie te laten monteren en afregelen door een particulier bureau op 76 dB(A);</li> <li>- de installatie of muziek mag het achtergrondniveau niet overschrijden;</li> <li>- het is verboden geluidsdragers of boxen aan dek te plaatsen;</li> <li>- na 22.00 uur 's avonds moeten ramen en deuren dicht.</li> </ul>

#### 4. Procedure van vergunninguitgifte

De vergunningen worden uitgegeven met gebruikmaking van de volgende procedure. De Europese aanbestedingsregels zijn voor deze procedure niet van toepassing omdat het niet gaat om het aanbesteden van werk of diensten, maar om het uitgeven van vergunningen.

- *Publicatie vaststelling uitbreidingsplannen en uitgifteprocedure: november 2005*  
In november nemen B&W een definitief besluit over de uitbreidingsplannen en de uitgifteprocedure. Dat besluit wordt gepubliceerd maar staat niet open voor bezwaar en beroep.

- *Bezwaar en beroep*

Een bestuursorgaan aan wie de bevoegdheid tot vergunningverlening is toegekend kan beleid maken waarin het (maximum) aantal te verlenen vergunningen wordt geregeld. Het definitieve besluit, dat B&W over de uitbreidingsplannen en de uitgifteprocedure in november 2005 neemt, valt dan ook binnen de beleidsruimte van B&W. Daarom is het de beslissing niet vatbaar voor bezwaar en beroep door belanghebbenden. Wel vatbaar voor bezwaar en beroep zijn de besluiten tot afwijzing van aanvragen die niet volledig zijn en van aanvragen waarbij sprake is van een weigeringsgrond.

Tegen het uiteindelijke besluit een vergunning te verlenen, kunnen belanghebbenden (dus ook anderen dan de ondernemers) bezwaar en daarna beroep aantekenen. Deze procedures nemen meerdere maanden in beslag, maar schorsen op zichzelf de werking van de vergunning niet. Het in gebruik nemen van een vergunning die nog niet onherroepelijk is, komt echter voor rekening en risico van vergunninghouder.

- *Aanvraagtermijn exploitatievergunningen: december 2005*

Eind november 2005 wordt breed bekend gemaakt dat en hoe aanvragen kunnen worden ingediend bij de directeur van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA), De Ruijterkade 6, 1013 AA Amsterdam. De inschrijftermijn zal een maand (de maand december) duren. Via de website van BBA wordt een aanvraagformulier beschikbaar gesteld. De drie categorieën waarvoor een aanvraag kan worden ingediend zijn

- Categorie A: 50 vergunningen voor onbemande passagiersvaartuigen;
- Categorie B: 10 vergunningen voor bemande passagiersvaartuigen die een lijndienst aanbieden;
- Categorie C: 15 vergunningen (+ restant uit B) voor bemande passagiersvaartuigen die geen lijndienst aanbieden.

Op de website zal worden vermeld op welke datum en tijdstip de termijn voor aanvraag van een exploitatievergunning eindigt. De ontvangst van aanvragen wordt schriftelijk



bevestigd. Ondernemers die een onvolledige aanvraag hebben ingediend worden in de gelegenheid gesteld aanvullende informatie te leveren. Gezien het uitgebreide aanvraagformulier weten ondernemers echter vooraf welke informatie benodigd is, zodat deze hersteltermijn kort gehouden wordt.

- *Beoordeling van de aanvragen op weigeringsgronden: januari 2006*

Vanaf begin januari 2006, na sluiting van de inschrijftermijn, zullen alle aanvragen worden beoordeeld op de weigeringsgronden. Aanvragen waarop een weigeringsgrond van toepassing is, worden in de eerste ronde afgewezen. Dit zal rond eind januari 2006 zijn beslag krijgen. Aanvragers kunnen binnen twee weken een zienswijze kenbaar maken ten aanzien van een voorgenomen besluit tot uitsluiting. In het besluit zal de directeur ingaan op de zienswijzen en vermelden waarom deze zienswijzen (niet) tot wijziging van het voornemen hebben geleid.

- *Verdeling van vergunningen: februari 2006*

Na afwijzing van de aanvragen waarop een weigeringsgrond van toepassing is, komen de overige aanvragen in beginsel in aanmerking voor een vergunning. Als in een bepaalde categorie het aantal overgebleven aanvragen overeenkomt met, of minder is dan het aantal te verlenen vergunningen, worden de aanvragen ingewilligd. Is in een bepaalde categorie het aantal overgebleven aanvragers groter dan het aantal vergunningen, dan wordt de aanvrager meegedeeld dat de verlening zal plaatsvinden volgens een systeem van loting. Aanvragers krijgen het lotingsreglement toegezonden. Na de loting zullen de aanvragen van de winnaars worden ingewilligd.

Vergunningen met lijndienst (B-vergunningen) worden uitgegeven of verloot vóór uitgifte of verloting van de vergunningen zonder lijndienst (C-vergunningen). Deze worden alleen dan verloot als het aanbod groter is dan het aantal uit te geven vergunningen, dan wel als er meerdere aanvragen zijn voor dezelfde lijndienstroute. Als het aantal aanvragen voor een B-vergunning dat voor inwilliging in aanmerking komt kleiner is dan het aantal te verlenen vergunningen, zullen de resterende B-vergunningen als C-vergunning worden uitgegeven. De vergunningen voor onbemande passagiersvaartuigen (cat. A) worden in sets van 5 verloot. Die voor bemande passagiersvaartuigen per stuk.

- *Tijdig in gebruik nemen van de vergunning en bezit van ligplaatsvergunning*

Ten slotte nog twee andere belangrijke momenten die met deze procedure samenhangen. In maart 2007 wordt gecontroleerd of alle nieuwe exploitatievergunningen in gebruik zijn genomen en of voor de nieuw vergunde vaartuigen een vaste ligplaatsvergunning beschikbaar is.

## **Bijlage 2**

### **Lotingsreglement voor verloting van vergunningen voor passagiersvervoer, uitbreidingsronde 2005-2006**

#### **Artikel 1**

##### **Definities**

1. Aanvraag: een aanvraag voor een Vergunning die niet is geweigerd op grond van artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater.
2. Aanvrager: de (rechts-)persoon die de Vergunning aanvraagt en wiens Aanvraag niet is geweigerd.
3. Categorie: de categorieën; van onbemande passagiersvaartuigen, bemande passagiersvaartuigen met een lijndienst of bemande passagiersvaartuigen zonder lijndienst.
4. Cijfer: het cijfer dat de Aanvrager krijgt toegewezen door de Gemeente. Per Categorie worden Cijfers toegekend.
5. Gemeente: de gemeente Amsterdam.
6. Loting:
  - a. de verloting van een zeker aantal door de Gemeente uiterlijk op het moment van Loting te bepalen af te geven Vergunningen A, en/of
  - b. de verloting van een zeker aantal door de Gemeente uiterlijk op het moment van Loting te bepalen af te geven Vergunningen B, en/of
  - c. de verloting van een zeker aantal door de Gemeente uiterlijk op het moment van Loting te bepalen af te geven Vergunningen C.
7. Notaris: Mr C.P. Boodt of zijn waarnemer of iedere andere aan Nauta Dutilh N.V. verbonden notaris of zijn waarnemer.
8. Nummer: het nummer dat aan een te verloten Vergunning of een Set wordt toegewezen door de Gemeente. Per Categorie wordt er genummerd, steeds te beginnen bij nummer 1. Bij verloting van een Set wordt per set één Nummer toegewezen.
9. Set: een aantal vergunningen voor het exploiteren van onbemande passagiersvaartuigen die tezamen worden verloot doch per vaartuig een Vergunning krijgen toegewezen
10. Vergunning A: een exploitatievergunning voor onbemande passagiersvaartuigen voor bedrijfsmatig vervoer op het Amsterdamse Binnenwater uit te geven door directeur van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam namens het college van de gemeente Amsterdam als bedoeld in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater.
11. Vergunning B: een exploitatievergunning voor bemande passagiersvaartuigen voor bedrijfsmatig vervoer met een lijndienst op het Amsterdamse Binnenwater uit te geven door directeur van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam namens het college van de gemeente Amsterdam als bedoeld in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater (met lijndienst).

12. Vergunning C: een exploitatievergunning voor bemande passagiersvaartuigen voor bedrijfsmatig vervoer op het Amsterdamse Binnenwater uit te geven door directeur van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam namens het college van de gemeente Amsterdam als bedoeld in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater (geen lijndienst).
13. Vergunning: een Vergunning A, Vergunning B en/of Vergunning C.
14. Voorzitter: een daartoe door de Gemeente aan te wijzen persoon.

## **Artikel 2**

### **Loting**

1. De Gemeente stelt vast welke Categorieën worden verloot. In de Categorie onbemande passagiersvaartuigen kunnen meerdere Sets bij Loting verloot worden.
2. De Gemeente stelt vervolgens vast het aantal Vergunningen dat wordt verloot.
3. In het geval de Gemeente heeft vastgesteld dat een Loting zal plaatsvinden, stelt de Gemeente hiervan de Aanvrager schriftelijk van in kennis onder vermelding van het aantal Lotingen en hetgeen bij iedere loting wordt verloot.

## **Artikel 3**

### **De toelating tot de loting**

1. De Gemeente nodigt de Aanvragers uit voor de deelname aan de Loting.
2. Elke Aanvrager krijgt een Cijfer toegewezen.
3. Een Aanvrager kan meerdere Cijfers toegewezen krijgen in het geval hij meerdere Aanvragen heeft ingediend. Een Aanvrager kan evenveel Cijfers toegewezen krijgen als hij Aanvragen heeft ingediend met een maximum van het aantal Nummers in een Categorie.
4. Het Cijfer als bedoeld in lid 2 van dit artikel wordt voorafgaand aan de Loting in een schriftelijke bericht aan de Aanvrager bekend gemaakt.
5. De Loting is openbaar en plaats en tijdstip van de Loting worden op de website van de Gemeente kenbaar gemaakt, alsmede aan iedere Aanvrager individueel per brief.

## **Artikel 4**

### **De orde tijdens de loting**

1. De Gemeente heeft de Notaris aangewezen.  
De Notaris heeft tijdens de Loting een controlerende taak ten behoeve van een ordelijk verloop van de Loting.
2. De Loting vindt uitsluitend plaats in aanwezigheid van de Voorzitter en de Notaris.
3. De Voorzitter en/of Notaris kunnen zonder opgave reden de Loting voor een bepaalde termijn schorsen. De Gemeente brengt de Aanvragers van een schorsing op de hoogte en van de duur daarvan.

## **Artikel 5**

### **Het verloop van de Loting**

1. Per Categorie worden in een Loting de Nummers opvolgend van laag naar hoog verloot. Te beginnen bij Nummer 1.
2. De Voorzitter trekt een Cijfer.

3. De Aanvrager aan wie het getrokken Cijfer is gekoppeld is de winnaar van de Loting met betrekking tot het desbetreffende Nummer.
4. Vervolgens wordt steeds het opvolgende Nummer verloot door trekking van een Cijfer als in lid 2 bedoeld.
5. Een Aanvrager die winnaar is van een Loting kan voorzover hij nog aan meerdere (nog niet getrokken) Cijfers voor die Categorie is gekoppeld meedingen in dezelfde Categorie.
6. De Loting van een Categorie is beëindigd ingeval:
  - a. het hoogste Nummer is verloot op vorenstaande wijze;
  - b. de Voorzitter zulks besluit.
7. De Gemeente deelt aan de Aanvragers de uitslag van de Loting mee.
8. De Gemeente maakt de uitslag van de Loting op de website van de Gemeente openbaar.
9. De uitslag van de Loting is geen vergunningverlening als bedoeld in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater.

#### **Artikel 6**

##### **Vervolg na de Loting**

1. De Gemeente kent de Aanvraag toe aan de winnaar van de Loting. De vergunning zal worden verleend overeenkomstig en krachtens het bepaalde in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater.
2. De Gemeente wijst de Aanvragen van overige Aanvragers af overeenkomstig en krachtens het bepaalde in artikel 2.12 van de Verordening op de haven en het binnenwater.

#### **Artikel 7**

##### **Overig**

Ingeval van - naar het oordeel van de Gemeente - bijzondere omstandigheden heeft de Gemeente tot het moment van toekenning als bedoeld in artikel 6 lid 1 het recht bepaalde Nummers buiten de Loting te houden of bepaalde Nummers uit de Loting terug te nemen.

## **Bijlage 3**

### **Memorie van Antwoord**

Het uitbreidingsvoorstel *Bedrijfsmatig vervoer op het water van Amsterdam* werd op 6 juli 2005 vrijgegeven voor inspraak. De inspraaktermijn liep tot en met 27 september 2005.

#### **Er kwamen veertien schriftelijke reacties binnen:**

1. Vereniging Passagiersvaart Amsterdams Havenwater
2. Paul Hendriks
3. Peter Halman en Freek van der Wal
4. Alfred Vellekoop (Belle van Zuylen)
5. Han van Tol
6. Cees Hofstee
7. Stadsdeel Amsterdam-Noord (Nijdeken/DB)
8. VAR
9. VEVAG
10. Stadsdeel Oud-West (Dijkema/P'houder Toonk)
11. Henk van Nieuwenhuizen
12. Vereniging Klassieke Salonbootrederijen
13. Donald M. P. Reichel
14. Jeroen van Os

#### **Daarnaast waren er ook reacties die niet officieel als inspraak gelden, maar die wel antwoorden wensen.**

- a. Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water, waarin de politie, het havenbedrijf, bewoners, passagiers- en pleziervaart en een aantal stadsdelen vertegenwoordigd zijn.;
- b. Stadsdeel portefeuillehouders (PHO) (overleg 25 mei 2005) en diensten. (zoals Centrum)
- c. Bellers

**Hieronder staan de meest relevante inspraakreacties per onderwerp gegroepeerd. Na ieder onderwerp volgt schuin gedrukt (ons voorstel voor) de beantwoording door het College. Iedere schriftelijke inspraakreactie krijgt een eigen antwoordbrief.**

## De reacties en antwoorden per onderwerp

### 1. Algemeen

- a) Het voorstel stimuleert geen diversiteit van het aanbod (alleen grotere schepen en reders zullen hier gebruik van maken) (6).
- b) Er is op het water van Amsterdam geen ruimte voor uitbreiding (8).
- c) Dit is niet het goede tijdstip: flankerend beleid moet eerst gerealiseerd zijn, de lokale politie heeft nog geen ervaring en is nog niet georganiseerd, uitbreiden is mede door terugloop aantal passagiers ook niet urgent (9).
- d) Nu de doelstellingen uit eerdere conceptversies van de notitie zijn verdwenen lijkt het te gaan om “uitbreiden om het uitbreiden”.(9)
- e) De druk in de Singelgracht tussen Max Euwebrug en museumbrug mag niet groter worden. Dus geen extra vergunningen voor steigers en geen extra exploitatievergunningen voor passagiersvaart in dit gebied.(13)
- f) Liever vervoer over water als alternatief voor de auto en tram in plaats van rondvaartboten. (10)

*Vergunningverlening voor passagiersvervoer wordt geregeld in de Verordening op het haven en binnenwater 1995(VHB). De gemeente mag op basis van deze Verordening bij nuancering van het volumebeleid alleen criteria formuleren die betrekking hebben op ordening, orde, veiligheid, welstand en milieu m.b.t. het gebruik en beheer van het openbaar water. Het nastreven van diversiteit van het aanbod passagiersvervoer op het water kan daarom geen doelstelling zijn van onderhavig uitbreidingsvoorstel. Net zo min als het stellen van inhoudelijke eisen aan bedrijfsconcepten, doelgroepen en routes geoorloofd is.*

*Er is wel degelijk ruimte voor uitbreiding van bedrijfsmatig vervoer op het water in Amsterdam. Dat toonde onderzoek naar drukte op het water in 2003 al aan. In april 2004 besloten Burgemeester en Wethouders voor de zekerheid ook in 2004 (herhaal)tellingen op het water uit te voeren. Toen de resultaten uit 2004 de conclusie van het jaar daarvoor bleken te bevestigen, hebben Burgemeester & Wethouders (in maart 2005) besloten de portefeuillehouder waterbeheer uit te nodigen om een voorstel voor uitbreiding van het bedrijfsmatig vervoer op het water voor te bereiden.*

*Er is welbewust gekozen voor een gelijktijdige uitvoering van de uitbreiding van het volumebeleid en flankerende maatregelen of aanpalend beleid, omdat de al jaren durende wens van de gemeenteraad om het volumebeleid te nuanceren vroeg om een zorgvuldige, maar kordate aanpak.*

*De in de notitie genoemde flankerende maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit, veiligheid, handhaving en overlast zijn deels in voorbereiding en deels in uitvoering.*

*De exploitatievergunningen zullen geen eisen stellen aan de routes van de passagiersvaartuigen. Mocht er een aanvraag voor een nieuwe steiger worden ingediend, dan is het het stadsdeel dat daarover een beslissing neemt.*

*Vanzelfsprekend wordt hierbij eerst getoetst of het nautisch verantwoord is. Verder worden er iedere twee jaar tellingen verricht op zeventien locaties in de stad. De*

*drukte op de Singelgracht tussen Max Euwebrug en museumbrug kan goed worden bijgehouden dankzij de meetpunten Boerenwetering en Jacob van Lennepkade.*

## **2. Gebiedsindeling/Haven**

- a) Om praktische redenen zou het grensgebied niet overal het officiële havengebied moeten zijn: IJ-haven, ertshaven, spoorwegbassin en entrepothaven zouden bij het binnenwatergebied moeten worden getrokken, inclusief de verbinding van het Oosterdok, de nieuwe Houthaven aan de westzijde en de oude Houthaven via de Westerkeersluis. (9)
- b) Niet het hele havengebied is “natte snelweg” en “vol”. Er is wel degelijk ruimte voor ligplaatsen en exploitatie van party of lijndienstschepen die routes op het IJ varen zolang zij het gebied achter het CS mijden.(9)
- c) Het feit dat in het havengebied in beginsel niet gevaren mag worden, beperkt de ondernemer zeer. Als alles vanaf het IJ tot het eerste kunstwerk haven is, mag een nieuwe vergunninghouder dan in de IJhaven, Entrepothaven of Ertshaven komen? (12)

*De grens van het haven en het binnenwater wordt in de voorstellen voor revisie van de VHB 2006 aangepast. Hierbij gaan delen van het havenwater over naar binnenwater. Concreet gaat het om de Ertshaven, het Spoorwegbassin, de Entrepothaven en delen van de kanalen in Noord en een gedeelte van de Houthaven t.b.v. woonboten in Westerpark. De IJhaven blijft in de voorstellen havenwater.*

*Het aantal afvaarten en ligplaatsen aan het IJ in de bocht achter het CS is de beperkende factor voor vergunningverlening van ligplaatsen of bedrijfsmatig vervoer in het havengebied. Het beleid is nu om de achterstand in het uitgeven van exploitatievergunningen weg te werken en in 2008 te evalueren of uitbreiding mogelijk is. Schepen van buiten die niet regelmatig Amsterdam aandoen, kunnen gebruik blijven maken van de bestaande ligplaatsen dankzij de reserveringsregeling. Over initiatieven buiten het gebied tussen Stenen Hoofd en Java Eiland is altijd separaat overleg mogelijk met het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam (GHA).*

*In principe geldt artikel 2.12 binnen de gehele gemeente Amsterdam. Het feit dat nu voor het havenwater de exploitatievergunning wordt gehanteerd doet niets af aan het beleid dat binnen de gemeentegrenzen geldt. Het gaat hier dus eigenlijk om een verlate invoering van al vastgesteld beleid. Voor het ‘oversteken’ van het IJ kan bij het GHA een ontheffing worden aangevraagd.*

## **3. Lijndiensten**

- a) Het niet uitvoeren van een lijndienst moet resulteren in het inleveren van de vergunning en het “openstellen voor een ieder van inschrijving op vergunningen met aangepaste voorwaarden.” (8)
- b) Maak intensivering van bestaande lijndiensten mogelijk.(9)
- c) Het criterium dat lijndiensten grotendeels buiten de stad moeten varen, dwingt ondernemers in een bepaalde richting. Graag meer ondernemingsvrijheid.(12)
- d) Graag aanvragen voor lijndiensten loskoppelen van “normale bemande passagiersvaartuigen.”(12)

- e) Als aan de minimumeisen van de vergunning voor lijndiensten wordt voldaan, mag het schip daarnaast dan voor andere activiteiten worden gebruikt?(12)

*Er bestaan straks drie categorieën vergunningen: A) 50 vergunningen voor onbemande passagiersvaartuigen, B) 10 vergunningen voor bemande passagiersvaartuigen die een lijndienst uitvoeren en C) 15 vergunningen voor bemande passagiersvaartuigen die geen lijndienst uitvoeren. Alle vergunningen die in categorie B overblijven worden bij categorie C gevoegd.*

*Na de uitgifteronde in 2006 vindt geen vergunninguitgifte meer plaats (van eventueel ingetrokken vergunningen) tot de eventuele tweede ronde in 2008.*

*Intensivering van bestaande lijndiensten staat, ongeacht de wenselijkheid ervan, buiten deze nuancering van het volumebeleid.*

*Het criterium dat lijndiensten grotendeels op vaargebieden buiten de binnenstad moeten zijn gericht, is inmiddels verlaten en aangepast in de notitie.*

*Als een vergunninghouder de lijndienst volgens afspraak uitvoert, staat het hem vrij zijn schip daarnaast voor andere vormen van passagiersvervoer te gebruiken.*

*Vanzelfsprekend met dezelfde randvoorwaarden als de andere houders van exploitatievergunningen voor bedrijfsmatig vervoer.*

#### **4. Onbemande passagiersvaartuigen (verhuurbootjes)**

- a) Toevoeging van elektrische verhuurbootjes aan het huidige aantal boten is niet verstandig i.v.m. drukte en veiligheid op het water.(8)
- b) Het is beter elektrische verhuurbootjes te beperken in hun vaargebied en ze buiten de Singelgracht te laten varen.(8)
- c) Verhuurbootjes op spierkracht zijn kennelijk verboden. Waarom wordt uitgegaan van elektra als enige aandrijvingstechniek?(8)
- d) Verhuurbootjes zijn geen alternatief voor particuliere pleziervaartuigen en moeten daar dus bij worden opgeteld. Daardoor zal de overlast aanzienlijk verergeren. (9)
- e) Waarom mogen verhuurbootjes alleen met een inboardmotor varen? Een buitenboordmotor is net zo eenvoudig te bedienen. (9,14<sup>17</sup>))
- f) Roeisloepen ontbreken (9).

*Onderzoek naar drukte op het water en de voortgangsnotitie Dynamisch gebruik van water (2004) hebben aangetoond dat er enige ruimte is voor uitbreiding van bedrijfsmatige vervoersvormen op het water in Amsterdam. Daarbij wordt verwacht dat particulieren die nu voor incidentele vaartochtjes geneigd zijn een bootje aan te schaffen in het vervolg een bootje huren. Bovendien zal het aantal van maximaal 50 verhuurbootjes in verhouding tot de 8.000 huidige particuliere pleziervaartuigjes naar verwachting weinig invloed hebben op de drukte op het water.*

*De verhuurbootjes mogen, om veiligheidsredenen, straks niet varen op het IJ en op de scheepsvaartroute Westerkanaal/Kostverlorenvaart/Schinkel. (De scheepsvaartroute*

<sup>17</sup> Eén inspraakreactie bestaat uit 9 technische detailopmerkingen over het verschil tussen inboardmotoren en buitenboordmotoren. Hier voor het gemak samengevat in één vraag.



*oversteken mag wel.) Gezien alle andere aanvullende veiligheidseisen is het niet nodig ze de toegang tot andere vaargebieden te verbieden.*

*Verhuurbootjes op spierkracht zijn niet verboden. Als ze maar uitstootvrij zijn.*

*De eis dat verhuurbootjes alleen met inboardmotor mogen varen is als gevolg van de inspraakreacties komen te vervallen en gewijzigd in de vergunningsvoorwaarden..*

*Roeisloepen kunnen ook meedoen. Als ze maximaal 5,5 meter lang zijn als onbemand passagiersvaartuig en als ze groter zijn als bemand passagiersvaartuig.*

## **5. Kleinschalig goederenvervoer**

- a) Ook ordening zou een criterium moeten zijn voor het in standhouden van vergunningverlening voor kleinschalig goederenvervoer, omdat vormen van goederenvervoer ander gebruik kunnen wegdrücken.(9)
- b) Formuleer voor het kleinschalig goederenvervoer toch nieuwe uitbreidingsdoelstellingen, zodat een algemeen gedragen kader ontstaat waarbinnen een stadsdeel vervoer over water “nadrukkelijk kan stimuleren en faciliteren”. (10)

*Voorheen heeft de gemeente wel geprobeerd kleinschalig goederenvervoer te stimuleren. Jarenlange ervaring en onderzoek<sup>18</sup> tonen aan dat dit op weinig belangstelling uit de markt kan rekenen, terwijl voor deze vervoersvorm geen volumebeleid geldt. Hoewel in grootstedelijk verband geen nieuwe uitbreidingsdoelstelling wordt geformuleerd, staat het stadsdelen natuurlijk vrij deze vervoersvorm te stimuleren en faciliteren, bijvoorbeeld door laad- en lossteigers te creëren.*

*Gezien de geringe belangstelling uit de markt, is de vrees voor het wegdrücken van ander gebruik niet gefundeerd. Zeker ook omdat de eis van uitstootvrije aandrijving ook op kleinschalig goederenvervoer van toepassing is.*

## **6. De vergunning zelf**

- a) Intrekken van de vergunning wegens overtreding is een loos dreigement; de rederij is in de meeste gevallen niet verwijtbaar na incidenten of ongelukken veroorzaakt door personeel. Stel een boetestelsel in dat van *boete* via *schorsing schipper* naar *intrekken van het vaarbewijs* loopt. (9)
- b) Overdraagbaarheid: “binding aan zowel schip als ondernemer is ongewenst en lijkt geen doel te dienen.”(9)
- c) Grotere transparantie gewenst: graag vergunningen en vergunninghouders(oud en nieuw) openbaar maken. (9,12)
- d) De eis dat de vergunning binnen een jaar in gebruik moet worden genomen is niet realistisch: voor bijvoorbeeld het experimenteren met een prototype is minimaal een jaar nodig. (12)

<sup>18</sup> *Distributie over water: haalbaarheid, voordelen en mogelijkheden*, 1999, Van de Bunt in opdracht van Duw- en Sleepvaartbedrijf van Dijk.

- e) Graag alle vergunningen in de toekomst overdraagbaar maken of houden. Daarnaast moet het mogelijk zijn een schip uit de vloot te vervangen in het geval van ouderdom of grote schade. (12)

*Het intrekken van de vergunning is inderdaad een uiterste maatregel, die zal moeten worden toegepast bij stelselmatige overtredingen waarbij gevaarlijke situaties zich voordoen. Dan zijn sancties als het opmaken van een proces verbaal vanzelfsprekend al toegepast. Omdat het wel degelijk mogelijk is dat de vergunning wordt ingetrokken, moet de regeling daar melding van maken. Verwijtbaarheid van de vergunninghouder zal altijd een rol spelen en in iedere situatie apart beoordeeld moeten worden. Het intrekken van een vergunning is een beslissing waartegen bezwaar en beroep kan worden aangetekend.*

*De ervaring leert dat een termijn moet worden gesteld. Voorheen kon het jarenlang duren voor een vergunning in gebruik werd genomen. Het zijn wederom ervaringen in het verleden die aangeven dat het goed mogelijk is de vergunning binnen een jaar in gebruik te nemen. Bovendien is ook voor het varen met een prototype in Amsterdams vaarwater een vergunning nodig.*

*De vergunning is gebonden aan onderneming en vaartuig. Wijziging van de tenaamstelling van een vergunning kan: door een verzoek aan de dienst Binnenwaterbeheer om een nieuwe vergunning. Als de nieuwe vergunninghouder voldoet aan de geldende eisen, vallen geen problemen te voorzien aangezien het gemeentelijk beleid is om mee te werken aan de nieuwe vergunning. In 2006 maakt het college van Burgemeester en Wethouders bekend in welke gevallen en onder welke voorwaarden die medewerking precies geldt. Een schip dat een oud of beschadigd exemplaar vervangt, moet uiteraard ook aan de gestelde eisen voldoen.*

*De Wet Openbaarheid van Bestuur regelt dat u openbare stukken (zoals de bedoelde exploitatievergunningen) in kunt zien. U bent, op afspraak, welkom dat te komen doen. Daarnaast is de vergunninghouder verplicht het bewijs van vergunning zichtbaar op de boot aan te brengen. Zo is ook voor buitenstaanders en andere vergunninghouders waar te nemen of er al dan niet met vergunning gevaren wordt.*

## **7. Emissievrije uitstoot**

- a) Elektromotor is wel stil, maar niet schoon: accu's, accuzuur.(2)
- b) Probleem voor grote boten i.v.m. actieradius en energieverbruik. (2)
- c) Veiligheid: langere remweg. Stilliggen binnen twee bootlengtes lukt niet met elektromotor.(2)
- d) Tegenstrijdigheid m.b.t. schoner stadsmilieu: een boot die weliswaar niet emissievrij is, maar wel passagiers de stad in en uit vervoert is gunstig voor zowel het autoverkeer, de parkeerproblematiek als het milieu in de stad.(4)
- e) Tekstueel: noem de milieumaatregelen die al voor de bestaande vloot genomen zijn: 19 schepen op biodiesel.(8)
- f) "van zero bemoeienis naar zero emissie". De eis van uitstootvrij gaat ten koste van esthetiek, comfort en product. Maak de definitieve emissienorm pas later bekend en pas ALARA-beginsel toe; schoner varen kan immers ook met

traditionele diesel. Als de locaties waar de norm wordt overschreden bekend zijn, kunnen vaartuigen die plaatsen mijden. (9)

- g) Uitstootvrij is een prima streven. Maar om de uitstoot in zijn totaliteit te verlagen is het beter zowel beroeps- als privévaartuigen te verplichten schoon te varen en daarbij ook uit te gaan van hybride aandrijvingstechnieken, biogas en roetfilters (11)

*Om te kunnen voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit, mag op bepaalde plaatsen in Amsterdam, dus ook op het Amsterdamse binnenwater, de luchtkwaliteit niet verder verslechteren en mag er dus geen enkele extra uitstoot ontstaan. Dit betekent dat geheel uitstootvrije aandrijving een wettelijke eis is waar op geen enkele manier en om geen enkele reden van af gezien kan worden.*

*De milieuonvriendelijke effecten van accu's of accuzuur zijn niet van invloed op het al dan niet voldoen aan de gestelde normen in het Besluit Luchtkwaliteit. Het gebruik van accu's en accuzuur ten behoeve van elektrische aandrijving is daarom, hoewel niet volledig milieuvriendelijk, geen uitsluitinggrond voor een aanvraag. De wet laat geen ruimte om op deze manier te middelen of met een 'nette milieurendement' te werken.*

*Het is de zorg van de potentiële exploitant te kunnen voldoen aan vereisten van de Binnenschepenwet, ook wat betreft de "remweg", actieradius en energieverbruik. Aan deze vereisten kan ook met een elektromotor worden voldaan, bijvoorbeeld door iets langzamer te varen.*

*Vergunninghouders van passagiersvaartuigen die op dit moment al een vergunning hebben, hebben al veel ondernomen om schoner te varen. Het feit dat er 19 schepen op biodiesel varen wordt dan ook opgenomen in de tekst van de notitie Uitbreiding bedrijfsmatig varen op het water van Amsterdam.*

## **8. Maatvoering**

- a) Er is juist behoefte aan kleinere bemande passagiersvaartuigen, niet die met meer dan 12 passagiers, daaraan is geen gebrek. (3)
- b) Willekeur? Er is veel vraag naar grotere klassieke schepen (die vaak net iets langer zijn). Als gesteld wordt dat 'het stellen van verregaande inhoudelijke criteria niet stroken met de rol van de gemeente als terugtrekkende overheid en het streven om de markt zoveel mogelijk ondernemingsvrijheid te bieden', dan niet strak handhaven op maximale afmeting.(4)
- c) Extra categorie (met maximale lengte en max. aantal passagiers) voor kleinere bemande passagiersvaartuigen, met minder harde eisen, zou deze categorie (waar veel vraag naar is en die bovendien goed is voor diversiteit van het aanbod en het bevaren van alternatieve routes en daarmee vergroten van de spreiding) ook een kans geven. Bovendien zouden veel van de nu aanwezige illegale vervoerders hierdoor uit het grijze circuit kunnen komen. (6)
- d) In het vooroverleg over de uitbreidingsvoorstellen (klankbordgroep) is gepleit voor een maximale maat van de verhuurbootjes van 5 meter lengte. Bij nader inzien liever 5.25 m. (9)

- e) Het is beter de maatvoering op het Binnenvaartpolitiereglement te baseren. Daarin is de maximale maat voor een klein motorschip 7 meter en wordt een passagiersschip niet gedefinieerd naar zijn lengte maar het aantal passagiers: meer dan 12. (11)

*Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten voor kleinere (<15 m.) bemande passagiersvaartuigen met minder passagiers (<13 personen) concessies te doen aan de vereisten (zie 'Bezit groot vaarbewijs' en 'Aanwezigheid boegschroef' hierna).*

*Juist door géén aparte categorieën voor kleine en grote bemande passagiersschepen in te stellen voldoen we aan het gestelde in de notitie dat "het stellen van verregaande inhoudelijke criteria niet strookt met de rol van de gemeente als terugtrekkende overheid en het streven om de markt zoveel mogelijk ondernemingsvrijheid te bieden".*

*De gestelde maximale maten zijn gebaseerd op het Gemeentelijk Besluit Doorvaartprofielen (profiel B) van april 2004 en houden verband met veiligheid en manoeuvreerbaarheid. Hier is dus geen sprake van willekeur.*

*De maximale maat van 5m lengte voor onbemande passagiersvaartuigen is naar aanleiding van de inspraak verruimd tot 5.50 meter.*

#### **9. Bezit groot vaarbewijs**

- a) T/m 12 personen (zie 2a) is klein vaarbewijs toereikend.(3)  
b) Niet noodzakelijk bij < 12 personen, degenen die kleinere bemande passagiersvaartuigen willen exploiteren worden door deze eis buitenspel geplaatst.(5)  
c) Is een groot vaarbewijs ook verplicht voor vaartuigen kleiner dan 20 meter en met minder dan 13 passagiers? (9)

*Inmiddels is besloten de eisen voor passagiersvaartuigen kleiner dan 15 meter en met minder dan 13 passagiers enigszins bij te stellen. Voor het criterium 'bezit groot vaarbewijs' sluiten we aan bij de Binnenschepenwet (art. 16, lid 2 onder b) en het binnenschepenbesluit. In de praktijk zal dit betekenen dat voor schepen die maximaal 12 personen vervoeren een klein vaarbewijs volstaat.*

#### **10. Aanwezigheid boegschroef**

- a) Een boegschroef is bij vaartuigen tot 10 meter onnodig en buitenproportioneel duur. Deze eis zou dus, in ieder geval voor kleinere passagiersvaartuigen, moeten vervallen.(5)  
b) Een boegschroef is voor vaartuigen met bemanning alleen zinnig bij schepen die slecht manoeuvreren.(9)

*Een boegschroef is inderdaad onnodig bevonden bij vaartuigen < 15 meter. Deze eis zal dan ook alleen gelden voor vaartuigen > 15 meter*

### **11. Dodemansknop**

- a) Onzin voor een vaartuig dat slechts 7,5 km/uur kan varen (een onervaren bestuurder trekt op een druk punt de knop los waarna het schip onmanoeuvrbaar is).(9)

*Met een dodemansknop wordt een mechanisme bedoeld waardoor de motor van de boot tot stilstand komt zodra er geen bedieningshandelingen meer plaatsvinden. Dit voorkomt dat het vaartuig er in volle vaart vandoor gaat en in aanvaring komt met zijn omgeving (vaartuigen, woonboten, bruggen, kades), of zelfs een opvarende overvaart mocht deze overboord slaan.*

### **12. Reddingsmiddelen**

- a) Reddingsmiddelen die zich “los” op de boot bevinden, verdwijnen van de boot. “Beschikbaarheid van zwemvesten voor niet zwemmers op de uitgiftepunten” is een betere formulering.(9)

*Aan de veiligheidseisen kunnen geen concessies worden gedaan. Deugdelijke zitplaatsen, voldoende en goed bereikbare reddingsmiddelen en tenminste één peddel om naar de kant te komen zijn in onze ogen elementair.*

### **13. Planning**

- a) Het geschetste tijdpad “voor de doorlooptijd tot ingebruikname van de nieuwe vergunningen” is onrealistisch.(9)
- b) Omdat stimulerende maatregelen niet altijd direct werken, maar soms eerst tijd nodig hebben om bekend te worden, is het verstandig de termijn voor de aanvraag van vergunningen voor de passagiersvaart te verlengen.(10)
- c) Biedt (speciaal voor kleinere schepen, waarvoor de vereisten relatief duur zijn) een overgangperiode waarin de schepen aan de vereisten kunnen voldoen. Is dit dan niet het geval, dan wordt de vergunning alsnog ingetrokken.(6)

*Het geschetste tijdpad is niet ruim, maar wel degelijk realistisch. Enkele maanden meer speling doet een vaarseizoen verloren gaan. De lange perioden die u in uw eigen voorstel inruimt voor bezwaar-, beroepsprocedures en procedures bij de Raad van State zijn niet nodig. Deze hebben geen opschortende werking. Bovendien heeft de vergunninghouder een jaar de tijd om de vergunning in gebruik te nemen. Mocht de vergunningaanvrager een positieve reactie van een stadsdeel hebben ontvangen over een mogelijke ligplaatsvergunning, maar laat de officiële brief nog even op zich wachten, dan kan daarmee in de termijn rekening worden gehouden.*

*Een overgangperiode lijkt ons niet nodig. Naar aanleiding van de inspraakreacties worden al concessies gedaan aan de vereisten voor kleinere schepen en schepen met minder passagiers. Mocht deze ronde niet haalbaar blijken voor een potentiële exploitant, dan volgt er wellicht na de evaluatie in 2008 een nieuwe ronde vergunninguitgifte, waarvoor u zich te zijner tijd kunt aanmelden.*

#### **14. Lig-/afmeerplaatsen en op- en afstapplaatsen**

- a) Kleinere schepen hoeven niet per se een vaste lig- of op/afstapplek te hebben. Een ligplaatsvergunning (en de intentie van het stadsdeel daartoe) zou voor hen dan ook geen vereiste hoeven te zijn.(6)
- b) Er is een tekort aan steigers voor op- en afstapplaatsen. “De notitie zou prioriteit moeten vragen voor uitbreiding van het aantal halterplaatsen.” (8)
- c) De regeling voor particulieren -vrij afmeren in de binnenstad tot 12 meter en boven de 12 meter voor historische schepen- zou ook voor passagiersvaartuigen moeten gelden.(12)

*De Verordening op de haven en het binnenwater (VHB) stelt in art. 2.1 als definitie van een passagiersvaartuig: een bedrijfsvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd tot:*

*- vervoer van personen*

*- om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie.*

*In art. 2.7 stelt de VHB dat het een bedrijfsvaartuig, zonder vergunning van Burgemeester en Wethouders, verboden is om ligplaats in te nemen.*

*Uit deze twee artikelen kan geconcludeerd worden dat als voor een vaartuig een exploitatievergunning wordt aangevraagd, met daarmee het doel dit vaartuig te gaan exploiteren als bedrijfsvaartuig, een ligplaatsvergunning verplicht is, omdat het met het vaartuig anders verboden is om überhaupt ligplaats (in Amsterdam) in te nemen.*

*Wij zien geen aanleiding om voor historisch bedrijfsvaartuigen daarin een uitzondering te maken.*

*Het tekort aan op- en afstapplaatsen heeft de volle aandacht. Stadsdeel Amsterdam Centrum bijvoorbeeld streeft naar het creëren van een fijnmazig net van op- en afstapvoorzieningen. Vooruitlopend daarop is sinds kort al op drie vissteigers de mogelijkheid gecreëerd op- en af te stappen (Herenmarkt, Entrepotdok en Zwanenburgwal).*

#### **15. Communicatie**

- a) Stel een goed communicatieplan op om potentiële initiatiefnemers op de hoogte te stellen van de mogelijkheid om een vergunning aan te vragen. (7)

*Als B&W positief besluit, wordt in dat in november gepubliceerd in het Parool, de vaarkrant van de Telegraaf, de Echo en het Stadsblad. Verder gaat er een persbericht uit naar bovengenoemde kranten en drie vakbladen (als de Schuttevaer) en zal op de websites van de gemeente Amsterdam en Binnenwaterbeheer*

*([www.binnenwaterbeheer.amsterdam.nl](http://www.binnenwaterbeheer.amsterdam.nl)) uitgebreide informatie te vinden zijn.*

*Vanzelfsprekend krijgen ook insprekers, klankbordgroep en brancheorganisaties die bij ons bekend zijn bericht.*

#### **16. Loting**

- a) Het verloten van vergunningen in sets van 5 stuks lijkt kleinere ondernemers te benadelen en is ook niet bevorderend voor de diversiteit op het water.(12)

*De vergunningen voor de verhuurbootjes gaan per setjes van 5 stuks. De bemande passagiersvaartuigen gaan per stuk. Wij mogen op grond van de VHB bij uitbreiding van het volumebeleid alleen criteria formuleren die betrekking hebben op milieu, veiligheid en ordening van het water. Diversiteit van bedrijfsconcepten of bedrijfsgrootte vallen daar niet onder. Vergunningaanvragers die met minder dan 5 vaartuigen willen varen, kunnen het teveel aan vergunningen dat bij loting is toebedeeld teruggeven.*

### **17. Afwijkende mogelijkheden in stadsdeel Amsterdam-Noord (7)**

- a) In tegenstelling tot wat in de notitie staat zijn in Noord wellicht wél nieuwe initiatieven voor passagiersvaart wenselijk in het IJ, namelijk op enige afstand van de bouwactiviteiten, zowel aan de westkant, richting Noordzeekanaal, als aan de oostkant richting IJmeer. Het stadsdeel start binnenkort met een onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden van nautische activiteiten aan de Noordelijke IJever en de daarvoor benodigde voorzieningen.
- b) De formulering “de bestaande lijn-en veerdiensten binnen het huidige volume kunnen worden uitgebouwd” is niet duidelijk. In ieder geval zou niet uitgesloten moeten worden om het NDSM-veer in 2006 uit te breiden qua aantal ponten en/of halteplaatsen en/of frequentie.
- c) Hoewel Noord weinig binnenwater heeft, moet het in de toekomst ook in Noord mogelijk zijn om een vergunning te krijgen voor verhuurboten. Niet alléén uitbreiden op het binnenwater dus! (b.v. Noordhollandsch Kanaal of haven)

*Het stadsdeel is voor activiteiten op het IJ en Noordzeekanaal geen nautisch beheerder en dient toestemming te vragen voor genoemde activiteiten. Nautisch beheerder is het Centraal Nautisch Beheer (CNB), een samenwerkingsverband op grond van de wet Gemeenschappelijke regelingen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam voert de taken voor het CNB uit.*

*In het uitbreidingsvoorstel wordt vermeld dat een uitbreiding van het Riemsdijkwegveer mogelijk is (zie de beleidsnota veren van dIVV) . Wanneer echter met een ander type vaartuig wordt gevaren en de frequentie wordt aangepast, moeten de huidige vaartuigen vervallen. Er is niet voldoende capaciteit achter het Centraal Station en op de vaarweg om een veilige groei te waarborgen.*

*Op het binnenwater is B&W bevoegd en BBA nautisch beheerder, ook binnen de stadsdeelgrenzen van Noord (tenzij het om afgesloten wateren gaat). Een exploitatievergunning voor verhuurboten in Noord moet dus bij Binnenwaterbeheer worden aangevraagd. Voor nieuwe initiatieven in Noord is afstemming met het Havenbedrijf en BBA noodzakelijk.*

### **18. Vorige uitbreidingsronde in 1996 voor salonboten**

- a) Eerst dient de vorige uitbreiding te worden afgerond, met handhaving van de toen geldende voorwaarden en criteria.(8,9)
- b) Dat sommige reders van een aantal vergunningen geen gebruikmaken “omdat er onvoldoende vraag naar hun aanbod is,” is een verkeerde aanname. Geef deze vergunningen opnieuw uit onder de nieuwe voorwaarden.(12)

- c) In de eerste conceptversie was sprake van 12 salonbootvergunningen die niet zijn uitgegeven. In het voorstel van 13 juni zijn het er nog maar 8. Wat is er gebeurd met de 4 ontbrekende vergunningen in de tussentijd?(12)

*De vorige uitbreiding wordt afgerond zodra het nieuwe uitbreidingsbesluit van kracht is. Een aantal aanvragen waren zomer 2005 nog in behandeling. Die behandeling staat los van het voorliggende nieuwe uitbreidingsvoorstel. Daarnaast was er nog sprake van een aantal vergunningen voor salonboten en een groot aantal vergunningen voor lijndiensten die 'op de plank' bleven liggen omdat daar onvoldoende belangstelling voor was. Met dat aantal vergunningen is rekening gehouden bij het bepalen van het aantal (75) vergunningen dat in de nieuwe uitbreidingsronde zal worden uitgegeven. Daarom kunnen de in de vergunningen die in de vorige uitbreidingsronde niet zijn uitgegeven, worden 'opgeheven' en vervangen door de nieuwe. Met nieuwe eisen, die passen bij deze tijd.*

*De vier ontbrekende vergunningen waren nog in behandeling. Twee daarvan zijn inmiddels toegekend.*



**Enkele opmerkingen**  
**die niet op de ter inspraak liggende notitie terug te voeren zijn.**

In de schriftelijke inspraakreacties werden opmerkingen gemaakt die buiten het kader van de voorliggende uitbreidingsvoorstellen vielen. De volgende opsomming is niet uitputtend, maar beperkt zich tot een aantal aansprekende voorbeelden.

Eén van de inspraakreacties ging vrijwel alleen over toekomstig beleid in het havenwater. De opmerkingen zijn voor de huidige uitbreidingsvoorstellen niet relevant, maar zijn natuurlijk aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam doorgestuurd:

**Toekomstig beleid in het havenwater (1)**

- Combineer in het havenbedrijf havenactiviteiten met passagiersvaart.
- Nieuwe en bestaande steigers in het havengebied geschikt maken voor op- en afstapplaatsen.
- Valt het gebied buiten de Oranjesluizen buiten het vergunningsgebied?
- Ondanks de werkzaamheden in het IJ achter het Centraal Station is behoefte aan meer op- en afstaplocaties aldaar.
- Graag een gesprek over onduidelijke begrippen als ‘watergebonden activiteiten’, ‘op Amsterdam gerichte activiteiten’ en ‘publieke dan wel besloten evenementen’.

*Het beleid t.a.v. de toegang tot de havens is in het kader van de International Ship and Port Facility Security code (ISPS, de internationale wetgeving die in Nederland is vastgelegd in de Havenbeveiligingswet) aangescherpt en geldt nog alleen voor 'bestemmingsverkeer'. Schepen met een exploitatievergunning vallen onder bestemmingsverkeer indien zij zich aan de meldprocedures houden.*

*Het voorstel nieuwe en bestaande steigers in het havengebied geschikt te maken voor op- en afstapplaatsen gaat in tegen het havenveiligheidsbeleid. Alleen schepen die mensen bij bedrijven moeten oppikken kunnen gebruik maken van de haven mits de toegang van te voren is aangevraagd. Het Noordzeekanaal blijft wel voor een ieder toegankelijk.*

*Een deel van het gebied buiten de Oranjesluizen tot de vuurtoren valt onder het havenwater. Al het overige water is dan automatisch binnenwater wanneer dit binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam valt*

*Op en afstap plaatsen aan het IJ blijven aanwezig. Om deze voor meer dan alleen houders van ligplaatsvergunningen beschikbaar te stellen, zijn deze plaatsen in de 'reserveringsregeling opgenomen op grond van de VHB. Deze regeling zal bij de revisie van de VHB (begin 2006) worden uitgebreid met ligplaatsen in het gehele Havenwater.*

### **Knelpunt: Singelgracht tussen Max Euwebrug en de Museumbrug (13)**

Graag nadere regels voor het gebruik van dit gebied, meer in het bijzonder met het oog op te hard varen, keren en spreiding etc.

*Ook op dit gebied is de BPR van toepassing. Een maximale snelheid van 7,5 km per uur en het verbod op het veroorzaken van hinderlijke waterbeweging. Langs de Lido-steigers geldt een meerverbod. Er zijn geen verkeerstechnische redenen om keren hier niet toe te staan.*

### **Lig-, af- en opstapplaatsen**

Veel opmerkingen over het tekort aan ligplaatsen en vooral op- en afstapplaatsen. Zoals het verzoek om een openbare steiger in de buurt van het Centraal Station, “wellicht tijdelijk aan de fietsflat” (9)

### **Financiën**

Vorm een fonds waarmee jaarlijks een aantal woonschepen kan worden ‘uitgekocht’ en oormerk de gemakkelijksretributie zodat deze ongeveer 1.350 mln euro ten goede komt aan verbetering van infrastructuur op het water.(9)

### **Verlichting**

“De stadsilluminatie is naar een bedroevend niveau afgezakt. Tenminste herstel naar het oude niveau is noodzakelijk”.

### **Vaarscholen**

Er ontbreekt informatie over vaarscholen, bestaande en nieuwe afmeervoorzieningen vóór en het gebruik van het openbaar water dóór deze scholen.