Raadscommissieverslag, 20 mei 2021

CONCEPT VERSLAG

Vergadering	**Openbare digitale vergadering van de Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water**
Vergaderdatum	**Donderdag 20 mei 2021 van 9.00 tot 12.25 uur in de raadzaal van het stadhuis**
Verslag vast te stellen op:	**Donderdag 10 juni 2021**

Voorzitter: mevrouw 5.1, 2, e
Portefeuillehouder: wethouder De Vries
Commissiegriffier: mevrouw 5.1, 2, e
Verslaglegging: de heer 5.1, 2, e
Digitaal aanwezige commissieleden: mevrouw Berckenkamp (D66), de heer Ernsting (GL), de heer Van den Heuvel (CU), de heer Kreuger (JA21), de heer Van Lammeren (PvdD), de heer Mangal (DENK), mevrouw Marttin (VVD), de heer Miedema (PvdA), de heer Nijssen (VVD), duoraadslid Verkerke (BIJ1), de heer Vroege (D66), mevrouw Wijmenga (CDA), mevrouw IJmker (GL)
Afwezige commissieleden: de heer Mbarki (PvdA)
Overige aanwezigen: de heer 5.1, 2, e (rekenkamer)

Inhoudelijk deel
1.a.
Opening

De **VOORZITTER** opent de digitale vergadering om 9.00 uur en heet alle aanwezigen welkom.

1.b.
Mededelingen

De **VOORZITTER** geeft aan dat het nieuwe commissielid Mbarki vandaag niet aanwezig is. De volgende commissievergadering is op 10 juni 2021 en dan komen enkel de jaarrekening en voorjaarsnota aan de orde.

1.c.
Vaststellen agenda

De **VOORZITTER** geeft aan dat de agendapunten 6, 7 en 11 over Waternet gevoegd worden behandeld.

Akkoord.

1.d.
Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie MLW van 15 april 2021

Akkoord.

1.e.

Termijnagenda

De commissie heeft kennisgenomen van de termijnagenda.

1.f.
TKN lijst

De **VOORZITTER** wijst op het verzoek van de heren Vroege en Groen om stuk ter kennisname 5 over een motie inzake de hyperloop en de positie van de MRA te agenderen op 9 september 2021.

De stukken 8 en 10 worden op verzoek van de heer Miedema op 1 juli 2021 geagendeerd, over de beantwoording van een raadsadres NS en de jaarrapportage luchtmeetnet.

1.g.
Ingekomen stukken stadsdeelcommissies

De **VOORZITTER** wijst op het in de mail binnengekomen advies van stadsdeel West over de vernieuwing van de Kinkerstraat. Dat is toegevoegd aan de agendastukken.

Algemeen deel
2.a.
Opening inhoudelijke gedeelte

De **VOORZITTER** opent het inhoudelijke deel van de vergadering. De spreektijden gaan vanaf dit punt lopen.

2.b.
Inspreekmoment publiek

De **VOORZITTER** geeft aan dat zich zeven insprekers hebben aangemeld. Die krijgen elk drie minuten spreektijd.

4.1, 4

4.1, 4

De hee5.1, 2, espreekt in namens E-Boats over de ligplaatsvergunning en de trage verduurzaming van de boten. De uitvoering van de motie van twee jaar gelden gaat traag. De eerste elf laadpalen voor heel Amsterdam zouden in 2019 operationeel zijn, maar worden nu pas neergezet. Alle energie gaat naar de intrekking van vergunningen. Verduurzaming en ligplaatsbeleid hebben nul prioriteit. Een aanvraag voor een ligplaatsvergunning in 2015 had volgens de rechter al afgegeven moeten worden en ook gisteren had de gemeente geen antwoord op de vragen van de rechter. In juni 2021

verwacht spreker een positieve uitspraak, na elf jaar strijd. Uitstel tot 2024 of langer is ongewenst. Er dient nu een ligplaatsbeleid te komen. Een pilot voor vijf tot tien ligplaatsen voor beeldbepalende historische salonboten moet dit jaar starten. Daar wacht men ook al acht jaar op.

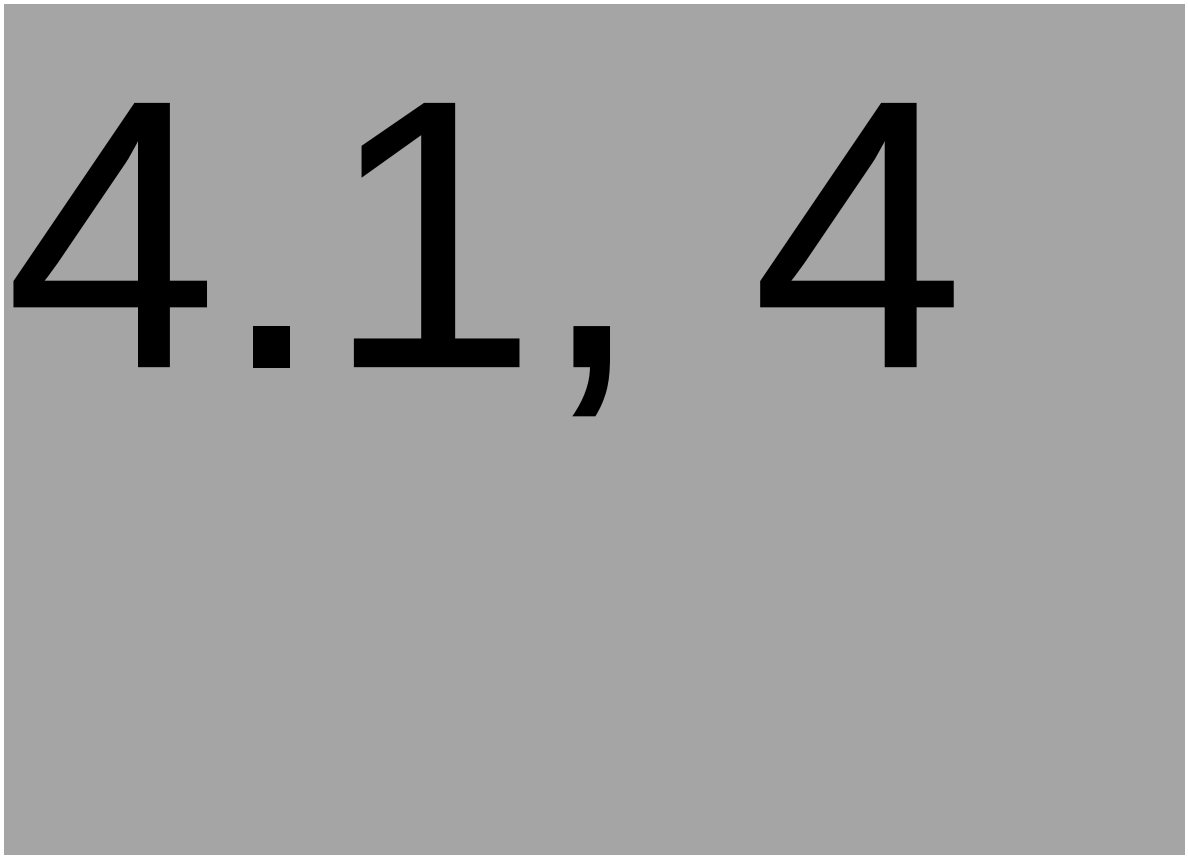
4.1, 4

4.1, 4

De heer 4.1, 4 spreekt in namens de Woonbootvereniging Amsterdam over het programma kademuren en bruggen en de daarvoor noodzakelijke verplaatsing van de woonboten. Het protocol is gedateerd en geeft geen duidelijkheid bij een tijdelijke verplaatsing, terwijl er al talrijke woonboten zijn verplaatst. Het overleg sinds een jaar heeft geen effect gehad. Nu ontvangen woonbootbewoners individuele verplaatsingsovereenkomsten, maar met een protocol is het voor iedereen duidelijk wat de rechten en plichten zijn. Daarom pleit spreker voor het vaart maken met een nieuw protocol en voor meer duidelijkheid voor de woonbootbewoners.

4.1, 4

4.1, 4

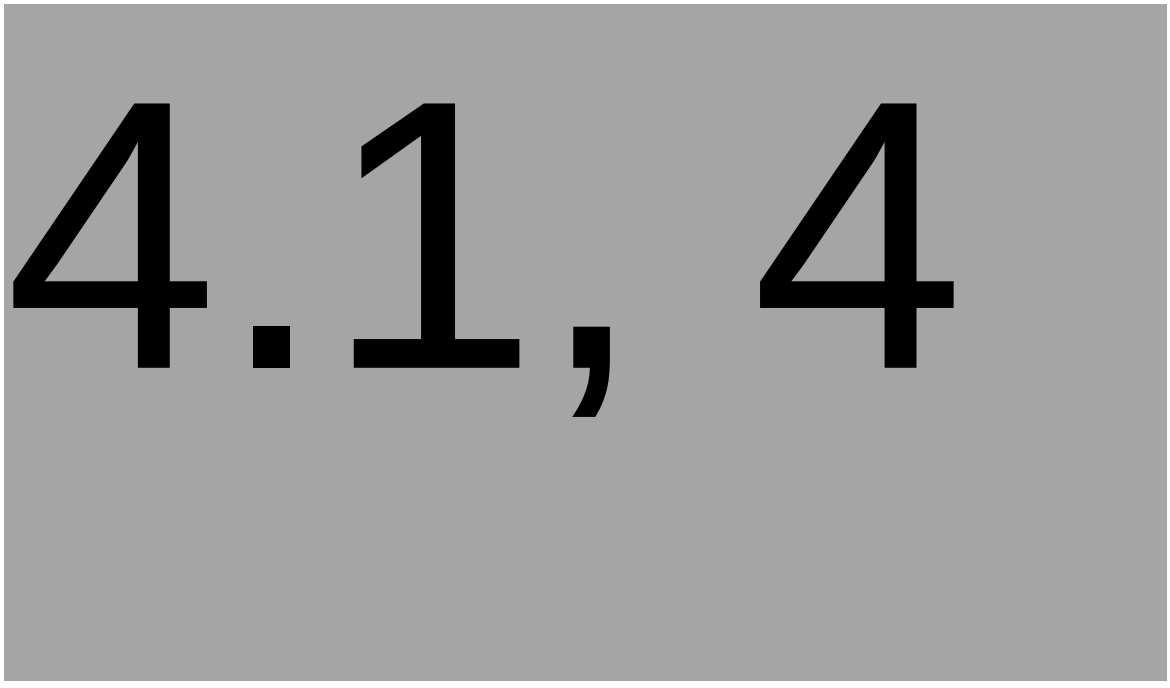


De **VOORZITTER** sluit het inspreekmoment af.

2.c.
Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten.

2.d.



4.1, 4

De heer **NIJSSEN** vraagt naar het wegslepen van boten in IJburg zonder vignet.

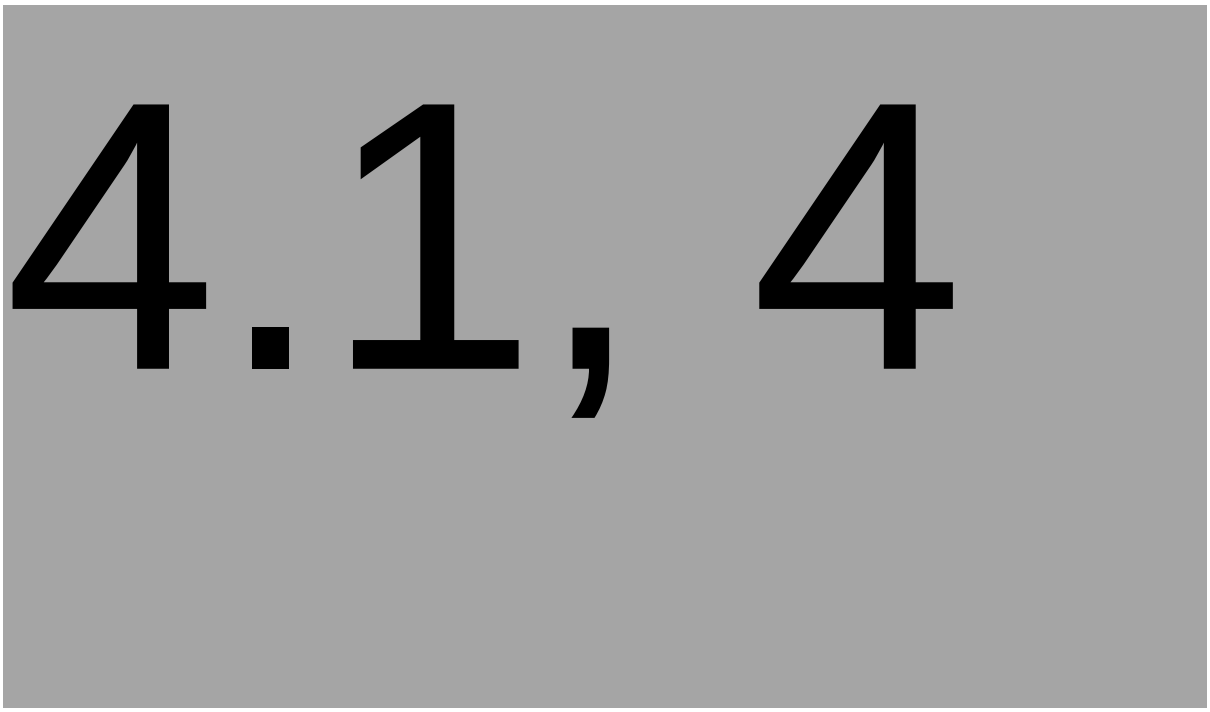
Wethouder **DE VRIES** antwoordt dat op boten zonder vignet een waarschuwing wordt geplakt. Dan heeft men nog twee weken de tijd eraan te voldoen of contact op te nemen. Die procedure is ook op IJburg toegepast, maar er waren misverstanden bij de bewoners en soms was men twee weken niet bij de boot geweest zodat men de waarschuwing heeft gemist. Spreker heeft contact opgenomen met de bestuurder en stadsdeelcommissie en gaat met hen in gesprek om te bekijken wat er aanvullend nog mogelijk is in IJburg.

4.1, 4

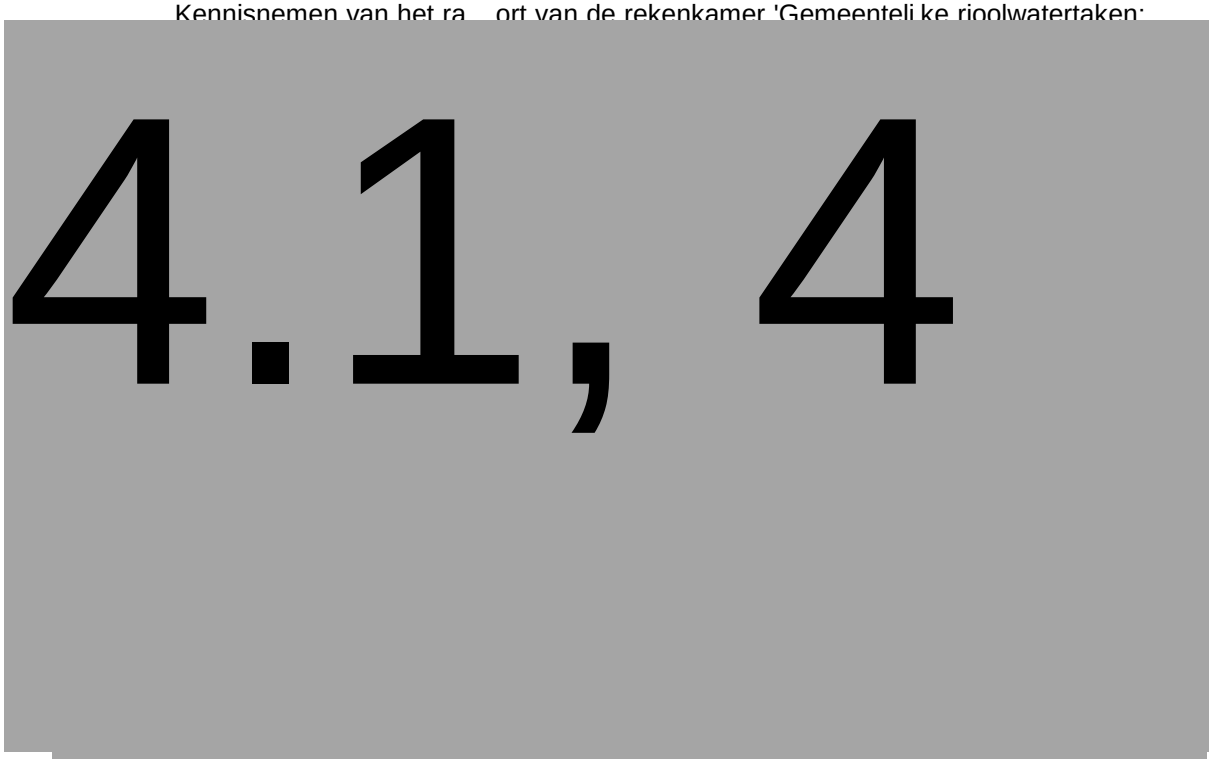
4.1, 4

Bespreekpunten
Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
3.

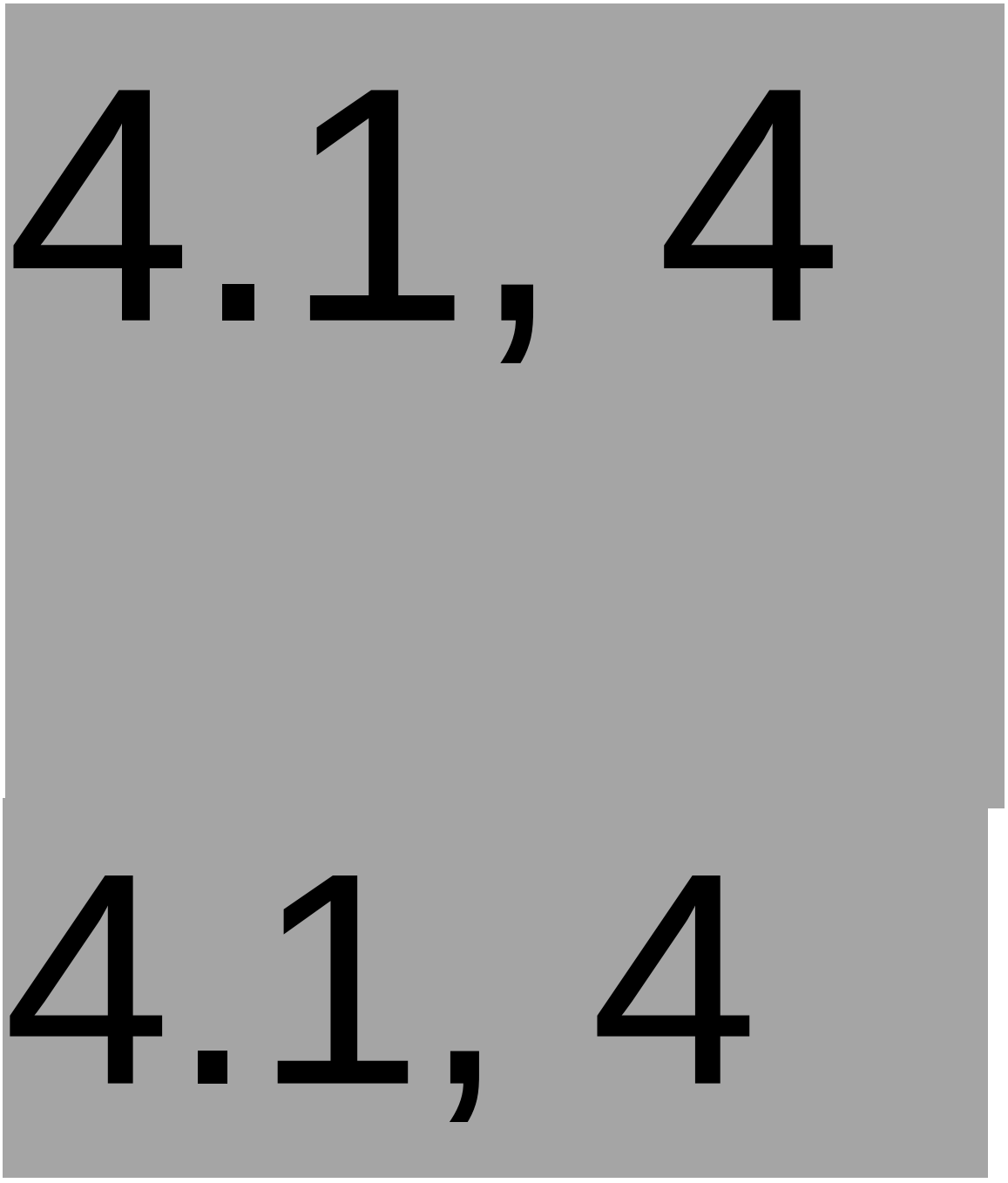
Vaststellen van de Uitwerkingtredingsverordening vervoersmiddelensubsidies Amsterdam 2019 - 2021 en kennisnemen van Subsidieregeling Duurzame Amsterdamse Vervoersmiddelen



Water
4.
Kennisnemen van het ra ort van de rekenkamer 'Gemeentelijke rioolwatertaken:







5.
Stand van zaken verduurzaming vaartuigen

Commissie

De heer **VROEGE** vindt de manier waarop het college de verduurzaming van de rondvaart zelf wil gaan doen geen goed idee. Dat blijkt ook wel uit de brief van de wethouder. Er zijn veel praktische problemen. Is het mogelijk met deze aanpak te stoppen? Kan de sector zelf verantwoordelijk worden gemaakt voor de aanleg van de infrastructuur, uiteraard met de gemeente als coördinator, ook bij het soepel afgeven van omgevingsvergunningen voor trafo-kasten? Hoe denkt de wethouder daarover? Met de reders zou worden gestreefd naar een overeenkomst over de exclusieve opstapplaatsen, waarna de opzet zou volgen. Nu zijn er al brieven verzonden met de opzegging, terwijl het toegezegde gesprek nog niet heeft plaatsgevonden. Hoe zit dat?

Mevrouw **MARTTIN** vraagt naar de haalbaarheid van de planning. De inspreker vandaag ging opnieuw in op de problemen met de ligplaatsen. Er is behoefte aan meer duidelijkheid op korte termijn. Wat is de stand van zaken van de planning op korte en langere termijn? Bij de laadinfrastructuur loopt men aan tegen veel problemen met trafo-huisjes, laadpalen en vrije keuze van leveranciers. Hoe is de actuele situatie en wat zijn de plannen?

De heer **VAN DEN HEUVEL** sluit zich aan bij de vorige sprekers. De gemeente moet niet zelf de hele operatie van verduurzaming van de passagiersvaart willen gaan controleren. Daarmee gaan te veel zaken door elkaar heenlopen, zoals het opstapbeleid en de inrichting van de verschillende locaties. In 2025 moet de passagiersvaart elektrisch varen. Is het niet beter de eis van verduurzaming te koppelen aan de tranches voor de vergunning in plaats van de harde eis van 2025? Spreker is ook benieuwd naar de termijn voor de pleziervaart in 2030, met name voor de kleine boten. Wat is daarvan de noodzaak? Kan de wethouder er nader onderzoek naar doen? Hoeveel uitstoot bespaart men als alle pleziervaart elektrisch gaat varen?

De heer **VAN LAMMEREN** is geen voorstander van een onderzoek naar nut en noodzaak van de elektrificatie van de pleziervaart. Ziet de CU het nut ervan niet in?

De heer **VAN DEN HEUVEL** wil de afweging kunnen maken aan de hand van een onderzoek. Het is de vraag of de kleine bootjes een grote bijdrage aan de klimaatverbetering kunnen leveren.

De heer **VAN LAMMEREN** vindt dat de heer Van den Heuvel de onderliggende stukken goed moet lezen.

De heer **VAN DEN HEUVEL** wil de effecten van het beleid kennen, voordat men een ingrijpende maatregel voor de kleine plezierboten neemt.

De heer **KREUGER** is niet positief over de verplichting voor de rederijen uitstootvrij te gaan varen. Een noodzakelijk transformatorhuisje voor een reder in de pilot kreeg geen vergunning, behalve als die het huisje gaat huren van de gemeente. Waarom? Wellicht kan men de reders toestaan mooie trafo-huisjes te bouwen in plaats van de traditionele. Er staat een slordigheid in het stuk over passagiersvaart, waar men ingaat op de pleziervaart. Kan er kritisch naar worden gekeken? Hoe gaat men de infrastructuur voor de pleziervoertuigen uitrollen? Het opladen kost acht tot tien uur, maar de boot mag maximaal 24 uur bij de laadpaal blijven liggen. Dat lijkt niet realistisch of haalbaar voor de booteigenaar. Wat voor impact of nut heeft het verduurzamen van de pleziervaart en de dure aanleg van de nodige infrastructuur? In dit geval heiligt het doel de middelen niet.

De heer **VAN LAMMEREN** richtte zich met zijn chagrijn niet op de CU maar vooral op het college. In 2013 is aangekondigd dat de pleziervaart in 2020 elektrisch zou moeten zijn. De PvdD was voorstander. Nu is men jaren verder, maar de infrastructuur voor opladen is nog steeds niet aangelegd. Met 10.000 boten in Amsterdam zijn de paar laadpalen volstrekt onvoldoende. Vanwege de luchtkwaliteit is de elektrificering van de passagiersvaart hard nodig. Hoe gaat de wethouder zorgen voor de noodzakelijke infrastructuur? Komt er een uitgebreid plan?

De heer **VAN DEN HEUVEL** vraagt naar het effect van de elektrificering van de pleziervaart. Is er onderzoek naar gedaan?

De heer **VAN LAMMEREN** antwoordt dat er inschattingen over zijn gemaakt aan de hand van het aantal vaarbewegingen. Het gaat om lokale vervuiling, bijvoorbeeld voor de woonbootbewoners. De luchtkwaliteit in de stad heeft baat bij een brede aanpak.

De heer **VROEGE** vraagt of er voorbeelden van andere steden zijn, waar de laadinfrastructuur al is gerealiseerd.

De heer **VAN LAMMEREN** weet dat niet. In 2013 is de doelstelling door het college en de raad echter opgenomen, en terecht. Hij gaat ervan uit dat het college ermee aan het werk gaat.

De **VOORZITTER** wijst erop dat de PvdD geen spreektijd meer heeft.

De heer **VAN DEN HEUVEL** geeft aan dat voor de pleziervaart de impact van de verduurzaming op de uitstoot onduidelijk is. Dat moet men eerst onderzoeken. Is de PvdD het daarmee eens?

De heer **VAN LAMMEREN** ontkent dat.

De heer **KREUGER** merkt op dat de woonbootbewoners vaak houtkachels hebben. Wie vervuilt er nu het meest?

De heer **VAN LAMMEREN** is ook tegen houtstook.

De heer **ERNSTING** vindt het een taai onderwerp, ook omdat de marktwerking tegenwerkt, gezien de vrije energiekeuze bij een concessie. Gaat dat alleen op voor de passagiersvaart of ook voor de pleziervaart? In Utrecht zijn laadpalen voor de passagiersvaart verwerkt in de houten aanlegpalen in de Singel. Heeft de wethouder daarover contact gehad met Utrecht?

Beantwoording

Wethouder **DE VRIES** wijst erop dat alle vormen van mobiliteit een bijdrage moeten leveren aan een betere luchtkwaliteit in de stad, zo heeft de raad besloten. Er is veel onderzoek naar gedaan. Ook heeft de raad besloten dat bij de evaluatie in 2022 het debat wordt gevoerd over de pleziervaart. Dan kan worden besloten of bijstelling nodig is, ook met de sector zoals de Hiswa, de watersportverenigingen en de jachthavens in de stad. De wethouder streeft ernaar het afgesproken doel te halen. De door de heer Kreuger aangehaalde tekst gaat over het verschil tussen de passagiers- en pleziervaart. In de passagiersvaart is al veel bereikt qua elektrisch varen. Er is een plan van aanpak voor de pleziervaart, met een aantal gesignaleerde knelpunten. Spreker is bereid om de aanpak in andere steden te bekijken om ervan te leren. Met de watersportvereniging De Koenen is een pilot gestart en zo zijn er meer. Een reder in de passagiersvaart met een vergunning in een particuliere haven kan zelf een oplossing voor het opladen realiseren. Het knelpunt bij de rondvaart betreft de permante huurrechten voor de steigers op de niet geheel exclusieve plekken. De laadinfrastructuur daar is dan niet exclusief van dat bedrijf. Er is dus op die plekken een noodzaak om publieke laadinfrastructuur te regelen.

De heer **KREUGER** merkt op dat er bij de aanleg van transformatorhuisjes grote verschillen zitten tussen de offerte voor een ondernemer en de gemeente. Waarom?

Wethouder **DE VRIES** antwoordt dat de gemeente een raming heeft opgesteld. Die kan verschillen van wat de ondernemer in gedachten had. Met hem gaat men het gesprek aan om het verschil te duiden. Het betreft dus geen offerte maar een raming van de gemeente. Met de ondernemer wordt naar de verschillen gekeken.

De heer **VROEGE** stelt voor de ondernemer te vragen de laadinfrastructuur zelf te organiseren, die vervolgens kan worden overgedragen aan een volgende huurder. Kan een dergelijke constructie mogelijk zijn?

Wethouder **DE VRIES** beaamt dat, al merkt hij op dat het bij een transformatorhuisje gaat om een langere afschrijving dan tien jaar. Het gaat ook om steigers waar verschillende

reders gebruik van maken. Dat maakt het complex. Hij zou de aanleg van de infrastructuur graag aan de markt overlaten maar in deze situatie is dat complexer. Er wordt vaak gesproken met de reders, ook op individuele basis, om zo goed mogelijke oplossingen te vinden.

De heer **VROEGE** lijkt het goed waar mogelijk de zaken aan de markt over te laten. Gaat de wethouder het gesprek met de reders aan, ook over de eisen van de gemeente, waarbij de reders de gelegenheid krijgen de infrastructuur zelf te regelen? Mocht er behoefte zijn dat de gemeente het doet, dan kan dat ook.

Wethouder **DE VRIES** begrijpt de vraag, maar moet nog bekijken hoe complex het daarmee zal worden. Het knelpunt betreft vooral de niet-exclusieve steigers. Daarnaast speelt de kwestie van een nutsvoorziening bij de aanleg voor meerdere reders, en die wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan. Maar als een particulier het zelf doet, is het een bouwwerk. Dan moet men wel voldoen aan het bestemmingsplan. In de pilot moest de ondernemer voldoen aan het bestemmingsplan en de strenge welstandsregels in de stad. Dat kan een argument zijn om de aanpak door de gemeente zelf te regelen.

De heer **VAN DEN HEUVEL** vraagt de onderzoeken naar het effect van het elektrificeren van de pleziervaart op de luchtkwaliteit naar de raad te sturen.

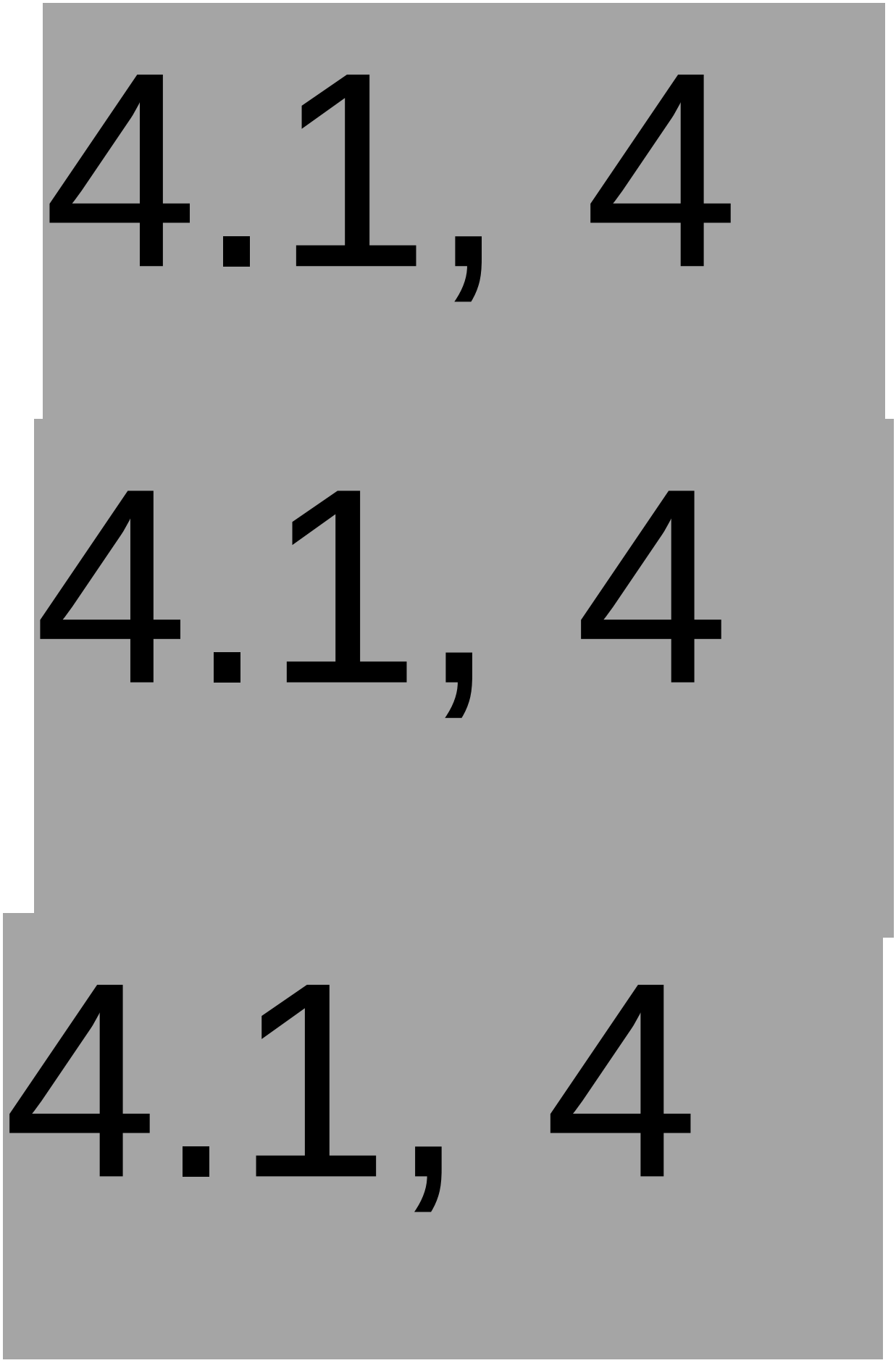
Wethouder **DE VRIES** verwijst daarvoor naar het actieplan schone lucht met een optelsom van de passagiers- en pleziervaart. Hun bijdrage aan stikstof is 7% en fijnstof 4%.

De **VOORZITTER** constateert dat het stuk is besproken.
Zij schorst de vergadering kort.

6.
Raadsinformatiebrief inzake voortgang digitale veiligheid Waternet
7.
Onderzoeksrapport ILT naar Stichting Waternet en verbeterplan
11.
Onderzoek en Innovatieprogramma Waternet, jaarplan Onderzoek en Innovatie 2021 en jaarverslag O&I 2020

<u>Commissie</u>

4.1, 4


4.1, 4
4.1, 4
4.1, 4

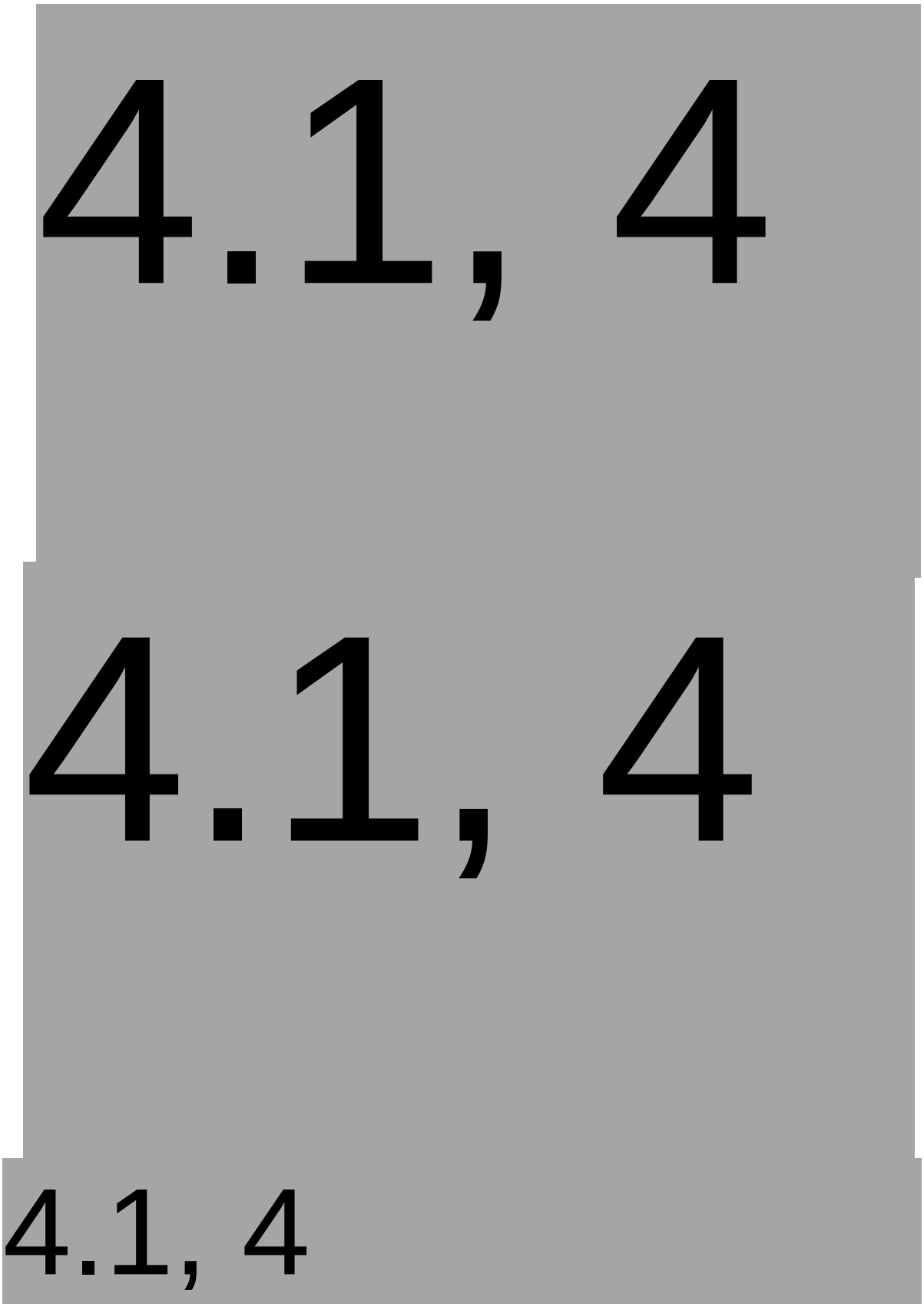
4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
8.
Kennisnemen van de tweede voortgangsrapportage Programma Bruggen en Kademuren

Commissie



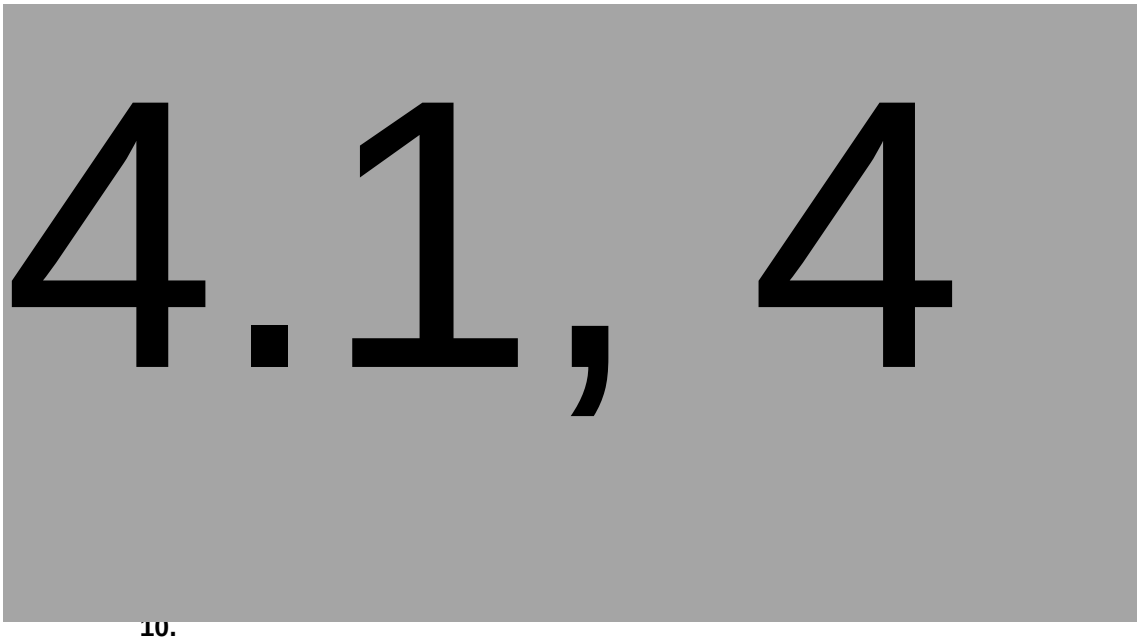
Beantwoording

4.1, 4

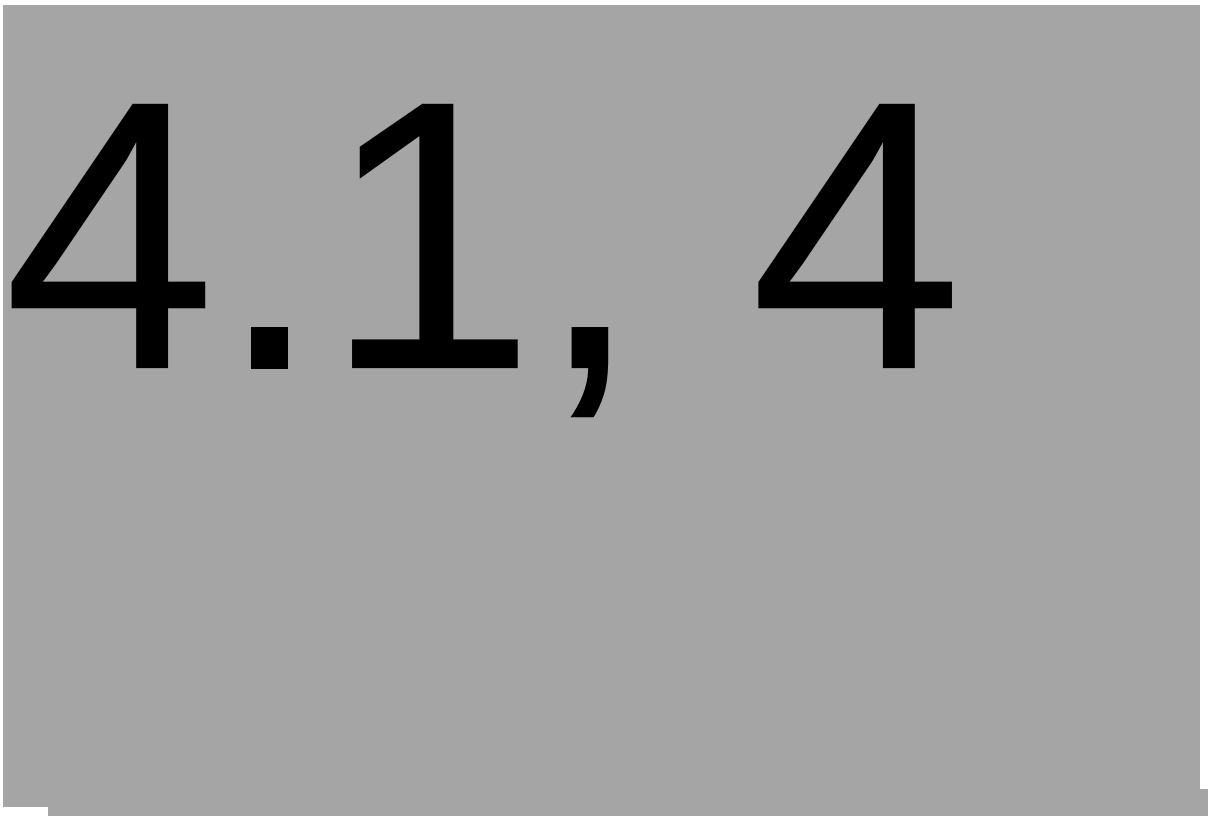
4.1, 4

9.
Rapportages derde en vierde kwartaal 2020 Programma Signalling & Control

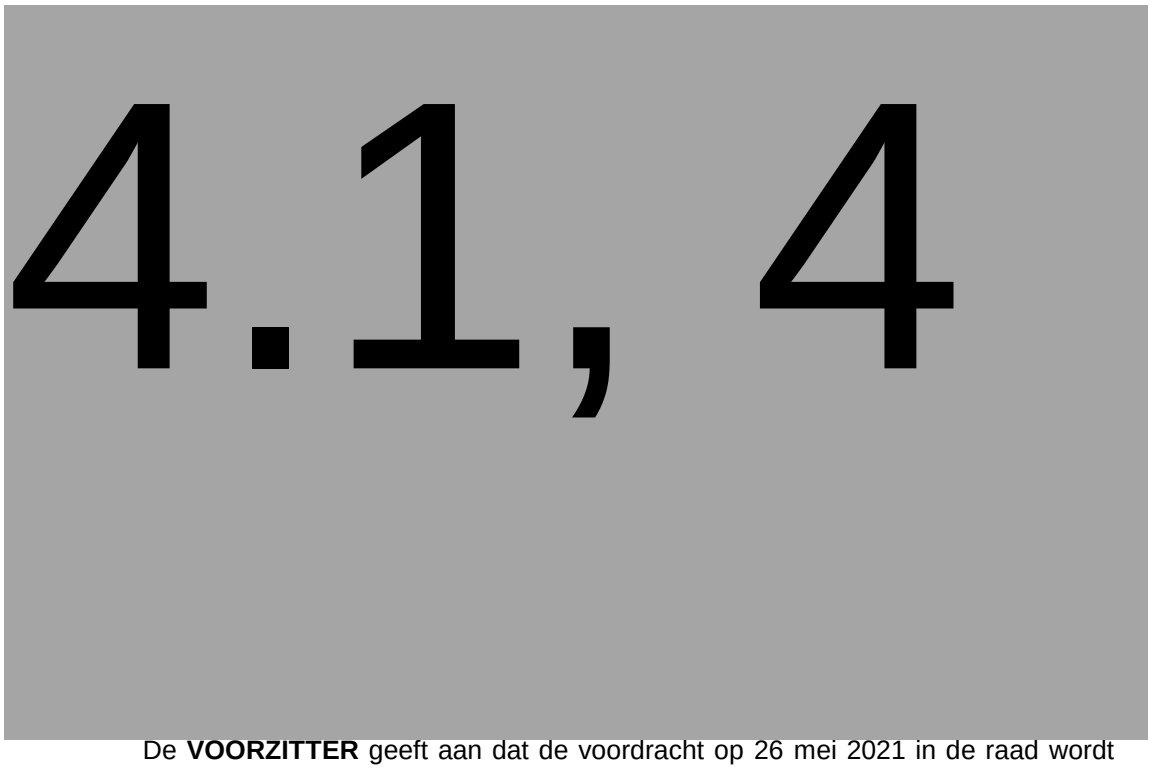
4.1, 4



10.
Instemmen met het uitvoerings- en kredietbesluit vernieuwing Kinkerstraat Midden en West (inclusief kruising Bilderdijkstraat)







De **VOORZITTER** geeft aan dat de voordracht op 26 mei 2021 in de raad wordt behandeld.

Zij dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de digitale commissievergadering om 12.25 uur.