

## **Inspraak van Stichting Elektrisch Varen op de nota varen, deel 1:**

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 1 - Inleiding**

Amsterdam is niet alleen onverminderd populair bij binnenlandse en buitenlandse bezoekers, maar ook bij de Amsterdammers zelf. Met betrekking op het verkeer op het water hebben het toerisme en de Amsterdammers gedeelde belangen. Het gaat dus niet alleen om de leefbaarheid voor bewoners, maar ook om de kwaliteit van recreatie voor Amsterdammers en de daarmee in verband staande toegankelijkheid van kades voor Amsterdammers.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 2 - De opgave**

Het is al jarenlang het beleid van de gemeente dat in de binnenstad de bezoekers/ toeristen wél centraal staan. Ook in dit hoofdstuk wordt de stad als recreatiezone van en voor de Amsterdammers miskend. De commerciële pleziervaart heeft sterk toegenomen en daarbij wordt achterwege gelaten dat niet in eerste instantie de vaarbewegingen, maar het blokkeren van kades met commerciële boten en de toeristenstromen bij op- en afstapplaatsen de overlast veroorzaken, met name voor particuliere pleziervaarders en Amsterdamse grachtenwandelaars. De gemeente praat onduidelijk over overlast: in het belang van de commercie worden hierbij de kleine pleziervaarders bedoeld die de grote vergunde pleziervaart belemmeren, in het belang van de grachtengordelbewoners worden dan weer de mensen bedoeld die plezier maken in de binnenstad. Als de gemeente het aantal vaarbewegingen wil beheersen d.m.v. spreiding van het vaarverkeer is dat niet zonder meer mogelijk zonder flankerend beleid. Begrijpelijkerwijs hechten bewoners op de plekken met druk vaarverkeer niet aan pleziervaart. Maar het is de grote groep van Amsterdamse particuliere pleziervaarders die dat wel doen. Het is aan de tijd dat deze groep Amsterdammers een naam en het respect krijgt die ze al lang heeft verdient.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Algemeen**

De gemeente is dus van plan om de tarieven voor havengelden voor de particuliere vaart weer te verhogen, en daarmee deze groep nog verder onder druk te zetten. Dit allemaal zonder helder plan en beleid voor de verduurzaming van de particuliere pleziervaart, terwijl de commerciële pleziervaart bij de gemeente alle subsidies, steun en ambtelijk personeel afroemt en claimt die hard benodigd zou worden voor de verduurzaming van de particuliere vloot. De gemeente werkt hier tegen de belangen van Amsterdammers en laat zich in haar beleid leiden door de lobbyisten van de commerciële pleziervaart. Amsterdammers staan niet te wachten om de uitwassen van het toerisme in de binnenstad over de hele stad uit te smeren.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 1: Aanpak nautische knelpunten**

De gemeente gaat wederom alleen met de commerciële stakeholders in gesprek, terwijl de oplossing is deze heel simpel is: het weren van grote boten in de binnenstad.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 2: Verbod 12+ opvarenden**

Stichting Elektrisch Varen staat positief tegenover het verbod 12+ opvarenden. Maar dit verbod zou ook moeten gelden voor de vergunde pleziervaart, vooral als er ook gerept wordt over een gelijk speelveld voor alle partijen. Genoemd worden daarbij namelijk alleen 'de exploitanten'.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 3: Nachtsluiting 23.00 – 07.00 uur**

Een nachtsluiting van de grachten past niet bij Amsterdam als uitgaansstad. Er zou een uitzondering moeten gelden voor de stille particuliere kleine vaart.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 4: Overmatig alcoholgebruik tegengaan**

Als dronken Engelse toeristen in de gracht vallen is dat niet te wijten aan de gebrekkige alcoholcontrole op het water.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 5: Communicatiecampagne grachten**

Stichting Elektrisch Varen is tegen het eenrichtingsverkeer in de grachten. Er zou hier tenminste een uitzondering moeten gelden voor de kleine particuliere pleziervaart. Voor de grote vergunde pleziervaart heeft het geen effect, omdat die toch niet kunnen keren in een gracht. De communicatiecampagne is over het algemeen gezien een lapmiddel.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 6: Versterking handhaving**

Het digitaal monitoren van scheepsbewegingen heeft vooralsnog niets te maken met handhaving.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 7: Vergunningenplafond passagiersvaart**

Vreemd is hier dat gesproken wordt van volumebeleid. Volumebeleid zou moeten inhouden dat de uitgifte van vergunningen voor boten met grote volumes zou worden ingeperkt. Maar wat de gemeente bedoeld is alleen het aantal uitgiftes van vergunningen. Deze worden verhoogd, al wordt dan wel een plafond nagestreefd (die, zoals we dat kennen, in het vervolg dan weer wordt

verhoogt op druk van de commerciële stakeholders). Stichting Elektrisch Varen zou baat hebben bij een duidelijker, integer en consistent beleid van de gemeente in deze.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 8: Nieuwe locaties op- en afstappen passagiersvaart**

De gemeente gaat dus nog meer op- en afstapplaatsen inrichten voor de commerciële pleziervaart en onttrekt daarmee nog meer openbare kades aan de Amsterdammers. Vooral de exclusieve afvaartlocaties zijn volgens Stichting Elektrisch Varen niet meer van deze tijd. De gemeente veroorzaakt door haar nieuwe beleid nog meer gevaarlijke verkeersdrukte door grote boten voor de particuliere kleine vaart.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 9: Beeld- en kwaliteitsregels passagiersvaart aanscherpen**

Zijspoor: daarvoor zou de gemeente het behoud van houten boten moeten ondersteunen. Een boot van hout is ook een mooi gezicht als het aan het rotten is en het zou daarbij geen groot gevaar moeten vormen voor het milieu.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 10: Behoud historische vaartuigen op het water**

Diversiteit van het varend erfgoed is ook wenselijk voor de particuliere kleine vloot. Waterfietsen en verhuurde deelboten dragen daar niet aan bij.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 11: Overlast op/afstaplocaties passagiersvaart aanpakken**

Dit heeft niets te maken met het beleid omtrent varen, maar met het toerismebeleid aan wal.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 12: Amsterdams vaarcertificaat passagiersvaart**

Stichting Elektrisch Varen begroet een Amsterdams vaarcertificaat passagiersvaart, niet het onderzoek ernaar, maar de invoering ervan.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 13: Zone/routes verhuurde water fietsen en sloepjes**

Huursloepjes en huurwaterfietsen worden uit de binnenstad geweerd en zullen daarbuiten opnieuw aanlegplekken van de particuliere pleziervaarders in beslag nemen en daarbij nog meer openbare kade aan de Amsterdammers onttrekken.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 14: Versnelde verduurzaming passagiersvaart**

De verduurzaming van de particuliere pleziervaart wordt wederom achterwege gelaten, terwijl daar de grootste inhaalslag te verwezenlijken valt.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 15: Verduurzaming pleziervaart en goederenvervoer**

Voor grote boten wordt dus laadinfrastructuur aangelegd, terwijl niet aan een oplossing voor de kleine boten wordt gedacht.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 16: Aanscherping vignetbeleid pleziervaart**

Als het om de kosten van het onderhoud van kades, bruggen, walmen en handhaving gaat komt de particuliere vaart opeens weer in beeld, namelijk in verband met de aanscherping van het vignetbeleid. Stichting Elektrisch Varen verzet zich om de particuliere pleziervaarders weer te misbruiken als de melkkoe voor onderhoudskosten. Alle gebruikers van de Amsterdamse vaarwegen moeten aan dit onderhoud bijdragen. Het is een onderhoud in het belang van alle Amsterdammers.

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 3 - Maatregel 17: Recreatiezone/route niet-commerciële activiteiten**

Het ondersteunen van kanoën en roeien in de binnenstad is op dit moment een slecht idee, al is Stichting Elektrisch Varen tegen een verbod op kanoën en roeien in de binnenstad. De gemeente zou beter investeren in voorzieningen voor kanoërs, roeiers en schone particuliere vaarders buiten de binnenstad. Waarom zoekt de gemeente hier de confrontatie, terwijl er buiten de binnenstad zo prachtige vaargebieden liggen?

**Vul uw reactie in over hoofdstuk 4 - Handhaving op en aan het water**

Hoe de aanscherping van de handhaving in de praktijk in zijn werk moet gaan is niet duidelijk. Hoe wil de gemeente bijvoorbeeld handhaven op hinderlijke golfslag?

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 5 – Monitoring**

De gemeente zou voor een goede monitoring stevig moeten investeren in mobiele en stationaire apparatuur. Bij de ontwikkeling van een infrastructuur van accu laad- en wisselstations voor de kleine vaart zou de gemeente aan de Stichting Elektrisch Varen i.s.m. De TU Delft en Waternet een goede partner hebben voor een nieuw beleid in deze.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 6 - Samen met de stad**

Weer wordt in dit hoofdstuk de stad beschreven als een verzameling van ondernemers. Maar een stad is meer dan dat: het is een ruimte waar ook wordt gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Stichting Elektrisch Varen eist erkenning door de gemeente als stakeholder voor een ruimere visie hierop. Het innovatielab van de gemeente verdient deze naam niet als het geen van commerciële stakeholders onafhankelijk onderzoek kan doen.

### **Vul uw reactie in over hoofdstuk 7 - Financiële paragraaf**

Het financiële paragraaf is te summier om inhoudelijk commentaar op te geven. De gemeente zou haar gedeelde budgetten met Waternet openbaar moeten maken hiervoor. Vooral nu ook binnen de gemeente een Team Varen is opgericht met vertegenwoordigers van Waternet. De communicatie tussen de gemeente en Waternet laat nog steeds te wensen over.

### **Overige opmerkingen over de Nota Varen deel 1**

In het overleg met de gemeente ben ik vaak een woord uit het Ambtenarenchinees tegengekomen: 'de probleemeigenaar'. Volgens de gemeente hoorde Stichting Elektrisch Varen in de transitie naar een schone kleine vaart een probleemeigenaar aan te wijzen. De stelling van Stichting Elektrisch Varen was altijd dat in deze de gemeente de aangewezen probleemeigenaar is. Dit omdat de gemeente geen beleid heeft omtrent de kleine vaart en aanleg voor infrastructuur voor deze groep dwarsboomt met uitstelbeleid van subsidieaanvragen, en dus een probleem heeft met de oplossing van een maatschappelijk vraagstuk. De rol en verantwoordelijkheid als probleemeigenaar heeft de gemeente tot nu toe altijd resoluut afgewezen. Daarom was mijn voorstel dat Stichting Elektrisch Varen deze rol van probleemeigenaar op zich zou willen nemen. Gek genoeg werd ook dit voorstel door de gemeente afgewezen, met de redenering dat de probleemeigenaar een commerciële partij hoorde te zijn. Op de bijeenkomst 'emissievrij varen' van 17 januari met de gemeente is nu gebleken dat toch wel Stichting Elektrisch Varen het bij het rechte eind had en de gemeente wel degelijk de aangewezen probleemeigenaar is. Dit hebben onder andere de afgevaardigden van Waternet en de externe adviseurs voor elektrisch vervoer van de gemeente bevestigd. Om dit besef bij de gemeente te laten doordringen heeft Stichting Elektrisch Varen een nieuw logo ontworpen voor de gemeente voor interne circulatie die bij deze is bijgevoegd:

 **Gemeente**  
 **Amsterdam**  
 **Probleemeigenaar**

### **Vul uw reactie in over de inspraak: Wijziging Verordening op het binnenwater 2010. Graag aangeven op welke paragraaf en welk artikel u reageert.**

Hierbij een voor Stichting Elektrisch Varen relevante opsomming van artikelen. Voor het plaatsen van accu laad- en wisselstations voor de kleine vaart op of boven het water is de stichting aangewezen op de samenwerking met de gemeente. De stichting verwacht hierin dan ook dat het college een beroep zal doen op artikel 2.1.3.3. Dit kan het college doen met verwijzing op artikel 2.1.12.4.a en b.

Verordening binnenwater 2010

Artikel 2.1.3 Objecten

1. Het is verboden een object in, op of boven het water te plaatsen of te houden.
2. Het college kan van het eerste lid ontheffing verlenen indien de overige vereiste vergunningen of ontheffingen voor het aanbrengen of plaatsen van die objecten zijn

verleend.

3. Het college kan categorieën objecten aanwijzen waarop het verbod in het eerste lid niet van toepassing is.

Artikel 2.1.10 Aanwijzingen

2. Het college kan aanwijzingen geven met betrekking tot de aanleg en het gebruik van openbare nutsvoorzieningen langs en op het water.

Artikel 2.1.12 Nadere regels

1. Het college kan nadere regels stellen over het gebruik van het binnenwater en van bruggen en sluizen.
  2. De regels, bedoeld in het eerste lid kunnen betrekking hebben op:
4. Toepassing van het eerste lid geschiedt in het belang van:
    - a. de leefkwaliteit, het voorkomen van overlast, het milieu of het stedelijk milieu;
    - b. de vlotte en veilige doorvaart;

**Vul Overige opmerkingen op de Wijziging Verordening op het binnenwater**

Stichting Elektrisch Varen begroet het dat de gemeente het historisch erfgoed van de grachten wil behouden. Daar hoort het unieke grachtenstelsel van Amsterdam bij, en ook de historische schepen die in de grachten liggen. Maar het erfgoed is nog meer dan een aanzicht van een historisch plaatje. Het erfgoed van de grachten is ook de haven van de particuliere vloot van de Amsterdammers en een levende, efficiënte en schone infrastructuur voor deze groep.

Stichting Elektrisch Varen  
5 februari 2019

[www.elektrischvaren.org](http://www.elektrischvaren.org)  
[infra@elektrischvaren.org](mailto:infra@elektrischvaren.org)

