



# Gemeente Amsterdam



## Nota Varen | Deel 1

Maart 2019

Aanpak drukte en overlast op en aan het water en vergunningenbeleid passagiersvaart



Foto: Gemeente Amsterdam

# | Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1. Inleiding	7
2. De opgave	9
3. Pakket van maatregelen	17
4. Handhaving op en aan het water	26
5. Monitoring	28
6. Samen met de stad	29
7. Financiële paragraaf	31



Foto: Alphons Nieuwenhuis, Gemeente Amsterdam

# | Voorwoord

## Aan de Amsterdamse grachten...

De grachten zijn uniek en onlosmakelijk verbonden aan onze stad. Niet voor niets maken ze onderdeel uit van het UNESCO werelderfgoed.

Rondvaarbotten en pleziervaart zorgen voor de gezelligheid op het water die past bij de dynamische stad die Amsterdam is.

Maar het 'succes' van de stad heeft ook een keerzijde. Het is te druk in de stad en ook op het water. Dat is niet goed voor de inwoners van de stad, voor de ondernemers die hier werken en de bezoekers die hier komen. Het tast het stedelijk milieu en de leefbaarheid aan.

Om te zorgen dat Amsterdam een leefbare stad blijft voor bewoners, ondernemers en bezoekers is ingrijpen nodig. Dat geldt op tal van terreinen, maar zeker ook op het water. Daarom stellen we grenzen aan het gebruik van het water. Daarbij kijken we bijvoorbeeld naar drukte en geluidsoverlast door pleziervaart en naar illegale verhuur van boten. Stevige handhaving op beide vlakken is nodig. Maar we willen ook een helder en transparant beleid voor de passagiersvaart met een gelijk speelveld en een transparante markt op het water.

De in het verleden voorgestelde maatregelen op dit terrein hebben voor langdurige onrust en onduidelijkheid bij de ondernemers gezorgd. Aan die periode willen we in het belang van alle betrokkenen nu definitief een eind maken.

Een oplossing waarbij iedereen tevreden kan worden gesteld, bestaat echter niet. Er spelen simpelweg teveel belangen die vaak tegenstrijdig zijn. We

doen ons uiterste best om tot een zo breed mogelijk gedragen uitkomst te komen.

We komen met nieuwe maatregelen, zoals volumebeleid en een nachtsluiting. En we scherpen bestaand beleid aan met handhaving en vignetbeleid. Een aantal maatregelen is alleen gericht op de passagiersvaart, omdat die de meeste vaarbewegingen veroorzaakt. Een aantal maatregelen is voor alle gebruikers van het water bestemd.

Voor u ligt een belangrijke stap om de grachten en hun omgeving weer tot de plek te maken die Wim Sonneveld zo mooi bezong. Grachten waar je je hart voor altijd aan verpandt.

**Sharon Dijksma**

**Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit**



# 1 | Inleiding

**Amsterdam is onverminderd populair bij binnenlandse en buitenlandse bezoekers. Steeds meer mensen komen naar Amsterdam voor de historische binnenstad, het culturele aanbod en het gastvrije karakter van de stad. 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 en het belang van vlot en veilig verkeer op het water en de openbare orde onder druk.**

De gemeente neemt diverse maatregelen om de leefbaarheid en het stedelijk milieu te verbeteren en voldoende ruimte voor bewoners te houden. Hiermee wil de gemeente de groei van het aantal bezoekers in goede banen leiden en de drukte en overlast aanpakken. Ook stelt de gemeente grenzen aan de groei van toeristische voorzieningen, activiteiten en attracties in de stad en op het water. Ook op het water neemt de drukte toe. De vaarbewegingen op het water worden veroorzaakt door de passagiersvaart (waaronder rondvaartboten naar Amsterdams model en de hospitality boten) de pleziervaart, goederenvervoer en de illegale vaart. De Amsterdamse rondvaart is één van de best bezochte attracties in Nederland. Gegeven de huidige groei is de verwachting dat de vraag naar rondvaarten en overige passagiersvaarten nog verder zal stijgen, dat ondernemers hierop zullen inspelen en dat daardoor het aantal vaarbewegingen in de passagiersvaart verder zal groeien. Ook plezierschepen van de bewoners (uit de stad en de regio) dragen bij aan het aantal vaarbewegingen. Dit tast de kwaliteit van het stedelijk milieu en de leefbaarheid aan. Het karakter van de grachtengordel en veiligheid op het water en de leefbaarheid zijn al sinds 2013/2014 sterk aangetast en van een vlotte en veilige doorvaart is in de weekenden in het vaarseizoen al langer geen sprake meer.

De Nota Varen stelt nieuw beleid voor met een pakket van maatregelen en bestaat uit twee delen. Dit Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het woonbotenbeleid. Het beleid van Nota Varen geldt

voor het binnenwater van de gemeente dit is exclusief het havenwater. De gemeente stemt met de haven af hoe samen te werken bij de uitvoering van de maatregelen. Het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving worden in dit deel uitgewerkt. Deze onderwerpen hebben op dit moment prioriteit. Deel 2, dat in de tweede helft van 2019 zal worden voorgelegd, gaat uitgebreider in op de op- en afstapplaatsen en ligplaatsen, goederenvervoer over het water en bevat een aantal concrete uitvoeringsacties. Verder zullen de handhavingsactiviteiten van de gemeente en Waternet in 2020 worden samengevoegd in een gemeentelijke directie.

De Nota Varen Deel 1 is inclusief de bijbehorende wijziging op de Verordening op het Binnenwater 2010 vrijgegeven voor inspraak gedurende de periode van 28 november 2018 tot en met 6 februari 2019.

## Vervangen Nota Varen 2.1 2013

De uitgangspunten van beleid voor Varen in Amsterdam zijn gewijzigd ten opzichte van 2013. Doel van de Nota Varen 2.1 2013 was het stimuleren van kleine en schone vaartuigen en het realiseren van meer ligplaatsen en meer op- en afstapplaatsen. Dit beleid sluit niet meer aan op de huidige opgaven in de stad. De Nota Varen Deel 1 en 2 vervangen daarom de Nota Varen 2.1 2013. De Nota Varen Deel 2 is in de tweede helft van 2019 gereed.





## 2 | De opgave

**Amsterdam is een stad waarin Amsterdammers wonen, werken, ondernemen en recreëren. Bezoekers zijn welkom, maar staan niet centraal. De verwachte toename van het aantal bezoekers in de komende jaren onderstreept de noodzaak van maatregelen, waarbij het uitgangspunt is 'de gebruiker betaalt'. Dat betekent geen dominantie van bezoekers en geen dominantie van voorzieningen gericht op bezoekers, ter voorkoming van vervreemding en aantasting van de kwaliteit van het stedelijk milieu en de leefbaarheid.**

Meer bezoekers betekent dat de bijzondere kwaliteiten van Amsterdam en vooral de Amsterdamse binnenstad onder druk staan. De veelheid aan mensen en toeristische activiteiten maken de stad minder aantrekkelijk en minder leefbaar voor bewoners. Vooral in het centrum zorgt deze toename van bezoekers voor overlast, afval, drukte, meer verkeer, lawaai en geluid waardoor de leefbaarheid en het stedelijk milieu afnemen (Bron: Stadsenquête Drukke en Balans). De drukte in het Wallengebied is zodanig dat op drukke momenten crowdmanagement in steun nodig is.

De gemeente neemt maatregelen om het stedelijk milieu en de leefbaarheid te verbeteren. De gemeente doet dit door overlast aan te pakken en door spreiding van bezoekers over de stad en de regio te stimuleren. Daarnaast wil de gemeente grenzen stellen aan de groei van toeristische voorzieningen, activiteiten en attracties in de stad. De gemeente hanteert bijvoorbeeld een neentenzij-beleid voor de ontwikkeling van nieuwe hotels en het aantal dagen dat Amsterdammers hun woning als vakantieverhuur mogen aanbieden wordt verlaagd van 60 naar 30 dagen. Ook weert de gemeente touringcars en bierfietzen uit het centrum en stelt zij strenge regels aan toeristische rondleidingen

met een gids. Uitbreiding van de handhavingsinzet in combinatie met campagnes en gedragsregels moet eveneens bijdragen aan het verminderen van de overlast.

### **De opgave op het water**

De groeiende drukte in de stad zien we terug op het water. Toename van het aantal bezoekers betekent meer vraag naar passagiersvaart. Dit leidt tot toenevend aanbod, groei van vaarbewegingen en van het aantal boten. Bij ongebreidelde groei van het aantal vaarbewegingen en boten komt het binnenwater van Amsterdam en de omgeving hiervan verder onder druk te staan. Deze groei zorgt ook voor overlast, zoals van geluid en afval. Dit beïnvloedt de leefbaarheid en het stedelijk milieu, het milieu, de vlotte en veilige doorvaart en de kwaliteit van de grachten als historisch erfgoed. Het water is een essentieel onderdeel van de openbare ruimte, met ruimte voor recreatie, goederenvervoer, logistiek en passagiersvaart. De belangrijkste aandachtsgebieden zijn de Grachtengordel en het Wallengebied. Maar ook buiten het centrum zijn er gebieden waar de leefbaarheid onder druk staat, zoals de bocht van de Amstel ter hoogte van Zorgvlied en het Amstelstation, en ook bij het Entrepotdok.

## Feiten en cijfers

Het aantal inwoners is tussen 2008 en 2018 gegroeid van 747.093 naar 854.047. Er is sprake van toename van het aantal bezoekers, zowel binnen- en buitenlandse toeristen als zakelijke bezoekers tot bijna 18 miljoen in 2017. Het aantal bezoekers is meer dan het aantal bewoners en groeit naar verhouding sneller dan het aantal bewoners (Bron: OIS).

Van alle buitenlandse gasten in Nederland trok circa 37 procent naar Amsterdam. De afgelopen 5 jaar is het aantal overnachtingen in Amsterdam jaarlijks met 9% gestegen. De prognose voor 2018 is 17,1 miljoen overnachtingen, waarvan 84% buitenlandse gasten (Bron: OIS). In een rangschikking van 100 Europese steden op toeristische intensiteit in 2016 staat Amsterdam op de vijfde plaats in de top 10 van steden met de meeste hotelgasten per inwoner.

Meer bezoekers betekent ook meer belangstelling voor attracties zoals musea, rondvaart en huurfietsen<sup>1</sup>. De passagiersvaart is in bezoekersaantallen de grootste toeristische attractie van Amsterdam. 28% van alle bezoekers aan Amsterdam maakt een rondvaart (Bron: Amsterdam Marketing). Dat zijn op dit moment circa 5,5 miljoen mensen per jaar, bijna twee keer zoveel bezoekers als het Rijksmuseum en het Van Gogh Museum samen. Tussen 2011 - 2016 is het aantal mensen dat een rondvaart maakt met 64% gestegen.

Uit de Stadsenquête Drukke en Balans van 2017 blijkt dat 97% van de respondenten het druk vindt. Steeds meer mensen vinden het 'heel druk'. In 2016 was dit nog 44%, in 2017 was dit 55%. In 2016 vond 36% van de Amsterdammers de drukte in hun buurt vervelend, in 2017 was dit aantal al bijna 50%. Gevraagd naar de oorzaak van de drukte, noemen respondenten met name buitenlandse toeristen, Nederlandse bezoekers en grote groepen mensen.

<sup>1</sup> Uit de Stand van de Balans uit 2016 blijkt dat het aantal bezoeken aan een toeristische attractie met 20% is gestegen ten opzichte van voorgaande jaren.

De vaarbewegingen op het water worden veroorzaakt door volgende categorieën van boten:

- **Passagiersvaart: 471 in gebruik genomen vergunde boten (peildatum zomer 2018):** Dit zijn boten waarop tegen betaling passagiers worden vervoerd en die een exploitatievergunning moeten hebben. Tussen 2014 en 2018 is het aantal in gebruik genomen vergunde boten toegenomen met 63% van 300 naar 471, waarbij de groei vooral te zien is bij bemand open en bemand gesloten verhuur. 50% van de vaarbewegingen op drukke dagen in de zomer is van passagiersvaartuigen.
- **Pleziervaart (circa 7000 boten):** Alle vaartuigen van particulieren, die niet beroepsmatig worden gebruikt of worden verhuurd, zijn pleziervaartuigen. Er liggen circa 7000 boten in het openbaar water in Amsterdam. De eigenaren van deze boten betalen Binnenhavengeld voor het aanmeren in Amsterdam met een jaarvignet. Bezoekers kopen een dagvignet. Daarnaast ligt er nog een onbekend aantal in jachthavens in de stad, waarvoor geen vignet vereist is.
- **Illegale passagiersvaart:** Dit zijn boten waarmee passagiersvaart wordt aangeboden zonder exploitatievergunning. Op basis van expert judgement van de gemeente is de inschatting dat er 300 illegale passagiersboten zijn. Daarvan zijn circa 80 illegale passagiersvaartboten die structureel commercieel met grote groepen varen.
- **Beroepsvaart:** Dit zijn vaartuigen die beroepsmatig worden gebruikt, maar geen passagiers vervoeren. Onder deze categorie valt ook het goederenvervoer over het water. Voor goederenvervoer is ook een exploitatievergunning verplicht.

De passagiersvaart laat daarmee de grootste groei zien, meer dan pleziervaart en goederenvervoer.

## Feiten en cijfers

### Overlast

De afgelopen jaren ervaren bewoners dat de overlast vanaf het water sterk is toegenomen (zie grafiek op p12). De meldingen van overlast op en aan het water zijn tussen 2015 en 2017 met ongeveer 35% gestegen en in 2018 verdubbeld ten opzichte van 2017. De hoogste stijging zien we in meldingen van geluidsoverlast, 99% toename tussen 2015 en 2017 en meer dan een verdubbeling in 2018 ten opzichte van 2017. Vooral op hotspots is de gemelde overlast groot. (zie kaartje op p12)

Uit het onderzoek van Stadsdeel Centrum naar overlast op en rond het water<sup>2</sup> blijkt dat vooral open boten met grote groepen veel overlast als geluid en ongepast of aanstootgevend gedrag veroorzaken. Dit geldt ook voor de op- en afstapplaatsen. Het gebruik van de boegschroef en het gebruik van een microfoon door de grote rondvaartboten zorgen voor geluidshinder. Niet-uitstootvrije boten veroorzaken overlast doordat hun motoren meer geluid maken en voor stank zorgen.

### Aantal vaarbewegingen

Op zomerse weekenddagen zijn er op drukke locaties circa 60 tot 115 vaarbewegingen per uur, op de Prinsengracht zelfs 130-165 per uur (Bron: Onderzoek gebruik Amsterdams binnenwater, Mobycon, juni/juli en augustus/ september 2018). Dit aantal vaarbewegingen wordt op zomerse weekenddagen (vr t/m zo) gehaald of zelfs overschreden gedurende drie uur per dag of meer (zie tabel op p14). Het gaat niet om enkele keren per jaar, dit aantal wordt op bijna alle zomerse weekenddagen (vr t/m zo) gehaald of zelfs over-

schreden gedurende drie uur per dag of meer. Daarnaast wordt door initiatieven in de wintermaanden zoals het Amsterdam Light Festival en de zogenaamde bollentochten het commerciële vaarseizoen steeds verder opgerekt. Van een rustige periode is steeds minder sprake.

### Historisch erfgoed

De cultuurhistorische waarde van de grachten, UNESCO werelderfgoed, is uniek. Op zo'n unieke plek past geen file op het water van boten als dagelijks beeld. Het gebruik van de grachten mag de ervaring van de grachten als historisch erfgoed niet aantasten. Een rak (stuk gracht tussen twee bruggen) met drie grote boten oogt drukker dan met drie kleine bootjes. Naast drukte is daarom ook de mix van boten belangrijk om mee te nemen bij de bepaling van een acceptabel niveau.

### Vlotte en veilige doorvaart

Ook de vlotte en veilige doorvaart staat onder druk. Het aantal vaarbewegingen op drukke momenten (o.a. zomerse weekenddagen) leidt tot problemen<sup>3</sup>. Er zijn 2 locaties met een hoog aantal (bijna) botsingen op drukke dagen:

- de kruising Herengracht/Reguliersgracht ('zicht op de 7 bruggen'): 8 á 10 (bijna)botsingen per dag;
- de kruising Prinsengracht/Leidsegracht: 8 á 15 (bijna)botsingen per dag. (zie afbeeldingen op p13).

Bij de Haarlemmersluis komt het aantal vaarbewegingen aan de grens van de fysieke capaciteit van deze kruising met de Brouwersgracht (het aantal rond-

<sup>2</sup> Overlast op en rond het water in Centrum Kwalitatief onderzoek in vijf gebieden

<sup>3</sup> Onderzoek gebruik Amsterdams binnenwater, Mobycon, juni/juli en augustus/ september 2018

vaartboten dat de bocht kan nemen per uur). In de afbeelding op p13 is dit uitgebreider toegelicht.

Uit een recente toetsing van de doorvaartprofielen van de grachten in Amsterdam blijkt dat de capaciteit van een versmalling circa 60 - 90 vaarbewegingen per uur is en de capaciteit van een haakse bocht circa 40 vaarbewegingen per uur (Bron: Toetsing Doorvaartprofielen Amsterdam – Concept Eindrapport, Brolsma Advies, oktober 2018). Deze capaciteit wordt op drukke momenten overschreden (zie tabel op p14). De capaciteit van het netwerk als geheel wordt bepaald door de ‘krapste’ punten in het netwerk. Een capaciteitsknelpunt op specifieke locaties heeft dus een negatieve invloed op een vlotte en veilige doorvaart in het hele vaarnetwerk.

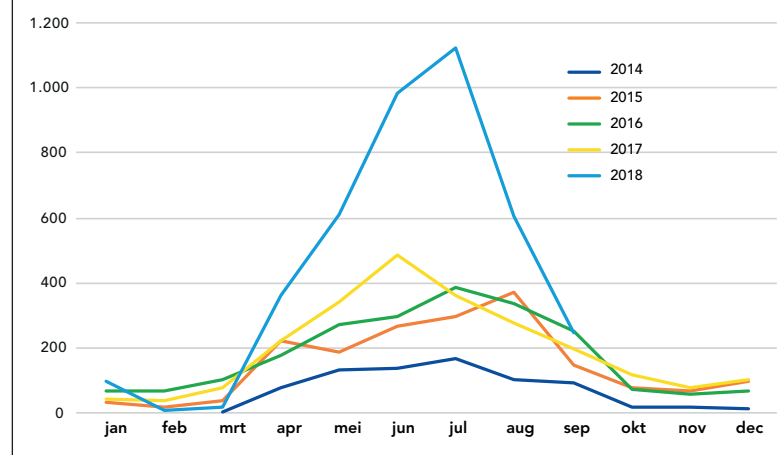
De mogelijkheid om bestaande knelpunten op te lossen met het invoeren van éénrichtingsverkeer of locatiespecifieke verkeersmaatregelen is beperkt. Bovendien zijn de routhemogelijkheden van grote rondvaartboten gering waardoor het lastig is om alternatieve routes in te richten waarbij de knelpuntlocaties vermeden worden.

In de komende jaren vindt daarnaast intensief onderhoud aan de bruggen en kades plaats. Dit betekent een nog verdere inperking van de mogelijkheden om te varen en vaarroutes te verleggen.

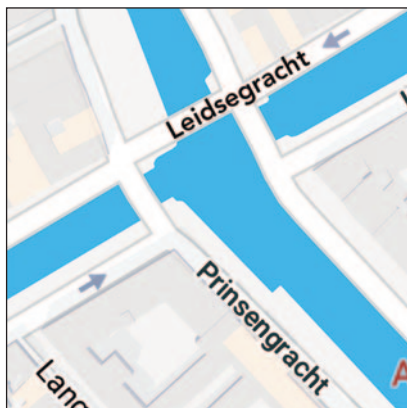
Meldingen overlast geluid op water - naar locatie



Meldingen overlast water - per maand



## Kruispunt Prinsen-/Leidsegracht te druk op zomerse weekenddagen; met botsingen tot gevolg



Passages per uur, gemiddeld op za 1 september 2018

### Hoog aantal (bijna) aanvaringen

- Theoretische capaciteit voor kruising in de grachten met om en om varen ligt rond de 120 passages per uur
- Passages kruising Prinsen-/Leidsegracht ligt hier ver boven
- Hoog aandeel (bijna) aanvaringen, met name tussen 'groot' en 'onbemand/waterfiets'

### Prinsen- Leidsegracht

uur	passagiers bemand	onbemand	plezier	water fiets, overig	goederen	totaal	segment	botsing 0/00
11	37	8	15	7	0	67	bemand groot	24,3
12	65	24	23	11	1	124	bemand gesloten	6,5
13	70	26	47	27	0	170	bemand open	4,0
14	55	43	68	17	0	183	onbemand	13,2
15	82	27	70	31	1	211	waterfiets	11,5
16	73	29	71	28	0	201	pleziervaart	7,2
17	78	35	98	27	3	241	goederen	0,0
18	58	30	61	15	0	164	overig	0,0
19	56	21	45	4	1	127	<b>Totaal</b>	<b>10,2</b>
20	43	17	23	0	0	83		
21	28	4	10	0	1	43		
22	6	0	4	32	0	42		
23	4	1	6	32	0	43		
00	0	0	2	32	0	34		
<b>Totaal</b>	<b>655</b>	<b>265</b>	<b>543</b>	<b>263</b>	<b>7</b>	<b>1733</b>		

Bron: Onderzoek Gebruik Amsterdams Binnenwater, Mobycon, juli en augustus 2018 en Toetsing Doorvaartprofielen Amsterdam - Concept Eindrapport, Brolsma Advies, oktober 2018

## Op piekuren is de capaciteit van de haakse bocht bij Haarlemmersluis bijna bereikt - groei in de piek is een probleem



Passages haakse bocht 'bemand groot' Haarlemmersluis

Gemiddeld aantal passages per uur voor bemand groot op za 1 en zo 2 september 2018

### Haakse bocht Haarlemmersluis

- Maximale capaciteit ongehinderd circa 36/uur
- Met ander verkeer zakt de capaciteit
- Tijd voor ander verkeer is beperkt tijdens piekuren

### Singel - Brouwersgracht

uur	bemand groot Haakse bocht	overig verkeer	som van aantal	Haakse bocht 'bemand groot'		minuten resterend voor overig verkeer
				passagiers p/u	min. nodig	
11	23	30	53	16	27	33
12	19	37	56	20	33	27
13	33	52	85	25	42	18
14	25	72	97	36	60	0
15	31	85	116			
16	31	101	132			
17	28	91	119			
18	24	68	92			
19	16	46	62			
20	23	29	52			
21	11	21	32			
22	8	5	13			
23	1	5	6			
00	0	1	1			
<b>Totaal</b>	<b>273</b>	<b>643</b>	<b>916</b>			

Bron: Onderzoek Gebruik Amsterdams Binnenwater, Mobycon, juli en augustus 2018 en Toetsing Doorvaartprofielen Amsterdam - Concept Eindrapport, Brolsma Advies, oktober 2018

## Gemiddelde passages per uur voor gemeten (drukke) rakken en kruispunten

Tellingen door Mobycon van vr 29 jun t/m zo 1 jul en van vr 31 aug t/m zo 2 sep 2018

Tijd	Drukke rakken																				Drukke kruispunten						
	1.Eenhoomsluis	2.Singel zuid	2.Brouwersgracht	2.Singel noord	3.St.Atoniesluis	4.Snoekjesgracht	5.Grimburgwal/ Korte Niezel	6.Leliegracht (Pr.-Keizergr.)	7.Herengracht west	7.Herengracht oost	7.Reguliersgracht	8.Prinsen-noord	8.Prinsen-zuid	8.Leidse-west	8.Leidse-oost	9.Geldersekade	9.Oudezijdekolck	9.Open Havenfront	10.Prinsengracht zuid v Leliegracht	10.Leliegracht	10.Prinsengracht noord v	2.Haarlemmersluis	7.Reguliersgracht (zicht op 7)	8.Prinsengracht/ Leidsegracht	9.Kamper-/ Odebrug	10.Prinsengracht/ Leliegracht	
10-11:00	27	10	27	25	18	31	10	13	34	38	8	40	26	30	35								31	40	66		
11-12:00	33	16	40	40	26	47	23	26	57	60	12	75	49	40	45	6	19	62	60	24	40	48	64	99	73	62	
12-13:00	45	23	44	45	30	62	37	28	73	83	21	94	73	53	52	11	40	75	64	23	50	56	88	127	101	69	
13-14:00	45	32	55	65	35	70	48	36	80	91	25	119	101	71	66	14	51	90	95	34	68	76	98	167	118	99	
14-15:00	58	41	66	69	53	83	76	38	95	105	31	141	121	82	76	17	68	112	107	34	80	88	115	197	148	111	
15-16:00	58	46	67	85	41	92	92	44	98	109	33	151	131	91	77	27	92	146	121	45	86	99	120	212	198	126	
16-17:00	57	57	70	89	48	96	89	49	92	104	33	148	129	89	76	24	68	139	106	45	78	108	114	208	173	114	
17-18:00	57	51	68	85	46	80	79	43	89	98	31	149	120	94	88	18	62	121	117	46	81	102	109	211	150	122	
18-19:00	57	44	61	74	32	75	64	49	89	101	34	125	109	78	74	14	58	98	97	42	67	90	112	183	126	103	
19-20:00	38	32	51	54	39	59	59	36	75	86	25	98	84	67	66	9	47	72	64	29	44	69	93	149	93	68	
20-21:00	34	27	52	55	26	46	48	31	55	60	18	72	67	41	40	8	31	49	50	31	47	67	67	106	65	64	
21-22:00	26	19	36	38	19	40	48	20	48	57	28	47	36	34	36	3	34	46	34	23	35	47	66	74	56	46	
22-23:00	11	11	23	24	9	20	33	9	26	24	13	24	18	25	28	2	30	32	13	25	28	28	31	46	42	33	
23-24:00	1	2	4	5	2	5	15	1	1	20	20	6	4	13	14	1	3	4	2	2	3	5	20	18	6	3	
24-01:00	1	1	0	1	1	1	2	1	0	0	0	1	0	12	11	0	1	2	1	0	1	1	0	12	3	1	

## Doelstellingen

Het huidige beleid voor Varen sluit onvoldoende aan op de koers van het coalitieakkoord en de bovenstaande ontwikkelingen en problematiek. Daarom komt de gemeente met nieuw beleid en een uitgebreid pakket aan maatregelen. Uitgangspunt is een duurzaam, evenwichtig, rechtvaardig gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers (pleziervaart, passagiersvaart, goederenvaart). Het water wordt beschouwd als levend erfgoed met zo min mogelijk overlast voor 'bewoners en bezoekers'. Het gebruik daarvan moet in balans zijn met de overlast die bewoners en bezoekers daarvan ondervinden. Dit is vertaald in de volgende doelstellingen voor het nieuwe beleid:

- Voldoende ruimte voor bewoners door het aantal vaarbewegingen en boten te beheersen en door het spreiden van plezier- en passagiersvaart.
- Beheersen drukte en vermindering overlast: de toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en de leefbaarheid onder druk staan. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid worden emissie-eisen gesteld.
- Verdeling schaarse ruimte: de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water.
- Bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed: de grachtengordel is UNESCO werelderfgoed. De uitstraling en het karakter dienen behouden te worden. Filevorming op het water en massatoerisme passen niet bij dat karakter en doen af aan het monumentale visitekaartje van de stad dat de grachtengordel zou moeten vormen.
- Waarborgen vlotte en veilige doorvaart: teveel boten op de grachten brengen ten slotte de vlotte en veilige doorvaart in gevaar. Dat is een algemeen aandachtspunt - waarbij op specifieke knelpunten bijzondere maatregelen nodig zijn.



## 3 | Pakket van maatregelen

Om deze vijf doelstellingen te bereiken zet de gemeente in op een breed maatregelenpakket. De prioriteit ligt in deze nota op het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart en het terugdringen van de drukte en de overlast. Gezocht is naar maatregelen die proportioneel, effectief en in lijn zijn met de Dienstenrichtlijn. De handhaafbaarheid van de maatregel is daarbij een belangrijk criterium. Uiteraard monitort en evalueert de gemeente het effect van deze maatregelen nauwgezet. Mochten evaluatie of nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven, dan kan dit pakket worden aangepast.

In onderstaande toelichting op de maatregelen, is onderscheid gemaakt naar:

1. maatregelen voor alle gebruikers van het water;
2. maatregelen voor de passagiersvaart, met als belangrijkste een volumebeleid;
3. maatregelen voor de pleziervaart.

Op de volgende pagina staan de maatregelen schematisch weergegeven, waarna deze afzonderlijk zijn uitgewerkt.

### Generieke maatregelen

Hieronder worden de maatregelen verstaan die van toepassing zijn op alle gebruikers van het water.

### Maatregel 1: Aanpak nautische knelpunten

Het grachtenstelsel kent nautische knelpunten. Deze krappe bochten, smalle stukken gracht, lage bruggen of sluizen zorgen - ook bij een beperking van het

aantal vaarbewegingen en boten - voor belemmering van de vlotte doorvaart en voor onveilige situaties. Daarnaast vindt er in de komende jaren intensief onderhoud aan de bruggen en kades plaats. Dit betekent tijdelijk een forse inperking van de vaarmogelijkheden. De gemeente gaat daarom voor het komend vaarseizoen met stakeholders in gesprek over het aanpakken van knelpunten met locatie-specifieke maatregelen zoals keer- en steekverboden of verkeersaanwijzingen en over alternatieve vaarroutes tijdens werkzaamheden.

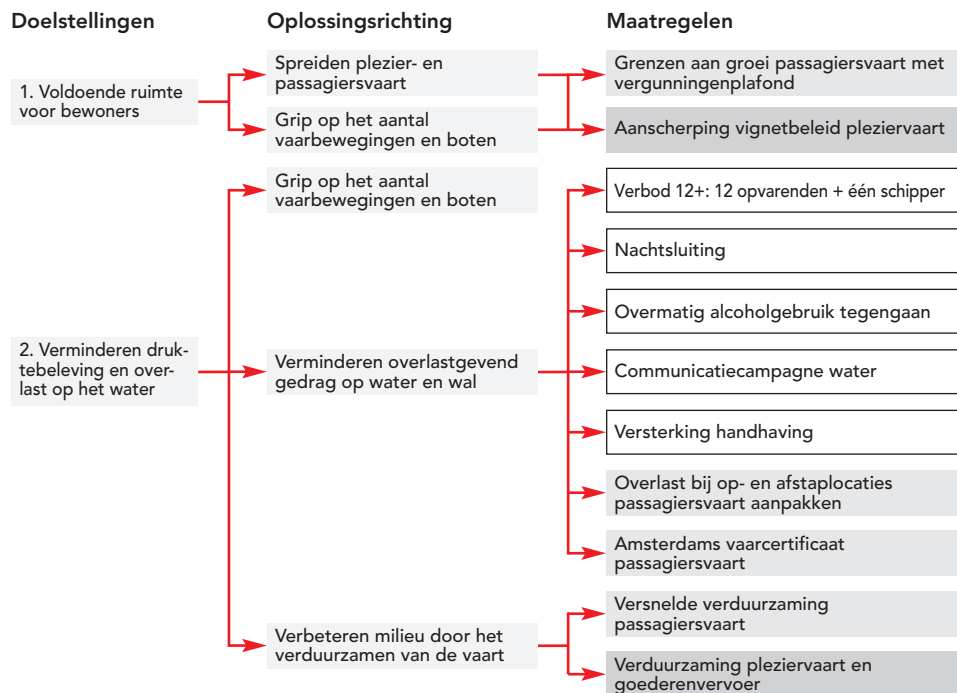
### Maatregel 2: Verbod 12+: 12 opvarenden + één schipper

Illegale passagiersvaart vervoert vaak grote groepen (feestende) mensen die zorgen voor (geluids-)overlast. Ook voldoen deze boten vaak niet aan de veiligheidseisen die voor de vergunde passagiersvaart gelden. De aanpak van illegale passagiersvaart wordt bemoeilijkt doordat het niet eenvoudig is om te bewijzen dat sprake is van vervoer tegen betaling. De impact van deze overtredingen is echter groot. Illegale vervoerders frustreren het gelijke speelveld en

## Maatregelenpakket

Maatregelen generiek	Maatregelen passagiersvaart	Maatregelen pleziervaart
1. Aanpak nautische knelpunten	7. Grenzen aan groei passagiersvaart met vergunningenplafond	15. Verduurzaming pleziervaart en goederenvervoer
2. Verbod 12+: 12 opvarenden + één schipper	8. Nieuwe locaties op- en afstappen en ligplaatsen passagiersvaart	16. Aanscherping vignetbeleid pleziervaart
3. Nachtsluiting	9. Beeld- en kwaliteitsregels passagiersvaart (welstand) aanscherpen	17. Inrichten recreatiezone/route voor niet-commerciële activiteiten
4. Overmatig alcoholgebruik tegengaan	10. Behoud historische vaartuigen op het water	
5. Communicatiecampagne water	11. Overlast bij op- en afstaplocaties passagiersvaart aanpakken	
6. Versterking handhaving	12. Amsterdams vaarcertificaat passagiersvaart	
	13. Onderzoek zone of routes voor commercieel verhuurde waterfietsen en sloepjes	
	14. Versnelde verduurzaming passagiersvaart	

## Aan welke doelstellingen dragen de maatregelen bij?



schaden het vertrouwen van welwillende ondernemers. Daarbij wordt een groot deel van de overlast veroorzaakt door grote groepen passagiers in open sloepen. De omvang van deze problematiek is van dien aard dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn.

De gemeente verbiedt daarom het komend vaarseizoen het varen met meer dan 12 opvarenden, exclusief de schipper. Dit verbod geldt niet voor personen of bedrijven die een exploitatievergunning hebben voor passagiersvaart, maar wel voor de pleziervaart. Reders en bewoners hebben deze maatregel voorgesteld in de stakeholderdialoog en zien dit als een kansrijk middel om illegale vaart aan te pakken. Ook maakt deze maatregel de handhaving op illegale passagiersvaart eenvoudiger. De gemeente realiseert zich dat dit de mogelijkheden voor pleziervaarders beperkt om met grote groepen te varen, maar acht deze maatregel desondanks aanvaardbaar.

De grens van 12 opvarenden (exclusief schipper) wordt in landelijke regelgeving (Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit) ook gebruikt bij het stellen van regels omtrent veiligheid van passagiers. De gemeente sluit hierbij aan wat de duidelijkheid van deze regel ten goede komt. De maatregel geldt voor de hele stad (de gemeentegrens van Amsterdam), met uitzondering van doorgaande vaarroutes (de Kostverlorenvaart route en de Amstel route). De gemeente is zich ervan bewust dat er ook op deze locaties overlast is en daarom zal hier gericht op worden gehandhaafd.

### **Maatregel 3: Nachtsluiting**

Overlast die bewoners 's nachts ervaren gaat de gemeente tegen door het College de bevoegdheid te geven om een nachtelijk vaarverbod in te stellen, van 00.00 tot 07.00 uur. Dit nachtelijk vaarverbod kan per gebied en periode flexibel worden ingezet, afhankelijk van waar de situatie om vraagt. Met deze maatregel wordt een proportionele oplossing gezocht waarmee de ervaren drukte en overlast en de gevolgen van het afsluiten van de openbare ruimte (het vaarwater) in

balans worden gebracht. Tevens zal met de inzet van deze maatregel rekening worden gehouden met de rechtszekerheid voor de gebruikers van dat water, bijvoorbeeld met tijdige communicatie.

De keuze voor de inzet van deze maatregel door het college, zal worden bepaald door de te verwachten drukte en overlast. De periode waarin een dergelijk verbod mogelijk zal worden ingesteld, wordt onder meer gebaseerd op het vaarseizoen, de weersomstandigheden en drukke momenten zoals vakanties, weekenden en uitgaansavonden.

Het college zal definiëren welke gebieden in aanmerking komen voor het nachtelijke vaarverbod (zoals bijvoorbeeld de Wallen, het UNESCO gebied en/of het stadsdeel Centrum), wat in verband met de rechtszekerheid een redelijke termijn is voor het instellen van een nachtsluiting en de wijze waarop daarover met gebruikers van het water zal worden gecommuniceerd. Tevens wordt daarbij rekening gehouden met de handhaafbaarheid.

### **Maatregel 4: Overmatig alcoholgebruik tegengaan**

De gemeente wil overlast door overmatig alcoholgebruik op het water tegengaan. In het tweede kwartaal 2019 moet duidelijk zijn of het voldoende is om de gemeentelijke regelgeving hiervoor aan te passen of dat het tevens nodig is dat de gemeente het Rijk vraagt om hiervoor de landelijk horecaregelgeving aan te passen. De gemeente kijkt hiervoor ook naar de invoering van een horecavergunning en extra regels op het gebied van sociale hygiëne voor de passagiersvaart.

### **Maatregel 5: Communicatiecampagne water**

Met een gerichte communicatiecampagne en gedragsbeïnvloeding bevordert de gemeente dat gebruikers van de grachten weten wat de regels zijn. Ook deze actie is een uitkomst van de stakeholderdialoog. De gemeente heeft samen met reders een toolbox ontwikkeld die afgelopen zomer is ingezet en ook komend vaarseizoen wordt ingezet.

## Dienstenrichtlijn, Raad van State en dwingende redenen van algemeen belang

De afgelopen jaren heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op diverse momenten het Amsterdamse beleid voor de passagiersvaart getoetst aan de Dienstenrichtlijn. De Dienstenrichtlijn stelt een open markt verplicht en eisen aan de onderbouwing van maatregelen en beleid indien wordt afgeweken van een open markt.

Deze moeten voldoen aan vier voorwaarden:

- rechtvaardiging in dwingende redenen van algemeen belang;
- zonder discriminatie toegepast;
- geschikt om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te waarborgen;
- niet verder gaan dan nodig is voor het bereiken van dat doel.

De Raad van State heeft al in 2014 geoordeeld dat de belangen die het College aan het vaarbeleid ten grondslag heeft gelegd (onder andere welstand, milieu en de vlotte en veilige doorvaart) het instellen van een vergunningstelsel voor de passagiersvaart rechtvaardigen. Tevens is er in 2014 geoordeeld dat een volumeplafond op grond van deze belangen gerechtvaardigd is. De Raad van State heeft in 2017 bevestigd dat een door Amsterdam in te voeren beperking van het aantal vergunningen gerechtvaardigd is in verband met drukte op het water. De concrete uitwerking van een dergelijk plafond dient wel te voldoen aan de andere drie voorwaarden.



### Maatregel 6: Versterking handhaving

De gemeente heeft de inzet van handhaving het afgelopen vaarseizoen al flink uitgebreid. Ook is de gemeente slimmer gaan handhaven bijvoorbeeld door gerichtere acties en door het digitaal monitoren van scheepsbewegingen. Komend vaarseizoen wordt de handhaving verder geïntensiveerd. Er zal meer en slimmer gehandhaafd worden op bestaand beleid en op nieuw beleid, zoals maatregel 2: Verbod 12+: 12 opvarenden + één schipper. Een uitgebreide toelichting op de handhavinginzet staat in hoofdstuk 4.

### Maatregelen voor de passagiersvaart

Amsterdam is onverminderd populair bij binnenlandse en buitenlandse bezoekers. Steeds meer mensen komen naar Amsterdam voor de historische binnenstad, het culturele aanbod en het gastvrije karakter van de stad. De drukte die dat

met zich meebrengt, zet het stedelijk milieu, de leefbaarheid, het historische karakter van de grachtengordel en het belang van veilig en vlot verkeer op het water onder druk, ook aan het water. De passagiersvaart is de populairste toeristische attractie van de stad: 28 % van de bezoekers van Amsterdam boekt een rondvaart. Groeit het aantal bezoekers, dan neemt ook de vraag naar passagiersvaart toe, tenzij daar grenzen aan worden gesteld.

Op de drukste dagen is de passagiersvaart verantwoordelijk voor de helft van het aantal vaarbewegingen. Buiten de drukste dagen loopt dit percentage op tot meer dan zeventig procent. Het is de verwachting dat het aantal pleziervaartuigen niet zal stijgen. Tot slot is van belang dat het college inzet op een toename van het goederenvervoer over water als alternatief voor vrachtvervoer over land.

### **Maatregel 7: Grenzen aan groei passagiersvaart**

De gemeente wil grip te krijgen op zowel de drukte en overlast op het water als op de balans tussen het aantal passagiersvaartuigen en de overige gebruikers van het water. Het uitgangspunt is dat de algehele drukte op het water niet verder toeneemt en dat het aandeel van de op bezoekers gerichte passagiersvaart daarbinnen niet verder toeneemt. Daarnaast doet de huidige drukte afbreuk aan de vlotte en veilige doorvaart. De maximale capaciteit van het grachtensysteem wordt op drukke momenten op een aantal cruciale locaties nu al overschreden. Om deze redenen wordt een maximum gesteld aan het aantal vergunningen voor passagiersvaartuigen.

Het stellen van grenzen aan de groei heeft veel impact op de passagiersvaart. De keuze voor een beperkt aantal vergunningen betekent dat deze conform de Europese Dienstenrichtlijn verdeeld moeten worden zonder bevoordeling van personen of bedrijven. Dit betekent ook dat er ruimte voor nieuwe toetreders moet zijn. Tevens moeten de vergunningen verstrekt worden voor bepaalde tijd om de markt niet permanent op slot te zetten.

### **Maximaal 550 vergunningen**

De gemeente verleent in het nieuwe stelsel voor in totaal 550 vaartuigen een exploitatievergunning.

Voor het bepalen van het maximum aantal vergunningen is gekeken naar de huidige situatie op drukke dagen. Daarbij is ervanuit gegaan dat op de drukke dagen het contingent van vergunde in gebruik genomen passagiersvaartuigen (op dit moment 471) maximaal wordt benut. Naast deze 471 passagiersvaartuigen varen er naar schatting 300 illegale vaartuigen ('pleziervaartuigen' waarop zonder vergunning mensen tegen betaling vervoerd worden), waarvan er 80 structureel commerciële diensten aanbieden. Deze 80 niet vergunde vaartuigen zijn gericht op toeristisch vervoer en hebben een vergelijkbare vaarfrequentie als vergunde vaartuigen.

Door de illegale passagiersvaart terug te dringen met strenge handhaving op basis van betere regelgeving wordt er ruimte gecreëerd. Deze ruimte zet de gemeente in voor de passagiersvaart door het aantal te verlenen vergunningen te verhogen met 80 vergunningen. Deze 80 vergunningen zijn gebaseerd op de 80 vaartuigen die nu structureel illegale commerciële diensten aanbieden. Het maximum aantal van 550 te verlenen vergunningen is de uitkomst van 471 (het huidige aantal varende vergunde passagiersvaartuigen) + 80 (het huidige aantal vaartuigen dat zonder vergunning structureel passagiers vervoert tegen betaling). Hiermee neemt het aantal vaarbewegingen dat de passagiersvaart veroorzaakt niet verder toe.

### **Segmentering**

Door de vergunningen voor passagiersvaartuigen in segmenten uit te geven wil de gemeente ook de diversiteit van het aanbod waarborgen. Dit betekent dat de gemeente bij de uitgifte van de vergunningen percelen of segmenten aanbrengt. Mede gezien het belang voor de branche om hier duidelijkheid over te verkrijgen wil het College deze segmentering, gezamenlijk met de verdelersystematiek en de overige elementen van de uitvoeringsregeling, uitgewerkt hebben en voor inspraak hebben vrij gegeven.

Deze segmenten zullen in ieder geval de volgende doelen beogen:

- Behoud aanbod van historische schepen en beeldbepalende schepen die beide zorgen voor activiteiten passend in de cultureel historische context en bijdragen aan een hoogwaardig beeld en beleving van de grachten.
- Een divers beeld geven van verschillende typen en formaten vaartuigen.
- Behoud van efficiënt vervoer van bezoekers. Rondvaartboten naar Amsterdams model maken deel uit van de Amsterdamse cultuur en zorgen ervoor dat grote groepen bezoekers op een efficiënte manier de binnenstad ervaren.

Met segmenten kiest de gemeente voor categorieën vaartuigen met afzonderlijke kenmerken. In alle gevallen zullen de aanvragers en de aanvragen beoordeeld worden op een aantal algemene criteria zoals de financiële draagkracht van de aanvrager, een Bibobtoets voor de aanvrager en een algemene welstandstoets en milieueisen voor de aanvraag. Daarnaast zullen per categorie vaartuigen specifieke regels gelden. De gemeente raadpleegt stakeholders en deskundigen bij de wijze waarop de verdeling of uitgifte wordt vormgegeven. Bij de verdere uitwerking betreft de gemeente de uitkomst van de gesprekken met de sector, bewoners en de inspraak en beoordeelt die op juridische haalbaarheid, handhaafbaarheid en praktische uitvoerbaarheid.

### Vergunningenuitgifte in maart 2022

De gemeente geeft vergunningen uit die ingaan in maart 2022. Het aanvragen van die vergunningen kan in de maand maart 2020, en daarna wordt zo snel mogelijk duidelijk wie een vergunning krijgt vanaf vaarseizoen 2022.

De reders waarmee de gemeente in overleg is, hebben alternatieve voorstellen aangeboden voor beperking van de drukte en overlast op het water. Deze zijn getoetst op beleidsmatige en juridische haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Van dynamisch beprijzen van de vaarbewegingen verwacht de gemeente dat ze onvoldoende bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen en juridisch niet houdbaar is. Onderdelen van andere voorstellen betreft de gemeente bij de uitwerking van het beleid.

### Maatregel 8: Nieuwe locaties op- en afstappen en ligplaatsen

Om de eerder beschreven drukte en overlast te beheersen heeft het College in het coalitieakkoord de ambitie opgenomen om alle op- en afstaplocaties buiten het centrum te plaatsen. Dit betekent dat de gemeente van plan is om de exclusieve rechten (de huur- en gebruikersovereenkomsten van de steigers op de zogenoemde A-locaties) te beëindigen. De gemeente heeft in 2016 al een besluit genomen over het inrichten van een transferhub in de Zouthaven voor de overstap van touringcar naar rondvaartboot en van riviercruise naar rondvaartboot.

Het toekomstig gebruik en de verdeling van de op- en afstaplocaties voor de passagiersvaart ziet er als volgt uit:

#### ■ *Transferhub voor bus-boot en boot-boot*

Samen met de passagiersvaartbranche, touringcarbranche, de riviercruisebranche en de zeecruisebranche wordt een gezamenlijke visie gemaakt voor het ontwikkelen van een transferhub (meerdere op- en afstaplocaties). Op de te ontwikkelen transferhub wordt in de (nabije) toekomst de groepspassagiersvaart (van touringcar, cruisevaart) afgehandeld, waarbij ook wordt gekeken of dit kan met behulp van tijdslots.

#### ■ *Opstaphub gelegen op een centrale plek*

De gemeente verkent of het gebruik van een centrale op- en afstaphub (met meerdere steigers voor verschillende aanbieders) transparant kan worden verdeeld onder de houders van een exploitatievergunning met behulp van tijdslots voor de opstapmarkt (single ticket). Op korte termijn, vooruitlopend op de centrale op- en afstaphub starten er pilots om ervaring op te doen met het uitgeven van tijdslots. De locatie hiervoor wordt in overleg met de sector aangewezen.

#### ■ *Aantal kleinere op- en afstaplocaties*

Er is een breed (en deels vrij recent aangelegd) netwerk van op- en afstaplocaties in de binnenstad die geschikt zijn voor kortstondig op- en afstappen voor de hospitality (van tevoren gehuurde boten voor feesten, partijen, groepen uit

hotels, congresgangers, et cetera) maar ook geschikt zijn voor goederenvervoer. In de uitwerking bekijkt de gemeente of een aantal van de locaties beschikbaar kan blijven voor de hospitality en voor goederenvervoer.

De gemeente heeft hoge kosten voor het onderhoud van de kade, walmuren en de bruggen. Een deel van het noodzakelijke onderhoud wordt veroorzaakt door het intensieve gebruik van het water door de passagiersvaart. Via een betalingssysteem voor het op- en afstappen gaat de gebruiker meebetalen aan de kosten van het gebruik van water en wal. De gemeente gaat ook kijken naar een transparante verdeling van de (nacht)ligplaatsen. Hierbij wordt ook gekeken naar een verdere verhoging van de kosten voor de ligplaats van de rondvaartboten.

Deze vraagstukken werkt de gemeente uit in deel 2. Hierbij betreft de gemeente de uitkomst van de gesprekken met de sector en bewoners en de inspraak en beoordeelt dit op juridische haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid.

### Huidige situatie op- en afstaplocaties en typen gebruikers

De binnenstad beschikt op dit moment over een uitgebreid netwerk van op- en afstaplocaties. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt naar twee soorten van op- en afstaplocaties: de exclusieve afvaartlocaties, waar veelal gebruik van wordt gemaakt door één partij (bijvoorbeeld Stationseiland, Damrak maar ook Heineken brouwerij) en de openbare op- en afstaplocaties, zoals bijvoorbeeld bij het Anne Frank Huis, Oudezijds Voorburgwal of de Hermitage.

### Maatregel 9: Beeld- en Kwaliteitsregels passagiersvaart aanscherpen

In 2016 zijn Beeld- en Kwaliteitsregels Passagiersvaart opgesteld die gebruikt worden bij de beoordeling van aanvragen voor een exploitatievergunning passagiersvaart (welstandstoets). De gemeente gaat deze regels voor de passa-

giersvaart aanscherpen om meer recht te doen aan het karakter van de grachten als historisch erfgoed. De gemeenteraad heeft besloten om de Beeld- en Kwaliteitsregels Passagiersvaart na twee jaar te evalueren. Mede op basis van deze evaluatie wordt bekeken hoe de aanscherping van de regels het beste vorm kan krijgen.

### Maatregel 10: Behoud historische vaartuigen op het water

De positie van het historisch varend erfgoed in Amsterdam wordt beschermd door het inzetten van het welstandsbeleid en door bij de verdeling van de vergunningen aandacht te hebben voor het behoud van diversiteit. Hiertoe wordt gekeken naar de definitie van historische schepen, aanpassing van het welstandsbeleid (beeld en kwaliteitsregels passagiersvaart). Hierbij betreft de gemeente de uitkomst van de gesprekken met de sector en de inspraak en beoordeelt dit op juridische haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid.

### Maatregel 11: Overlast op/afstaplocaties aanpakken

Bij een aantal veelgebruikte op- en afstaplocaties is veel overlast. De gemeente gaat in het vaarseizoen 2019 door met het aanpakken van deze problematiek. Zo wordt onderzocht of er tijdelijk een alternatieve opstaplocatie kan worden ontwikkeld op een bewonersluwe locatie en er wordt gekeken naar de inzet van stewards, extra handhaving en gedragsbeïnvloeding.

### Maatregel 12: Amsterdams vaarcertificaat passagiersvaart

Stakeholders hebben in overleggen zoals het Innovatielab en de stakeholderdialoog voorgesteld om een Amsterdams vaarcertificaat in te voeren. In een training leren schippers bijvoorbeeld over de grachtengordel als historisch erfgoed, over EHBO, over het omgaan met lastige passagiers en over het varen in een drukbevaren gebied als de Amsterdamse grachten. De gemeente staat er positief tegenover om dit verder te ontwikkelen. De gemeente wil dit initiatief ondersteunen in de uitwerking. Dit komt terug in Nota Varen Deel 2.

### **Maatregel 13: Onderzoek zone of routes voor commercieel verhuurde waterfietsen en sloepjes**

Onderzoek van de gemeente toont aan dat de onbemande verhuur (sloepjes en waterfietsen) relatief vaker bij (bijna)botsingen betrokken is dan andere gebruikers van het water. Dit heeft vaak te maken met onervaren bestuurders en/of de beperkte manoeuvreerbaarheid van waterfietsen. De gemeente wil deze vorm van passagiersvaart daarom van de drukste locaties in de stad weren en bekijkt welke routes of zones hiervoor ingesteld kunnen worden. Reders worden hierbij betrokken. Doel is deze verkeersstromen te scheiden van de andere passagiersvaart en zo het risico op ongelukken te beperken en de doorstroming te verbeteren. Deze uitwerking is onderdeel van de Nota Varen Deel 2.

### **Maatregel 14: Versnelde verduurzaming 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 een uitstootvrij centrum in 2025. Alle vergunde passagiersvaartuigen moeten per ingang van het nieuwe vergunningsstelsel in 2022 volledig uitstootvrij varen. Voor historische vaartuigen overweegt de gemeente een overgangs- of ontheffingsbeleid te hanteren. Dit wordt nog verder uitgewerkt. Vanaf 2025 moeten ook de ondersteunende voorzieningen uitstootvrij zijn. Voor de realisatie van laadinfrastructuur voor de passagiersvaart wordt een standaard laadbeleid voor huidige en toekomstige ligplaatsen ontwikkeld gekoppeld aan het nieuwe ligplaatstenbeleid in Nota Varen Deel 2.

### **Maatregelen voor de pleziervaart en het goederenvervoer**

#### **Maatregel 15: Verduurzaming pleziervaart en goederenvervoer**

Pleziervaart en goederenvervoer vormen geen uitzondering op de ambitie van de gemeente voor een uitstootvrij centrum in 2025. De gemeente voert vanaf 2025 een zero emissie gebied in voor de Amsterdamse binnenwateren met uit-

zondering van de doorgaande routes (Amstel en Kostverlorenvaart). Voor grote vaartuigen zal laadinfrastructuur moeten worden aangelegd in openbaar water en in jachthavens. De gemeente kan hierin mogelijk een faciliterende rol spelen. De komende maanden werkt het college het plan voor de versnelde transitie naar uitstootvrije vaart verder uit, waarbij wordt betrokken hoe pleziervaart en goederenvervoer hierin te stimuleren. Wij nemen deze uitwerking in Nota Varen Deel 2 op.

#### **Maatregel 16: Aanscherping vignetbeleid pleziervaart**

Pleziervaarders moeten momenteel een dag- of jaarvignet aanvragen. De gemeente wil dit systeem verfijnen naar vignetten voor bewoners en vignetten voor bezoekers. Bewoners met een vaartuig komen in de toekomst in aanmerking voor een jaarvignet, mensen die Amsterdam met hun eigen boot willen bezoeken vragen in de toekomst een dagkaart aan. Van deze dagkaarten komt een beperkt aantal per dag beschikbaar. De gemeente heeft ook kosten aan het onderhoud van de kade, bruggen, walmuren en handhaving. In het kader van 'de gebruiker betaalt' wordt hiervoor een hogere bijdrage gevraagd aan de gebruikers. Voorgesteld wordt de prijs van de vignetten te verhogen. Gedacht wordt aan een maximaal een verdubbeling.

Voor zover nodig en mogelijk wordt de verdeling van ligplaatsen in Amsterdam opgenomen in het ruimtelijkeordeningsbeleid van de gemeente. Dit systeem dient verder uitgedacht te worden en leidt tot aanpassing in regelgeving. Dit zal in de Nota Varen Deel 2 verder uitgewerkt worden.

#### **Maatregel 17: Inrichten recreatiezone/route voor niet-commerciële activiteiten**

De gemeente gaat onderzoeken of het vanuit veiligheidsoogpunt wenselijk is om in de binnenstad aparte zones in te stellen voor bijvoorbeeld kanoën en roeien. Met een aparte zone kunnen de verschillende gebruikers van het water gescheiden worden en kan de veiligheid mogelijk vergroot worden. Daarnaast gaat de gemeente onderzoeken hoe Amsterdammers het water recreatief willen gebruiken. Dit wordt verder uitgewerkt in Nota Varen Deel 2.



## Wijziging Verordening op het Binnenwater 2010

Tegelijk met deze Nota is een voorstel voor wijziging van de Verordening op het Binnenwater 2010 aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgelegd. De aanleiding voor de wijzigingen in die verordening is tweeledig. Ten eerste kan een aantal van de maatregelen in de Nota Varen Deel 1 niet worden uitgevoerd zonder aanpassing van de verordening, omdat er momenteel geen bevoegdheid voor bestaat. Ten tweede is een moderniseringsslag van de verordening wenselijk. Die conclusie komt overeen met de conclusies in het rapport van de Rekenkamer van de metropool Amsterdam over schaarse vergunningen. Daarin wordt geconcludeerd dat de wijze waarop de regels over vergunningverlening momenteel zijn geborgd onvoldoende duidelijk is. Alle aanbevelingen die de Rekenkamer doet over aanpassing van de regelgeving komen overeen met de analyse die aan de wijzigingsverordening ten grondslag lag. Derhalve zijn deze aanbevelingen al verwerkt in het concept van de wijzigingsverordening die in november 2018 voor inspraak openbaar is gemaakt. Verder zijn de onduidelijkheden en discussiepunten geïnventariseerd uit de praktijk van de afgelopen jaren.

De wijzigingen leiden, voor zover het regels over vergunningen betreft, vooral tot een uitgebreidere beschrijving van het vergunningensysteem en de verdeling tussen bevoegdheden tussen de Raad en het College. Het huidige systeem, waarin de verordening bepaalt voor welke activiteiten een vergunning nodig is en het College “nadere regels stelt”, acht het College onvoldoende duidelijk. Daarom worden met de wijzigingsverordening de hoofdlijnen van het vergunningensysteem vastgelegd in de verordening en wordt gedetailleerd beschreven op welke punten het College deze regels kan aanvullen. Dit leidt enerzijds tot een groter aantal artikelen waarmee bevoegdheden worden overgedragen, en anderzijds tot een beperking van datgene waarover het College regels mag stellen. Voor het overige wordt een aantal nieuwe bevoegdheden geïntroduceerd waarvan inzet nog niet nodig is, maar die in de toekomst wellicht op korte termijn moet kunnen worden ingezet. Gepoogd is een toekomstbestendig juridisch kader te creëren dat recht doet aan de gemeentelijke verhoudingen enerzijds en aan de dynamiek van het varen anderzijds.

## 4 | Handhaving op en aan het water

Handhaving op en rondom het water wordt in Amsterdam gedaan vanaf de wal en vanaf het water. De teams op het water en de wal hebben verschillende verantwoordelijkheden en bevoegdheden op basis van de verordeningen waarop zij handhaven. Vanaf de wal wordt gehandhaafd op de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) en deels ook op de Verordening op het Binnenwater. Vanaf het water wordt gehandhaafd op de Verordening op het Binnenwater. Op het havenwater wordt gehandhaafd op grond van de Havenverordening, Verordening op het Binnenwater en het Binnenvaartpolitiereglement (BPR).

Ook wordt er samengewerkt met het politieteam Water Havens (gezamenlijke surveillances met de politie als back up wanneer er moet worden opgeschaald) en met de Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) voor bijvoorbeeld controle op de brandveiligheid van vaartuigen. In de zomermaanden is samengewerkt met Gemeentebelasting, Agentschap Telecom en het UWV waarbij de aandacht was gericht op illegaal passagiersvervoer. En met de GGD wordt samengewerkt in de aanpak verwaarloosde vaartuigen. Vanaf 2020 zal het Masterplan Handhaving en Reiniging worden uitgerold, ook op het water.

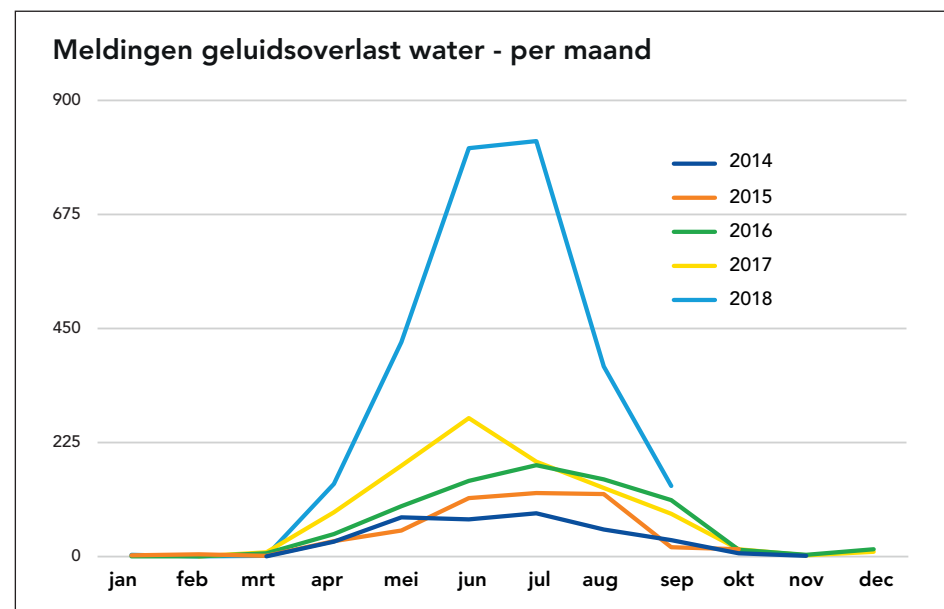
De prioriteit van de handhaving ligt bij:

1. Het verhogen van de pakkans door gerichte handhavingsacties op hotspots en tijdstippen.
2. Verminderen van de illegale vaart.
3. Borgen van de veiligheid op het water: snelheid en verkeersregels, geschiktheid van vaartuigen en bemanning.

In 2020 worden de handhavingsactiviteiten van de gemeente en Waternet op het water organisatorisch samengevoegd in een gemeentelijke directie. Vooruitlopend hierop wordt de samenwerking geïntensiveerd en wordt de ontwikkeling van de handhaving op het water mede opgenomen in het Masterplan Handhaving en Reiniging en de bestuurlijke besluitvorming daarover.

### Inzet handhaving

Door de toename van het aantal vaarbewegingen en de overlast is de vraag naar meer en betere handhaving gegroeid. De onderstaande grafiek laat de meldingen van geluidsoverlast zien over 5 jaren (tot 2017).



De handhavinginzet in het hoogseizoen is geïntensiveerd om geluidsoverlast en overige overlast te voorkomen of aan te pakken.

Zo worden op zonnige dagen extra boten ingezet en worden op de Amstel en aangrenzende hotspots op zonnige dagen extra gesurveilleerd. Ook zijn acties uitgevoerd op de hotspots in het centrum tegen illegale vaart, propfen en afval.

Het handhavingsteam op het water bestaat uit operationele nautische bijzondere opsporingsambtenaren (BOA). Zij zijn elke dag op het water aanwezig van 8.00 tot 23.00 uur. Tijdens het hoogseizoen - april t/m september - is de inzet geïntensiveerd (de teams op het water zijn dan tot 01.00 uur actief) en geconcentreerd op het bestrijden van overlast in het centrum.

## Extra handhaving in 2019

### Gerichte acties

In 2019 gaat de gemeente ook door met gerichte handhaving en het uitvoeren van acties. Kern van de aanpak is preventief optreden en direct (repressief) actie ondernemen bij overlast. Een voorbeeld van de inzet zijn de acties waarbij vooral bij de ingangen van de stad wordt gesurveilleerd. Verder wordt doorgegaan met de voorlichting over goed gedrag op het water. Ook wordt handhaving slim gecombineerd met communicatie. Door vooraf en consequent te communiceren over handhavingsacties kan van communicatie een preventieve werking uitgaan.

### Intensivering aanpak (geluids-)overlast

In 2019 gaat de gemeente door met intensieve samenwerking tussen handhaving vanaf de wal en op het water om zo veroorzaakte overlast van bezoekers efficiënt aan te pakken. Onderzocht wordt welke bevoegdheden handhavers op het water nodig hebben om efficiënt te kunnen optreden tegen verstoring van de openbare orde (bevoegdheid APV).

### Intensivering aanpak illegale passagiersvervoer

Het aanbod van illegale passagiersvaart in Amsterdam is groot. De focus van

de handhaving op illegale passagiers ligt voornamelijk op professionele aanbieders. De handhaving hierop vindt zowel via internet plaats als door fysieke controles op het water. Bij constatering van illegaal vervoer volgt direct een sanctie en een dwangsomprocedure via een bestuursrechtelijk handhavingstraject. Ook wordt gebruik gemaakt van 'mystery guests' en een bedrijfsrecherchebureau. Beide aanpakken zijn arbeidsintensief.

### Digitaal toezicht houden

De gemeente gaat het digitale monitoringssysteem (het systeem waarmee op een digitale wijze toezicht wordt gehouden) doorontwikkelen en de data verder analyseren. De gemeente verwacht zo de illegale vaart beter aan te kunnen pakken en meer gericht te kunnen handhaven. Alle overlastmeldingen worden gemonitord en er wordt direct bekeken of op het moment van de melding ook handhaving ingezet moet worden. Overige meldingen waar geen directe opvolging voor mogelijk is of die via andere media binnenkomen worden gebruikt voor informatiegestuurde geplande acties bij de zogenaamde hotspots.

### Aanscherping Verordening op het Binnenwater

In de Verordening op het Binnenwater is een aantal artikelen aangescherpt om de handhaving te vereenvoudigen. De schipper van een vaartuig krijgt in de nieuwe Verordening op het Binnenwater een zorgplicht om overlast te voorkomen. Als gevolg hiervan kan de schipper bijvoorbeeld worden beboet als de zorgplicht niet is nageleefd. Ook is bepaald dat 'versterkt geluid' verboden is op open boten, voorheen was dit alleen 'versterkte muziek'. Een toelichting op bezienswaardigheden met versterkt geluid wordt daarmee bijvoorbeeld dus ook verboden wanneer de boot open is of met open deuren en ramen vaart.

Een aantal van de maatregelen rondom de handhaving op en aan het water zal terugkomen in de aanpak van het Wallengebied.

## 5 | Monitoring

Het effect van de 17 voorgestelde maatregelen wordt gemonitord. De huidige Grachtenmonitor zal vanaf 2019 jaarlijks in het najaar worden gepubliceerd, zodat de informatie kan worden gebruikt in de voorbereiding op het nieuwe vaarseizoen.

De indicatoren worden hiervoor uitgebreid op basis van de doelstellingen van de Nota Varen, onder andere met het aantal vaarbewegingen op de drukste momenten, het aandeel verduurzaamde boten, het aantal toeristen dat een

rondvaart maakt, een overzicht van de hotspots van overlastmeldingen en het aantal meldingen. Ook zal er elk half jaar een voortgangsrapportage over de uitvoering van de Nota Varen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.



## 6 | Samen met de stad

Gesprekken met reders, bewoners en andere belanghebbenden in het Innovatielab (een samenwerkingsverband tussen de gemeente en stakeholders), het platform vaarseizoen 2018 en in de stakeholderdialoog zijn gebruikt voor de totstandkoming van deze nota. Deze gesprekken hebben veel opgeleverd maar hebben niet altijd tot overeenstemming geleid. Ondanks de vele procedures in de afgelopen jaren en de jaren van onzekerheid bij de stakeholders ziet de gemeente dat reders nadrukkelijk ook het gesprek willen en zoeken contact, of het gesprek met de gemeente en de bewoners langs de grachten.

### Het Innovatielab

De afgelopen jaren hebben bewoners en reders het initiatief genomen en met de gemeente samengewerkt in het Innovatielab. Gezamenlijk werkten belanghebbenden via pilots aan onder andere regulering van het gebruik van openbare steigers via dynamische beprijzing en segmentering. Ook zijn onderzoeken uitgevoerd naar het verbeteren van de veiligheid (onder andere eisen aan schippers via een Amsterdams certificaat) en de verduurzaming van de vaart. Deze thema's komen in deze nota terug. Dit heeft geleid tot creatieve oplossingen waarvan een deel nog verder wordt uitgewerkt in de Nota Varen Deel 2. Zoals een reserveringssysteem voor touringcar-rondvaart transfer, de inzet van stewards, geluids- en drukmetingen en gebruikersafspraken met de branche en bewoners.

### Platform vaarseizoen 2018

In het platform Vaarseizoen 2018 zijn urgente incidenten op water en wal met reders en bewoners 'ad hoc' opgepakt. Zo is op de Oudezijds Voorburgwal geëxperimenteerd met het afsluiten van de gracht voor pleziervaart, het sluiten van een steiger voor de passagiersvaart en het inzetten van stewards om de overlast van bewoners te verminderen.

### Stakeholderdialoog

Tussen oktober 2017 en zomer 2018 vond de stakeholderdialoog passagiersvaart plaats. Aan deze dialoog deden bewoners, reders, andere belanghebbenden, gemeente en Waternet mee. Er zijn diverse oplossingsrichtingen ontstaan voor marktordening, op- en afstappen, ligplaatsen, verduurzaming, tegengaan van overlast, vaarbevoegdheid, aanpak illegale vaart, spreiding en verkeersmaatregelen op het water. Veel van deze oplossingsrichtingen zijn meegenomen in deze nota. Voor de marktordening is in deze dialoog geen sluitende oplossing gevonden. De rapportages over de uitkomsten van de stakeholderdialoog zijn medio 2018 aan de raad gestuurd.

### Toekomstige samenwerking

In overleg met betrokkenen blijft de gemeente op zoek naar oplossingen. De gemeente onderzoekt hoe het overleg met de betrokkenen kan worden vormgegeven. De gemeente heroverweegt haar rol ten aanzien van het overleg Innovatielab. Het overleg met betrokkenen wordt onder meer als volgt vormgegeven:

- **Bestuurlijk overleg:** Er is regelmatig overleg tussen de wethouder Varen en bewoners, pleziervaarders en reders (passagiersvaart en goederenvervoer). In dit overleg worden stakeholders geïnformeerd en geconsulteerd. Ook de

---

stakeholders kunnen bespreekpunten aan de wethouder voorleggen in dit overleg.

- **Operationeel overleg:** In het operationele overleg worden de diverse stakeholders geïnformeerd over wijzigingen in beleid (bijvoorbeeld over verkeersbesluiten). Daarnaast komen incidentele zaken aan de orde die het lopende vaarseizoen betreffen. In het operationele overleg worden bijvoorbeeld knelpunten of overlastlocaties besproken. Dit overleg heeft een informerende en signalerende functie.

## 7 | Financiële paragraaf

Deze paragraaf geeft een overzicht van geraamde kosten van de Nota Varen en de wijze waarop de inkomsten van de gemeente worden verhoogd. De gemeente heeft te maken met hoge kosten voor het handhaven, het onderhoud van de vaartuigen en het terugdringen van overlast op en rond het water. Voorgesteld wordt om de gebruikers (passagiersvaart maar ook mensen die niet commercieel varen) meer evenredig te laten meebetalen.

Voor het programma varen was oorspronkelijk dekking beschikbaar tot 2019. Om het bestaande beleid en de opgave op dit dossier voort te zetten is meerjarig extra budget nodig. De Nota Varen laat zien dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om dit beleid voort te zetten. Bij de voorjaarsnota 2019 zal een voorstel worden ingediend hoe dit meerjarige financiële gat van € 4,55 miljoen gedekt kan worden. Dit voorstel voor additionele dekking komt bovenop de extra middelen uit het coalitieakkoord voor het waterdomein ten behoeve van (extra) handhaving op het water.

### Afwikkeling vorige uitgifteronde van vergunningen en moratorium

Voor de procedures en beroepszaken uit de vorige uitgifteronde en het moratorium is in 2019 nog extra juridische ondersteuning nodig. Ook zijn er nieuwe aanvragen binnengekomen na 12 september 2018. De verwachting is dat er incidenteel geld nodig is in 2019 voor afwikkeling van de procedures die daaruit voortkomen.

### Invoering nieuw beleid

Het programma Varen voert de gemeentelijke taak uit van beleidsontwikkeling en advisering op het terrein van Varen. De omvang van de huidige capaciteit is onvoldoende. Een deel van de incidentele capaciteit die de afgelopen tijd is ingezet dient een structureel karakter te krijgen om het gewenste nieuwe beleid vorm te geven en bij te sturen indien noodzakelijk (€ 0,25 miljoen).

### Vergunningverlening

Vergunningverlening voor de passagiersvaart wordt bekostigd met inkomsten van de leges. Deze inkomsten zijn onvoldoende. De toegenomen hoeveelheid vergunningaanvragen en de verwerking daarvan maakt het noodzakelijk om de capaciteit structureel uit te breiden (€ 0,25 miljoen).

Verder is er incidenteel budget nodig voor afhandelen van bezwaar- en beroepsprocedures en vergunningverlening.

De vergunningverlening zal door het nieuwe beleid een piekspanning kennen die nodig is bovenop de structurele formatie:

- Tijdelijke uitbreiding van de capaciteit voor vergunningverlening in 2021 vanwege de aanvraagronde nieuwe vergunningen ter grootte van € 0,7 miljoen en € 0,2 miljoen in 2022 en 2023.
- Voor extra juridische ondersteuning voor bezwaar- en beroepszaken in 2022 en 2023 (€0,7 miljoen per jaar).

### Toezicht en handhaving

In de huidige Waternetbegroting is structureel opgenomen 24,6 FTE voor nautische handhaving en toezicht (structureel € 2,6 miljoen). Daarnaast is € 0,5 miljoen voor materiële uitgaven ten behoeve van toezicht opgenomen. De huidige vloot heeft jaarlijkse kapitaallasten ter grootte van € 80.000.

De coalitiemiddelen voor het waterdomein (maatregel 43) € 0,5 miljoen zullen worden ingezet voor extra handhaving 2019. Vanaf 2020 zal het domein water ook betrokken worden bij de verdere uitwerking van de coalitieakkoord middelen voor Handhaving en Toezicht.

### Transitiekosten

De verantwoordelijkheid voor de beleidsontwikkeling voor de binnenvaart ligt nu bij de directie Waternet. Deze beleidsontwikkeling wordt belegd binnen de gemeente. De transitiekosten hiervoor zijn € 0,5 miljoen in 2019 en € 0,2 miljoen in 2020.

### Kosten deel 2

De Nota Varen is opgedeeld in twee delen. In deze financiële paragraaf zijn de kosten- en opbrengstenramingen van de maatregelen die onderdeel zijn van deel 1 opgenomen. De voorbereidingskosten van de maatregelen die nog nader uitgewerkt moeten worden in deel 2 zijn tevens opgenomen in deze financiële paragraaf. De financiële implicaties van de uitvoering van de maatregelen die onderdeel uitmaken van deel 2 zijn nog niet verwerkt in deze financiële paragraaf. De kosten voor de uitvoering van fase 2 van de Nota Varen hebben betrekking op:

- Het aanpassen van het op- en afstapsysteem (weghalen en aanleggen van nieuwe op- en afstapmogelijkheden).
- Het invoeren van een 'slots'-systeem.
- Het uitvoeren van verkeersmaatregelen.

Deze kosten zullen in het voorjaar 2019 worden meegenomen in deel 2 van de Nota Varen.

### Financiële tabellen plus toelichting

De tabel op deze pagina toont de baten, lasten en dekkingsbronnen voor de periode 2018 - 2022 voor de Nota Varen Deel 1. De volgende paragraaf geeft een toelichting op de dekkingsbronnen.

Voor het deel van de kosten dat niet gedekt kan worden, te weten € 4,55 miljoen, zal bij de voorjaarsnota 2019 een dekkingsvoorstel worden ingediend.

### Baten

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022
Regulier (structureel)	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66
Incidenteel	3,85				
Coalitieakkoord (incidenteel)	3,15	3,85			
Coalitieakkoord (structureel)		0,5	0,5	0,5	0,5
Precario	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5
Leges*			0,1	1,3	0,1
Vaarvignetten*		0,2	1,5	1,5	1,5
<b>Totaal</b>	<b>11,96</b>	<b>9,71</b>	<b>7,26</b>	<b>8,46</b>	<b>7,26</b>

\* Voorgestelde dekking vanaf begrotingsjaar 2020

### Lasten

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022
Programma (incidenteel en structureel)	7,3	5,1	3,8	2,3	2,3
Waternet (incidenteel en structureel)	4,66	5,76	5,16	6,06	6,06
Transitie (incidenteel)		0,5	0,2	0	0
<b>Totaal</b>	<b>11,96</b>	<b>11,36</b>	<b>9,16</b>	<b>8,36</b>	<b>8,36</b>
<b>Ongedekt</b>	<b>0</b>	<b>-1,65</b>	<b>-1,9</b>	<b>0,1</b>	<b>-1,1</b>

Daarnaast zijn nog additionele middelen nodig voor extra inzet van handhaving op het water. Voor de intensivering en doorontwikkeling van handhaving op het water is € 1 miljoen structureel nodig vanaf 2020 en € 2 miljoen incidenteel in 2020. Deze kosten en de benodigde dekking zullen integraal gezien worden en ook hiervoor zal een voorstel worden gedaan bij de voorjaarsnota 2019.



## Hogere beprijzing gebruik water en wal

De gemeente onderzoekt hoe en op welke manier voor het gebruik van water en wal meer in verhouding betaald kan worden.

- a. De leges variëren tussen de € 56,75 voor het vervangen van een vignet voor een pleziervaartboot tot € 580 voor het aanvragen van een vergunning voor de exploitatie van een boot voor passagiersvaart. De kosten die worden gemaakt voor vergunningverlening zijn aanzienlijk hoger dan de opbrengsten die hier tegenover staan.

Deze leges verhogen we vanaf 2020. Voor de pleziervaart gaan we uit van maximaal een verdubbeling. Bij complexe aanvragen zoals voor de passagiersvaart kan dit verder oplopen. Daarnaast wordt een nieuwe categorie toegevoegd voor wijzigingen van vergunningen.

Voor de begroting 2020 wordt een onderbouwing uitgewerkt hoe tot een kostendekkend tarief kan worden gekomen. Daarna is een raadsbesluit nodig om de nieuwe tarieven vast te stellen. Dit loopt mee in de voorstellen voor de begroting 2020.

- b. De kosten voor de vignetten voor de pleziervaart worden verhoogd. Er zijn twee soorten vignetten namelijk om een dag te varen en om je boot een jaar lang aan de kade te mogen leggen. Op dit moment betaal je € 20 voor een dag varen en gemiddeld € 400 per jaar voor het aanleggen. Op dit moment hebben ongeveer 7000 boten een jaarvignet.

Het is de bedoeling om de inkomsten uit de vignetten te verhogen met ruim € 1,5 miljoen per jaar. Om dit te realiseren is maximaal een verdubbeling van de prijs voor de vignetten noodzakelijk. De tariefsverhoging per categorie wordt uitgewerkt zodat dit vervolgens kan worden meegenomen in de begroting 2020.

- c. Het College heeft 22 maart 2016 (ZD2016-001376) besloten om de precario voor de ligplaatsen van de vergunde rondvaartboten te verhogen tot en met 2021. De opbrengsten zijn voor de komende jaren op € 0,5 miljoen begroot. Afhankelijk van het nieuw geformuleerde beleid kan dit eventueel verder worden verhoogd. Voorstel is om te onderzoeken of een verdere tariefsverhoging wenselijk is vanaf 2022.

