



Datum
18 april 2017

Grachtenmonitor 2016

Inhoud

Inhoud	3
Samenvatting	5
Kijk op de gracht	7
1 Ordening passagiers- en recreatievloot	9
1.1 Vergunningverlening passagiersvervoer	9
1.2 Ligplaatsen en opstapplaatsen passagiersvaart	11
1.3 Binnenhavengeld pleziervaart	13
1.4 Conclusies hoofdstuk 1: ordening passagiers- en recreatievloot	15
2 Ordening verkeersbewegingen	16
2.1 Drukke op de grachten	16
2.2 Verkeersmaatregelen	18
2.3 Conclusies hoofdstuk 2: ordening verkeersbewegingen	19
3 Toezicht en handhaving	20
3.1 Beleid en handhavinginstrumenten	20
3.2 Handhavingsresultaten	22
3.2.1 Illegaal passagiersvervoer	22
3.2.2 Handhaving op overlast van snelheid en geluid	23
3.2.3 Binnenhavengeld en correct gebruik milieuvignet	27
3.2.4 Preventie	28
3.3 Conclusies hoofdstuk 3: toezicht en handhaving	30
Bijlage 1. Vergunningengebied 1: Amsterdam inclusief de centrum-zone	31
Bijlage 2. Vaarregels in Amsterdam	32

Samenvatting

Ordering passagiers- en recreatievloot

- In juni 2016 heeft de gemeenteraad besloten tot een herverdeling van exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen groter dan 14 meter voor de periode 2020-2030 in vergunningsgebied 1. Onder de naam 'Gewogen toetreding' is in 2016 een inschrijvingsronde gehouden voor de beschikbare vergunningen. De uitslag wordt in het voorjaar van 2017 verwacht.
- Het college van B&W heeft besloten om het aantal vergunningen passagiersvervoer voor vaartuigen onder de 14 meter per 1 februari 2017 vrij te geven. Hiermee wordt voldaan aan de Europese Dienstenrichtlijn.
- In 2016 heeft geen uitgifteronde plaatsgevonden, waardoor geen nieuwe exploitatievergunningen zijn verleend.
- Het aantal in gebruik genomen exploitatievergunningen (uitgegeven voor 2016) is licht toegenomen met 27 vergunningen, van de 63 nog niet in gebruik genomen exploitatievergunningen die zijn uitgegeven voor 2016.
- Een welstandsbeleid gericht op het weren van passagiersvaartuigen die niet in het historische beeld van het Amsterdamse binnenwater passen, is door de gemeenteraad vastgesteld.
- In 2016 is het aantal ligplaatsen toegenomen met de vaststelling van een paraplubestemmingsplan (juni 2016) dat het gebruik van 290 ligplaatsen in 7 jachthavens mogelijk maakt.
- De betalingsgraad voor afdracht van het binnenhavengeld is gestegen van 93% in 2015 naar 98% in 2016.
- Het aantal vaartuigen met een onjuist BHV-vignet is gedaald van 7% in 2015 naar 2,3% in 2016.
- Het college van B&W heeft besloten tot een verbod op vervuilende 2-takt buitenboordmotoren per 1 januari 2017.
- Per 1 januari 2017 is de maximumsnelheid op de grachten verlaagd van 7,5 naar 6 km per uur.

Ordering verkeersbewegingen

- Op basis van modelering en meetgegevens zijn drukte en vaarbewegingen op de grachten in 2016 vergelijkbaar met de situatie in 2015.
- In 2016 zijn diverse verkeersmaatregelen voorbereid ter behoud en verbetering van de vlotte en veilige doorvaarten en vermindering van de beleefde overlast. Deze maatregelen zullen in 2017 ingaan.

Toezicht en handhaving

- Naar aanleiding van een Quick Scan naar de toekomstige inrichting van toezicht en handhaving op het binnenwater is een Business case opgestart over het onderbrengen van deze taken bij de afdeling handhaving van gemeente Amsterdam.
- Door minder budget vanuit Bestuurscommissie Centrum is het aantal FTE voor handhaving met 2 personen vanaf 1 juli afgenomen.
- Aantal (10) gezamenlijke acties met Handhaving en toezicht Openbare Ruimte (HOR), politie en Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) hebben

plaatsgevonden. Naast controles op snelheid en geluid zijn o.a. controles op brandveiligheid uitgevoerd gedurende het Light Festival.

- De handhaving op illegale passagiersvaart lijkt te werken, het aanbod daarvan op internet lijkt verder af te nemen.
- Het aantal meldingen van overlast (geluid en snelheid, inclusief vaargedrag) neemt nog steeds toe. Door deze meldingen en de handhavingsinspanningen neemt ook het aantal processen-verbaal (boetes) toe, met name in de categorie geluid.
- De speciale aandacht voor het correct gebruik van het milieuvignet was eveneens succesvol. Waar in 2015 bij 22% van de gevallen sprake was van onjuist gebruik, is dat nu 8,3%.
- In 2016 is ingezet op preventieve activiteiten zoals brandveiligheid en informatieverstrekking over de maatregelen per 1 januari 2017 (verlaging maximum vaarsnelheid en verbod op vervuilende 2-takt buitenboordmotoren).

Kijk op de gracht

Het college streeft naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater, 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 derde 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 gebruik van de grachten 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 2016 bestaat analogoos aan de Grachtenmonitor 2015 uit drie hoofdstukken waarbij in elk hoofdstuk het beleid, de maatregelen en de resultaten daarvan worden weergegeven.

Hoofdstuk 1, Ordening Passagiers- en recreatievloot, geeft een overzicht 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, Ordening verkeersbewegingen, gaat in op de drukte op de Amsterdamse grachten. Op basis van meetgegevens op bekende drukke plaatsen wordt inzicht gegeven in de feitelijke drukte per periode en tijdstip. Tevens wordt ingegaan op de diverse verkeersmaatregelen.

Hoofdstuk 3, Toezicht en handhaving, gaat tot slot 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.

Schoonheidsgraad

De schoonheidsgraad van de grachten van Amsterdam in 2016 komt uit op 7,6 en valt daarmee ruim binnen de afgesproken norm. De norm is 7,0.

Tabel 1. Schoonheidsgraad grachten Amsterdam 2016

2016	Cijfer
1 ^e kwartaal	7,8
2 ^e kwartaal	7,5
3 ^e kwartaal	7,6
4 ^e kwartaal	7,5

In 2016 heeft Waternet het convenant 'Amsterdam schone stad' mede ondertekend. Hiermee verplicht Waternet zich om samen met andere partijen en de gemeente de

bewustwording over zwerfafval te vergroten. Verder worden nieuwe methoden van vuil verzamelen ontwikkeld, naast de huidige methoden.

Feitelijke resultaten

De Grachtenmonitor geeft de feitelijke resultaten tot en met december 2016. 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

Het college van B&W zag zich in 2016 door onder meer een uitspraak van de Raad van State gedwongen het vrijgeven van vergunningen voor passagiersvaartuigen kleiner dan 14 meter versneld in te voeren. Het voornemen om dit in 2020 te laten gebeuren, was hiermee van de baan. Het college heeft besloten het nieuwe beleid te implementeren met ingang van 1 februari 2017.

Onder de naam 'Gewogen toetreding' is dit jaar gestart met het herverdelen van de vergunningen voor vaartuigen groter dan 14 meter. Het aantal vergunningen in dit segment blijft gelijk. De vergunningen worden uitgegeven voor de periode 2020-2030. De inschrijving vond plaats aan het einde van 2016. In het voorjaar van 2017 wordt duidelijk welke vaartuigen een vergunning krijgen.

Voor vergunningengebied 2, het gebied buiten het centrum, wordt zowel het volumebeleid als de segmentering losgelaten. Hierdoor kunnen ook rondvaartboten groter dan 14 meter een vergunning voor vergunningengebied 2 aanvragen.

Tabel 2. Segmenten Passagiersvaart

Segment	Dimensies	Toelichting
Bemand groot	> 14 x 4,25 m	met name de grote (rondvaart)boten
Bemand gesloten	< 14 x 3,75 m	salonboten en kleinere rondvaartboten
Bemand open	< 10 x 3,15 m	sloepen met schipper
Onbemand	< 5,50 x 2 m	verhuurbootjes zonder schipper
Waterfietsen	< 3,85 x 1,55 m	

Vergunningengebieden

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

Nieuwe vergunningen

In 2016 heeft geen uitgifteronde plaatsgevonden, waardoor geen nieuwe exploitatievergunningen zijn verleend.

In onderstaande tabel staat in de meest linkse kolom het totaal aantal uitgegeven vergunningen in 2015. In 2016 zijn er geen nieuwe vergunningen verleend. Wel zijn eerder verleende vergunningen in gebruik genomen. Hierdoor is het totaal in gebruik genomen vergunningen licht gestegen. Het totaal aantal uitgegeven vergunningen blijft bijna gelijk. Er is in 2016 1 vergunning ingetrokken voor het segment onbemand. Een vergunning kan worden verleend aan 1 (on)bemande of meerdere onbemande vaartuigen.

Tabel 3. Aantal uitgegeven exploitatievergunningen voor vergunningengebied 1

Segment	Totaal t/m 2015 ¹	Verleend in 2016	In gebruik genomen in 2016	Totaal in gebruik in 2016	Totaal aantal vergunningen in 2016
Bemand groot	147*	0	3	142*	147*
Bemand gesloten	60	0	9	50	60
Bemand open	75	0	8	61	75
Onbemand	17	0	6	11	16**
Waterfietsen	3	0	1	1***	3
Totaal	302	0	27	265	301****

- *) In totaal zijn er 11 historische salonboten die een vergunning voor onbepaalde tijd behouden en het schip van de Zonnebloem dat is vrijgesteld van vergunningsplicht. Verder zijn er 135 vaartuigen vergund in de categorie bemand groot.
- ***) In het segment onbemand zijn 170 vaartuigen vergund, 15 setjes van 10 vergunningen en 1 vergunning voor 20 vaartuigen.
- ***) In 2013 is 1 vergunning verleend voor 100 waterfietsen.
- ****) In 2016 is 1 vergunning ingetrokken.

In tabel 4 staat in de meest linkse kolom het totaal aantal uitgegeven vergunningen in 2015. In 2016 zijn er geen nieuwe vergunningen verleend. Wel zijn eerder verleende vergunningen in gebruik genomen. Hierdoor is het totaal in gebruik genomen vergunningen in 2016 licht gestegen. Het totaal aantal uitgegeven vergunningen is licht verminderd omdat 7 vergunningen zijn ingetrokken.

Tabel 4. Aantal uitgegeven exploitatievergunningen voor vergunningengebied 2

Segment	Totaal t/m 2015 ¹	Verleend in 2016	In gebruik genomen in 2016	Totaal in gebruik in 2016	Totaal aantal vergunningen in 2016
Bemand groot	8	0	0	1	8
Bemand gesloten	18	0	1	1	16
Bemand open	25	0	1	5	22
Onbemand	9	0	0	1	8
Waterfietsen	3	0	0	0	2
Totaal	63	0	2	8	56*

* In vergunningengebied 2 zijn in 2016 7 vergunningen ingetrokken.

In gebruik genomen vergunningen

In 2016 zijn van de 301 uitgegeven vergunningen 27 vergunningen in gebruik genomen in vergunningengebied 1. Van de uitgegeven vergunningen zijn er 36 nog

¹ De aantallen in deze kolom zijn tot stand gekomen na een administratieve correctie. Deze aantallen kunnen afwijken in verhouding tot eerdere publicaties.

niet in gebruik genomen. Voor gebied 2 ligt dit aantal een stuk lager. Van de 56 uitgegeven vergunningen zijn er in 2016 8 in gebruik genomen. Dit geeft aan dat reders vergunningengebied 2 waarschijnlijk veel minder interessant vinden dan gebied 1.

Een voorwaarde voor het in gebruik nemen van een exploitatievergunning is het bezit van een ligplaatsvergunning. Omdat ligplaatsen schaars zijn, is de termijn voor in gebruik name van de exploitatievergunningen op verzoek van de raad dit jaar opnieuw verlengd tot 1 juli 2017. Hierna worden de vergunningen die om deze reden nog niet in gebruik genomen zijn ingetrokken. De vergunninghouders zijn zelf verantwoordelijk voor het vinden van een ligplaats.

Wijzigen vergunning

In totaal zijn er 34 vaartuigen van eigenaar of van naam veranderd in 2016. Het betreft 10 vaartuigen in bemand groot, 16 in bemand gesloten, 6 in bemand open en 2 in het segment onbemand.

In de vergunningen uit de uitgifteronden 2014 was een voorschrift opgenomen dat deze niet binnen 2 jaar na uitgifte verkocht mochten worden. In 2016 verliep deze termijn voor veel vergunningen.

Welstand Passagiersvaart

In september 2016 heeft het college de bestuursopdracht 'Welstand Passagiersvaart' vastgesteld. Belangrijkste doel was het formuleren van een welstandsbeleid en criteria gericht op het weren van passagiersvaartuigen die niet passen bij de historische achtergrond van de grachtengordel. Aangezien een belangrijk deel van de vaarbewegingen in het meest waardevolle gebied (UNESCO werelderfgoed, beschermd stadsgezicht) plaatsvinden, is gekozen voor één set criteria voor het gehele Amsterdamse binnenwater.

De gehanteerde criteria zijn gebaseerd op de algemene principes van welstand, die ook gebruikt worden bij gebouwen en woonboten. De criteria vormen ook het uitgangspunt van de gemeentelijke welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam' en het rapport 'Criteria Beeldkwaliteit Passagiersvaartuigen' in het kader van de vergunningsverlening voor beeldbepalende vaartuigen in het segment 'Bemand groot' (Gewogen toetreding).

Het beleid is in december 2016 ter inzage en inspraak aangeboden. Dit is in 2017 inmiddels vastgesteld. Na vaststelling vormen het beleid en de criteria onderdeel van de toetsing bij de aanvraag van een exploitatievergunning.

1.2 Ligplaatsen en opstapplaatsen passagiersvaart

Een ligplaatsvergunning is een vereiste voor het in gebruik nemen van een exploitatievergunning. Vergunninghouders voor de passagiersvaart zijn zelf verantwoordelijk voor het vinden van een ligplaats. De termijn voor ingebruikname van de exploitatievergunningen is verlengd tot 1 juli 2017 ten einde de vergunninghouders de gelegenheid te geven deze ligplaats te vinden. Zie ook hoofdstuk 1.1 bij 'In gebruik genomen vergunningen'.

Nog niet alle vergunninghouders hebben echter zicht op een ligplaats in openbaar (gemeentelijk) vaarwater. Ten opzichte van 2015 is het aantal verstrekte

ligplaatsvergunningen toegenomen met 145 voor bemande vaartuigen en 20 voor onbemande vaartuigen.

Tabel 5. Aantal vaartuigen met (g)een ligplaatsvergunning per december 2016

Ligplaatsen	Bemande Vaartuigen	Onbemande vaartuigen
Met ligplaatsvergunning	277	142
Geen ligplaatsvergunning	53	126 (waarvan 22 waterfietsen)

Op 2 juni 2016 heeft de gemeenteraad het 'Paraplubestemmingsplan Ligplaatsen passagiersvaartuigen' vastgesteld. Met het vastgestelde bestemmingsplan wordt voorzien in ruim 290 (mogelijke) ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in 7 jachthavens. In totaal liggen nu 128 passagiersvaartuigen in deze 7 havens. Op basis van het paraplubestemmingsplan zouden er nog ca. 162 vaartuigen in deze jachthavens een ligplaats mogen innemen (afhankelijk van de beschikbaarheid). Er wordt gewerkt aan een tweede paraplubestemmingsplan jacht voor ca. 25 andere jachthavens, waardoor er juridisch en planologisch nog eens 140 tot 150 potentiële ligplaatsen bijkomen.

Naast een ligplaats in (de geselecteerde) jachthavens bestaat ook de mogelijkheid om een ligplaats in te nemen buiten Amsterdam, op de wal of in openbaar water. Voor het innemen van een ligplaats in openbaar water in Amsterdam is een ligplaatsvergunning vereist. Deze vergunning wordt uitgegeven door de stadsdelen. Het blijft lastig om in openbaar water een geschikte locatie voor passagiersvaartuigen te vinden. Stadsdeel Centrum staat uitbreiding van het aantal ligplaatsen niet toe, overeenkomstig het collegebesluit uit 1996. De stadsdelen Oost, West en Zuid geven aan terughoudend te zijn in het verstrekken van ligplaatsvergunningen, met overwegingen van verschillende aard.

Andere factoren die een belemmerende rol spelen bij het vinden van een geschikte ligplaats zijn:

- het bestemmingsplan staat ligplaatsen voor passagiersvaartuigen niet toe;
- aanpassen van bestaande bestemmingsplannen kost veel tijd;
- kades zijn soms uitgegeven in erfpacht, daardoor is er geen vrije toegang tot de ligplaatsen.

Het programma Varen-Passagiersvaart werkt aan de herprofilering van Dijksgracht Oost ten behoeve van nieuwe ligplaatsen voor passagiersvaartuigen uit het segment 'Bemand groot'. Deze ligplaatsen komen als alternatief voor de grote hoeveelheid rondvaartboten die nu nog een ligplaats hebben in gebieden van het Stationseiland, Damrak, Rokin en in een aantal locaties op de Singelgracht.

Tevens kan een ondernemer zich wenden tot een faciliterend team dat de ondernemers en stadsdelen begeleidt om te kijken of beoogde locaties kansrijk zijn als ligplaatsen. De vergunninghouder blijft wel zelf verantwoordelijk voor de ligplaatsen.

Openbare steigers en op- en afstapplaatsen

Het programma Varen-Passagiersvaart heeft samen met de reders en stadsdelen een overzicht samengesteld van de beschikbare openbare steigers en op- en afstaplocaties in de hele stad.

De kaart is te vinden onder 'Verkeer' in de Open Datakaart van de gemeente Amsterdam, <https://kaart.amsterdam.nl/opendata#!/> .

1.3 Binnenhavengeld pleziervaart

Na de wijziging van de tariefstructuur in 2015 is het jaar 2016 rustig verlopen. Het aantal vignetten is met 6% licht gedaald naar 8.293 vignetten.

Het aandeel milieuvignetten is met 1344 vaartuigen met schone motor in 2016 ten opzichte van 2015 gedaald met 8%. Dat heeft wellicht te maken met de aankondiging van, en de verscherpte controle op, het milieutarief door de afdeling Handhaving. In 2016 zijn 1326 milieucontroles uitgevoerd. Zie ook het onderdeel 'Vergroening'.

Verder is dit jaar gebruikt om het belastingstelsel voor binnenhavengeld te vervangen. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de wens van de gemeenteraad om gespreid betalen van binnenhavengeld (BHG) mogelijk te maken per 1 januari 2017.

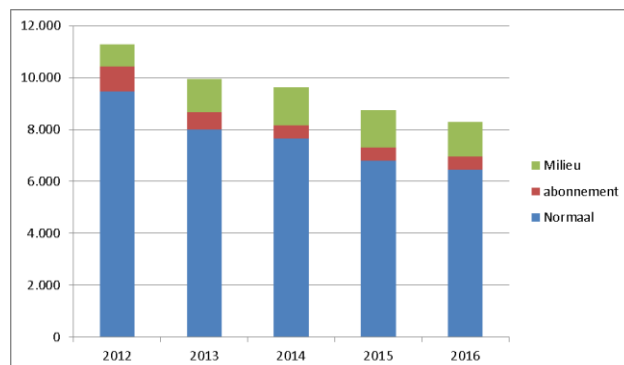
Tabel 6. Aantal uitgegeven BHG-vignetten per categorie

Soort	2012	2013	2014	2015	2016
Normaal	9.478	7.994	7.651	6.788	6.455
Abonnement*	962	668	511	514	494
Milieu**	850	1.281	1.486	1.439	1.344
(% van totaal)	(7,5%)	(12,9%)	(15,4%)	(16,5%)	(16,3%)
Totaal	11.290	9.943	9.648	8.741	8.293

*) Vaartuigen van buiten Amsterdam en in jachthavens, niet 's nachts in de gracht Afmeren.

**) Tarieven voor milieuvriendelijke vaartuigen.

Figuur 1. Ontwikkeling van het aantal BHG-vignetten per categorie



In totaal werden 57.448 vaartuigen automatisch gescand in 2016. Gemiddeld werden de vaartuigen dus 8 keer gescand. Het aantal aangetroffen vaartuigen zonder vignet (197 stuks) is in 2016 gedaald naar 2,3% ten opzichte van 7% in 2015. De

betalingsgraad (aantal verkochte vignetten + aangetroffen zonder vignet / verkochte vignetten) bedraagt 98%. In 2015 bedroeg dit 93%.

Tabel 7. Tarieven en jaarlijkse opbrengsten binnenhavengeld en opbrengsten pleziervaart 2011 – 2016

	Tarieven binnenhavengeld in euro's *			Opbrengsten BHG-gelden
	Normaal	Abonnement **	Milieu***	
2011	28,50	15,20	9,55	€ 1.539.965
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
2016****	Gedifferentieerd tarief naar omvang en aard			€ 2.171.427

*) Tarieven per strekkende meter vaarttuig.

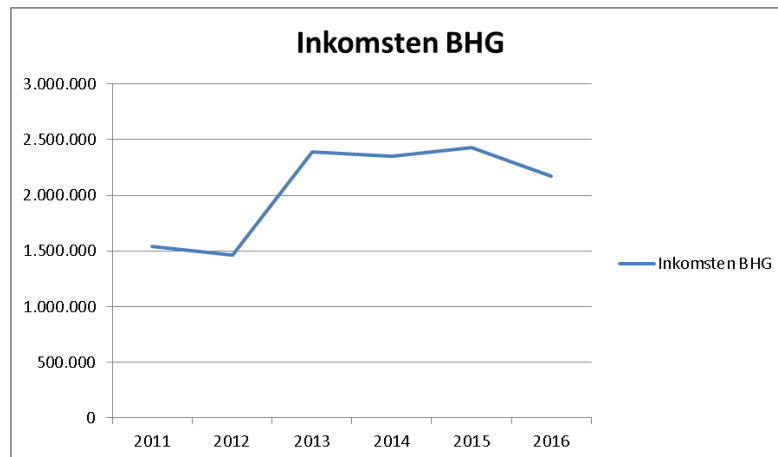
**) Vaartuigen van buiten Amsterdam en in jachthavens, niet 's nachts in de gracht afmeren.

***) Tarieven voor milieuvriendelijke vaartuigen.

****) Per 2015 zijn de tarieven BHG niet meer per strekkende meter, maar per vierkante meter en in 6 categorieën. Zie hiervoor

<https://www.waternet.nl/service-en-contact/vaarzaken/kosten-binnenhavengeld/>

Figuur 2. Ontwikkeling van de opbrengsten aan binnenhavengeld



Vergroening

Een aanzienlijk deel van de boten vraagt een vignet aan voor de categorie Milieu. Dat wil zeggen dat zij elektrisch, met windkracht of op menselijke kracht worden voortbewogen. Tussen 2011 en 2014 verdubbelde het aantal milieuvignetten nog, maar in 2015 zette een lichte daling in die zich in 2016 heeft voortgezet (-6,5%). Het aandeel milieuvignetten als percentage van het geheel is met 16,3% nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van 2015.

Er zijn 1326 (van de 1344) vaartuigen met een Milieuvignet gecontroleerd in 2016 (99%). Er bleken 110 vaartuigen (8,3% van het totaal) voorzien te zijn van een verkeerd vignet. De eigenaren van deze vaartuigen kregen in eerste instantie een waarschuwing. Uiteindelijk kregen 40 (eigenaren van) vaartuigen een naheffing opgelegd. In 2015 was dit 22%.

Verbod op vervuilende 2-takt buitenboordmotoren

In het kader van de verbetering van de luchtkwaliteit is in 2016 een verbod op de meest vervuilende 2-takt buitenboordmotoren op het Amsterdamse binnenwater voorbereid en gecommuniceerd. Concreet zal het verbod van toepassing zijn voor pleziervaartuigen die worden aangedreven door een tweetaktbuitenboordmotor die niet voldoet aan de Europese norm 2003/44/EC (of schoner) en gelden op alle binnenwateren van Amsterdam met uitzondering van de hoofddoorvaartroutes (de Amstelroute en de Kostverlorenvaartroute). Dit verbod was al aangekondigd per 1 januari 2017 in de Nota 'Varen in Amsterdam' en zal dan ook per deze datum ingaan.

1.4 Conclusies hoofdstuk 1: ordening passagiers- en recreatievloot

Op basis van de gegevens in dit hoofdstuk zijn de volgende feitelijke conclusies te trekken:

- In juni 2016 heeft de gemeenteraad besloten tot een herverdeling van exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen groter dan 14 meter voor de periode 2020-2030 in vergunningsgebied 1. Onder de naam 'Gewogen toetreding' is in 2016 een inschrijvingsronde gehouden voor de beschikbare vergunningen. De uitslag wordt in het voorjaar van 2017 verwacht.
- Het college van B&W heeft besloten om het aantal vergunningen passagiersvervoer voor vaartuigen onder de 14 meter per 1 februari 2017 vrij te geven. Hiermee wordt voldaan aan de Europese Dienstenrichtlijn.
- In 2016 heeft geen uitgifteronde plaatsgevonden, waardoor geen nieuwe exploitatievergunningen zijn verleend.
- Het aantal in gebruik genomen exploitatievergunningen (uitgegeven voor 2016) is licht toegenomen met 27 vergunningen, van de 63 nog niet in gebruik genomen exploitatievergunningen die zijn uitgegeven voor 2016.
- Vergunningengebied 2 is erg rustig, er is maar een klein deel van de afgegeven vergunningen in gebruik genomen.
- Een welstandsbeleid gericht op het weren van passagiersvaartuigen die niet in het historische beeld van het Amsterdamse binnenwater passen, is door de gemeenteraad vastgesteld.
- Het potentieel aantal ligplaatsen is toegenomen met de vaststelling van een paraplubestemmingsplan (juni 2016) dat het gebruik van 290 ligplaatsen in 7 jachthavens mogelijk maakt. Daarvan zijn er 128 al in gebruik genomen door passagiersvaartuigen.
- De betalingsgraad voor afdracht van het binnenhavengeld is gestegen van 93% in 2015 naar 98% in 2016.
- Het aantal vaartuigen met een onjuist BHV-vignet is gedaald van 7% in 2015 naar 2,3% in 2016.
- Het college van B&W heeft besloten tot een verbod op vervuilende 2-takt buitenboordmotoren per 1 januari 2017.
- Per 1 januari 2017 is de maximumsnelheid op de grachten verlaagd van 7,5 naar 6 km per uur.

2 Ordening verkeersbewegingen

2.1 Drukke op de grachten

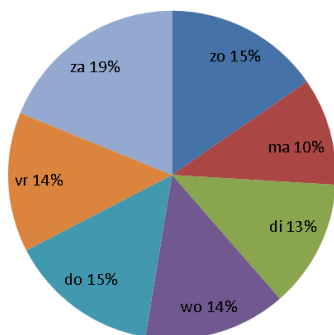
Eén van de doelstellingen van het grachtenbeleid is te komen tot een optimaal nautisch gebruik van het Amsterdams binnenwater. Waternet is verantwoordelijk voor het in goede banen leiden van het verkeer over water in Amsterdam. Waternet wil daarom de aard van de vaarbewegingen en de wijze waarop sturing 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 drukte op de grachten in beeld brengt en een voorspelling kan geven over de verwachte drukte op basis van metingen en modelering. Hiervoor zijn o.a. druktegrenzen opgesteld. In de voorgaande grachtenmonitoren zijn hier reeds resultaten van gerapporteerd.

De drukste dagen en tijdstippen

Zaterdag en zondag zijn de drukste dagen op de grachten zoals uit onderstaande figuur blijkt.

Figuur 3. Het totaal aantal gemeten passages over de dagen (periode 1 april – 1 oktober 2016).



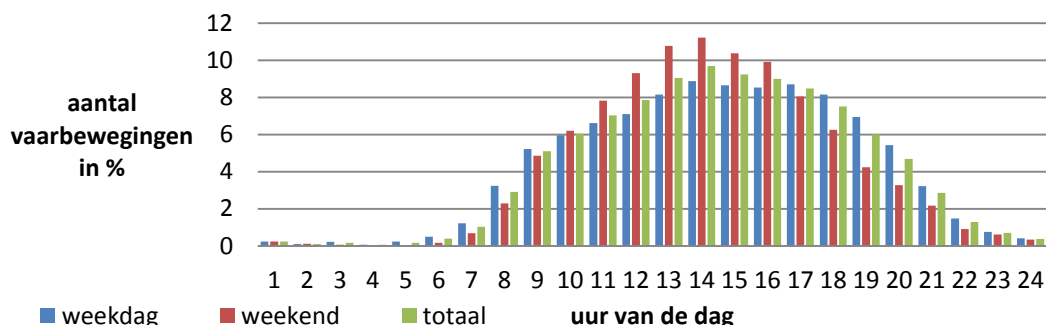
In vergelijking met 2015 is de zondag iets rustiger geworden (- 4%). De verschuivingen zijn echter gering en hebben geen noemenswaardige invloed op het dagelijks gebruik van de gracht.

De verdeling van de vaarbewegingen over de dag laat ook weinig verschuivingen zien ten opzichte van 2015.

De periode tussen 13:00 en 18:00 uur is het drukste, waarbij de drukke periode op weekdays een uurtje later begint en langer doorloopt (19:00 uur).

Ook hier zijn de verschuivingen ten opzichte van 2015 minimaal.

Figuur 4. Procentuele verdeling van de vaarbewegingen per etmaal (periode 1 april – 1 oktober 2016)



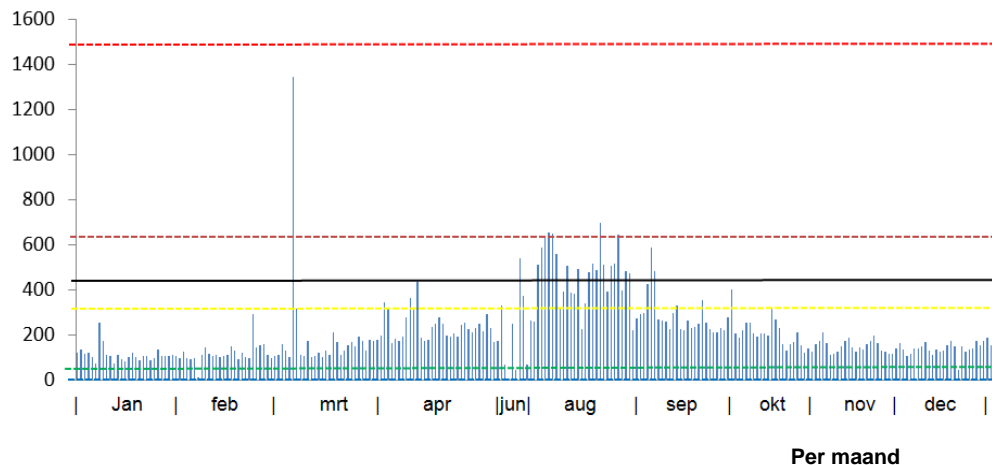
Drukke op de gracht

Om een beeld te geven van de drukte op de grachten zijn de gegevens van het telpunt Anne Frankhuis (Prinsengracht) over 2016 weergegeven. Dit is een van de drukste tellocaties in het grachtensysteem en geeft dus een goed beeld van het vaargedrag in de centrumzone.

Figuur 5. Aantal passages over 2016 bij het telpunt Anne Frankhuis (inclusief druktegrenzen).

--- zeer rustig --- rustig --- normaal ——— gemiddelde zomerse dag
 - - - druk - - - zeer druk

Aantal Passages



Ook dit beeld is vergelijkbaar met 2015. Gedurende de zomermaanden en in vakanties ligt het aantal vaarbewegingen tussen de modelgrenzen van normaal en druk in. In maart is er een piek te zien. Dit betreft een meetfout op die dag.

Concluderend kan gesteld worden dat het beeld van de grachten qua drukte in 2016 niet anders was dan het voorgaande jaar. In 2016 is begonnen met de voorbereiding van (verkeers)maatregelen (zie hoofdstuk 2.2) die de situatie moeten gaan verbeteren. Deze maatregelen treden in 2017 in werking.

2.2 Verkeersmaatregelen

Verlaging van de maximum vaarsnelheid

De verlaging van de maximum vaarsnelheid van 7,5 naar 6 km/uur is in 2016 door de gemeenteraad besloten. Met ingang van 1 januari 2017 zal deze verlaagde maximumvaarsnelheid ingaan. De maatregel is van toepassing op het gehele Amsterdamse binnenwater, waarbij slechts uitzonderingen zijn gemaakt voor de aangewezen doorgaande hoofddoorvaartroutes (Kostverlorenvaartroute en Amstelroute). Daarnaast worden ook de wateren Ertshaven, Entrepothaven en Spoorwegbassin uitgezonderd vanwege hun brede profiel en het feit dat deze wateren direct aan het IJ grenzen waar een hogere vaarsnelheid geldt. De maximumsnelheid op deze uitgezonderde wateren blijft 7,5 km/uur.

Overige verkeersmaatregelen.

De verlaging van de maximum vaarsnelheid is slechts één maatregel binnen een pakket van maatregelen dat noodzakelijk is om nu en in de toekomst bij de verwachte verder toenemende drukte het varen in Amsterdam vlot en veilig te houden en de beleefde overlast te beperken.

In 2016 is dan ook gestart met het voorbereiden van aanvullende maatregelen om dit te bereiken. Het betreft hier 2 trajecten gericht op bekende knelpunten.

Uitbreiding 1-richtingsverkeer Prinsengracht

In 2014 is een succesvolle pilot met 1-richtingsverkeer gehouden op een deel van de Singelgracht en de Prinsengracht. Deze maatregel is in 2015 permanent gemaakt gedurende het vaarseizoen.

In aansluiting hierop zijn in 2016 de mogelijkheden onderzocht om het 1-richtingsverkeer uit te bereiden over de gehele, 3,2 km lange, Prinsengracht, inclusief Korte Prinsengracht en Eenhoornsluis.

Ook de doorstroming bij het in dit traject gelegen bekende knelpunt Anne Frankhuis is in dit kader bekeken.

Grimburgwal

Ook de locatie Grimburgwal is in 2016 onderzocht op mogelijkheden om de doorstroming op deze locatie te verbeteren door een invaartverbod vanaf de Oudezijds Voorburgwal.

Overleg met belanghebbenden heeft voor beide locaties in het najaar van 2016 plaatsgevonden. Op basis van dit overleg en technische afwegingen zijn verkeersmaatregelen uitgewerkt. Deze maatregelen gaan per 1 april 2017 in.

Overige verkeerszaken

In 2016 was de Boerenwetering nog steeds gestremd vanwege de bouw van een parkeergarage en een nieuwe brug ("Brandweerbrug", brug 79). De werkzaamheden zullen volgens planning in het vierde kwartaal van 2017 gereed komen.

In 2016 is de Leidse brug (brug 174) op hoogte gebracht, hierdoor zijn de in 2016 verleende ontheffingen met betrekking tot het eenrichtingsverkeer (in verband met de hoogte) voor het traject Singelgracht – "Freddy Heinekenbrug" (brug 84) – Amstel niet meer noodzakelijk en zullen worden ingetrokken.

2.3 Conclusies hoofdstuk 2: ordening verkeersbewegingen

In 2016 zijn diverse verkeersmaatregelen voorbereid ter behoud en verbetering van de vlotte en veilige doorvaart en vermindering van de ervaren overlast.

Op basis van de gegevens van de TNO-steekproef kan de voorzichtige conclusie worden getrokken dat drukte en vaargedrag in 2016 niet veranderd lijken ten opzichte van 2015.

3 Toezicht en handhaving

3.1 Beleid en handhavinginstrumenten

Hoewel handhaving vaak (ook in dit hoofdstuk) wordt gebruikt als de overkoepelende term voor alle toezichts- en handhavingactiviteiten 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 en verkeersregels;
- verminderen van overlast op het water: geluid en snelheid;
- verminderen van de illegale passagiersvaart.

Verdeling verantwoordelijkheid centrale stad en stadsdelen

De handhavingstaken van Waternet worden uitgevoerd in opdracht van de gemeente Amsterdam en twee stadsdelen: Centrum en West. Het merendeel van de taken die Waternet uitvoert zijn gemandateerd vanuit de gemeente. Een beperkt aantal bevoegdheden uit de Verordening op het Binnenwater (VOB) ligt bij de stadsdelen. De twee genoemde stadsdelen hebben deze bevoegdheden gemandateerd aan Waternet. Daarbij moet worden gedacht aan het handhaven op geluidsoverlast, ligplaatsvergunningen, objecten, woonschepen, bedrijfsvaartuigen en pleziervaartuigen > 10m. Met de twee stadsdelen zijn deze prioriteiten vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst (DVO).

In personeelsbudget uitgedrukt heeft Waternet (afgerond) jaarlijks € 1,6 miljoen beschikbaar voor toezicht en handhaving op het water. Daarvan wordt € 640.000 bekostigd door de bestuurscommissie van stadsdeel Centrum en ongeveer € 100.000 door de bestuurscommissie van stadsdeel West. Met dit budget wordt een formatie van in totaal 23 FTE gefinancierd, waarvan 18 FTE toezichthouders, 2 FTE juridische handhavers, 2 FTE coördinatoren en 1 FTE teamleider. Door de bestuurlijke prioritering van stadsdeel Centrum op het contract met Waternet, ingegaan per 1 januari 2016, wordt dit aantal teruggebracht naar een totaal van 20 FTE. In 2016 zijn reeds 2 FTE aan bestuurlijke prioritering gerealiseerd, wat geresulteerd heeft in verminderde inzet van 2 personen vanaf 1 juli.

Eind 2015 is een Quick Scan gestart naar de toekomstige inrichting van toezicht en handhaving op de Amsterdamse binnenwateren. De eerste conclusie van de Quick

Scan is dat de toezichts- en handhavingstaak op de Amsterdamse binnenwateren het best belegd kan worden bij de afdeling handhaving van de gemeente Amsterdam. Op basis van deze Quick Scan is bestuurlijk besloten een en ander nader uit te werken in een Business Case. Het opstellen van de Business Case is in 2016 gestart na de zomer en zal gereed zijn in het eerste kwartaal van 2017.

Samenwerking met externe partijen

Tijdens het vaarseizoen (van 1 april t/m 1 oktober) zijn er samen met de Handhaving en toezicht Openbare Ruimte (HOR) en deels met politie 10 gezamenlijke acties op overlast van snelheid en geluid uitgevoerd. In 6 gevallen ging het om acties met een grootschalig karakter met inzet van 5 vaartuigen met bemanning Waternet en 6 handhavers van HOR op de fiets. De overige 4 acties waren kleinschalig met inzet van 1 vaartuig en 2 handhavers van HOR op de fiets.

Van april tot oktober is er maandelijks een gezamenlijke actie gehouden met de gemeentelijke belastingdienst. Hierbij controleert de belastingdienst op het betalen van gemakkelijksretributie.

Met Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) zijn op in januari en december gezamenlijke controles uitgevoerd op brandveiligheid aan boord van (open) rondvaartboten. Voor deze maanden is gekozen omdat op dat moment het Amsterdam Light Festival veel publiek via het water trok. Het festival bestaat uit vele verlichte kunstwerken die langs de vaarwegen van de Amsterdamse binnenstad zijn aangebracht. Daarnaast verlengen steeds meer open rondvaartboten het vaarseizoen met zaken als overkappingen en kachels.

Naar aanleiding van deze controles zijn alle reders/exploitanten per brief geïnformeerd over regelgeving omtrent kachels en tent- en zeildoeken.

Inzet van het "three strikes out" principe

Het "three strikes out" principe wordt ingezet bij reders met een exploitatievergunning wanneer zij de voorwaarden van deze vergunning overtreden bij overlast rondom snelheid en geluid (zoals overlast voor omwonenden en versterkte muziek) en veiligheid (denk aan varen van vaartuigen buiten de toegestane tijden). Bij de eerste overtreding krijgt de vergunninghouder een waarschuwingsbrief (strike 1). Bij de tweede overtreding krijgt de houder een brief met het voornemen tot intrekking van de vergunning (strike 2) en bij de derde overtreding wordt de vergunning daadwerkelijk voor (on)bepaalde tijd ingetrokken (strike 3).

Van dit principe gaat een preventieve werking uit. In 2016 zijn er 9 overtredingen vastgesteld en daarmee ook 9 (alleen eerste) strikes uitgevaardigd. Tweede en derde strikes zijn tot nu toe nog niet nodig geweest. Daar staat tegenover dat de naleving aanzienlijk is verbeterd. In 2015 is gestart met het overleggen van de lijsten met overtreders in de Werkgroep Grachten (het periodieke grachtenoverleg tussen Waternet en de reders). Reders spreken hun personeel hierdoor meer aan op hun vaargedrag. Tevens versterkt het de onderlinge sociale controle binnen de beroepsgroep. In 2016 zijn deze overleggen gecontinueerd.

Eén meldkamer

Telefonische meldingen over overlast komen nu nog binnen bij het servicecentrum van Waternet waardoor de follow-up nog niet helemaal optimaal is. Inzet wordt effectiever wanneer alle meldingen bij de centrale meldkamer van de RVE Handhaving en Toezicht (H&T) binnenkomen. De centrale meldkamer beschikt

namelijk over mogelijkheden om de melding uit te zetten bij de medewerker die het dichtste bij is door middel van een interactieve kaart waarop alle handhavers zichtbaar zijn. Dit gaat via een portofoon die een GPS signaal verstuurt.

Inmiddels zijn de portofoons van Waternet aangesloten op dit systeem en er loopt een pilot die maandelijks door zowel Waternet als RVE H&T wordt geëvalueerd. Deze pilot loopt door in 2017. De reguliere meldingen die bij Waternet binnen komen lopen nog niet via de meldkamer van de RVE H&T.

Inzet tablet

Aan het begin van het vaarseizoen zijn alle handhavers voorzien van een tablet. Hiermee kan het handhavings- en vergunningeninformatiesysteem bediend worden waarmee een betere en snellere uitwisseling van gegevens mogelijk is.

Inzet camera's

In samenwerking met stadsdeel Centrum wordt vanaf 2016 gebruik gemaakt van informatie van de camera's die Centrum inzet voor toezicht en handhaving.

3.2 Handhavingsresultaten

Prioritering 2016

Tijdens het vaarseizoen ligt de nadruk op 4 prioriteiten:

1. illegaal passagiersvervoer;
2. overlast van snelheid en geluid;
3. binnenhavengeld & milieuvignetten; en
4. preventie.

3.2.1 Illegaal passagiersvervoer

Doelstelling: illegaal passagiersvervoer dusdanig bestrijden dat legale exploitanten niet worden benadeeld in hun bedrijfsvoering.

De focus ligt hier op professionele aanbieders. De handhaving vindt zowel via internet plaats als op het water. Bij de online handhaving speurt de toezichthouder op internet naar advertenties van illegale aanbieders. Deze advertenties worden verwijderd. Een aantal handhavers heeft hiertoe een cursus 'internet rechercheren' gevolgd.

Naast de online handhaving op illegaal passagiersvervoer voert Waternet ook fysieke (offline) controles uit op de grachten. Bij constatering van illegaal vervoer volgt in dat geval direct een dwangsomprocedure via een bestuurlijk handhavingstraject. Waternet zet 'mystery guests' in via een bedrijfsrecherchebureau om te constateren of de aanbieder zijn aangeboden diensten ook werkelijk uitvoert. Dit vanwege het feit dat op heterdaad betrappen in de praktijk moeilijk is. Mystery guests ervaren dat illegale schippers hun klanten instrueren door aan te geven dat ze "vrienden van de schipper" zijn. Zonder verklaring van een klant dat er betaald is, kan er geen constatering van illegaal passagiersvervoer worden gedaan. Wanneer een overtreding wordt vastgesteld volgt eerst een waarschuwing. Bij een tweede overtreding volgt een dwangsomprocedure. Het instrument van 'mystery guest' neemt echter in kracht af, omdat illegale aanbieders steeds voorzichtiger worden en steeds meer naspeuringen doen om te bepalen of er sprake is van 'mystery guests'

of niet. Het aantal boekingen lijkt daardoor af te nemen. Het blijft echter wel een preventieve werking hebben.

Tabel 8. Resultaat handhaving op illegale passagiersvaart via internet

Illegale aanbieders	Geheel 2014	Geheel 2015	2016
Aangetroffen advertenties op internet	132	167	107
Verwijderde advertenties op internet	132	149	124*
Aangetroffen website aanbieders	29	82	112
Verwijderde website aanbieders	22	75	62
Voornemen dwangsom	31	4	6
Definitief dwangsom	16	1	4

*) vanwege recidive meer verwijderd dan aangetroffen.

Tabel 9. Handhaving op illegale passagiersvaart via fysieke controle op het water

Controles op illegale passagiersvaart	resultaat 2014	resultaat 2015	resultaat 2016
Controles	171	170	115
Proces verbaal	3	0	0
Voornemen dwangsom	15	9	5
Definitieve dwangsom	9	9	1

Het lijkt dat het aanbod op internet van illegale passagiersvaart afneemt. Het daadwerkelijk illegaal vervoeren van passagiers is naar de waarneming van de handhavers niet zichtbaar afgenomen. Al is het moeilijk daar een harde uitspraak over te doen vanwege de moeilijke bewijsbaarheid van illegaal passagiersvervoer ter plaatse.

Door Waternet zijn in het afgelopen vaarseizoen 5 overtredingen vastgesteld: tegen alle 5 deze overtreeders is een dwangsomprocedure opgestart. Bij één overtreder is een definitieve dwangsom opgelegd. Omdat het hier een bestuursrechtelijk handhavingstraject betreft, zijn er geen processen-verbaal opgemaakt.

3.2.2 Handhaving op overlast van snelheid en geluid

Doelstelling: het totaal aantal meldingen terugbrengen.

In de periode januari t/m december 2016 hebben 445 personen een melding van de diverse vormen van overlast op het water gedaan. Een kleine groep van ca. 20 personen is verantwoordelijk voor 42% van de meldingen. Deze 20 melders doen gemiddeld 26 meldingen per persoon, dat zijn 10x zoveel meldingen als de overige melders gemiddeld doen (2,8 meldingen per persoon).

Geluid, snelheid en vaargedrag

Geluidsoverlast en overlast door snelheid/vaargedrag zijn voor burgers de belangrijkste aanleidingen om melding te doen. Omdat veel meldingen in de categorie snelheid niet zo zeer gaan om te hard varen, maar om beleefde overlast bij de wijze van manoeuvreren is per 2016 een splitsing aangebracht in snelheidsoverlast en vaargedrag die voor 2016 één categorie vormden.

Tabel 10. Meldingen overlast

Meldingen overlast	resultaat 2014	resultaat 2015	resultaat 2016
Geluidsoverlast	373	597	756
Snelheidsoverlast en vaargedrag*	285	426	
Snelheidsoverlast*	n.v.t.	n.v.t.	305
Vaargedrag*	n.v.t.	n.v.t.	172
Totaal	658	1.023	1.233

*) snelheidsoverlast en vaargedrag zijn per 2016 gesplitst.

De rapportage over 2016 wordt vergeleken met 2015 en 2014. Het totaal aantal meldingen is in 2016 met 20% gestegen ten opzichte van 2015.

Tabel 11. Meldingen overlast snelheid van rondvaart

Meldingenoverlast snelheid	2014	2015	2016
Rondvaart	88	162	106

Wat op valt is dat het aantal meldingen over te snel varen door de vergunde rondvaart sterk is gedaald. In 2016 waren dit er 106, terwijl dat er in 2015 nog 162 waren.

Het aantal meldingen op snelheid lijkt gedaald ten opzichte van vorig jaar. Dit effect is echter het gevolg van een wijziging in de monitoring. In het verleden meldden omwonenden overlast door manoeuvreren bij op- en afstaplocaties vaak schriftelijk onder 'snelheid'. Denk bijvoorbeeld aan de locatie bij het Anne Frank Huis. Om de monitoring zuiver te houden is hiervoor per 1 januari 2016 een nieuwe categorie ingesteld: vaargedrag.

Er was in 2016 sprake van een aanzienlijke toename van het aantal meldingen in de categorie Geluid. Een direct aanwijsbare reden hiervoor is niet direct duidelijk.

Voor een deel komen de meldingen inzake geluid van een kleine groep melders. De top 10 van de melders doet 228 meldingen en neemt daarmee 30% van het totaal aantal meldingen voor zijn rekening. In 2015 namen de top 10 melders nog 35% voor hun rekening met 204 meldingen.

Van het aantal meldingen geluid is een top 10 vast te stellen op basis van de locatie. Concreet nemen 10 grachten (8,8% van het totaal) 61% van het aantal meldingen voor hun rekening. Hierbij valt met name het zeer hoge aantal meldingen op de Prinsengracht op, die met 178 meldingen 24% van het totale aantal meldingen in deze categorie vertegenwoordigd. Dit is een hoog aantal, zelfs als de lengte van de

bewuste gracht in overweging wordt genomen. Een relatie met type vaartuig (bv. open boten) is niet te leggen, omdat veel melders niet het type vaartuig doorgeven (hier wordt o.a. in het webformulier wel naar gevraagd).

Tabel 12. Top 10 Grachten voor meldingen geluidsoverlast

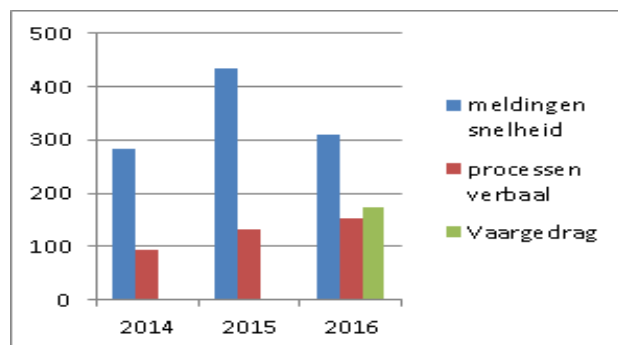
Locatie	Overlast op het water - geluid
Amstel	20
Brouwersgracht	23
Herengracht	43
Keizersgracht	46
Levantkade	37
Lijnbaansgracht	17
Nieuwe Herengracht	21
Oudeschans	16
Oudezijds Voorburgwal	65
Prinsengracht	178
Eindtotaal	466

Relatie meldingen en processen-verbaal

Over geluidsoverlast kan worden gezegd dat, er sprake is van een toename in het aantal meldingen, en ook in het aantal processen-verbaal (boetes).

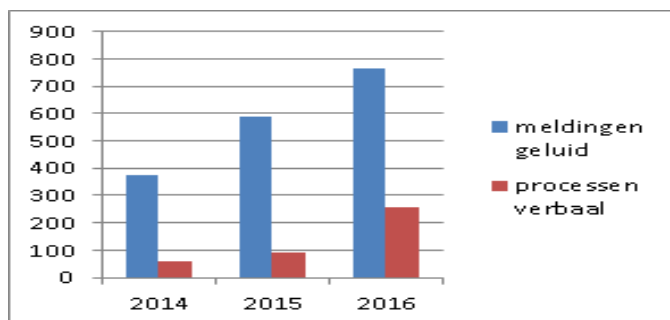
In figuur 6 is weergegeven de relatie tussen de meldingen snelheid (links) en de processen-verbaal (midden) en vaargedrag (rechts). In 2016 zijn de meldingen inzake snelheid uiteen getrokken in feitelijke snelheidsovertredingen en vaargedrag.

Figuur 6. Weergave meldingen en processen-verbaal overlast snelheid, vaargedrag (sinds 2016)



In figuur 7 is weergegeven de relatie tussen de meldingen geluid (links) en de processenverbaal.

Figuur 7. Weergave meldingen en processen-verbaal geluid



Gezonken bootjes

Naast meldingen over geluid, snelheid en vaargedrag vertegenwoordigen de gezonken bootjes een belangrijk aantal meldingen.

Tabel 13. Meldingen gezonken bootjes

Aantal meldingen	resultaat 2014	resultaat 2015	resultaat 2016
Gezonken bootjes	44	145	193

Het aantal meldingen is toegenomen t.o.v. 2015. Dit is deels te wijten aan de vele neerslag in korte tijd in 2016, waardoor bootjes eerder zinken.

Het beleid van Waternet is dat gezonken bootjes gelabeld worden. De eigenaar heeft dan 14 dagen de tijd om zijn boot te verwijderen. Verwijdert hij zijn boot niet, dan wordt de boot na 14 dagen door Waternet gelicht.

Inzet

De inzet wordt gemonitord door middel van het aantal acties. De definitie van een actie is dat er tussen de 1 en 1,5 uur specifiek gecontroleerd wordt op snelheid/geluid. Daarnaast zijn er gezamenlijke acties met de Handhaving Openbare Ruimte (HOR) en de waterpolitie. Zij controleren met meerdere boten, een scooter en/of fietsen gecontroleerd. Op deze wijze worden meer overtreders gesignaleerd.

In totaal heeft Waternet in 2016 240 acties op vaarsnelheid uitgevoerd en 143 acties op geluidsoverlast, inclusief de gezamenlijke acties met de HOR. Al deze acties hebben geleid tot een totaal van 609 processen verbaal, waarvan 156 voor snelheidsovertredingen en 257 voor geluidsoverlast. Het totaal aantal processen verbaal is in 3 jaren meer dan verdubbeld. De opbrengsten van de boetes gaan naar het Ministerie van Justitie. Eind 2016 is door de gemeenteraad besloten de Bestuurlijke Boete per 1 januari 2017 in te gaan voeren. Dit betekent dat de opbrengsten van de bestuurlijke boetes vanaf 2017 naar de gemeente gaan. Zie hiervoor het besluit 'Vaststellen van de Verordening Bestuurlijke Boete Overlast in de Openbare Ruimte (2016, 396/1577)' van 16 oktober 2016.

In het afgelopen jaar zijn in totaal de volgende processen-verbaal opgelegd.

Tabel 14. Het aantal opgelegde processen-verbaal

Processen-verbaal	resultaat 2014	resultaat 2015	resultaat 2016
Geluidsoverlast	57	89	257
Snelheidsoverlast	89	153	156
Overig*	129	151	196
Totaal	275	393	609

*) o.a. in 2016: 42 stuks eenrichtingsverkeer, 80 stuks verlichting, 19 ligplaats nemen waar het niet mag.

3.2.3 Binnenhavengeld en correct gebruik milieuvignet

Doelstelling: terugdringen onterecht gebruik milieuvignet

Binnenhavengeld

Waternet controleert of de pleziervaartuigen een geldig binnenhavengeld (BHG) vignet op hun boot hebben. Als dit niet het geval is, worden de boten (na aanmaning) uiteindelijk weggesleept. In 2016 zijn 49 boten weggesleept die geen BHG-vignet hadden. Dit aantal is weer lager dan voorgaande jaren.

Tabel 15. Handhaving BHG-vignetten

BHG-vignetten	resultaat 2014	resultaat 2015	resultaat 2016
Handmatig gecontroleerde boten	9000	4079	3100*
Weggesleepte boten zonder vignet	505	140	49
Naleving	94%	97%	98%

*) In 2016 lag het zwaartepunt op controle van alle milieuvignetten. In totaal zijn ruim 3100 vignetten handmatig gecontroleerd. Ruim 57000 vignetten zijn automatisch gescand. De meeste vaartuigen zijn meerdere keren gescand. De uitkomst staat vermeld in hoofdstuk 1.3 (pagina 14).

Milieuvignetten

Een aanpassing van de scanapparatuur heeft controle op de vignetten eenvoudiger gemaakt. Nautisch Toezicht had in 2016 als operationele doelstelling om 96% van de gebruikers van een milieuvignet in twee controlerondes te controleren in de periode april-november. In praktijk is 99% (1326 van de 1344 vaartuigen met een milieuvignet) gecontroleerd. De controles vonden plaats aan het begin (april) en het einde (september/oktober) van het vaarseizoen.

Overtreders worden eerst aangeschreven. Na enkele weken volgt dan weer een controle. Wordt bij de tweede controle nog steeds geen of een onjuist vignet aangetroffen dan wordt het vaartuig versleept naar de bewaarhaven. De inkomsten van het BHG zijn in hoofdstuk 1.3 terug te vinden.

3.2.4 Preventie

Een van de uitgangspunten van het stedelijk handhavingsprogramma, waar ook team Nautisch Toezicht zich aan conformeert, is een nadruk op preventie door middel van communicatie met zowel burgers als bedrijven en kwalitatieve dienstverlening. Waternet geeft hier invulling aan door informatieve acties zoals het uitdelen van flyers, berichten en filmpjes op sociale media en lokale tv en het betrekken van burgers, bijvoorbeeld door middel van buurtoverleggen op plekken met veel overlast.

In de maand april zijn er 6 preventieve acties uitgevoerd op het water met als doel om vaarders bij de start van het vaarseizoen, meer bewust te maken van de regels op het water en de gevolgen van een overtreding. Speciale aandacht ging uit naar grote open sloepen omdat er veel meldingen zijn over overlast van dit type vaartuig. Tijdens de acties zijn er 350 flyers uitgedeeld. Hierin staan algemene tips over vaargedrag ter voorkoming van overlast. Zie bijlage 2.

Bij de start van het vaarseizoen is er een filmpje opgenomen dat op AT5 is uitgezonden. In dit filmpje legt de coördinator van team Nautisch toezicht de regels op het water uit. Het filmpje is ook op social media ingezet. Recreanten worden ook via de VaarApp gewezen op de regels op het water. Het filmpje is te zien op https://www.youtube.com/watch?v=OrOhS_dtcwA

Handhaving op snelheid

Om de vaarweggebruiker over hun actuele snelheid te informeren zijn ook in 2016 borden met smileys ingezet. De borden worden ingezet op plaatsen waarover veel meldingen over overlast worden gemaakt.

Figuur 8. Borden met smileys (juiste en foute snelheid)



De smiley geeft bij 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.

Euro Pride

De jaarlijkse Gay Pride heet in 2016 Euro Pride omdat Nederland voorzitter was van de EU. Dit jaar is gekozen voor een andere route. Waar voorheen de route ging via de Oude Schans, gaat dit jaar de stoet door de Nieuwe Herengracht. Het publiek heeft zo beter zicht op het evenement en dat is als positief ervaren. Om de overlastbeleving te beperken, zijn maatregelen genomen om de Prinsengracht de hele nacht gestremd te houden door middel van pontons. Uit de evaluatie is gebleken

dat deze maatregel nog niet het gewenste resultaat heeft gebracht om de overlast voor omwonenden te verminderen.

Vaarapp

In 2016 is opdracht verstrekt tot een herziening van de Vaarapp. De inmiddels verouderde techniek wordt ge-update, waarna in 2017 aan nieuwe functionaliteiten en uiterlijk gewerkt gaat worden. De bedoeling is dat de nieuwe versie van de app (Vaarwater 3.0) zaken als gps, actuele snelheid, verkeerssituaties en informatie over allerlei 'Points of interest' zal gaan bieden (denk aan attracties, maar ook aan openbare toiletten en EHBO-posten). Daarnaast is het de intentie allerlei meldingsfuncties in te bouwen over regelgeving en praktische tips. De Vaarapp is in 2016 4300 keer gedownload en heeft 2300 actieve gebruikers. De app heeft in 2016 geen updates gehad.

Feedback via buurt overleggen

In 2015 is in overleg met stadsdeel Centrum 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. In 2016 is hier invulling aan gegeven door het toewijzen van deelgebieden van het centrum aan toezichthouders. Zij zorgen ervoor dat de controles in hun gebied worden uitgevoerd en zijn het eerste aanspreekpunt. Deze toezichthouders hebben deelgenomen aan de buurtgesprekken in het Centrum.

Gesprek reders en woonbootbewoners

In het reguliere overleg tussen Waternet en de reders (Werkgroep Grachten) is afgesproken dat Waternet een periodiek overleg tussen reders en een vertegenwoordiging van woonbootbewoners zal faciliteren met als doel het bijdragen aan wederzijds begrip en daardoor tot vermindering van de overlast.

Vóór de zomer 2016 is er een bijeenkomst geweest tussen reders en omwonenden. Hieruit is een aantal actiepunten naar voren gekomen om de afstemming tussen reders, Waternet en bewoners te verbeteren.

Een kleine greep uit de actiepunten:

- in de schippersopleiding is aandacht voor overlast en bezoek aan woonboten;
- er zijn interne schippersmeetings met als centraal thema 'voorkomen overlast' geweest bij twee grote rederijen;
- leesbare naamstickers zijn aangebracht op achterzijde boten;
- de bereikbaarheid van de dutymanagers van de rederijen is verbeterd (telefoonnummers uitgewisseld);
- overtredingen worden door Waternet sneller doorgestuurd aan de reders (voorheen twee maanden, nu twee dagen); en
- een bezoek van de handhavers van Waternet aan schippersbijeenkomsten van de reders om e.e.a. toe te lichten.

Informatie over verkeers- en milieumaatregelen

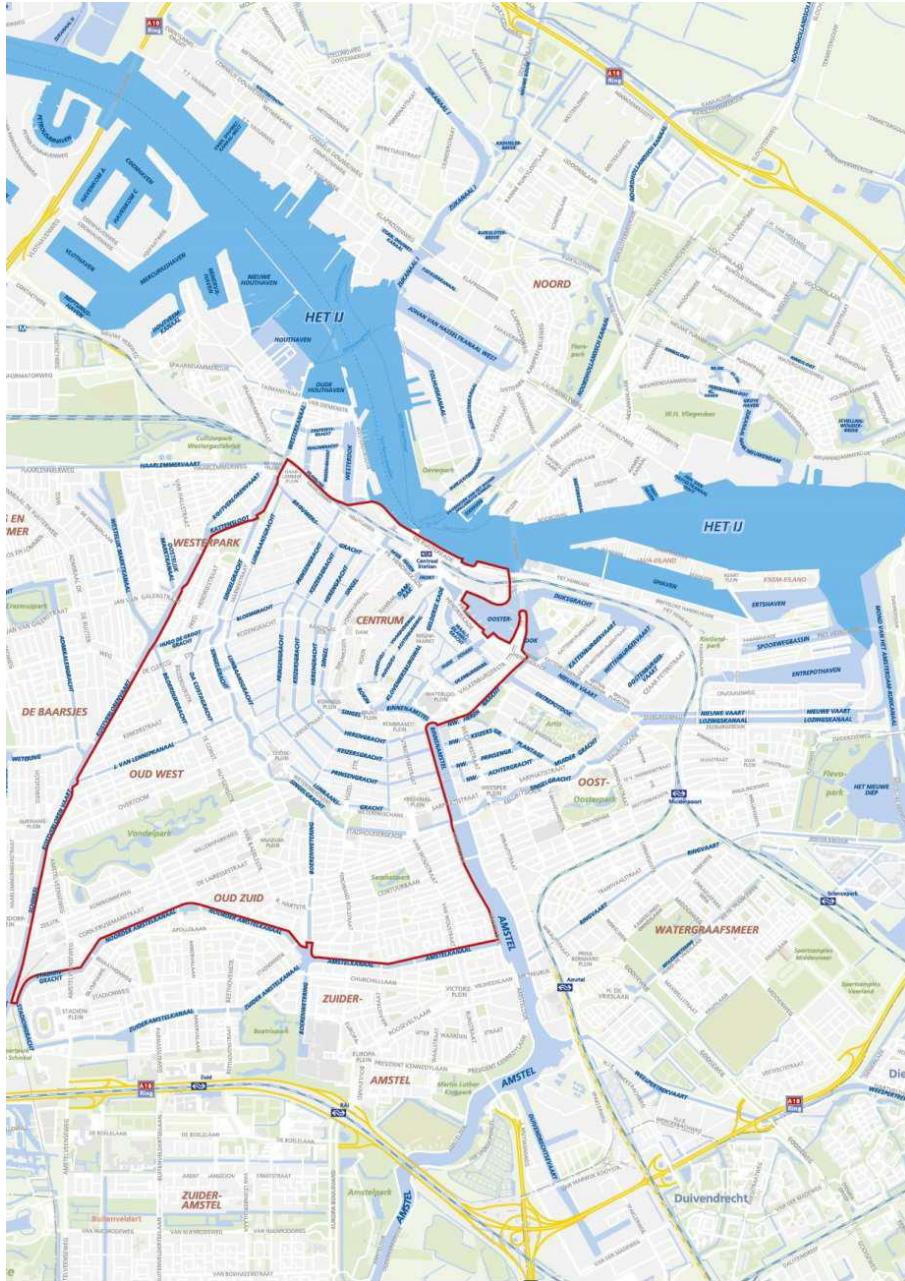
Eind 2016 is bebording geplaatst voor het verbod op vervuilende 2-takt buitenboordmotoren en de verlaging van de maximum vaarsnelheid naar 6km/uur. Alle BHG-vignethouders hebben een brief ontvangen. Hierin worden de houders gewezen op deze verboden die ingaan per 1 januari 2017.

3.3 Conclusies hoofdstuk 3: toezicht en handhaving

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

- Naar aanleiding van een Quick Scan naar de toekomstige inrichting van toezicht en handhaving op het binnenwater is een Business case opgestart over het onderbrengen van deze taken bij de afdeling handhaving van de gemeente Amsterdam.
- Door minder budget vanuit Bestuurscommissie Centrum is het aantal FTE voor handhaving met 2 personen vanaf 1 juli afgenomen.
- Aantal (10) gezamenlijke acties met Handhaving en toezicht Openbare Ruimte (HOR), politie en Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) hebben plaatsgevonden. Naast controles op snelheid en geluid zijn o.a. controles op brandveiligheid uitgevoerd gedurende het Light Festival.
- De handhaving op illegale passagiersvaart lijkt te werken, het aanbod daarvan op internet lijkt verder af te nemen.
- Het aantal meldingen van overlast (geluid en snelheid, inclusief vaargedrag) neemt toe. Het aantal processen-verbalen (boetes) neemt toe, met name in de categorie geluid.
- De speciale aandacht voor het correct gebruik van het milieuvignet was eveneens succesvol. Waar in 2015 bij 22% van de gevallen sprake was van onjuist gebruik, is dat nu 8,3%.
- In 2016 is ingezet op preventieve activiteiten zoals brandveiligheid en informatieverstrekking over de maatregelen per 1 januari 2017 (verlaging maximum vaarsnelheid en verbod op vervuilende 2-takt buitenboordmotoren).

Bijlage 1. Vergunningengebied 1: Amsterdam inclusief de centrum-zone



Bijlage 2. Vaarregels in Amsterdam



Varen en afmeren in Amsterdam doe je zo...

Varen in Amsterdam is leuk en dat willen we graag zo houden. Daarom is het goed als iedereen de vaar- en afmeerregels kent. In deze flyer staan de belangrijkste regels en de betekenis van de verkeersborden op het water. Ook vindt u informatie over welke lichten u moet gebruiken op uw boot als u in het donker vaart.

VAARREGELS

De belangrijkste vaarregels voor de pleziervaart:

- Vaar zoveel mogelijk aan stuurboordzijde (rechts) en vaar niet harder dan 6 kilometer per uur.
- Voorkom hoge golven tijdens het varen
- Een klein schip (korter dan 20 meter) geeft zoveel mogelijk voorrang aan een groot schip.
- Een klein motorschip geeft voorrang aan een boot die door spierkracht vaart. (bijvoorbeeld een roeiboot).
- Drink geen alcohol als u de schipper aan boord bent.
- Op en rond het water wonen mensen. Zorg er daarom voor dat u niet teveel geluid maakt met of op uw boot.
- U mag geen versterkte muziek op uw boot gebruiken

AFMEERREGELS

- Maak uw boot niet vast onder een brug of aan een brugleuning
- Veroorzaak geen schade of last als u afmeert aan woonboten of andere drijvende objecten, zoals vloten en steigers.
- Maak uw boot niet vast aan eigendommen van de gemeente, zoals lantaarnpalen, bomen, fietsenrekken of brugleuningen. Maak gebruik van haalkommen in de kademuur. Dit zijn stalen stangen in sluis- of kademuren waaraan u uw boot kunt vastmaken.
- Plaats geen trappetjes, planken of steigers in of aan de kademuur, in de grond of in het water van de gemeente Amsterdam.
- Gebruik altijd stootwillen tussen de kademuur en de boot. Dit zijn rubberen kussens die gemaakt zijn om schade aan de boot en kade te voorkomen. Maak deze stootwillen vast aan uw boot en niet aan de kademuur.

Meer informatie? Kijk voor meer informatie op www.waternet.nl. U vindt hier onder andere een digitale vaarkaart met allerlei handige informatie voor de pleziervaart.