

**Ruimtelijke onderbouwing Prinsengracht t.o. huisnummer 204**  
**Toelichting op aanvraag Wabo-vergunning voor het aanleggen van een**  
**openbare op- en afstaplocatie in de Prinsengracht t.o. huisnummer 204 in afwijking van het**  
**bestemmingsplan.**

*Geschiedenis*

Zeker sinds de jaren 80 van de vorige eeuw wordt er met rondvaartboten afgemeerd ter hoogte van de ingang van het Anne Frankhuis. Oorspronkelijk was er sprake van één opstapplek. In 2013 is deze als gevolg van een amendement in het bestemmingsplan Water (juli 2012) gewijzigd in een op- en afstapvoorziening van totaal 50 meter, waarbij het mogelijk was dat twee rondvaartboten tegelijk zouden kunnen afmeren (onafhankelijk vanuit welke richting ze aan kwamen varen). De standaard op- en afstaplocatie in het Centrum is ofwel 40 meter ofwel 20 meter. Bij het amendement waren er ook onderzoeken gedaan of de verlenging van de locatie met 10 meter mogelijk was, hetgeen het geval bleek te zijn.

*Recente ontwikkelingen*

Inmiddels is er eenrichtingsverkeer in de Prinsengracht (vanuit Brouwersgracht richting Amstel). Daardoor is de feitelijke situatie en de wijze van afmeren gewijzigd op deze locatie. Daarnaast zijn er sinds 2016 ongeveer 60 boten extra (zowel kleinere als grotere) in de vaart gekomen. Sinds het voorjaar van 2017 is de markt voor passagiersvaartvergunningen vrijgegeven voor boten onder de 14 meter. Deze boten met nieuwe vergunningen varen allemaal elektrisch. De nieuwkomers proberen om groepen of individuele bezoekers via internet te laten boeken en/of zoeken de toeristisch drukke locaties op waar op- en afstapvoorzieningen zijn om te proberen passanten in de boot te laten meevaren. Het Anne Frankhuis is vanzelfsprekend zo'n locatie. Het stadsdeel handhaaft geregeld op foutief afmeren en op het in strijd met de regels runnen op drukke locaties.

*Beeldmateriaal huidige stand van zaken Prinsengracht en situatie rondom op- en afstaplocatie t.o. Anne Frankhuis*



**Figuur 1** overzicht van de kade in de Prinsengracht, t.o. nr. 186 - 206



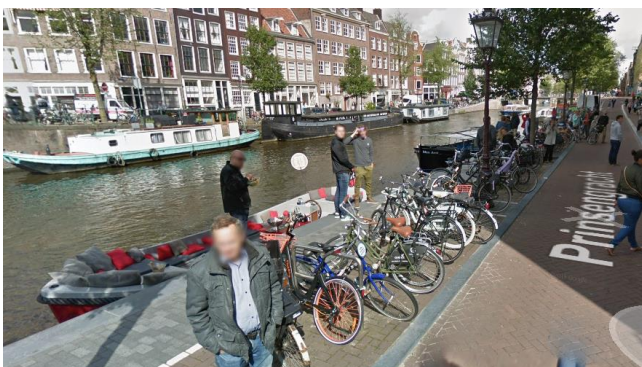
Figuur 2 dubbelliggen



Figuur 3 Afmeren aan de kade



Figuur 4.a langliggen en runnen



Figuur 4.b langliggen en runnen

### *Innovatielab Passagiersvaart*

In mei 2016 is het Innovatielab Passagiersvaart Amsterdam van start gegaan. In het Innovatielab komen verschillende stakeholders (gemeente, bewoners, reders, andersoortige ondernemers in de keten) samen om na te denken over knelpunten en oplossingen voor de Passagiersvaart in Amsterdam. Door de jaren heen is veel opgehaald en n.a.v. de collegevoordracht van 17 maart 2017 heeft het college ingestemd met een dynamisch verdeel- en beprijzingssysteem voor het gebruik van de openbare op- en afstaplocaties voor de vergunde passagiersvaart. Een mogelijk beprijzingssysteem moet bijdragen aan het gemeenschappelijke belang: eerlijk en stressvrij wonen en varen in Amsterdam. Via de methode van co-design (het samen ontwerpen met bewoners en ondernemers) zijn hiertoe verschillende bouwstenen uitgedacht.

### *Pilots beprijzing t.b.v. spreiding*

Op 7 maart 2017 heeft wethouder Kock ingestemd met uitvoering van een drietal pilots om beter zicht te krijgen op de daadwerkelijke situatie en om aannames die aan de bouwstenen ten grondslag liggen te testen. Destijds is hiertoe op hoofdlijnen medewerking toegezegd door portefeuillehouder van Pinxteren.

Het doel van deze pilots is het onderzoeken van de effecten van beprijzen in relatie tot spreiding. Het idee hierachter is dat door drukke plekken (hoger) te beprijzen er een beter en efficiënter gebruik van de steigers ontstaat, waarbij de gastvrijheid in ogenschouw genomen wordt. Afgelopen jaar hebben we de doorvaart, drukte en het huidig gebruik van de op- en afstaplocatie t.o. Anne Frankhuis gemeten.

Inmiddels zijn de pilots/testlocaties klaar voor uitvoering en wordt het inrichten van een aantal tijdelijke uitwijklocaties verder uitgewerkt. Het nut van deze locaties wordt hieronder verder toegelicht. Belangrijk daarbij is dat het inrichten van de tijdelijke uitwijklocaties past in de motie van 26 juni 2012 waarin wordt aangegeven dat het uitbreiden van op- en afstaplocaties in de binnenstad in principe onwenselijk is, mits een aantal voorwaarden in acht worden genomen.

### *Duur van de afwijking van het bestemmingsplan*

Dit jaar wil het Innovatielab gaan experimenteren met spreiding via o.a. tijdelijke uitwijklocaties (zie onder), beprijzen (betalen voor aanmeren), de inzet van stewards om gebruik van de steigers te reguleren en mogelijke andere overlast beperkende maatregelen. Verschillende tijdelijke uitwijklocaties voor de passagiersvaart zijn bekeken met de betrokkenen (bewoners, reders, Waternet, waterschap, kadebeheer, toezicht en handhaving, gebiedsteams) en besproken op verschillende bewonersbijeenkomsten.

Het vaarseizoen is in wezen al begonnen met de start van de Keukenhof begin april 2018. De testperiode zal tenminste tot en met het einde van het Amsterdam Light Festival moeten duren. Juist omdat dit winterfestival zoveel drukte met zich mee brengt is het van belang om ook die bevindingen ten opzichte van het voorgaande jaar te kunnen vergelijken.

Gevraagd wordt een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan toe te staan tot 31-12-2019, zodat er na het Amsterdam Light Festival nog tijd is om zo nodig nog wat zaken nader uit te zoeken in het vaarseizoen 2019 en er de tijd aanwezig is om het verlengde deel van de steiger, zo nodig, te verwijderen.

### *Realiseren tijdelijke op- en afstaplocatie in de Prinsengracht, t.o. nr. 206*

In het rak ten zuiden van waar de openbare op- en afstaplocatie t.o. het Anne Frankhuis staat, is het wenselijk een halve op- en afstaplocatie (i.v.m. eenrichtingsverkeer, dus vier palen i.p.v. zes) te realiseren. Deze op- en afstaplocatie is voor de vaartuigen met een uitstap aan alleen

stuurboordzijde van belang. Zo zullen er minder keer-manoeuvres in de Prinsengracht nodig zijn. Daarbij is deze locatie niet aantrekkelijk voor de meeste vervoerders, zo hebben zij laten weten. De locaties direct rondom het Anne Frankhuis zijn voor de producten, anders dan groepsverhuur, veel aantrekkelijker. Echter, voor chartervervoer (denk aan salonboten, hospitality), is een aanlandplek direct in de omgeving van het Anne Frankhuis niet nodig. Daar zijn de tijdelijke uitwijklocaties in die Egelantiersgracht en de Prinsengracht t.o. nr. 206 voor ontworpen. Met name deze locatie komt dan in aanmerking voor de vaartuigen met een uitgang aan stuurboordzijde.

Door de op- en afstaplocatie beperkt te houden en uitleg te geven omtrent de verdeling van de verschillende segmenten (op deze locatie dus de vaartuigen - met een uitstap aan stuurboordzijde - die georganiseerde groepen op reservering ophaalt en dus niet langdurig zullen aanmeren) is de verwachting dat veel bezwaren zijn meegenomen in het ontwerp van deze tijdelijke uitwijklocatie. Voorstel is tevens om deze plek bij de reclamezuil te benutten, om zo geen beroep te doen op parkeerplekken..

#### *Gewenste situatie*

De gewenste *gebruikssituatie* ziet toe op het efficiënt laten gebruiken van de verschillende op- en afstaplocaties in het gebied, om zo drukte in het rak bij het Anne Frankhuis te verminderen en spreiding te bevorderen. Een extra, tijdelijke op- en afstaplocatie in de Prinsengracht moet uitwijzen of spreiding op zulke korte afstand tot stand zal komen en daarbij een ordentelijk gebruik van het gebied rondom het Anne Frankhuis zal bevorderen.

De gewenste *ruimtelijke* situatie ziet toe op het aanleggen van een op- en afstapvoorziening met een breedte van circa 14 meter en een diepte van 0,35 meter. Het in het bestemmingsplan op te nemen vlak dat gebruikt moet kunnen worden voor het aanmeren van vergunde passagiers- en goederenboten dienst moet totaal 20 meter zijn, zodat de locatie goed bruikbaar is voor alle maten vaartuigen. De overweging hiervoor is dat de langste rondvaartboten 20 meter lang zijn. Deze voorziening krijgt een 'openbaar'<sup>1</sup> karakter waardoor deze door elke passagiersvaart met een exploitatievergunning is te gebruiken.

#### *Invloed op verkeerssituatie aan de kade en op het water*

Het aansluitende openbare gebied is ontsloten door de ontsluitingsweg Prinsengracht waarmee het goed is ontsloten per auto, fiets, te voet en met het openbaar vervoer. In verband met het openbare karakter van de op- en afstapvoorziening is het vooral van belang dat het gebied te voet vlot en goed veilig, bereikbaar en 'verlaatbaar' is. Doordat de breedte van de voorziening zelf 0,35 meter meet en de ruimte tussen parkeerplaats nagenoeg 4,0 meter bedraagt, is met een breedte van 4,35 metervoldoende ruimte voor het beoogde gebruik van de op- en afstapvoorziening. Daarnaast is hiermee het goed kunnen gebruiken van de openbare voorziening gegarandeerd. De maatvoering is verder zodanig dat er met de realisatie van de voorziening geen ingrepen in de bestaande parkeervoorzieningen op de Prinsengracht zelf nodig zijn. De ontwikkeling heeft verder geen invloed op de wijze van ontsluiting van het gebied waarop de aanvraag betrekking heeft en heeft ook geen invloed op de (auto)verkeersveiligheid op de Prinsgracht zelf.

Het aantal vaarbewegingen op de Prinsengracht neemt, als er geen beleidswijzigingen plaatsvinden, autonoom toe. Dit is de reden waarom voor dit deel van de Prinsengracht door Waternet en het stadsdeel ook een pilot eenrichtingsverkeer is ingesteld. Langdurig aanmeren aan de op- en afstapplaats is niet toegestaan waarmee ook geen sprake zal zijn van filevorming en oponthoud in de Prinsengracht (hierover later meer). Vanwege het ingestelde eenrichtingsverkeer

---

<sup>1</sup> Met "openbaar" wordt binnen het programma Varen-Passagiersvaart vaak bedoeld dat de locatie niet in exclusief gebruik bij een enkele reder is. Echter, de op- en afstaplocaties in de stad zijn niet toegankelijk voor pleziervaartuigen.



op de Prinsengracht ontstaan minder kris-kras-vaarbewegingen, waarmee er ook geen gevaarlijk keersituaties te water zullen optreden.

#### *Testdoelstellingen: wanneer is de pilot geslaagd*

Omdat de openbare op- en afstapplaats geen restrictie in aantallen vaartuigen kent, is het voornaamste doel van de pilot spreiding te organiseren t.b.v. het eerlijk en stressvrij wonen en varen rondom het Anne Frankhuis. Doel is dat door het verlengen van de openbare op- en afstapvoorziening, in combinatie met andere tijdelijke uitwijklocaties in de buurt (Egelantiersgracht, Keizersgracht, Prinsengracht en uitbreiding op- en afstaplocatie t.o. Anne Frankhuis) geleerd kan worden hoe om te gaan met toenemende drukte op populaire locaties. Voor het programma Varen-Passagiersvaart is het onderzoekend ontwerpen van oplossingen van groot belang. De toenemende drukte op wal en water, dankzij toenemende bezoekersaantallen (vanuit touringcars, zee- en riviercruises, Schiphol, dagjesbezoekers) verhoogt de vraag naar handhaving en zet de relaties op scherp. Binnen het Innovatielab wordt gesproken over de zoektocht 'van wat mag, naar wat hoort'. Daar zijn alternatieve (handhaaf-)methoden (zoals gedragsbeïnvloeding) van groot belang. Het gezamenlijk leren over wat werkt en wat niet door de gemeente, Waternet, reders, bewoners en andere betrokkenen is daarbij essentieel. Alleen door daadwerkelijk uit te proberen, te experimenteren en leren in de praktijk kunnen interventies worden ontwikkeld die op draagvlak kunnen rekenen en die werken.

De pilot is geslaagd als er spreiding van de drukte plaatsvindt (in tijd en ruimte); het vaargedrag aangepast is (*aanmeren > op- en afstappen > wegvaren* is het adagium in tegenstelling tot langdurig aanmeren, alleen waar dat is toegestaan); bewoners minder overlast ondervinden dan voorheen; er een veilige en stressvrije situatie is ontstaan voor zowel schipper als bezoeker. Dat betekent dus dat er geen extra grote, onaanvaardbare gebruikersdruk op het water en op de kade mag ontstaan, maar juist verbetering ten opzicht van de huidige drukte in het gebied meetbaar zal zijn.

#### *Gebruik techniek en interventies*

Bovenstaande parameters worden beïnvloed door de combinatie van techniek en gedragsinterventies. Zo wordt doormiddel van de RFID-chip die elk passagiersvaartuig (als ook elk pleziervaartuig dat in Amsterdam ligt en geregistreerd is) heeft, gemeten wie wanneer waar langskomt of verblijft. Daarbij kennen de op- en afstaplocaties sensoren op de steiger die meet hoe lang een vaartuig aanmeert. Op verschillende locaties hangen camera's. En tenslotte wordt via openbare AIS-gegevens (Automatic Identification System, lees: GPS gegevens) data verzameld.

Daarop aansluitend wordt in gezamenlijkheid met toezicht en handhaving gekeken naar inzet van stewards op de kade, t.b.v. het eerlijk en stressvrij gebruiken van de openbare locaties. Ook loopt parallel een opdracht om gedragsinterventies in kaart te brengen en heeft de branche zelf grove lijnen voor omgangsvormen op het water geschetst.

#### *Parameters die o.a. van belang zijn voor het meten van succes*

- Aantal vaarbewegingen in het gebied (som van vaarbewegingen in de rakken prinsengracht t.o. Anne Frankhuis en ter hoogte van Hotel Pulitzer, Keizersgracht en Egelantiersgracht);
- Aantal vaartuigen aan de op- en afstaplocaties;
- Duur van het aanmeren bij de op- en afstaplocaties;
- Aantal vaartuigen dat foutief aanmeert op de kade naast de op- en afstaplocatie;
- Aantal keren dat dubbel- of driedubbel gelegen wordt;
- Aantal incidenten op en aan het water;
- Aantal meldingen;
- Aantal vaartuigen uiteengezet in segmenten en per locatie (met als doel een duidelijk onderscheid van gebruikers t.o.v. de verschillende locaties)

Bovenstaande parameters worden in gezamenlijkheid met gemeentelijke partijen (programma Varen-Passagiersvaart, Datalab, Waternet, stadsdeel centrum), bewoners en branchevertegenwoordiging genormeerd (co-design). Dit is nodig om in gezamenlijkheid inhoud te geven aan termen als 'drukte', 'efficiënt gebruik', 'optimaal gebruik', enzovoorts. Daarbij wordt regelmatig gerapporteerd aan partners als gebiedsteams, operationeel overleggen in de binnenstad, toezicht en handhaving, programma Stad in Balans en de Anne Frankstichting.