



Inspraakversie beleidsvoornemen om het aanbieden van alternatief personenvervoer op of aan de weg niet meer toe te staan en het vergunningenstelsel af te schaffen

Inleiding

In het kader van het programma Stad in Balans zet het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam (hierna ook: het college) zich in om in Amsterdam tot een nieuw evenwicht te komen tussen leefbaarheid en gastvrijheid. Eén van de maatregelen die het college voor dat evenwicht wil nemen is een verbod op het aanbieden van alternatief personenvervoer in de openbare ruimte in Amsterdam. Dat betekent dat het verbod op het aanbieden van alternatief personenvervoer op of aan de weg in de Algemene Plaatselijke Verordening (hierna APV) blijft bestaan en dat het vergunningenstelsel wordt afgeschaft. Het college heeft het voornemen om de gemeenteraad voor te stellen om APV daarvoor te wijzigen.

De groei

Amsterdam is ongekend populair als bezoeklocatie voor bezoekers uit binnen- en buitenland. Het aantal bezoekers aan de stad is in de periode tussen 2011 en 2016 gegroeid van 11 miljoen tot 18 miljoen per jaar. De verwachting is dat het aantal bezoekers aan Amsterdam de komende jaren zal blijven stijgen. Scenario's waarbij gerekend wordt met 23 miljoen bezoekers in 2025 worden inmiddels als behoudend beschouwd. Deze groei heeft zonder meer toegevoegde waarde voor de stad. Bezoekers zorgen voor omzet voor ondernemers, werkgelegenheid en inkomsten voor de stad.

De schaduwkanten

De groei van het aantal bezoekers heeft tegelijkertijd ook een onmiskenbaar negatieve impact. De leefbaarheid van de stad staat onder druk door volle straten, geluidsoverlast en rommel op straat. Buurtwinkels verdwijnen en maken in sommige buurten plaats voor op toeristen gerichte eetgelegenheden en souvenirwinkels. Door de explosieve groei van particuliere vakantieverblijf herkennen Amsterdammers in delen van de stad hun eigen buurt niet meer. Voor veel Amsterdammers is de stad er de afgelopen jaren eenvoudigweg niet leuker op geworden, terwijl de stad opdraait voor de kosten om de stad, met al die miljoenen bezoekers, leefbaar te houden.

Herstellen van het evenwicht

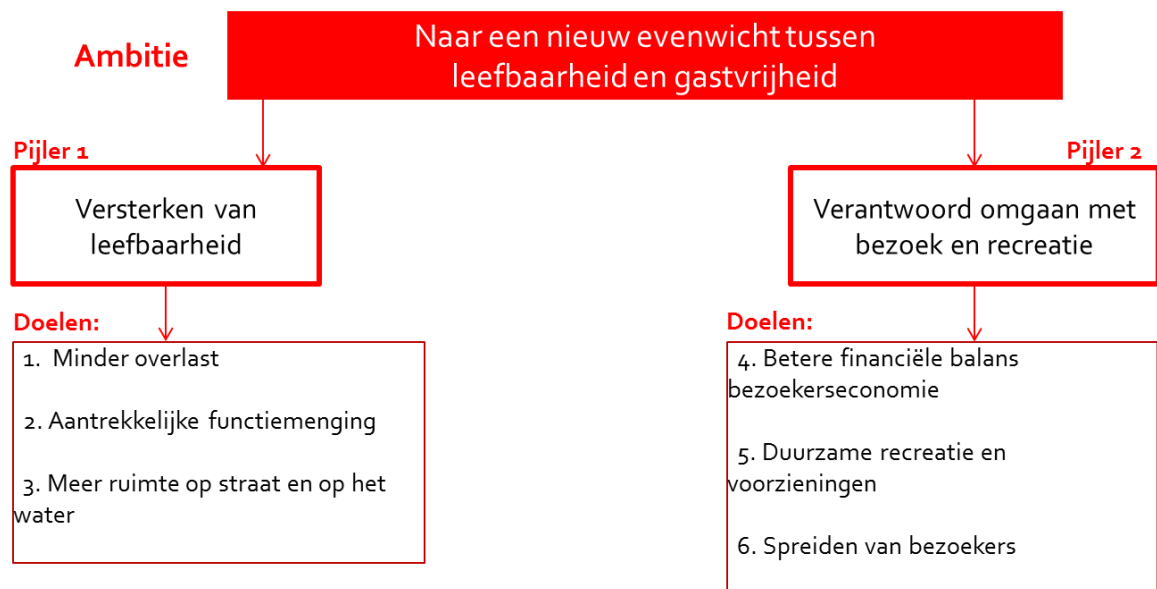
Toerisme hoort bij het internationale karakter van Amsterdam dat de stad wil blijven koesteren. Maar Amsterdam is in de eerste plaats een plek om in te wonen, leven en werken. Om te voorkomen dat de positieve kanten van het toerisme overschaduwd worden door de negatieve gevolgen, treft Amsterdam tal van maatregelen om de balans te herstellen.

Stad in balans

Met de ambitie van Stad in Balans zet het college zich in voor een nieuw evenwicht tussen bezoekers enerzijds en bewoners anderzijds. Een nieuw evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid. De bezoeker is welkom, maar de bewoner staat centraal.

Om deze ambitie waar te maken werkt Stad in Balans vanuit twee pijlers aan zes doelen. Dit zijn de doelen die de komende jaren centraal staan. Onder elk doel hangen operationele maatregelen, bijna zeventig in totaal.

Onderstaand overzicht geeft een schematische weergave van de afbakening van Stad in Balans.



Meer ruimte op straat

In een aantal gebieden in de binnenstad leidt de drukte tot onprettige situaties en overlast. Er bevinden zich veel verschillende vervoermiddelen in de krappe openbare ruimte. Groepen voetgangers in de nauwe straatjes op de Wallen kunnen leiden tot opstoppingen en ongewenst gedrag. Bezoekers die een fiets huren en onvoldoende fietsvaardig zijn, veroorzaken irritatie en gevaarlijke situaties. Stilstaande voertuigen die wachten op instappende passagiers, nemen de schaarse ruimte in en belemmeren de doorgang.

Het college heeft oog voor deze ontwikkelingen en wil grenzen stellen aan rondleidingen en vervoersaanbod gericht op bezoekers ('belevenisvervoer'). Bierfietsen, paardenkoetsen, huurfietsen, steps, fietstaxi's, rondleidingen, vrijgezellenfeesten, pubcrawls en helikoptervluchten worden gezien als activiteiten die zorgen voor een leuke tijd voor de bezoeker. Een te groot aanbod van dit soort activiteiten gaat ten koste van de leefbaarheid in de (binnen)stad. Bij deze

activiteiten gaat het vaak niet alleen om het zo snel en efficiënt mogelijk vervoeren van passagiers. Voor veel toeristen is vermaak een belangrijk aspect van deze vormen van vervoer.

Er moeten scherpe keuzes gemaakt worden over het aanbod in de openbare ruimte. De ruimte op straat is beperkt en de druk op de openbare ruimte te groot. Het college neemt een reeks maatregelen om deze balans te herstellen. Eén van deze maatregelen is dat het college de raad wil voorstellen om het aanbieden van alternatief personenvervoer in de openbare ruimte niet meer toe te staan en te stoppen met de verlening van vergunningen voor het aanbieden van alternatief personenvervoer in de openbare ruimte.

Alternatief Personenvervoer

Het oorspronkelijke doel van het mogelijk maken van het alternatief personenvervoer was het faciliteren van een milieuvriendelijke wijze van personenvervoer voor de korte afstand in de openbare ruimte. Het vervoer moest een alternatief zijn voor zowel de Amsterdammer als bezoekers om snel van A naar B te komen.

Dit is in zeer beperkte mate gelukt. Het huidige aanbod richt zich voornamelijk op impulsgebruikers en citytours, zonder dat het voor andere gebruikers een snel alternatief is voor korte afstanden (evaluatie Ecorys, 2015). Slechts één procent van de Amsterdammers die deelnemen aan het mobiliteitspanel (V&OR, 2017) geeft aan gebruik te maken van dit soort vervoer als alternatief voor bijvoorbeeld de taxi. Hierdoor wordt het alternatief personenvervoer (fietstaxi, elektrische voertuigen, zoals tuktuk, en paardenkoets) gezien als belevenisvervoer gericht op de toerist dat ten koste gaat van de leefbaarheid in de (binnen)stad.

In het kader van Stad in Balans en als onderdeel om meer ruimte te maken op straat, is het noodzakelijk om het aanbieden van alternatief personenvervoer per vergunning via artikel 2.51 van de APV niet meer mogelijk te maken per 1 april 2020.

Voorstel voor de wijziging van de APV

Om deze beleidswijziging uit te voeren, wil het college aan de gemeenteraad voorstellen om de mogelijkheid om vergunningen te verlenen te schrappen uit de APV. Artikel 2.51 van de APV zou dan als volgt kunnen worden aangepast:

Artikel 2.51 Personenvervoer

1. Het is verboden om, al dan niet als ondernemer, op of aan de weg met een voertuig tegen betaling personenvervoer aan te bieden.
2. Het verbod geldt niet voor zover in het daar geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet personenvervoer.