

Zienswijze Partij voor de Dieren



Schoner varen in Amsterdam



Partij voor de Dieren Amsterdam
Johnas van Lammeren
Juni 2013

Inhoudsopgave

Aanleiding Zienswijze Schoner Varen in Amsterdam	2
Ad thema 1: Beter benutten	3
Vergunningsgebied Milieuzone	
Waterfiets	
Maatvoering	
Meer ruimte voor 100% uitstootvrij	
Ad thema 3: Duurzaam beheren	5
CCR4 norm	
100% uitstootvrij	
Eclectische infrastructuur (laadpalen)	
Overzicht moties en amendementen	7

Aanleiding schoner varen in Amsterdam

Voor u ligt de zienswijze Schoner varen in Amsterdam van de Partij voor de Dieren. Dit document is een zienswijze, die meerdere amendementen en een voorstel omvat als reactie op de Nota Varen in Amsterdam. De reden van deze zienswijze is dat de Partij voor de Dieren zich wel herkent in de conclusies van het SEO-rapport, die als aanleiding voor de Nota Varen is gebruikt, en ook in de doelstellingsterreinen van het college van burgemeester en wethouders. De Partij voor de Dieren herkent zich echter niet in alle maatregelen, dan wel het tempo waarin de maatregelen genomen worden.

In de Nota Varen in Amsterdam streeft het college naar een betere verdeling van de openbare waterruimte, noodzakelijk door het toegenomen aantal boten en de daarbij behorende waterbewegingen. Verder concludeert het college op basis van het SEO Economisch Onderzoek naar de marktordening van het passagiersvervoer te water en op 16 oktober, dat de *'huidige ordening van de markt voor passagiersvervoer niet voldoet en dat de beleidsdoelen niet worden behaald.'*

En concludeert het college, 'dat de voorgestelde oplossingen in de praktijk niet zo eenvoudig zijn.'¹

Toch is het college voortvarend aan de slag gegaan en heeft de Nota Varen in Amsterdam opgesteld, waarin het college een aantal doelen heeft gesteld, die in de nota worden samengevat als:

Het college streeft naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater in de nabije toekomst, met kleinere en schonere vaartuigen, een betere spreiding van het vaarverkeer en slimme verkeerregelingen en dienstverlening waarmee alle soorten vaarweggebruikers ook op de drukste momenten kunnen doorvaren.

Deze hoofddoelstelling wordt in 3 thema's opgesplitst:

1. Beter Benutten
2. Eerlijker Beprijzen
3. Duurzamer Beheren

In de nota zijn per thema verschillende maatregelen aangekondigd. In deze zienswijze zullen wij ingaan op de maatregelen per thema, en bij verschil van inzicht een concreet voorstel doen (amendement op de nota).

Conclusie uit het SEO rapport

De huidige ordening van de markt voor passagiersvervoer voldoet niet

- Er is nagenoeg geen ruimte voor toetreders
 - Er is veel illegaal aanbod
 - De beleidsdoelstellingen zijn niet helder beschreven en bieden geen houvast
 - Het huidige stelsel werkt juridisering in de hand
 - Er is sprake van onduidelijke regels en handhaving
- SEO stelt dat, omdat de duur van de exploitatievergunningen onbeperkt is en toegang tot de markt alleen mogelijk is als de gemeente extra vergunningen uitdeelt of door overname van een vergunde boot, de prikkels voor vernieuwing beperkt zijn waardoor de beleidsdoelen onder druk staan.
- 3. De beleidsdoelen worden niet of onvoldoende gehaald*
- de huidige ordening leidt niet tot voldoende *vergroening*
 - de *onveiligheid* en *overlast* op het water dreigen toe te nemen, door de toenemende pleziervaart en illegale passagiersvaart
 - De markt biedt onvoldoende ruimte voor een *divers aanbod* met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding voor elk segment

Ad thema 1: Beter benutten

In het eerste thema van de nota wordt weergegeven hoe het college om wil gaan met de toenemende drukte en de toewijzingen van vergunningen. Het college geeft aan wat het wil bereiken en hoe. Het wil het vaargebied opdelen in twee vergunningsgebieden en vijf segmenten. De Partij voor de Dieren kan zich grotendeels vinden in de visie, echter niet in de uitwerking. Zo wordt het

¹ Nota Varen in Amsterdam

meest duurzame transport op het water, de waterfiets, getorpedeerd. Deze zou niet meer in het centrum verhuurd mogen worden. Verder blijft de markt voor de grote rondvaartboten zo goed als op slot, wat haaks staat op de duurzaamheidsambities. Een ander nadeel van deze aanpak, is dat juist de grote boten die overlast blijven veroorzaken, op deze manier niet worden verduurzaamd.

In dit voorstel zullen we per punt aangeven, wat wij willen veranderen aan de Nota Varen.

De Milieuzone – Amendement 1

Het college introduceert twee vergunningsgebieden. De Partij voor de Dieren zou hier een derde, tijdsgebonden gebied, aan toe willen voegen. Te noemen de Milieuzone Water. Deze milieuzone, het is een tijd- en plaatsgebonden gebied waarin alleen 100% schone, en dus minder overlast gevende rondvaart mag komen. Als 100% schoon merken wij momenteel boten aan die worden aangedreven door waterstof, elektriciteit of manuele voortstuwing (spierkracht).

Dit vergunningsgebied overlapt met vergunningsgebied 1, en geldt voor de zaterdag en de zondag, vanaf 1 april t/m 1 oktober, ingaand in 2014.

Evaluatie potentiële capaciteit voor schone rondvaart – Motie 1

Amendement 1 heeft als doelstelling om de huidige vergunninghouders van het segment rondvaart versneld hun boten te laten verduurzamen. Mocht dit niet gebeuren, dan zal er in de periode april t/m oktober meer capaciteit ontstaan om in Vergunningsgebied 1 vergunningen uit te geven voor schone rondvaart. Aangezien de topdrukke momenteel in het weekend plaatsvindt, zou dit ruimte geven voor

Twee vergunningsgebieden

Het college introduceert twee vergunningsgebieden

- ☒ een exploitatievergunning voor gebied 1: Amsterdam inclusief de centrum-zone (dat wil zeggen al het binnenwater van Amsterdam; voor het havenwater gelden andere regels)
- ☒ een exploitatievergunning voor gebied 2: Amsterdam exclusief de centrum-zone



Overzichtskartaal vergunningsgebieden figuur 4

een volwaardige exploitatievergunning in gebied 1. Derhalve wil de Partij voor de Dieren dat er jaarlijks geëvalueerd wordt, beginnend in 2015, waarin wordt bekeken of er extra capaciteit is voor schone rondvaart in welk segment dan ook. Dit draagt bij aan de versnelde uitgifte van schone rondvaart, waardoor de markt minder op slot zit.

Segmenten – Motie 2

De Nota Varen stelt maatvoeringen van de diverse categorieën, zoals hieronder aangegeven. Uit de diverse inspraken en navraag in de praktijk blijken deze maatvoeringen niet te kloppen. Zoals de waterfiets, daarbij is de maatvoering niet praktisch of op de praktijk gestoeld. En ook de 'Salonboot': salonboten zijn in de praktijk juist lang en smal, en niet, zoals in de tabel wordt aangegeven, breed.

Titel segment	Beschrijving en maatvoering
'Rondvaart'	bemande grote gesloten vaartuigen: $> 14 \times 3,75\text{m}$ en $\leq 20 \times 4,25\text{ meter}$
'Salonboot'	bemande gesloten vaartuigen: $\leq 14 \times 3,75\text{ meter}$
'Sloep'	bemande open vaartuigen: $\leq 10 \times 3,15\text{ meter}$
'Fluisterboot'	onbemande uitstootvrije huurvaartuigen: $\leq 6 \times 2,25\text{ meter}$
'Waterfiets'	onbemande waterfietsen: $\leq 3,50 \times 1,50\text{ meter}$

De Waterfiets – Amendement 2

Het college geeft in de Nota Varen aan dat de waterfiets geen volume meer krijgt in Vergunninggebied 1. Dit besluit is helaas niet begeleid door cijfermatige onderbouwing van overlastmeldingen, ongelukken of andere vormen van ongewenstheid. De Partij voor de Dieren ziet de waterfiets als de meest duurzame vorm van varen zoals we die nu in de segmenten kennen, en wil dit besluit daarom ongedaan maken, via een amendement.

Segment		Marktvorm	
		Vergunninggebied I: Amsterdam inclusief centrum-zone	Vergunninggebied II: Amsterdam exclusief centrum- zone
Rondvaart	Tussen $> 14 \times 3,75\text{m}$ en $\leq 20 \times 4,25\text{m}$	I: - volume blijft beperkt - vergunningen alleen voor bepaalde tijd - elke 10 jaar gewogen toetreding op basis van criteria - eerste gewogen toetreding in 2020 - periodieke herziening criteria	III: volume vrij
Salonboot	$< 14 \times 3,75\text{m}$	II: - stapsgewijs verruimen naar vrije markt per 2020 - uitgifterondes in 2014, 2016 en 2018 - vergunningen voor onbepaalde tijd - periodieke herziening van de voorwaarden	III: volume vrij
Sloep	$\leq 10 \times 3,15\text{m}$	II: - stapsgewijs verruimen naar vrije markt per 2020 - uitgifterondes in 2014, 2016 en 2018 - vergunningen voor onbepaalde tijd - periodieke herziening van de voorwaarden	III: volume vrij
Fluisterboot	$\leq 6 \times 2,25\text{m}$	II: - stapsgewijs verruimen naar vrije markt per 2020 - uitgifterondes in 2014, 2016 en 2018 - vergunningen voor onbepaalde tijd - periodieke herziening van de voorwaarden	III: volume vrij
Waterfiets	$\leq 3,50 \times 1,50\text{m}$	Geen - Afbouwen volume - Per 2017 verplaatst buiten centrum-zone	III: volume vrij

Ad thema 3: Duurzamer Beheren

In het derde thema van de nota wordt weergegeven hoe men om wil gaan met het beheer, en hoe de vloot verduurzaamd wordt. Ondanks dat de Partij voor de Dieren deze ambitie deelt, kan zij zich niet vinden in de voorgenomen maatregelen. Zo blijkt uit de Nota Varen dat de verduurzaming grotendeels bij de particulier wordt neergelegd, terwijl uit rondvraag en meerdere gesprekken blijkt dat juist de grote rondvaartboten de overlast van geluid en stank grotendeels veroorzaken. Daarbij zijn dit ook de veelvaarders.

Daarnaast is de uitvoerbaarheid van deze verschoningsambitie onduidelijk. Hoe ziet het college voor zich, dat zo'n 10.000 particulieren boten hun elektrische boten gaan laden? Welke investering is hiermee gemoeid, en wat levert dit nu daadwerkelijk aan overlast- en geluidreductie en luchtkwaliteit op? De Partij voor de Dieren is voor verschoning van de beroeps- en pleziervaart, maar is van mening dat de snelheid en 'mate waarin' redelijk en haalbaar moeten zijn.

Tabel 10: doelstellingen uitstoot van vaartuigen op het Amsterdamse binnenwater

Segment	Doelstelling 2015	Doelstelling 2020	Doelstelling 2030
<i>Bemand/gesloten/groot Tot 20m Voorwaarde vergunning</i>	Bestaande vloot: Voor 1 januari 2015 voldoen aan CCR3-norm. Nieuwbouw: Diesel-hybride met voorbereiding voor elektrisch	Meest duurzame voortstuwing scoort meeste punten bij gewogen toetreding, minimum is CCR4-norm.	Meest duurzame voortstuwing scoort meeste punten, minimum is CCR4-norm.
<i>Bemand/gesloten/middel Tot 14m Voorwaarde vergunning</i>	Bestaande vloot: Voor 1 januari 2015 voldoen aan CCR3-norm. Nieuwbouw of nieuwe toetreders: Elektrisch of gelijkwaardig alternatief met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren	Voortstuwing en bedrijfsvoering met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren	idem
<i>Bemand/open tot 10m Randvoorwaarde exploitatievergunning</i>	Bestaande vloot: Elektrisch of gelijkwaardig alternatief met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren. Nieuwbouw of nieuwe toetreders: Voortstuwing en bedrijfsvoering met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren	Voortstuwing en bedrijfsvoering met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren	idem
<i>Onbemande verhuur Randvoorwaarde exploitatievergunning</i>	Bestaande vloot: Is al elektrisch op basis van eerdere vergunningsvoorwaarden Nieuwbouw of nieuwe toetreders: Voortstuwing en bedrijfsvoering met zero emissie, zero geluid en	Voortstuwing en bedrijfsvoering met zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren	idem
	minimale overlast van manoeuvreren		
<i>Pleziervaart BHG-vignet als regulerend instrument</i>	Verbod op tweetakmotoren. Verschil BHG tarief voor niet-elektrische voortstuwing vergroten.	BHG-vignetten alleen verkrijgbaar met elektrische voortgestuwde vaartuigen binnen Amsterdam.	idem

CCR4-norm – Motie 3

Het blijkt dat de CCR4-norm niet bestaat, of nog niet gecertificeerd kan worden. Om onduidelijkheid te voorkomen willen wij dat de Nota Varen wordt aangepast met een wel al bestaande norm.

BHG vignetten voor pleziervaart - Amendement 3

Volgens de notitie is vanaf 2020 voor de pleziervaart het BHG-vignet alleen nog verkrijgbaar indien het vaartuig elektrisch wordt voortgestuwd. De Partij voor de Dieren ondersteunt de doelstelling naar 100% uitstootvrij. De vraag is, of dat gelijk is aan 100% elektrisch. Daarbij is er geen plan hoe de accu's van deze vaartuigen zouden moeten worden opgeladen. Onzes inziens is de gemeente verantwoordelijk voor het aanleggen van deze infrastructuur. Verder zijn de kosten voor het elektrisch maken van een schip dermate hoog, (een zeilboot, > €10.000), dat wij deze maatregel in deze tijdsspanne als onredelijk beschouwen. Zeker gezien het feit dat de bedrijfsmatige rondvaart, wel door mag varen met dieselmotoren.

Daarom dienen wij een aantal amendementen en moties in zodat:

- Infrastructuur voor elektrisch varen voor pleziervaart aanwezig is (laadpalen);
- De eis van 100% elektrisch naar 100% uitstootvrij gaat, waaronder wij ook waterstof rekenen.
- De snelheid van de bemensde verhuur, waarmee dit moet gebeuren wordt versneld;
- De snelheid waarmee de pleziervaart moet verschonen, wordt vertraagd. 100% uitstootvrij niet uiterlijk in 2020 maar uiterlijk in 2025.

Overzicht moties en amendementen

Motie 1 - Evaluatie potentiële capaciteit voor schone rondvaart

Verzoekt het college:

Om jaarlijks de capaciteit voor exploitatievergunningen in vergunningsgebied 1 te evalueren, en indien aanwezig beschikbaar te stellen voor 100% schone rondvaart. Te beginnen in 2015.

Motie 2 – maatvoering segmenten

Verzoekt het college:

Om de segmenten zoals op pagina 13 van de Nota Varen is weergegeven, te toetsen aan de werkelijkheid, en te komen met een nieuwe en verbeterde segmentindeling. Waarbij de maatvoeringen een betere weergave van de praktijk is.

Motie 3 – CCR4-norm

Verzoekt het college

Om te onderzoeken of de CCR4-norm zoals is opgenomen in de tabel op pagina 32 kan worden vervangen door een norm die wel bekend is op de markt en gecertificeerd kan worden.

Amendement 1 – De Milieuzone

Besluit:

Bij de vergunningsgebieden zoals zijn beschreven op pagina 15 van de Nota Varen in Amsterdam, bij vergunningsgebied 1 de volgende tekst toe te voegen:

“Waarbij de exploitatievergunning voor gebied alleen geldig is op zaterdag en zondag in de periode van 1 april t/m 1 oktober indien de voortstuwing 100% uitstootvrij is. Dat wil zeggen elektrisch, via waterstof of manueel.”

Amendement 2 – De Waterfiets

Besluit:

In de Tabel 4: ordeningsbeleid per segment zoals staat op pagina 19 van de Nota Varen in Amsterdam, bij het segment Waterfiets voor vergunningsgebied 1, de huidige tekst te wissen en die te vervangen met *“III: Volumevrij op te nemen”*

Amendement 3 – Toevoegen doelstelling 2025

Besluit:

Dat in tabel 10 van de Nota Varen in Amsterdam een extra kolom wordt toegevoegd, met de titel Doelstelling 2025.

Amendement 4 – Pleziervaart van 100% elektrisch naar 100% uitstootvrij

Besluit:

Dat in tabel 10 van de Nota Varen in Amsterdam bij het segment pleziervaart, de doelstelling voor 2020 wordt verplaatst naar de kolom 2025 en dat de tekst wordt aangepast naar

“BHG-vignetten alleen verkrijgbaar met zero emissie (100% uitstootvrij) voortgestuwde vaartuigen”.

Amendement 5 – Zero emissie is ook waterstof

Besluit:

Dat bij tabel 10 van de Nota Varen in Amsterdam, zero emissie wordt gedefinieerd als volgt:

Zero emissie: Elektrisch voortgestuwde vaartuigen, waarvan de motor niet direct is aangesloten op een aggregaat, motoren werken op waterstof of manuele voortstuwing..

Amendement 6 – Pleziervaart van 100% elektrisch naar 100% uitstootvrij

Besluit:

Dat in tabel 10 van de Nota Varen in Amsterdam bij het segment Bemand/gesloten/groot, de doelstelling 2020 en 2030 de tekst wordt veranderd in

“Zero emissie, zero geluid en minimale overlast van manoeuvreren”.

Segment	Doelstelling 2015	Doelstelling 2020	Doelstelling 2030
<i>Bemand/gesloten/groot Tot 20m Voorwaarde vergunning</i>	Bestaande vloot: Voor 1 januari 2015 voldoen aan CCR3-norm. Nieuwbouw: Diesel-hybride met voorbereiding voor elektrisch	Meest duurzame voortstuwing scoort meeste punten bij gewogen toetreding, minimum is CCR4-norm.	Meest duurzame voortstuwing scoort meeste punten, minimum is CCR4-norm.