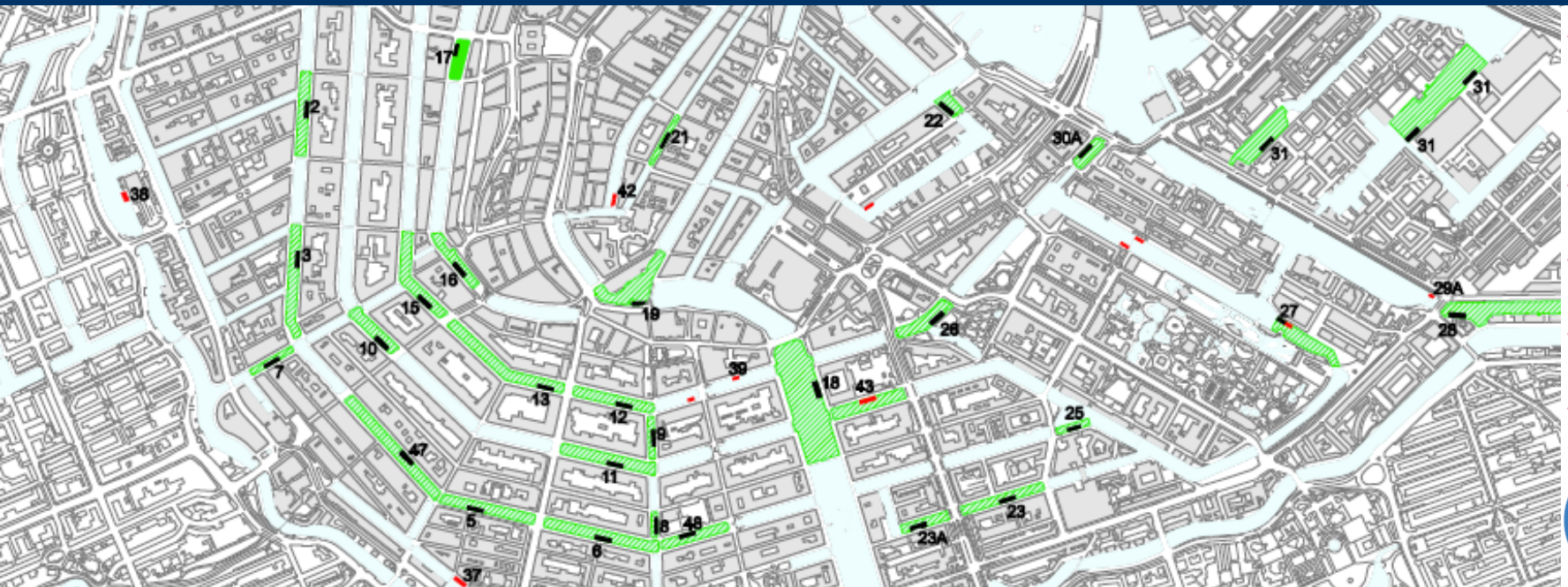


gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum

# Effecten en acceptatie van het Steigerplan



# Inleiding

## Aanleiding

In januari 2006 heeft het stadsdeel Centrum van de gemeente Amsterdam de 'Visie op het water van de binnenstad' vastgesteld. Deze visie geeft een toetsingskader voor het beoordelen van ontwikkelingen en initiatieven voor het water en de oevers van de Amsterdamse binnenstad, met als doel de beleving van het water in de binnenstad te bevorderen. In het kader van deze visie is een zogenaamd 'Steigerplan' opgesteld, dat in januari 2008 door het stadsdeel is vastgesteld. Dit plan bevat, naast de huidige steigers in de binnenstad, ook de gewenste toekomstige steigers en op- en afstapvoorzieningen voor de verbetering van de bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad en een betere doorstroming van het vaarverkeer in de grachten.

Het stadsdeel wil alle verschillende functies op het water in één keer in een bestemmingsplan regelen, zodat deze functies in samenhang kunnen worden afgewogen.

Voordat dit bestemmingplan wordt vastgesteld, heeft het stadsdeel Centrum LAGroup gevraagd de mogelijke effecten van het Steigerplan in kaart te brengen. Vertrekpunt hierbij was de wens van het stadsdeel om een prognose van (de toename van) het aantal vaarbewegingen van de commerciële rondvaart als gevolg van het Steigerplan in kaart te brengen. Het onderzoek dient als basis voor het inventariseren van een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit in het kader van de Wet Milieubeheer en van een mogelijke toename van het verkeerslawaaï door het Steigerplan in het kader van de Wet Geluidhinder. Tijdens het onderzoek bleek dat reders hun toekomstige vaarbewegingen moeilijk kunnen kwantificeren, omdat vooral de vraag uit de markt in dit opzicht bepalend is en niet zozeer het aantal steigers. Naar aanleiding hiervan is getracht een prognose te geven van de toename van het aantal vaarbewegingen op basis van beschikbaar cijfermateriaal (zie pagina 23).

## Onderzoek

Het onderzoek heeft zich toegespitst op het in kaart brengen van 1) het huidige dynamische gebruik, 2) het Steigerplan en de kwantitatieve én kwalitatieve gevolgen ervan, en 3) relevante toekomstige ontwikkelingen op het water en in de toeristische sector van Amsterdam. Op de volgende sheets komen deze onderdelen een voor een aan bod. Deze sheetrapportage sluit af met conclusies en aanbevelingen.

In het steigerplan zijn alle nieuwe voorzieningen opgenomen waarmee het aan en van boord gaan van (rondvaart)boten veilig en makkelijk kan gebeuren. Hieronder vallen zowel steigers als op- en afstapvoorzieningen. Voor de betere leesbaarheid van de rapportage noemen we beide typen voorzieningen hierna 'steigers'.

## Werkzaamheden

Tijdens het onderzoek hebben we de volgende activiteiten uitgevoerd:

- *Deskresearch*, ofwel het bestuderen van relevante beleidsdocumenten met betrekking tot het steigerplan, onder andere van stadsdeel Centrum, Dienst Binnenwaterbeheer (BBA), Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) en Dienst Onderzoek en Statistiek (O+S). Daarnaast bestudeerden we informatie over toeristische trends en ontwikkelingen in Amsterdam en Nederland van het ATCB en het NBTC.
- *Interviews* met betrokkenen bij de commerciële vaart in stadsdeel Centrum, zoals beleidsmakers en reders uit de passagiers- en goederenvaart.

In bijlage 1 staat een volledig overzicht van de geïnterviewde personen en geraadpleegde documenten.

# Status quo

## Vervoer over het water

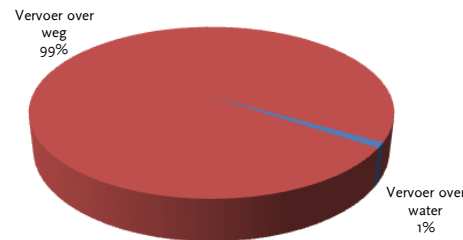
Naar schatting vindt hooguit 1% van het vervoer in het centrum van Amsterdam plaats over water (BBA, DIVV). Dit vervoer over water betreft enerzijds *passagiersvervoer*, d.w.z. het recreatieve gebruik van het water, en anderszijds *goederenvervoer*.

Het overgrote deel van het recreatieve gebruik van het Amsterdamse water komt voor rekening van ongeveer 15.000 pleziervaartuigen. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam 315 exploitatievergunningen verleend voor de commerciële passagiersvaart. Dit betreft 165 vergunde boten, 100 waterfietsen en 50 verhuurbootjes.

De 165 vergunde boten bestaan uit 67 traditionele rondvaartboten, 27 lijndiensten, 5 watertaxi's, 64 overige passagiersvaartuigen (bemande verhuur), 1 salonboot en 1 veerdienst\*.

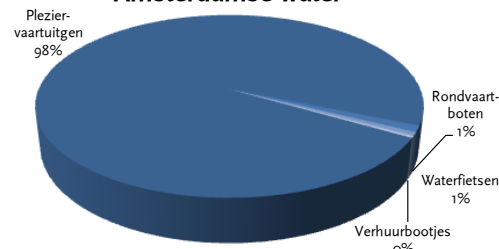
Naast het commerciële passagiersvervoer is DHL op dit moment de enige commerciële goederenvervoerder in de binnenstad. DHL beschikt over een (geleaste) boot die als distributiepunt voor de binnenstad fungeert. Vanaf de boot vertrekken koeriers per fiets om 'flyers' (kleine poststukken, geen pakketjes) bij klanten af te leveren, maar de boot vaart ook regelmatig naar adressen om post op te halen.

### Vervoer in Amsterdam Centrum



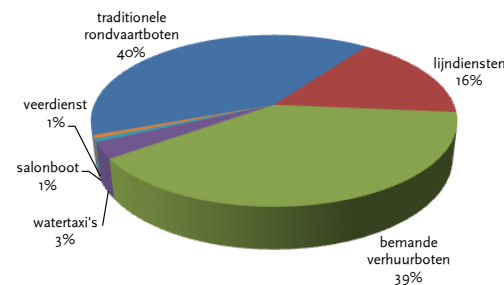
Bron: BBA en DIVV (2010)

### Recreatieve vaartuigen op het Amsterdamse water



Bron: Wateragenda (BBA, 2009)

### Type rondvaartboten



Bron: Register passagiersvervoer te water (BBA, 2008)

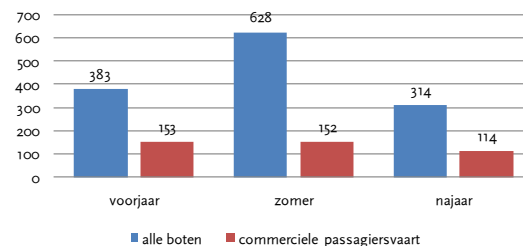
## Drukte op het water

In 2003 en 2004 heeft O+S in opdracht van BBA tellingen op het water uitgevoerd. Het gemiddelde aantal boten (alle typen) per dag op basis van 15 tellocaties lag in 2004 op 383 boten in het voorjaar, 628 boten in de zomer en 314 boten in het najaar.

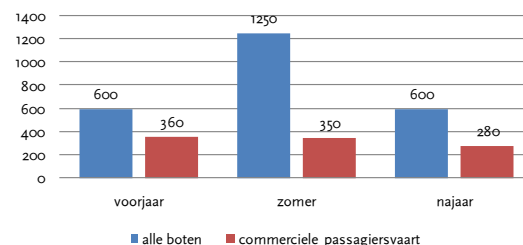
Wanneer we dit beperken tot de commerciële passagiersvaart\*, dan ging het om 153 rondvaartboten in het voorjaar, 152 in de zomer en 114 in het najaar.

De drukste locatie in de binnenstad in 2004 was de Blauwbrug over de Amstel (nabij Stopera). Het gemiddeld aantal boten (alle typen) per dag lag hier op circa 600 in het voorjaar, circa 1250 in de zomer en circa 600 in het najaar. Wanneer we dit beperken tot de commerciële passagiersvaart, dan ging het om circa 360 rondvaartboten in het voorjaar, circa 350 in de zomer en circa 280 in het najaar.

Gemiddeld aantal boten per dag per locatie (op basis van 15 tellocaties)



Gemiddeld aantal boten per dag op locatie Blauwbrug (drukste locatie)



Bron: Tellingen op het water (O+S, 2004)

\* Onder commerciële passagiersvaart vallen alle rondvaartboten (traditionele rondvaartboten, lijndiensten, watertaxi's, bemane verhuur, salonboten, etc.), waterfietsen en verhuurbootjes. In de tellingen wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen de traditionele rondvaartboten (met vaste routes) en andere rondvaartboten.

## Overlast op het water (locatie, oorzaak en type klacht)

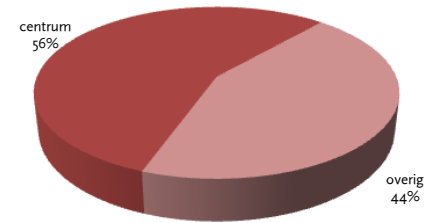
Het gebruik van het water in de Amsterdamse binnenstad kan voor overlast zorgen. Om die overlast te minimaliseren en duidelijk te krijgen wie wat doet in de aanpak van de overlast op het water, voert BBA het project 'Overlast te water 2008-2010' uit.

Uit de tussentijdse evaluatie van het project blijkt dat in het vaarseizoen 2009 793 meldingen van overlast zijn gedaan. Dit is een stijging van 55% ten opzichte van de 510 meldingen in het vaarseizoen 2008.

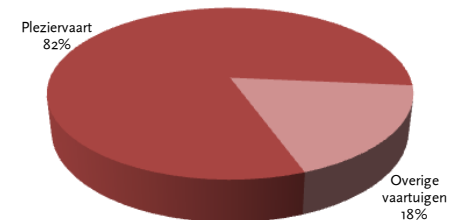
Ruim de helft van de overlast in 2009, namelijk 444 meldingen (56%), vond plaats in het centrum van Amsterdam. Het merendeel hiervan is veroorzaakt door de pleziervaart (364 meldingen, 82%), de rest door overige vaartuigen (80 meldingen, 18%) waaronder rondvaartboten, goederenboten, woonboten, etc.

De overlast op het water in het centrum van Amsterdam had in 2009 vooral betrekking op te hard varen (circa 185 meldingen, 36%), geluidsoverlast (circa 175 meldingen, 34%) en verkeerd afmeren (circa 125 meldingen, 24%). Een klein deel van de klachten betrof alcoholmisbruik (circa 25 meldingen, 5%) en stank (circa 5 meldingen, 1%).\*

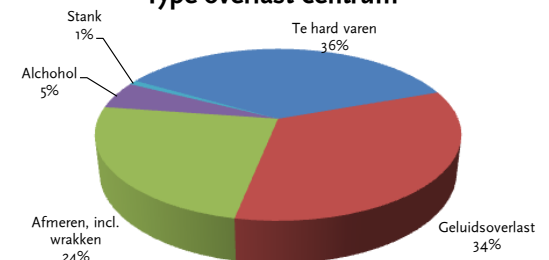
Locatie overlast



Oorzaak overlast centrum



Type overlast centrum\*

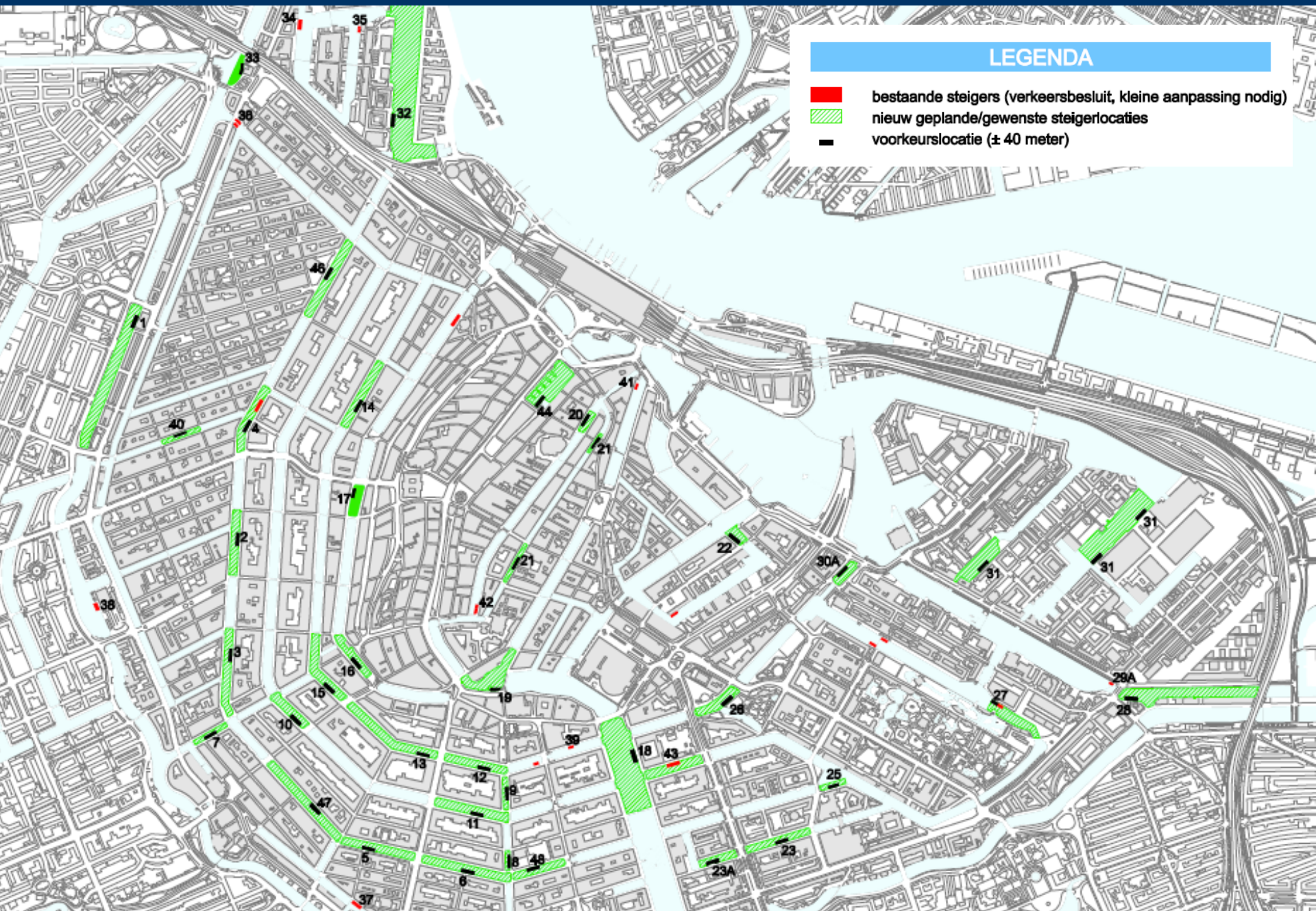


Bron: Notitie 'Tussentijdse evaluatie overlast te water vaarseizoenen 2009 en vooruitblik 2010' (BBA, 2009) en nadere toelichting BBA (2010)

# Het Steigerplan en de gevolgen

## Het Steigerplan in een notendop

- Om de beleving van het water in de Amsterdamse binnenstad te bevorderen en om het vervoer van passagiers en goederen over water zo goed mogelijk te faciliteren, heeft het stadsdeel Centrum in 2008 het Steigerplan vastgesteld.
- Hierin staat dat het stadsdeel de publiek- en privaatrechtelijke situatie rondom steigers in de Amsterdamse binnenstad in kaart wil brengen en reguleren. Dat betekent dat met eventuele rechthebbenden op steigers in het openbaar water, zoals rondvaart-rederijen en hotels, afspraken gemaakt kunnen worden over openbaarheid, eigendom, onderhoud en beheer van de steigers.
- Daarnaast stelt het plan een netwerk van steigers voor. Doel van dit netwerk is de verbetering van de bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad en de betere doorstroming van het vaarverkeer in de grachten. Hiervoor zijn in het plan in totaal 49 potentiële locaties aangewezen die in aanmerking komen voor een steiger (zie volgende sheet). In het 'Bestemmingsplan Water' zullen alle nieuwe steigerlocaties in de binnenstad worden geregeld.
- De nieuwe steigers zijn alleen toegankelijk voor de commerciële vaart en dus niet voor de pleziervaart. De commerciële vaart betreft momenteel 165 rondvaartboten (waaronder ook 1 goederenboot), 100 waterfietsen en 50 verhuurbootjes. Deze vaartuigen mogen de nieuwe steigers gebruiken om te halteren (d.w.z. op- en afstappen, laden en lossen), maar niet voor langdurig aanmeren.



## LEGENDA

- bestaande steigers (verkeersbesluit, kleine aanpassing nodig)
- ▨ nieuw geplande/gewenste steigerlocaties
- voorkeurslocatie (± 40 meter)



## De gevolgen van het Steigerplan

### ***Betere spreiding, minder overlast en verbeterde veiligheid***

- Over het algemeen zijn de beleidsmakers én reders positief over het Steigerplan. Een meerderheid geeft aan dat de nieuwe steigers voor een betere spreiding van het vervoer over, en de drukte op het water zorgen. Hierdoor zal de overlast in het algemeen verminderd worden en zal het veiliger worden op het water, de kade en de verbinding tussen die twee.

### ***Niet zozeer meer vaarbewegingen, alleen op specifieke plekken een toename in vaaractiviteit***

- Het stadsdeel ziet een toename in het aantal vaarbewegingen en overlast op het water als een mogelijk risico van het Steigerplan. De reders geven echter aan dat de extra steigers in het algemeen *geen tot nauwelijks* invloed hebben op het aantal vaarbewegingen (ze zorgen juist voor een betere spreiding), maar dat het aantal vaarbewegingen vooral afhankelijk is van de economie.
- Een groot deel van de totale rondvaart, 67 van de 165 rondvaartboten, betreft de traditionele rondvaart met vaste 'van A naar A'-routes. Hierop zal het Steigerplan naar verwachtingen een zeer beperkte invloed hebben, aangezien de 'standaardroutes' veelal ongewijzigd zullen blijven. Alleen de lijndiensten en bemande verhuurboten zullen mogelijk meer vaarbewegingen maken en vaker halteren/aanmeren.
- De nieuwe steigers zorgen dus niet zozeer voor nieuwe vaarbewegingen, maar hooguit voor een plaatselijke toename in vaaractiviteit doordat er in de toekomst op een aantal nieuwe locaties gehalteerd kan worden. Dit geldt met name voor de Noordermarkt\* (steigernr. 46) en mogelijk ook

voor nieuwe steigers bij bepaalde musea (zoals het Bijbels Museum, steignr. 15), hotels en restaurants. De reders kunnen de toename in vaaractiviteit momenteel echter nog niet kwantificeren.

- Op de Keizersgracht, die na de verhoging van de brug bij de Utrechtsestraat in de toekomst ook voor rondvaartboten bevaarbaar is, zal het aantal vaarbewegingen wel toenemen. Door deze toename in de Keizersgracht vermindert het aantal vaarbewegingen op de parallelle grachten.

### ***Duidelijkheid en handhaving zijn cruciaal bij de toegankelijkheid en het gebruik van de steigers***

- De meeste reders vinden dat veel van de nieuwe steigers alleen toegankelijk moeten worden voor de commerciële vaart. Dit geldt vooral op plekken waar veel mensen wonen, zodat het gebruik van de steigers en de overlast geminimaliseerd worden. Op rustigere plekken kunnen ook een beperkt aantal openbare steigers worden gerealiseerd. Een klein deel van de reders vindt dat alle voorzieningen openbaar moeten worden.
- Ook vinden de meeste reders dat bij elke steiger duidelijk moet worden aangegeven, bijvoorbeeld door middel van een bord, voor wie en hoe lang de steiger toegankelijk is.
- Volgens de reders is het cruciaal dat bovenstaande maatregelen gehandhaafd worden. Momenteel wordt de capaciteit van BBA (handhaving commerciële vaart) en de regiopolitie (handhaving pleziervaart) hiervoor als ontoereikend ervaren. Dit tekort zal nog duidelijker zichtbaar worden, als er in de toekomst meer steigers komen.
- Zoals gezegd heeft het stadsdeel bepaald dat de nieuwe steigers alleen toegankelijk zijn voor de commerciële vaart om te halteren (d.w.z. op- en afstappen, laden en lossen).

### ***Ook communicatie vanuit het stadsdeel is cruciaal voor de acceptatie van het Steigerplan***

- Anticiperend op mogelijke negatieve reacties van omwonenden van de nieuwe steigers, wordt communicatie vanuit het stadsdeel als een cruciaal aandachtspunt gezien.
- Dit geldt enerzijds voor de communicatie richting de omwonenden en groepen zoals de diverse woonbotenorganisaties en 'Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad'. Hierbij valt te denken aan toelichting op vragen als: Wat is de toegevoegde waarde van het Steigerplan voor de binnenstad als geheel? Wat zijn de gevolgen van het Steigerplan op specifieke plekken? Wat wordt er gedaan om regels te handhaven en overlast te minimaliseren? Et cetera.
- Anderzijds moet er ook helder gecommuniceerd worden naar de commerciële en pleziervaart: Wie mag welke steiger voor welke activiteit en tijdsduur gebruiken? Hoe behoort men zich op het water te gedragen? etc.

### ***Andere mogelijke gevolgen van en reacties op het Steigerplan***

- De **illegale passagiersvaart** is en blijft een bedreiging voor de rondvaartsector. Hoewel BBA hier steeds meer aandacht voor heeft, bijvoorbeeld door het opsporen van illegale aanbieders op Marktplaats, vinden veel reders dat er meer en harder moet worden opgetreden.
- Veel reders vragen aandacht voor de **inrichting én onderhoud** van de nieuwe steigers. Wat betreft inrichting zou gekozen moeten worden voor voorzieningen die toegankelijk zijn voor de verschillende typen boten (rondvaartboten, watertaxi's, salonboten, goederenvervoer) en bij voorkeur ook voor mindervaliden.

- Een van de reders vindt dat het Steigerplan **te veel nieuwe steigers** bevat. Volgens diegene moet met de kennis van vandaag nog eens goed naar alle locaties worden gekeken en moeten alleen op strategische plekken steigers worden gerealiseerd.
- Een van de reders stelt binnen het onderzoeksgebied een **extra voorziening** voor, in de buurt van de Westerdoksdijk, voor de overstap van passagiers van riviercruises op rondvaartboten (dit publiek, veelal 65+ers, moet momenteel een flink stuk lopen).
- **Meer goederenvervoer** (waarover later meer) **en taxivervoer over water** zal de drukte op de weg ontlasten.
- Mokum Mariteam doet een oproep aan stadsdeel Centrum om zich actief aan te sluiten bij, en te **participeren in de verdere ontwikkeling van goederenvervoer over water**.

# Trends en ontwikkelingen op het water

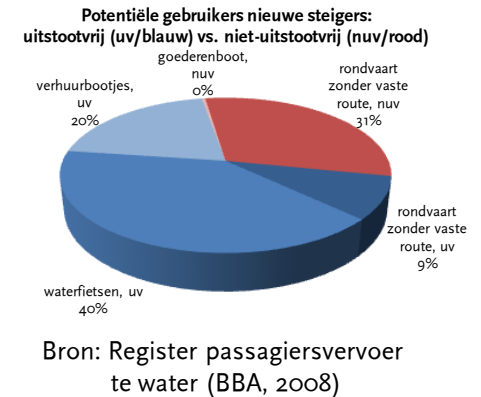
## Goederenvervoer over water

- In de Amsterdamse binnenstad staat goederenvervoer over water sinds kort weer in de belangstelling. De belangrijkste reden hiervoor is dat bepaalde bedrijven en instellingen beter bereikbaar zijn over het water dan over de weg, waardoor verkeersoverlast (met name geluid en luchtverontreiniging) afneemt. Bovendien kunnen boten meer vervoeren, waardoor ook het totaal aantal vervoersbewegingen afneemt.\*
- Mokum Mariteam, een samenwerkingsverband tussen Icovia, Koninklijke Saan, Rederij De Nederlanden, Rederij 't Smidtje en Canal Company, is volop bezig met de ontwikkeling van een boot voor goederenvervoer over het Amsterdamse water. De boot zal medio 2010 gaan varen en beschikt over een stille en schone elektromotor. Op de boot zal een elektrovoertuig aanwezig zijn voor het natransport van de goederen over land, tot circa 125 meter vanaf de losplaats.
- Vervoersbedrijf DHL vaart momenteel met één boot in de Amsterdamse binnenstad. DHL is positief over het netwerk van steigers, waardoor zij flexibeler kunnen gaan opereren. Op dit moment is het door geparkeerde auto's soms lastig om goed aan wal te komen, waardoor ze creatief moeten halteren.

\* De goederenboot van Mokum Mariteam, die vanaf medio 2010 zal varen, heeft bijvoorbeeld dezelfde laadcapaciteit als vier stadsbestelwagens. Met name bulkgoederen (wasgoed, drank en afval) lenen zich voor vervoer over water. Zo kan afval op de goederenboot van Mokum Mariteam tot een zesde van de oorspronkelijke grootte worden gecompriëerd, waardoor er meer afval vervoerd kan worden.

## Schoner varen

- In 2009 stemde de gemeente Amsterdam in om per 1 januari 2015 de zgn. uitstootnorm CCR<sub>3</sub> in te stellen voor nieuwe motoren in rondvaartboten. Hierdoor zullen nieuwe motoren minder geluids- en stankoverlast veroorzaken en zal de luchtkwaliteit verbeteren.
- Ook is voor de periode tot 2015 door de gemeente Amsterdam een stimuleringssubsidie van € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor de vervanging van circa 90 oude motoren. Maximaal 18 oldtimers (schepen van voor 1945) en schepen met een historische erkenning krijgen een ontheffing voor de uitstootnorm CCR<sub>3</sub>.
- Ook nu al wordt er relatief schoon gevaren. Het deel van de huidige commerciële vaart dat potentieel de nieuwe steigers zal gebruiken, betreft uiteindelijk **76 niet-uitstootvrije vaartuigen** (zie tabel). Van de in totaal 315 vaartuigen voor commercieel vervoer spelen waterfietsen en (elektrische) verhuurbootjes in het kader van de Wet Milieubeheer en de Wet Geluidhinder geen rol omdat ze uitstootvrij zijn. Verder zijn er 67 traditionele rondvaartboten die de nieuwe steigers niet of nauwelijks zullen gebruiken en zijn er daarnaast nog 22 boten uitstootvrij (volgens de norm 'uitstootvrij 2006'). Mogelijke nieuwe goederenboten, zoals de boot van Mokum Mariteam, zullen eveneens uitstootvrij zijn.



315 vaartuigen voor commercieel vervoer, waarvan

165 vergunde boten

**-100 waterfietsen**

**-50 verhuurbootjes**

165 vergunde boten, waarvan

**-67 traditionele rondvaartboten**

27 lijndiensten

5 watertaxi's

64 overige passagiersvaartuigen

1 salonboot 96

1 veerdienst

98 vergunde boten, waarvan

**-22 uitstootvrij 2006**

76 vergunde commerciële niet uitstootvrije boten die mogelijk gebruik zullen maken van de nieuwe steigers

# Toeristische trends en ontwikkelingen

Omdat er geen kwantitatieve informatie/schattingen beschikbaar zijn vanuit de aanbodzijde (reders), hebben we naar kwantitatieve gegevens van de vraagkant (toeristen) gekeken om een indruk te krijgen van het mogelijke gebruik van het water in de toekomst. Uit onderzoek naar het bezoekersprofiel van Amsterdam blijkt dat de gemiddelde verblijfsbezoeker (zowel de gemiddelde toeristische als de gemiddelde zakelijke bezoeker) tijdens zijn verblijf een rondvaart over de grachten maakt. Dit betreft echter met name de traditionele rondvaart met vaste 'A naar A'-routes. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de verwachte groei van het aantal bezoekers in Amsterdam weinig gevolgen heeft voor de effecten van het steigerplan. Hieronder laten we een aantal trends en ontwikkelingen zien die de achtergrond vormen voor de verwachte groei.

- Amsterdam kan voordelen halen uit twee *globale toeristische ontwikkelingen*: 1) over de jaren heen een groeiende belangstelling voor stedenreizen in Europa, en 2) de nieuwe verwachtingen van de bezoeker op het gebied van duurzaamheid en authenticiteit.
- De cruisemarkt is een groeiende markt.
- Dit geldt ook voor de zakelijke markt (MICE\*-markt).
- Heropening van een aantal musea in de stad, zoals het Stedelijk Museum, het Rijksmuseum en het Scheepvaartmuseum. Wat betreft het Rijksmuseum schatten we in dat het aantal vaarbewegingen bij de tegenoverliggende steiger nauwelijks zal veranderen, aangezien het Rijksmuseum ook tijdens de verbouwing grote bezoekersaantallen trekt en heeft getrokken. Hooguit kan in de eerste maanden na de opening het aantal vaarbewegingen hoger zijn dan gebruikelijk, doordat meer bezoekers per boot komen. De heropening van het Stedelijk Museum is met name interessant voor de binnenlandse markt en een niche voor de buitenlandse markt, waarbij bezoekers naar verwachting vooral

gebruik zullen maken van het OV en in mindere mate van de lijndiensten op het water. De heropening van het Scheepvaartmuseum kan leiden tot meer vaarbewegingen bij dit museum. De steiger aldaar maakt echter geen deel uit van het Steigerplan.

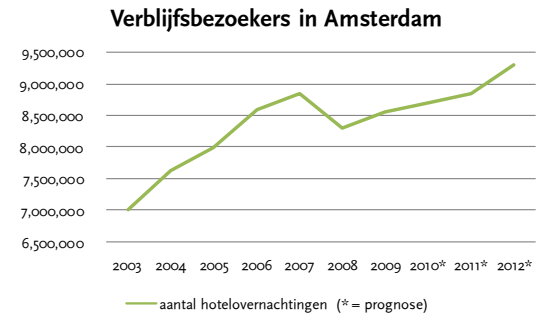
### Verwachte groei toeristen in Amsterdam

#### **Verblijfsbezoekers** (aantal overnachtingen)

Als gevolg van de financiële en economische crisis in september 2008 daalde het aantal **hotelovernachtingen** in Amsterdam in dat jaar naar 8.309.600 (binnen de gemeentegrens van Amsterdam), een daling van 6% ten opzichte van de 8.844.400 overnachtingen in het recordjaar 2007. In 2009 is de markt weer enigszins hersteld. Volgens het ATCB zal in 2011 het recordniveau van 2007 opnieuw worden bereikt. In 2012 zal naar verwachting met een totaal van 9,3 miljoen overnachtingen een nieuw hoogtepunt worden bereikt. Dit is een groei van 5% ten opzichte van het recordjaar 2007 en de prognose voor 2011.

#### **Dagbezoekers**

Naast de stijging van de verblijfsbezoekers verwacht ATCB dat het aantal **dagbezoekers** ook zal stijgen: met gemiddeld 1% per jaar over de periode 2009-2012.



Bron: CBS StatLine (2010) en ATCB (2008)



## Overzicht verwachte groei specifieke doelgroepen naar motief

### **Zakelijke bezoekers** (als deel van het totaal aantal verblijfbezoekers)

ATCB, in samenwerking met partners, zet in op een toename van het aantal congressen en andere zakelijke bijeenkomsten in Amsterdam en haar directe omgeving. In absolute groei betekent dat 20 extra congressen ten opzichte van de nulmeting in 2008 (89 congressen\*). Echter, zakelijk bezoek is sterk afhankelijk van de economie.

### **Cruises**

Amsterdam Cruise Port heeft in samenwerking met het ATCB en partners een meerjarige aanpak uitgewerkt met het volgende marktperspectief:

- zee­cruises: van 100 (in 2008) naar 130 aanlopen in 2010 (270.000 passagiers);
- rivier­cruises: van 1000 (in 2008) naar 1220 aanlopen in 2010 (244.000 passagiers);
- wat betreft de rivier­cruises, constateert Amsterdam Cruise Port een stijgend aandeel van de kleinere rivier­cruises­schepen die worden gebruikt voor fiets-/vaar­vakanties. Zij geven aan dat voor deze schepen momenteel te weinig geschikte steigers in de metropool­regio zijn om aan te kunnen meren.

## **Doelgroepenkeuze naar herkomst en verwachte groei\***

Op basis van de toeristische trends en ontwikkelingen is duidelijk dat ATCB rekent op een groei van het aantal overnachtingen. Echter, de groeipercentages zijn afkomstig van voor september 2008 waardoor geen rekening is gehouden met de gevolgen van een financiële en economische crisis.

### ***Dichtbij markten: België, Duitsland, Groot-Brittannië en Nederland***

Deze markten kennen een hoog herhaalbezoek en reageren in tijden van crisis minder negatief. Ze vormen samen de basis voor Amsterdam: 44% van de overnachtingen en het leeuwendeel van de dagbezoekers. Per land wordt voor de periode 2008-2012 de volgende jaarlijkse gemiddelde groeipercentage verwacht: België: 2%, Duitsland en Groot-Brittannië: 0% en Nederland: 2,5%.

### ***Middellange afstandsmarkten: Frankrijk, Italië, Spanje***

Deze herkomstlanden zorgen voor een aanzienlijk volume bezoekers. De meerderheid komt voor de eerste keer en speelt daardoor een belangrijke rol in de ontwikkeling van de economische bijdrage op middellange termijn (extra bestedingsgroei). Per land wordt voor de periode 2008-2012 de volgende jaarlijkse gemiddelde groeipercentage verwacht: Frankrijk 3%, Italië 1,5% en Spanje 6%.

### ***Verre afstandsmarkten: Verenigde Staten***

Deze markt hoort bij de primaire doelmarkten van het ATCB omdat hij een belangrijk volume levert en een grote economische bijdrage. Deze markt heeft nog steeds groeipotentie door het grote aandeel bezoekers dat voor de eerste keer komt. Voor de Verenigde Staten wordt voor de periode 2008-2012 een jaarlijks gemiddeld groeipercentage verwacht van -1%.

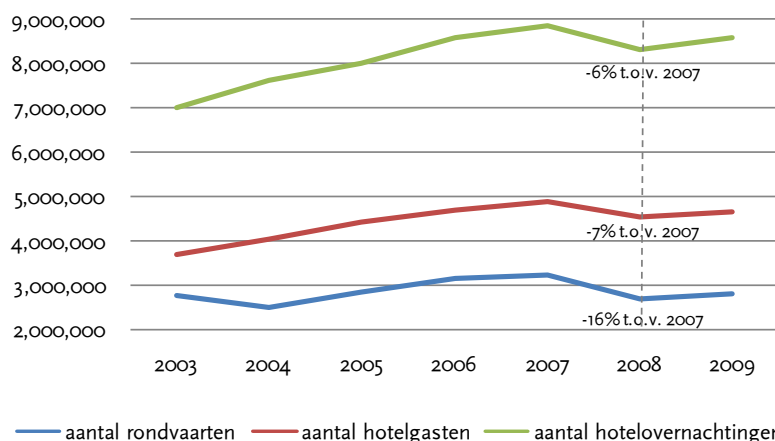
### ***BRIC-landen: Brazilië, Rusland, India en China***

Het volume van deze opkomende markten is nu nog klein, maar zal in de komende jaren verder groeien. Per land worden voor de periode 2008-2012 de volgende jaarlijkse gemiddelde groeipercentages verwacht: Brazilië 3%, Rusland 7%, India 10,5% en China 11%.

## Invloed van de crisis op toerisme in Amsterdam

Ondanks de verwachte toeristische groei voor de periode 2008-2012 zijn de gevolgen van de huidige economische en financiële crisis duidelijk merkbaar. Onderstaande afbeeldingen laten zien dat zowel het aantal hotelgasten en -overnachtingen als het aantal traditionele rondvaarten ('A naar A'-routes) in 2008 substantieel is afgenomen. De cijfers van 2009 laten zien dat het herstel inmiddels is ingezet.

### Toeristische dip in Amsterdam



Bron: CBS StatLine (2010), aangevuld met informatie van ATCB (2010)

### Aantal hotelovernachtingen in Amsterdam naar herkomst

	2007 gerealiseerd	2008 beoogd	2008 gerealiseerd	2009 beoogd	2009 gerealiseerd n.n.b.
<b>volumemarkten</b>					
Groot-Brittannië	1.730.000	geen groei	1.559.500	geen groei	
Duitsland	486.600	geen groei	541.400	geen groei	
Nederland	1.509.900	1.547.648	1.387.700	1.586.339	
Verenigde Staten	1.051.700	1.035.925	860.400	1.020.386	
België	169.700	173.094	177.800	176.556	
<b>groeiemarkten</b>					
Frankrijk	413.600	426.008	417.200	438.788	
Spanje	618.400	655.504	522.800	694.834	
Italië	456.400	463.246	457.400	470.195	
<b>opkomende markten</b>					
China	79.300	88.023	81.900	97.706	
Rusland	87.600	93.732	122.900	100.293	
overig	2.241.200		2.180.600		
<b>TOTAAL</b>	<b>8.844.400</b>		<b>8.309.600</b>	<b>-6% t.o.v. 2007</b>	

Bron: TourMIS (2010)

# Conclusies

## *De negatieve effecten van het Steigerplan zijn beperkt*

- De invloed van het Steigerplan op het totale vervoer in de Amsterdamse binnenstad is beperkt. Slechts een zeer klein deel (1%) van het vervoer vindt plaats op het water. En een zeer klein deel daarvan (circa 2%, 316 vaartuigen) betreft commercieel vervoer. Dit betreft 165 vergunde boten\*, 100 waterfietsen en 50 verhuurbootjes. In het kader van de Wet Milieubeheer en de Wet Geluidhinder kunnen de waterfietsen en de verhuurbootjes (allemaal 'uitstootvrij 2006') buiten beschouwing worden gelaten. Dit betekent dat er 165 vergunde boten overblijven. Van de 165 vergunde boten zijn er 67 traditionele rondvaartboten (vaste 'A naar A'-route) die geen gebruik zullen maken van de nieuwe steigers en zijn er daarnaast ook nog 22 boten 'uitstootvrij 2006'. Dit betekent dat er uiteindelijk 76 commerciële niet-uitstootvrije boten relevant zijn voor de effecten van het steigerplan.
- Het risico van een toename in vaarbewegingen en overlast als gevolg van het Steigerplan is tijdens het onderzoek niet bevestigd. Volgens reders en beleidsmakers is een **betere spreiding** van de vaart in de Amsterdamse binnenstad het belangrijkste effect van het Steigerplan en de nieuwe steigers. Als gevolg daarvan verwachten zij **in het geheel minder drukte en overlast** en een **verbeterde veiligheid en doorvaart** op en rondom het water.
- Ook geven reders aan dat het Steigerplan nauwelijks van invloed is op het aantal vaarbewegingen, aangezien deze vooral afhankelijk zijn van de **economie** en niet zozeer van het aantal steigers.
- Het Steigerplan leidt dus niet zozeer tot meer vaarbewegingen, alleen op een **aantal nieuwe locaties** ontstaat een **toename in vaaractiviteit** doordat op locaties waar nu geen steiger is in de toekomst gehalteerd kan gaan worden. Welke locaties dat precies zijn en om welke aantallen vaarbewegingen het gaat, kunnen de reders op dit moment niet aangeven.

### ***Ontwikkelingen op het water kunnen de overlast in de toekomst verder beperken***

- Het Steigerplan en de nieuwe steigers kunnen een belangrijke impuls zijn voor de **bevordering van goederenvervoer over water**. In dat geval nemen vaarbewegingen door goederenschepen toe. Echter, deze **verminderen de drukte en overlast op de weg**.
- Ontwikkelingen op het gebied van schoner varen, zoals de nieuwe uitstootnorm die vanaf 2015 voor nieuwe motoren geldt (stillere en schonere motoren) en stimuleringsubsidies voor nieuwe motoren, zullen **geluids- en stankoverlast in de toekomst terugdringen**.

### ***De toeristische groei in Amsterdam heeft naar verwachting slechts beperkt invloed op de nieuwe steigers***

- De toeristische cijfers bevestigen wat de reders ook aangaven: de economie en de daarop volgende vraag vanuit de markt is van invloed op de rondvaartsector.
- Helaas zijn er geen specifieke cijfers bekend over de relatie tussen het aantal toeristen en het gebruik van passagiersvaartuigen die in potentie de nieuwe steigers zullen aandoen. Ondanks dat ATCB een groei van toeristen verwacht – het verwachte aantal overnachtingen in 2012 ligt 12% boven het niveau van 2008 en 22% boven het niveau van 2004 – zal de impact op het gebruik van de nieuwe steigers beperkt zijn. Immers, **nieuwe toeristen maken vooral gebruik van de traditionele rondvaart** (rondvaartboten met vaste ‘van A naar A’-routes), die de nieuwe steigers niet of nauwelijks zullen aandoen.

- ATCB wil de Metropoolregio Amsterdam zo neerzetten dat bestedingen van de toeristische en zakelijke bezoekers gemaximaliseerd worden. Om dit te bereiken, streeft ATCB een betere benutting van de aanwezige capaciteit na, door de groeiende bezoekersstromen meer – maar wel geleid – te spreiden over de stadsdelen en regiogemeenten. Het Steigerplan c.q. de steigers aan de randen van het stadsdeel kunnen als overstappunt naar de omliggende gebieden een belangrijke bijdrage leveren aan het spreiden van de bezoekers.

# Prognose maximaal aantal halteringen

1	2	3	4	5
Maximaal aantal commerciële vaartuigen per dag (2004)	Factor potentiële gebruikers	Factor toename toerisme (2004-2012)	Schatting % daadwerkelijk gebruik	Prognose maximaal aantal halteringen per dag (2012)
365 *	24% *	122% *	20% =	21 <i>Minimum scenario</i>
			40% =	43 <i>Maximum scenario</i>

## Disclaimer

Let op: deze sheet bevat een *prognose* van het maximaal aantal halteringen per dag op de drukste plek in de Amsterdamse binnenstad op het drukste moment in 2012.\* De prognose is gebaseerd op tellingen op het Amsterdamse water uit 2004, vlootgegevens uit 2008, toerismeprognoses uit 2008 en een inschatting van het daadwerkelijke gebruik van de nieuwe steigers. **Zie Ad 1 t/m 4 voor een uitgebreide toelichting.**

De berekende minimum- en maximumprognose is gebaseerd op de **best voorhanden zijnde informatie**. Niettemin benadrukken we dat de prognose *mogelijke aantallen* betreft. We kunnen derhalve **niet aangeven wat het daadwerkelijk aantal halteringen zal zijn** bij de drukste steiger op het drukste moment in 2012.

**Ad 1** Dit aantal betreft de passagiersvaart en beroepsvaart op de drukste plek op het drukste moment in 2004: de Blauwbrug in het voorjaar (bron: O+S 2004).

**Ad 2** Percentage potentiële gebruikers van de steigers van het totaal dat de steigers zou mogen gebruiken: 76 (commerciële vaart excl. traditionele rondvaart en excl. 'uitstootvrij 2006') / 316 (commerciële vaart totaal) (bron: BBA 2008). Dit percentage is gebaseerd op de huidige commerciële vloot in Amsterdam en betreft *niet* de daadwerkelijke verdeling bij de Blauwbrug op het moment van de tellingen ad 1.

**Ad 3** Gebaseerd op de verwachte toename in overnachtingen in 2012 ten opzichte van 2004 (= jaar van de tellingen ad 1). Deze toename is naar verwachting +22% (bron: ATCB). We weten echter *niet* of een toename in toeristen een-op-een te vertalen is naar het gebruik van de steigers. Dit komt doordat er geen cijfers bekend zijn over de relatie tussen het aantal toeristen en het gebruik van dat deel van de vaartuigen die in potentie de nieuwe steigers zullen aandoen. Dit percentage betreft dus een ruime schatting.

**Ad 4** Schatting van het percentage vaartuigen dat daadwerkelijk zal halteren.

**Ad 5** Minimum- en maximumprognose voor de drukste plek in de Amsterdamse binnenstad op het drukste moment in 2012.

# Aanbevelingen

## *Maak inzichtelijk voor wie de steigers toegankelijk zijn en zorg voor adequate handhaving*

- Het stadsdeel heeft bepaald dat de nieuwe steigers **alleen toegankelijk zijn voor de commerciële vaart** (d.w.z. rondvaartboten, waterfietsen, verhuurbootjes en goederenboten) **om te halteren** (d.w.z. op- en afstappen, laden en lossen). Belangrijk is dat alle gebruikers van het water in de Amsterdamse binnenstad hiervan op de hoogte zijn en dat er voldoende capaciteit is om deze afspraken te handhaven.

## *Investeer in de communicatie rondom het Steigerplan*

- **Informe**er belanghebbenden, vooral omwonenden, ondernemers en reders, over de aanleiding, het doel en de verwachte gevolgen van het Steigerplan. Doe dit vanuit een breed perspectief door te laten zien wat het algemene belang is van het Steigerplan voor de Amsterdamse binnenstad: betere beleving van de binnenstad door bezoekers en eigen inwoners, een betere spreiding van de bezoekers over de binnenstad, verbeterde bereikbaarheid van en veiligheid in de binnenstad, vervanging van wegvervoer door schone en stille watervaartuigen, verbeterde toegankelijkheid voor mindervaliden, et cetera. **Relativeer** daarbij de impact van het Steigerplan:
  - **het vervoer over water betreft slechts 1% van het totale vervoer in de Amsterdamse binnenstad;**
  - **de boten die de steigers mogen gebruiken waren in het verleden slechts in beperkte mate veroorzakers van overlast (minder dan 18%); en**
  - **slechts 24% (76 vaartuigen) van de huidige commerciële vloot kan bij de nieuwe steigers voor geluids- en/of stankoverlast zorgen omdat ze niet uitstootvrij vaart. In het kader van de Wet Milieubeheer en de Wet Geluidhinder is voor dit deel van de boten nader onderzoek nodig.**



- Op specifieke ‘probleemplekken’, bijvoorbeeld nieuwe steigers op dichtbevolkte locaties, plaatsen waar parkeerplekken verdwijnen of woonboten moeten wijken, kan **persoonlijk** met de betrokkenen in contact worden getreden. Hierbij is het belangrijk dat wordt aangegeven wat er gaat gebeuren en waarom (zie voorgaande punt), maar ook wat er wordt gedaan om overlast te beperken. Voor parkeerplekken en ligplaatsen voor woonboten die eventueel verdwijnen, zullen alternatieven moeten worden gevonden.

### ***Kom met aanvullende maatregelen om de acceptatie van het Steigerplan te vergroten***

- De acceptatie van het Steigerplan kan worden vergroot door diverse aanvullende maatregelen. Zo zullen de rondvaartboten, op basis van de **nieuwe milieunormen**, in de toekomst minder verontreinigend zijn en minder geluids- en stankoverlast produceren.
- Daarnaast zou de gemeente kunnen investeren in een **betere handhaving** van de regels op het water al dan niet in het kader van het Steigerplan. Dit vereist een verhoging van capaciteit bij BBA (handhaving commerciële vaart) en de regiopolitie (handhaving pleziervaart).
- De huidige overlast in de Amsterdamse binnenstad wordt grotendeels (82%) veroorzaakt door de **pleziervaart**. Daarom zou het goed zijn als deze groep, waartoe ook enkele illegale passagiersvaartuigen behoren, meer aandacht zou krijgen. Zo kan de informatieverstrekking aan de pleziervaart worden verbeterd, bijvoorbeeld bij binnenkomst op het Amsterdamse water, en kan onderzocht worden in hoeverre de milieueisen voor de commerciële vaart ook toegepast kunnen worden op de pleziervaart. Mogelijke maatregelen om de illegale rondvaart aan te pakken, zijn intensievere controles op internetpagina’s zoals Marktplaats, mogelijk met behulp van preventieve

dwangsommen, en een campagne die consumenten op de hoogte brengt van de bezwaren tegen illegale passagiersvaart.

- Het is belangrijk dat deze aanvullende maatregelen, met name de nieuwe milieu-eisen in het kader van het reeds lopende project 'Schoner varen', worden meegenomen in de communicatie richting belanghebbenden.

# LAGroup *Leisure & Arts Consulting*

Sarphatistraat 650  
1018 AV Amsterdam

T +31 (0)20 550 20 20  
F +31 (0)20 550 20 22  
[consult@LAGroup.nl](mailto:consult@LAGroup.nl)  
[www.LAGroup.nl](http://www.LAGroup.nl)  
[www.LABlog.nl](http://www.LABlog.nl)

# Bijlage 1 - Overzicht bronnen en interviews

## *Desk research Steigerplan*

- BBA (2008): Register passagiersvervoer te water
- BBA (2009): Wateragenda
- BBA (2009): Notitie tussentijdse evaluatie overlast te water vaarseizoen 2009 en vooruitblik 2010
- Ecofys (2009): Beleidsdocument schoner varen Amsterdam
- Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek (2004): Tellingen op het water
- Gemeente Amsterdam (2007): Nota passagiersvervoer te Water
- Gemeente Amsterdam (2009): Schonere varen: aanpak om tot een schonere rondvaart te komen
- Stadsdeel Centrum en BBA (2005): Visie op het water van de binnenstad
- Stadsdeel Centrum (2008): Steigerplan in de Amsterdamse binnenstad
- Stadsdeel Centrum (2010): Uitleg over Steigerplan en planning van uitvoering

## ***Deskresearch toeristische trends en ontwikkelingen***

- ATCB (2008): Amsterdam Bezoekersprofiel, Bezoekersonderzoek Amsterdam
- ATCB (2008): Van stad naar Metropool als bestemming, Strategisch Marketing- en Communicatieplan 2009-2012
- ATCB (2008): Activiteitenplan 2009, toeristische marketing & productontwikkeling Amsterdam, versie 3.0
- Brigitte Ars & Esmé Visser (2010): Kijk de toerist van morgen, Brazilië, Rusland, India, China
- CBS StatLine (2010): Toeristische statistieken
- LAgrou (2008): Commercieel passagiersvervoer over het water in Amsterdam
- NBTC (2008): Destinatie Holland 2020, toekomstvisie inkomend toerisme
- NBTC (2009): Toerisme in perspectief 2009, ontwikkelingen m.b.t. tot inkomend en binnenlands toerisme nader bekeken
- NBTC (2009): Top 20 Bezoekers Nederlandse attractieparken, dierentuinen en musea
- TourMIS (2010): *Marketing information system* met Europese toeristische statistieken

## ***Geïnterviewden***

- Ariadne Doll en Rocco Janssen, Dienst Binnenwaterbeheer (BBA)
- Cor Gerritsen, Mokum Mariteam
- Erik Regterschot, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV)
- Felix Guttman, Canal Company en Vereniging van Exploitanten van Vaartuigen in de Amsterdamse Grachten (VEVAG)
- Frans Grijzenhout, DHL
- Guido Frankfurter, Reederij P. Kooij
- Quinten Lovers, Rederij Lovers en Watertaxi
- Ramon van de Storm, Amsterdam Canal Cruises en Blue Boat Company
- Ria Stalman, De Rederij en Vereniging Klassieke Salonboot Rederijen (VKSR)
- Tomas de Smidt, Rederij 't Smidtje
- Vincent Geljon, Amsterdam Canal Cruises, Blue Boat Company en Vereniging Amsterdamse Rondvaartrederijen (VAR)

# Bijlage 2 - Bezoekersprofiel Amsterdam\*

- De sleutelmarkten van Amsterdam zijn: Groot-Brittannië, Verenigde Staten, Nederland, Spanje, Duitsland, Frankrijk, Italië en België.
- De *belangrijkste redenen* voor een bezoek aan Amsterdam zijn ‘cultuurhistorie en de grachten’ (38%), de sfeer (26%) en musea (24%).
- Als *activiteit* van verblijfsbezoekers is het rondwandelen en *sightseeing* het meest populair (85%), gevolgd door museumbezoek (73%), eten in een restaurant (69%), winkelen (61%), cafébezoek (59%), **rondvaart door de grachten (42%)**, rondlopen op de Wallen (26% en een bezoek aan een coffeeshop (23%).
- De verhouding tussen Nederlandse en buitenlandse bezoekers is als volgt:  
Nederlandse verblijfsbezoekers: 3%      Nederlandse dagbezoekers: 17%  
Buitenlandse verblijfsbezoekers: 75%      Buitenlandse dagbezoekers: 5%
- De meeste bezoekers hebben de stad al eerder bezocht (56%). Nieuwkomers zijn over het algemeen buitenlandse bezoekers (93% van alle nieuwkomers).