

Position paper

Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026

In het kader van Amsterdam Uitstootvrij heeft de gemeente 'de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026' bekend gemaakt (juni 2023). Eerder zijn er voor de recreatievaart in de Nota Varen 2 maatregelen benoemd, waaronder een verbod op het varen met fossiele brandstoffen in het centrumgebied. Vanaf 2025 mag hier uitsluitend emissieloos worden gevaren.

Volgens HISWA-RECRON is 2025 geen haalbare kaart. Zij heeft bij de gemeente ten aanzien van het varen in het centrumgebied met een brandstofmotor gepleit voor uitzonderingen en ontheffingen voor álle Amsterdamse bedrijven en ligplaatshouders.

In de nieuwe uitvoeringsagenda wordt daarin beperkt tegemoetgekomen: er komt alleen een regeling voor watersporters die een ligplaats huren bij de gemeente of een abonnement kopen om tussen 9.00 en 23.00 uur aan te mogen leggen.

Watersporters die dat niet doen, zijn vanaf 2025 niet meer welkom in het centrumgebied.

Standpunt nieuwe Uitvoeringsagen Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026

HISWA-RECRON vindt dat er met de nieuwe regeling ten onrechte een grote groep watersporters wordt uitgesloten én benadeeld. Jachthavens krijgen te maken met oneerlijke concurrentie doordat de overheid -die zelf de regels maakt voor iedereen- haar eigen huurders bevoordeelt. Ook lijkt er sprake van een verkapt manier om watersporters te laten betalen voor het varen in de grachten. Watersporters worden op hoge kosten gejaagd en de kas van de gemeente gespekt. Dit is strijdig met het beleid van de gemeente, waarmee zij de ombouw van boten naar elektrisch wil stimuleren.

HISWA-RECRON adviseert de gemeente dringend alle Amsterdamse watersporters gelijke rechten te geven. Dit betekent dat óók watersporters met een doorvaartvignet onder de overgangsregeling kunnen vallen.

Grote ongelijkheid tussen huur ligplaats gemeente en huur ligplaats jachthaven

- Watersporters met een boot in Amsterdam kunnen een ligplaats huren bij de gemeente óf bij een commerciële- of verenigingshaven.
- De eerste groep (ca. 9000) moet bij de gemeente een zogenaamd rood vignet kopen, waarmee ze een ligplaats kunnen innemen.

- De tweede groep (ca 4700) betaalt de ligplaats rechtstreeks bij de jachthaven. Om door Amsterdam te kunnen varen, dienen deze watersporters in het bezit te zijn van een 'doorvaarvignet'. Dit is een technische oplossing om de drukte op het Amsterdamse water te monitoren.
- Met de nieuwe regeling mogen recreatievaartuigen met het rode vignet vanaf 2025 met een brandstofmotor in het centrumgebied blijven varen. Recreatievaartuigen met een doorvaartvignet worden uitgesloten, zij mogen dat vanaf 2025 niet meer.

Aanschaf duur abonnement jaagt ligplaatshouders op onnodige hoge kosten!

Om in Amsterdam aan te mogen leggen, dient altijd betaald te worden.

- Houders van het rode vignet doen dat via het vaste jaarbedrag, huurders van een ligplaats in een jachthaven kunnen een dagvignet kopen.
- Daarnaast is er voor hen de mogelijkheid om een abonnement op het aanleggen in het centrumgebied te kopen: het witte vignet.
- Voor het witte vignet blijkt zo goed als geen animo, het is nog nauwelijks verkocht. Met de nieuwe regeling mogen ligplaatshouders met een wit vignet óók vanaf 2025 in het centrumgebied met een brandstofmotor blijven varen.

Concurrentieverstoring voor de jachthavens

- Het abonnement (witte vignet) kost veel geld. Een rekenvoorbeeld voor een boot van zeven meter levert op dat een ligplaats in een jachthaven mét een wit doorvaarvignet ongeveer 2.000 euro per jaar kost.
- Daarvan is het aandeel vignet bijna 600 euro. Voor een ligplaats bij de gemeente wordt voor deze boot nog geen 1000 euro betaald. Een abonnement is dan niet nodig.
- Een ligplaats huren bij de gemeente is veel goedkoper en de gemeente werkt hiermee concurrentieverstoring in de hand.

Ombouw naar elektrisch wordt tegengewerkt!

Slechts 4% van de boten in Amsterdam is emissieloos.

Onderzoek door de gemeente en HISWA-RECRON heeft opgeleverd dat nog geen 10% van de watersporters met een ligplaats in Amsterdam de boot gaat ombouwen naar elektrisch aangedreven. De reden hiervoor is meestal de hoge kosten die hiermee gemoeid zijn.

HISWA-RECRON vreest dat de regeling met het dure abonnement ervoor zorgt dat watersporters in plaats van te investeren in hun boot, de gemeentekas gaan spekken.

Hiermee wordt voorbijgegaan aan de doelstellingen van de gemeente: alle boten emissie loos per 2030.

Bestuurlijke afspraak: geen botentol!

‘Het water is van iedereen en dient vrij toegankelijk te zijn’, is het standpunt van HISWA-RECRON. Toen er in 2014 sprake was van een voornemen tot het beprijzen van het Amsterdamse binnenwater middels een verplicht doorvaarvignet, nam wethouder Sharon Dijksma dit standpunt over en bevestigde dat middels haar uitspraak dat er geen heffing zou komen op het doorvaren van Amsterdam. Het doorvaarvignet was een middel om de drukte te monitoren en de kosten zouden slechts bestaan uit de materiaalkosten voor de chip.

HISWA-RECRON is van mening dat er middels het witte vignet door de gemeente alsnog wordt afgedwongen om te betalen voor het varen in het centrumgebied. Het witte vignet is immers de enige mogelijkheid om dezelfde rechten te krijgen als de huurders van de gemeente (houders van het rode vignet).
