

Reactiedocument n.a.v. infonota vaar- en verhuurbeleid.

25 augustus 2025



"Gemeente slaat plank mis met informatienota vaar en verhuurbeleid"

"Informatienota bevat foutieve en onvolledige informatie en wekt ten onrechte beeld dat aan vaarbeid niets veranderd hoeft te worden."

Samenvatting

Dit document is een kritische reactie van 't Gieters Belang (GB) op de door het College vastgestelde informatienota over het vaar- en verhuurbeleid Giethoorn (2025). GB stelt dat de nota foutieve en onvolledige informatie bevat en onterecht concludeert dat het beleid ongewijzigd kan blijven.

Het onder het vorige college ingevoerde vaar- en verhuurbeleid voldoet niet aan vijf van de zes oorspronkelijke doelen (behoud uniek karakter, regulering vaardrukke, inspelen op bezoekersgroei, heldere regels, handhaving/gastheerschap). Alleen de doelstelling dat bezoekers bijdragen is gehaald, De wijze waarop via VMR-heffingen is nog onder de rechter.

Belangrijkste constatering:

- **Uniek karakter:** afname houten boten, toename brede aluminium sloepen, concentratie van ondernemingen in centrum, verschraling periferie, afbreuk dorpsbeeld.
- **Vaardrukke:** concentratie en groei in centrum en verschraling in de periferie (Noord/Zuid), geen meetbaar effect van beleid op spreiding of beperking.
- **Bezoekersgroei:** +7% per jaar sinds 2019; meetdata onjuist en onvolledig; geen proactieve beleidsreactie. Sterke groei aantallen verhuurboten en passages dorpsgracht. (brondata; camerasystemen Metricks analytics/Gemeente Steenwijkerland)
- **Regels:** juridisch houdbaar in theorie, maar nieuwe grijze gebieden; onduidelijke handhaving waardoor veel meer verhuurvergunningen dan gepland en nog meer afmeerproblemen aan Hylkemaweg/Cornelisgracht.
- **Handhaving/gastheerschap:** geen rapportage over effectiviteit; breedtebeperkingen nauwelijks gehandhaafd.
- **Bezoeker draagt bij:** VMR-opbrengsten onzeker, oneerlijk ervaren.

GB verwijt de gemeente dat eerdere actiepunten uit de evaluatie verhuur- en vaarbeid en informatienota's niet zijn opgepakt, doorontwikkeling ontbreekt en dat de raad onvoldoende is betrokken.

Gegeven de enorm lange doorlooptijden van de evaluaties, informatieverstrekking en acties blijkt dat de leefbaarheidsproblematiek in Giethoorn bij de gemeente onvoldoende urgentie en prioriteit kent.

Al eerder heeft GB aangegeven dat het ingevoerde vaarbeid is mislukt. Door het loslaten van het verhuurquotum is juist het omgekeerde bereikt: Er heeft enorme

toename van vaardrukke in het Centrum plaatsgevonden en de leefbaarheid staat verder onder druk.

Naar mening van GB is het onbegrijpelijk dat verdere aantasting van de leefbaarheid in het Centrum-gebied nog meer ondergeschikt wordt gemaakt aan de toenemende vaardrukke.

GB pleit voor aanpassing van het beleid, herinvoering van een botenplafond, eerlijke heffingssystematiek, en samenwerking tussen stakeholders om bezoekersstromen te spreiden.

Oproep aan de raad: agendeer evaluatie en informatienota en stuur aan op beleid dat wél bijdraagt aan leefbaarheid, veiligheid en toeristische kwaliteit.

1. Inleiding

Het college heeft op 25 juni 2025 een informatienota vaar- en verhuurbeleid vastgesteld. Hierin informeert ze de raad over de voortgang van, de in de eerder vastgestelde evaluatie van het vaarbeleid door Comcept, benoemde verbeterpunten in de aanbevelingen.

Kern van de evaluatie was dat ALLE betrokkenen (dus ondernemers, bewoners, gemeentelijke organisatie) ontevreden waren over het ingevoerde vaarbeleid.

De informatienota volgt op een reeks van eerdere informatienota's van afgelopen jaren.

Eerdere informatienota's over het vaarbeleid zijn door de raad niet besproken omdat, zoals de wethouder het formuleerde, "geen agenderingsverzoeken door de raad zijn gedaan".

Daar als onderdeel van de bedoelde "doorontwikkeling van het vaarbeleid" gesprekken nog liepen, heeft GB niet eerder naar de raad gereageerd. Wel heeft ze in meerdere inhoudelijke memo's aan ambtenaren en collegeleden haar bevindingen en meningen gedeeld. In verschillende vergaderingen met Giethoorn Onderneemt, 't Gieters Belang en de Gemeente Steenwijkerland hebben wij onze zorgen geuit maar dit heeft helaas niets opgeleverd. "We zitten met onze handen in het haar en we weten niet hoe we dit proces kunnen oplossen", aldus de projectleider vaar/verhuurbeleid van de gemeente Steenwijkerland.

Daar de nu voorliggende informatienota duidelijk als doel heeft het proces rond evaluatie en doorontwikkeling van het vaar- en verhuurbeleid af te ronden maakt dat wij nu inhoudelijk reageren. Temeer daar wij vaststellen dat geformuleerde doelen, bevindingen, conclusies en acties gaandeweg de informatienota's veranderen, of niet meer worden genoemd.

Ook stellen we vast dat in de laatste informatienota inhoudelijk foutieve data aan de raad is verstrekt, deze onvolledig is, en standpunten van GB onjuist worden geformuleerd.

De gemeentelijk conclusie dat het huidige vaarbeleid onveranderd kan blijven, en maatregelen alleen nodig zijn in andere beleidsterreinen, steunen we dan ook niet daar we blijkbaar een theoretisch kloppende verordening hebben, maar deze in de praktijk niet bijdraagt aan de doelen, muv de klant betaalt mee.

De beoogde nieuwe balans tussen leefbaarheid en toerisme is verder verstoord na de invoering van het beleid.

Wij verzoeken de raad de evaluatie en daaropvolgende ingekomen stukken wel te laten agenderen in de raad en het college te vragen de in deze reactie geformuleerde bevindingen en omissies alsnog krachtig ter hand te nemen.

Wij achten de nu benoemde acties verre van voldoende en vinden dat deze, net als eerder beoogd in voorgaande informatienota's wel degelijk doorontwikkeld moet worden.

2. Verhuur- en Vaarbeleid 2021.

Naar mening van GB is het belangrijk dat we ons zelf de vraag blijven stellen voor welk probleem, met een beleid en verordening, een oplossing moet worden gezocht en welke doelen we daarmee worden bereikt.

De veranderingen ten opzichte van het vorige vaarbeleid (2006) werden getriggerd door gesignaleerde leefbaarheidsproblemen (zie ook Toekomst Visie Giethoorn) en juridische problemen om te handhaven in relatie tot de zogenaamde Dienstenwet.

Dit heeft geleid tot een aanpassing van het vaarbeleid Steenwijkerland in 2020 met onderstaande beoogde doelstellingen.

Doelstelling vaar- en verhuurbeleid zoals geformuleerd in de raadstukken:

1. Behouden en versterken unieke karakter Giethoorn
2. Reguleren vaardrukke op Dorpsgracht in Giethoorn
3. Proactief inspelen op verwachte aantal bezoekers
4. Heldere regels
5. Uitbreiding handhaving en gastheerschap
6. Bezoeker draagt bij

Wanneer we een echte evaluatie willen doen is het belangrijk dat we deze gaan afzetten tegen de geformuleerde doelen. In geen enkele van de verschenen informatienota's wordt geëvalueerd ten opzichte van de doelen als onderdeel van de besluitvorming, maar wordt alleen ingegaan op deel- of neveneffecten.

Waarom wordt de evaluatie niet afgezet tegen alle verwoorde doelstellingen?

Tav 1. Behouden en versterken unieke karakter Giethoorn.

Onderdeel hiervan was om Giethoorn als authentiek en rustiek dorp te behouden en ruimte te geven voor de kenmerkende houten punters en overige Gieters Gevaer.

Wanneer we beoordelen of het vaar- en verhuurbeleid nu 5 jaar later afzetten tegen dit doel moeten we vaststellen dat dit niet is gelukt:

- Er varen minder houten boten (sterker nog: het is zo druk dat niemand zijn prive of houten boot eraan waagt in de dorpsgracht).
- Het is meetbaar drukker in de dorpsgracht in wat tegenwoordig het centrumgebied heet.
- De sterke groei van bredere, felgekleurde, aluminium sloepen die overal al dan niet aan de wal liggend gedurende de zomer het dorpsbeeld bepalen doen sterk afbreuk aan het unieke karakter.
- Het unieke karakter van Giethoorn kenmerkte zich ook door vele kleinere familiebedrijven die zijn verspreid langs het 6 kilometer lange dorpslint. We signaleren dat, mede als gevolg van de mogelijkheden en beperkingen van het vaar- en verhuurbeleid concentratie en schaalvergroting optreedt in het centrum, en juist verschraling in de periferie.

Vastgesteld kan worden dat deze doelstelling niet wordt ingevuld d.m.v. het huidige beleid. De informatienota schrijft nu dat het vaarbeleid niet alles kan oplossen, dus de doelstelling los wordt gelaten.

Tav 2. Reguleren vaardrukke op Dorpsgracht in Giethoorn

Bedoeling hiervan was om met regulering de vaardrukke beter te beheersen en meer te spreiden.

- Op basis van de meetgegevens kan worden vastgesteld dat de vaardrukke in het centrum de afgelopen jaren sterk is toegenomen en dat er meer piekdagen zijn. (Bijlage 2.) De drukke verspreidt zich meer over de dag.
- Door de geboden mogelijkheid van de huidige verhuur- en vaarverordening is het potentieel verhuurboten sterk gestegen in het Centrum-gebied. De grotere ondernemers hebben de kans gegrepen om te groeien. Dit effect wordt versterkt door het belang en beschikbaarheid van SEO en SEA budgetten bij grotere ondernemers waardoor de verhuur van dat potentieel ten opzichte van kleinere ondernemers groter is.
- Daarnaast blijkt dat externe investeerders grote aantallen extra boten beschikbaar stellen bij bestaande verhuurbedrijven. En dat mede daardoor, in plaats van spreiding er een concentratie van vaardrukke in het Centrum is gaan optreden.
- Er op geen enkele manier wordt aangetoond dat het huidige vaarbeleid bijdraagt aan regulering van de vaardrukke. Ja er zijn regels, maar nergens uit blijkt dat die ook maar enig effect hebben op de vaardrukke. Met andere woorden, niet aangetoond wordt dat het zonder deze regels er meer of minder vaardruk te zou zijn.

Niet kan worden vastgesteld dat het huidige vaar- en verhuurbeleid bijdraagt aan regulering, beperking van de vaardrukke. De informatienota schrijft dat voorkomen van filevaren niet het grootste probleem is.

Wij zijn van mening dat de verhuuraantallen wel de oorzaak zijn van de afgeleide problemen en dat het beter is oorzaken te bestrijden en niet alleen de symptomen.

Tijdens het proces van besluitvorming rond het verhuur- en vaarbeleid heeft GB in haar inbrengnotitie (2020) nadrukkelijk gewaarschuwd voor de mogelijke gevolgen van het loslaten van het botenquotum zonder strikte en gehandhaafde voorwaarden en gepleit voor een aantal extra randvoorwaarden.

Helaas moeten we vaststellen dat adviezen niet zijn overgenomen en voorwaarden door de toenmalige ambtenaren en wethouder onvoldoende zijn gesteld, en/of onvoldoende zijn getoetst bij het verlenen van verhuurvergunningen met bovengenoemd effect tot gevolg.

Tav 3. Proactief inspelen op verwachte aantal bezoekers

Het aantal jaarlijkse bezoeker is sinds 2019, volgens het memo van de gemeente gestegen van 1,1 miljoen naar 1,5 miljoen in 2024. Dit is een gemiddelde stijging van ca 7% per jaar.

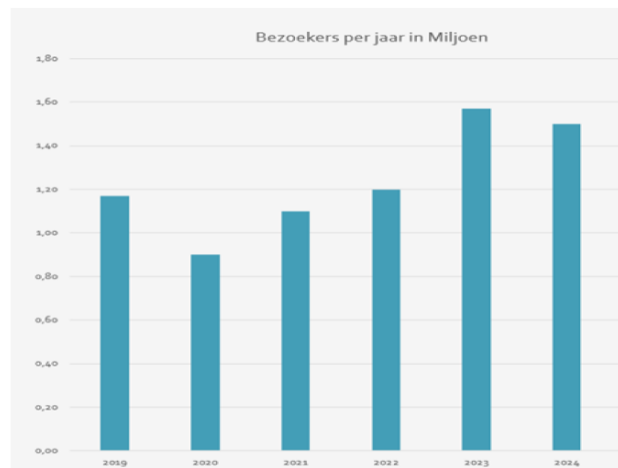
Dit zelfs als de impact van de Corona periode wordt meegeteld, en ondanks de jaren dat vele internationale bezoekers wegbleven.

In de eerdere informatienota (2024) wordt gesteld dat de ontwikkeling van aantal bezoekers correleert met de ontwikkeling van het aantal vaarbewegingen.

Het NBTR verwacht ook voor de komende jaren een stijging van het toerisme.

In een eerdere informatienota wordt gesteld dat dagen met meer dan 8.000 bezoekers gaan leiden tot overlast, knelpunten en problemen.

Bezoekersaantallen vanaf 2019 t/m 2024



- Op welke manier wordt door het vaarbeleid proactief ingespeeld op de ontwikkeling van aantal bezoekers en welk meetbaar resultaat heeft dat dan?
- GB heeft, na ontvangst van de meetdata vastgesteld dat de in de informatienota getoonde grafieken niet correct zijn, en het verkeerde beeld oproepen. Dit is inmiddels ook door de gemeente bevestigd.
- GB heeft ook vastgesteld dat, om wat voor reden dan ook eerder gedeelde data van voor 2022 niet meer aanwezig/ beschikbaar is waardoor trendanalyses niet kunnen worden uitgevoerd
- GB stelt vast dat de wijze waarop de bezoekersaantallen worden berekend/geschat niet transparant en verifieerbaar is
- We stellen ook vast dat het aanbod van (bredere) verhuurboten in het centrumgebied sterk is gegroeid.
- We stellen vast dat het in het Centrum drukker is geworden met vaarbewegingen, maar in andere gebieden juist rustiger.
- Hoe vaak treden de dagen met meer dan 8.000 bezoekers op, en hoe stuurt de gemeente daarop en welke maatregelen worden dan genomen om overlast, knelpunten en problemen te voorkomen?

Geconstateerd kan worden dat het wel/niet aanwezig zijn van het vaarbeleid geen effect heeft op het proactief inspelen op de bezoekersaantallen.

Tav 4. Heldere regels

Doel was een juridisch houdbaar vaarbeleid. Het vaarbeleid bouwt op de "dienstenwet" en kent een aantal rand voorwaardelijke regels zoals het bestemmingsplan, de omgevingswet en de verhuur vanaf "eigen" water.

De vraag is of de nu opgestelde regels hieraan voldoen, en of die dan inderdaad hebben geleid tot duidelijkheid.

- Ten tijde van de bespreking van de technische herziening bestemmingsplan Giethoorn is gebleken dat bij enkele tientallen verhurende ondernemers het bestemmingsplan niet klopt.
- Op basis van "overgangsrecht" zijn aan ondernemers met een niet passend bestemmingsplan, of andere vergunningsvoorwaarde wel vergunningen onder nieuw regiem verstrekt. Dit is logisch in relatie tot de op dat moment al

aanwezige omvang van de vloot, maar betwijfeld kan worden of daarmee ook het recht op uitbreiding van die vloot aanwezig was.

- In de praktijk doen zich nu situaties voor waarbij boten van een ondernemer, gevestigd op een andere locatie, worden verhuurd vanaf de locatie van een andere ondernemer. De regelgeving en voorwaarden hiervoor zijn onduidelijk, maar dit was zeker niet de bedoeling en versterkt de centralisatie.
- Gebleken is dat aan een aantal ondernemers alsnog vergunningen zijn verleend, ondanks dat de benoemde aanwijzing "specifieke rondvaart en verhuur" binnen de bestemming niet aanwezig was. Juridisch wordt dit achteraf geduid als "we kunnen dat nu eenmaal niet weigeren, omdat"
- In toenemende mate worden verhuurboten breder, daar commercieel aantrekkelijker. Dit levert ook meer situaties op waarbij verkeer is afgemeerd waardoor meer blokkades en hinderingen van vaarwegen zijn ontstaan.

We stellen vast dat het nu vastgestelde beleid theoretisch "juridisch houdbaar" ten opzichte van de dienstenwet lijkt te zijn. We zien echter ook dat er nieuwe grijze gebieden zijn ontstaan welke niet zijn voorzien.

Onduidelijk is ook wat er nu met de theoretisch houdbare verordening wordt gedaan.

Kan er nu wel worden gehandhaafd, en hoe vaak wordt dat dan gedaan, welke impact op geformuleerde doelen heeft dit dan, en wat wordt er gedaan met de nieuwe grijze gebieden?

Tav 5. Uitbreiding handhaving en gastheerschap

Het credo van de beide colleges was "stevig aanwezig". De VMR-opbrengsten zouden mede ter dekking zijn van aantallen BOA's en gastheren.

- In de informatienota wordt op geen enkele manier gerapporteerd op aantallen signaleringen of overtredingen van het verhuur- en vaarbeleid.
- In de dorpsgracht geldt een breedte beperking van 1,80 behoudens vergunninghouders. Nergens wordt gerefereerd aan de handhaving, functionaliteit en waarde van deze doorvaart beperking.

Tav 6. Bezoeker draagt bij

Onderdeel hiervan is de VMR. De beroepzaken lopen nog. De opbrengsten zijn >20% lager dan begroot. Risico is aanwezig dat opbrengsten van de afgelopen jaren, bij een verloren zaak terugbetaald moeten worden.

Diverse vaarondernemers pleiten voor een eerlijker systeem waarbij daadwerkelijk gebruik door gasten centraal staat en niet het huidige model.

Conclusie Vaarbeleid

Op basis van het bovenstaande stellen we vast dat in ieder geval 5 van de 6 punten het huidige verhuur en vaarbeleid niet voldoet aan de doelen. De zesde is nog onder de rechter.

In de informatie Gemeente Vaar en Verhuurbeleid 2022 wordt beschreven: "Met dit kader streven we ernaar dat de bezoeker bijdraagt, dat het authentieke Giethoorn behouden blijft en versterkt wordt en dat we een veilige en vlotte doorstroming creëren op de Dorpsgracht"

Op basis van het bovenstaande kan naar onze mening op geen enkele wijze worden betoogd dat aan de geformuleerde doelstellingen is voldaan.

De gemeentelijk conclusie dat het huidige vaarbeleid onveranderd kan blijven, en maatregelen alleen nodig zijn in andere beleidsterreinen, steunen we dan ook niet daar we blijkbaar een theoretisch kloppende verordening hebben, maar deze in de praktijk niet bijdraagt aan de geformuleerde doelen, m.u.v. de klant betaalt mee.

3. De gemeentelijke infonota

In eerdere informatienota's staat beschreven dat het vaarbeleid doorontwikkeld moet worden. We stellen vast dat in het huidige informatienota beperkt, en op onderdelen niet wordt teruggekomen op geformuleerde acties.

De gemeente heeft GB duidelijk gemaakt dat ze zelf verantwoordelijk is voor de informatie aan de gemeenteraad en het niet nodig heeft geacht vooraf met de gebiedspartners te consulteren over de inhoud van deze nota. Dat betreuren wij omdat wat ons betreft de huidige informatienota foutieve informatie bevat en tekortschiet.

Hoe rijmt bijvoorbeeld de stelling op pag 8 dat het bezoek aan Giethoorn stabiel is, met de stijging van bezoekersaantallen uit de eerdere grafiek en de stijging aantallen vaarbewegingen/ boten?

De door de gemeente inhoudelijk gepresenteerde cijfers/grafieken op pagina 4 blijken foutieve en onvolledige informatie te bevatten. Na vaststelling van het memo in het college en na een signaal van GB is een erratum verschenen. Ook dit erratum, net als informatie verschaft in eerdere informatienota's, leunt op onvolledige en foutieve informatie en kan/mag niet gebruikt worden voor jaarvergelijkingen.

GB heeft dat eenvoudig vast kunnen stellen na ontvangst van de brondata. Dat niemand van de betrokken ambtenaren, leidinggevers en collegeleden de fouten heeft opgemerkt zegt wat ons betreft al iets over de ervaren importantie en aandacht voor het verhuur- en vaarbeleid.

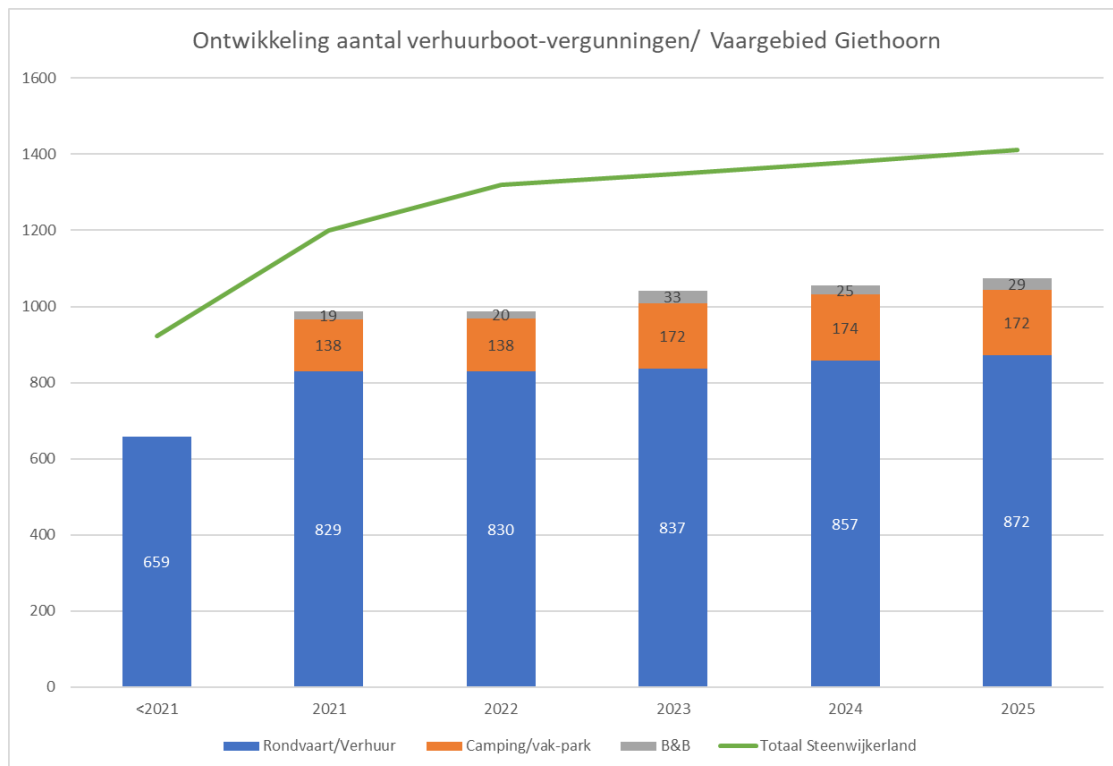
De eerder gecommuniceerde conclusies dat er meer bezoekers zijn, maar minder pieken en maar beperkt aantal dagen kloppen ook niet.

Op de website van GB hebben we heldere analyse van de meetdata gepubliceerd. Hieruit blijkt onomstotelijk dat er een jaarlijkse groei van ca 7% in het aantal vaarbewegingen in het Centrum is. (sinds 2021 >30%)

We herkennen de signalen van ondernemers dat het in andere delen van Giethoorn juist rustiger is. Een teken opnieuw dat in plaats van spreiding er concentratie optreedt en het vaarbeleid daar onvoldoende sturend in is.

Gerefereerd wordt aan het afvlakken van aantal vergunningen op Steenwijkerland niveau. Niet gerefereerd wordt aan de impact in Giethoorn sinds invoering van dit vaarbeleid.

Wanneer we deze uitlichten voor het vaargebied Giethoorn, en afzetten tegen de beoogde aantallen als inschatting tijdens de besluitvorming dan zien we dat er een veel grotere groei is, met name bij de bestaande bedrijven.



Het was ons inziens belangrijk geweest binnen deze nota te reflecteren op deze vergunning-verstrekking en of in alle gevallen aan de eisen aan een vergunning zoals "eigen water" en "correcte bestemmingsplan" aanduidingen is voldaan, of hoe vaak en waarom daarvan is afgeweken.

Ook was het zinvol geweest de groei van het aantal boten te duiden in relatie tot de eerder benoemde effecten op de uitgangspunten.

De trend naar bredere sloepen blijkt uit de door de gemeente gepubliceerde vergunningsregisters.

Waarom wordt in de huidige nota niet aan eerdere informatienota's en geformuleerde acties gerefereerd?

Welke doorontwikkelingen vinden nu plaats/ dan wel waarom wordt nu vastgesteld dat er niet meer doorontwikkeld hoeft te worden?

Idem de stand van zaken op de voortgang van dwingend sturen naar flexibel bijsturen.

De gemeente schrijft in eerder notitie ook: De verhuur van steeds meer boten is echter een doodlopende weg. De verhuurbedrijven zullen meer moeten redeneren vanuit het creëren van positieve impact voor inwoners, ecologie en economie. Dit vraagt om een heroriëntatie met andere diensten en een ander verdienmodel.

Waar staan we dan met deze heroriëntatie en waarom staat daar niks over in de informatienota?

Wat wordt gedaan met de acties optimalisatie vaarwegen?

4. Het verhuur en vaarbeleid verdient aanpassing.

De conclusie van bovenstaande is dat het huidige verhuur- en vaarbeleid niet bijdraagt aan de doelen waarvoor ze is geschreven.

De beoogde nieuwe balans tussen leefbaarheid en toerisme is verder verstoord na de invoering van het beleid.

In de informatienota staan acties benoemd die zich alle op aanpalend beleid richten: Parkeren, geluidsoverlast, omgevingswet, bezoekersonderzoek enz.

GB steunt de benoemde acties in de informatienota, maar stelt wel vast dat vele van de acties al jaren op de to-do lijsten staan en door allerlei oorzaken maar zeer langzaam tot uitvoering komen, of telkens vooruitgeschoven, zoals bijvoorbeeld het reclamebeleid.

Wij achten de benoemde acties verre van voldoende en vinden dat deze, net als eerder beoogd in voorgaande informatienota's wel degelijk doorontwikkeld moet worden.

Zoals in de toelichting van de besluitvorming staat: "Daarmee is niet gezegd dat er ruimte is voor wildgroei, in tegendeel. Met name de Dorpsgracht is op dit moment al druk bevaren en de groeimogelijkheden zijn niet beperkt. Vanzelfsprekend hebben de ondernemers in het gebied ook zelf een verantwoordelijkheid, en belang bij een situatie die voor hun eigen branche en voor bewoners/omwonenden aantrekkelijk blijft"

Dit was in 2020. Sindsdien is de drukte >30% gegroeid.

Voor GB zit hier wel degelijk de kern van het falen van het huidige vaar en verhuurbeleid.

Hoe moeilijk dat ook is denkt 't GB dat we door de juiste maatregelen, uitstraling en de juiste communicatie er mogelijkheden moeten zijn om bezoekersstromen te beïnvloeden. Één en ander in lijn met bijvoorbeeld het gemeentelijke beleid "Spreiden en Verleiden", de inzet van Stichting Weerribben Wieden.

GB pleit voor her-invoer van een plafond verhuurboten. GB beoordeelt dat dit mogelijk is, en is er realistisch over dat dit bewerkelijk is en wellicht niet op korte termijn tot resultaten leidt gezien nieuw overgangstermijnen.

Maar we willen deze opties, gezien ook onze eerdere reacties, zeker niet uitsluiten.

't GB ziet mogelijkheden wanneer verschillende partijen zich met enige spoed gaan verenigen en gezamenlijk een gedragen plan opstellen. De onlangs verschenen brief van VNO/NCW, ondersteund door al 18 ondernemers getuigt er ons inziens van dat ook bij hen de noodzaak en wil van samenwerking aanwezig is.

Concrete voorstellen hoe bezoekersstromen beter te spreiden ten einde de groei te faciliteren, en anderzijds de leefbaarheid en veiligheid te waarborgen volgens de aanbevelingen van meerdere studies. GB heeft in het verleden meerdere suggesties over aanpak en vervolgstappen gedaan, en is ook nu bereid deze concreet te bespreken.

In plaats van ontkenning van de problemen, een onderkenning van de excessen als gevolg van het geheel van ondernemingen.

Wat ons betreft is daarbij de gemeente, al dan niet samen met provincie en andere diensten, aan zet met de facilitering van mensen/middelen als het gaat om (verkeers)maatregelen, beheersing overlast en handhaving.

Hiermee worden wel degelijk instrumenten geïmplementeerd voor bezoekers die varen willen, of spreiden in tijd, of verplaatsen naar andere gedeelten in het dorp/ de gemeente.

We doen de oproep aan de gemeenteraad het college te vragen op korte termijn met aanpassingen van het verhuur en vaarbeleid zodanig dat wel aan de doelen wordt voldaan.

Indien gewenst komt GB deze reactie bij het college en de individuele fracties graag toelichten.

Bijlage 1.

Conclusie GB o.b.v. de tabel

1.1. Metingen zijn niet consistent. Resono is er niet meer. We concluderen dat veel data incompleet zijn en systemen blijkbaar kapot. Wat wordt hieraan gedaan? Waarom is eerder gepresenteerde data uit 2021 en begin 2022 niet beschikbaar.

We stellen ook vast dat meerdere meetsystemen reeds langere tijd niet meer beschikbaar zijn en veelvuldig in storing staan/ hebben gestaan. Het objectiveren was juist van de grote aanbevelingen en aan de systemen is ongetwijfeld redelijk geld besteedt. Waarom wordt in de infonota hier op geen enkele wijze melding van gemaakt.

1.4 Bezoekers onderzoek??? Nog geen enkel initiatief. In de herfst heeft geen zin, dus op z'n vroegst in 2026. Waarom moet dit zo lang duren als daar in 2022 reeds voor wordt gepleit?

1.5 App is mislukking en wordt niet/nauwelijks gebruikt. Niemand heeft het er nog over.

2.1 De files zijn een indicator voor de drukte en tekenen gebrek aan spreiding en te veel samengeklonterde toeristen. De conclusie is dan ook niet terecht. Toeristen komen om te varen. Er moet daarom wel degelijk gewerkt worden aan duurzame vaarervaringen. Congestie is OOK een probleem, want dit is de BRON van ervaren geluidsoverlast.

We onderschrijven niet de conclusie dat het beeld dat over Giethoorn ontstaat a.g.v. filevaren geen probleem is. Wij denken dat de beeldvorming op (langere) termijn wel degelijk een negatief effect zal hebben.

Gezien de reactie van vele ondernemers op de recente media-aandacht denken wij dat wel degelijk gedragen wordt dat de vele filmpjes en foto's met daarop de "drukke in de gracht" tot negatieve exposure leidt.

De tijdens de vergadering geuite stelling "dat bezoekers juist daarvoor komen" zien wij niet onderbouwd.

't GB heeft in de vorige sessie gepleit voor een kwalitatief belevingsonderzoek van bezoekers en bewoners. We willen hier toch graag een vervolg op. Graag zien wij dit op de actielijst.

2.2. Sector varen wilde niet over knelpunten praten. GB heeft gezegd dat dit primair issues zijn van de ondernemers en handhavers om blokkades te vermijden/ op te lossen.

2.3. Op geen enkele manier is helder wat de impact/ handhaving van de breedte beperking is.

2.5 wij delen het gevoel dat sturing door borden niet helpt (weten de bezoekers veel). Daarom moet aandacht op voorkomen zijn gericht.

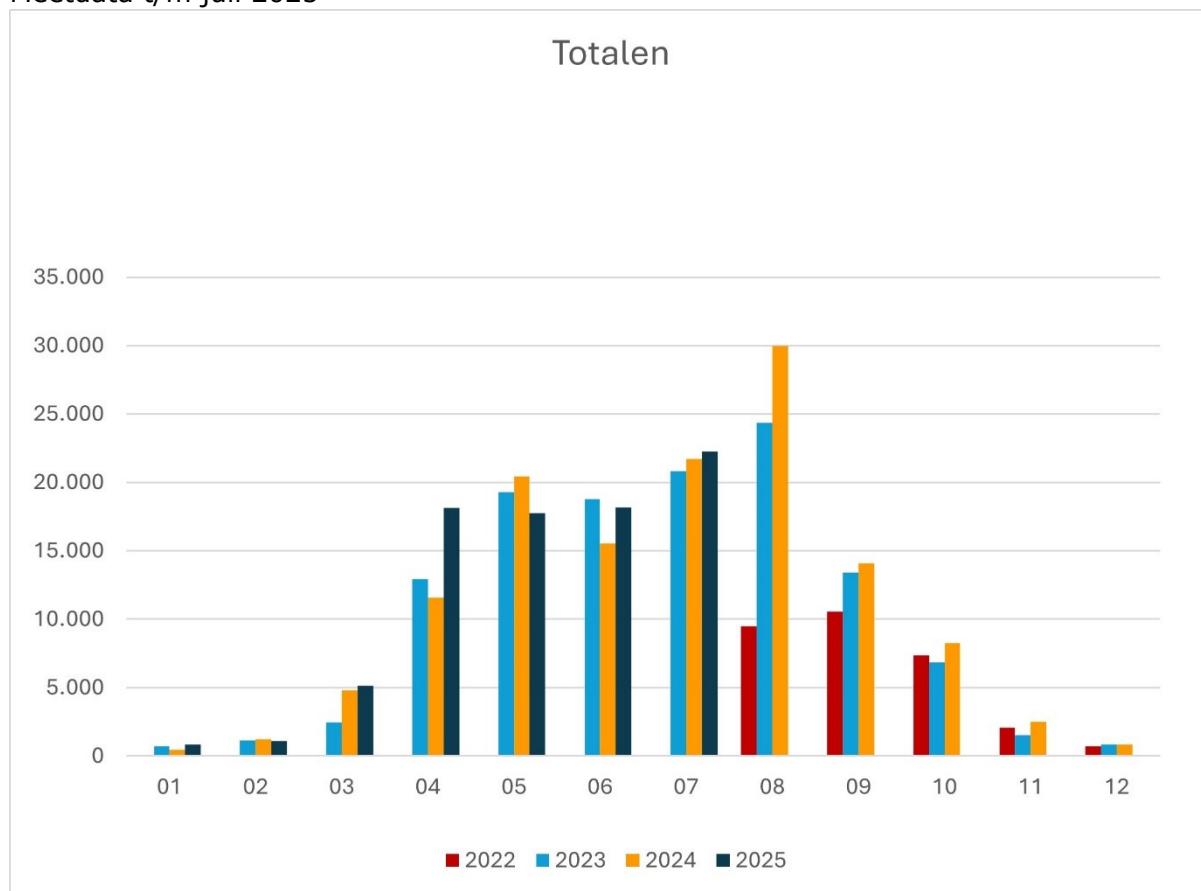
5.4. Uit rapportage en info nota blijkt niet wat de resultaten van de steekproeven van de BOA's zijn.

9.1. Partijen hebben aangegeven dat gezamenlijke overleggen niet productief waren. Dat was ook anders dan in de evaluatie van Comcept als actie benoemd. GB heeft daarnaast meerdere voorstellen aan gemeente en betrokkenen gedaan. Helaas hebben we weinig inhoudelijke reacties mogen ontvangen.

Wij delen niet het beeld dat er geen behoefte is aan opvolging.

Bijlage 2.

Meetdata t/m juli 2025



Meetperiode:

1-1-2025 06:00 1-08-25 0:00

		rondvaart	verhuur
83.360	Totaal boten in bovenstaande periode	8.813	73.487
197	Max boten per uur in bovenstaande periode	18	184
232	aantal uren met boten >100 in de periode		
91	waarvan aantal uren met boten >140 in de periode		
25	waarvan aantal uren met boten >170 in de periode		
61.593	Totaal boten tussen 10:00 en 17:00 uur in de geselecteerde periode		
62	Aantal dagen met meer dan 100 boten per uur		
27	Waarvan aantal dagen met meer dan 140 boten per uur		
12	Waarvan aantal dagen met meer dan 170 boten per uur		

Tot en met juli hebben er in 2025 10% meer boten door de dorpsgracht gevaren dan in de vergelijkbare periode 2024 en 7% meer dan in 2023.

Dataverantwoording.

De conclusies zijn gebaseerd op ontvangen meetgegevens van de gemeente Steenwijkerland van de camera bij Paal 2.

Missende data is waar mogelijk opgevuld met data van Paal 1.

Data augustus 2022 is niet volledig en gedeeltelijke maand.

Onder verhuurboten worden ook de "eigen boten" van inwoners meegeteld. Het object herkenningssysteem van de gebruikte tool kan het onderscheid tussen verhuurboten en "eigen prive boten" niet maken.

Aangezien bijna niemand tijdens drukke uren met een prive-boot door de gracht vaart heeft dit geen gevolg voor de bepaling van het aantal drukken dagen. In de totalen tellen ze natuurlijk wel mee.