Gemeente Amsterdam

Nota Varen | Deel 2

September 2019

Ligplaatsen en op- en afstappen passagiersvaart, verduurzaming, vignetbeleid en stimuleren van (goederen)transport over water

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Op- en afstappen passagiersvaart	5
3.	Ligplaatsen passagiersvaart	13
4.	Verduurzamen: naar emissievrij varen in 2025	19
5.	Aanscherpen vignetbeleid pleziervaart	23
6.	Stimuleren transport over water	25
7.	Recreatiezones	29
8.	Financiën	31

1 | Inleiding

De Nota Varen bevat nieuw vaarbeleid van de gemeente Amsterdam. Het uitgangspunt is een duurzaam, evenwichtig en slim gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers (passagiersvaart, pleziervaart en transport over water). Dit uitgangspunt is vertaald in vijf doelstellingen en 18 concrete maatregelen. In de Nota Varen Deel 1 is het kader en het merendeel van de maatregelen uitgewerkt. Op 9 mei 2019 heeft de gemeenteraad Nota Varen Deel 1 vastgesteld. De hoofdpunten van deze Nota Varen Deel 2 betreffen een uitwerking van: het nieuwe op- en afstapbeleid, het ligplaatsenbeleid, de verduurzamingsmaatregelen, het vignetbeleid en de maatregelen ter stimulering van (goederen)transport over water.

Op- en afstappen en ligplaatsen passagiersvaart

Allereerst komen de maatregelen voor de passagiersvaart aan de orde. Nota Varen Deel 1 beschrijft een volumebeleid voor passagiersvaart. Het volumebeleid houdt in dat de gemeente voor in totaal 550 passagiersvaartuigen vergunningen voor bepaalde tijd verleent in tranches. Ook nieuwe toetreders kunnen zodoende een vergunning verkrijgen. Zowel nieuwe toetreders als zittende reders hebben een op- en afstaplocatie en een ligplaats nodig. De invoering van het volumebeleid vereist daarom een flexibeler gebruik van de op- en afstaplocaties en de ligplaatsen. Ook het stimuleren van transport over water zal een flexibeler gebruik van de op- en afstaplocaties en de ligplaatsen vereisen. Deze transportvaartuigen hebben bijvoorbeeld voldoende locaties en tijd nodig hebben om te kunnen laden en lossen. De maatregelen met betrekking tot op- en afstappen en ligplaatsen worden in deze nota uitgewerkt. Andere maatregelen voor de passagiersvaart in deze nota richten zich onder meer op het verminderen van de overlast en drukte op en rondom, vooral de populaire, op- en afstaplocaties in het centrum.

Aanscherping verduurzaming en vignetbeleid

Deze nota bevat de verduurzamingsmaatregelen voor de passagiersvaart, de pleziervaart en het transport over water. Ook geeft het een toelichting op het aangescherpte vignetbeleid voor de pleziervaart in verband met de nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen op het terrein van digitale handhaving.

Stimuleren transport over water

Naast de uitwerking van de maatregelen die in Nota Varen Deel 1 al zijn aangekondigd, bevat deze nota de introductie en uitwerking van een nieuwe maatregel - maatregel 18. Deze maatregel betreft het stimuleren van het transport over water. Voor de toekomst is het van groot belang om de vaarwegen voor transport te gebruiken en zo de wegen, kades en bruggen te ontlasten. Het (goederen)transport over water bevindt zich echter nog in een ontwikkelingsfase. De gemeente zal de komende periode starten met een aantal pilots om meer inzicht in de behoefte van de markt te krijgen en zal een aantal onderzoeken verrichten.

2 | Op- en afstappen passagiersvaart

Aanleiding

De beschikbare capaciteit op het water en aan de wal is beperkt. De gemeente voorziet dat dit verder wordt beperkt door de toenemende (herstel)werkzaamheden aan kades en bruggen. De gemeente wil deze schaars beschikbare ruimte optimaal gebruiken. Met het nieuwe vergunningstelsel worden per 2022 voor 550 passagiersvaartuigen exploitatievergunningen verleend. Deze passagiersvaartuigen hebben voldoende ruimte nodig om passagiers te laten op- en afstappen. Ook de ambitie van de gemeente om het (goederen)transport over water te stimuleren zal impact hebben op het gebruik van de op- en afstaplocaties. Het gebruik van de huidige op- en afstaplocaties zal daarom efficiënter moeten om toekomstbestendig te zijn. Een andere belangrijke reden om het op- en afstapbeleid te herzien, is de aanpak van de drukte en overlast als gevolg van de toeristenstromen. Toerisme hoort bij de stad, maar de toenemende drukte die dit met zich meebrengt zet het stedelijk milieu, de leefbaarheid, het karakter van de grachtengordel, het vlotte en veilig verkeer en de openbare orde onder druk. De gemeente herziet om deze redenen het huidige gebruik van de op- en afstaplocaties in de stad en pakt de overlast aan op met name de populaire op- en afstaplocaties.

Juridisch kader

- Voor het bedrijfsmatig vervoeren van passagiers is op grond van artikel 2.4.1 van de Verordening op het binnenwater 2010 een exploitatievergunning vereist.
- Op grond van artikel 2.3.6 van de Verordening op het binnenwater 2010 heeft het college de bevoegdheid om afmeerplaatsen aan te wijzen waar passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning voor een bepaalde duur passagiers kunnen laten op- en afstappen.
- Op grond van artikel 2.50 van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 (APV) is het voor reders verboden om klanten te werven aan de weg of op het openbaar water, zoals op of rondom een op- en afstaplocatie. Het college kan ontheffing verlenen van dit verbod.
- De gemeente kan ten aanzien van het gebruik van de op- en afstaplocaties die eigendom zijn van de gemeente privaatrechtelijke afspraken maken met belangstellende partijen. De gemeente kan bijvoorbeeld een gebruiksovereenkomst sluiten.

Huidige situatie op- en afstaplocaties

De stad beschikt over een uitgebreid netwerk van op- en afstaplocaties voor passagiersvaartuigen. Een op- en afstaplocatie is een afmeerplaats waar aanbieders van de passagiersvaart (hierna ook: reders) met een exploitatievergunning passagiers mogen laten op- en afstappen. Een op- en afstaplocatie kan uit meer dan één op- en afstapplek bestaan waardoor meerdere vaartuigen er gelijktijdig passagiers kunnen laten op- en afstappen. De op- en afstaplocaties variëren van grote steigers/pontons en een plank langs de kademuur tot alleen een plek om aan te leggen. In deze nota worden al deze vormen aangeduid als op- en afstaplocaties.

De op- en afstaplocaties zijn onder te verdelen in locaties die voor ieder passagiersvaartuig met een exploitatievergunning toegankelijk zijn (hierna ook: openbare op- en afstaplocaties) en locaties die exclusief worden gebruikt door bepaalde reders en waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt over het gebruik (hierna ook: ‘exclusieve’ op- en afstaplocaties).

Openbare op- en afstaplocaties

De stad beschikt over 94 openbare op- en afstaplocaties.
Er zijn openbare op- en afstaplocaties, zoals bij het Anne Frank Huis en op de Oudezijds Voorburgwal, die intensief worden gebruikt door aanbieders van de passagiersvaart. De aanbieders verrichten op deze locaties vaste afvaartdiensten (ook wel 'single ticket' genoemd) en incidentele afvaartdiensten (ook wel 'hospitality' genoemd). Vaste afvaart houdt in dat vanaf die locaties op vaste tijden een rondvaart plaatsvindt waarvoor op de boot of op de wal kaartjes worden verkocht. Het verkopen van tickets op de wal is op grond van de APV niet toegestaan. Ondanks dat hierop wordt gehandhaafd, leidt het nog steeds tot opstoppingen van groepen passagiers bij de steigers en veroorzaakt overlast.

De meeste openbare op- en afstaplocaties worden minder intensief gebruikt. Vanaf die locaties vindt voornamelijk incidentele afvaart plaats. Bij incidentele afvaart varen aanbieders van passagiersvaartuigen niet volgens een vast schema. Het gaat hier om vooraf gereserveerde afvaarten van passagiersvaartuigen met groepen bijvoorbeeld voor een bruiloft.

De openbare op- en afstaplocaties zijn als volgt verdeeld over de verschillende stadsdelen.

Stadsdeel	Aantal
Centrum[1]	54
Zuid	10
Oost	17
West	7
Nieuw-West	6
Noord	0
Totaal	**94**

Exclusieve op- en afstaplocaties

Naast de openbare op- en afstaplocaties zijn er op dit moment tien op- en afstaplocaties die exclusief door reders in het segment Groot worden gebruikt. Aan dat exclusieve gebruik liggen in de meeste gevallen afspraken of overeenkomsten met de gemeente ten grondslag. Met al deze reders is geen einddatum van het gebruik afgesproken. De reders gebruiken de exclusieve op- en afstaplocatie voornamelijk voor het laten op- en afstappen van passagiers, de verkoop van tickets en als ligplaats voor hun passagiersvaartuigen. Ook kunnen de reders op de locatie de catering, de afvoer van afval en klein onderhoud aan de vaartuigen (laten) verzorgen. De meeste reders verrichten vaste afvaartdiensten vanaf deze locaties. Op dit moment hebben de reders veel vrijheid om de exclusieve op- en afstaplocaties naar eigen inzicht in te richten. De reders betalen verschillende bedragen voor het gebruik van de exclusieve op- en afstaplocatie.

In de tabel op de volgende pagina staat op welke manier de verschillende (nieuwe) segmenten gebruik maken van de op- en afstaplocaties.

Opgave en mogelijke ontwikkelingen in de toekomst

De gemeente heeft met reders afspraken gemaakt over het exclusieve en voor onbepaalde tijd gebruiken van op- en afstaplocaties. Dit soort afspraken acht de gemeente niet meer van deze tijd. Er is meer flexibiliteit nodig, omdat andere reders straks ook voor een vergunning in aanmerking komen en zij ook op- en afstaplocaties nodig hebben. Het is dan ook de verwachting dat de vraag naar op- en afstaplocaties zal toenemen, terwijl de mogelijkheden voor de gemeente om extra op- en afstaplocaties te creëren beperkt zijn. Met de gekozen maatregelen streeft de gemeente naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de huidige op- en afstaplocaties. Deze en andere maatregelen neemt de gemeente ook om de overlast rondom met name de populaire openbare op- en afstaplocaties terug te dringen en om gelijkwaardige kansen te bieden aan reders die nu geen exclusieve op- en afstaplocatie tot hun beschikking hebben.

[1] In deze Nota wordt met stadsdeel Centrum ook de Singelgracht inclusief kades aan beide kanten bedoeld.

Op- en afstaplocaties	Segment Groot	Segment Middel/Klein	Segment Historisch/beeldbepalend	Segment Onbemand
Exclusieve op- en afstaplocaties	Veel	Nauwelijks	Nauwelijks, tenzij sprake is van grote vaartuigen.	Regelmatig bij Rijksmuseum en Anne Frank.
Populaire openbare op- en afstaplocaties, zoals: ■ Rijksmuseum Steiger ■ Stopera Steiger ■ 'Eden' Steiger ■ Hermitage Steiger ■ Anne Frank Steiger ■ Prins Hendrik Steiger ■ Oudezijds Voorburgwal (recent populair sinds 2016)	Gebruik door hop on-hop off diensten. Incidenteel voor ophalen of afzetten groepen (hospitality). Sommige reders gebruiken deze locaties als een soort vaste afvaartlocatie door deze opeenvolgend te bezetten met boten.	Regelmatig gebruik. Meestal als een soort vaste afvaartlocatie door deze opeenvolgend te bezetten met boten. Deze locaties zijn populair door de aanwezigheid van veel toeristen op de wal.	Incidenteel voor ophalen of afzetten groepen (hospitality).	Niet tot nauwelijks gebruik van deze locaties. Wel intensief gebruik van waterfietsenverhuur vlakbij Anne Frank.
Overstaplocaties rondvaartboot op touringcar en rondvaartboot op riviercruise; Zouthaven (uit te breiden)	Regelmatig	Nauwelijks	Nauwelijks, tenzij sprake is van grote vaartuigen.	Geen
Openbare, minder intensief gebruikte, op- en afstapsteigers	Incidenteel op aanvraag van gereserveerde groepen.	Regelmatig. Eventueel als op-afstaplocatie bij gereserveerde groepen.	Met name de op-afstaplocaties bij hotels, restaurants en de nabijheid van de toeristische plekken in de stad. Ook voor gereserveerde groepen, waarbij locatie afhankelijk is van de vraag.	Niet tot nauwelijks

Tabel 2: Gebruik van de op- en afstaplocaties door de verschillende segmenten

Maatregelen

Het nieuwe op- en afstapbeleid bestaat uit de volgende maatregelen:

- Realiseren flexibel gebruik op de exclusieve op- en afstaplocaties.
- Creëren extra op- en afstapplekken in het Entreegebied.
- Creëren overstaplocaties rondvaartboot op touringcar en rondvaartboot op riviercruise.
- Creëren openbare op- en afstaplocaties voor (goederen)transport over water met medegebruik passagiersvaart voor incidentele afvaart (hospitality).
- Creëren op- en afstapplekken voor segment Onbemand in de jachthavens.
- Aanstellen van een op- en afstapcoördinator.
- Aanpakken overlast openbare op- en afstaplocaties.

Realiseren flexibel gebruik op de bestaande exclusieve op- en afstaplocaties

Door het nieuwe vergunningenstelsel per 2022 kunnen de huidige gebruikers en huurders van de tien exclusieve op- en afstaplocaties exploitatievergunningen verliezen en/of (extra) exploitatievergunningen verkrijgen. Dit levert in beide gevallen een verschuiving op in de ruimtebehoefte van de reder. Andere reders (nieuwe toetreders) komen bovendien straks ook in aanmerking voor exploitatievergunningen en ook zij moeten gebruik kunnen maken van deze op- en afstaplocaties. Aangezien op de huidige exclusieve op- en afstaplocaties niet genoeg ruimte is om iedere (toekomstige) vergunninghouder een exclusieve op- en afstaplocatie te geven, is de gemeente genoodzaakt om het gebruik van de huidige exclusieve op- en afstaplocaties flexibeler te maken. Het uitgangspunt bij het maken van nieuwe afspraken is efficiënt ruimtegebruik.

De gemeente treedt in overleg met de huidige gebruikers en huurders van de exclusieve op- en afstaplocaties om nieuwe afspraken te maken over de voorwaarden voor (de voortzetting van) het gebruik van deze op- en afstaplocaties. Met de reders die momenteel over een exclusieve locatie beschikken en in het bezit blijven van exploitatievergunningen zal de gemeente aangepaste of nieuwe gebruiksovereenkomsten voor bepaalde tijd sluiten.

Ook met geïnteresseerde nieuwe toetreders zal de gemeente gebruiksovereenkomsten voor bepaalde tijd aangaan. De duur van de gebruiksovereenkomst moet gelijk zijn aan de duur van de exploitatievergunningen die een reder heeft en moet passen bij het aantal vergunningen dat de reder heeft. Als de duur van de exploitatievergunningen is afgelopen, zal de overeenkomst worden beëindigd (als een reder geen vergunningen meer overhoudt) of worden aangepast (als het aantal vergunningen minder wordt of toeneemt). Voor de vrijgekomen ruimte op de op- en afstaplocatie zal de gemeente een gebruiksovereenkomst sluiten met een andere geïnteresseerde reder die exploitatievergunningen heeft verkregen. Dit betekent dat er sprake zal zijn van semi-exclusief gebruik in plaats van volledig exclusief gebruik. Indien de ruimte op de op- en afstaplocatie ontoereikend blijkt voor de vergunninghouders, dan zal de gemeente met de reders naar pragmatische oplossingen zoeken onder meer in de vorm van aanvullende op- en afstapplekken.

Voor het (semi-exclusieve) gebruik van de op- en afstaplocaties zal de gemeente een vergoeding vragen. De gemeente werkt nog uit op welke manier deze vergoeding zal worden geheven en hoe hoog die zal zijn. De gemeente zal in overleg met de reders (nieuwe) criteria voor de uitstraling en de inrichting van de op- en afstaplocaties formuleren. Als het niet mogelijk blijkt om in overleg met de reders tot nieuwe afspraken te komen, is de gemeente genoodzaakt om de huidige overeenkomsten op te zeggen.

Creëren extra op- en afstapplekken in het Entreegebied

Het gebied 'de Entree' aan de centrumzijde van het Centraal Station wordt de komende jaren vernieuwd. De planning is dat dit in 2023 klaar is. Het gebied wordt overzichtelijker en aantrekkelijker voor fietsers, voetgangers en mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer. Het water voor het Centraal Station (Open Haven Front) is verdeeld in drie kommen: de Westkom, de Middenkom en de Oostkom. In de Middenkom en de Westkom bevinden zich voornamelijk op- en afstaplocaties die nu exclusief door bepaalde reders worden gebruikt. Vanwege de werkzaamheden aan het Entreegebied,

liggen de vaartuigen van reders met een exclusieve op- en afstaplocatie in de Middenkom op dit moment tijdelijk in de Oostkom.
De gemeente zal in het Entreegebied extra op- en afstapplekken voor de passagiersvaart creëren. Het betreft een bewonersluw gebied en is om die reden een geschikte locatie. In de Westkom realiseert de gemeente circa zeven en in de Oostkom circa vijf extra op- en afstapplekken. Onder het wateroppervlak aan de zuidkant van de Middenkom komt in de reeds bestaande ruimte een bezoekerscentrum. Hier is ruimte voor kaartverkoop en wachtruimte voor de passagiers. Met deze extra op- en afstapplekken en de andere voorzieningen wil de gemeente reders in segment Middel/Klein en Historisch/beeldbepalend zonder (semi-)exclusieve op- en afstaplocatie de mogelijkheid bieden om bijvoorbeeld vaste afvaart(diensten) aan te bieden. De gemeente verwacht ook dat met het creëren van deze extra plekken de overlast rondom de huidige populaire openbare op- en afstaplocaties zal verminderen. Reders in de segmenten Middel/Klein en Historisch/beeldbepalend die geen exclusieve op- en afstaplocatie hebben, kunnen dan immers in de kommen terecht. Aangezien de semi-exclusieve op- en afstapplekken voor deze segmenten niet eerder dan in 2023 gerealiseerd zijn, spant de gemeente zich in voor tijdelijke oplossingen tot dat moment.

Impressie nieuwe inrichting Entreegebied (met links het Centraal Station)

Voor het gebruik van de op- en afstapplekken in de kommen zal de gemeente met de belangstellende reders in segment Middel/Klein en Historisch/beeldbepalend gebruiksovereenkomsten sluiten. In die gebruiksovereenkomsten staan de afspraken over onder meer de duur van de overeenkomst, de vergoeding en de voorwaarden voor het gebruik en de inrichting van de op- en afstapplek. Gelet op de beperkte capaciteit zullen de reders de extra (nog te creëren) op- en afstapplekken in de kommen moeten delen. Hiervoor zal de gemeente nadere regels opstellen en zal ook de op- en afstapcoördinator een belangrijke rol krijgen.

Reders met een semi-exclusieve op- en afstaplocatie zullen met al hun vergunde vaartuigen gebruik moeten maken van die semi-exclusieve op- en afstaplocatie en kunnen om die reden geen gebruik maken van de gedeelde op- en afstapplekken in de kommen.

Creëren overstaplocaties rondvaartboot op touringcar en rondvaartboot op riviercruise

Een overstaplocatie heeft tot doel om de overstap van het ene voer- of vaartuig naar de andere efficiënt te laten verlopen, bijvoorbeeld van een touringcar op een boot. Overstapplaatsen buiten het centrum dragen bij aan het beter spreiden van het vaarverkeer en het verminderen van de overlast en drukte in het centrum. Het Programma Varen, het gemeentelijk touringcarteam en de onderdelen riviercruise en zeecruise van haven Amsterdam ontwikkelen een gezamenlijke visie voor het aanwijzen, ontwikkelen en gebruik van overstaplocaties. Doelen zijn (1) de verhuizing van touringcarafhankelijke rondvaartactiviteiten uit het stadshart, (2) het ontwikkelen van overstapsteigers van de cruisevaart op rondvaart en (3) het aanwijzen van nieuwe locaties voor cruisevaart die toegankelijk zijn voor touringcarverkeer. De gemeente zal de huidige overstaplocatie in de Zouthaven (verder) ontwikkelen en on-

derzoekt in de visie overstaplocaties of langs de zuidelijke IJ-oever geschikte locaties voor overstappen. De onderstaande locaties staan centraal in de visie overstaplocaties:

- **Zouthaven:** Op dit moment is in de Zouthaven ruimte voor zeven (grote) passagiersvaartuigen om passagiers te laten op- en afstappen. Die ruimte wordt op dit moment niet intensief gebruikt. In 2017 is een collegebesluit genomen ter realisatie van de transferhub in de Zouthaven. Op die transferhub kunnen passagiers overstappen van touringcar naar rondvaartboot. De planning is dat de eerste fase van de Zouthaven eind 2019 klaar is. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor de uitbreiding van de Zouthaven in verband met het verplaatsen van de touringcar-rondvaart overstap vanaf de zuidkant van het centraal station naar de zuidelijke IJ-oever.
- **De Ruijterkade Oost:** Hier onderzoekt de gemeente of passagiers van een riviercruise kunnen overstappen op een rondvaartboot.
- **De Ruijterkade West:** Hier loopt een pilot waarbij het mogelijk is van riviercruise naar rondvaart over te stappen.

Creëren openbare op- en afstaplocaties voor het (goederen)transport met medegebruik passagiersvaart voor incidentele afvaart (hospitality).
Het is de ambitie van de gemeente om (goederen)transport over het water te stimuleren. Het college zal daarom openbare op- en afstaplocaties aanwijzen die transportvaartuigen (exclusief) mogen gebruiken. Het college is zich ervan bewust dat ook de passagiersvaart voldoende ruimte moet houden om passagiers te laten op- en afstappen. Voor zover het op- en afstaplocaties betreft waar geen opslag noodzakelijk is, zal de gemeente venstertijden bepalen waarbinnen de op- en afstaplocatie exclusief voor goederentransport is bestemd. Buiten die venstertijden is het voor passagiersvaartuigen toegestaan om incidentele afvaarten te doen voor vooraf geboekte groepen passagiers. Een uitwerking van de maatregelen die de gemeente gaat nemen voor het transport over water is terug te vinden in hoofdstuk 6.

Creëren op- en afstapplekken voor segment Onbemand in de jachthavens
De gemeente heeft tot op heden gedoogd dat de onbemande vaartuigen die in jachthavens liggen ook op- en afstappen bij de ligplaats. De gemeente gaat onderzoeken of in specifieke gevallen een ontheffing van dit verbod verleend kan worden.

Aanstellen van een op- en afstapcoördinator
De gemeente stelt een op- en afstapcoördinator aan die als aanspreekpunt fungeert voor de reders. Deze coördinator zal monitoren of er voldoende op- en afstaplocaties zijn voor vergunninghouders en zal de op- en afstapplekken op transparante wijze verdelen.

Aanpakken overlast openbare op- en afstaplocaties
Ondanks dat het niet is toegestaan, zijn er toch reders die op en rondom de (populaire) openbare op- en afstaplocaties passagiers werven. Dat veroorzaakt overlast en drukte. De gemeente is daarom gestart met het intensiveren van de handhaving van het verbod rondom deze overlastgevende op- en afstaplocaties. De grote hoeveelheden passagiers op populaire openbare op- en afstaplocaties leiden ook als zodanig tot overlast en drukte. Een manier om dat tegen te gaan is het op korte termijn creëren van extra op- en afstaplocaties elders waardoor de drukte zich minder concentreert. De gemeente is met de stadsdelen in overleg om te bekijken of en waar het mogelijk is om extra op- en afstaplocaties te creëren, waarbij primair wordt gekeken naar locaties in bewonersluw gebied. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om het opstappen en het afstappen bij het Anne Frank huis van elkaar te scheiden, zodat de overlast op en rondom deze locatie vermindert. De gemeente gaat ook handhavend optreden tegen oneigenlijk gebruik van een openbare op- en afstaplocaties.

Coalitieakkoord

In afwijking van het coalitieakkoord is het college niet voornemens om de op- en afstaplocaties voor rondvaartboten buiten het centrum te verplaatsen. Het college verwacht dat door de maatregelen die zijn aangekondigd in Nota Varen Deel 1 en 2, de overlast en drukte op en rondom het water zal verminderen. Bovendien zijn deze maatregelen beter uitvoerbaar en wordt een mogelijk waterbedeffect naar de overige stadsdelen voorkomen.

3 | Ligplaatsen passagiersvaart

Aanleiding

Als gevolg van het nieuwe volumebeleid voor exploitatievergunningen zullen huidige en nieuwe reders exploitatievergunningen verkrijgen en verliezen. Reders die een exploitatievergunning voor een passagiersvaartuig verkrijgen, zullen voor de duur van die vergunning een ligplaats voor dat vaartuig nodig hebben. Reders die een exploitatievergunning voor een passagiersvaartuig verliezen, zouden niet met hun onvergunde passagiersvaartuig een ligplaats bezet moeten houden. Dit betekent dat (ook) het ligplaatsenbeleid zal worden herzien en dat bijvoorbeeld het verstrekken van ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd tot het verleden zal behoren.

De gemeente wil daarnaast meer grip krijgen op de historisch ontstane situatie rondom ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en daarin meer uniformiteit aanbrengen. Deze situatie is ontstaan doordat stadsdelen de afgelopen decennia op basis van hun eigen beleidskaders afwegingen en (individuele) afspraken hebben gemaakt over het gebruik van de ligplaatsen in hun stadsdelen.

Om al deze redenen dient het ligplaatsenbeleid te worden herzien. Dit hoofdstuk bevat een uitwerking van de wijzigingen van het ligplaatsenbeleid.

Het hoofdstuk richt zich op ligplaatsen voor de passagiersvaart. Ligplaatsen voor de transportsector worden hierin meegenomen voor zover er raakvlakken zijn. Ligplaatsen voor de pleziervaart vallen buiten de scope van dit hoofdstuk.

Juridisch kader

- Op grond van de Verordening op het binnenwater 2010 heeft een passagiersvaartuig die een ligplaats wil innemen in openbaar water een ligplaatsvergunning nodig.
- De stadsdelen zijn op grond van de Verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam bevoegd om ligplaatsvergunningen te verlenen (waarbij Waternet dat doet voor stadsdeel Centrum).
- Met twee zogenoemde paraplubestemmingsplannen[2] heeft de gemeente het juridisch planologisch mogelijk gemaakt dat passagiersvaartuigen in 26 jachthavens een ligplaats in gebruik kunnen nemen. Hiervoor hebben de vaartuigen geen ligplaatsvergunning nodig. Door de gemeente is bepaald dat per jachthaven maximaal 25% van het aantal ligplaatsen mag worden gebruikt voor passagiersvaartuigen (en in twee jachthavens 35%). De gemeente heeft hiermee potentiele ligplaatsen voor ongeveer 650 passagiersvaartuigen in jachthavens mogelijk gemaakt.
- De stadsdelen kunnen (namens de gemeente) privaatrechtelijke afspraken maken met de vergunninghouders over het gebruik van de ligplaatsen. De stadsdelen kunnen bijvoorbeeld een gebruiksovereenkomst of een huurovereenkomst sluiten. Deze afspraken zijn in aanvulling op de ligplaatsvergunning.
- De gemeente heeft met bepaalde reders privaatrechtelijke afspraken gemaakt over het gebruik van ligplaatsen bij hun ‘exclusieve’ op- en afstaplocaties.

Huidige situatie

Op dit moment hebben de 478 vergunde passagiersvaartuigen een ligplaats:

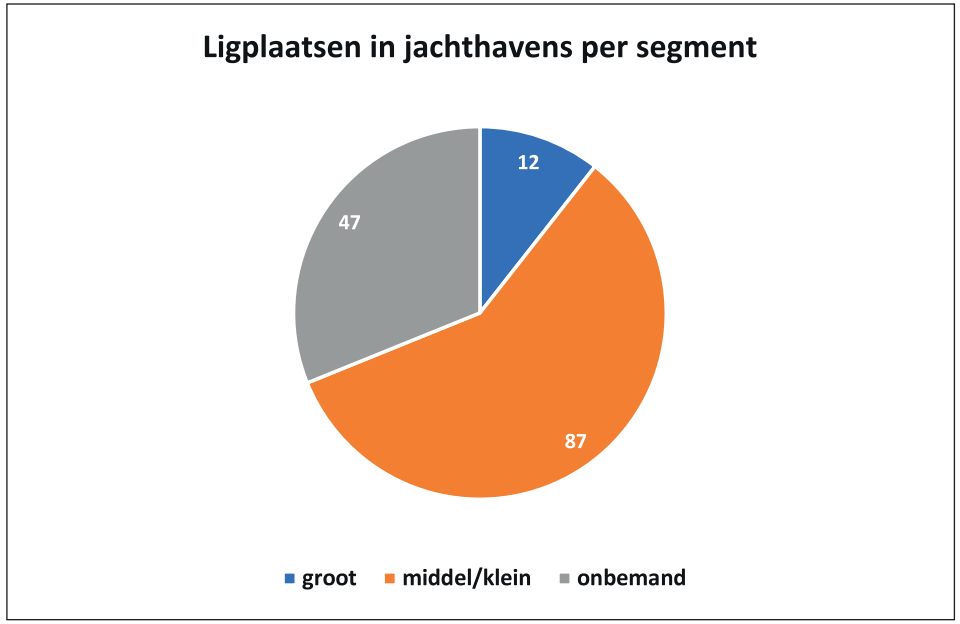
a. in één van de 26 jachthavens die zijn opgenomen in de twee paraplubestemmingsplannen (zie het juridisch kader)
b. in openbaar water (afmeergebied in een van de stadsdelen), of
c. buiten Amsterdam.

[2] Eén van de twee paraplubestemmingsplannen is nog niet onherroepelijk.

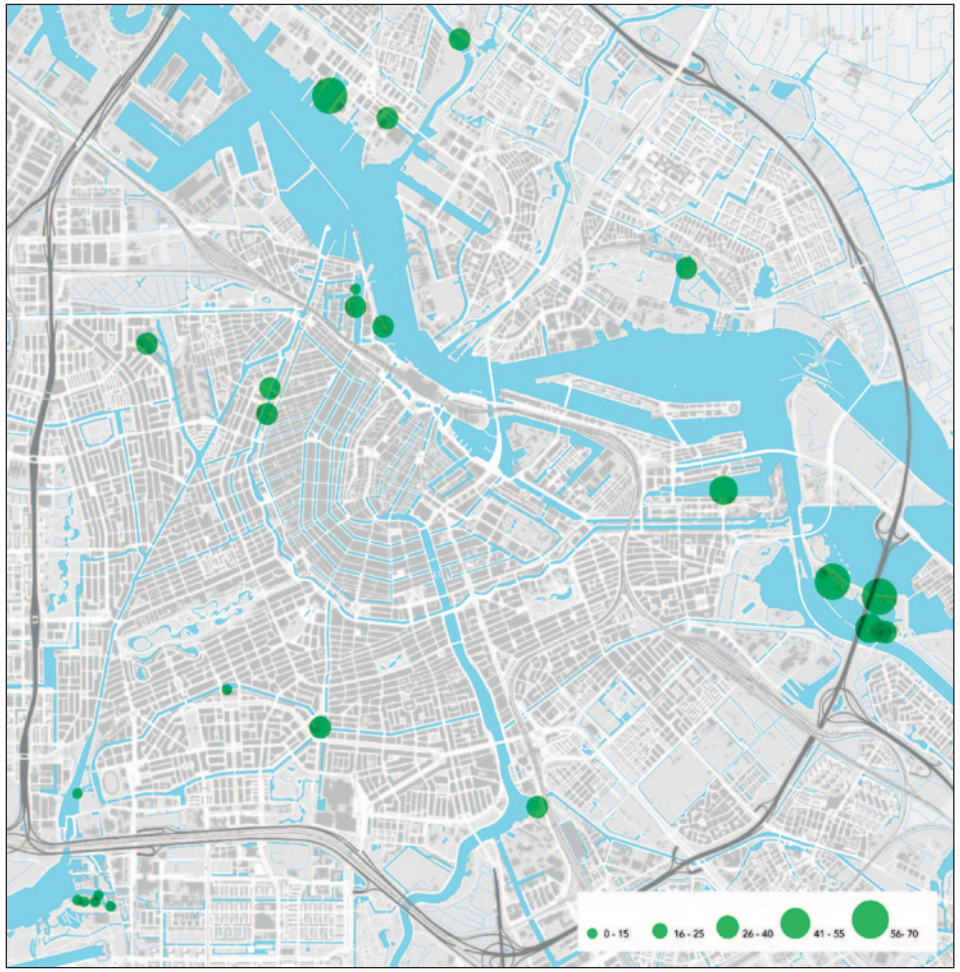
Ligplaatsen voor vaartuigen met een exploitatievergunning en vergunningsbewijs	
In een jachthaven	146
In openbaar water	304
Extern (buiten Amsterdam)	22
Onbekend	6
Totaal	**478**

Verdeling van de ligplaatsen in de jachthavens

Op dit moment liggen vooral passagiersvaartuigen uit het segment Middel/Klein in jachthavens[3], omdat ligplaatsen in de jachthavens met name voor dit segment geschikt zijn (afbeelding). Vanwege de afmetingen van deze passagiersvaartuigen en de inrichting van de jachthavens, zijn er voor de vaartuigen uit het segment Groot slechts beperkte mogelijkheden om een ligplaats in een jachthaven in te nemen.

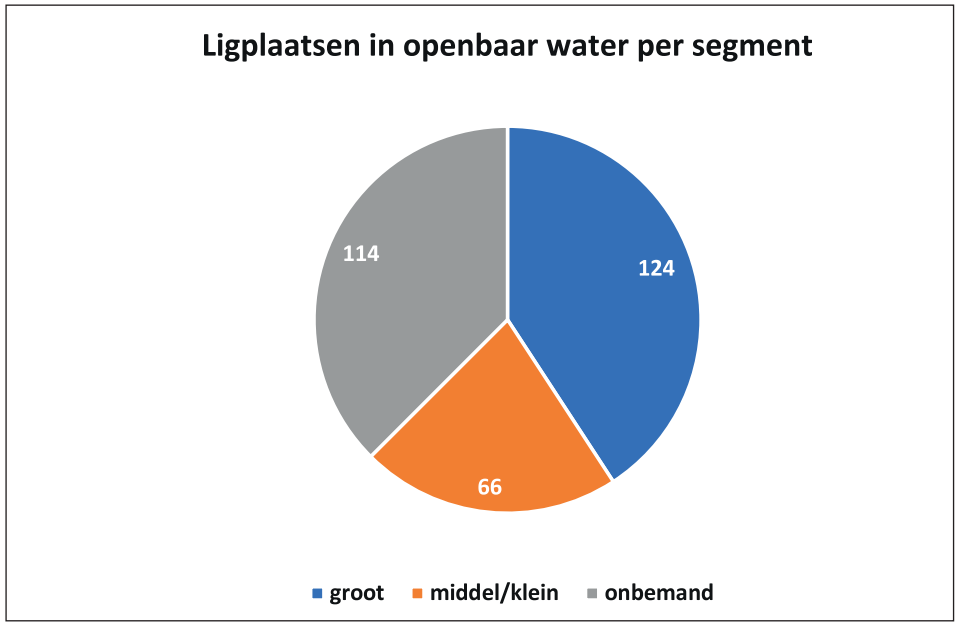


Verdeling van ligplaatsen in de jachthavens per segment (de historische en beeldbepalende vaartuigen zijn onderverdeeld in de segmenten Groot en Middel/Klein).



Jachthavens met aantallen potentiële ligplaatsen in de stad

[3] Dit betreffen de 26 jachthavens die vallen onder de twee parapubestemmingsplannen.



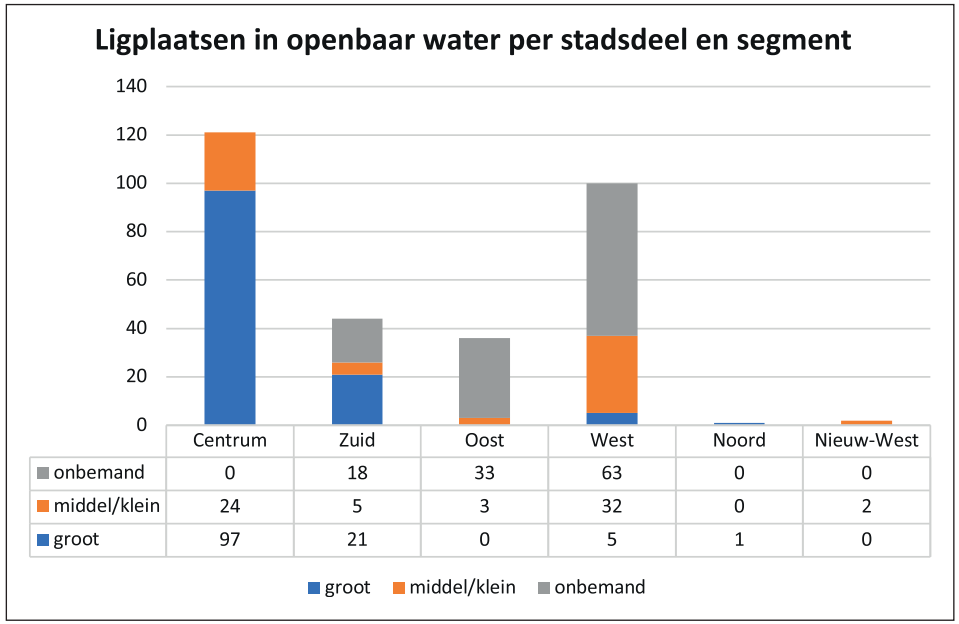
Verdeling van de ligplaatsen in openbaar water per segment

Verdeling van de ligplaatsen in openbaar water
In het openbaar water wordt het merendeel van de ligplaatsen ingenomen door de segmenten Groot en Onbemand (afbeelding 2).

De meeste passagiersvaartuigen in het segment Groot hebben een ligplaats in stadsdeel Centrum (afbeelding 3). Hiervan heeft het overgrote deel een ligplaats op de huidige exclusieve op- en afstaplocaties. De gemeente heeft al eerder aangekondigd dat er ongeveer veertig ligplaatsen voor het segment Groot bijkomen aan de Dijksgracht Oost in 2022.

De passagiersvaartuigen uit het segment Middel/Klein liggen met name in stadsdeel Centrum en stadsdeel West.

De ligplaatsen in openbaar water voor het segment Onbemand zijn zorgvuldig geselecteerd door de stadsdelen om de overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Het gebruik van deze locaties in openbaar water wijkt af van het gebruik van ligplaatsen door andere segmenten, omdat het hier ook mogelijk is om op- en af te stappen. De huidige locaties zullen zoveel als mogelijk gehandhaafd blijven voor de onbemande verhuur. De passagiersvaartuigen uit dit segment hebben ligplaatsen in de stadsdelen Oost, West en Zuid. Op dit moment zijn er (bijna) geen ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in openbaar water in de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost.



	Centrum	Zuid	Oost	West	Noord	Nieuw-West
onbemand	0	18	33	63	0	0
middel/klein	24	5	3	32	0	2
groot	97	21	0	5	1	0

Verdeling van de ligplaatsen in openbaar water per stadsdeel en segment (Zuidoost buiten beschouwing, want nul ligplaatsen)

Opgave en ontwikkelingen in de toekomst

Het volumebeleid voor de passagiersvaart per 2022, de ambitie van het college om (goederen)transport over water te stimuleren en de toenemende herstel- en onderhoudswerkzaamheden aan kades en bruggen leiden tot een

toenemende vraag naar ligplaatsen. Dat vereist een nieuwe inrichting en ordening van het huidige ligplaatsensysteem. De gemeente zal erop toezien dat er in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning. Voor het (goederen)transport zal de gemeente inventariseren welke behoefte er bestaat aan ligplaatsen in of nabij de stad. Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het ligplaatsenbeleid. De beperkte ruimte voor ligplaatsen in openbaar water vraagt ook een flexibelere invulling van het huidige gebruik van de ligplaatsen. De gemeente gaat bij de nieuwe inrichting en ordening meer regie nemen.

Maatregelen

Het nieuwe ligplaatsenbeleid bestaat uit de volgende maatregelen:

- Harmoniseren van de prijzen voor ligplaatsen in openbaar water en in jachthavens.
- Meer (centrale) regie nemen en een ligplaatsenplan opstellen.
- Opstellen centraal ligplaatsenregister.
- Koppelen ligplaatsvergunning aan exploitatievergunning.
- Uitwerken uitgifteregeling ligplaatsvergunningen.
- Aanstellen van een ligplaatscoördinator.
- Realiseren laadinfrastructuur bij ligplaatsen in openbaar water.

Harmoniseren van de prijzen voor ligplaatsen in openbaar water en in jachthavens

De jaarlijkse kosten van een ligplaats in een jachthaven zijn hoger dan de jaarlijkse kosten van een ligplaats in openbaar water. De gemeente wil de kosten meer in verhouding brengen. Het college heeft op 22 maart 2016 een besluit genomen waarin de precariobelasting tot 2022 stapsgewijs wordt verhoogd (nummer ZD2016-001376). De komende periode zal een voorstel worden uitgewerkt om vanaf 2022 de prijzen voor ligplaatsen in openbaar water verder te harmoniseren met de prijzen voor vergelijkbare ligplaatsen in een jachthaven. De gemeente houdt daarbij rekening met de kapitaallasten en het voorzieningenniveau.

Meer (centrale) regie nemen en ligplaatsenplan opstellen

De gemeente wil daarnaast meer grip krijgen op de historisch ontstane situatie rondom ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en daarin meer uniformiteit aanbrengen. De gemeente zal daarom in samenwerking met de stadsdelen een ligplaatsenplan opstellen voor zowel bestaande als mogelijk nieuwe locaties voor ligplaatsen. Hierbij gelden verschillende richtlijnen, zoals een evenwichtige verdeling tussen de stadsdelen, goede ruimtelijke inpassing en het voorkomen van overlast. In de Verordening op het binnenwater 2010 zal daartoe worden opgenomen dat het college bevoegd zal zijn ligplaatsen aan te wijzen, inclusief een bevoegdheid tot ordening naar functie (passagiersvaartuigen en overige bedrijfsvaartuigen). Bij het aanwijzen van locaties zal het college vanzelfsprekend de wet- en regelgeving rondom ruimtelijke ordening in acht nemen. Daarnaast zal voor de tijdelijke ligplaatsen, waarvoor in verband met onderhoud aan bruggen en kades investeringen zijn gedaan, worden gekeken naar mogelijkheden om deze locaties permanent in gebruik te nemen. Het college zal de publiekrechtelijke aanspraken (zoals bijvoorbeeld de omgevingsvergunningen) en privaatrechtelijke aanspraken (zoals gebruiks- of huurovereenkomsten) rondom (het gebruik van) een ligplaats in kaart brengen en waar nodig opzeggen, intrekken of omzetten.

Opstellen centraal ligplaatsenregister

Het college stelt in overleg met de reders en de stadsdelen een centraal ligplaatsenregister op. Daarin staat per ligplaats in openbaar water welk(e) type(n) passagiersvaartuig in aanmerking kom(t)(en) voor die ligplaats. Daarbij kijkt de gemeente naar de grootte van de ligplaats, de functie van de ligplaats in relatie tot de ruimtelijke mogelijkheden, het doorvaartprofiel op de betreffende locatie en andere (on)mogelijkheden van de ligplaats. In het ligplaatsenregister wordt ook opgenomen of er sprake is van een ligplaats met een bijzondere eigendomssituatie (zoals erfpacht, recht van overpad of dubbel liggen) of waarover een overeenkomst is gesloten of afwijkende publiekrechtelijke voorschriften zijn bepaald. Privaatrechtelijke overeenkomsten over het gebruik van de ligplaats zullen worden opgezegd.

Op deze manier brengt de gemeente in kaart of en wanneer de ligplaatsen (bij verlies van een exploitatievergunning) beschikbaar komen voor andere gegadigden. Daarmee bevat het ligplaatsenregister een volledig overzicht van de specifieke situatie op alle ligplaatsen en vormt het de basis voor het kunnen (her)verdelen van ligplaatsvergunningen.

Koppelen ligplaatsvergunning aan exploitatievergunning
Vanaf maart 2022 zal een ligplaatsvergunning voor een ligplaats van een specifiek vaartuig in openbaar water worden ingetrokken wanneer de reder de exploitatievergunning voor dat vaartuig verliest. Een reder zal over niet méér ligplaatsvergunningen kunnen beschikken dan dat hij exploitatievergunningen heeft. De gemeente voorkomt daarmee dat passagiersvaartuigen zonder exploitatievergunning op een ligplaats in openbaar water blijven liggen en er op die manier minder ligplaatsen beschikbaar zijn voor andere exploitanten. Hiermee wordt inefficiënt gebruik van de beschikbare ruimte in openbaar water zoveel mogelijk voorkomen. De gemeente zal hiervoor de Verordening op het binnenwater 2010 aanpassen door een passage op te nemen dat een ligplaats vervalt op het moment dat in een tranche voor het vaartuig geen nieuwe exploitatievergunning wordt verleend.

Uitwerken uitgifteregeling ligplaatsvergunningen
Er zal een uitgifteregeling voor de ligplaatsvergunningen worden opgesteld en uitgewerkt. De kern van de regeling is het omzetten van ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd naar bepaalde tijd en het (her)verdelen van de huidige ligplaatsvergunningen.
Voor het zomerreces van 2019 is de nieuwe uitgifteregeling voor exploitatievergunningen voor inspraak vrijgegeven. In die uitgifteregeling is beschreven hoe de gemeente vanaf 2022 in tranches exploitatievergunningen intrekt en nieuwe exploitatievergunningen voor bepaalde tijd uitgeeft. Het uitgifteproces van ligplaatsvergunningen zal aansluiten bij het uitgifteproces van exploitatievergunningen. In een uitgifteregeling voor ligplaatsvergunningen zal de gemeente het proces van intrekken en (her)verdelen van ligplaatsvergunningen in openbaar water verder uitwerken. Uitgangspunten van de regeling zijn het bieden van gelijke kansen op een (vrijkomende) ligplaats in openbaar water aan alle gegadigden en het voorkomen van onevenredige versnippering van ligplaatsen van dezelfde reder. De volgende uitgangspunten vormen in ieder geval de basis voor de uitgifteregeling:

- Ligplaatsvergunningen in openbaar water worden voor bepaalde tijd uitgegeven in een objectief en transparant uitgifteproces.
- De nu in gebruik zijnde ligplaatsvergunningen zullen niet in één keer ter beschikking worden gesteld en uitgegeven, maar in fases aan de hand van tranches, net als bij de exploitatievergunningen.
- De duur van de ligplaatsvergunning is gelijk aan de duur van de exploitatievergunning.
- Een uitgifteronde voor ligplaatsvergunningen vindt plaats telkens nadat het uitgifteproces voor exploitatievergunningen is afgerond (in tranches).

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om fasering aan te brengen in de uitvoering van de uitgifteregeling. De gemeente beoogt de eerste fase (tot het moment dat alle exploitatievergunningen een keer zijn ingetrokken) zo eenvoudig en overzichtelijk mogelijk te houden en alleen de ligplaatsen die vrijkomen opnieuw te verdelen.

Belangstellingsregistratie voor vrijkomende ligplaatsen
Reders die beschikken over een exploitatievergunning voor een passagiersvaartuig kunnen binnen een vooraf bekendgemaakte periode hun belangstelling kenbaar maken voor een ligplaats in openbaar water. De gemeente gaat vervolgens na welke vaartuigen in aanmerking komen voor een bepaalde categorie ligplaats (match tussen het vaartuig en de criteria voor de ligplaats). Indien er meerdere geschikte gegadigden voor een ligplaats zijn, zal de gemeente de beschikbare ligplaatsen onder de gegadigden verloten.

Deze werkwijze biedt ruimte om tegemoet te komen aan de individuele wensen van reders (enerzijds wil niet iedereen op eenzelfde plek liggen, anderzijds zijn sommige plekken meer gewild dan andere). Indien een vaartuig wordt ingeloot, kan het gedurende de looptijd van de exploitatievergunning

gebruikmaken van de betreffende ligplaats. De belangstellingsregistratie en de loting zullen nader worden vormgegeven in de eerdergenoemde uitgifte-regeling.

De registratie en procedures gaan van start nadat de uitkomsten van de eerste tranche uitgifte exploitatievergunningen bekend zijn, omdat dan duidelijk is welke ligplaatsen beschikbaar komen.

Aanstellen van een ligplaatscoördinator
Om de vraag naar ligplaatsen en de verdeling over de locaties te coördineren stelt de gemeente een ligplaatscoördinator aan. Deze coördinator:

- monitort of er in redelijkheid voldoende ligplaatsen zijn voor alle vergunninghouders;
- spant zich in voor het vinden van vervangende plekken als er plekken worden opgeheven vanwege werkzaamheden aan de kades;
- verdeelt de reders over de beschikbare locaties.

Hiervoor zullen nog nadere regels worden opgesteld. De coördinator kan niet garanderen dat alle vergunninghouders hun gewenste locatie(s) toegewezen krijgen. Net als bij de huidige verdeling door de stadsdelen zal de verdeling zorgvuldig gebeuren waarbij ook rekening zal worden gehouden met de belangen van de omwonenden.

Realiseren laadinfrastructuur bij ligplaatsen in openbaar water
De gemeente wil de passagiersvaart verduurzamen. Daarom is de gemeente voornemens om laadinfrastructuur te plaatsen op de ligplaatsen in openbaar water. De gemeente neemt daarin de regie en wil voorkomen dat gebruikers van een ligplaats in openbaar water in eigen beheer laadinfrastructuur realiseren. Dit is nodig om uniformiteit en algemeen gebruik te faciliteren. Een uitwerking van de verduurzamingsmaatregelen is terug te vinden in hoofdstuk 4.

4 | Verduurzaming: naar emissievrij varen in 2025

Aanleiding

De gemeente werkt aan duurzame en uitstootvrije mobiliteit om (geluids)overlast in de stad te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Het 'Actieplan Schone Lucht' (april 2019) beschrijft ambities en concrete verduurzamingsdoelstellingen voor brom- en snorfietsen, motoren, personenauto's, taxi's, touringcars, ov-bussen, vrachtverkeer en vaartuigen.

De technologische ontwikkelingen op het gebied van uitstootvrij varen gaan snel en dit biedt kansen voor slimmer, schoner en stiller vervoer over het water in de gemeente. Het college heeft eerder de ambitie uitgesproken dat alle vaartuigen op het Amsterdamse binnenwater in 2025 uitstootvrij varen. Het college heeft die ambitie getoetst op (technische) haalbaarheid en betaalbaarheid. Mede op basis van gesprekken met de brancheorganisaties kiest het college ervoor om het uitstootvrij varen in 2025 voor de pleziervaart te beperken tot het stadscentrum[4].

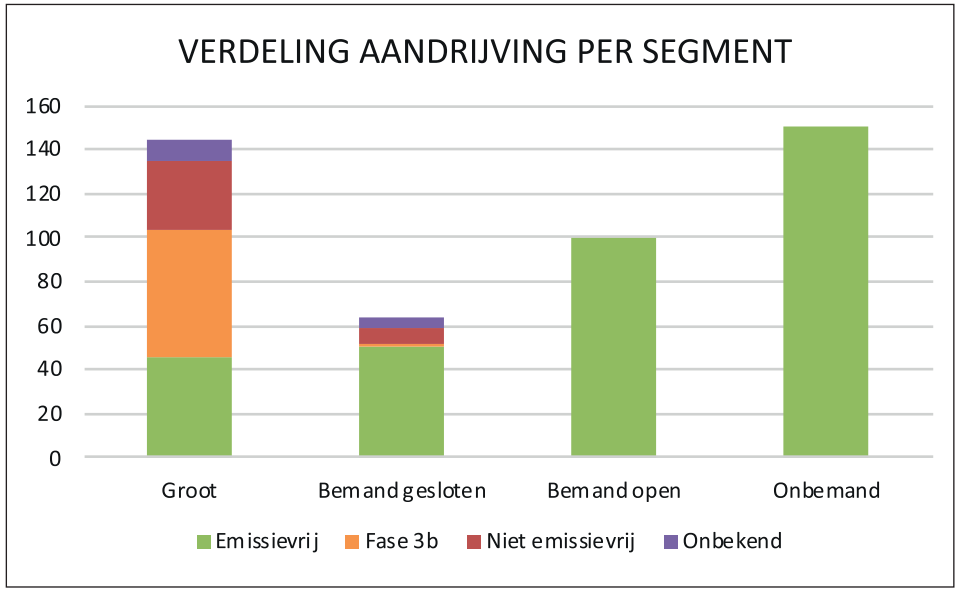
In dit hoofdstuk worden de verduurzamingsmaatregelen voor de passagiersvaart, de pleziervaart en het transport over water verder uitgewerkt. De maatregelen dragen samen met de overige doelstellingen uit het 'Actieplan Schone Lucht' bij aan het terugdringen van de CO2-uitstoot in de stad met 55% in 2030.

Huidige situatie

De passagiers- en pleziervaart zijn samen verantwoordelijk voor 7% van de stikstofuitstoot en 4% van de fijnstofuitstoot (bron: Actieplan Schone Lucht[5]).

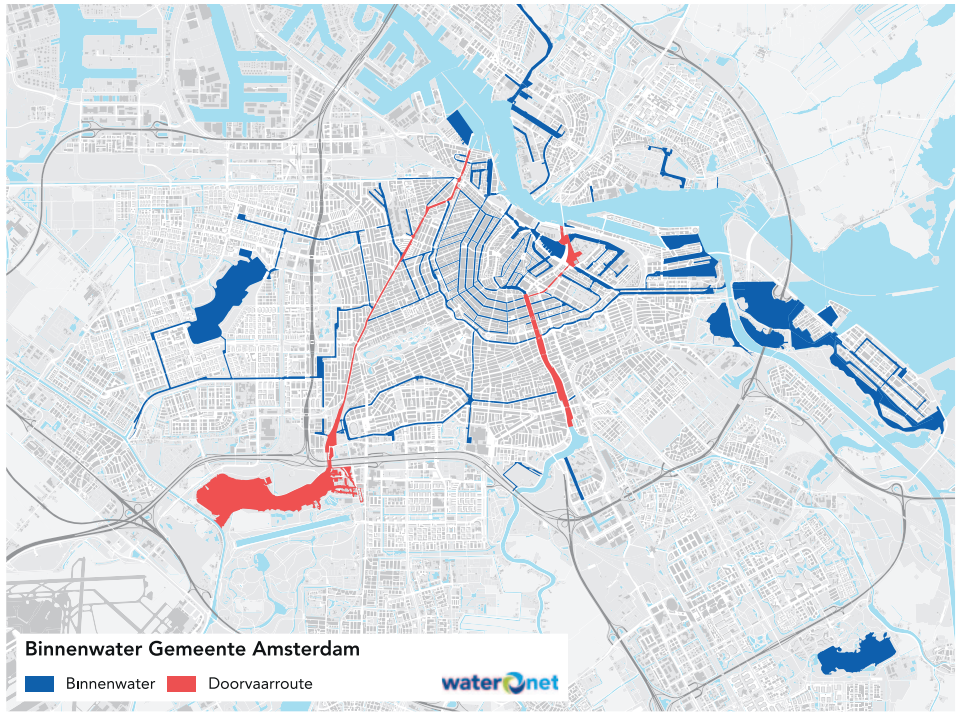
Passagiersvaart

De gemeente heeft eind 2018 onder meer dan 450 passagiersvaartuigen een nulmeting uitgevoerd. Uit de nulmeting blijkt dat 76% van de passagiersvaartuigen al uitstootvrij vaart (zie afbeelding 1). Dit betreffen in ieder geval de passagiersvaartuigen in de (huidige) segmenten Bemand open en Onbemand en ook het merendeel van het segment Bemand gesloten. In het segment Groot (veelal grote rondvaartboten) vaart nog ongeveer 70% van de passagiersvaartuigen met een dieselmotor waarvan de meeste wel voldoen aan de Europese emissiestandaard (fase IIIb norm).



[4] Met het centrum wordt ook de Singelgracht inclusief kades aan beide kanten bedoeld.
[5] Eind 2019 volgt een actualisatie van deze cijfers.

Pleziervaart
Van de circa 12.000 pleziervaartuigen in Amsterdam vaart minder dan 5% uitstootvrij. De gemeente onderneemt stappen om de pleziervaart tot duurzaamheid te stimuleren. Een van de stappen was de introductie van het milieuvignet voor uitstootvrije vaartuigen als alternatief voor het reguliere jaarvignet (in 1997). Een milieuvignet is 70% goedkoper dan een regulier jaarvignet. Dit financiële voordeel heeft evenwel niet geleid tot een (grote) toename van het aandeel uitstootvrije pleziervaartuigen. Een verklaring hiervoor is dat de kosten voor het verduurzamen van een pleziervaartuig relatief hoog zijn ten opzichte van de besparing die wordt verkregen op het vignet. De kosten voor het aanschaffen van een elektrische buitenboordmotor varieren sterk en zijn afhankelijk van de grootte van het vaartuig en of het een binnen- of een buitenboordmotor betreft. Alleen voor kleinere of lichtere vaartuigen is het momenteel mogelijk om met een uitneembare accu te varen die thuis kan worden opgeladen.



'Overzicht van het binnenwater[6] van Amsterdam en de doorvaartroutes'

Transport overt water
Veel van de transportwerkzaamheden over water vinden plaats met dekschuiten die via een duw- of sleepboot worden verplaatst. Er zijn ongeveer twintig duw- en sleepboten in Amsterdam actief, waarvan er één een hybride (dieselelektrisch) aandrijving heeft. De gemeente zet daarnaast zelf twee volledig elektrische boten in voor stadsdistributie en afvalverzameling.

Maatregelen verduurzaming varen

De gemeente treft verschillende maatregelen om uitstootvrij varen in 2025 te behalen.

- Nieuwe duurzaamheidseis voor de passagiersvaart.
- Uitstootvrij varen voor pleziervaart vanaf 2025 te starten met het centrumgebied.
- Plaatsen laadinfrastructuur bij ligplaatsen in openbaar water.
- Ondersteuning jachthavens bij plaatsing oplaadinfrastructuur.
- Website uitstootvrije pleziervaart.
- Uitstootvrij (goederen)transport over water.

Hieronder lichten we deze maatregelen toe.

Nieuwe duurzaamheidseis voor de passagiersvaart
Een versnelling van de transitie naar uitstootvrije passagiersvaart in de Amsterdamse binnenwateren past in het bredere duurzaamheidsbeleid van de gemeente waarbij de gemeente streeft naar uitstootvrij varen in 2025. Alle nieuw vergunde passagiersvaartuigen moeten per ingang van het nieuwe vergun-

[6] Met betrekking tot de precieze begrenzing van het binnenwater voert de gemeente gesprekken met het Havenbedrijf Amsterdam en Rijkwaterstaat

ningstelsel in 2022 uitstootvrij varen. Voor historische vaartuigen wordt geen uitzondering gemaakt.

Uitzondering op het uitstootvrij varen in 2025
Uitstootvrij varen gaat gelden op het binnenwater van Amsterdam met uitzondering van de doorgaande vaarroutes, zoals de Kostverlorenvaartroute en de Amstelroute. Voor de pleziervaart gaat uitstootvrij varen in 2025 in eerste instantie alleen gelden voor het stadscentrum. De gemeente heeft voor deze beperking gekozen om de maatregel haalbaar en betaalbaar te houden voor de bewoners van de stad. Op deze manier is het mogelijk om de laadinfrastructuur daar op orde te krijgen en hoeven slechts een beperkt aantal jachthavens voor die tijd te investeren in laadinfrastructuur. Vanaf 2030 moet ook de pleziervaart uitstootvrij varen op het Amsterdamse binnenwater.

Plaatsen laadinfrastructuur bij ligplaatsen in openbaar water
Om uitstootvrij varen voor de gehele vaart te bevorderen, neemt de gemeente het initiatief tot het plaatsen van laadinfrastructuur voor de passagiersvaartuigen in openbaar water. Het gaat om laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan het water bestemd voor het opladen van elektrische vaartuigen. Hiervoor zullen richtlijnen en standaarden worden ontwikkeld, zodat het gebruik van laadinfrastructuur wordt geoptimaliseerd. Aangezien een groot deel van de transportvaartuigen die wordt ingezet in Amsterdam aan de buitenranden van de stad ligt, is het essentieel dat ook daar laadinfrastructuur geplaatst wordt.

De gemeente zal fungeren als eigenaar van de laadinfrastructuur voor de passagiersvaartuigen en concessies aanbesteden voor het installeren (netaansluiting en laadvoorziening), exploiteren (stroomlevering en verrekening) en beheren (zorgen dat het werkt, storingsdienst, etc.) van de laadinfrastructuur. Om de huidige elektrische pleziervaartuigen te voorzien van energie en om kennis op te doen over het laadgedrag van pleziervaartuigen, zal de gemeente ook een concessie voor het installeren, exploiteren en beheren van vijftig tot honderd openbare oplaadplekken aanbesteden in 2020. De gemeente zal bij deze concessies gebruik maken van ruim tien jaar ervaring met vergelijkbare concessies voor de realisatie, exploitatie en het beheer van oplaadinfrastructuur op de weg.

Uitgangspunten hierbij zijn dat het technisch haalbaar en betaalbaar moet zijn.

Ondersteuning jachthavens bij plaatsing laadinfrastructuur
Op een paar goede initiatieven na is er bij jachthavens nog maar weinig laadinfrastructuur aanwezig. De redenen hiervoor zijn een beperkte capaciteit van het lokale elektriciteitsnet in jachthavens, hoge investeringskosten en een gebrek aan kennis en ervaring met het aanleggen en exploiteren van laadinfrastructuur. De gemeente zal jachthavens ondersteunen bij de plaatsing van laadinfrastructuur door kennis en documentatie met ze te delen. Zo dalen ook de kosten die jachthavens moeten maken om (meer) laadinfrastructuur te plaatsen.

Website uitstootvrije pleziervaart
De transitie naar uitstootvrij varen is relatief nieuw en onderhevig aan veel (technologische) ontwikkelingen. De gemeente gaat een algemene pagina op de gemeentelijke website inrichten met informatie over de mogelijkheden voor uitstootvrij varen. Particulieren kunnen hier terecht met vragen over de inruil, ombouw naar en aanschaf van uitstootvrije vaartuigen. Daarnaast geeft deze webpagina inzicht in de mogelijkheden en kosten van elektrische vaartuigen en het opladen ervan. De gemeente bevordert hiermee de overgang naar uitstootvrij varen onder particulieren in Amsterdam.

Uitstootvrij (goederen)transport over water
De gemeente heeft de ambitie dat al het transport over water in 2025 ook uitstootvrij vaart. Belangrijke punten zijn de technische mogelijkheden en de beschikbaarheid van voorzieningen om elektrisch te laden of emissievrije brandstof te tanken. Op dit moment wordt een onderzoek uitgevoerd naar wat nodig is voor de verduurzaming van de sector. Uit een marktverkenning van de gemeente uit 2019 blijkt dat het technisch haalbaar is om uitstootvrije vaartui-

gen in te zetten, maar dat aanvullend inzicht in de kosten nodig is. Transport over water concurreert namelijk met transport over de weg en de huidige duurzame transportvaartuigen (over de weg) worden voornamelijk met behulp van subsidie uit het Rijk bekostigd.

Voor duurzaam transport over water moeten bovendien speciale vaartuigen worden ontwikkeld. Duw- en sleepboten hebben onvoldoende vrije ruimte binnen de romp voor de benodigde batterijen om ook lange afstanden buiten Amsterdam volledig elektrisch te kunnen varen. Bij de ontwikkeling van deze vaartuigen moet ook rekening worden gehouden met aanvullende voorzieningen zoals bijvoorbeeld een kraan om goederen te laden en te lossen. Elektrisch aangedreven kunnen deze vaartuigen niet op dezelfde manier worden ingezet als de bestaande transportvaartuigen. Het gebruik van waterstof als brandstof biedt hierin perspectief, maar is nog onvoldoende ontwikkeld.

Om inzicht te krijgen in de technische mogelijkheden voor uitstootvrij (goederen)transport over water en om de operationele en maatschappelijke kosten van verschillende modaliteiten van transport in Amsterdam met elkaar te kunnen vergelijken, wordt in 2020 een haalbaarheidsonderzoek van uitstootvrij (goederen)transport uitgevoerd. Hierin worden meegenomen de verminderde mogelijkheden voor transport over de wal vanwege werkzaamheden aan kades en bruggen. Ook wordt inzicht gegeven in de mogelijkheden van waterstoftankstations aan het water.

5 | Aanscherping vignetbeleid pleziervaart

Inleiding

In Amsterdam liggen circa 12.000 pleziervaartuigen in de grachten en jachthavens. Daarnaast bezoeken jaarlijks een paar duizend pleziervaarders van buiten de stad de Amsterdamse binnenwateren. Deze pleziervaartuigen dienen als ze aanmeren over een vignet te beschikken. Een vignet met een chip zorgt ervoor dat de handhavers kunnen achterhalen welke schippers overlast veroorzaken.

Het huidige vignetbeleid pleziervaart

Eenieder die met een (plezier)vaartuig in Amsterdam aanmeert of een ligplaats inneemt moet binnenhavengeld betalen. Wanneer het verschuldigde binnenhavengeld is voldaan wordt een dag- of een jaarvignet verstrekt. Pleziervaartuigen die een dag willen aanmeren in Amsterdam hebben een dagvignet nodig. Pleziervaartuigen die regelmatiger of langdurig willen aanmeren moeten een jaarvignet hebben. Het dagvignet is nu een digitaal (en printbaar) vignet en het jaarvignet is een RFID (= Radio Frequency Identification Device) chip. De prijs van een jaarvignet hangt af van het soort motor en de oppervlakte van de boot. Indien het pleziervaartuig beschikt over een elektrische motor of geen motor, geldt de - lagere - milieuprijs. Pleziervaarders die in jachthavens of buiten Amsterdam liggen, kunnen een dagvignet of een jaarabonnement aanvragen. Het jaarabonnement houdt in dat deze vaartuigen tegen een gereduceerd tarief mogen aanmeren en/of varen in Amsterdam.

Maatregelen aanscherpen vignetbeleid pleziervaart

De gemeente investeert in de Digitale Gracht[7]: het systeem waarmee een efficiënte handhaving op het water mogelijk is. Bovendien neemt de gemeente maatregelen om de kosten voor het beheer en onderhoud van de kades en grachten eerlijker te verdelen over alle gebruikers. De gemeente zal de volgende maatregelen invoeren:

- Digitale handhaving
- Ieder pleziervaartuig een vignet
- Verlengen milieukorting

Hieronder worden de maatregelen toegelicht.

Digitale handhaving

De komende jaren worden er, naast reguliere controles, ook andere vormen van handhaving ingezet door gebruik van digitale vignetten. Dit ten behoeve van het meten van overlast en het beheren, bewaken en monitoren van de vaarbewegingen op het water voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Deze vorm van informatiegestuurd handhaven wordt mogelijk gemaakt door verdere ontwikkeling van de 'Digitale Gracht'. Om deze informatiegestuurde handhaving mogelijk te maken dienen alle pleziervaartuigen die vanaf 2020 door Amsterdam varen te beschikken over een vignet met een RFID chip. Als een pleziervaartuig zonder vignet vaart, afmeert of een ligplaats inneemt, kan de gemeente een naheffing ('boete') opleggen. Pleziervaartuigen die zonder vignet zijn aangemeerd kan de gemeente laten wegslepen.

Ieder pleziervaartuig een vignet

Vanaf 2020 is niet alleen een vignet vereist als een pleziervaartuig wil aanmeren op het Amsterdamse binnenwater, maar ook als een pleziervaartuig wil varen op het Amsterdamse binnenwater. Alleen op deze manier is het voor de gemeente mogelijk om efficiënt te kunnen handhaven. De gemeente moet de

[7] De Digitale Gracht houdt onder meer in dat ook op en rond de Amsterdamse grachten de mogelijkheden worden onderzocht hoe met behulp van nieuwe (digitale) technieken bijvoorbeeld de handhaving beter en toekomstbestendiger kan worden uitgevoerd.

pleziervaartuigen kunnen herkennen om zo een overlastgevend vaartuig te kunnen aanpakken. Dus een pleziervaartuig dat vaart en/of aanmeert op het Amsterdamse binnenwater, moet in het bezit zijn van:

- Type I: een dagvignet voor doorvaren, of
- Type II: een dagvignet voor doorvaren en aanmeren, of
- Type III: een jaarabonnement, of
- Type IV: een jaarvignet.

Type I Dagvignet voor doorvaren
Pleziervaartuigen die een dag willen doorvaren in Amsterdam hebben een dagvignet nodig. Met dit vignet kan het pleziervaartuig niet aanmeren. Dit vignet is verkrijgbaar tegen kostprijs (€ 15) en heeft een technische levensduur van in ieder geval drie jaar.

Type II Dagvignet voor doorvaren en aanmeren
Pleziervaartuigen die een dag willen aanmeren en varen in Amsterdam hebben net als nu het geval is een dagvignet voor doorvaren en aanmeren nodig. Met dit vignet mag niet in de nacht worden aangemeerd. Het tarief van dit type dagvignet is op dit moment (2019) € 20,79 en wordt in 2020 € 30.

Type III Jaarabonnement
Pleziervaartuigen die in jachthavens of buiten Amsterdam liggen, kunnen net als nu het geval is kiezen voor het jaarabonnement (of een dagvignet). Het jaarabonnement (type III) kent één tarief voor elk pleziervaartuig en biedt de mogelijkheid om het hele jaar het Amsterdamse Binnenwater te bevaren en/of aan te meren (maar dus niet 's nachts een ligplaats in te nemen).

Type IV Jaarvignet
Pleziervaartuigen die een vaste ligplaats hebben in Amsterdam of regelmatig of langdurig en ook 's nachts willen aanmeren en/of willen varen moeten net als nu het geval is een jaarvignet hebben. Voor het jaarvignet zal vanaf 2021 een zogenoemd gestaffeld oppervlaktestelsel worden ingevoerd. Op deze manier wordt voorkomen dat voor een (qua oppervlakte) groter vaartuig minder wordt betaald dan een kleiner vaartuig. De Binnenhavengeldverordening Pleziervaart zal hiertoe gewijzigd worden.

Oppervlakte vaartuig (in m²)	Basistarief	Prijs voor iedere extra m²
Vanaf 0 m²	€ 0	€ 75
Vanaf 3,5 m²	€ 260	€ 65
Vanaf 6,0 m²	€ 420	€ 60
Vanaf 9,0 m²	€ 600	€ 55
Vanaf 12,5 m²	€ 790	€ 50
Vanaf 16,5 m²	€ 990	€ 45

Anders dan in Nota Varen Deel 1 is aangekondigd, heeft de gemeente ervoor gekozen om de prijs met 75 % weliswaar te verhogen, maar niet te verdubbelen.

Verlengen milieukorting
Pleziervaarders met een duurzaam pleziervaartuig kunnen 70% korting krijgen op hun jaarvignet (type IV). Voor een dagvignet en een jaarabonnement geldt deze korting niet. De gemeente geeft deze milieukorting tot 2025.

6 | Stimuleren transport over water

Inleiding

Transport is cruciaal voor de stad. Als er geen transport plaatsvindt, betekent dit dat er geen afval meer wordt afgevoerd, er niet meer gebouwd kan worden en er geen bevoorrading kan plaatsvinden van onder meer bedrijven, winkels, horeca en consumenten.

Van oudsher vond transport plaats over het binnenwater van Amsterdam. De laatste decennia is dit steeds minder geworden. De explosieve groei van de stad en de metropoolregio, de noodzaak tot het herstel van kades en bruggen, de bouwopgave die daarmee samenhangt en de toenemende behoefte aan mobiliteit bieden een momentum om te onderzoeken hoe transport over water (weer) kan bijdragen aan het oplossen van deze grote opgaven.

Inzicht in (de behoefte van) de transportbranche

Met vertegenwoordigers van de transportbranche heeft de gemeente gesprekken gevoerd om te bepalen welke wensen en behoeften er bij de ondernemers leven en welke beperkingen men in de huidige situatie ervaart.

Kader nieuw transportbeleid

Coalitieakkoord: Een nieuwe lente en een nieuw geluid (mei 2018)

- Amsterdam richt zich op het verbeteren van de logistiek van bevoorrading van de stad. Er wordt ingezet op bundeling van goederen, intensiever gebruik van water en cargo-hubs (goederenknooppunten). Ook is er speciale aandacht voor pakketbezorging.
- Verder gaat Amsterdam de levensduur van zwakke kades verlengen door minder parkeren toe te staan en minder (zwaar) verkeer toe te staan.

Beperkingen zijn volgens de branche met name het ontbreken van voldoende en geschikte laad- en loslocaties en het ontbreken van duidelijk gemeentelijk beleid op dit vlak. Vanuit de branche zijn er diverse partijen die belangstelling hebben om zich meer te focussen op het transport over water.

Het huidige transport over water

Het gebruik van water voor transport is nog beperkt. Op dit moment maken met name bouwtransport en enkele commerciële initiatieven, zoals een pakketbezorgdienst, gebruik van het water voor transport. Deze vertegenwoordigen circa 1% van de vaarbewegingen op het binnenwater. Transport over water zit daarmee in een eerste ontwikkelingsfase.

Verwachte groei van de transportsector over water

De gemeente wil het transport over water stimuleren en ook vanuit de branche zijn er verschillende geluiden dat de sector wil groeien. De noodzaak tot minder zwaar verkeer over de kades en de ambitie voor een autoluw Amsterdam zorgen ervoor dat ondernemers worden uitgedaagd om over te gaan tot bevoorrading over het water. Het aantal vaarbewegingen gerelateerd aan de aan- en afvoer van bouwmaterialen neemt al toe, mede door de herstelwerkzaamheden aan kades en oevers. De branche laat weten dat ook het vervoer van afval over water een te onderzoeken mogelijkheid is. Daarnaast zijn er groeimogelijkheden voor de dienstverlenende vaart, zoals het opladen van (wissel)accu's.

Beperkte beschikbare tijd en ruimte voor laden en lossen

Uit gesprekken met de transportsector is gebleken dat het voor hen essentieel is dat zij voldoende ruimte en tijd hebben om te kunnen laden en lossen. Op dit moment is de beschikbare ruimte voor laden en lossen beperkt tot 32 locaties in de gehele stad, waarvan er slechts zes exclusief voor laden en lossen be-

stemd zijn. Het merendeel van deze locaties heeft daarnaast ook andere (gebruiks)functies, bijvoorbeeld als op- en afstaplocatie voor de passagiersvaart. Verder geldt op deze locaties een beperkte toegestane ligtijd (vijftien minuten), terwijl de branche aangeeft dat voor het goederenvervoer een langere ligtijd nodig is. Ook is de staat en de inrichting van de locatie vaak niet (meer) geschikt voor laden en lossen.

Transport over water

Binnen het transport over water zijn de volgende activiteiten te onderscheiden:

1. Bouwtransport voor watergerelateerde werkzaamheden.
2. Bouwtransport voor werkzaamheden aan de wal, niet zijnde kades en bruggen.
3. Transport van afval.
4. Goederenvervoer naar één of enkele vaste locaties.
5. Goederenvervoer naar wisselende locaties.
6. Dienstverlenende vaart.

Ad 1. Bouwtransport voor watergerelateerde werkzaamheden
Het betreft hier de aan- en afvoer van bouwmaterialen ten behoeve van werkzaamheden op of aan het water. Voorbeeld hiervan is het onderhoud aan kades en bruggen. Werken vanaf het water is op deze locaties doorgaans noodzakelijk, bijvoorbeeld omdat de draagkracht van de kade ter plaatse niet toereikend is of anderszins niet uitvoerbaar is vanaf de wal. Afhankelijk van het soort werk en de mogelijkheden op de wal worden vaartuigen en objecten (bijvoorbeeld pontons) gebruikt die wisselen in aard en aantal.

Ad 2. Bouwtransport voor werkzaamheden aan de wal, niet zijnde kades en bruggen
Het betreft hier de aan- en afvoer van bouwmaterialen voor werkzaamheden op de wal. Voorbeelden zijn nieuwbouw of verbouwing van panden aan of nabij de gracht. Deze werkzaamheden hoeven niet op of via het water uitgevoerd te worden, maar als het mogelijk is, dan is het een welkome ontlasting van de wal en beperking van het wegverkeer in de stad. Het beleid heeft betrekking op alle vaartuigen en objecten die hierbij gebruikt worden (dus ook bijvoorbeeld tijdelijke opslag op het water).

Ad 3. Transport van afval
Het betreft hier transport van huishoudelijke en bedrijfsafvalstoffen, anders dan zaken als vervuilde grond of de afvoer van verpakkingsmateriaal.

Ad 4. Goederenvervoer naar een of enkele vaste locaties
Het betreft hier de aan- en afvoer van goederen naar een of enkele vaste locaties. Voorbeeld hiervan is het vervoer van bier naar de horeca en de afvoer van de productie van een lokale brouwerij.

Ad 5. Goederenvervoer naar wisselende locaties
Het betreft hier de aan- en afvoer van goederen naar steeds wisselende locaties. Voorbeeld hiervan is het vervoeren van pakketpost en andere bodediensten die sterk toenemen doordat mensen steeds meer via internet kopen.

Ad 6. Dienstverlenende vaart
Het betreft hier zaken als vervoer tussen twee locaties binnen hetzelfde bedrijf of het aanbieden van diensten vanaf een vaartuig. Deze vaartuigen worden tot op heden alleen gereguleerd met een ligplaatsvergunning en algemene regelgeving voor vaartuigen, maar verder niet.

Maatregel stimuleren transport over water

De gemeente wil het transport over water stimuleren. Omdat Amsterdam wat betreft transport over water nog in een eerste fase zit, voert de gemeente komende tijd diverse onderzoeken uit. Op basis van deze onderzoeken zal het beleid verder worden vormgegeven.

We stimuleren het transport over water met de volgende maatregelen.

- Onderzoek naar laad- en loslocaties.
- Invoeren venstertijden en aanpassen ligtijden.
- Onderzoeken mogelijkheden duurzaam transport over water.
- Aanpassen en ontwikkelen (juridische) kaders.
- Invoeren één loket bij bouwprojecten.
- Starten met pilots.

Hieronder worden de maatregelen toegelicht.

Onderzoek naar laad- en loslocaties

In 2020 onderzoekt de gemeente welke locaties geschikt zijn voor het laden en lossen van goederen. De gemeente zal openbare op- en afstaplocaties aanwijzen die transportvaartuigen mogen gebruiken (binnen de venstertijden exclusief). De gemeente is zich ervan bewust dat ook de passagiersvaart voldoende ruimte moet houden om passagiers te laten op- en afstappen. Voor zover het op- en afstaplocaties betreft waar geen opslag noodzakelijk is, zal de gemeente venstertijden bepalen waarbinnen de op- en afstaplocatie exclusief voor goederentransport is bestemd. Buiten die venstertijden is het voor passagiersvaartuigen toegestaan om incidentele afvaarten te doen voor vooraf geboekte groepen passagiers. Voor zover het locaties betreft waar opslag op de wal noodzakelijk is, zal het college de locaties uitsluitend voor goederentransport aanwijzen. De gemeente zal bij het onderzoek rekening houden met de noodzakelijke ruimte om goederen vanaf de laad- en loslocatie naar de eindbestemming te vervoeren.

Invoeren venstertijden en aanpassen ligtijden

De gemeente zal in overleg met de transportsector en andere belanghebbende partijen venstertijden invoeren voor het transport over water. Venstertijden zijn noodzakelijk om een vlotte en veilige doorvaart te behouden. De gemeente werkt nog uit wat de exacte venstertijden worden en beziet of daarin nog differentiatie nodig is. Het transport over water en het laden en lossen kan binnen die tijdsvensters plaatsvinden. Daarvoor zal de Verordening op het binnenwater 2010 worden aangepast. Ook breidt de gemeente de maximale ligtijden op bepaalde openbare op- en afstaplocaties uit voor goederentransport.

Onderzoeken mogelijkheden duurzaam transport over water

Op dit moment onderzoekt de gemeente wat er nodig is voor de verduurzaming van de transportsector. Belangrijke punten hierbij zijn de technische mogelijkheden en de beschikbaarheid van voorzieningen om elektrisch te laden of emissievrije brandstof te tanken. De gemeente verwacht dit onderzoek in 2020 af te ronden.

Aanpassen en ontwikkelen (juridische) kaders

Omdat er op dit moment weinig transport over water plaatsvindt, zijn de (juridische) kaders hiervoor beperkt. Als de transportsector gaat groeien, vraagt dat ook om duidelijke kaders en regels. De gemeente zal daarom (juridische) kaders specifiek voor het transport over water ontwikkelen. Hierbij valt onder meer te denken aan een richtlijn voor bouwprojecten met transport over water. Ook voor dienstverlenende vaartuigen zal de verplichting van een exploitatievergunning gaan gelden.

Invoeren één loket bij bouwprojecten

Bouwprojecten zijn van tijdelijke aard. Daarvoor hoeft de gemeente dus geen permanente laad- en loslocaties in te richten. De gemeente toetst per individueel bouwproject wat de mogelijkheden op de locatie zijn. Gelet op de verschil-

lende loketten (bevoegdheden en regelingen) die bij een dergelijke toets betrokken zijn, is vanuit de branche het verzoek gekomen om dit centraler te regelen. De gemeente is een voorstander van de één-loket-gedachte en werkt een voorstel uit om dit voor bouwprojecten in te voeren.

Starten pilots

In 2020 start de gemeente met drie en in 2021 met vijf nieuwe pilots voor de inrichting van locaties. Met deze pilots kan de gemeente meer informatie verzamelen over bijvoorbeeld het gebruik van de locaties, de vaartijden en de wijze van waltransport. In de tweede helft van 2019 wordt aan de branche gevraagd om voorstellen voor deze pilots te doen. Aan de hand van een afwegingskader zal de gemeente een keuze voor de pilots maken.

7 | Recreatiezones

In de Nota Varen Deel 1 is aangekondigd dat de gemeente gaat onderzoeken of het vanuit veiligheidsoogpunt wenselijk is om in de binnenstad aparte recreatiezones of routes in te stellen (voor verhuur van waterfietsen en roeibootjes). De gemeente heeft deze maatregelen ook aangekondigd om de drukte en overlast tegen te gaan.

De gemeente verwacht echter dat door alle andere maatregelen die zijn aangekondigd in Nota Varen Deel 1 en 2, de overlast en drukte op en rond het water zal verminderen. En dat daardoor ook de veiligheid voor de recreatievaart zal toenemen. Voorlopig is er geen noodzaak om aparte recreatiezones in te richten. De gemeente zal de komende periode monitoren hoe de drukte en de overlast op de recreatielocaties zich ontwikkelt. Daarnaast worden de aangekondigde maatregelen geëvalueerd. Mocht uit de evaluatie van de maatregelen blijken dat zij niet het gewenste effect hebben, dan zal de gemeente alsnog onderzoeken of er aparte recreatiezones en routes ingericht moeten worden.

NG RIVER
P
PZ683

8 | Financiën

Deze financiële paragraaf geeft een overzicht van de financiële consequenties van de maatregelen van de Nota Varen Deel 2.

Om de maatregelen van de Nota Varen Deel 2 uit te voeren is een bedrag van € 4,5 miljoen voor de jaren 2020 tot en met 2024 nodig. Dit wordt gedekt via de parkeerbaten uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds (het SMF). De lasten voor de komende vijf jaar (2020 - 2024) exclusief investeringen komen uit op € 8.950.000. Hierin is incidenteel voor deze periode een bedrag van € 2.312.500 opgenomen. De structurele baten leveren over dezelfde periode een bedrag van € 4.500.000 op. De verhoging van binnenhavengelden dient nog wel aan de gemeenteraad ter goedkeuring te worden voorgelegd. Tevens moet een bedrag bij de Voorjaarsnota 2020 worden aangevraagd voor de Investeringsagenda van circa € 6,3 miljoen.

Bovenstaande wordt per maatregel uitgewerkt.

Lasten per maatregel

Uitvoering van het nieuwe vergunningenbeleid (maatregel 7, Nota Varen Deel 1).
In Nota Varen Deel 1 is maatregel 7, het nieuwe vergunningenbeleid, uitgewerkt. De uitvoering van deze maatregel maakt duidelijk dat in de Nota Varen Deel 1 onvoldoende middelen zijn aangevraagd. Als gevolg van het nieuwe vergunningenbeleid zijn er verschillende juridische procedures gestart. Dit heeft enerzijds consequenties voor het apparaat en anderzijds voor de eventueel te verwachten advieskosten. Het team juristen moet vanaf 2020 structureel uitgebreid worden met 1 Fte. Dit kost € 125.000 per jaar. Incidenteel moet het team versterkt worden met een wetgevingsjurist. Hiervan bedragen de totale kosten tot 2023 € 312.500. Daarnaast is het noodzakelijk om de komende drie jaar een bedrag van € 450.000 extra te reserveren voor extern juridisch advies.

Vergunningsbeleid (Lasten)	Fte	Aard	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal op onderdeel
Vergunningsbeleid (maatregel 7)								**€ 1.325.000**
Senior adviseur juridisch	1	S	€ 62.500	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 562.500
Wetgevingsjurist	1	I	€ 62.500	€ 125.000	€ 125.000	€ -	€ -	€ 312.500
Extern juridisch	nvt	I	€ 200.000	€ 150.000	€ 100.000	€ -	€ -	€ 450.000

Het nieuwe op- en afstapbeleid passagiersvaart

De maatregelen ter uitvoering van het nieuwe op- en afstapbeleid hebben een extra financiële impact van in totaal € 3.131.250 tot en met 2024. De vaste formatie wordt permanent uitgebreid met een op- en afstapcoördinator (1 fte), een senior beleidsadviseur (1 fte) en een medior beleidsadviseur (1 fte). Er is 0,5 fte nodig voor juridische ondersteuning. Voor deze aanstellingen is een jaarlijkse structurele dekking noodzakelijk van € 437.500. Dat betekent dat in totaal tot 2024 een bedrag van € 1.968.750 nodig is.

Voor de uitvoering van het nieuwe op- en afstapbeleid is extra onderzoek en advisering nodig tot en met 2022. De inschatting is dat hiervoor in totaal een bedrag van € 250.000 nodig is. Ook zal extern juridisch advies noodzakelijk zijn in de jaren 2020 tot en met 2023. Hiervoor is in totaal een bedrag van € 350.000 nodig.

Nieuw ligplaatsbeleid passagiersvaart

Het nieuwe ligplaatsenbeleid heeft een extra financiële impact van in totaal € 1.093.750 tot en met 2024. De uitwerking van het nieuwe ligplaatsbeleid leidt tot een structurele uitbreiding van de vaste formatie. Er wordt een ligplaatscoördinator (1 fte) aangesteld. Tevens is uitbreiding van de juridische formatie (0,5 fte) noodzakelijk vanaf 2020. Voor deze aanstellingen is een jaarlijkse structurele dekking noodzakelijk van € 187.500. Totaal is tot 2024 € 843.750 nodig.

Voor onderzoek en advies naar nieuwe ligplaatsen is € 150.000 noodzakelijk. Daarnaast zal met name in de eerste jaren tijdelijke ondersteuning en extern juridisch advies noodzakelijk zijn waarvoor € 100.000 budget wordt aangevraagd.

Op- en afstapbeleid (Lasten)	Fte	Aard	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal op onderdeel
								€ 2.568.750
Af- en Opstap coördinator / senior beleid / medior beleid	3	S	€ 187.500	€ 375.000	€ 375.000	€ 375.000	€ 375.000	€ 1.687.500
JZ inzet	0,5	S	€ 31.250	€ 62.500	€ 62.500	€ 62.500	€ 62.500	€ 281.250
Extern juridisch	nvt	I	€ 125.000	€ 100.000	€ 75.000	€ 50.000	€ -	€ 350.000
Onderzoek	nvt	I	€ -	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -	€ 250.000

Ligplaatsen (Lasten)	Fte	Aard	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal op onderdeel
								€ 1.093.750
Ligplaats coördinator	1	S	€ 62.500	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 562.500
JZ inzet	0,5	S	€ 31.250	€ 62.500	€ 62.500	€ 62.500	€ 62.500	€ 281.250
Extern juridisch	nvt	I	€ 75.000	€ 50.000	€ 25.000	€ -	€ -	€ 150.000

Verduurzaming passagiersvaart, de pleziervaart en transport over water
De verduurzaming van de passagiersvaart, de pleziervaart en transport over water heeft een extra financiële impact ter grootte van € 962.500.

De uitwerking van deze maatregelen leidt tot een permanente uitbreiding van de vaste formatie. Er wordt een (senior) beleidsadviseur (1 fte) aangesteld. Dit kost € 562.500 tot en met 2024.

De proceskosten van het aanbesteden van de laadinfrastructuur bedragen € 150.000. De aansluitkosten voor de fysieke netaansluitingen worden meegenomen onder de investeringen. De operationele kosten voor de laadinfrastructuur bedragen in totaal € 100.000.

Voor onderzoek voor deze maatregel is tot en met 2023 budget essentieel. De inschatting is dat hiervoor in totaal € 150.000 noodzakelijk is.

Stimuleren transport over water

De maatregelen van de gemeente om het transport over water te stimuleren hebben een extra financiële impact ter grootte van € 862.500. De uitwerking van deze maatregelen leidt tot een permanente uitbreiding van de vaste formatie met een beleidsadviseur (1 fte).

Voor de verdere onderzoeken en pilots die gedaan moeten worden is in totaal € 300.000 nodig. Dit is met name bestemd voor het aanpassen van 3 tot 10 locaties voor goederentransport.

Verduurzaming (Lasten)	Fte	Aard	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal op onderdeel
								€ 962.500
Senior beleid	1	S	€ 62.500	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 562.500
Aanbesteding proceskosten	nvt	I	€ 75.000	€ 75.000	€ -	€ -	€ -	€ 150.000
Operationele kosten laadinfrastructuur	nvt	I	€ -	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -	€ 100.000
Onderzoek	nvt	I	€ 50.000	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000	€ -	€ 150.000

Transport over water (Lasten)	Fte	Aard	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal op onderdeel
								€ 862.500
Senior beleid	1	S	€ 62.500	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 562.500
Onderzoek	nvt	I	€ 100.000	€ 150.000	€ 25.000	€ 25.000	€ -	€ 300.000

Baten per maatregel

Voorgesteld wordt om deze lasten voor het programma middels de volgende structurele baten te dekken:

Vignettenbeleid (BHG)

In afwijking van het gestelde in de Nota Varen Deel 1 heeft het aangescherpte vignetbeleid wel een financiële impact. De hoogte van inkomsten van de binnenhavengelden (BHG) is hoger dan eerder begroot. Deze extra baten van jaarlijks € 1 miljoen vanaf 2021 worden ingezet voor een deel van de benoemde kosten in Nota Varen Deel 2. Voor volledige (toekomstige) digitale handhaving moeten bepaalde regels nog onderzocht worden.

Bij de berekening voor de extra inkomsten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er liggen in Amsterdam 12.000 boten in de grachten en jachthavens,
- Er is een afname van pleziervaartuigen van 5% per jaar,
- Door invoering van digitalisering neemt de betalingsgraad toe van 65% naar 95% in 2024.

Precario ligplaatsen

Het college van heeft op 22 maart 2016 een besluit genomen waarin de precariobelasting tot 2022 stapsgewijs wordt verhoogd (nummer ZD2016-001376). De verwachte extra baten bedragen structureel € 127.000 per jaar. De komende periode zal een voorstel worden uitgewerkt om te bekijken in hoeverre precario-inkomsten betrokken kunnen worden bij de Voorjaarsnota 2020. Dit kan tot gevolg hebben dat de afdracht voor de Nota Varen vanuit het SMF lager uitvalt.

Dekkingsvoorstel

Om de maatregelen van Nota Varen Deel 2 uit te voeren is een bedrag van € 4,5 miljoen voor de jaren 2020 tot en met 2024 nodig. Het voorstel is om dit te dekken via de parkeerbaten uit het SMF. Dit zal in de verordening Stedelijk Mobiliteitsfonds en de Voorjaarsnota 2020 worden verwerkt. Onderstaand overzicht zal naar alle waarschijnlijkheid minder negatief zijn als precario betrokken kan worden als dekkingsbron.

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Dekking SMF	€ 975.000	€ 1.250.000	€ 1.175.000	€ 575.000	€ 475.000	€ 4.450.000

Samenvattend

Samenvattend leidt het bovenstaande tot het volgende totaaloverzicht.

Maatregel	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Vergunningsbeleid	€ 325.000	€ 400.000	€ 350.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 1.325.000
Op- en afstapbeleid	€ 343.750	€ 587.500	€ 612.500	€ 587.500	€ 437.500	€ 2.568.750
Ligplaatsenbeleid	€ 218.750	€ 262.500	€ 237.500	€ 187.500	€ 187.500	€ 1.093.750
Verduurzaming	€ 187.500	€ 250.000	€ 350.000	€ 50.000	€ 125.000	€ 962.500
Transport over water	€ 162.500	€ 275.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 125.000	€ 862.500
Ondersteuning	€ 237.500	€ 475.000	€ 475.000	€ 475.000	€ 475.000	€ 2.137.500
Totaal lasten per jaar	**€ 1.475.000**	**€ 2.250.000**	**€ 2.175.000**	**€ 1.575.000**	**€ 1.475.000**	**€ 8.950.000**
Totaal baten per jaar	**€ 500.000**	**€ 1.000.000**	**€ 1.000.000**	**€ 1.000.000**	**€ 1.000.000**	**€ 4.500.000**
Verschil lasten/ baten	- € 975.000	- € 1.250.000	- € 1.175.000	- € 575.000	- € 475.000	- € 4.450.000
Dekking SMF	€ 975.000	€ 1.250.000	€ 1.175.000	€ 575.000	€ 475.000	€ 4.450.000
Saldo	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**

Investeringen

De investeringen die gedaan moeten worden in de openbare ruimte zijn in de Nota Varen Deel 2 benoemd en voor zover mogelijk uitgewerkt. De aanvraag van deze middelen zal gedaan worden bij de Voorjaarsnota 2020.

Bezoekerscentrum de Middenkom Entreegebied

Onderdeel van het nieuwe op- en afstapbeleid is het realiseren van een bezoekerscentrum in de Middenkom. De verwachting is dat de investering daarvoor minimaal € 4,5 miljoen bedraagt. Bij de Voorjaarsnota 2020 dient een SSK-raming opgesteld te zijn om de investering juist te kunnen onderbouwen.

Vier op- en afstaplocaties

Verder is op dit moment de inschatting dat de gemeente nog vier op- en afstaplocaties zal realiseren. De kosten hiervan zijn afhankelijk van de gewenste uitwerking en zal gemiddeld € 450.000 per op- en afstaplocatie bedragen. De totale kosten bedragen in dat geval € 1,8 miljoen. Bij de Voorjaarsnota 2020 dient een SSK-raming opgesteld te zijn om de investering juist te kunnen onderbouwen.

Ligplaatsen passagiersvaart Dijksgracht Oost

In samenwerking met stadsdeel Centrum wordt de Dijksgracht Oost gerealiseerd. Hiervoor is reeds in Nota Varen Deel 1 een budget opgenomen van € 300.000 in 2019 en 2020.

De investeringen worden hieronder per jaar weergegeven:

Investeringen	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal op onderdeel
Fysiek De Entree	€ -	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ -	€ 4.500.000
Fysiek overige locaties (min 4 stuks)	€ -	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 1.800.000
					Totaal	**€ 6.300.000**