



Inspraak Nota Varen Deel 2

Uw reactie

Uw reactie

1. Op- en afstaplocaties passagiersvaart:

Het beleid op- en afstappen passagiersvaart is in zijn geheel gericht op bedrijven, het toerisme, de commerciële pleziervaart. Beleid voor de particuliere watersporter, de recreant, de Amsterdammer wordt achterwege gelaten. Baten uit het Binnenhavengeld wordt ingezet bij de commerciële exploitatie van de grachten i.p.v. dat het aan de burger ten goede komt. De enige voorzieningen, de op- en afstapplaatsen voor het segment onbemand, waar ook de particuliere vaarders gebruik van kunnen maken, worden door het beleid verder gecommmercialiseerd door aan jachthavens ontheffingen te verlenen voor het op- en afstappen van betalende klanten. Om bij op- en afstapplaatsen voorzieningen te plaatsen, zoals accu laad- en wisselstations voor de kleine particuliere vaart, werd niet overwogen. Belastinggeld van 12'478 vignethouders komt terecht bij een selecte groep van commerciële gebruikers met een aandeel van 3,8% aan de Amsterdamse vloot van plezierboten.

2. Ligplaatsen passagiersvaart:

Ook het beleid ligplaatsen passagiersvaart is in zijn geheel gericht op de behoeften van de commerciële vaart. Dat met commerciële ligplaatsen in openbaar water aan Amsterdammers de vrije toegang van kade en water wordt ontnomen wordt niet herkend. Het koppelen van de ligplaatsvergunning aan de exploitatievergunning en het harmonisatiebeleid voor ligplaatsen is alleen gericht op exploitanten. De ligplaatsen voor particuliere vaarders worden vergeten. Dezelfde effect heeft ook de gemeentelijke subsidie van jachthavens door het toelaten van commerciële ligplaatsen aldaar en het aanstellen van een ligplaatscoördinator. Als in de functieomschrijving van de coördinator staat dat hij monitort of voldoende ligplaatsen beschikbaar zijn, zouden de ligplaatsen van de particuliere vaarders daarbij moeten worden inbegrepen. De gemeente lijkt nog niet te beseffen dat het geheel van de Amsterdamse waterwegen één grote jachthaven is, en dat zij daarom voor de rechten van alle gebruikers van deze waterwegen moet opkomen. Met een duidelijk wettelijk kader zou het bedrijfsleven het gebruik van de aan haar beschikbaar gestelde ligplaatsen zelf moeten kunnen coördineren.

3. Vignetbeleid pleziervaart:

I.v.m. het vignetbeleid pleziervaart moet de gemeente beseffen dat door het draaien aan de belastingknopjes geen fysieke waarden kunnen worden geschapen. Het verlengen van de korting op het milieuvignet verandert niets aan het feit dat voor uitstootvrije boten nog steeds geen toegankelijke infrastructuur aanwezig is. Gerept wordt over kosten en beschikbaarheid van elektrische motoren en diversiteit aan boten, terwijl alle problemen in deze transitie makkelijk zijn terug te leiden naar prijs, beschikbaarheid, capaciteit en veiligheid van de nodige volle accu. De implementatie van een infrastructuur van accu laad- en wisselstations in twee stappen, zoals uiteengezet door de Stichting Elektrisch Varen, sluit mooi aan op de ambitie van het college om in 2025 een emissievrij stadscentrum te verwezenlijken, met daaropvolgend een elektrificatiegraad van 100% van het hele binnenwater vanaf 2030. Als een harmonische socio-economische en zinvolle socio-ecologische transitie daadwerkelijk de politieke wil is, heeft het gemeentelijk bestuur van het programma varen nu de verplichting concrete stappen nemen en keuzes te maken. Er dient nog in 2019 eindelijk een beslissing te worden genomen voor de realisatie van een pilot van 6 accu laad- en wisselstations in het stadscentrum. De korte lijnen met Stichting Elektrisch Varen zullen moeten worden aangehaald voor een nauwe samenwerking voor de komende jaren. Het onderlinge vertrouwen in de directe communicatie dient te worden hersteld, en de goede naam van de stichting door de gemeente te worden gewaarborgd en beschermd. Als tegenprestatie zal Stichting Elektrisch Varen haar activisme, netwerk, kennis, onderzoek en visie beschikbaar stellen voor het algemeen belang in deze transitie.

4. Verduurzaming:

Het beleid verduurzaming: naar emissievrij varen in 2025; is kortzichtig. Het horizon reikt allen tot eind 2024. De impact van de door het college uitgesproken ambitie dat alle vaartuigen op het Amsterdamse binnenwater in 2025 uitstootvrij moeten varen wordt niet onderkend. Van een toetsing op (technische) haalbaarheid en betaalbaarheid na 2024 is in de Nota Varen niets terug te vinden. Betrouwbare cijfers uit een nulmeting zijn allen vergaard voor de commerciële vloot. Daaruit blijkt alleen dat subsidies voor verduurzaming in het verleden voornamelijk naar deze sector zijn gevloeid. De schatting dat 5% van de particuliere vloot al elektrisch vaart moet worden betwijfeld. Omdat in de jachthaven Amsterdam geen elektrische voorzieningen beschikbaar zijn is het vaarbereik van de huidige elektrische vloot erg beperkt. Als vaarkilometers en vaarvolume ten grondslag wordt gelegd aan een nulmeting, zou dat percentage waarschijnlijk nog veel lager liggen. De gemeente wekt hier de schijn van 'greenwashing'. Dat de gemeente laadplekken voor 100 boten wil realiseren en beheren is geen serieus te nemen maatregel voor de verduurzaming van de huidige Amsterdamse vloot. Het is een druppel op een hete plaat welke soelaas biedt voor misschien 1,2% van de vaarders. Het ruimteprobleem die ladende boten aan een

stekker veroorzaken wordt daarmee op de lange baan geschoven.

Om effectief aan de ambitie van het college tegemoet te komen zou de gemeente moeten investeren in de ontwikkeling van een infrastructuur van accu laad- en wisselstations. In de aangenomen motie nummer 502 van 9 mei 2019, ingediend door J.S.A. Vroege en Z.D. Ernsting (te downloaden via: <http://elektrischvaren.org/wp-content/uploads/2019/11/502.19.Motie-AJ-Vroege-c.s.-Nota-Varen-deel-1.pdf>) inzake Nota Varen deel 1 staat, dat het college wordt verzocht de optie van wisselaccu's uitdrukkelijk mee te nemen in het beleid. Dat heeft de gemeente in de huidige uitwerking van Nota Varen deel 2 niet gedaan. Stichting Elektrisch Varen zal alle nodige stappen ondernemen om dit verzoek ingang te laten vinden in de definitieve Nota Varen. Om deze ambitie te onderbouwen is een SWOT-analyse opgesteld met een vergelijkend budget van het verduurzamingstraject zonder infrastructuur van accu laad- en wisselstations met het verduurzamingstraject waarbij de ontwikkeling van een dergelijke infrastructuur is inbegrepen. De voordelen die een infrastructuur van accu laad- en wisselstations biedt komt daarbij duidelijk aan het licht (te downloaden via: <http://elektrischvaren.org/wp-content/uploads/2019/11/vergelijking.pdf>). Inzichtelijk wordt ook dat voor verduurzaming van de pleziervaart een visie is vereist die verder reikt dan 31 december 2024. In de nota wordt gesteld dat de gemeente zelf voorzieningen en laadinfrastructuur wil aanleggen en beheren voor de pleziervaart. Stichting Elektrisch Varen is benieuwd of deze stelling ook geldt voor de aanleg van een infrastructuur van accu laad- en wisselstations. In het verleden werd bij het overleg met de gemeente steeds beweerd dat de stichting commerciële partijen en externe stakeholders moet aantrekken voor een dergelijk project. Met deze eis werd in het vervolg getracht de onafhankelijkheid en integriteit van onze organisatie in twijfel te trekken. Wij begroeten het nieuwe verantwoordelijkheidsbesef van de gemeente, waar nu voor een deel uit blijkt dat de rol van probleemeigenaar in de transitie naar duurzaam varen aanvaard wil worden.

5. Goederentransport over het water:

Wij begroeten het nieuwe beleid van het stimuleren van het transport over water. Transport over water is de meest duurzame manier om een stad zoals Amsterdam te bevoorraden. Het spaart kades en muren en maakt ruimte voor voetgangers en fietsers. In een sociale markteconomie is niet de snelste levering, maar de levering op het juiste moment, de meest concurrerende. Logistiek te water is zeer goed voorspelbaar en in Nederland is daar veel kennis over beschikbaar. Het is jammer dat ook bij het overwegen van deze voorzieningen niet wordt gedacht aan een combinatie met een infrastructuur voor accu laad- en wisselstations, en aan de synergieën die daaruit zouden kunnen voortvloeien. Het is te hopen dat de gemeente in het overleg met marktpartijen op de weg niet weer verstrikt raakt in de discussie over het creëren van een gelijk speelveld. Het gaat hier om het nemen van politieke verantwoordelijkheid voor de toekomst.

6. Recreatiezones:

Recreatiezones: als de gemeente de veiligheid wil bevorderen van de recreatievaart dient zij sterker in te zetten op voorzieningen voor elektrificatie van de recreatievloot. Dat heeft positieve effecten op de maximale snelheid, de aanwezigheid van navigatieverlichting, de mogelijkheden voor monitoring van verkeersstromen, de registratie van motorvaartuigen en de toegankelijkheid en kwaliteit van waterrecreatie voor iedereen. Het is opmerkelijk dat op het hoofdstuk financiën geen reactie kan worden gegeven.

Uw gegevens

Uw gegevens

Naam	Pablo Pinkus
Organisatie	Stichting Elektrisch Varen
E-mail	ppinkus@elektrischvaren.org

Verzenden

Afhandeling

Referentienummer	0174-6564
-------------------------	-----------