



EVALUATIE UITVOERING VAAR- EN VERHUURBELEID STEENWIJKERLAND, VAARSEIZOEN 2021

Bevindingen en aanbevelingen, 18 januari 2022

1. AANLEIDING

Op 15 december 2020 heeft de gemeenteraad van Steenwijkerland het nieuwe vaar- en verhuurbeleid vastgesteld. Daarbij waren de volgende uitgangspunten in beeld (conform raadsvoorstel):

- Behouden en versterken van het unieke karakter van Giethoorn.
- Reguleren van de vaardrukke op de Dorpsgracht in Giethoorn.
- Proactief inspelen op de verwachte groei van het aantal bezoekers.
- Uitbreiding van handhaving en gastheerschap door middel van crowd-control.
- Bezoekers dragen financieel bij.

Bij de vaststelling heeft de raad gevraagd om een evaluatie na het eerste vaarseizoen om te bezien hoe de uitvoering in de praktijk wordt ervaren. Rond het einde van het vaarseizoen 2021 is de evaluatie van de uitvoering van het beleid opgepakt in de vorm van een inventariserende enquête en gesprekken met een aantal vertegenwoordigende groepen.

2. AANPAK: ENQUÊTE EN GESPREKKEN

Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van hoe de uitvoering van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid wordt ervaren, is zowel onder de inwoners als alle ondernemers (die voor 2021 vaarvergunningen hebben aangevraagd) een inventariserende enquête uitgevoerd. Het doel van deze enquête was om eerste indrukken en knelpunten te inventariseren, die verder zijn geanalyseerd in de verdiepende gesprekken.

Inwoners werden via de gebruikelijke gemeentelijke informatiekanaal opgeroepen deel te nemen. De inwonersenquête had 118 deelnemers (waarvan 82 uit Giethoorn en het overige deel vooral uit Ossenzijl). De enquête onder de ondernemers (vergunninghouders) had 45 deelnemers, waarvan 34 uit Giethoorn. Alle vergunninghouders zijn via een rechtstreekse mail en een herinneringsmail benaderd om de enquête in te vullen.

De inventariserende enquête is geen wetenschappelijk onderzoek en dus niet representatief. De opbrengst geeft echter wel een beeld van hoe de uitvoering van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid wordt ervaren onder een bredere groep ondernemers en bewoners. Er is bewust gekozen om veel mogelijkheden te bieden voor eigen antwoorden i.p.v. alleen "verplichte" keuzeregels. De complete opbrengst van de enquête, inclusief het overzicht van alle gemaakte opmerkingen, is opgenomen een aparte bijlage.

De opbrengst van de enquête is geanalyseerd. De rode draden uit de reacties zijn vastgelegd in eerste bevindingen. Deze bevindingen waren vervolgens onderwerp van verdere verdieping tijdens een aantal gesprekken met de volgende actoren:

- Sector varen (hierin zijn de vergunninghouders vertegenwoordigd).
- KopTop.
- Giethoorn Onderneemt.
- Gieters Belang.
- Groep medewerkers van de gemeente die betrokken waren bij de uitvoering (vaar- en crowdcontrol, RO, handhaving, belastingen).



3. CORONA EN HOLLANDSE ZOMER

Zoals in de opbrengsten van de enquête en de gesprekken terecht werd geconstateerd, was het vaarseizoen 2021 anders dan "normale" jaren, in verband met de coronamaatregelen. Dat kwam o.a. tot uiting in minder bezoekers c.q. groepen (vooral uit Azië) en het in de eerste maanden niet mogen varen van de rondvaartboten. Qua weersomstandigheden was 2021 wel een redelijk normale Hollandse zomer. De impact daarvan kan niet goed vergeleken worden met de zeer warme zomers van 2018-2020, die relatief drukker waren. Bij de formulering van de bevindingen én aanbevelingen is hiermee, voor zover van toepassing, rekening gehouden.

4. CIJFERMATIGE BEVINDINGEN (METINGEN)

Voor de monitoring is de gemeente Steenwijkerland in de loop van het vaarseizoen gestart met de inzet van camera's. Deze camera's waren in juli operationeel. Vanaf dat moment kon het aantal boten in ieder geval worden geregistreerd. Ook werden de kentekens herkend. Daarnaast is het zelflerend vermogen van het systeem ingeschakeld, waarbij dit camerasysteem in de toekomst ook verschillende typen boten kan onderscheiden. Het team vaar- en crowdcontrol heeft de cijfermatige rapportages, die van belang waren voor dit rapport, geleverd. **U treft deze aan in een aparte bijlage.**



5. OVERKOEPELENDE BEVINDINGEN

Naar aanleiding van de gesprekken is het belangrijk om voorafgaand aan de uitwerking van de bevindingen op deelthema's een aantal overkoepelende bevindingen te noteren:

1. Ontevredenheid over het nieuwe vaar- en verhuurbeleid

Zowel de ondernemersorganisaties als de bewonersorganisaties zijn niet tevreden met (de effecten van) het nieuwe vaar- en verhuurbeleid. Al hebben ze daar wel uiteenlopende argumenten voor. De bewoners vinden op hoofdlijnen dat er nu al geen gezonde balans is tussen toerisme en leefbaarheid. Men maakt zich ook zorgen over de toekomstige leefbaarheid en veiligheid rondom de Dorpsgracht (maar ook Giethoorn-Noord), mede omdat het aantal boten met dit beleid onbeperkt mag blijven groeien. En dus het aantal bezoekers ook. De ondernemers hebben ook moeite met de mogelijkheden voor onbeperkte groei van het aantal boten. Zij zijn niet tevreden met het nieuwe vaar- en verhuurbeleid, omdat zij een ander belastingstelsel voorstaan. Daarnaast vinden zij dat een aantal nu geldende maatregelen niet bijdraagt aan de doelstelling "vlotte doorvaart."

2. Ontbreken van vooraf vastgesteld meetinstrumentarium

In alle dialogen werd de conclusie getrokken dat het op dit moment ontbreekt aan een vooraf vastgesteld meetinstrumentarium. Dat belemmert een objectieve evaluatie op basis van harde gegevens. Dat leidde ertoe dat tijdens deze evaluatie op sommige momenten veel over (uiteenlopende) beelden en interpretaties werd gesproken i.p.v. over feiten. Zie hiervoor ook de aanbevelingen in paragraaf 6, onderdeel 1.

3. Verschil in belangen en beleavingswereld

De beleavingswerelden van ondernemers en bewoners t.a.v. de ervaren problemen lopen op sommige onderdelen behoorlijk uiteen. Zowel over de vraag of en wat de problemen zijn, als over de te kiezen oplossingsrichtingen. Het gaat hierbij meestal over het spanningsveld tussen leefbaarheid (belang bewoners) en de economische voordelen van toerisme (werkgelegenheid/inkomen, goed voorzieningsniveau van het dorp enz). Dit draagt niet bij aan het onderlinge vertrouwen. En ook niet aan het vertrouwen in de aanpak en het handelen van de gemeente. Ook werkt de smalle vertrouwensbasis behoorlijk belemmerend om echt met elkaar in gesprek te komen en om samen tot breed gedragen maatregelen te komen.

6. BEVINDINGEN EN AANBEVELINGEN BIJ DEELTHEMA'S

Op basis van de resultaten van de enquête, maar vooral ook op basis van de gesprekken met vertegenwoordigende organisaties, worden hieronder bevindingen en waar mogelijk aanbevelingen per deelthema verder uitgewerkt.

1. Drukke / leefbaarheid

In alle gesprekken komt het thema "te druk"/ leefbaarheid naar voren. Telkens vanuit een andere invalshoek. Een deel van de bewoners van Giethoorn vindt het zeer regelmatig "te druk". Ondernemers stellen dat het zelden "te druk" is. Wat "te druk" precies inhoudt, staat niet vast. Hetzelfde geldt voor het thema "leefbaarheid". Druk met bootjes in de Dorpsgracht is weer iets anders dan drukte in geheel Giethoorn. Bewoners kunnen drukte ervaren door andere factoren dan alleen bootjes. Kortom: "te druk", maar ook het thema "leefbaarheid" is niet geobjectiveerd, waardoor er telkens spraakverwarring ontstaat. Of waardoor er veelal op basis van beeldvorming en emotie wordt gediscussieerd.

Aanbeveling 1.1: nu er een meetinstrumentarium (cameraregistratie) beschikbaar is, is het verstandig om "drukke" en "leefbaarheid" te objectiveren, zodat in alle gesprekken, evaluaties enz. van dezelfde uitgangspunten wordt uitgegaan. Dat maakt het gesprek over wel/niet acceptabel een stuk eenduidiger en minder afhankelijk van beelden, ervaringen, frames, maar ook van foto's en videobeelden die telkens weer ter discussie staan. Omdat in 2021 het meetinstrumentarium niet het gehele seizoen beschikbaar was en nog ingeregeld moest worden, moeten ook de cijfers van 2022 worden betrokken bij het gesprek over drukke en leefbaarheid.

Aanbeveling 1.2: er wordt geadviseerd om voor het vaarseizoen 2022 het (cijfermatige) meetinstrumentarium uit te breiden met meetmethoden voor o.a. leefbaarheid én veiligheid (denk aan een inwonerstevredenheidsonderzoek). Het advies is om objectieve gegevens van deskundigen als brandweer, wijkagent, huisarts, handhaving, etc. op te vragen en mee te nemen. Ook wordt aanbevolen om de cijfers te voorzien van meer context (o.a. aanduiding vakanties en feestdagen, welk type weer enz.). Vanuit de bewoners komt de suggestie om de veiligheid (met name bereikbaarheid voor hulpdiensten) een keer te testen, bijv. in de vorm van een oefening.

Aanbeveling 1.3: geadviseerd wordt ook om het complete "meetpakket" samen met de ondernemers- en bewonersvertegenwoordigers op te stellen. Zodat vooraf zoveel mogelijk eenduidigheid bestaat over wat en hoe wordt gemeten.

Aanbeveling 1.4: het is bekend hoe ondernemers en inwoners in grote lijnen "drukke" beleven. Maar er zijn geen cijfers of kwalitatieve indrukken van hoe daggasten drukke in Giethoorn beleven. Het zou goed zijn om ook deze beleving bij komende evaluaties te betrekken. Vervolgens kan dan op basis van de drie invalshoeken (gasten, bewoners en ondernemers) besproken worden wat acceptabel is.

Aanbeveling 1.5: door de gemeente wordt voorgesteld om met een app voor bezoekers de drukte in Giethoorn beter over de dag te spreiden. De ondernemers hebben hierbij grote twijfel of een app dat gaat oplossen. Als voorbeeld wordt hier genoemd: iedereen weet dat het op warme dagen druk is op het strand en toch gaat iedereen dan naar het strand. Hetzelfde zou gelden voor bezoekers aan Giethoorn. Bij mooi weer willen varen en zeker ook de Dorpsgracht zien. Aanbevolen wordt om over dit thema verdiepend met elkaar in gesprek te gaan om in gezamenlijkheid te bepalen of er mogelijkheden zijn voor betere spreiding en zo ja welke mogelijkheden dat zijn.

2. Beperken filevaren/congestie in de Dorpsgracht

Een belangrijk doel van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid is "vlot en veilig doorvaren" in de Dorpsgracht Giethoorn. De vraag tijdens de evaluatie was of dit doel voldoende is bereikt. Daarvoor is het in de eerste plaats van belang om te constateren wanneer er wel of niet vlot kan worden doorgevaaren in de Dorpsgracht. Dit is namelijk afhankelijk van de feitelijke capaciteit (wat past er in de gracht), de hoeveelheid boten op een bepaald moment en of er wel/ geen sprake is van verstoring. Een Dorpsgracht vol bootjes, die gewoon kunnen doorvaren, heeft geen last van congestie. En tegelijkertijd is de kans op congestie veel kleiner, als de hoeveelheid boten op hetzelfde moment in de Dorpsgracht niet te groot is.

Uit het cijfermatige rapport vaar- en crowdcontrol:

Uit de cijfers m.b.t. vaar- en crowdcontrol blijkt dat het op 10 dagen in 2021, tussen 12.00 en 16.00 uur "hinderlijk druk" was in Giethoorn (= conclusie team vaar- en crowdcontrol). Zowel op het water als het land. Hinderlijk, omdat tegelijkertijd:

- Alle parkeerplaatsen vol waren en er buiten parkeerplaatsen werd geparkeerd.
- Alle bootjes verhuurd waren en er wachttijden ontstonden.
- Het aantal klachten van overlast vanuit Giethoorn op die dagen toe nam.

Tijdens deze tien dagen was er ook sprake van filevaren in de Dorpsgracht (blijkt ook uit de tellingen). En bij de minste of geringste verstoring ontstond er congestie/opstopping.

Als qua drukte uitsluitend wordt gekeken naar de capaciteit van de Dorpsgracht (max. 150 boten per uur), dan is die capaciteit uitsluitend op bovenstaande 10 hinderlijk drukke dagen in totaal 25 uren overschreden (gemeten vanaf 8 juli 2021).

Zou je 130 boten per uur als maximale capaciteit nemen (druk, maar wel capaciteit), dan is deze grens in het gehele seizoen 59 uren overschreden (incl. de 10 hinderlijk drukke dagen).

**Zie voor meer cijfers het
separate rapport van team
vaar- en crowdcontrol.**

**N.B. zowel de vertegenwoordigers van de ondernemers, als de vertegenwoordigers van de bewoners zetten vraagtekens bij de cijfers/meetgegevens.*

Volgens de gesprekspartners ontstaat congestie/file van bootjes in een drukke Dorpsgracht door:

- Afmeren van boten op te smalle plekken.
- Een in een enkel geval te langzaam varende rondvaartboot.
- Andere vaarmiddelen dan boten, die langzamer varen, zoals kano's, waterfietsen (o.a. de nieuwe Schiller waterfietsen die extra breed zijn), SUP boards, enz.
- Te brede boten.
- Botenbestuurders die zich niet aan de regels houden (bijv. tegen verkeer in varen).
- Het niet voldoende anticiperen van daggasten op congestie (bootjes dwars in de gracht enz.) en het verhelpen daarvan (stuurmanskunst).
- Afgemeerde bedrijfsmatige schepen.
- Het niet volgens de regels "opstellen" van boten bij verhuurlocaties.

Aanbeveling 2.1: ook hier is objectivering belangrijk om in de toekomst beter met elkaar het gesprek aan te kunnen gaan. Vragen die tijdens dit gesprek aan de orde kunnen komen, zijn: Wat is de optimale capaciteit van de Dorpsgracht? Wat zijn de beste maatregelen om congestie te voorkomen? Hoeveel (te) drukke dagen per jaar vinden we acceptabel?

Aanbeveling 2.2: om op de zeer drukke momenten een vlotte doorvaart te bevorderen, zou het afmeren in de Dorpsgracht zoveel mogelijk moeten worden voorkomen, ook voor wat betreft bedrijfsmatige schepen. Zeker op plekken waar boten aan beide kanten liggen, is direct sprake van congestie. Aanbevolen wordt dan ook om op dezelfde dagen en/of dezelfde periode als dat het breedteverbod van kracht is, ook een afmeerverbod van toepassing te laten zijn in de Dorpsgracht. De exacte locaties en of er wel/geen ruimte moet zijn voor kiss&ride plekken moet nader onderwerp zijn van gesprek.

Aanbeveling 2.3: gemeente en ondernemers kijken verschillend naar het effect van de maatregel van de breedtebeperking. Veel ondernemers vinden dat de ingestelde breedtebeperking niet bijdraagt aan het stimuleren van een vlotte doorvaart. De gemeente vindt dat de maatregel wel degelijk bijdraagt aan de doelstelling. Aanbevolen wordt om in combinatie met de vorige aanbeveling (afmeerverbod) de breedtebeperking op de bestaande dagen/weken vooralsnog te handhaven.

Aanbeveling 2.4: het is de moeite waard om in het vaarseizoen 2022 een experiment te starten waarbij een team van mensen wordt ingezet om op de locaties waar de congestie wordt veroorzaakt, snel in te grijpen en de schippers hulp te bieden hun boten weer op gang te krijgen. Ook wordt aanbevolen om te onderzoeken of dit een gezamenlijk initiatief van gemeente én ondernemers kan zijn. Een suggestie die door ondernemers werd gedaan: maak een WhatsApp-groep van de verhuurbedrijven om bijv. het verhuren tijdelijk te onderbreken op het moment dat het vastloopt in de gracht.

Aanbeveling 2.5: er zijn vanuit ondernemers ideeën om met aangepaste routes en aanvullende bewegwijzering de vlotte doorvaart te bevorderen. Het is goed om deze met behulp van deskundigenadvies nader te onderzoeken. De bewoners stellen voor om Giethoorn te voorzien van informatie- en verbodsborden, met het oog op gedragsregels, om de leefbaarheid te bevorderen.

3. Beperking aantal boten en/of verdeling boten

Hoe meer boten er in de regio Giethoorn aanwezig zijn, hoe groter de kans op congestie in de Dorpsgracht. Het nieuwe vaar- en verhuurbeleid heeft op basis van de cijfers niet geleid tot een afname van het aantal boten. Sterker: er zijn in het vaarseizoen 2021 meer vergunningen uitgegeven dan in voorgaande jaren. Dit is echter gedeeltelijk te verklaren, doordat er nu meer boten vallen onder de definitie "verhuurboten". Die hebben nu dus ook een vergunning gekregen. Verder lijkt de groei te zitten in toename van het aantal vakantieparken/campings/B&B's enz. met bijbehorende boten. Het aantal boten bij de verhuurbedrijven is nagenoeg niet gestegen. Dit gegeven leidt tot onderlinge discussie over wie de drukte nu eigenlijk veroorzaakt. Daarnaast wordt door ondernemers aangegeven dat vakantieparken hun boten aan daggasten verhuren, wat niet is toegestaan.

Aanbeveling 3.1: om beter te kunnen monitoren, te meten en te handhaven (en om op basis daarvan in de toekomst zo nodig aparte maatregelen te kunnen nemen) wordt aanbevolen om de boten van vakantieparken/campings/B&B enz. vanaf het vaarseizoen 2022 van een ander kenteken te voorzien dan de boten van de verhuurondernemers.

4. De gebruiker betaalt mee

Eén van de doelen van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid is ook dat de gebruikers meebetalen aan publieke toeristische- en leefbaarheidsvoorzieningen voor Giethoorn. N.a.v. de gesprekken moet worden geconstateerd dat ondernemers, vanwege concurrentie-overwegingen en vanwege corona-onzekerheid, hun verhuurprijzen in 2021 nauwelijks hebben verhoogd. Het doorberekenen van de belastingen/heffingen n.a.v. het nieuwe vaar- en verhuurbeleid aan de gebruikers van de boten heeft dus nauwelijks plaatsgevonden. De invoering van het belastingstelsel rondom het nieuwe vaar- en verhuurbeleid zorgt er echter wel degelijk voor dat er budget ontstaat voor de genoemde voorzieningen.

Aanbeveling 4.1: maak de besteding van het budget dat door de vermakelijkheidsbelasting ontstaat, bespreekbaar met de vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers.

5. Belastingen- en heffingensysteem

Voor wat betreft de belastingen en heffingen wordt door de ondernemers een aantal constatering gedaan:

- Niemand zit te wachten op extra belastingen en heffingen.
- De belasting voor de zogenoemde brede boten (1500 euro per boot) is buitensporig hoog t.o.v. de tarieven voor de overige boten.
- Ondernemers geven aan dat het onmogelijk is om bezoekers te sturen, zodat zij niet met een bredere boot (1.80-2.10m) door de Dorpsgracht varen. Bezoekers willen, hoe dan ook, in de Dorpsgracht geweest zijn.
- Het huidige systeem wordt door de ondernemers ervaren als ongelijk, want bijv. boten van buiten de gemeentegrenzen en eigen boten, die particulieren meenemen naar Giethoorn, mogen gratis door de Dorpsgracht, terwijl ondernemers belasting moeten betalen per boot. Overigens: juridisch gezien is het zo dat verhuurboten van buiten de gemeente ook gewoon moeten betalen, maar dergelijke boten tot 1.80m worden niet als zodanig herkend door het registratiesysteem.
- In de beleving van de ondernemers gaat de vermakelijkheidsbelasting uit 785 verhuurbare uren per boot per jaar. Dit is echter voor verreweg de meeste verhuurboten niet van toepassing op jaarbasis. De gemeente stelt dat dit in de besluitvorming over het vaar- en verhuurbeleid niet als grondslag heeft gediend voor de belasting. De ondernemers stellen dat een gemiddelde verhuur van 100-150 uren eerder werkelijkheid is.
- De ondernemers vinden het eerder door hen zelf voorgestelde vignettensysteem eerlijker en begrijpen niet waarom de gemeente dit niet toepast.
- Het huidige systeem van vermakelijkheidsbelasting werkt het gevoel van oneerlijke concurrentie in de hand tussen ondernemers die vanuit de Dorpsgracht boten verhuren en ondernemers van buiten de Dorpsgracht. De eerstgenoemden worden hoe dan ook geregistreerd als er een bootje uitvaart.

Aanbeveling 5.1: het huidige belastingen- en heffingensysteem lijkt niet direct een bijdrage te leveren aan een vlottere en veiligere doorvaart in de Dorpsgracht. Wel zorgt het voor invulling van het uitgangspunt "de bezoeker draagt bij". Tegelijkertijd wordt het systeem als oneerlijk ervaren. Aanbevolen wordt daarom om het alternatief, het vignettensysteem, te onderzoeken samen met de ondernemers en bewoners. Dit systeem geeft mogelijk ook meer duidelijkheid voor handhaving.

Aanbeveling 5.2: aanbevolen wordt om het uitgangspunt van de vermakelijkheidsbelasting (785 verhuurbare uren) nog eens kritisch te beschouwen en meer aan de praktijk te toetsen.

Aanbeveling 5.3: de oneerlijke concurrentie tussen ondernemers in en buiten de Dorpsgracht lijkt in de praktijk behoorlijk mee te vallen, omdat ook 95 procent van de boten van de buiten-ondernemers door de Dorpsgracht vaart en dus aangeslagen wordt. Er wordt aanbevolen om hier geen beleidswijziging door te voeren.

Aanbeveling 5.4: het is aan te bevelen om na het verstrekken van de kentekens een controle uit te voeren of de juiste kentekens op de juiste boten zijn geplaatst.

6. Kwaliteit kentekens

De kwaliteit van de kentekens, die door de gemeente beschikbaar zijn gesteld, is onvoldoende.

Aanbeveling 6.1: kijk samen met de ondernemers naar alternatieve oplossingen van betere kwaliteit.

Aanbeveling 6.2: onderzoek de mogelijkheid om de bedrijfsnummers weer te introduceren. Voorheen hadden alle boten van verhuurondernemers een bedrijfsnummer, zodat iedereen (handhaving, collega-ondernemers enz.) direct wist van wie welke boot was. Dit was vooral handig als er een keer iets met een boot aan de hand was. Dan kon men onderling snel afstemmen en het probleem oplossen. Wat een positief effect heeft op de doorvaart in de Dorpsgracht. Dat is nu een stuk lastiger geworden.

7. Explosiemotoren

Alle ondernemers zijn het erover eens dat het een goede zaak is dat op termijn explosiemotoren niet meer welkom zijn in de Dorpsgracht. Voor Gieterse botenverhuurders geldt deze afspraak al jaren. Ook andere verhuurbedrijven moeten in 2023 aan deze voorwaarde voldoen. In de praktijk blijkt deze eis echter lastiger uitvoerbaar dan voorzien:

- Sommige ondernemers moeten versneld afschrijven, want zij hebben net nieuwe boten met explosiemotor in gebruik genomen.
- Niet alle nieuwe boten met elektromotoren zijn binnen de gestelde termijn te leveren.

Aanbeveling 7.1: onderzoek de mogelijkheden om met ondersteunende subsidie de versnelde “ombouw” naar elektrisch te stimuleren. En ga in gesprek met de betreffende ondernemers over een meer haalbare termijn, indien er daadwerkelijk sprake is van leveringsproblemen.

Aanbeveling 7.2: ten behoeve van de leefbaarheid en de eenduidigheid wordt aanbevolen om vanaf vaarseizoen 2023 een algeheel verbod op explosiemotoren op commerciële boten af te kondigen in de Dorpsgracht.

8. Handhaving

Voor bewoners en ondernemers is onvoldoende duidelijk welke werkzaamheden handhaving in het afgelopen seizoen wel en niet heeft uitgevoerd. En: er bestaat een beeld dat er sprake is van een toenemend aantal boten met serieuze geluidsoverlast, omdat men zware speakers meeneemt op de boot.

Aanbeveling 8.1: aanbevolen wordt om bewoners en ondernemers deelgenoot te maken van de handhavingsprioriteiten voor het komende seizoen en deze te betrekken bij de evaluatie van het vaarseizoen 2022. Ook hier dus KPI's met elkaar vastleggen.

Aanbeveling 8.2: onderzoek de mogelijkheid of handhavers een juridische titel kunnen krijgen om effectief op te kunnen treden tegenover geluid- en andere overlast van verhuurbedrijven. Bijvoorbeeld via de APV of door in de vergunningen voor verhuurbedrijven aanvullende bepalingen op te nemen, die gerelateerd zijn aan de leefbaarheid van het dorp.

9. Samenwerking gemeente – bewoners - ondernemers

De totstandkoming van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid in samenspraak tussen gemeente, bewoners en ondernemers was niet eenvoudig. In de werkgroep Varen is intensief gesproken. Verschillende belangen, behoeften en wensen maakten dat in 2019 de regie is teruggelegd bij de gemeente. De gemeente heeft daarom zelf een concept vaar- en verhuurbeleid opgesteld. Het concept is tijdens meerdere informatieavonden gepresenteerd. Volgens de ondernemers en bewoners was er daarna te weinig tijd om nog invloed uit te oefenen op de inhoud en uiteindelijk de besluitvorming. En is er tijdens en na de presentatie te weinig teruggekoppeld over de alternatieve voorstellen, die door ondernemers en bewoners zijn gedaan.

Aanbeveling 9.1: de verschillende groepen kennen verschillende belangen. Juist daarom is het goed om continue in gesprek te blijven. Het liefst in gezamenlijkheid, maar waar dat niet kan ook met de groepen apart. Doorlopend monitoren helpt om zoveel mogelijk te objectiveren, waardoor gesprekken meer kunnen gaan over feiten en minder over beelden, emoties en gevoelens.

10. Dienstenwet als juridische basis

Er is behoorlijk veel verschil van inzicht over de Dienstenwet als juridische basis voor het nieuwe vaar- en verhuurbeleid. Dit is echter een welles-nietes-discussie, omdat zowel ondernemers als gemeente hier met hun eigen gespecialiseerde juristen naar hebben gekeken.

Aanbeveling 10.1: als deze discussie over de basis, het samen praten en samenwerken aan de doelstellingen voor Giethoorn in de weg blijft staan, wordt aanbevolen om hierover een onafhankelijk oordeel te laten vellen.



BIJLAGES: GESPREKVERSLAGEN

Bevindingen en aanbevelingen, 18 januari 2022

1. GESPREKSVERSLAGEN SECTOR VAREN, KOP TOP EN GIETHOORN ONDERNEEMT

Op woensdag 13 oktober 2021 hebben Mariëlle Schrijver en Marcel van Dijk van COMcept dialogen gevoerd met een aantal ondernemersgroepen t.b.v. de evaluatie van de uitvoering van het vaar- en verhuurbeleid gemeente Steenwijkerland. In dit verslag zijn de belangrijkste aandachtspunten vanuit het perspectief van de ondernemers vastgelegd.

Gesprek sector Varen

Er is gesproken met vier vertegenwoordigers van de sector Varen.

Het gesprek startte met onduidelijkheid over rol van COMcept en de rol van de gespreksleider Marcel van Dijk. Uit de informatie die de belangengroep gekregen had, bleek niet duidelijk:

- Dat Marcel van Dijk bij COMcept hoort.
- Wat de rol van Marcel van Dijk was in het totstandkomingsproces van het vaar- en verhuurbeleid

De groep ervaarde het als 'de slager die zijn eigen vlees kleurt'. Marcel heeft uitgelegd dat hij in het totstandkomingsproces alleen een rol heeft gehad in het intern begeleiden van gesprekken en geen invloed heeft gehad op het uiteindelijke resultaat. Van dat "keuren" is dus geen sprake.

Ook werd ingegaan op de vraag waarom de gemeente een communicatiebureau inzet voor de evaluatie. Daarop is geduïd dat COMcept gespecialiseerd is in het faciliteren van dialogen in het publieke domein en voor veel meer overheidsorganisaties participatietrajecten, evaluaties en publieksonderzoeken uitvoert. En dat dat de reden is geweest om hen hiervoor ook te benaderen.

Enquête

De vertegenwoordigers zeggen dat veel ondernemers (in ieder geval de mensen aan tafel) de enquête niet hebben ingevuld, omdat ze het niet eens waren met de vraagstelling. Daarnaast geeft sector Varen aan dat ze al meermaals een gesprek hebben gevoerd met de gemeente. De enquête en dit gesprek voelen als een herhaling van zetten. Ook wordt aangegeven dat bij het merendeel van de ondernemers het gevoel overheerst dat de gemeente weinig tot niets met de input van sector Varen doet.

Bij veel deelnemers aan de enquête was niet voldoende duidelijk dat het een inventariserende enquête was, bedoeld om eerste indrukken op te halen, die vervolgens zouden worden meegenomen in de verdiepende gesprekken.

Totstandkoming raadsbesluit december 2020

De groep geeft aan dat ze de betrokkenheid van de belangengroepen bij het proces tot het komen van een raadsbesluit minimaal vonden. De gesprekken die de groep nog heeft gehad met de wethouder kwamen in hun ogen te laat, waardoor invloed op de uiteindelijke besluitvorming in de gemeenteraad bijna onmogelijk werd. Mede hierom is een beroep gedaan op de gemeenteraad om na één vaarseizoen de uitvoering van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid te evalueren.

Dienstenwet

Volgens de aanwezige ondernemers is De Dienstenwet niet het juiste juridische uitgangspunt geweest als basis van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid. Zij hebben dat ook juridisch laten onderzoeken. Met een voorbeeld wordt dat duidelijk gemaakt: de Dienstenwet is bedoeld om vanaf publieke plaatsen geen alleenrechten te creëren. Dat geldt voor bijvoorbeeld openbare taxistandplaatsen. Die mogen door alle taxibedrijven worden gebruikt en niet slechts één bedrijf. De situatie in Giethoorn is anders: openbaar water, maar ook eigen rechten en locaties voor verhuurondernemers. De ondernemers zouden nogmaals graag met de gemeente in gesprek willen over de juistheid van de Dienstenwet als uitgangspunt bij het vaar- en verhuurbeleid. En in het uiterste geval de rechter erover laten oordelen.

Drukke in Dorpsgracht

De ondernemers geven aan dat extreme drukke slechts enkele keren per jaar voorkomt. En dat er door velen te veel naar "oneerlijke" foto's wordt gekeken om de drukke in Giethoorn aan te tonen. Maar dat vergeten wordt wat het werkelijke verhaal achter die foto's is. Met name de foto, die veel opduikt om aan te tonen hoe druk het is, is genomen op een moment dat er aan de kant muziek werd gemaakt (dat is op de foto niet te zien) en daardoor bleven veel bootjes liggen om gezellig mee te luisteren en te dansen. Op dat specifieke moment ging het dus helemaal niet om een ongewenste file. De ondernemers zijn bovendien van mening dat ook de toeristen het zelfs op drukke momenten niet als 'te druk' ervaren. Voor toeristen is drukke vaak het bewijs dat ze op de goede plek zijn.

De ondernemers geven uit eigen waarneming aan dat er jaarlijks zo'n 10 dagen zijn, waarop het echt extreem druk is en waarop ook problemen ontstaan door het filevaren in de Dorpsgracht. Dat filevaren komt volgens de ondernemers dan vooral door:

- Langzamere boten en andere vaartuigen, die de boel ophouden.
- Afmeren op drukke en smalle punten in de Dorpsgracht.
- Stuurmanskunst van mensen die in de bootjes varen. Door de drukke hoeft er maar één boot dwars te liggen of tegen het verkeer in te varen en dan is er opstopping.

Langzamere boten

Pontons met bouwmaterialen moeten door de Dorpsgracht om bij woningen e.d. te komen. Dit is o.a. zo, omdat de loswal niet mee gebruikt mag worden. Ook sommigen rondvaartboten varen relatief langzaam, omdat zij een kortere route maken dan andere rondvaartboten en voor de klanten niet binnen het uur terug willen zijn. Daarnaast zorgen langzaam varende andere voertuigen, zoals de Schiller waterfietsen, sups, kano's, etc. voor vertraging. Vooral het nieuwe type waterfietsen is ook erg breed.

Afmeren op drukke en smalle punten in de Dorpsgracht

Sector Varen geeft aan dat de gemeente de afgelopen tijd zelf drie vergunningen heeft afgegeven voor het afmeren op de drukste punten van de Dorpsgracht. Door dat afmeren ontstaan regelmatig files. Daarnaast is er ook een toename van toeristen met een eigen boot. De helling dichtbij Giethoorn is al dicht. Maar langs de meren staat op zomerse dagen lange rijen met boottrailers. Ook deze boten willen allemaal een rondje Dorpsgracht maken.

Veiligheid

De basis van het beleid is een veilige en vlotte doorvaart in de Dorpsgracht. Met name dat woord "veilig" stoort de ondernemers, omdat het op dit moment helemaal niet onveilig is. Zelfs niet op drukkere momenten. Er gebeuren nooit ongelukken, er zinken nooit boten. Volgens de ondernemers is er juist alles aan gedaan om de boten zelf veel veiliger te maken, waardoor ze minder snel kantelen en waardoor er bijna geen ongelukken meer gebeuren met vingers, armen enz. Ook zijn bredere boten veel veiliger om te varen op het open water.

Brede boten

Brede boten zijn volgens de ondernemers niet het probleem. Die zorgen niet voor opstopping. Mensen varen achter elkaar aan, eenrichting. Boten breder dan 2.10 meter mochten altijd al niet in de Dorpsgracht komen. Volgens de ondernemers heeft de gemeente in het verleden brede boten zelf gestimuleerd met een subsidie (ottersloepen – 2.10 meter). Mocht de gemeente een breedtebeperking willen invoeren tot 1.80 meter, dat moet er een overgangsregeling en ruime overgangsperiode komen. Volgens de ondernemers zijn de boten van 2.10 meter juist veiliger (wiebelen veel minder bij instappen) en bevatten ook allerlei veiligheidsmaatregelen bij botsen enz.

Met de invoering van de tarieven per boot, wordt geprobeerd om te stimuleren de brede boten buiten de Dorpsgracht te houden. Een aantal ondernemers stimuleert bezoekers zelf ook om buiten Giethoorn te gaan varen. Sommigen laten hun klanten er ook voor tekenen (zeker als het tijdelijke verbod voor brede boten van kracht is). Maar bezoekers zijn heel moeilijk te sturen. Mensen willen gewoon ook even in Giethoorn zijn geweest, ook al zeggen ze soms dat ze verdwaald zijn.

Belastingen

De ondernemers zitten met het sterke gevoel dat de nieuwe belastingen nodig waren om een gat in de Steenwijkerlandse begroting te dichten. Hoewel de gemeente de bedoeling heeft om de bezoeker mee te laten betalen, is de praktijk volgens de ondernemers dat de "ondernemer betaalt". Volgens de ondernemers zijn de verhuurtarieven namelijk niet verhoogd, omdat er veel concurrentie is. En omdat coronatijd sowieso een lastige periode was. De tarieven stijgen hooguit iets als de vraag op drukkere dagen heel groot is.

Wat ondernemers ook steekt is dat de bezoeker met eigen boot gratis door de Dorpsgracht mag varen en de boten van de verhuurders daarvoor belast worden.

Daarnaast wordt door de ondernemers ingegaan op het extra dure tarief voor bredere boten (tussen 1.80 en 2.20 meter). 1.500 euro t.o.v. de 500 euro voor de boten tot 1.80 is onredelijk veel meer. En het doel van de gemeente wordt hierbij volgende de ondernemers niet bereikt: namelijk minder brede boten in de Dorpsgracht. In tegendeel: ondernemers kiezen ervoor om de bredere boten juist vaker te verhuren, om zo de belasting beter terug te verdienen.

De manier waarop de vermakelijkheidsbelasting is berekend, klopt volgens de ondernemers niet. De berekening is gebaseerd op 785 uur per jaar verhuur. Als je dat hanteert op de totale vloot, dan zouden 4,4 miljoen mensen per jaar een boot moeten huren. Dat is volgens de ondernemers echt onrealistisch. Zij geven aan dat uren verhuur sowieso niet realistisch is om mee te rekenen. Dat verschilt per jaar: afhankelijk van weersomstandigheden. Sector Varen geeft aan dat gemiddeld genomen de boten zo'n 100 tot 150 uur per jaar worden verhuurd. De verhuurondernemers zijn van plan om op het moment dat de belastingaanslagen op de mat vallen een juridische strijd aan te gaan met de gemeente. 70-80% van de verhuurbedrijven gaat daaraan meedoen.

Wat verder voor de ondernemers een struikelpunt was, was de manier waarop de vergunningen voor de boten moest worden aangevraagd. Tijdens het online invullen, moest je als verhuurondernemer eerst akkoord geven/akkoord gaan met de vaarbelasting, voordat je verder kon gaan met het aanvragen van de vergunning. Dit is later door de gemeente aangepast.

Vakantieparken en verhuurondernemers

Qua kenteken is er op dit moment geen onderscheid te zien (en dus ook niet te meten) tussen de boten van verhuurondernemers en de boten van vakantieparken/B&B's/hotels etc. Daarnaast hebben parken bijna het hele seizoen zonder kentekens gevaren. Zij konden dus onbetaald door de Dorpsgracht varen. Ook zijn er parken/B&B's enz. die hun boten toch aan daggasten verhuren, terwijl dat niet mag. Sommigen adverteren hier openlijk mee. Alleen is dat nu moeilijker controleerbaar, omdat dezelfde typen kentekens worden gebruikt. Verder komen er steeds meer vakantieparken met bootjes bij de woningen/standplaatsen, waardoor het aantal boten in de regio Giethoorn steeds blijft stijgen en dus ook het vaarverkeer drukker wordt.

Explosiemotoren

Er gaan nog steeds explosiemotoren door de gracht: van toeristen met eigen boot, bewoners met eigen boot en boten van de vakantieparken buiten Giethoorn, die op dit moment nog niet aan de voorwaarde voldoen.

Handhaving

- Er wordt niet gecontroleerd op het opplakken van kentekens. Zitten de juiste kentekens op de juiste boten?
- De breedte-ontheffing is volgens de ondernemers op het oog onmogelijk te handhaven.

Toeristen uit buitenland

De vraag was of er verschil zit in bootgebruik tussen de verschillende toeristen uit het buitenland. De Aziaten komen veelal buiten het hoofdseizoen. Jaarlijks (buiten corona) zijn er zo'n 1000 bussen met Aziaten, maar daar heb je in de gracht relatief weinig last van, omdat ze in de rondvaartboten gaan. Wel is er een opkomende groep Aziaten, die meer te besteden heeft, en zelf op reis gaat en daarbij ook zelf een boot huurt (soms zelfs met eigen schipper). Er zijn in verhouding veel meer Duitse en Belgische toeristen dan Aziaten.

Voorstellen

Van ondernemerszijde wordt een aantal voorstellen gedaan:

- In plaats van het huidige belastingsysteem het vignettensysteem invoeren. De ondernemers hebben hiervoor al eerder voorstellen gedaan. Volgens de ondernemers is dit een eerlijker (belasting) systeem. Alle boten/gebruikers van de Dorpsgracht betalen dan mee, niet alleen de ondernemers. Vignetten zijn voor de incidentele vaarbezoekers te koop bij VVV of online. Hiermee wordt ook voorkomen dat boten van buiten de gemeentegrens gratis door de Dorpsgracht kunnen varen en dus drukte kunnen veroorzaken.
- Bij voortzetting van huidige het huidige systeem: onderscheid gaan maken tussen de kentekens van verhuurbedrijven en de kentekens van vakantieparken/B&B enz.
- Aanpassingen tarieven.



Aanvullingen vanuit gesprek met KopTop

Er is gesproken met drie vertegenwoordigers van KopTop.

Handhaving en gemakkelijksbelasting

KopTop ervaart dat de handhaving dat (bredere) boten niet in de Dorpsgracht mogen komen door het nieuwe beleid vooral bij de ondernemers is komen te liggen. Zij moeten de daggasten erop wijzen dat ze niet door de Dorpsgracht moeten varen. Sommige ondernemers laten hun gasten hiervoor tekenen. Echter: het blijkt in de praktijk onmogelijk om de gasten te sturen. Het is ook niet gastvrij om de bezoeker aan te geven dat ze gevolgd worden en dat ze een boete riskeren als ze wel door de gracht varen. En hoe wil een ondernemer dat dan controleren? Moet elke verhuurondernemer bij de entree van de gracht gaan staan om de eigen boten tegen te houden?

Daarnaast is KopTop voorstander om het hele gebied een klein deel te laten betalen met bijvoorbeeld een vinggetensysteem. Verder wordt het huidige systeem ook hier als oneerlijk ervaren. De gast die overnacht en wil varen wordt dubbel belast. De mensen met een eigen boot hoeven niets te betalen.

Explosiemotoren

Vanaf 2023 mogen er ook buiten Giethoorn geen boten met explosiemotoren meer varen (in Giethoorn mocht dat al heel lang niet meer). Over het algemeen is iedereen hiervan voorstander. Het tempo waarin dat gerealiseerd moet worden, daar verschillen de meningen over. Een enkele ondernemer ervaart leveringsproblemen als het gaat om het omschakelen van een boot met explosiemotor naar een boot met elektromotor. Daarnaast werd een totaalverbod op explosiemotoren in de Dorpsgracht geopperd door deze groep (voor iedereen, dus ook voor toeristen met eigen boot en bewoners met boot).

Vakantieparken en verhuurondernemers

Ook hier wordt aangegeven dat het prima is om een verschil te maken tussen de boten van verhuurondernemers en boten van vakantieparken/B&B's/etc. Ook al omdat over dit item telkens discussie is: welk type boot draagt het meest bij aan de drukte?

Kwaliteit kentekens

De kwaliteit van de kentekens wordt als onvoldoende ervaren. Daarbij wordt ook aangegeven dat de gemeente moet beseffen dat het vervangen van al deze kentekens ook weer tijd vraagt van de ondernemers.

Drukke in de gracht

KopTop geeft aan dat het hooguit 10 dagen in het jaar 'echt druk' is. Hemelvaartsdag, Pinksteren en 6 weken vakantieperiode (af en toe wat piekdagen). Een afmeerverbod in deze periodes zou mogelijk helpen. Mensen mogen dan wel worden afgezet, maar niet de boot laten liggen. Belangrijkste om te benoemen is wel dat de zogenoemde drukte er juist ook voor zorgt dat de ondernemers kunnen blijven bestaan. Zij verdienen hun geld op die drukke dagen. Ruwe schatting is dat 80% van de mensen in Giethoorn verdient aan toerisme en dat die de drukte niet ervaren als een probleem.

Handhaving

De bedrijfsnummers, die eerder op de boten zaten, waren niet alleen voor handhaving fijn, maar ook voor de ondernemers zelf.

Ligt er een bootje op een plek waar deze niet hoort? Dan kon de ondernemers aan het nummer zien van wie het bootje komt. Even bellen en het bootje is terug. Elkaar (voort)helpen is nu lastiger geworden.

Cijfers

De cijfers die nu bekend zijn, zijn niet volledig. Op basis van deze cijfers zijn geen goede conclusies te trekken.

Aanvulling vanuit gesprek Giethoorn Ondernemt

Er is gesproken met drie vertegenwoordigers van Giethoorn Ondernemt.

Vergunning

Vergunning 'verkoop' gaat niet meer op. Er is niet over nagedacht dat dit mogelijk invloed kan hebben op het pensioen van een ondernemer. Verder is GO wel positief over de invloed van de Dienstenwet, door mogelijkheid uitbreiding. M.a.w. uitbreiding van het aantal boten wordt hierdoor niet beperkt.

Sentiment in het dorp

Giethoorn Ondernemt geeft aan dat het soms voelt alsof de ondernemers ongewenst zijn. Ze voelen zich lang niet altijd meer fijn in het dorp, sentiment voelt niet oké. Niet om te wonen en te werken.

Promotie Giethoorn

Een aantal jaren terug was er nog veel focus op promotie van Giethoorn (ook door gemeente) en laatste paar jaar is dat omgedraaid als een blad aan de boom, door de ervaren drukte. GO vindt dat het dorp voor corona internationaal op een goede manier op de kaart is gezet. Deze groep is zeker ook van mening dat heel Giethoorn zich in moet zetten om de authenticiteit van het dorp te bewaren. Daarbij moet meer focus komen te liggen om de verantwoorde groei van het internationale toerisme in goede banen te leiden is. Structureel met elkaar nadenken over hoe we het tot iets goeds kunnen brengen. Niet focussen op 'wegjagen' van toeristen.

Proces voorafgaand raadsbesluit

De gemeente heeft de werkgroep varen zelf in het leven geroepen voorafgaand aan de totstandkoming van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid. In optiek van de ondernemers moeten de problemen in Giethoorn niet te veel worden overdreven. De eerste cijfers tonen dat ook aan. De werkgroep heeft suggesties aangereikt hoe de doorvaart bevordert kan worden. In de ogen van de ondernemers is er door de gemeente onvoldoende gedaan met deze suggesties. GO vindt verder dat het nieuwe beleid er vrij plotsklaps lag en ook direct tot besluitvorming werd overgegaan, waardoor gesprek en invloed op de besluitvorming bijna onmogelijk waren. Het definitieve maatregelenpakket kwam voor GO min of meer als een verrassing.

Drukke in Dorpsgracht

Drukke is ook afhankelijk van goede of slechte zomers. Drukke zomers zijn nodig om slechte zomers te compenseren. Het wordt druk (= filevaren) als er een bootje dwars gaat liggen. Zet je een streep door 50 verhuurbootjes in het dorp, dan los je het ervaren drukke-probleem niet mee op. GO heeft het afgelopen jaar geen situaties ervaren dat het echt te druk was. Gevoel van drukke is ook afhankelijk van situatie van de inwoner. Daarnaast is het op bepaalde plekken ook mogelijkheden om aan te meren in het midden van het dorp op een smal stuk. Dat zorgt voor belemmering en dus filevorming.

De slag om het varen in Giethoorn goed en rustig te maken is al gemaakt. Er is veel geïnvesteerd in licht en elektrisch varen. Dat heeft al veel geld gekost. Giethoorn is een voorbeeld voor elektrisch varen. Over het algemeen ontvangt Giethoorn ook veel rustige mensen die beheerst met de boten en het gebied omgaan. GO vindt het ook positief dat alle boten voor 2023 elektrisch moeten zijn.

Aanvaarbeveiliging

Er is aanvaarbeveiliging gemaakt aan de bruggen. GO is daar positief over, maar daardoor worden de bruggen wel smaller. Op sommige plekken erg smal, wat bij een onhandige manoeuvre weer tot filevaren kan leiden.

Veiligheid

De boten zijn veilig, er gebeuren geen ongelukken. Boten worden zo gemaakt zodat bezoekers er niet met de vingers tussen kunnen komen. Verder is er veel geïnvesteerd in de stabiliteit van de boten. Toch varen er ook nog veel oude boten tussen (vanuit jaren 70). We hebben het wel over uitfasen van explosiemotoren, maar vernieuwen van oudere boten zou ook een goede optie zijn.

Breedte van boten

GO vindt dat de gemeente zich niet moet bemoeien met de breedte van de boten, maar dat ze uit moeten gaan van de marktwerking. Niet iedereen investeert in bredere boten. Ze zijn duurder en moeilijker om terug te verdienen. In Giethoorn is het businessmodel ook niet breder dan 1.80 meter. Toename van grotere en bredere boten is niet in Giethoorn, maar juist in de omstreken.

De breedte van boten zorgt niet voor belemmering, ze varen achter elkaar aan, hooguit met de achter- en voorkant naast elkaar, maar dat is smaller dan in het midden. Met de extra belasting voor bredere boten zouden ondernemers gestimuleerd moeten zijn om niet meer brede boten in te zetten. Echter een boot toch al een keer door de Dorpsgracht is gegaan (en dus geregistreerd is), kunnen ze er net zo goed vaker doorheen varen. Ze moeten toch al 1500 euro betalen (=terugverdienen). De regel om op drukke dagen bij een boot breedte van 1.80 - 2.10 meter een ontheffing te moeten hebben, is op zich wel goed om te voorkomen dat mensen met eigen boot de dorpsgracht in gaan.

Vakantieparken en verhuurondernemers

De toename van het aantal boten in de cijfers zit hem vooral in vakantieparken, B&B's, etc. Deze konden voorheen niet geregistreerd worden en hebben nu ook een kenteken gekregen. In wezen zijn er dus niet zoveel meer bijgekomen. Ondernemers in Giethoorn hebben nagenoeg geen nieuwe boten besteld. Wat ze aan nieuwe boten besteld hebben, is vervanging van het oude. Er is wel een toename te zien bij vakantieparken.

Het beleid voor vakantieparken is om de boten alleen aan eigen klanten te verhuren (die overnachten) en niet verhuren aan daggasten. Er komen steeds meer vakantieparken met boten

bij. Het niet verhuren aan daggasten kan niet gehandhaafd worden. Daarom zou het goed zijn dat de boten van vakantieparken c.a. een eigen kenteken krijgen. Misschien ook een ander tarief aanhangen. Mogelijk iets minder betalen en op bepaalde tijdsloten niet in de Dorpsgracht.

Handhaving

GO is benieuwd of de handhavers ook een rapportage hebben gemaakt en wat hen vooral is opgevallen / wat zij gedaan hebben het afgelopen seizoen.

Cijfers

De telgegevens geven aan dat er 3 of 4 goed bezette dagen waren en 12 dagen iets minder druk. Drukke is vooral tussen 11.00-14.00u (grafieken).

Vermakelijkheidsbelasting

GO noemt de vermakelijkheidsretributie een farce, vooral omdat het de concurrentiepositie discutabel maakt. Systeem werkt nu concurrentievervalsend. Een Vignettensysteem zorgt volgens GO voor eerlijker verdeling. Vooruitstrevende ondernemers investeren reserves weer in ontwikkeling van toeristisch product. Zou zonde zijn als deze reserves niet overblijven door de belasting en er dus niet meer geïnvesteerd wordt. Ook hier wordt 'het gat in de begroting dichten' genoemd. Belasting opleggen aan ondernemers in coronatijd voelt als niet gepast. Als er al belasting wordt geheven, willen ondernemers graag meedenken over de manier waarop dit geld wordt ingezet. Daarnaast moet er ook geen verschil zijn in vermakelijkheidsbelasting voor authentieke punters en andere boten. Punters kunnen op een andere manier worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door subsidie voor aanschaf. Want als je feitelijk kijkt: punters hebben dragen bij aan een minder vlotte doorvaart in de Dorpsgracht.

Voorstellen

- Een tijdslot waarin boten van vergunninghouders wel de Dorpsgracht in mogen en toeristen met eigen boten niet, zou een optie kunnen zijn. Als het niet nodig is, vooral niet. GO wil niet ongestuurd zijn en vindt het ook belangrijk dat mensen een hapje kunnen eten bijvoorbeeld. Vooropgesteld moet ook benoemd worden dat Giethoorn een gastvrij dorp wil zijn.
- Vignettensysteem is een goed systeem. Iedereen die door de gracht gaat, moet betalen. Voor mensen particulier: hoe lang wil je varen – 1 dag, 2, dagen, etc. Verhuurbedrijven krijgen een jaarsticker, vakantieparken een andere sticker. Bewoners ook een sticker, mogelijk gratis.
- Ga in gesprek met de ondernemers om samen te bepalen op welke manier we een tarief kunnen heffen. Overleg sowieso meer met ondernemers om samen over oplossingen na te denken, wordt nu te weinig gedaan.
- Misschien vanuit de gastvrijheidsgedachte (bootstewards) mensen inzetten om te helpen. Weg wijzen, mensen helpen bootje weer vooruit te krijgen, etc.

Evalueren

De drukke is door corona het afgelopen jaar niet goed te meten. Daardoor is het heel moeilijk om nu te evalueren. GO geeft aan dat de gemeente meer in gesprek moet gaan met de ondernemers.

1. GESPREKVERSLAG GIETERS BELANG (GB)

30 NOVEMBER 2021

Ter introductie vertelt Gieters Belang over het ontstaan het 'Nieuwe Gieters Belang' zoals deze sinds 5/6 jaar is opgestart. De bestuursleden hebben ieder hun eigen expertise. De vrijwilligers worden daarmee zoveel mogelijk ingezet op onderwerpen en projecten waar ze hun kennis en kunde kunnen inbrengen. Gieters Belang werkt nauw samen met Giethoorn Onderneemt en de gemeente Steenwijkerland.

Evaluatieproces

Vooraf: GB had het beter gevonden als zij vooraf betrokken was geweest bij de opzet en invulling van de evaluatie. Volgens GB was dat ook de afspraak, die ooit gemaakt is met de gemeente. In haar brief van oktober heeft GB ook al een aantal punten benoemd, die volgens GB meegenomen hadden moeten worden in de evaluatie.

Volgens Gieters Belang moet het evaluatieproces niet gaan over: hoe heeft het vaar- en verhuurbeleid gefunctioneerd? Het vaar- en verhuurbeleid moet voldoen aan een aantal randvoorwaarden. Aan de doelstellingen, die de gemeente zelf heeft geformuleerd. Toetsing van de doelstellingen en randvoorwaarden zou moeten gebeuren op basis van harde data. Wat de persoonlijke meningen van de geïnterviewde bestuursleden zijn, is niet zo belangrijk. Veel belangrijker is: heeft het huidige vaarbeleid bereikt wat we wilden bereiken en liggen er harde data op tafel die dat ook bevestigen? En wordt dat ook goed getoetst bij de samenleving? Het moet gaan over bijvoorbeeld de vraag: heeft het nieuwe beleid bijgedragen aan het realiseren van de doelstelling "een gezonde balans tussen leefbaarheid en toerisme?" GB vindt dat het aspect leefbaarheid onvoldoende terugkomt tijdens dit evaluatieproces.

GB vindt dat de evaluatie goed moet aansluiten bij het doel van het nieuwe beleid. Er zijn een heel aantal doelstellingen aan het beleid gekoppeld. Toen GB instemde met de keuze om het maximum aantal boten los te laten, was het voor hen heel erg van belang dat er een evaluatie zou komen op al deze punten. GB is van mening dat de evaluatie, zoals die nu is ingezet, daar niet aan voldoet. Het meet niet wat we zouden moeten meten. De evaluatie is vooral ontwikkeld vanuit de zijde van de gemeente. GB is van mening dat het dorp het recht heeft, gezien de impact van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid, op een goede evaluatie o.b.v. een goed meetinstrument.

Het is belangrijk dat er nu al een vervolgstap komt. Samen bepalen: wat meten we, hoe meten we dat zo objectief mogelijk? Waar kijken we naar en hebben we hetzelfde beeld bij waar we naar moeten kijken? Al deze informatie is dan goed bij elkaar te leggen en te combineren, zodat er echt op gestuurd kan worden. Vóór het nieuwe vaarseizoen moet dit rond zijn.

GB is het eens met de intentie van de gemeente om vanaf nu veel meer te monitoren en zoveel mogelijk direct bij te sturen. En GB doet het voorstel om ieder kwartaal een update met elkaar te bespreken.

Wel vindt GB het belangrijk dat tegelijkertijd wel objectivering plaatsvindt. Dus dat er vooraf gezamenlijk met de ondernemers KPI's worden benoemd, die geëvalueerd c.q. gemonitord kunnen worden. Daarbij spreekt men de zorg uit of er wel middelen zijn om mee bij te sturen. Aan welke knoppen kan (direct) gedraaid worden?

In de ogen van GB beoogde het nieuwe vaarbeleid een aantal doelstellingen te bereiken, te weten:

- Veiligheid in de dorpsgracht door beheersing drukte
- Een juridisch houdbaar vergunningstelsel
- E.e.a. binnen de kaders van de Toekomstvisie Giethoorn

Ongelimiteerde uitbreiding van boten

GB is zeker niet tegen ondernemerschap. Ondernemers brengen reuring aan het dorp. Restaurants en rumoer horen erbij. GB heeft wel grote zorgen over de ongelimiteerde uitbreiding van boten. Niet alleen nu, maar zeker ook in de toekomst. Ook vanwege de toename van (vakantie)huizen en chalets in de gemeente. Daarnaast investeren ondernemers logischerwijs in nieuwe boten. Horecagelegenheden worden verkocht, daar komen nieuwe ondernemers op en die investeren ook in extra bootjes. Daarnaast worden sloten breder gemaakt voor extra bootjes.

GB is van mening dat het merk Giethoorn op deze manier kracht verliest. Buitenstaanders hebben het over de drukte van de Chinezen. Dat is geen prettig beeld. Dat vindt GB jammer.

Het huidige vaarbeleid biedt niet voldoende borging om ongelimiteerde uitbreiding van bootjes tegen te gaan. Het bootjesaantal kan zonder maximum groeien. GB geeft aan dat dit ten koste gaat van de veiligheid, de leefbaarheid voor bewoners en de bereikbaarheid van Giethoorn door hulpdiensten. GB maakt zich bovendien zorgen dat in de toekomst, na de Dorpsgracht, ook Giethoorn-Noord overspoeld wordt met toeristische boten. GB vraagt zich af of er toch geen mogelijkheden zijn om de groei van het totaal aantal boten met juridische middelen te maximaleren, zodat je ook recht doet aan de doelstelling "het unieke karakter van Giethoorn behouden".

Er zijn worden allerlei maatregelen benoemd om de drukte te verminderen in de dorpsgracht. GB vindt dat je voor het nemen van maatregelen vooral moet weten waar de problemen zitten. Dat weet je alleen door objectief te meten, zoals hierboven beschreven.

Uitgifte van vergunningen en handhaving/ toezicht op de naleving van de voorwaarden

Om de aantallen verhuurboten te beheersen zijn er een aantal "remmen" ingebouwd in de nieuwe vaarverordening

1. De nadrukkelijke verbindingen met de VMR waardoor een sturend effect mogelijk is (door de hoogte van de bedragen) op het economisch evenwicht voor een ondernemer
2. De nadrukkelijk eis dat verhuurboten aantoonbaar afgemeerd moeten kunnen worden op "eigen water". Hierdoor is een rem mogelijk op lengte, breedte en aantallen boten.
3. De breedte beperking en aanlegverboden in de dorpsgracht. Naar mening van het Gieters Belang dient in de evaluatie van de vaarverordening zichtbaar gemaakt worden hoe de toetsing op de uitgifte van de vergunningen, en de handhaving hierop (bijv op het afmeren op eigen water) ook daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en effectief is geweest.

Veiligheid

Deze zomer waren de grachten weer ramvol. Daar zijn ook opnames van. Als er dan iets gebeurt, denk aan brand, iemand een hartaanval, etc. dan is er per direct een probleem qua veiligheid. Veiligheid zit hem vooral in bereikbaarheid van hulpdiensten bij incidenten.

Normaal varen is op zich niet gevaarlijk. Toch zijn er door de drukte ook incidenten geweest. Denk aan vechtpartijen die door irritaties ontstaan. Volgens GB gaat het ook om de fysieke veiligheid. Veel mensen zijn niet gewend om in een boot te zitten. Kinderen die handen buiten de boot steken, boten die een ander in de rug varen. GB is van mening dat het bizar is dat we dit normaal zijn gaan vinden.

Maar ook dit vraagstuk moet geen welles/nietes worden. Vraag is om ook hier met objectieve gegevens te komen. Ga in gesprek met de brandweercommandant, wijkagent, huisarts, handhavers. Zij kunnen een realistischer beeld scheppen en hebben ook cijfers over veiligheid. En organiseer een GRIP oefening op 2e pinksterdag. Dan kunnen alle disciplines ervaren waar het knelt en vastloopt. En laat de veiligheidssituatie eens toetsen door een onafhankelijke veiligheidsdeskundige.

Daarnaast ligt er volgens GB al heel lang een verzoek om afspraken te maken over het uitbaggeren van de zijsloten, zodat ook deze bereikbaar blijven voor hulpdiensten. Deze afspraak heeft de gemeente tot nu toe verzaakt, vindt GB.

Leefbaarheid

Wat GB opmaakt uit de enquête is dat iedereen, zowel bewoners als ondernemers, zich zorgen maakt. Het vaar- en verhuurbeleid werkt niet. De doelstellingen worden niet bereikt. Feit is echter dat we dat nu onvoldoende kunnen meten of achterhalen.

De voorkeur van GB gaat ook uit naar het maken van foto's van situaties. GB kan beelden laten zien waar niemand blij van wordt. De drukte, het lawaai, het gebeurt een aantal weken lang op dagelijkse basis, zeker tijdens de 'happy hours' van 11.00-16.00u. De bezoekers zijn dan misschien vrolijk, maar hoe zit het met de bewoners?

De stemming in het dorp is momenteel: er wordt toch niets veranderd. Bewoners hebben het maar te accepteren. Het is toch eigenlijk absurd dat bewoners niet meer in de tuin kunnen zitten en aan de andere kant van de woning gaan zitten, vanwege muziek, geschreeuw, etc. Er is door de wethouder gezegd dat huurboten voorrang krijgen op bewoners. GB vindt dit heel erg. Bewoners waren enorm geschrokken en verontwaardigd.

Vraag is om drukte te objectiveren. Wat is drukte? Waar gaan we op sturen? Hoeveel dagen in het jaar mag het echt druk zijn? Wat is acceptabel? GB heeft in april al voorgesteld om een 'vaarstop' in te stellen. Zoveel boten per uur, per minuut, per dag. Dat is nu nog steeds niet vastgesteld, waardoor er geen getallen zijn waarop gestuurd kan worden. Maar de ervaren drukte bestaat uit meer dan alleen het aantal boten. Ook aspecten als geluid, bewegingsvrijheid bewoners enz. moeten volgens GB worden meegewogen. Het kan qua aantallen boten wel heel rustig zijn in de gracht, terwijl uit enkele boten keiharde muziek klinkt. GB verbaast zich dan ook behoorlijk over de cijfers, die door het team vaar-en crowdcontrol worden gepresenteerd, waarin wordt aangegeven dat het op 10 dagen per jaar "hinderlijk druk" is. Die conclusie strookt niet met de signalen die GB van de bewoners krijgt. Bovendien kun je discussiëren of het gebruikte uitgangspunt max. 150 boten per uur (de maximale capaciteit van de Dorpsgracht) wel realistisch is. Sterker nog, indien in de gracht door opstoppen, botsingen etc. veel boten vastliggen, is de drukte enorm, maar het aantal boten per uur op dat moment relatief laag.

GB geeft aan dat zolang 'drukke' niet een objectieve noemer is, er dus ook niet op drukte gestuurd kan worden.

Het vaar- en verhuurbeleid heeft tot doel: een gezonde balans tussen leefbaarheid en toerisme. Maar wat is de definitie van de gezonde balans? En ook leefbaarheid moet volgens GB gedefinieerd worden o.b.v. aspecten die voor bewoners van Giethoorn belangrijk zijn. Vervolgens kan dit meetbaar gemaakt worden door bijvoorbeeld elke 2 jaar een tevredenheidsonderzoek onder elk huishouden te doen op die aspecten. GB vindt de gezonde balans momenteel helemaal weg. Zij zijn van mening dat Giethoorn Venetië (waar het aantal boten ook ongebreideld kon groeien) achterna gaat en dat is heel onwenselijk. Conclusie van GB is dat de leefbaarheid en veiligheid in Giethoorn zwaar onder druk staan.

Daarbij steekt het GB bovendien dat niemand van degenen die uiteindelijk iets van de evaluatie moet vinden en besluiten moeten nemen, zelf heeft ervaren hoe het is om in het betreffende deel van Giethoorn te wonen.

Drukke en oplossingsrichtingen

Bij de opstart van werkgroep varen heeft GB het ook over oplossingsrichtingen gehad. Eén van de suggesties was om de verhuurlocaties van boten te verplaatsen naar de rand van de Bovenwiede. Op dit moment huren bezoekers de bootjes vooral aan de Hylkemaweg. Deze boten gaan sowieso door de Dorpsgracht. Door de verhuurlocaties te verspreiden, ontstaan er andere vaarverkeersstromen, wat zorgt voor een wezenlijke verandering. Er is niets met deze oplossingsrichting gedaan.

GB ervaart het hele vaarseizoen als druk. De drukte per dag kan sterk verschillen en is ook (vooral voor Nederlandse toeristen) erg afhankelijk van het weer. Voor buitenlandse toeristen speelt het weer een veel kleinere rol. Bij de evaluatie van de drukte is het dus belangrijk om ook gegevens over het weer mee te nemen.

Daarnaast geeft GB aan dat drukte ook ontstaat door de rondvaartboten die zeer traag varen. Rondvaartschippers hebben de opdracht om een uur rond te varen, daar betalen mensen voor. Het rondje is echter korter, waardoor het tempo extreem traag is. Verder is het bekend dat er brede sloepen met een rondvaartboot kenteken verhuurd worden zonder schipper.

We zien dat er op verschillende plekken (o.a. in de Dorpsgracht en de Cornelisgracht) boten op 90 graden van de kade worden afgemeerd en daardoor de vaarweg behoorlijk smaller maken, wat een vlotte doorvaart belemmert. Juist ook voor bewoners, die van deze route veel gebruik maken, maar ook voor bijvoorbeeld 'werkbokken' van ondernemers. Dit is een aandachtspunt voor 2022 qua handhaving. Er worden verwezen naar de regel dat het aantal vergunningen is gerelateerd aan de meters aanlegkade.

Vermakelijksbelasting

GB vraagt de status van de vermakelijkhedenretributie. Er wordt bevestigd dat de gemeente begin 2022 de aanslagen oplegt. Ondernemers hebben een informatieve brief gekregen over de hoogte van de belasting, gebaseerd op de registratiegegevens van juli/augustus. De aanslag volgt in januari o.b.v. de registratiegegevens t/m december. Er gaat een voorstel naar de raad om het tarief voor de rondvaartboot eenmalig te verlagen, omdat deze een lagere bezetting kon hebben i.v.m. corona.

Vanuit de belasting wordt een groot deel van het beheer en onderhoud van de openbare ruimte betaald én een pot gevormd met o.a. 50.000 euro voor impulsen. De vermakelijkhedenretributie moet uitgegeven worden aan het ondersteunen van de vermakelijkheid in het dorp. Op deze manier betalen de toeristen mee aan bijvoorbeeld beheer en onderhoud in Giethoorn. GB is van mening dat een deel van dit geld beschikbaar zou moeten komen om private bruggen te repareren en zijsloten / opvaarten te onderhouden/ uit te baggeren. Er ontstaat veel schade aan privé-eigendommen door de verhuurboten.

Roep om regie

De belangen van de inwoners en ondernemers zijn op sommige punten te verschillend om er samen goed uit te komen. GB is van mening dat er een instantie moet zijn die de richtlijnen/randvoorwaarden uitzet. De gemeente moet hierin de regie pakken en vervolgens ook zorgen voor goede handhaving: zorgen dat de regels die we met elkaar hebben afgesproken, ook nagekomen worden. GB geeft hierbij als voetnoot aan dat het helpt wanneer BOA's het mandaat van de gemeente/burgemeester krijgen om daadwerkelijk op te treden en te mogen verbaliseren. BOA's hebben zelf aangegeven deze bevoegdheid niet te hebben gehad.

GB heeft momenteel eerder het gevoel dat inwoners en ondernemers tegen elkaar uitgespeeld worden i.p.v. dat er een duidelijk lijn wordt uitgezet en uitgevoerd. Er moet iets gedaan worden. Dat vraagt om daadkrachtig optreden. Momenteel is het vertrouwen onvoldoende aanwezig tussen inwoners, ondernemers en gemeente.

Denk bij regie ook aan regels in de vergunningen. Geen geluidsdragers op de boot bijvoorbeeld zou je als vergunningsvoorwaarde kunnen opnemen richting de botenverhuurders. GB geeft Amsterdam als voorbeeld, waarbij overal bordjes bij bruggen hangen dat geluidsdragers op de boot verboden zijn. In dit kader vraagt GB aan de gemeente of uitgegeven vergunningen herroepbaar zijn of dat de vergunningsvoorwaarden na uitgifte nog aangepast kunnen worden. Frans de Graaf geeft aan dat dit niet nodig is, omdat dit middels de APV geregeld kan worden.

GB heeft grote zorgen

GB wil nogmaals benoemen dat ze grote zorgen hebben. Niet alleen zichzelf, maar ook hun achterban. Het loslaten van het aantal vergunningen leidt er volgens GB toe dat de drukte zeker gaat toenemen. In een eigen enquête van GB in oktober 2020 gaf 85% (van ca. 275 huishoudens) aan dat men verwachtte dat het drukker zou worden als gevolg van het nieuwe vaarbeleid. GB is van mening dat er meer waarde gehecht moet worden aan de roep van de inwoners.

Vervolgproces

GB krijgt dit verslag ter review aangeboden. Het gespreksverslag wordt als bijlage toegevoegd aan het rapport van COMcept. Op basis van dit verslag vult COMcept de rapportage aan. Op dat rapport kan GB een reactie geven. Dit is conform de werkwijze, die ook met de ondernemers is doorlopen. COMcept bepaalt uiteindelijk wat ze op basis van de dialogen meeneemt als bevindingen en aanbevelingen in de rapportage. Het verslag van deze dialoog wordt als bijlage toegevoegd aan het rapport, zodat de lezers (college, raadsleden) inzichtelijk hebben wat er besproken is. Ook de reactie op het rapport zelf, komt voor de college en raadsleden beschikbaar. De rapportage moet klaar zijn in januari, zodat het gedeeld kan worden met college en raad. GB wil daarbij aangeven dat de frustratie en emotie van de bewoners onvoldoende op papier zichtbaar wordt in een rapportage.

Voorstel van GB is om zelf een enquête uit te sturen onder hun achterban en dit in te brengen als data voor de rapportage. Zij zijn bereid om deze vragen in samenspraak met de gemeente en COMcept op te stellen. COMcept geeft aan dat het altijd goed is om de bewoners te bevragen. De uitkomsten van die enquête worden echter niet meer meegenomen in de rapportage. COMcept baseert haar bevindingen en aanbevelingen op basis van de dialooggesprekken, die met de verschillende organisaties zijn gevoerd. Maar het staat GB natuurlijk vrij om de uitkomsten van de enquête naar



college en raad te sturen, zodat het betrokken kan worden bij het besluitvormingsproces. GB geeft daarbij nog aan, dat de ondernemers (3 organisaties) dan een grotere invloed hebben gehad dan de bewoners (1 organisatie). COMcept geeft aan dat alle informatie uit de gesprekken zo objectief mogelijk wordt behandeld en dat op basis daarvan bevindingen worden genoteerd en aanbevelingen worden gedaan. COMcept hoopt dat GB de signalen, die ze hebben afgegeven in dit gesprek, op een goede manier terug gaat lezen in de rapportage.

Het vervolgproces van de gemeente is: het rapport wordt eerste week februari aangeboden aan het college met het voorstel om het door te sturen naar de huidige raad. De verwachting is dat deze het rapport nog wel zal agenderen, maar dat het doorhakken van knopen wordt overgelaten aan de nieuwe raad, na de verkiezingen. Uiteraard bepaalt de raad zijn eigen agenda. De huidige raad wordt dus geïnformeerd, de nieuwe raad krijgt een bijpraatsessie. En vervolgens komen er voorstellen waarover besluiten kunnen worden genomen.

Cijfers

Verzoek van GB is om de cijfers die nu als bijlage bij de conceptrapportage zijn toegevoegd, uit te breiden met context en conclusies. Dus op welke data waren feestdagen, wat was het weer op dat moment, welke Corona maatregelen waren er wanneer etc. Frans neemt dit mee naar Jan Brink.