



(index.html)

De nota 'Varen in Amsterdam'

Eindelijk aandacht voor het blauwe goud van Amsterdam?

Eén van de belangrijkste politieke discussies in Amsterdam van het afgelopen jaar betrof de gemeentelijke nota 'Varen in Amsterdam'. Deze nota heeft als hoofddoel het varen in de Amsterdamse grachten beter te reguleren en meer grip te krijgen op de commerciële activiteiten op het water. Dit is een belangrijke doelstelling omdat hier vanaf het moment dat de commerciële passagiersvaart het water begon te gebruiken voor rondvaarten (vlak na de Tweede Wereldoorlog) weinig tot geen aandacht aan is besteed. Deze rondvaarten door de grachten werden tot voor kort door slechts enkele aanbieders aangeboden. Nieuwe ondernemers kregen bijna geen kansen en de markt zat nagenoeg op slot, terwijl de vraag naar andere vormen van vermaak en transport op het water bleef groeien.



De steigers van de rondvaartrederijen in het Damrak

Door een toenemend aantal pleziervaartuigen in de grachten toe te laten, meer rondvaartactiviteiten, een gebrek aan beleid en inadequate handhaving is het de laatste jaren steeds meer een 'wildwest' op het water geworden. Op zomerse dagen leek het wel alsof het elke dag Koningsdag was, met alle drukte, overlast en onveilige situaties van dien. Steeds meer illegale vervoerders realiseerden zich dat er goed geld te verdienen viel op de grachten en voeren in grote sloepen, voorzien van stampende discobeats, dansende en joelende passagiers door het Amsterdamse grachtenstelsel. Dergelijke praktijken hadden vaak vele slapeloze nachten voor de omwonenden tot gevolg.

Een ander onderwerp waar de nota zich op richt is het afdwingen van het verschonen van de traditionele rondvaartvloot. Deze boten varen voornamelijk op dieselbrandstof, die berucht is vanwege de schadelijke uitstoot voor mens en milieu. Een rapport van de GGD bevestigt dat de uitstoot van deze boten op drukke punten een significante verslechtering van de luchtkwaliteit met zich meebrengt. Het is dus noodzakelijk om snel deze vloot volledig uitstootvrij te laten varen.

De Werkgroep Water (</water/index.html>) van de VVAB heeft zich uitdrukkelijk gemengd in de discussies over deze onderwerpen en heeft gevraagd en ongevraagd advies gegeven. Het lijkt een doorbraak dat er met deze nota eindelijk aandacht wordt besteed aan het beter, eerlijker en

duurzamer gebruik van het water door verschillende partijen (bewoners, toeristen en ondernemers).

De nota in het kort

Vergroening van de vloot

Vaartuigen tot 14 meter, zowel commerciële als pleziervaart, moeten in 2020 honderd procent uitstootvrij zijn. Rondvaartboten van 14 meter en langer mogen echter nog elf jaar (tot 2025) blijven varen op vervuilende diesel. Omdat alle andere categorieën en alle pleziervaart in 2020 wel aan de uitstootvrije normen moeten voldoen, is hier sprake van rechtsongelijkheid. De werkgroep Water heeft gepleit voor een geheel vergroende, uitstootvrije vloot in 2020, maar helaas worden aan de grotere rondvaartboten boterzachte voorwaarden gesteld.

Wat verder opvalt is dat voor de rondvaartboten als enige categorie een langere afschrijvingstermijn voor het casco geldt (tot 25 jaar). Naar aanleiding hiervan vragen wij ons af hoe oud de motoren in deze boten eigenlijk zijn; sommige boten – maar met name ook vele motoren – zijn al tientallen jaren oud. Eén reder vaart zelfs met een rondvaartboot uit 1921 – die is dus allang afgeschreven. Het blijven varen met oude schepen is lucratief voor de rondvaartrederijen en zonder druk van bovenaf zal men dit ook zo lang mogelijk blijven doen. Zodoende zal alleen het stellen van een harde deadline uitkomst van dit probleem bieden.

Indeling en uitgifte vergunningen

Amsterdam is opgedeeld in twee vergunninggebieden: vergunningsgebied 1 beslaat de binnenstad minus de oostelijke binnenstad, vergunningsgebied 2 de oostelijke binnenstad en de rest van Amsterdam. Voor gebied 1 en 2 zullen in 2014 nieuwe vergunningen worden verloot. De vraag is echter hoe de gemeente gaat afdwingen dat de boten in hun eigen vergunningsgebied blijven.

In vergunningsgebied 1 (de binnenstad) zal straks ruimte zijn voor 60 verhuurbootjes en 25 zogenaamde bemande boten zoals sloepen en salonbootjes. In vergunningsgebied 2 zullen er 100 verhuurboten en/of waterfietsen en 50 bemande boten worden vergund.

In 2014 zullen deze nieuwe vergunningen via een loting worden verdeeld. Potentiële toetreders hebben zich in december 2013 kunnen inschrijven.

Tunnelvisie

Al met al lijkt de nota toch te zijn geschreven vanuit een tunnelvisie. Essentiële aspecten, zoals een duidelijke visie over goederenvervoer te water, ontbreken.

Het eerdere onderscheid tussen rondvaartschepen en lijn- of taxi-diensten is helaas uit de nota verdwenen. Dat is jammer omdat bij uitstek door het al dan niet exclusief vergunnen van een te bevaren route daadwerkelijke spreiding van de vaarbewegingen kan worden bewerkstelligd.

Ook zou vervoer over het water een goed alternatief kunnen zijn voor vervoer over land, zowel voor goederen als personen, om zo blokkades op de smalle grachten te voorkomen.

Naar aanleiding van de concept-nota heeft de werkgroep Water de volgende voorstellen gedaan:

- Vervoer van hotelgasten van buslocaties aan het water naar hotels en omgekeerd. Veel hotels in de binnenstad liggen aan of dichtbij het water en bezitten vaak een eigen steiger. Waarom zou men het water niet meer inzetten voor personenvervoer van en naar de hotels, zoals in Venetië al lang gebeurt?
- Bevoorrading van winkels, zoals bijvoorbeeld de supermarkt 'Marqt', die sinds kort op de hoek Keizersgracht / Wolvenstraat is gevestigd, vanaf bijvoorbeeld het FoodCenter in de Jan van Galenstraat.

- Postdistributie: waarom zou de gemeente TNT-post niet ondersteunen in haar ambitie?
- Verhuizingen via het water.

Handhaving

Wie in de binnenstad op of rond een gracht woont weet hoe feestvierders op de gracht de rust kunnen verstoren. Van handhaving is echter niet of nauwelijks sprake. Als reactie op de concept-nota, heeft de VVAB aangegeven dat de gemeente stevig zal moeten inzetten op handhaving van normaal gebruik van het water wil zij het vertrouwen van de burgers terugwinnen.

Gezien alle kritiek op het gebrek aan handhaving, heeft Wethouder Gehrels door KPMG een onderzoek laten doen. De uitkomsten hiervan waren ontluisterend; de belangrijkste conclusie was dat de meeste activiteiten van de handhavers van Waternet bestonden uit het in goede banen leiden van grote evenementen zoals de Gay Pride. Voor het bestrijden van andere vormen van overlast op het water was nagenoeg geen tijd.

Het gemeentebestuur heeft voor 2014 extra geld uitgetrokken voor handhaving op het water. Of dat ook iets oplevert blijft de vraag. Vooralsnog denkt Waternet vooral aan technische oplossingen zoals het gebruik van 'transponders', een soort chips waarmee de bewegingen van een boot kunnen worden gevolgd, en 'monitoren' via een verkeersmodel.

De VVAB heeft in een reactie laten weten dat het enige wat helpt tegen overlast en illegale praktijken op het water het daadwerkelijk aanhouden van boten is, boetes uitdelen en zo nodig inbeslagname en/of het opleggen van vaarverboden.

Ontbrekende aspecten in de nota

De werkgroep mist echter ook een aantal aspecten in de nota:

- Een concreet actieplan voor het stimuleren van het vervoer van goederen;
- Een 'tjijpad' waarin is uitgewerkt hoe geprivatiseerde steigers zullen worden vrijgemaakt;
- De vraag hoe het gebruik van steigers zal worden beprijsd c.q. hoe steigers en kassahuisjes door alle rederijen gedeeld zullen worden. Het baart ons zorgen dat er vaak in de nota te lezen valt dat de 'branche' dit het beste zelf onderling kan regelen. Hiermee wordt de regie uit handen gegeven, terwijl deze nota juist als uitgangspunt heeft de controle over het dynamisch gebruik van het water weer in de hand te krijgen;
- Daadwerkelijke maatregelen om een spreiding van de vaarbewegingen te bewerkstelligen. Hoe wordt – beschouwd in het licht dat er in 2014 nog extra vergunningen zullen worden uitgegeven – voorkomen dat de commercieel aantrekkelijk routes, die nu al overbelast zijn, nog drukker worden?
- Indeling in afmetingen en segmenten van passagiersvaartuigen. Ondanks het feit dat al in 2008 is vastgesteld dat de lengte van een rondvaartboot maximaal 20 meter mag zijn – om zo schade, overlast en opstoppingen te voorkomen – wordt in de nota een uitzondering gemaakt voor de bestaande rondvaartboten. Ten aanzien van deze boten is geen overgangstermijn opgenomen maar gaat men uit van een uitsterf beleid, waardoor het onduidelijk is wanneer alle rondvaartboten de juiste afmetingen zullen hebben.


Op 2 oktober 2013 is de nota door de gemeenteraad aangenomen met een grote hoeveelheid moties en amendementen. Een aantal van deze moties juichen wij toe, zoals bijvoorbeeld de motie over het stimuleren en faciliteren van een 'pilot' voor emissievrij goederenvervoer, de motie voor het in leven roepen van een inruilregeling voor vervuulende pleziervaartmotoren en de motie om de horecaregels op het land ook te laten gelden op het water. Tot onze verbazing hebben een aantal belangrijke moties het echter niet gehaald, zoals het bepalen van een maximaal aantal inzittenden per pleziervaartuig en de motie om ook de grote rondvaartboten in 2020 uitstootvrij te laten varen.

Of met deze nota het water, 'het blauwe goud' van Amsterdam, daadwerkelijk de aandacht krijgt die het verdient, is nog maar de vraag.

In een volgend artikel meer hierover, met name over de afloop van de procedures van de VVAB tegen de vergunningen voor 'hottugs' en 'aquabussen'.

Diana Wind en Dingeman Coumou

(Uit: Binnenstad 262 (../262.html), januari/februari 2014)

 [Raadsadres (/archieff/docs/20130922-varen2.pdf)] (22 september 2013)

Door in te loggen, kunt u ondermeer uw gegevens beheren. Alleen leden hebben een inlogaccount.

[Inloggen](#)

Reacties

Er zijn momenteel nog geen reacties op dit artikel.

Alleen als u bent ingelogd, kunt u een reactie plaatsen.

© VVAB. Op al onze teksten en afbeeldingen rust copyright, bij ons of bij derden. Teksten en afbeeldingen mogen alleen worden overgenomen na schriftelijke toestemming van ons of van andere rechthebbenden.

(<http://www.vvab.nl/2013/09/22/varen2/>)

amsterdamse vereniging van vrienden van de amsterdamse binnenstad

%20Eindelijk%20de%20grote%20vragen%20over%20de%20binnenstad%20ant
 %20Vereniging%20van%20vrienden%20van%20de%20amsterdamse%20binnenstad
 %20Vereniging%20vrienden%20van%20de%20amsterdamse%20binnenstad