

## Grachtenmonitor 2015

**Datum**

26 januari 2016

Korte Ouderkerkerdijk 7  
Amsterdam  
Postbus 94370  
1090 GJ Amsterdam  
T 0900 93 94 (20 cent per gesprek,  
plus uw gebruikelijke belkosten)  
F 020 608 39 00  
KvK 41216593

[www.waternet.nl](http://www.waternet.nl)

23 december 2015



# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>	
<b>Kijk op de gracht</b>	<b>6</b>	
<b>1</b>	<b>Ordering passagiers- en recreatievloot</b>	<b>8</b>
1.1	Vergunningverlening passagiersvervoer	8
1.2	Ligplaatsen en opstapplaatsen passagiersvaart	11
1.3	Binnenhavengeld pleziervaart	12
1.4	Conclusies hoofdstuk 1: ordering passagiers- en recreatievloot	14
<b>2</b>	<b>Ordering verkeersbewegingen</b>	<b>15</b>
2.1	Drukke op de grachten	15
2.2	Verkeersmaatregelen	19
2.3	Conclusies hoofdstuk 2: ordering verkeersbewegingen	19
<b>3</b>	<b>Toezicht en handhaving</b>	<b>20</b>
3.1	Beleid en handhavingsinstrumenten	20
3.2	Handhavingsresultaten	22
3.2.1	Aanpak illegale passagiersvaart	22
3.2.2	Handhaving op overlast van snelheid en geluid	23
3.2.3	Handhaving afdracht Binnenhavengeld (BHG-vignet)	25
3.2.4	Preventieve handhaving: bevorderen van positief gedrag	25
3.3	Conclusies hoofdstuk 3: toezicht en handhaving	27
<b>Bijlage 1. Vaarbewegingen in april, juli en september (2015 versus 2014)</b>	<b>28</b>	
<b>Bijlage 2. Illustratieve weergave van de segmenten</b>	<b>30</b>	



## **Samenvatting**

### Ordering passagiers- en recreatievloot

- In vergunningsgebied 2 is het erg rustig; er zijn weinig aanvragen voor vergunningen en van de afgegeven vergunningen zijn er weinig in gebruik genomen.
- In 2015 zijn er nog niet afdoende ligplaatsen, waardoor nog niet voldoende ligplaatsvergunningen kunnen worden afgegeven.
- In 2013 en 2014 zijn vergunningen voor passagiersvaart aangevraagd en uitgegeven op grond van de innovatiebepaling en in het kader van de uitgifteronde 2014. Afgewezen aanvragen hebben geleid tot diverse bezwaar- en beroepsprocedures. Waar het bezwaar en beroep gegrond is verklaard zijn in 2015 alsnog enkele vergunningen afgegeven.

### Ordering verkeersbewegingen

- Het verkeersmodel dat TNO in opdracht van Waternet heeft ontwikkeld geeft een actueel beeld van het aantal vaarbewegingen in de grachten. Daaruit blijkt dat het aantal vaarbewegingen in 2015 gelijk is gebleven aan 2014.
- Op een gemiddelde zomerse dag met mooi weer wordt er op de drukke locaties in de grachten per dag tussen de 400 en 500 keer langs gevaren. Ook op piekdagen blijken vaartuigen nog steeds met de door hen gewenste snelheid te kunnen varen.

### Toezicht en handhaving

- In 2015 is het aantal meldingen van overlast toegenomen, vooral ten aanzien van snelheidsoverlast. De burger blijkt Waternet beter te kunnen vinden voor het doen van meldingen. Daardoor en door intensivering van de handhavingsinspanningen zijn in 2015 aanzienlijk meer processen verbaal uitgegeven voor zowel snelheids- als geluidsoverlast.
- In de afgelopen jaren is extra inspanning gepleegd om de illegale passagiersvaart aan te pakken. Dit blijkt succesvol.
- De handhaving op de afdracht van binnenhavengeld werpt zijn vruchten af, want de betalingsgraad is met 93% sterk gestegen en inmiddels boven de doelstelling van 90%. Wel blijkt uit een eerste steekproef dat niet iedereen het juiste tarief betaalt in de categorie 'Milieu'.
- De preventieve handhavingsactiviteiten op geluid, snelheid en naamgeving van boten lijken positief te werken.

## Kijk op de gracht

Het college streeft naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater in de nabije toekomst, met kleinere en schonere vaartuigen, een betere spreiding van het vaarverkeer, met slimme verkeerregelingen en dienstverlening waarmee alle soorten vaarweggebruikers ook op de drukste momenten vlot en veilig kunnen varen, zonder overlast voor derden. Het college beoogt hiermee een betere benutting, een eerlijker beprijzing en duurzamer gebruik van het water.

In de nota *Varen in Amsterdam* (2013), waarin dit beleid is gepresenteerd, geeft het college aan dat het jaarlijks over de voortgang van de uitvoering van dit beleid zal rapporteren. De jaarlijkse Grachtenmonitor, waarvan dit de tweede jaargang is, geeft een feitelijk overzicht van de beleidsresultaten ten aanzien van vergunningen, drukte op de grachten en handhaving van het grachtenbeleid. Daarmee vormt het een handvat om het aantal exploitatievergunningen passagiersvaart en de voorwaarden voor de pleziervaart bij te sturen. Daarnaast wordt deze informatie gebruikt om toezicht en handhaving te optimaliseren. De grachtenmonitor geeft geen beleidsaanbevelingen.

De Grachtenmonitor 2015 bestaat uit drie hoofdstukken waarbij in elk hoofdstuk het beleid, de maatregelen en de resultaten daarvan worden weergegeven.

In het eerste hoofdstuk, *Ordering Passagiers- en recreatievloot*, wordt een overzicht gegeven van het aantal vergunningen voor vaartuigen en ligplaatsen. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de ontvangen binnenhavengelden en de resultaten van maatregelen om de vergroening te stimuleren.

Hoofdstuk 2 gaat in op de drukte op de Amsterdamse grachten. Resultaten uit het ontwikkelde verkeersmodel en metingen op bekend drukke plaatsen geven inzicht in de feitelijke drukte per periode, tijdstip en plaats.

Hoofdstuk 3 tot slot gaat in op de resultaten van toezicht en handhaving. Dit betreft onder meer de aanpak van illegale passagiersvaart, de overlast van snelheid en geluid en de handhaving op de afdracht van binnenhavengeld. Tevens wordt een overzicht gegeven van de genomen preventieve handhavingsmaatregelen.

De Grachtenmonitor geeft de feitelijke resultaten tot en met 1 december 2015 (meetpunt). Aangezien het vaarseizoen begin oktober afloopt, wijken de definitieve cijfers over geheel 2015 weinig af van de hier gerapporteerde cijfers.

De opgenomen cijfers betreffen uitsluitend de cijfers zoals deze bij Waternet bekend zijn. Waternet heeft naast haar centrale taakstelling twee separate contracten afgesloten met de stadsdelen Centrum en West. De cijfers vertegenwoordigen dus alleen de behaalde resultaten op de centrale taakstelling en die van de separate contracten. De resultaten in stadsdelen waar Waternet geen contract mee heeft komt dan ook niet terug in deze rapportage. In stadsdeel Centrum vindt overigens ook het overgrote deel van het verkeer op de grachten plaats. Voor ligplaatsen is een stadsbrede inventarisatie gemaakt, die in hoofdstuk 1.2 is opgenomen.



# 1 Ordening passagiers- en recreatievloot

## 1.1 Vergunningverlening passagiersvervoer

Met het nieuwe beleid in de nota Varen in Amsterdam streeft het college naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater, met kleinere en schonere vaartuigen. Daarom heeft het college de combinatie van volumebeleid met vergunningen voor onbepaalde tijd voor vaartuigen groter dan 14 meter losgelaten: voor vaartuigen tot en met 14 meter is het beschikbare volume exploitatievergunningen verruimd, met als eindperspectief het vrijgeven van deze vergunningen in 2020. Voor vaartuigen groter dan 14 meter blijft het aantal vaartuigen dat in het centrum van de stad mag varen gemaximeerd op het huidige aantal.

Buiten het centrumgebied is het de intentie van het college het volume voor alle segmenten op termijn vrij te geven. Het college heeft hiertoe de segmentering van het passagiersvaart gewijzigd en vergunningsgebieden benoemd. Per gebied en segment is gezocht naar de meest geschikte vorm om de beleidsdoelen te realiseren.

**Tabel 1.** Segmenten Passagiersvaart

Segment	Dimensies	Toelichting*
Bemand groot	> 14 x 3,75 m	met name de grote (rondvaart)boten
Bemand gesloten	< 14 x 3,75 m	salonboten en kleinere rondvaartboten
Bemand open	< 10 x 3,25 m	sloepen met schipper
Onbemand	< 5,50 x 2 m	verhuurbootjes, zonder schipper
Waterfietsen	< 3,85 x 1,55 m	

\*) in bijlage 2 is ter illustratie een foto van elk van deze segmenten opgenomen.

### *Vergunningsgebieden*

- gebied 1: Amsterdam inclusief de centrum-zone (al het binnenwater van Amsterdam; voor het havenwater gelden andere regels)
- gebied 2: Amsterdam exclusief de centrum-zone. De buitengrens is de gemeentegrens.

### *Exploitatievergunningen*

In 2013 zijn exploitatievergunningen verleend in het kader van de innovatiebepaling.

In 2014 heeft een uitgifteronde plaatsgevonden voor exploitatievergunningen voor passagiersvervoer in vergunningsgebied 1 en 2 voor de verschillende segmenten. Als gevolg van deze uitgifteronden zijn in 2013, 2014 en 2015 meerdere bezwaar- en beroepsprocedures gestart. Dit heeft geleid tot de uitgifte van nieuwe vergunningen in die gevallen waarin het bezwaar of het beroep gegrond is verklaard.

In 2015 heeft geen uitgifteronde plaatsgevonden. De in 2015 verleende vergunningen komen voort uit:

- Bezwaar- en beroepsprocedures waarbij de aanvrager in het gelijk is gesteld. Het betreft hier onder meer 1 partij met 21 vergunningen in het segment 'bemand open', waaronder 1 vergunning voor een set van 5 boten;
- De overgangsbepaling voor de voorheen vrijgestelde stichtingen en verenigingen die voor 1 januari 2016 aanspraak kunnen maken op een exploitatievergunning.

In 2015 zijn als gevolg daarvan 32 nieuwe exploitatievergunningen verleend.



**Tabel 2.** Aantal uitgegeven exploitatievergunningen voor vergunningsgebied 1

Segment	Totaal t/m 2013	totaal t/m 2014	verleend in 2015	Totaal t/m 2015
Bemand groot	128	137	1	138
Bemand gesloten	31	58	3	61
Bemand open	22	44	21	65
Onbemand	75	165	2	167
Waterfietsen	1*	3**	0	3
<b>Totaal</b>	<b>256</b>	<b>407</b>	<b>27</b>	<b>434</b>

\*) in 2013 is 1 vergunning verleend voor 100 waterfietsen (ambtshalve omzetting);

\*\*) in 2014 zijn 2 vergunningen verleend voor 2x 10 waterfietsen voor dezelfde ondernemer.

**Tabel 3.** Aantal uitgegeven exploitatievergunningen voor vergunninggebied 2

Segment	Totaal t/m 2013	totaal t/m 2014	verleend in 2015	Totaal t/m 2015
Bemand groot	1	7	0	7
Bemand gesloten	0	17	1	18
Bemand open	0	22	3	25
Onbemand	0	70	1	71
Waterfietsen	0	3	0	3
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>119</b>	<b>5</b>	<b>124</b>

#### *In gebruik genomen vergunningen*

Een vergunning kan in gebruik worden genomen als daarvoor een vergunningsbewijs is afgegeven. Een vergunningsbewijs wordt afgegeven als de vergunninghouder een ligplaats voor zijn boot heeft, aan de vergunningsvoorwaarden voldoet en het vaartuig in gebruik kan nemen.

De in de vergunning opgenomen voorwaarden vereisen dat de vergunninghouder beschikt over:

- een keuringsbewijs voor zijn vaartuig;
- een meetbrief (alleen voor vaartuigen met meer dan 12 passagiers);
- een transponder (voor de segmenten bemand);
- een RFID-chip (voor de segmenten onbemand en waterfietsen); en
- een geluidsbegrenzer op de aan boord aanwezige geluidsinstallatie (voor de segmenten bemand groot en bemand gesloten).

Daarnaast is het een vereiste dat een vergunninghouder tevens over een ligplaats(vergunning) beschikt, om ervoor te zorgen dat boten niet overal afmeren. Aangezien het aantal ligplaatsen in Amsterdam beperkt is, heeft dit een regulerende werking op de passagiersvaart.

De reden waarom door handhaving nog geen vergunningsbewijs is afgegeven en een vergunning dus nog niet in gebruik is genomen, kan per vaartuig verschillen: geen ligplaats, geen keuringsrapport of er wordt niet aan één van de andere voorwaarden voldaan.

**Tabel 4.** Aantal in gebruik genomen exploitatievergunningen in vergunninggebied 1 (centrum)

Segment	Totaal in gebruik genomen cumulatief in 2014	Nieuw in gebruik genomen in 2015	Totaal in gebruik genomen cumulatief in 2015
Bemand groot	126	9	135
Bemand gesloten	30	13	43
Bemand open	26	25	51
Onbemand	75	26	101
Waterfietsen	1	0	1
<b>Totaal</b>	<b>258</b>	<b>73</b>	<b>331</b>

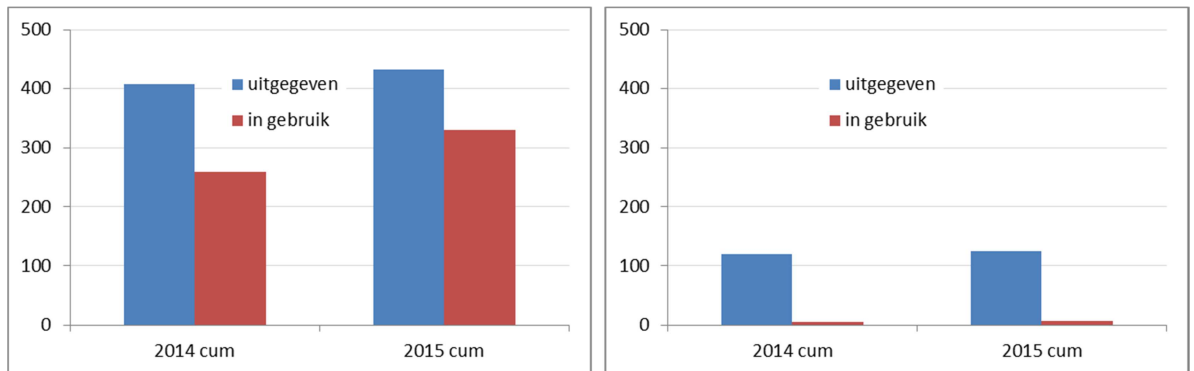
Van de in totaal 434 exploitatievergunningen die in vergunningsgebied 1 tot en met eind 2015 zijn uitgegeven zijn er nu 331 in gebruik genomen. Dat zijn 73 vaartuigen meer dan in 2014. De nieuwe vaartuigen betreffen vooral de segmenten bemand open en onbemand.

**Tabel 5.** Aantal in gebruik genomen vergunningen in vergunninggebied 2 (Amsterdam buiten centrum)

Segment	Totaal in gebruik genomen cumulatief in 2014	Nieuw in gebruik genomen in 2015	Totaal in gebruik genomen cumulatief in 2015
Bemand groot	1	0	1
Bemand gesloten	0	0	0
Bemand open	3	0	3
Onbemand	1	1	2
Waterfietsen	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>

Uit deze tabel blijkt dat er van de 119 uitgegeven exploitatievergunningen voor gebied 2 er maar zes in gebruik zijn genomen. Reders geven informeel aan dat gebied 2 commercieel minder interessant is. Uit de druktekaarten in hoofdstuk 2.1 blijkt dat gebied 2 ook bij mooi weer rustig tot normaal is qua drukte.

**Figuur 1.** Aantal uitgegeven en in gebruik genomen vergunningen in 2014 en 2015 (cumulatief), voor respectievelijk gebied I (links) en gebied II (rechts)



## 1.2 Ligplaatsen en opstapplaatsen passagiersvaart

Vergunninghouders voor de passagiersvaart zijn zelf verantwoordelijk voor het vinden van een ligplaats. Een ligplaatsvergunning is een vereiste voor het in gebruik mogen nemen van een exploitatievergunning. Wegens schaarste van ligplaatsen is de termijn voor ingebruikname begin 2015 verlengd tot 1 januari 2016 (en deze is inmiddels nogmaals verlengd tot 1 oktober 2016).

Nog niet alle vergunninghouders hebben zicht op een legale ligplaats. In 2015 hebben we minder ligplaatsvergunningen af kunnen geven dan nodig zijn. Tot en met november 2015 zijn dit jaar 58 ligplaatsvergunningen afgegeven (46 ligplaatsen voor bemande en 12 ligplaatsen voor onbemande vaartuigen).

**Tabel 6.** Aantal gerealiseerde en nog benodigde ligplaatsen (per 1/12/2015)

Ligplaatsen	Bemande vaartuigen	Onbemande vaartuigen
Gerealiseerd	132	122
Nog nodig	248	186

We werken aan een stedelijk registratiesysteem voor exploitatievergunningen, ligplaatsvergunningen en vergunningbewijzen. Tot begin 2015 registreerde de gemeente in het register Passagiersvervoer (RPA) alleen de kenmerken van het vaartuig en de naleving van de vergunningvoorschriften. In het najaar van 2015 is de registratie uitgebreid met ligplaatsvergunningen per stadsdeel om inzicht te krijgen in de behoefte aan het aantal ligplaatsen. Bekeken wordt hoe de registratie zo ingericht kan worden dat deze ook gebruikt kan worden voor de belastingdienst voor het heffen van precario en gemakheidsretributie. Zo gaan we in 2016 registreren per vaartuig en niet per vergunning. Dit omdat in een aantal gevallen een vergunning recht geeft op meerdere (identieke) vaartuigen. Het totaal aantal ligplaatsvergunningen en het totaal aantal exploitatievergunningen is daarom niet gelijk. Deze informatie wordt nu hersteld.

In de praktijk blijkt het lastig om geschikte locaties te vinden. Het centrum staat uitbreiding van het aantal ligplaatsen niet toe, overeenkomstig het collegebesluit uit 1996 om het aantal bedrijfsvaartuigen in de binnenstad te bevroren. Met name de stadsdelen Oost, West en Zuid zien een grote toename van het aantal aanvragen voor een ligplaats. Dit leidt tot grote druk op de schaarse ruimte en protesten van omwonenden. Daarnaast staat het bestemmingsplan een ligplaats

voor passagiersvaartuig vaak niet toe. Aanpassing van bestemmingsplannen kost veel tijd, zodat deze plekken niet op korte termijn beschikbaar zijn.

Het programmateam Varen werkt aan een aantal concrete projecten dat moet leiden tot meer beschikbare ligplaatsen voor passagiersvaart. Via een paraplubestemmingsplan wil de gemeente faciliteren dat in een zestal jachthavens een gedeelte van de ligplaatsen beschikbaar komt voor passagiersvaart (planning van raadsvaststelling van dit bestemmingsplan is april 2016).

Aan de Dijkgracht Oost wordt in samenwerking met stadsdeel Centrum de gehele kade herontwikkeld om ligplaatsen passagiersvaart mogelijk te maken. De nadruk ligt hierbij op het vinden van alternatieve ligplaatsen voor de grote hoeveelheid rondvaartboten van het type 'groot bemand', die nu nog een ligplaats hebben in de belangrijke te transformeren gebieden van het Stationseiland, Damrak, Rokin en in een aantal locaties in de Singelgracht.

Tot slot is een faciliterend team opgericht dat de ondernemers en stadsdelen begeleidt om te kijken of beoogde locaties kansrijk zijn als ligplaatsen.

#### *openbare steigers en op- en afstapplaatsen*

Alle geplande op- en afstapvoorzieningen in de binnenstad zijn aangelegd en in gebruik genomen. Sinds 2009 betreft dit een twintigtal nieuwe openbare op- en afstapvoorzieningen. Er zijn geen klachten van omwonenden bekend over het functioneren van deze voorzieningen.

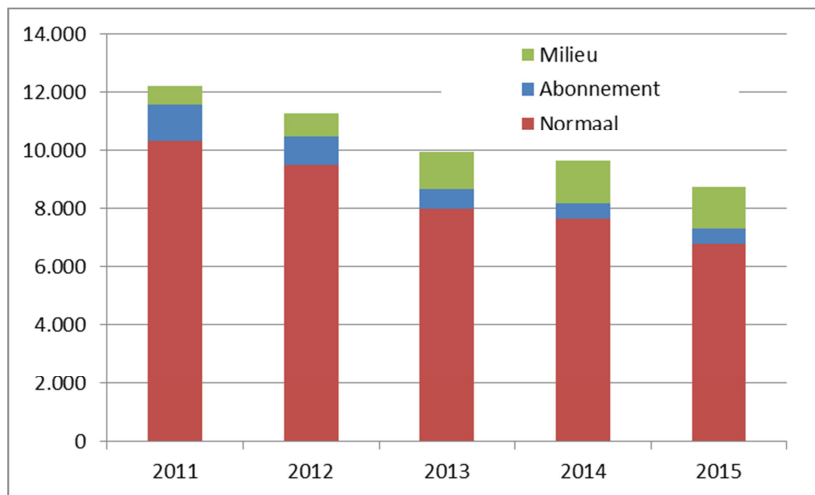
### **1.3 Binnenhavengeld pleziervaart**

In 2014 en 2015 is invulling gegeven aan de Nota Varen. Het aantal vaartuigen waarvoor binnenhavengeld is betaald, is in de laatste vijf jaar aanzienlijk gedaald van ruim 12.000 in 2011 naar circa 8.700 in 2015.

**Tabel 7.** Aantal uitgegeven BHG-vignetten per categorie

Soort	2011	2012	2013	2014	2015
Normaal	10.289	9.478	7.994	7.651	6.788
Abonnement	1.288	962	668	511	514
Milieu	631	850	1.281	1.486	1.439
(% van totaal)	(5,2%)	(7,5%)	(12,9%)	(15,4%)	(16,5%)
<b>totaal</b>	<b>12.208</b>	<b>11.290</b>	<b>9.943</b>	<b>9.648</b>	<b>8.741</b>

**Figuur 2.** Ontwikkeling van het aantal afgegeven BHG-vignetten per categorie



De afgelopen jaren is door handhaving ingezet op het verhogen van de betalingsgraad. Dit is succesvol gebleken; het aantal aangetroffen vaartuigen zonder vignet is gedaald van 25% in 2012 naar circa 7% van het totaal in 2015.

**Tabel 8.** Tarieven en opbrengsten binnenhavengeld pleziervaart 2010-2015

	Tarieven binnenhavengeld in euro's *			Opbrengsten BHG-gelden
	Normaal	Abonnement **	Milieu***	
2010	17,60	9,55	9,55	€ 1.064.316
2011	28,50	15,20	9,55	€ 1.539.956
2012	29,35	15,65	9,65	€ 1.462.413
2013	58,00	31,50	20,00	€ 2.388.450
2014	58,00	31,50	20,00	€ 2.350.000
2015****	gedifferentieerd tarief naar omvang en aard			€ 2.428.000

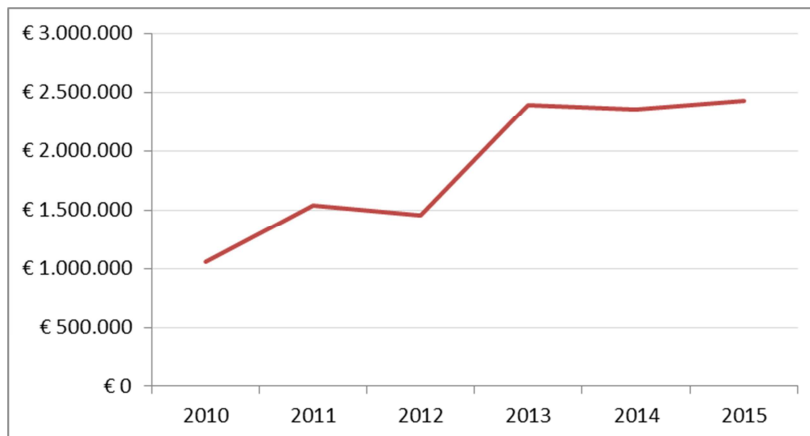
\* Tarieven per strekkende meter vaartuig

\*\* Vaartuigen van buiten Amsterdam en in jachthavens, niet 's nachts in de gracht afmeren

\*\*\* Tarieven voor milieuvriendelijke vaartuigen

\*\*\*\* Per 2015 zijn de tarieven BHG niet meer per strekkende meter, maar per vierkante meter en in 6 categorieën

**Figuur 3.** Ontwikkeling van de opbrengsten aan binnenhavengeld



### *Vergroening*

Sinds enkele jaren wordt voor steeds meer boten een vignet aangevraagd voor de categorie Milieu. Dat wil zeggen dat zij elektrisch, met windkracht of op menselijke kracht worden voortbewogen. Het aandeel milieuvignetten dat tussen 2011 en 2014 meer dan verdubbelde, is overigens in 2015 licht gedaald maar lijkt in aandeel van het totaal verder toe te nemen (zie tabel 5).

In het najaar van 2015 is echter een eerste grote controle op milieuvignetten uitgevoerd. Van de 92 vaartuigen met een milieuvignet waren er 20 voorzien van een verbrandingsmotor (22%) die dus ten onrechte varen in de milieucategorie van de BHG. De overige vaartuigen hadden ofwel geen motor of een elektromotor. Vanwege de relatief beperkte groei van het aandeel vaartuigen met een Milieuvignet tussen 2013-2015 (zie Tabel 7) zijn er bij het hoge aandeel onterecht afgegeven vignetten geen betrouwbare conclusies te trekken over de vergroening van de pleziervaart in de afgelopen twee jaar.

## **1.4 Conclusies hoofdstuk 1: ordening passagiers- en recreatievloot**

Op basis van de gegevens in dit hoofdstuk kunnen we de volgende feitelijke conclusies trekken:

- het aantal verleende en in gebruik genomen vergunningen is toegenomen als gevolg van de uitgifterondes in 2013 en 2014
- het aantal vergunningen dat in gebruik genomen is in vergunninggebied 2 is zeer laag, zeker in verhouding tot het aantal afgegeven vergunningen.
- hoewel er meer ligplaatsen zijn gerealiseerd, is er nog steeds een tekort aan ligplaatsen voor de passagiersvaart
- de handhaving op de afdracht van het binnenhavengeld heeft geleid tot een stijging van de betalingsgraad
- een significant aandeel van de pleziervaartuigen met een Milieuvignet (die als gevolg daarvan lagere binnenhaventarieven betaalt) heeft ten onrechte dit vignet.

## 2 Ordening verkeersbewegingen

### 2.1 Drukke op de grachten







Eén van de doelstellingen van het grachtenbeleid is te komen tot een optimaal nautisch gebruik van het Amsterdams binnenwater. Waternet is verantwoordelijk voor het in goede banen leiden van het verkeer over water in Amsterdam. Waternet wil daarom de aard van de vaarbewegingen en de wijze waarop sturing mogelijk is, goed in beeld hebben om het vlot en plezierig varen op de Amsterdamse grachten te stimuleren.

Hiervoor heeft Waternet in 2013 door TNO een verkeersmodel (*grachtenmodel*) laten ontwikkelen dat de huidige drukke op de grachten in beeld brengt en een voorspelling kan geven over de verwachte drukke. Waternet kan zo via vergunningenbeleid en met real-time monitoring en actief en adaptief vaarwegbeheer drukke en onveiligheid tegengaan.

#### *Drukke indicator in Verkeersmodel*

De drukke op de grachten wordt door een aantal factoren bepaald. Allereerst de beschikbare ruimte op het water. Hiervoor heeft TNO vastgesteld tot welk niveau aan vaartuigen ('*bezettingsgraad*') het varen op de grachten mogelijk is. Deze bezettingsgraad wordt uitgedrukt in procenten en is gerelateerd aan de capaciteit van een gracht. Hiervoor is gekeken naar de oppervlakte van de vaartuigen in relatie tot de oppervlakte van de vaarweg, waarbij de vaartuigen elkaar op minimaal 10 meter afstand volgen.

#### Drukkeindicator

	zeer rustig	< 0,1 % (minder dan 4 vaartuigen per uur)
	rustig	0,1% - 1% (4 – 40 vaartuigen per uur)
	normaal	1% - 2 (40 – 80 vaartuigen per uur)
	druk	2% - 5% (80 – 200 vaartuigen per uur)
	zeer druk	5 – 10% (200 – 400 vaartuigen per uur)
	extreem druk	>10% (meer dan 400 vaartuigen per uur)

Voor het wegverkeer zijn uitgebreide metingen en studies verricht naar capaciteitswaarden en kritische bezettingsgraden. Voor het vaarverkeer op de grachten is dit nog niet gedaan. TNO heeft daarom een inschatting gemaakt op basis van beschikbare (verkeers)theorie en aannames over de minimale volgafstand, de volgtijd tussen vaartuigen en de gemiddelde vaartuiglengte.

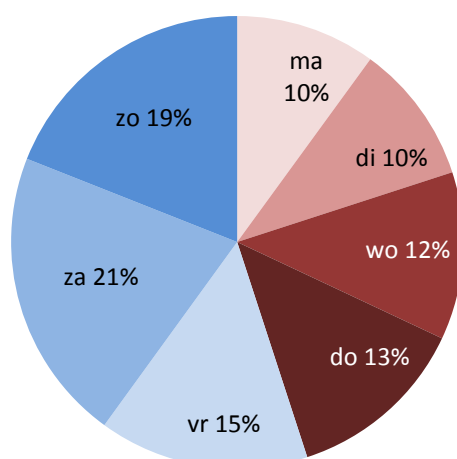
In de objectivering door TNO is de *kritische bezettingsgraad* bepaald. Als deze grens wordt overschreden, begint er een 'file' op het water te ontstaan. Dit betekent dat de vaartuigen niet meer met hun gewenste snelheid kunnen varen. Als de indicator richting de 100% gaat, komen de vaartuigen helemaal stil te liggen. Het Verkeersmodel werkt met een kritische bezettingsgraad van 10% ("extreem druk"), wat overeen komt met 400 passerende vaartuigen per uur (6 á 7 passages per minuut). De kritische bezettingsgraad van 400 vaartuigen per uur (10%) is geen exacte grens. Zo is het afhankelijk van het type vaartuigen op het water soms mogelijk om met 600 vaartuigen per uur (15%) te varen zonder dat dit leidt tot vermindering van de snelheid of opstoppingen.

Monitoring van de drukte per periode, dag, tijdstip en locatie levert de volgende resultaten op.

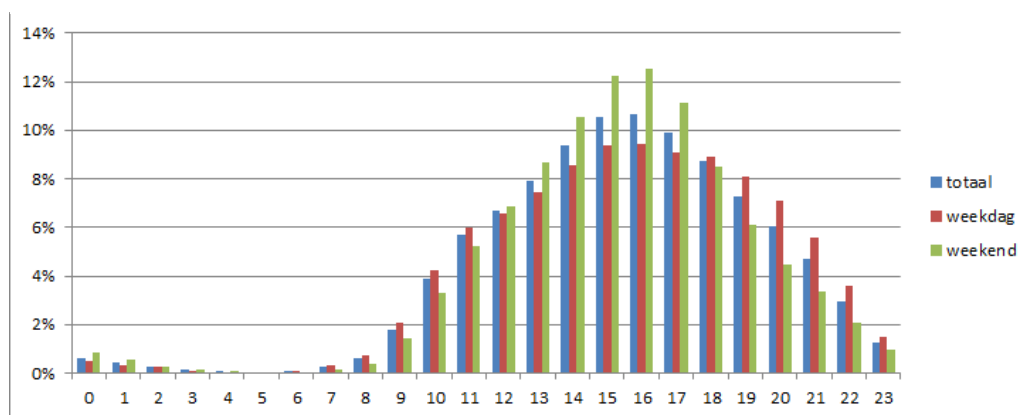
*De drukste dagen en tijdstippen*

Zaterdag en zondag zijn het drukst, gevolgd door vrijdag. In het weekend is de verdeling over de dag iets anders dan op weekdays.

**Figuur 4.** Het totaal aantal gemeten passages over de dagen (periode 1 april – 1 oktober)



**Figuur 5.** De verdeling van passages over alle uren van de dag (periode 1 april – 1 okt)



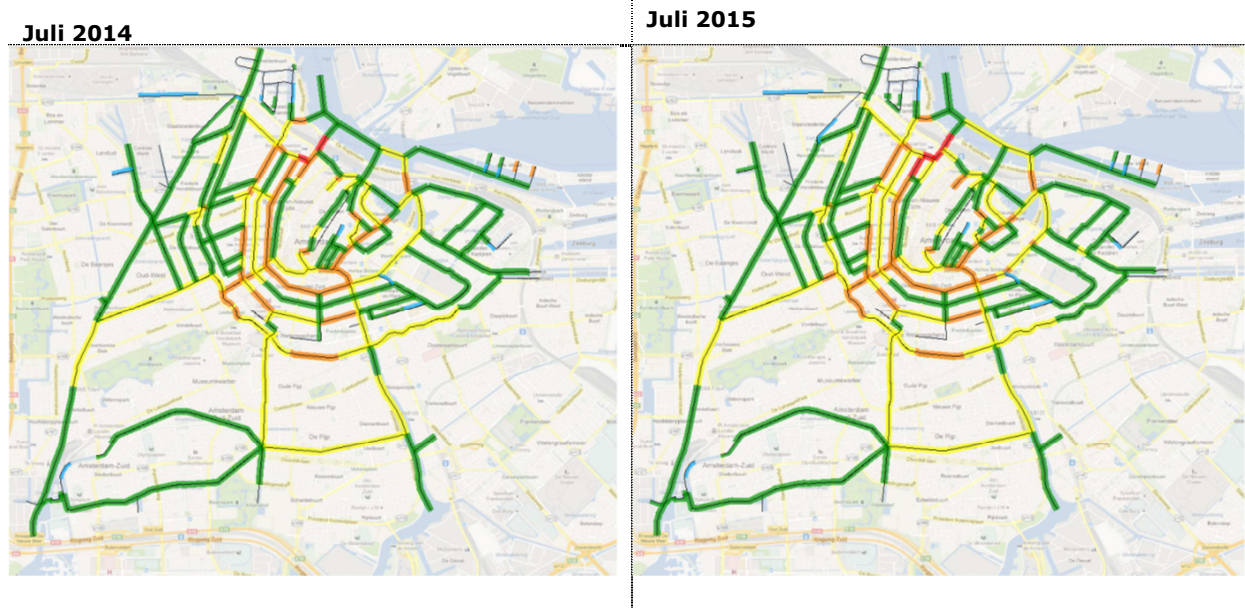
*Het vaarverkeer in de maanden april, juli en september*

Om een vergelijking te maken tussen de vaarbewegingen in 2014 en 2015 is op drie momenten gedurende het vaarseizoen - de maanden april, juli en september - gekeken naar het gemiddeld aantal vaarbewegingen op de drukste tijdstippen (in figuur 3: tussen 16.00 -19.00 uur; op zonnige dagen in het weekend van juli, de drukste maand).

Hierbij valt op dat deze weekenddagen met mooi weer niet veel van elkaar verschillen in alle drie de maanden. Het aantal vaarbewegingen in 2014 en 2015 is gelijk gebleven. De locatie 'stukje Herengracht - Brouwersgracht - Nieuwe Haarlemmersluis' is de drukste locatie en dus maatgevend voor de maximale toename van vaartuigen. In bijlage 1 zijn de metingen van de drie maanden opgenomen, de drukste maand (juli) is ter illustratie hieronder getoond.



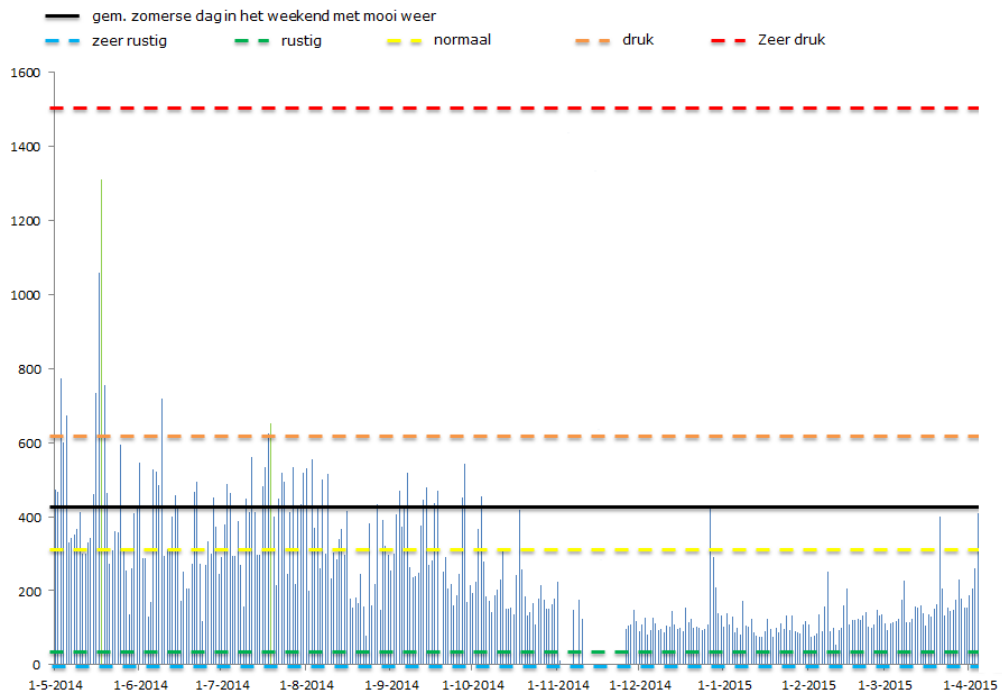
**Figuur 6.** Vaarbewegingen in juli 2014 en 2015



*Vaarbewegingen ter hoogte van Anne Frank Huis*

Om een gedetailleerder beeld te geven van het vaargedrag en de verdeling van vaarbewegingen **per dag**, heeft TNO voor de periode tussen mei 2014 en april 2015 alle sensordata uit het telpunt ter hoogte van het Anne Frank Huis op de Prinsengracht bestudeerd. Dit telpunt is één van drukste tellocaties en biedt een representatieve vertegenwoordiging van het vaargedrag in de centrumzone.

**Figuur 7.** Aantal passages per dag bij telpunt Anne Frank Huis (inclusief druktegrenzen)<sup>1</sup>



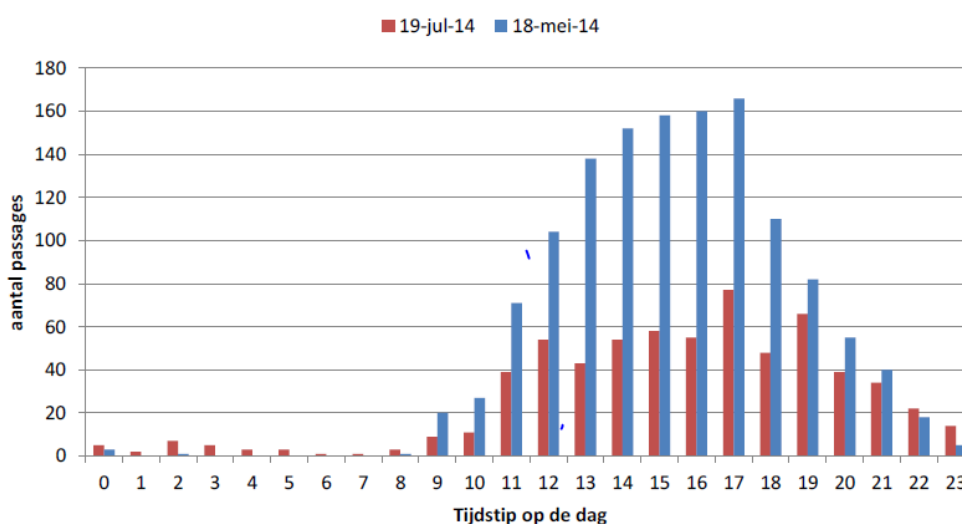
<sup>1</sup> Een aantal metingen in november 2014 en april 2015 blijken onbetrouwbaar en is daarom weggelaten

Deze figuur laat zien dat het aantal passages behoorlijk varieert over de dagen. Het seizoen, de dag van de week en de temperatuur zijn hier belangrijke verklarende variabelen voor. Daarnaast kunnen bijzondere evenementen een rol spelen. De zwarte lijn geeft het aantal passages op een gemiddelde zomerse dag met mooi weer aan, de overige lijnen zijn de diverse druktegrenzen.

Voor bestudering van het drukste moment van de dag zoomen we verder in op het aantal vaarbewegingen verspreid over de dag. Figuur 5 laat de verdeling zien van het aantal passages **per uur** op twee voorbeelddagen (beide in groen weergegeven in figuur 4):

- 19 juli 2014: een bovengemiddeld drukke zomerdag met mooi weer (max 34 graden) in het weekend (zaterdag).
- 18 mei 2014: een van de uitzonderlijke piekdagen in 2014/2015, een lente dag met mooi weer (max 22 graden) in het weekend (zondag).

**Figuur 8.** Passages per uur bij telpunt Anne Frank Huis



Deze figuur toont dat ook op een uitzonderlijke piekdag - zoals op 18 mei 2014 - zelfs op het drukste uur van de dag geen sprake is van extreme drukte (meer dan 400 vaartuigen per uur) als gevolg waarvan vaartuigen niet meer met hun gewenste snelheid kunnen varen. Dit zien we ook terug op de overige tellocaties. Onderstaande tabel geeft voor alle tellocaties op deze twee dagen aan wat de *beschikbaarheidsfactor* was op het drukste uur. De beschikbaarheidsfactor geeft aan met hoeveel keer het aantal passages kan toenemen voordat sprake is van verminderde vaarsnelheid. Oftewel: hoe hoger het getal, hoe meer ruimte op de gracht.

**Figuur 9.** Beschikbaarheidsfactor per tellocatie

De factor waarmee het aantal passages kan worden vermenigvuldigd voordat op de locatie sprake is van extreme drukte (meer dan 400 vaarbewegingen per uur). Hoe hoger, hoe meer ruimte.

	Leidsegracht	Prinsengracht bij Leidsegracht	Oudezijds voorburgwal t kolkje	Stadionsluis	Singel haarlemlersluis	Zeilstraat	Amstel Toronto brug oost	Amstel Toronto brug midden	Amstel Toronto brug west	Anna Frank	Sint Antonie sluis	Herengracht	Keizersgracht	Westerkeersluis	Nieuwe vaart pelikaanbrug
<b>Beschikbaarheidsfactor</b>															
18-5-2014	3	4	3	4	3	5	3	26	4	2	3	4	4	5	4
19-7-2014	65	65	8	11	7	12	6	25	9	5	6	9	9	8	14

Op ongeveer 65% van de dagen kan het aantal vaarbewegingen met een factor 2 toenemen zonder dat het op het drukste uur van de dag 'extreem druk' wordt. Hierbij moet de kanttekening worden gemaakt dat de genoemde capaciteit geldt voor de grachten zelf. Het grachtenmodel is weliswaar in staat om het effect van een toename in het *aantal* vaarbewegingen te modelleren, maar nader onderzoek naar de capaciteit van grachten en kruisingen is nodig voor meer inzicht in de invloed van kruisend en samenvoegend verkeer op de drukte.

## **2.2 Verkeersmaatregelen**

### *Pilot eenrichtingsverkeer*

In 2014 is een pilot eenrichtingsverkeer uitgevoerd op de Singelgracht en Prinsengracht. Uit de pilot bleek dat de ingestelde eenrichtingsmaatregelen hebben geleid tot de beoogde verbetering van de doorstroming en een vermindering van de overlast op het gebied van snelheid, geluid en milieu: in bewonersonderzoek in 2014 meldden bewoners (inclusief woonboten) een verbetering van de situatie en een positieve waardering van de genomen maatregelen. Daarop is besloten per begin 2015 definitief een eenrichtingsverkeer in te stellen.

Vanwege werkzaamheden in de Boerenwetering, de bouw van een nieuwe brug en parkeergarage, is voor de vergunde rondvaart die te hoog zijn om onder de Leidsebrug door te varen, een vrijstelling afgegeven van het invaarverbod in de Singelgracht tussen brug no. 84 ("Freddy Heinekenbrug") en de Amstel, alleen wanneer de Boerenwetering gestremd is. Hierdoor is het aantal boten dat tegen de richting in vaart toegenomen, waardoor (tijdelijk) een feitelijke verslechtering van de situatie ten opzichte van de pilot optreedt. Het is echter nog steeds beter dan de periode voor de pilot, zoals ook door woonbootbewoners is beaamd.

In 2015 is een werkgroep "Inzet analyse verkeersmodel voor vermijden knelpunten" samengesteld tussen reders en Waternet. De werkgroep inventariseert de knelpunten en hoe deze kunnen worden vermeden of opgelost, zoals bijvoorbeeld met verkeersmaatregelen.

## **2.3 Conclusies hoofdstuk 2: ordening verkeersbewegingen**

Op basis van de gegevens in dit hoofdstuk kunnen we de volgende feitelijke conclusies trekken:

- het is in 2015 niet drukker geworden op de grachten, terwijl er passagiersvaartuigen zijn bijgekomen;
- uit oogpunt van veiligheid en vlotte doorvaart is er geen belemmering voor verdere groei van het verkeer. Deze belemmering ligt er mogelijk wel vanuit de ervaren overlast;
- het nemen van verkeersmaatregelen kan een positief effect hebben op de ervaren overlast, maar leidt mogelijk tot verschuiving van de knelpunten.

## 3 Toezicht en handhaving

### 3.1 Beleid en handhavinginstrumenten

Toezicht en handhaving zijn alle handelingen die bijdragen aan het gewenste gedrag. Hoewel handhaving vaak (ook in dit hoofdstuk) wordt gebruikt als de overkoepelende term voor alle toezichts- en handhavingsactiviteiten is er een onderscheid tussen deze twee begrippen:

- Toezicht houden bestaat uit het *controleren* of de aangetroffen situatie overeenkomt met de wettelijk voorgeschreven situatie en het inzetten van preventieve middelen zoals voorlichting, zodat het niet tot overtredingen komt. Vaak worden hier ook mondelinge waarschuwingen onder geschaard ("niet meer doen").
- Handhavend optreden vindt plaats bij het constateren van een overtreding. Waternet treft dan *maatregelen* om de overtreding ongedaan te (laten) maken of treedt *bestraffend* op (uitdelen boete). Het handhavend optreden begint in eerste instantie met het afgeven van een formele waarschuwing. Mocht dat geen effect hebben, dan worden andere maatregelen ingezet, veelal bestuursrechtelijk (last onder dwangsom, bestuursdwang). Bij onomkeerbare overtredingen wordt direct strafrechtelijk opgetreden (uitdelen boetes). Dit is bijvoorbeeld het geval bij overlast (geluid, snelheid) en niet voldoen aan basale veiligheidsvoorschriften (aanwezigheid dodemansknop, afwezigheid reddingsvesten, afwezigheid klein vaarbewijs, en dergelijke).

Toezicht en handhaving zijn noodzakelijk om ervoor te zorgen dat gebruikers van de grachten zich aan de geldende regels houden. Daarbij ligt de prioriteit op:

- borgen van de veiligheid op het water: snelheid, verkeersregels;
- verminderen van overlast op het water: geluid en snelheid;
- verminderen van de illegale passagiersvaart.

Waternet handhaaft in opdracht van de centrale stad en de stadsdelen Centrum en West. Bij overlastovertredingen door vergunninghouders, zoals bij geluidsoverlast, wordt dezelfde aanpak gevolgd als bij aanpak van de Horeca in Amsterdam: na een derde overtreding geldt 'three strikes out' en wordt de betreffende vergunning voor bepaalde of onbepaalde tijd ingetrokken. In 2015 zijn er 6 strikes uitgedeeld (alle voor een eerste overtreding).

Waternet is verantwoordelijk voor de handhaving op het gestelde beleid. Daartoe houdt zij toezicht of alle gebruikers van de grachten zich aan de diverse regels en voorschriften houden. Indien dit niet het geval is, worden zij gewaarschuwd en afhankelijk van het type overtreding vervolgens beboet of wordt een dwangsom opgelegd. De handhavinginstrumenten verschillen per beleidsdoelstelling en worden bij de resultaten nader toegelicht.

Waternet streeft ernaar de effectiviteit en efficiency van de handhavinginzet steeds verder te verbeteren. In dat kader werken we steeds meer met preventieve handhaving, waardoor meer gebruikers de regels op het water kennen en zich hieraan houden. Ook wordt geëxperimenteerd met nieuwe handhavinginstrumenten. In 2015 zijn de volgende stappen gezet.

### *Samenwerking met andere partners*

Het intensiever samenwerken met andere handhavingspartners wordt beschouwd als een belangrijk middel om de effectiviteit van de handhaving op overlast op de Amsterdamse Grachten te verhogen. De directie van de *RVE Handhaving en Toezicht* en de directie van *Waternet* zijn eind 2015 gestart met een gezamenlijk onderzoek naar de toekomstige inrichting van toezicht en handhaving op de Amsterdamse binnenwateren. De volgende scenario's worden onderzocht:

- intensievere samenwerking tussen de betreffende onderdelen van Toezicht & Handhaving van Waternet en de RVE Handhaving en Toezicht van de gemeente;
- overdragen van (deel)handhavingstaken door Waternet aan Amsterdam;
- samenvoegen van de betreffende onderdelen van Toezicht & Handhaving van Waternet met de RVE Handhaving en Toezicht van Amsterdam.

Concreet zijn in 2015 de volgende samenwerkingsacties uitgevoerd en afspraken gemaakt. In de zomerperiode is tweewekelijks een gezamenlijke handhavingssactie gehouden met medewerkers van handhaving van stadsdeel Centrum en wordt structureel samengewerkt met de waterpolitie. Met de RVE Toezicht & Handhaving zijn afspraken gemaakt voor nadere samenwerking in 2016. Daarbij wordt beoordeeld of op warme zomerdagen – wanneer de overlast veelal het hoogst is – het toezicht kan worden geïntensiveerd door het inzetten van extra capaciteit.

### *Informatiegestuurd handhaven*

In 2015 is de handhaving informatiegestuurd vormgegeven. Hierbij is de inzet van Waternet gebaseerd op de resultaten uit het Verkeersmodel, meldingen die binnenkomen en eigen waarnemingen. Naar de toekomst toe zal de informatie-uitwisseling met de andere handhavingspartners worden uitgebouwd, zodat er zowel vanaf de wal als op het water kan worden gehandhaafd en er een betere dekking ontstaat op vooral de warme dagen.

### *Anoniem toezicht*

Gebruikers in de gracht passen hun gedrag aan zodra zij de herkenbare patrouilleboten en handhavers van Waternet signaleren. Dit heeft een goede preventieve werking, maar een groep vaarweggebruikers geeft opnieuw overlast zodra Waternet weer uit het zicht is. Daarom is Waternet, in overleg met en na toestemming van het OM, deze zomer begonnen met het uitvoeren van anoniem toezicht. Hierbij vaart waternet met onherkenbare bootjes en zijn de handhavers niet in uniform, maar dragen ze alleen legitimatie (verplicht). Deze vorm van toezicht heeft tot goede resultaten geleid (vergrootte pakkans) en zal vaker worden ingezet in 2016.

### *Handhaving vanaf de wal – op de fiets*

Handhaving vanaf de wal is in 2015 vaker ingezet (per fiets). Hierdoor kan gemakkelijker en effectiever op bepaalde plekken worden opgetreden. Dit zal in 2016 verder worden uitgebouwd, waarbij wordt samengewerkt met de andere handhavingspartners.

### *inzet camera's*

In de sub-driehoek (OM, gemeente en Toezicht & Handhaving) heeft Waternet gevraagd in hoeverre camera's bij bruggen en sluizen kunnen worden gebruikt voor toezicht en handhaving op overlast.

Het OM staat strafrechtelijke handhaving niet toe vanwege het ontbreken van kentekenaansprakelijkheid (wel op de weg) en onvoldoende proportionaliteit: een zwaar middel als cameratoezicht kan alleen worden ingezet bij ernstige zaken. Het OM is wel akkoord gegaan met het onderzoeken van de mogelijkheid om cameratoezicht in te zetten als toezichthoudend instrument. Na een signalering via de camera zal steeds een handhaver ter plaatse een feitelijke constatering moeten doen. Na akkoord van het plan van aanpak door het subdriehoeksoverleg start de pilot in het vaarseizoen van 2016.

#### *Geautomatiseerd snelheid meten*

Voor het geautomatiseerd meten van snelheid komen 2 systemen in aanmerking: de transponders en de RFID-chips. De verplichte transponder op de bemande passagiersvaartuigen wordt ingezet om te bepalen of deze in het vergunde gebied varen. De daarbij gemeten snelheid is technisch onbetrouwbaar en kan niet worden gebruikt om te handhaven op snelheidsovertredingen. Dit staat nog los van de juridische beperking dat (vooralsnog) transponders alleen handhavend mogen worden ingezet bij zone-overschrijding.

#### *Onderzoek invoeren lagere snelheid*

In de Nota Varen is aangegeven dat wordt onderzocht of op drukke plaatsen waar veel overlast wordt ervaren de maximum snelheid kan worden gereduceerd tot 6 km/uur. De mate van overlast is het gevolg van een combinatie van het karakter/breedte van de gracht, het soort boot en het aantal passagiers (waterverplaatsing), het aantal boten, de aard van de oever en de snelheid waarmee wordt gevaren.

Eind 2015 is begonnen met een onderzoek naar de effecten van het invoeren van een lagere snelheid. We verwachten dat dit onderzoek voor de zomer 2016 kan worden afgerond. Indien wordt besloten tot het (mogelijk gedifferentieerd) invoeren van een andere snelheid, dan kan dit snel ingevoerd worden vanwege het mandaat van Waternet tot het invoeren van dergelijke besluiten.

## **3.2 Handhavingsresultaten**

### **3.2.1 Aanpak illegale passagiersvaart**

#### *Aanpak aanbieders op internet*

In 2015 is intensief gehandhaafd op het aanbieden van illegale passagiersvaart op internet; het aantal aanbieders is in 2015 licht toegenomen ten opzichte van vorig jaar. Door gericht aanschrijven is van de aangetroffen advertenties het merendeel verwijderd, het restant is nog in behandeling. Ook is er weer nadrukkelijk gezocht en gehandhaafd op eigen websites van de aanbieders. Op zowel Marktplaats als eigen websites van aanbieders komen er echter steeds nieuwe aanbieders bij.

**Tabel 9.** Handhaving aanbieders passagiersvervoer op internet

<b>Illegale aanbieders</b>	Geheel 2013	Geheel 2014	2015 (tot 10/12)
Aangetroffen advertenties op internet	120	132	192
Verwijderd advertenties op internet	68	132	174
Aangetroffen website aanbieders	nb	29	91
Verwijderd website aanbieders	-	22	79
Voornemen dwangsom	-	31	4
Definitief dwangsom	-	16	1

*Aanpak illegale passagiersvaart op het water*

In 2015 was handhaving van de illegale passagiersvaart op de grachten opnieuw prioriteit. Vanwege de moeilijke bewijslast is na het succes in 2014 versterkt gebruik gemaakt van *mystery guests* via een bedrijfsrecherchebureau. Hierdoor is het aantal meldingen van reders over illegale passagiersvaart afgenomen. De pogingen tot boekingen van het recherchebureau leiden in tegenstelling tot 2014 niet meer tot een 100% boeking. Dit betekent dat het instrument ‘mystery guest’ succesvol is en er een preventieve werking van uitgaat. Het ingeschakelde bureau krijgt bij het maken van een boeking namelijk steeds vaker te horen dat de aanbieder er mee stopt of een vergunning aan gaat vragen, omdat men bang is om gepakt te worden. Er zijn 12 pogingen door het recherchebureau ondernomen, waarvan er 3 hebben geleid tot een vaartocht en constatering van illegale passagiersvaart. De andere 9 pogingen hebben niet geleid tot een boeking, omdat de aanbieder het óf niet vertrouwde (dus het vermoeden had van een mystery guest) óf aangaf gestopt te zijn met het aanbieden binnen Amsterdam.

Dit beeld is ook terug te zien aan de hand van de controles op het water. Het aantal controles is ongeveer gelijk aan vorig jaar, maar het aantal constateringen en derhalve van het aantal (voornemen) dwangsommen is gedaald. De aanpak ter bestrijding van illegaal passagiersvervoer in 2015 blijkt te werken.

**Tabel 10.** Handhaving passagiersvaart op het water

<b>Gesignaleerde illegale passagiersvaart</b>	resultaat 2013	resultaat 2014	resultaat 2015
Controles	162	171	170
Proces verbaal	17	3	0*
Voornemen dwangsom	8	15	9
Definitieve dwangsom	15	9	9

\*) vanaf start vaarseizoen 2014 is er overgegaan op alleen bestuursrechtelijke handhaving

**3.2.2 Handhaving op overlast van snelheid en geluid**

Het aantal meldingen en derhalve de ervaren overlast is flink gestegen ten opzichte van vorige jaren. De meldingsbereidheid neemt toe, de burger weet Waternet gemakkelijker te vinden door gebruik van het webformulier.

Verder valt op dat sinds 2014 het aantal meldingen met betrekking tot te snel varen door de vergunde rondvaart sterk is toegenomen. In 2015 waren dit er 162 van de in totaal 426 meldingen. Dit wordt mogelijk veroorzaakt doordat sinds mei 2014 (als gevolg van de verplichting van de transponder) de snelheid van de

rondvaart kan worden gevolgd op Marinetraffic.com. Meldingen betreffen overigens 'te hard varen' en betreffen niet noodzakelijk (directe) overlast.

**Tabel 11.** Ontwikkeling aantal meldingen

<b>meldingen overlast</b>	resultaat 2013	resultaat 2014	resultaat 2015
geluidsoverlast	541	373	597
snelheidsoverlast	134	285	426
gezonken boten	64	52	130

Het aantal uitgegeven Processen Verbaal is veel hoger dan in 2014. Dit geeft aan dat Waternet beter in staat is de hotspots te vinden en weerspiegelt ook de stijging in het aantal meldingen. De conclusie kan worden getrokken dat de openbare ruimte onder druk staat.

In de VOB staat dat versterkte muziek verboden is maar dat overlast wel moet worden aangetoond. Eind 2015 is in overleg met het OM geconcludeerd dat alleen het constateren van versterkte muziek afdoende is voor strafrechtelijk optreden. Dit betekent dat vanaf dat moment hierop wordt gehandhaafd.

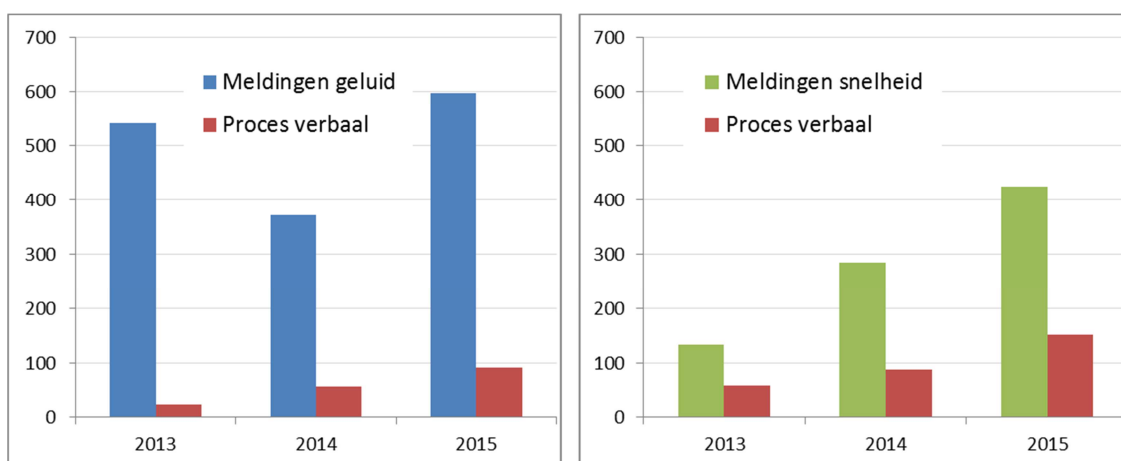
De passagiersvaart heeft in 2015 4 processen verbaal gekregen voor geluidsoverlast, en 1 voor snelheidsoverlast.

**Tabel 12.** Processen verbaal

<b>Processen verbaal</b>	resultaat 2013	resultaat 2014	resultaat 2015
Geluidsoverlast	23	57	89
Snelheidsoverlast	58	89	153
Overig*	119	129	151

\*) verlichting, éénrichting, en overige verkeersovertredingen

**Figuur 10.** Aantal meldingen en aantal processen verbaal voor geluid en voor snelheid





### 3.2.3 Handhaving afdracht Binnenhavengeld (BHG-vignet)

Waternet controleert of de pleziervaartuigen een geldig binnenhavengeld vignet op hun boot hebben. Indien dit niet het geval is, worden de boten (na aanmaning) uiteindelijk weggesleept.

Waternet heeft dit jaar zelf de vignetten gecontroleerd (voorgaande jaren heeft Cition dit verzorgd). De doelstelling voor 2015 was het uitvoeren van 4.000 controles ten behoeve van het vergroten van de betalingsgraad. Het aantal controles ligt lager dan in 2014 en 2013, omdat de betalingsgraad boven de doelstelling van 90% ligt. Tot 1 december zijn 140 boten weggesleept die geen BHG-vignet hadden. Dit aantal is veel lager dan voorgaande jaren. De naleving op afdracht BHG is flink toegenomen tot 93% in 2015 (van 75% in 2012). De controles blijken effectief, wat het mogelijk maakt om met minder controles (en dus minder kosten) aan de doelstelling inzake betalingsgraad te voldoen.

Tabel 13. Handhaving BHG-vignetten

BHG-vignetten	resultaat 2013	resultaat 2014	resultaat 2015 (tot 1 dec)
Gecontroleerde boten	>10.000	9.000	4.079
Weggesleepte boten	504	505	140

Uit de uitgevoerde eerste steekproefcontrole op Milieuvignetten (zie hoofdstuk 1) blijkt echter dat niet iedereen het juiste tarief betaalt. Gezien de bevindingen uit de controle van oktober 2015 zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.

### 3.2.4 Preventieve handhaving: bevorderen van positief gedrag

Door preventieve handhaving probeert het bevoegd gezag burgers en bedrijven te stimuleren om zich uit eigen motivatie aan de wet te houden. Dit doen we door het belonen en bevorderen van naleving van de regels, onder meer door voorlichting, en door gerichte inzet van communicatiemiddelen.

De acties en resultaten zijn als volgt:

#### *Handhaving op versterkte muziek*

Handhaven op geluidsoverlast is een van de handhavingsprioriteiten. Een vaak gehoorde klacht van met name de pleziervaart is dat ze niet wisten dat versterkte muziek aan boord verboden is.

Om dit te faciliteren is begin augustus 2015 een flyer-actie gehouden waarin het publiek is geïnformeerd over de geldende regelgeving. Daarnaast zijn borden ontwikkeld waarop aangegeven staat dat versterkte muziek aan boord verboden is en waarop wordt verwezen naar het betreffende artikel in de VOB. Deze borden zijn op strategische plaatsen opgehangen.



Indien er ondanks deze maatregelen toch sprake is van geluidsoverlast, worden de overtreders direct beboet.

### *Extra handhaving op geluidsbegrenzers*

Voor de gesloten rondvaart is het verplicht om geluidsbegrenzers geïnstalleerd te hebben op de geluidsinstallatie aan boord. Hierop is dit jaar verscherpt gehandhaafd. Dit leidt er toe dat waar dat nog niet het geval was rederijen geluidsbegrenzers installeren. Dit werkt preventief op de overlast: er zijn in 2015 voor geluidsoverlast slechts 4 processen verbaal uitgedeeld aan de passagiersvaart.

### *Handhaving op snelheid*

Om de vaarweggebruiker over hun actuele snelheid te informeren zijn er vijf zogenaamde Smileys voor handen. De smileys worden ingezet op plaatsen waarover veel meldingen over overlast worden gemaakt. De smiley geeft aan de schipper in het voorbij varen aan wanneer hij/zij met de boot te snel of juist met goede snelheid vaart. Hiermee wordt in eerste instantie een preventieve werking beoogd, maar de smiley



logt tevens de aantallen en snelheden van alle voorbijvarende schepen. De uitgelezen data zijn een hulpmiddel om het nalevingsgedrag te peilen.

### *Preventieve actie "Grachtenbonk"*

Naamgeving op boten draagt er toe bij dat illegale passagiersvaart beter kan worden opgespoord en dat meldingen beter opgevolgd kunnen worden (meldingen zoals "een witte boot vaart te snel ..." komen veel voor).

De actie "Grachtenbonk" in 2015 is erop gericht dat alle boten een naam krijgen. Deze actie was voor een deel een herhaling van de "geef je boot een naam actie" van 2014. Gedurende de actie op het water heeft Waternet aandacht gevraagd voor de vaarregels en middels een quiz kon men laten zien in hoeverre men op de hoogte was van deze regels. De pleziervaarders welke het beste scoorden kregen een prijs opgestuurd.

Ook hebben we tijdens de actie aandacht gevraagd voor de verplichting van het voeren van een naam. Pleziervaarders die hun boot nog niet hadden voorzien van een naam konden deze ter plekke bestellen. Gedurende de actie heeft Waternet 112 namen verstrekt. Via Grachtenbonk online zijn 60 bootnamen aangevraagd. De filmpjes op Youtube zijn goed bekeken: 2.723keer.

### *Gay Pride en SAIL*

In het voorjaar heeft Waternet 16 keer een gezamenlijke oefening gehouden met

## BEN JIJ EEN ECHE GRACHTENBONK?

Het vaarseizoen is weer begonnen! Tijd om weer met je boot de grachten op te gaan. Maar hoe bekend ben jij eigenlijk met de vaarregels op de Amsterdamse wateren? Kom op zaterdag 25 april, 2 mei of 9 mei langsvaren op de Amstel (t/o nr. 128), test je kennis en maak kans op een mooie prijs voor je boot!

### NIEUWE BOOT? BEDENK EEN NAAM!

Heb je een boot aangeschaft waar geen naam op staat en betaal je havengeld aan Waternet? Bestel dan gratis een naamsticker voor je boot. Een bootnaam is verplicht volgens de wet (artikel 2.02 lid 1a BPR)\*. Op zaterdag 25 april, 2 mei en 9 mei kun je je bootnaam doorgeven bij ons actiepoint op de Amstel t/o nr. 128. Dit is schuin tegenover de Stopera en de uitvaart van de Zwanenburgwal. De actie is van 12 uur tot 16 uur. Je ontvangt daarna gratis de naamsticker voor je boot via de post.

### VOLG DE GRACHTENBONK ONLINE

Volg vanaf 13 april de avonturen van onze Grachtenbonk via de Vaarwaterapp, Grachtensite en Facebook en leer meer over de vaarregels in Amsterdam!

\*Volgens de wet moeten vaartuigen een naam dragen die zichtbaar is aan de buitenkant. Waternet controleert dit actief. Als een naam ontbreekt, kun je een boot krijgen van € 90,-.

**water**net

ME en brandweer voor grote festiviteiten als Gay Pride en Sail. Met name Sail heeft veel capaciteitsinzet geleverd van Waternet, zowel in de voorbereiding als bij de daadwerkelijke uitvoering. Vijf dagen lang is Waternet paraat geweest van 06.00 u in de ochtend tot ver na 1.00 u in de nacht. Beide festiviteiten zijn goed verlopen.

#### *Vaarwaterapp*

In 2015 is beoordeeld of de Vaarwaterapp nog actiever kan worden ingezet voor preventie (actiever onder de aandacht brengen van de regels ten aanzien van geluid en snelheid) en is ook bekeken of gebruikers (die daar toestemming voor geven) een melding kunnen krijgen als ze de snelheidsregels overschrijden. Dit zal in 2016 nader worden geïmplementeerd. De Vaarwaterapp heeft namelijk een groot bereik (ongeveer 40.000 mensen die de app gedownload hebben) en geeft ook informatie over bijvoorbeeld de vaarregels. Hierdoor worden de vaarregels beter gekend en nageleefd.

#### *Gesprek reders en woonbootbewoners*

In het reguliere overleg tussen Waternet en de reders (Werkgroep Grachten) is afgesproken dat Waternet een nog op te starten periodiek overleg tussen reders en een vertegenwoordiging van woonbootbewoners gaat faciliteren. Dit zal bijdragen aan wederzijds begrip en daardoor tot vermindering van de overlast. Tevens heeft Waternet alle meldingen van overlast per reder uitgesplitst en met de reders gecommuniceerd. Daarnaast zal Waternet de melders ook nadrukkelijk wijzen op de mogelijkheid de overlastmelding (ook) direct te sturen aan de betreffende reder.

#### *Feedback via buurtoverleggen*

In overleg met stadsdeel Centrum is besloten dat Waternet deelneemt aan de verschillende buurtoverleggen in stadsdeel Centrum. Waternet legt uit hoe ze te werk gaat en vraagt gedetailleerde informatie over de overlast die ervaren wordt. Periodiek legt Waternet verantwoording af over de resultaten en bevestigt in hoeverre de buurt effect merkt.

### **3.3 Conclusies hoofdstuk 3: toezicht en handhaving**

Op basis van de gegevens in dit hoofdstuk kunnen we de volgende feitelijke conclusies trekken:

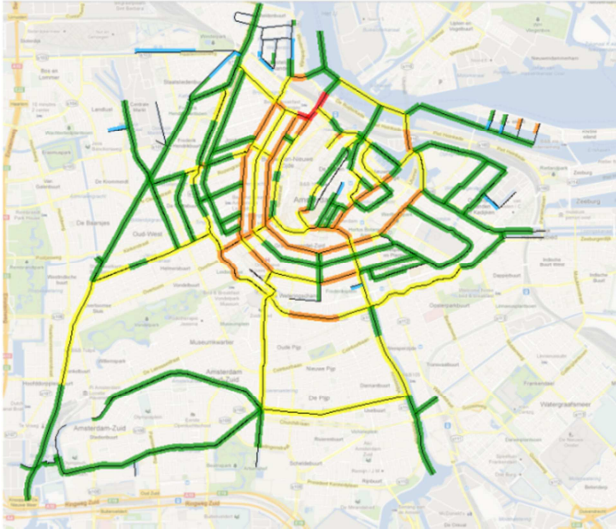
- de handhaving op illegale passagiersvaart is succesvol;
- het aantal meldingen van overlast van geluid en snelheid neemt toe, en ook het aantal beboete overtredingen;
- de handhaving op afdracht binnenhavengeld is succesvol, al betaalt niet ieder het juiste tarief.

## Bijlage 1. Vaarbewegingen in april, juli en september (2015 versus 2014)

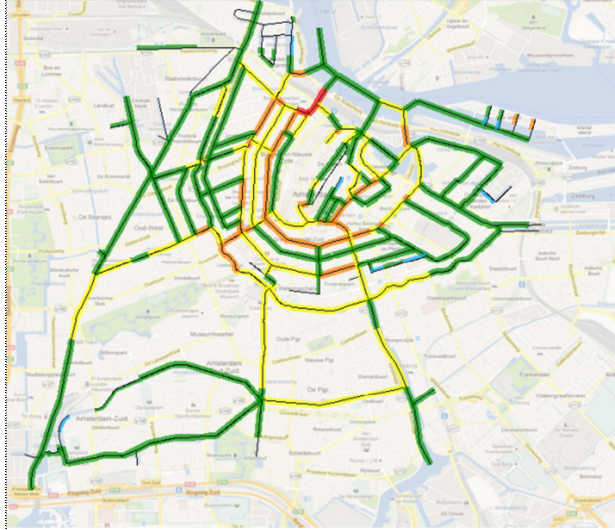
**Figuur 6.** Vaarbewegingen in april, juli en september 2014 en 2015  
(op warme zomerdagen in het weekend tussen 14.00 – 19.00 uur)



Sept 2014



Sept 2015



## Bijlage 2. Illustratieve weergave van de segmenten

De vijf vergunningssegmenten conform de Nota Varen



*Bemand Groot (> 14 m x 3,75 m)*



*Bemand Gesloten (< 14 m x 3,75 m)*



*Bemand open (< 10 m x 3,25 m)*



*Onbemand (< 5,5 m x 2 m)*



*Waterfiets (< 3,85 m x 1,55 m)*