



Gemeente Amsterdam

Dienst Onderzoek en Statistiek

## **Drukke op het Water?**

**Een onderzoek naar de werkelijke en ervaren drukte op de  
Amsterdamse wateren**

project 3061

In opdracht van dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam

dr. Esther Jakobs

drs. Karin Klein Wolt

Weesperstraat 79  
1018 VN Amsterdam

Postbus 658  
1000 AR Amsterdam

tel: 020-527 9527

e-mail: [e.jakobs@dos.amsterdam.nl](mailto:e.jakobs@dos.amsterdam.nl)

fax : 020-527 9595

[www.dos.amsterdam.nl](http://www.dos.amsterdam.nl)

Amsterdam, januari 2004



## INHOUDSOPGAVE

---

Samenvatting	7
<b>1. Inleiding</b>	<b>13</b>
<b>2. Resultaten tellingen dynamisch gebruik</b>	<b>17</b>
Methodiek	17
De teldagen	18
Het weer	18
De resultaten	18
Gemiddeld aantal boten per dag	19
Het gemiddeld aantal boten op een voorjaars-, zomer- en najaarsdag	19
Verschillen tussen week en weekend	21
Drukke locaties	22
Beroepsvaart en pleziervaart	24
Type boten	25
Bijzondere situaties	27
Indexcijfers	27
Statisch gebruik per locatie	28
Resultaten tellingen Brugwachters	29
Conclusies: Tellingen	30
<b>3. Gesprekken met belanghebbenden</b>	<b>33</b>
Is het drukker op de grachten?	33
Wie zijn de veroorzakers van de drukte?	34
Op welke locaties is het druk?	35
De gevolgen	36
De oplossingen	38
Conclusies: Belanghebbenden	38

<b>4. De enquête: bewoners over de drukte op het water</b>	<b>41</b>
Bootbezit onder Amsterdammers	41
Gebruik van het water	42
Drukke op het water?	45
Toe- of afname in de afgelopen jaren	47
Veiligheid	48
Overlast	49
De regels	51
Stellingen	52
Conclusies: Enquête onder Amsterdammers	54
<b>5. Inventarisatie van bestaande gegevens</b>	<b>57</b>
Uitgegeven stickers Pleziervaart	57
Rondvaartboten	59
Gegevens beroepsvaart	60
Meldpunt overlast te water	62
Vormen van overlast	62
Veroorzakers van overlast	62
Locaties van overlast	62
Tijdstip van overlast	63
Conclusies: Inventarisatie	63
<b>6. Eindconclusie</b>	<b>65</b>
Aanbevelingen voor vervolgonderzoek	70
Bijlage: Begrippenlijst	72
Bijlage: Kaart tellocaties	73
Bijlage: Methodiek tellingen en het telschema	74

Bijlage: Routes rondvaart	76
Bijlage: Type boten per locatie en per seizoen	78
Bijlage: Gesprekspartners	82
Bijlage: Vragenlijst Enquête	83
Bijlage: Open Antwoorden Enquête	90
Bijlage: Gegevens Meldpunt Overlast te Water	97
Bijlage: Foto's vaartuigen	101



## SAMENVATTING

---

De dienst Onderzoek en Statistiek heeft in opdracht van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam een onderzoek uitgevoerd naar de drukte op het water in Amsterdam. Doel van het onderzoek was te achterhalen of het druk is in Amsterdam, waar het druk is, door wie deze drukte wordt veroorzaakt en wat de gevolgen zijn van deze drukte. Deze resultaten moeten houvast bieden voor de evaluatie van het geldende beleid op het water. Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn verschillende deelonderzoeken uitgevoerd: tellingen op het water, gesprekken met belanghebbenden, een enquête onder Amsterdammers en een inventarisatie van bestaande gegevens. In deze samenvatting worden kort de resultaten besproken van de deelonderzoeken.

### *Tellingen op het water*

Op tien verschillende locaties in Amsterdam (8 in de binnenstad en 2 net buiten het centrum) is gedurende vier dagen in het voorjaar, vier dagen in de zomer en vier dagen in het najaar het aantal langsvarende boten geteld. De resultaten van deze tellingen laten zien dat in de zomer de meeste boten op een dag langs voeren (764 boten op een relatief drukke locatie), in het voorjaar kwamen er 523 boten op een dag langs varen en in het najaar waren dit 270 boten. Kijken we naar de piekmomenten (wanneer de meeste boten langs varen) dan blijkt dat tijdens het voorjaar en najaar het tussen 16.00 uur en 17.00 uur het drukst is op het water. In voorjaar komen er op dat tijdstip op een relatief drukke locatie gemiddeld 80 boten langs varen, in het najaar zijn dat er 43. In de zomer is de hoogste piek waar te nemen tussen 17.00 uur en 18.00 uur, er komen dan gemiddeld 90 boten langs varen op een relatief drukke locatie. In de nachtelijke uren kwam een zeer gering aantal boten langs varen.

Er zijn tijdens de tellingen weinig bijzonderheden genoteerd. De bijzonderheden die zijn geregistreerd waren: lawaai van de motor, toeteren, stank en muziek. Ook tijdens de nachttelling waren er zeer weinig bijzonderheden. Er werd een enkele keer een melding gemaakt van stank (dieselmotor) en één keer een botsing van een boot tegen een andere boot.

Er zijn verschillen gevonden tussen tellingen door de week en de tellingen in het weekend. In het voorjaar was het overdag drukker tijdens de weekenddagen dan op doordeweekse dagen, 's avonds was het op een doordeweekse dag drukker dan in het weekend. In de zomer was het in het weekend drukker dan door de week. In het najaar zijn deze verschillen minder duidelijk aanwezig, maar was het in de meeste gevallen drukker in het weekend.

Van de tien locaties zijn de Amstel en de Blauwbrug het drukst, de Boerenwetering en het Jacob van Lennepkanaal zijn het minst druk. Deze twee laatste locaties liggen net buiten het centrum. De top-5 van

drukke locaties ziet er als volgt uit: Amstel, Blauwbrug, Haarlemmersluis, St. Antoniesluis en Prinsengracht/Leidsegracht.

In het voorjaar en in de zomer is de pleziervaart het meest aanwezig op het water, in het najaar is het passagiersvervoer het meest aanwezig. Waterfietsen maken slechts een zeer gering deel uit van het totaal, evenals vrachtschepen, sleepboten en overige beroepsvaart. Het weer speelt een rol bij het aantal boten op het water, op regenachtige dagen (zoals in het najaar) is het aantal boten kleiner.

Deze resultaten geven een beeld van de situatie op het water in 2003. Of dit beeld ieder jaar hetzelfde is zal moeten blijken uit vervolgtellingen. Daarmee is echter nog niet de vraag beantwoord of het druk is op de Amsterdamse wateren. Per locatie moet dit verschillend worden beoordeeld. In een smalle gracht met veel aangemeerde bootjes en tevens veel dynamisch gebruik zal het sneller druk zijn dan op een brede gracht waar evenveel boten aangemeerd zijn en langs varen. Het geniet de voorkeur een set met indicatoren voor de drukte te formuleren en aan de hand van deze indicatoren te bepalen of het druk is. Te denken valt aan de breedte van een gracht (in meters) en het statisch gebruik van een gracht (liggen er bootjes in de gracht en zo ja, liggen deze aan één kant of wordt aan beide kades afgemeerd?).

#### *Gesprekken met belanghebbenden*

Er is met twaalf verschillende partijen gesproken. Dit waren allen mensen die te maken hebben met het water in Amsterdam. Zo is er ondermeer gesproken met een medewerker van de buitendienst van BBA, met woonbootbewoners, met een schipper van een beroepsvaartuig, schippers van de rondvaart en met een schipper van een pleziervaartuig. Uit deze gesprekken is naar voren gekomen dat alle betrokkenen van mening zijn dat het de laatste jaren drukker is geworden op het water. Er worden door de verschillende personen verschillende veroorzakers van de toegenomen drukte genoemd. Er wordt gesproken over rondvaartboten, pleziervaartboten, waterfietsen en beroepsvaart. Gezien het geringe aandeel van het aantal waterfietsen tijdens de tellingen zou kunnen worden gesteld dat de waterfietsen voor sommige belanghebbenden voor overlast zorgen maar niet zo zeer een bijdrage leveren aan de drukte, de waterfietsen maken namelijk nog geen 5% uit van het totaal aantal boten op het water. De locaties waar het volgens de belanghebbenden druk is zijn de Amstel, de Prinsengracht en de Wallen. Over deze locaties en over de Binnenkant en de Veemkade komen redelijk veel klachten binnen bij het Meldpunt overlast te Water.

Dat het druk is op de Amstel en de Prinsengracht kwam ook duidelijk naar voren uit de resultaten van de tellingen op het water. De Amstel bleek het drukst van de tien locaties en ook de Prinsengracht/Leidsegracht staat in de top 5.

De gevolgen van de toegenomen drukte zijn volgens de belanghebbenden overlast in de vorm van golfslag, stank, geluidsoverlast en onveilige situaties. Ook is gevraagd wat voor oplossingen men voor



deze gevolgen heeft. De betrokkenen dragen verschillende oplossingen aan, waaronder afmeerverboden, elektrisch varen, stickers met postcode plaatsen op boten, aan één kant aanmeren en aanmeren voor “vergunninghouders”. De toegenomen drukte wordt, ondanks de genoemde overlast, niet als negatief ervaren. Uiteindelijk vinden alle betrokkenen dat iedereen gebruik moet kunnen maken van het water in Amsterdam.

Vergelijken we de gevolgen zoals deze zijn genoemd door de belanghebbenden (inclusief het Meldpunt Overlast te Water) met de bijzonderheden zoals deze tijdens de tellingen zijn geregistreerd dan valt op dat stank en geluidsoverlast volgens beide onderdelen van het project voorkomen. Onveilige situaties zijn volgens de resultaten van de tellingen daarentegen niet vaak voorgekomen.

### *Enquête onder Amsterdammers*

Er zijn 400 Amsterdammers (verspreid over heel Amsterdam) ondervraagd over de drukte op het water. Van deze Amsterdammers heeft 8% heeft zelf een boot, 6% zegt dat iemand anders in het huishouden over een boot beschikt. Het water wordt door de Amsterdammers goed gebruikt: meer dan de helft van de Amsterdammers vaart wel eens van Amsterdam (55%) en 68% maakt gebruik van een terras aan het water. Een openbare steiger wordt minder vaak gebruikt (28%). En het water wordt ook goed gewaardeerd: voor 91% van de Amsterdammers maakt de aanwezigheid van water de stad aantrekkelijker om in te wonen, bijna alle Amsterdammers vinden de grachten bepalend voor het beeld van de stad en ook vinden bijna alle Amsterdammers de grachten een onmiskenbare eigenschap van de stad.

Dat het zeer druk is op het water vindt 19%, 41% vindt het druk, 22% is neutraal en de overige Amsterdammers weten geen antwoord (3%), vinden het rustig (14%) of zeer rustig (1%). Mensen met een boot vinden het drukker op het water dan mensen die zelf geen boot hebben, ook mensen die gebruik maken van een steiger zijn vaker van mening dat het drukker is. Wonen aan of op het water is niet van invloed op de mening over de drukte op het water, evenals het bezoeken van een terras aan het water. In totaal zegt 18% van de ondervraagde Amsterdammers dat zij het druk vinden *en* dat zij deze drukte storend vinden. Iets meer dan de helft van de Amsterdammers (56%) vindt het veilig op het water, 16% vindt het onveilig (de overige respondenten zijn neutraal of geven geen antwoord). Driekwart van de Amsterdammers zegt geen overlast te ervaren, een kwart ervaart wel overlast. Lawaai van mensen, lawaai van bootjes en troep in het water worden genoemd als overlast. Amsterdammers die meer met het water te maken hebben (op of bij het water wonen, een boot bezitten, varen door Amsterdam, gebruik maken van terras of steiger) ervaren vaker overlast.

Wat vinden Amsterdammers druk? Uit de onderzoeksgegevens is gebleken dat de zomer de drukste periode is, iedere twee minuten vaart er dan een boot op een relatief drukke locatie. Uit de enquête is gebleken dat zes van iedere tien Amsterdammers de situatie op de grachten druk of te druk vinden. De

werkelijke drukte op een piekmoment, gemiddeld 90 boten tussen 17.00 uur en 18.00 uur in de zomer wordt naar alle waarschijnlijkheid door 60% van de Amsterdammers als druk ervaren.

De helft van de ondervraagden kan geen vaarregels noemen. Dit is niet verwonderlijk gezien het feit dat de helft van de Amsterdammers heeft aangegeven wel eens door Amsterdam te varen, en de overige helft dit niet doet. Mensen met een boot en mensen die wel eens door de grachten varen kunnen vaker regels noemen dan mensen die geen boot hebben en niet door de grachten varen.

Uit de resultaten van de enquête blijkt verder dat de ondervraagde Amsterdammers van mening zijn dat met name de pleziervaart drukte veroorzaakt, dat dit met name in de zomer is en tijdens bijzondere dagen. Zowel uit de gesprekken met belanghebbenden als uit de enquête komt het beeld naar voren dat het drukker is op het water dan een aantal jaar geleden. Daarnaast blijkt uit beide projectonderdelen dat Amsterdammers het water zeer waarderen en dat men vindt dat iedereen er gebruik van moet kunnen maken.

#### *Inventarisatie van bestaande gegevens*

Aan de hand van beschikbare gegevens (o.a. aangegeven pleziervaartuigen meldpunt overlast te water) kan een aantal conclusies worden getrokken. Het totaal aantal aangiftes van pleziervaartuigen schommelde in de loop der jaren, maar voor de verschillende type vaartuigen (<8 meter, 8-12 meter en >8 meter) is het beeld redelijk constant. Wel valt op dat het aantal uitgegeven jaarstickers voor pleziervaartuigen korter dan 8 meter een stijgende lijn vertoont en het aantal 3-dagen kwitanties juist gedaald is. Dit impliceert dat er meer bootjes zijn die een vaste plek hebben in de stad. De meeste uitgaves van pleziervaartuigen zijn voor de Amsterdammers zelf: in totaal blijkt dat 92% van de uitgegeven jaaraangiftes en abonnementen voor pleziervaartuigen van Amsterdammers zijn en de overige 8% woont buiten Amsterdam.

Gegevens over het aantal brug- en sluisbedieningen en het aantal beroepsvaartuigen laten zien dat deze schommelen, en dat na een aantal jaren van daling weer een stijging te zien is.

De gegevens van het Meldpunt Overlast te Water laten zien dat meldingen van overlast met name betrekking hebben op pleziervaartuigen en rondvaartboten. De klachten die binnenkomen betreffen grotendeels overlast door geluid, snelheid en afmeren. Overlastlocaties die veel genoemd worden zijn de Amstel, de Prinsengracht, de Veemkade en de Binnenkant. De meeste overlast wordt overdag ervaren. Ook 's nachts wordt door redelijk wat mensen overlast te ervaren, maar wel minder dan overdag. Dat er 's nachts minder meldingen zijn van overlast sluit aan bij de resultaten van de tellingen: in de nachtelijke uurtjes komen er weinig boten langs en zijn er ook niet veel bijzondere situaties.

### *Conclusie*

Aan de hand van de verschillende onderzoeksmethoden kunnen een aantal conclusies getrokken worden. De vraag of het de laatste jaren drukker is geworden op de grachten kan bevestigend worden beantwoord, dit beeld komt uit verschillende projectonderdelen naar voren. Hierbij gaat het om de gesprekken met betrokken partijen, de enquête onder Amsterdammers en recente gegevens over het aantal brug- en sluisbedieningen en het aantal beroepsvaartuigen. Toekomstige tellingen zullen moeten uitwijzen of er een toename in de drukte op het water kan worden geconstateerd en wat “druk” precies is. Om deze laatste vraag te kunnen beantwoorden zullen de tellingen op meer verschillende locaties moeten plaatsvinden, de locaties in het huidige onderzoek zijn gekozen juist omdat het relatief drukke locaties zijn.

Wat betreft locaties zijn de Amstel, de Blauwbrug, de Haarlemmersluis, de St. Antoniesluis, de Prinsengracht, de Veemkade, de Binnenkant en de Wallen volgens de verschillende onderzoeksresultaten het meest druk.

Naast het feit dat de drukte afhankelijk is van de locatie, speelt ook het seizoen een rol. In de zomer is het drukker op het water dan in het voorjaar en in het najaar. De drukte lijkt dus geconcentreerd op een aantal locaties en in een bepaalde periode van het jaar. Ook het type boten varieert per seizoen. In het voorjaar en de zomer is er duidelijk meer pleziervaart dan beroepsvaart volgens de resultaten van de tellingen, in het najaar is juist meer beroepsvaart geteld. Overdag (en 's avonds) is het op het water drukker en wordt de meeste overlast ervaren, 's nachts is daarvan in mindere mate sprake. Wel is het mogelijk zo dat mensen zich 's nachts meer storen aan langsvarende boten (en andere mogelijke vormen van overlast, zoals bijvoorbeeld geluidsoverlast door burens of mensen op straat).

Ondanks dat de resultaten van het onderzoek laten zien dat veel Amsterdammers van mening zijn dat het druk is op het water in Amsterdam, zijn velen van mening dat het water bij Amsterdam hoort en dat iedereen gebruik moet kunnen maken van het water.



# 1. INLEIDING

---

“*Het water in Amsterdam wordt steeds intensiever als onderdeel van de openbare ruimte gebruikt.....*” zo begint de notitie Dynamisch gebruik van het water (2003)<sup>1</sup>. Dat het water steeds intensiever wordt gebruikt door verschillende groepen is een door velen geaccepteerd feit, de vraag is echter of dit intensievere gebruik van het water er toe leidt dat het te druk wordt op het water, met als mogelijke gevolgen overlast en gevaarlijke situaties. Daarbij moet men zich ook afvragen: “*wat is druk?*”. Het huidige onderzoek tracht op deze en op andere vragen antwoord te geven.

Het doel van het onderzoek is om een kader te creëren voor het ontwikkelen van nieuw beleid voor dynamisch gebruik op het water. Het geldende beleid is namelijk gedeeltelijk verouderd en mogelijk aan vernieuwing toe. Om beter inzicht te krijgen in de werkelijke en waargenomen drukte op het water heeft de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam aan O+S, dienst Onderzoek en Statistiek, gevraagd hier onderzoek naar te verrichten. Omdat de vraag “*wat is druk?*” moeilijk te beantwoorden is indien er geen verdere referenties zijn, is er op voorhand voor gekozen het onderzoek in de toekomst te herhalen zodat in de loop der jaren beter inzicht kan worden verkregen in de werkelijke drukte en de ontwikkeling daarvan door de jaren heen. Het huidige onderzoek vormt op dit punt een 0-meting en de resultaten bieden inzicht in de waargenomen en de werkelijke drukte en laten zien hoe de drukte op het water varieert tussen de verschillende seizoenen.

De centrale onderzoeksvragen zijn als volgt geformuleerd:

1. *Is het druk op de Amsterdamse wateren?*
2. *Op welke locaties in de stad wordt de (eventuele) drukte waargenomen?*
3. *Op welke momenten en door wie wordt de drukte veroorzaakt?*
4. *Wat zijn de visies met betrekking tot de drukte op het water van de verschillende gebruikers en belanghebbenden van de Amsterdamse wateren?*

Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden zijn verschillende kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethoden toegepast.

---

<sup>1</sup> BBA (2003). *Dynamisch gebruik van het water*. Amsterdam: BBA

### *Kwantitatief (werkelijke drukte)*

Allereerst is er een inventarisatie gemaakt van alle beschikbare gegevens over de, eventuele, drukte op het water. Daarnaast zijn er in zowel het voorjaar, in de zomer als in het najaar 2003 tellingen gehouden op tien van te voren afgesproken locaties in Amsterdam. Hierbij is ondermeer het aantal en het type boten geteld<sup>2</sup>.

### *Kwalitatief (ervaren drukte)*

Om een zo goed en zo breed mogelijk beeld te krijgen van zowel de objectieve als de waargenomen, subjectieve situatie zijn face-to-face interviews gevoerd met gebruikers van het water en andere betrokkenen en belanghebbenden. Aan de hand van deze gesprekken is getracht te achterhalen wat de verschillende beelden, ideeën en perspectieven zijn omtrent de drukte op het water. Daarnaast is ook een enquête gehouden onder 400 bewoners van Amsterdam.

In figuur 1.1 staat de onderzoeksopzet grafisch weergegeven. Aan de hand van gesprekken met gebruikers van het water en andere belanghebbenden en aan de hand van de enquête onder de bewoners wordt getracht de verschillende percepties die bestaan ten aanzien van de situatie op het water te achterhalen. Dit is het kwalitatieve deel.

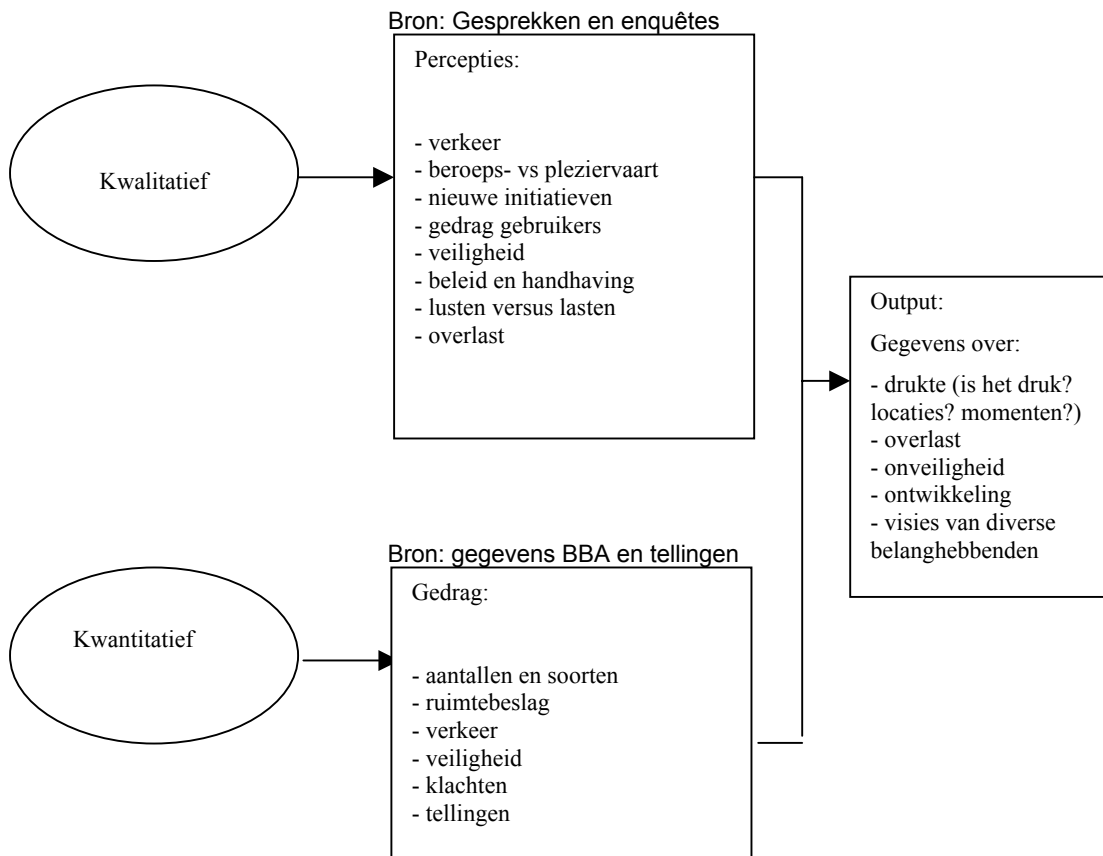
Aan de hand van tellingen en bestaande gegevens kan worden bekeken hoe druk het daadwerkelijk is (wat is het gedrag?). Dit is het kwantitatieve deel.

Deze percepties en gedragingen (het kwalitatieve en kwantitatieve deel) moeten samen tot resultaten leiden waaruit duidelijk wordt hoe druk het is, of en waar er overlast is, hoe het met de veiligheid staat en welke ontwikkeling er in de loop der jaren heeft plaats gevonden. Samen leiden het kwalitatieve en kwantitatieve deel dus tot een conclusie over de drukte, de overlast, de onveiligheid, de ontwikkeling en de visie van verschillende belanghebbenden (in de figuur wordt dit *output* genoemd).

---

<sup>2</sup> Het gaat hier om locaties waarvan voorafgaand aan het onderzoek werd verwacht dat het: 1) drukke locaties zijn, 2) dat het locaties met nautische knelpunten zijn, dat het locaties zijn waar men de binnenstad in komt varen, en 4) locaties zijn waar het doorgaande vaarroutes van de beroeps- en pleziervaart betreft.

**Figuur 1-1: Onderzoeksopzet**



De tellingen geven inzicht in de situatie in de binnenstad en de gesprekken, de enquête en de inventarisatie van bestaande gegevens bieden informatie over de hele stad. Deze resultaten tezamen moeten meer inzicht bieden bij het vormen van nieuw beleid.

#### *Representativiteit enquête*

Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van wat de Amsterdammers vinden van de drukte op het water is er bij de telefonische enquête gebruik gemaakt van statistische weging. Bij statistische weging wordt gekeken naar de verdeling van een bepaald aspect (bijvoorbeeld leeftijd of inkomen) *binnen* de steekproef en naar de verdeling van datzelfde aspect in de *werkelijkheid*. Als er sprake is van een scheve verdeling doordat er bijvoorbeeld meer jongeren in de leeftijd 18-24 jaar hebben meegewerkt aan het onderzoek dan dat er in Amsterdam zijn, worden de resultaten naar leeftijd gewogen. Er wordt dan een statistische weging toegepast zodat de populatie gelijk wordt gesteld aan de werkelijkheid. Op deze manier kunnen betrouwbare uitspraken worden gedaan voor heel Amsterdam.

In dit geval is er voor gekozen om statistische weging toe te passen bij de variabelen opleiding en leeftijd.

### *Leeswijzer*

Deze rapportage is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk twee staan de tellingen die op het water zijn verricht centraal. Het zal daarbij gaan om tellingen van statisch gebruik, dynamisch gebruik en tellingen door brugwachters. De resultaten van de face-to-face gesprekken worden besproken in hoofdstuk 3, getiteld “*Gesprekken met belanghebbenden*”. De resultaten van de enquête onder de bewoners staan in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de inventarisatie van de bestaande gegevens besproken. Hoofdstuk 6 ten slotte bevat de belangrijkste conclusies.



## 2. RESULTATEN TELLINGEN DYNAMISCH GEBRUIK

---

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de drie verschillende metingen beschreven. De eerste meting heeft plaats gevonden in het voorjaar (april), de tweede meting in de zomer (augustus) en de derde meting in het najaar (eind september en begin oktober). Deze tellingen moeten meer inzicht bieden in de (waargenomen) drukte op het water. Allereerst zal kort een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop geteld is en zullen van de drie verschillende metingen beschrijvingen worden gegeven van het weer tijdens de telmomenten.

### METHODIEK

Tijdens de drie verschillende metingen, in het voorjaar, de zomer en het najaar, is er telkens op vier dagen geteld. In alle gevallen is geteld op twee door de weekse dagen en twee weekend dagen.

Er is op tien verschillende locaties in de stad geteld, hieronder staan de locaties weergegeven:

- de Amstel, ter hoogte van Amstelkanaal,
- Blauwbrug (Herengracht, Amstel, Nieuwe Herengracht),
- St Antoniesluis (Oude Schans, Houtkopersburgwal, Snoekjesgracht),
- Muntplein (Rokin Oudezijdsroute, Singel),
- Boerenwetering,
- Jacob van Lennepkanaal,
- Prinsengracht (Anne-Frankhuis, Bloemgracht, Leliegracht),
- Prinsengracht (Leidsegracht, Herengracht),
- Brouwersgracht (Korte Pinsengracht, Brouwersgracht, Prinsengracht),
- Haarlemmersluis (Singel, Brouwersgracht).

In de bijlage staat een kaart met de verschillende tellocaties weergegeven.

Er is op voorhand voor deze tien locaties en kruispunten gekozen aangezien bij deze locaties de verwachting bestond dat het relatief drukke locaties zouden zijn (nautische knelpunten), dat er veel verkeer de binnenstad in zou gaan en dat er op sommige van deze punten een combinatie was van zowel beroepsvaart als pleziervaart. Om een goed beeld te krijgen van hoe druk het in de stad is, is er voor gekozen de locaties waarvan verwacht werd dat ze rustig zijn buiten beschouwing te laten. De tellingen hebben elke keer plaats gevonden tussen 09.00 's ochtends en 02.00 's nachts.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Tijdens de zomermeting is in het weekend op twee locaties ook tussen 02.00 en 04.00 's nachts geteld.

De enquêteurs hebben bijgehouden hoeveel boten er langs kwamen varen. Ook hebben zij genoteerd wat voor type boot dit was, of de boot hard voer en hoeveel mensen er op de boot aanwezig waren. Eventuele bijzonderheden (geluid, aanvaring, drank aan boord) zijn ook worden genoteerd. Een volledig overzicht van het telformulier is te vinden in de bijlage.

#### DE TELDAGEN

Tijdens de voorjaarstelling is geteld op de volgende dagen: dinsdag 12 april 2003, woensdag 13 april 2003, zaterdag 15 april 2003 en zondag 16 april 2003. Tijdens de zomermeting is geteld op zaterdag 2 augustus 2003, zaterdag 9 augustus 2003, maandag 11 augustus 2003 en donderdag 14 augustus 2003. Om ook inzicht te krijgen in het aantal boten op een bijzondere dag is er voor gekozen om te tellen op zaterdag 2 augustus, de dag waarop de Gay Pride Parade heeft plaats gevonden in de binnenstad. Tijdens de najaarsmeting is er geteld op dinsdag 30 september 2003, zaterdag 4 oktober 2003, donderdag 9 oktober 2003 en zaterdag 11 oktober 2003.

#### HET WEER

Het weer zou een rol kunnen spelen bij het aantal (pleziervaart) boten dat op het water vaart. Tijdens de verschillende teldagen is het weertype geregistreerd. In onderstaand schema staat voor iedere teldag een beschrijving van het weer. Het voorjaar kende zeer mooie dagen voor de tijd van het jaar. De eerste twee teldagen waren de eerste mooie dagen van het jaar. De zomer was ook erg mooi en warm. In het najaar is er zowel geteld op twee droge dagen als twee regenachtige dagen.

**Tabel 2.1: De weersomschrijving op de verschillende teldagen**

	Korte omschrijving	Gemiddelde temperatuur
dinsdag 12 april	Zonnig (een van de eerste zonnige dagen)	13 C
woensdag 13 april	Zonnig (een zomers warme dag)	17 C
zaterdag 15 april	Zonnig	19 C
zondag 16 april	Zonnig	19 C
zaterdag 2 augustus	(Gay Pride) Zonnig en warm	27 C
zaterdag 9 augustus	Zonnig (erg warm)	30 C
maandag 11 augustus	Zonnig (erg warm)	31 C
donderdag 14 augustus	Zonnig	24 C
dinsdag 30 september	Droog	16 C
zaterdag 4 oktober	Regen	14 C
donderdag 9 oktober	Regen	16 C
zaterdag 11 oktober	Droog	14 C

#### DE RESULTATEN

Hieronder zullen de resultaten van de voorjaarsmeting, de zomermeting en de najaarsmeting worden besproken. In de meeste gevallen zullen de resultaten worden weer gegeven in één gezamenlijke tabel of

figuur, soms zullen de drie metingen apart worden gerapporteerd. Onderwerpen die aan de orde zullen komen zijn achtereenvolgens:

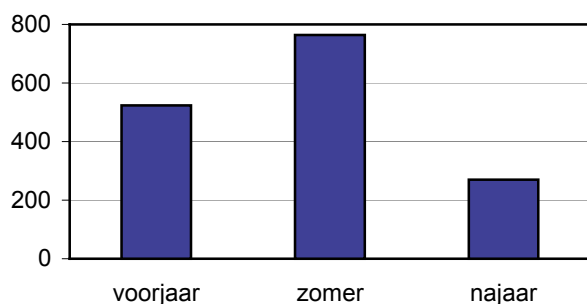
- Het gemiddeld aantal boten op een voorjaars-, zomer- en najaarsdag (op relatief drukke locaties)
- Het gemiddelde aantal boten per uur
- De top 5 van drukke locaties over de drie seizoenen tezamen
- Verschillen tussen week en weekend
- Verschillen tussen beroepsvaart en pleziervaart
- Het soort boten per seizoen

Indien er gesproken wordt over *relatief drukke locaties* dan worden er uitspraken gedaan over het gemiddelde van de tien locaties.

### Gemiddeld aantal boten per dag

Hoeveel boten komen er gemiddeld op een dag op relatief drukke locaties langs varen? In het voorjaar komen er gemiddeld 523 boten langs varen gedurende de hele dag. In de zomer is het gemiddeld aantal boten per locatie 764, en in het najaar 270. De zomer is dus duidelijk het meest drukke seizoen. In het voorjaar komt er ongeveer tweederde langs van wat er in de zomer langs komt, in het najaar komt er slechts een derde langs van wat er in de zomer langs vaart.

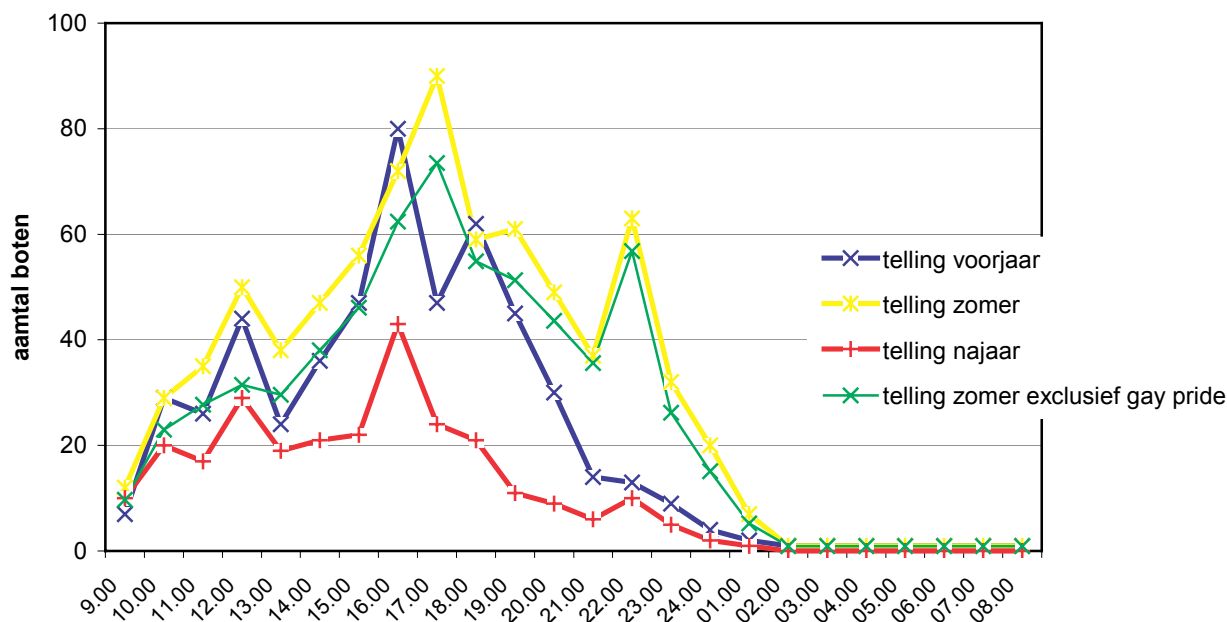
**Grafiek 2.1: Gemiddeld aantal boten op relatief drukke locaties (gedurende 24 uur)**



### Het gemiddeld aantal boten op een voorjaars-, zomer- en najaarsdag

Een van de eerste aspecten die van invloed lijkt te zijn op het aantal boten dat op het water vaart is het seizoen. Het drukst is het in de zomer, gevolgd door het voorjaar. In het najaar is het aantal boten duidelijk minder, zo valt af te lezen in onderstaande grafiek 2.2.

**Grafiek 2.2: Gemiddeld aantal boten per dag, op een relatief drukke locatie, per uur**



Wat blijkt er verder uit de grafiek?

Er zijn een aantal piekmomenten in de figuur af te lezen, te weten tussen 12.00-13.00, tussen 16.00-17.00 (in het voorjaar en najaar), tussen 17.00-18.00 (in de zomer) en tussen 22.00-23.00 (eveneens in de zomer). De piekmomenten die standaard tijdens iedere meting (voorjaar, zomer en najaar) te zien zijn duiden erop dat het op dat tijdstip, ongeacht de tijd van het jaar, drukker is dan een uur eerder of later. Piekmomenten die niet standaard voorkomen maar zijn voorbehouden aan een bepaald seizoen zouden kunnen worden verklaard door bijzonderheden die in dat seizoen hebben plaats gevonden. Het feit dat het in het voorjaar tussen 16.00 uur en 17.00 uur drukker is dan in de zomer op diezelfde tijd zou bijvoorbeeld verklaard kunnen worden doordat het weer ten tijde van de meting net een omslag heeft gekend. In het weekend voor de tellingen was het nog slecht en regenachtig weer, vanaf maandag 11 april werd het mooi weer. De eerste mooie dagen nodigen wellicht meer uit om op het water te gaan varen dan wanneer het al weken lang mooi is geweest (zoals in de zomer).

De piek tussen 22.00 uur en 23.00 uur in de zomer zou eventueel verklaard kunnen worden door het feit dat mensen in de zomer vaak laat het water opgaan, of dat mensen wellicht op dat tijdstip veel naar huis gaan aan het einde van een mooie dag. Vervolgtellingen zouden hier meer uitsluitel over moeten bieden. Op sommige momenten was het in het voorjaar drukker dan wanneer de Gay Pride niet wordt meegenomen tijdens de zometelling. Dit zou op toeval kunnen berusten. Vervolgtellingen moeten ook hier uitsluitel over bieden. In het vervolg van dit hoofdstuk zal de Gay Pride worden meegenomen bij de presentatie van de resultaten.

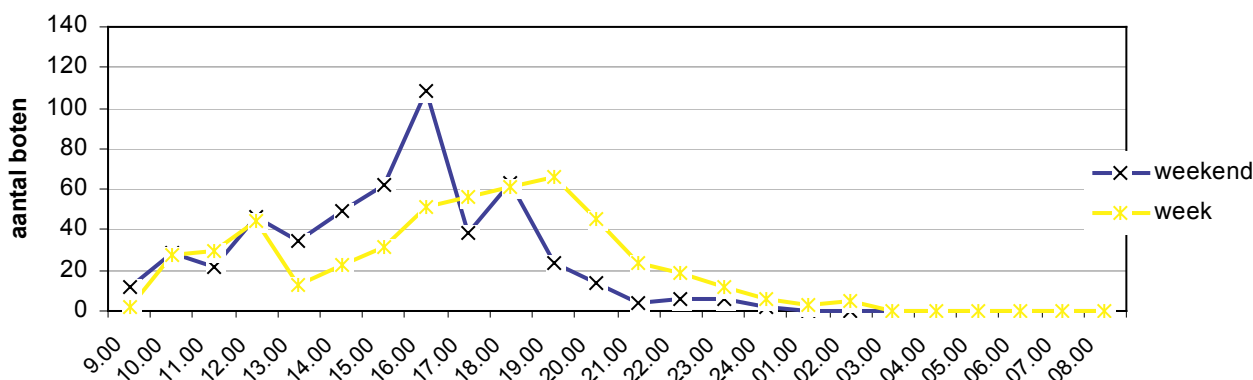
Zoals gezegd is er een piek waar te nemen tussen 22.00 uur en 23.00 uur in de zomer, er varen dan gemiddeld 63 boten op een relatief drukke locatie. Een uur later, tussen 23.00 uur en 24.00 is het aantal boten met de helft verminderd, er varen dan nog gemiddeld 32 boten. Weer een uur later, tussen 24.00 uur en 01.00 uur varen er nog gemiddeld 20 boten en tussen 01.00 uur en 02.00 zijn dit er nog maar gemiddeld 7. Hieruit is dus af te leiden dat er duidelijk sprake is van een piekmoment en dat er in de nachtelijke uurtjes veel minder boten varen op een relatief drukke locatie.

Tot slot kan worden opgemerkt dat de nachttelling in de zomer heeft uitgewezen dat het aantal boten gedurende 02.00 uur en 04.00 's ochtends gering was. Bij de Brouwersgracht kwamen er gedurende die 2 uur 13 bootjes langs en bij het Muntplein waren dit er 6. Op beide locaties kwamen de meeste boten tussen 02.00 en 03.00 uur en werd er nauwelijks iets geteld tussen 03.00 en 04.00 uur.

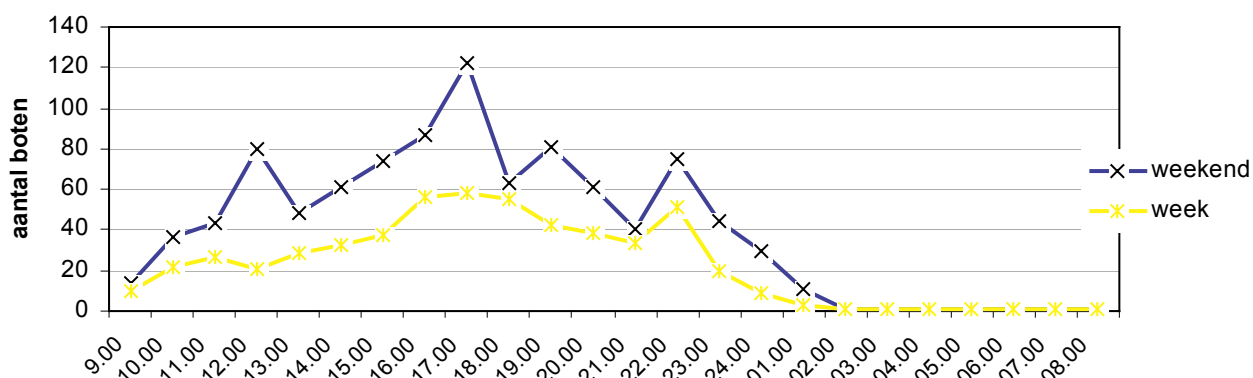
### Verschillen tussen week en weekend

Er zijn verschillen gevonden tussen weekdays en weekenddagen. Onder weekdays wordt in dit geval verstaan de maandag, dinsdag, woensdag en donderdag en onder weekenddagen wordt verstaan de vrijdag, zaterdag en zondag. In het voorjaar zijn deze verschillen tussen week en weekenddagen afhankelijk van het tijdstip, tussen 13.00 uur en 18.00 is het in het weekend vaak drukker, tussen 20.00 uur en 24.00 is het door de week vaak drukker. In de zomer zijn deze verschillen tussen periodes van de dag niet waarneembaar maar is het bijna altijd drukker in het weekend dan door de week. In het najaar is het ook vaak drukker in het weekend, op een aantal uitzonderingen na.

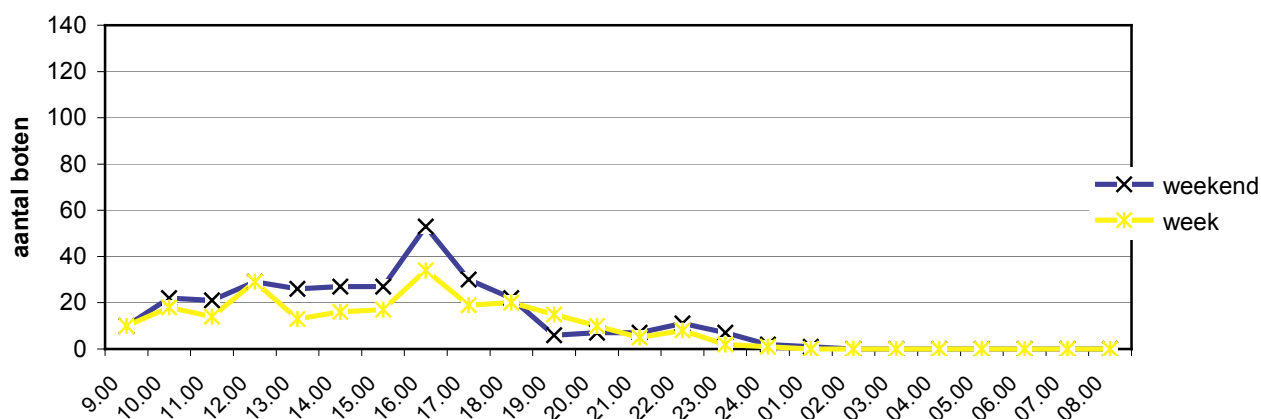
**Grafiek 2.3: Het gemiddeld aantal boten per uur in het weekend en door de week op een relatief drukke locatie, voorjaar**



**Grafiek 2.4: Het gemiddeld aantal boten per uur in het weekend en door de week op een relatief drukke locatie, zomer**



**Grafiek 2.5: Het gemiddeld aantal boten per uur in het weekend en door de week op een relatief drukke locatie, najaar**

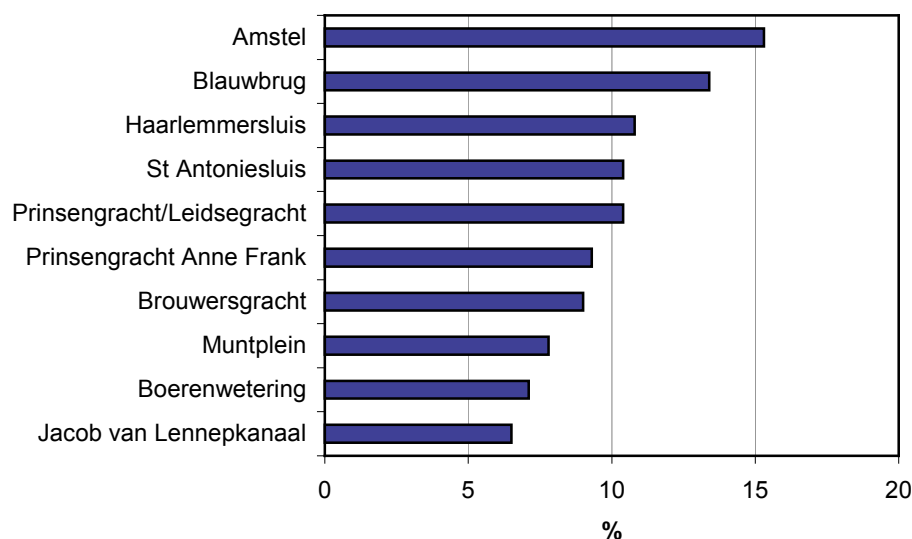


### Drukke locaties

Het gemiddeld aantal boten dat langs vaart op relatief drukke locaties kan variëren tussen de verschillende tellocaties. Van de tien locaties die bij dit onderzoek zijn betrokken trekt de Amstel het meeste aantal boten, over de drie verschillende seizoenen samen genomen. Ook bij de Blauwbrug, de Haarlemmersluis, de St Antoniesluis en de Prinsengracht/Leidsegracht komen redelijk wat boten langs varen. Rustiger is het bij het Jacob van Lennepkanaal, de Boerenwetering, het Muntplein, de Brouwersgracht en de Prinsengracht bij het Anne Frankhuis.

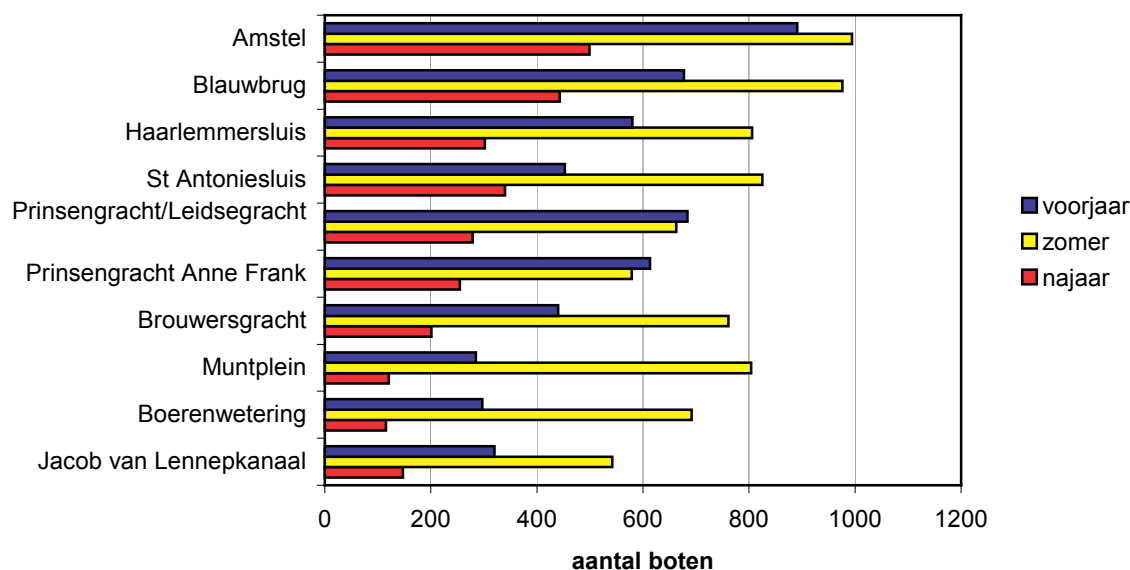
De twee locaties die het rustigst zijn liggen beiden buiten het centrum, de twee locaties waar het het drukst is liggen aan de Amstel.

**Grafiek 2.6: De top5 van drukke locaties (over alle tellingen samen) (%)**



Naast een totaaloverzicht over de drie seizoenen is ook bekeken hoe de locaties verschillen tijdens de verschillende seizoenen. De Amstel blijft het tijdens alle seizoenen de drukste locatie. Opvallend is dat voor de Prinsengracht/Leidsegracht en Prinsengracht Anne Frank geldt dat het aantal getelde boten in het voorjaar iets groter is dan het aantal boten in de zomer. Bij alle andere locaties is het duidelijk drukker in de zomer. Een verklaring hiervoor is dat bij de Prinsengracht/Leidsegracht de meerderheid van de boten bestaat uit schepen die een vaste route varen, bijvoorbeeld de rondvaart, en dat deze locaties minder bezocht worden door de pleziervaart. Dat er in het najaar minder boten passeren op beide locaties is in overeenstemming met de verwachting, gezien het feit dat het rondvaartseizoen afhankelijk is van de vraag (en deze is groter in de zomer wanneer er meer toeristen naar de stad komen).

**Grafiek 2.7: Gemiddeld aantal boten op een dag in het voorjaar, zomer en najaar per locatie**



Waar wordt deze drukte op de Amstel door veroorzaakt? In het voorjaar zijn het voornamelijk roeiboten en motorboten die op de Amstel varen, in de zomer zijn het voornamelijk motorboten en kruisers, in het najaar zijn de meest voorkomende boten roeiboten, kano's en motorboten. Een overzicht van het type boten per locatie en per seizoen staat weergegeven in de bijlage.

### **Beroepsvaart en pleziervaart**

Zowel de beroepsvaart als de pleziervaart maken deel uit van het verkeer op de Amsterdamse wateren. De verhouding tussen het aantal beroepsvaart- en pleziervaartboten tijdens de drie seizoenen is in onderstaande tabel (tabel 2.2) weergegeven. Hierbij wordt onder beroepsvaart verstaan: rondvaartboten, salonboten, duwboten, sleepboten, vrachtschepen en dekschuiten. Onder pleziervaart wordt verstaan: roeiboten, kano's, kruisers, legervaartuigen, traditioneel grote pleziervaartuigen en waterfietsen. Uit de tabel is af te lezen dat er een aantal duidelijke verschillen bestaan tussen de beroepsvaart en de pleziervaart in de drie seizoenen. In het voorjaar en in de zomer is er duidelijk meer pleziervaart dan beroepsvaart, in de zomer is het aandeel pleziervaartboten het grootst. In het najaar daarentegen is er meer beroepsvaart (met name rondvaart) dan pleziervaart.



**Tabel 2.2: Beroepsvaart versus pleziervaart, per seizoen (%)**

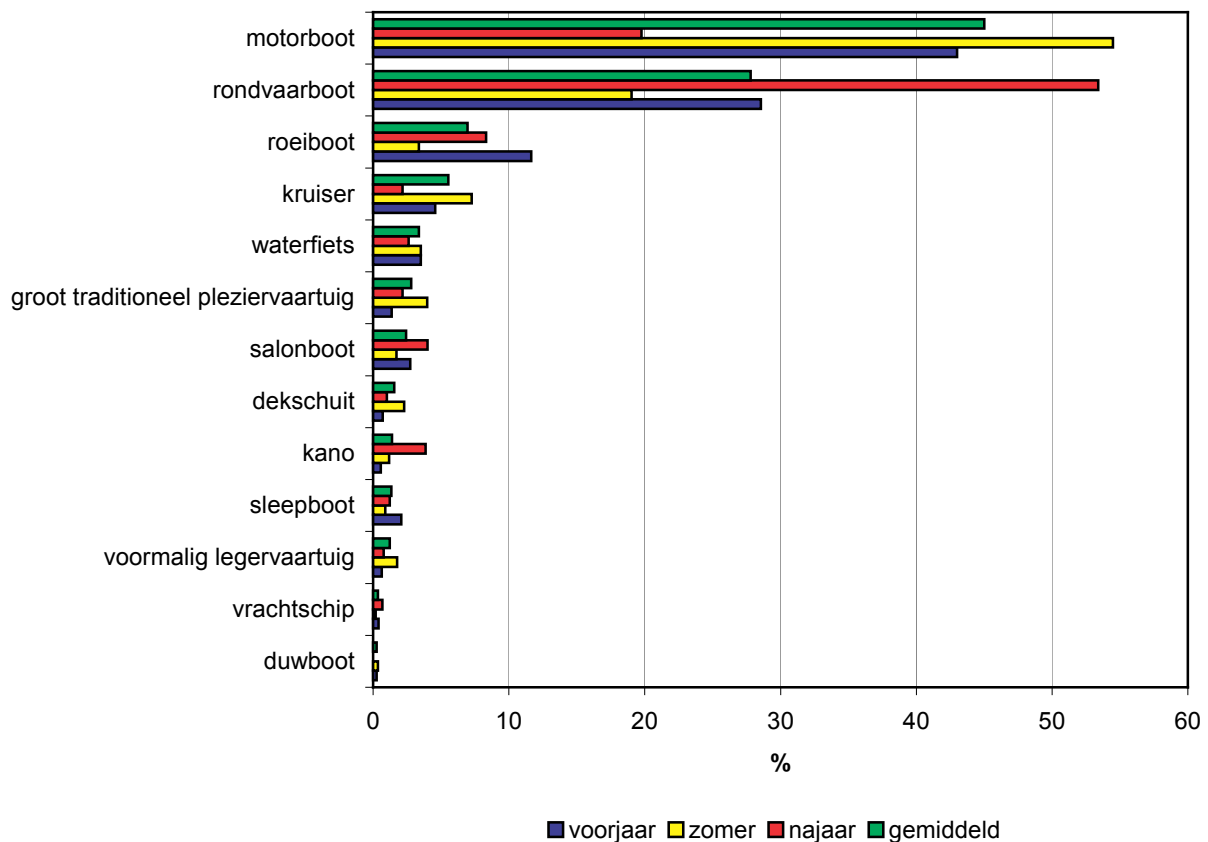
	beroepsvaart	pleziervaart
Voorjaar	36%	64%
Zomer	24%	76%
Najaar	60%	40%

### Type boten

Naast een onderscheid tussen beroepsvaart en pleziervaart is er ook een onderverdeling te maken in het type boten. Allereerst zal een overzicht worden gegeven per seizoen naar type boten, vervolgens zullen de verschillende typen worden herverdeeld in vier categorieën.

Tijdens de tellingen is onderscheid gemaakt in dertien verschillende type boten. In grafiek 2.8 is per seizoen weergegeven hoe vaak elk type boot is geteld als aandeel van het totaal. Over de drie seizoenen samen bekeken (de rode balken in de grafiek) is de motorboot het meest aanwezig op de Amsterdamse wateren, 45% van alle boten is een motorboot. Ook de rondvaartboot is frequent aanwezig, iets meer dan een kwart van alle boten is een rondvaartboot. Het minst voorkomend zijn duwboten en vrachtschepen.

**Grafiek 2.8: Type boot per seizoen**



Kijken we naar de drie seizoenen apart dan valt ook een aantal dingen op. In het voorjaar zijn er naast de motorboten en rondvaartboten opvallend veel roeiboten geteld. Daarnaast is het aantal sleepboten ook meer dan gemiddeld. In de zomer is het aantal rondvaartboten opvallend minder dan gemiddeld, de motorboot is dan het meest aanwezig op het water. Ook zijn er in de zomer meer dan gemiddeld veel kruisers en traditioneel grote pleziervaartuigen. In het najaar zijn het voornamelijk rondvaartboten die in de Amsterdamse wateren varen en in mindere mate motorboten en andere typen vaartuigen. Wel zijn er in het najaar meer dan gemiddelde aantallen roeiboten, salonboten en kano's geteld op het water. Zoals eerder vermeld staat in de bijlage per locatie en per seizoen een uitsplitsing naar het type boten.

De dertien typen boten zijn vervolgens ingedeeld in vier verschillende categorieën:

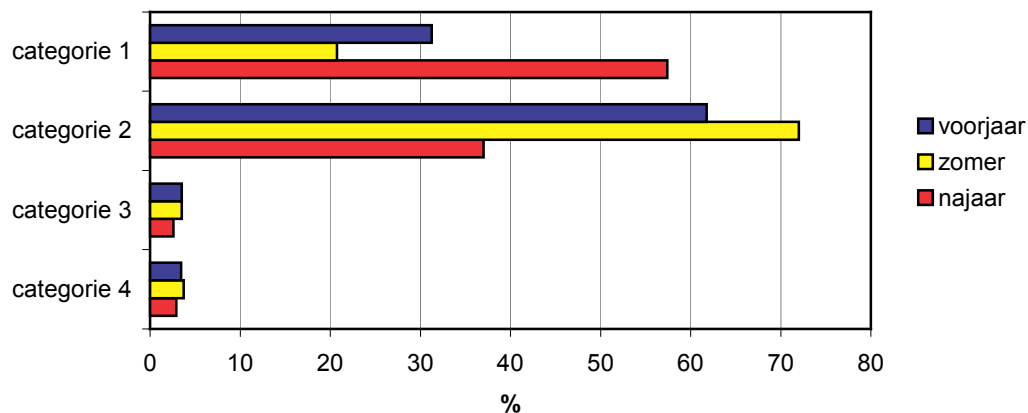
categorie 1: salonboten, rondvaartboten (passagiersvervoer)

categorie 2: roeiboort, kano, motorboot, kruiser, legervaartuig, groot pleziervaartuig (pleziervaart)

categorie 3: waterfietsen

categorie 4: vrachtschepen, sleepboten, duwboten, dekschuiten (overig, beroepsvaart)

**Grafiek 2.9: Het type boten per seizoen, naar categorie**



Het zijn voornamelijk passagiersvervoer en pleziervaart die volgens de tellingen door de grachten varen. Waterfietsen en de overige beroepsvaart maken beide nog geen 5% uit van het totaal aantal boten. In het voorjaar en de zomer is het de pleziervaart die het meest aanwezig is, in het najaar is er meer passagiersvervoer dan pleziervaart op het water. Dit zagen we al eerder in het grote aandeel rondvaartboten in het najaar (grafiek 2.8).

Deze indeling in categorieën komt grotendeels overeen met de eerdere indeling in beroepsvaart en pleziervaart. Dit valt te verklaren door het geringe aantal waterfietsen en overige beroepsvaartboten.

## Bijzondere situaties

Het feit dat men weet dat het ergens drukker is dan op een andere locatie of op een ander moment zegt nog niet veel over of deze drukte tot overlast leidt. Drukke en overlast zijn namelijk twee verschillende dingen.

Om te achterhalen of er sprake is van overlast is dit door de tellers bijgehouden.

Tijdens alle tellingen is bijgehouden of er bijzondere situaties zijn geweest: was er sprake van lawaai, kwam het tot een botsing of bijna botsing of waren er andere bijzonderheden te melden?

Uit de resultaten is gebleken dat het veelal gaat om lawaai van de motor, toeteren, stank en muziek.

Botsingen en bijna botsingen komen nauwelijks voor. Indien er sprake was van botsingen of bijna botsingen dan betrof het veelal een motorboot die moest stoppen (of te laat stopt) voor een rondvaartboot. In een heel enkel geval was er een botsing tussen een rondvaartboot en een salonboot en tussen 2 waterfietsen onderling.

Op 2 augustus was de Gay Pride Parade. Tijdens deze dag waren er duidelijk meer bijzonderheden dan tijdens de andere telmomenten. Veelal betrof het opmerkingen van de tellers over: muziek, versierde boten, mensen met drank, veel golfslag, rookontwikkeling en (bijna) botsingen.

## Indexcijfers

Om meer inzicht te krijgen in de drukte, en met name ook voor vervolgmetingen, is het zinvol een indexcijfer op te stellen aan de hand waarvan de drukte kan worden afgeleid en ook kan worden bekeken hoe onderlinge tellingen van elkaar afwijken. Uit deze en de vorige paragraaf is gekeken naar het totaal aantal boten per dag en per uur.

**Tabel 2.3: Gemiddeld aantal boten per dag en per uur op een relatief drukke locatie**

seizoen	Gemiddeld aantal boten per dag	Gemiddeld aantal boten per uur
Voorjaar	523	21
Zomer	764	32
Najaar	270	11

Het gemiddeld aantal boten per dag is in de vorige paragraaf behandeld en spreekt voor zich. Het gemiddeld aantal boten per uur is berekend door het gemiddeld aantal boten per dag te delen door 24 uur. In de zomer komen er gemiddeld 32 boten per uur op een relatief drukke locatie langs (bij de Amstel zullen dit er wellicht iets meer zijn en bij het Jacob van Lennepkanaal juist minder), in het voorjaar zijn dit er 21 en in het najaar 11.

Eerder is gebleken dat er een aantal piekmomenten zijn waar te nemen, in zowel het voorjaar, de zomer als het najaar (zie grafiek 2.2). Tijdstippen waarop het in alle seizoenen druk lijkt te zijn op het water<sup>4</sup> zijn tussen 12.00 uur en 13.00 uur en tussen 16.00 uur en 17.00 uur. Tussen 17.00 uur en 18.00 uur is er in het voorjaar en in de zomer ook een piek waar te nemen. En in de zomer is er ook een piek te zien tussen 22.00 uur en 23.00 uur 's avonds. In onderstaande tabel staat weergegeven hoeveel boten er gemiddeld op die tijdstippen langs varen. Het voorjaar kent de hoogste piek tussen 16.00 uur en 17.00 uur, dan varen er gemiddeld 80 boten langs een relatief drukke locatie. In de zomer is de hoogste piek bereikt tussen 17.00 uur en 18.00 uur wanneer er gemiddeld 90 boten varen. Het najaar kent, evenals het voorjaar, de hoogste piek tussen 16.00 uur en 17.00 uur (43 boten).

**Tabel 2.4: Gemiddeld aantal boten op een relatief drukke locatie tijdens de piekmomenten (aantallen)**

	voorjaar	zomer	najaar
12.00-13.00	44	50	29
16.00-17.00	80	72	43
17.00-18.00	47	90	24
22.00-23.00	13	63	10

#### STATISCH GEBRUIK PER LOCATIE

Gelijktijdig met de tellingen van het aantal bootjes is ook het statisch gebruik per locatie genoteerd door de tellers.<sup>5</sup> Daarnaast hebben medewerkers van BBA tellingen verricht op het Jacob van Lennepkanaal.

Wat blijkt uit de huidige inventarisatie van het statisch gebruik?

De verschillen tussen de tellingen in 2003 (voorjaar, zomer en najaar) zijn niet heel groot. In sommige gevallen is er een aantal pleziervaartbootjes op een bepaalde plek op een locatie verdwenen, maar dan is er op een andere plek op diezelfde locatie elders een pleziervaartuigen bijgekomen. Dit doet zich voor bij de Prinsengracht/Leidsegracht. In de meeste gevallen gaat het om schommelingen van 1 á 2 bootjes.

Eerder in dit hoofdstuk is gebleken dat de Amstel, de Blauwburg, de Haarlemmersluis, de St. Antoniesluis en de Prinsengracht de vijf drukste locaties zijn. Als we kijken naar het statisch gebruik op deze locaties dan valt op dat de grachten op deze locaties ook redelijk vol liggen. Een andere locatie waar wel een toename te zien is van het aantal pleziervaartuigen is het Jacob van Lennepkanaal. Door BBA zelf is ook het statisch gebruik van de Jacob van Lennepkade bijgehouden op twee verschillende momenten. Er is geteld op twee verschillende locaties op de kade, te weten de Jacob van Lennepkade

<sup>4</sup> Op deze tijdstippen is het in ieder geval drukker dan op andere tijdstippen, of het echt *druk* is kan op dit moment nog niet worden geconcludeerd.

<sup>5</sup> Er werd telkens 13 minuten wel geteld en 5 minuten niet geteld. In deze 5 minuten hebben de tellers het statisch gebruik geïnventariseerd.

tussen de J.P. Heijestraat en de Pieter Langedijkstraat en tussen de Pieter Langedijkstraat en de Kostverlorenvaart. In beide gevallen is het aantal pleziervaartbootjes toegenomen tussen augustus en oktober 2003. Tussen de J.P. Heijestraat en de Pieter Langedijkstraat zijn er 16 boten bijgekomen en tussen de Pieter Langedijkstraat en de Kostverlorenvaart zijn er 14 bootjes bijgekomen.

Wat kan hieruit geconcludeerd worden? Het statisch gebruik wijst uit dat er tussen de seizoenen weinig verschillen zijn, op een aantal locaties na. Het aantal vaste plaatsen voor woonboten blijft gelijk, de verschillen zijn met name te zien in de pleziervaartuigen. Op de Jacob van Lennepkade en de Prinsengracht/Leidsegracht is een aantal verschuivingen te zien in pleziervaartuigen. De Prinsengracht/Leidsegracht is een drukke locatie, zo bleek uit de tellingen, de Jacob van Lennepkade is minder druk. Een toe- of afname op een minder drukke locatie heeft geen gevolgen voor het aantal vaarbewegingen op het water, een toe- of afname op een drukke locatie echter wel. Op de Prinsengracht/Leidsegracht wordt ook relatief veel overlast ervaren (zie hoofdstuk 2). Al deze aspecten tezamen, de drukte, de overlast en de toename van het aantal pleziervaartuigen, maken de Prinsengracht/Leidsegracht door deze combinatie van aspecten dus een bijzondere locatie.

#### RESULTATEN TELLINGEN BRUGWACHTERS

Naast tellingen van het dynamisch gebruik op tien verschillende locaties en tellingen van dynamisch gebruik op diverse locaties in de stad zijn in het onderzoek ook tellingen opgenomen van dynamisch gebruik door Brugwachters. Deze tellingen hebben plaats gevonden tijdens de zomermeting (2, 9, 11 en 14 augustus) en tijdens de najaarsmeting (30 september, 4, 9 en 11 oktober). De brugwachters hebben geteld op de volgende locaties:

- De Westerkeersluis,
- de Amstelsluis en
- de Nieuwe Meersluis.

Uit de tellingen van de brugwachters kan worden afgeleid hoeveel boten er de stad in varen of uit varen. Over de zomermeting en de najaarsmeting kan het volgende worden gezegd. Bij zowel de eerder besproken tellingen als bij de tellingen van de brugwachters wordt duidelijk dat er in de zomer meer boten in de stad zijn. De tellingen van de brugwachters zijn niet in alle gevallen volledig zijn geweest.<sup>6</sup> Hierdoor moeten deze resultaten met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. In tabel 4.2 staan deze resultaten weergegeven. In de tabel staat tevens het gemiddeld aantal boten op een relatief drukke locatie weergegeven om vergelijking tussen beide metingen mogelijk te maken. Bij de Amstelsluis is het duidelijk het drukst. Dit

---

<sup>6</sup> In een aantal gevallen is niet continue geteld door de brugwachters: er is wel eens een uur over geslagen. Tevens moet worden opgemerkt dat de eerste telling van de brugwachters naast hun reguliere werk is uitgevoerd waardoor het mogelijk is dat niet alle gepasseerde vaartuigen zijn geregistreerd.

komt overeen met de eerdere bevindingen van de meest drukke locaties. Op een zomerdag komen er 1.132 boten door de Amstelsluis, dit is meer dan op een relatief drukke locatie. Vergelijkt men dit met de gegevens uit figuur 2.7 (bladzijde 23) dan blijkt dat beide metingen ongeveer tot dezelfde resultaten hebben geleid: in figuur 2.7 is af te lezen dat er ongeveer 1000 boten gedurende 24 uur de Amstel passeren in de zomer.

**Tabel 2.4: Gemiddeld aantal boten op een relatief drukke locatie en bij de drie sluisen**

	Relatief drukke locatie	Nieuwe Meersluis	Amstelsluis	Westerkeersluis
Voorjaar	524	-	-	-
Zomer	764	571	1132	340
Najaar	270	112	180	113

#### CONCLUSIES: TELLINGEN

Kijkt men naar de onderzoeksvragen zoals deze in de inleiding zijn geformuleerd dan kan het volgende worden geconcludeerd.

#### *Is het druk op de Amsterdamse wateren?*

Aan de hand van deze nulmeting kan niet worden geconcludeerd of het druk is op de Amsterdamse wateren. De vraag *wat is druk* kan namelijk nog moeilijk worden beantwoord op basis van één telling. Wel is het binnen dit onderzoek mogelijk de resultaten van de afzonderlijke tellingen met elkaar te vergelijken en op die manier iets over de drukte te concluderen. Zo kan er een aantal zaken worden opgemerkt. Tijdens deze nulmeting is duidelijk geworden dat het in de zomer drukker is dan in het voorjaar en in het najaar. Ook in het voorjaar is het drukker dan in het najaar. De nachtmeting in de binnenstad heeft laten zien dat er in de nachtelijke uurtjes slechts een aantal bootjes varen. Vervolgmetingen moeten uitwijzen of dit een constant beeld is van de situatie op de Amsterdamse wateren. Of het ‘druk’ is op een bepaalde locatie is ook afhankelijk van de situatie per locatie: in een smalle gracht met veel aangemeerde bootjes lijkt het al snel drukker dan op een breed water zoals de Amstel.

#### *Op welke locaties in de stad wordt de (eventuele) drukte waargenomen?*

Uit de tellingen is gebleken de meeste boten langs varen op de Amstel, de Blauwbrug, de Haarlemmersluis, de St. Antoniesluis en de Prinsengracht.

Uit tellingen van brugwachters is duidelijk geworden dat er bij de Amstelsluis meer boten passeren dan bij de Westerkeer en Nieuwe Meersluis.

*Op welke momenten en door wie wordt de drukte veroorzaakt?*

Zoals eerder in deze conclusie vermeld is het in de zomerperiode duidelijk drukker dan in het voorjaar en het najaar. De meeste boten werden geteld tussen 10.00 uur 's ochtends en 19.00 's avonds. In de zomermaanden is er uitschieter geweest: tussen 22.00 uur en 23.00 uur bleek het ook drukker dan tijdens de overige avonduren. Vervolgtellingen moeten uitwijzen of dit incidenteel is geweest.

Er blijkt een duidelijke verdeling te zijn tussen de beroepsvaart (inclusief rondvaart en overige vrachtschepen) en pleziervaart (inclusief waterfietsen): in het voorjaar en de zomer is er meer pleziervaart op het water, in het najaar is er meer beroepsvaart. Waterfietsen en overige beroepsvaart maken nog geen 5% van het totaal aantal gepasseerde vaartuigen uit. Kijkt men naar de rondvaart dan blijkt dat het *aandeel* rondvaartboten het laagst is in de zomer. Dit betekent echter niet dat het *aantal* rondvaartboten in de periode minder is: door het grote *aantal* pleziervaartuigen is het *aandeel* rondvaartboten minder.<sup>7</sup> In het najaar, wanneer er minder pleziervaartuigen zijn, is het aandeel rondvaartboten juist weer groter.

*Wat zijn de visies met betrekking tot de drukte op het water van de verschillende gebruikers en belanghebbenden van de Amsterdamse wateren?*

Aan de hand van de tellingen kan op deze vraag geen antwoord worden gegeven. De gesprekken met belanghebbenden (hoofdstuk 3) zullen hier meer inzicht in bieden.

---

<sup>7</sup> Er moet hier duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen het aantal (absolute, werkelijke aantal boten) en het aandeel (het aantal boten uitgedrukt in een percentage van het totaal aantal boten)





### 3. GESPREKKEN MET BELANGHEBBENDEN

---

In dit vierde hoofdstuk staan de gesprekken met belanghebbenden centraal. Er zijn met twaalf verschillende partijen gesprekken gevoerd. De partijen verschillen sterk in hun relatie tot het water en het gebruik van het water: zo is er onder andere gesproken met een fervent pleziervaarder, met de politie te water en met medewerkers van BBA.

Hieronder staan de gesprekspartners vermeld:

- Stadsdelen (Centrum en Oud West)
- Medewerker van het Meldpunt overlast te Water
- Woonbootbewoners
- Medewerker van BBA- buitendienst
- Ondernemer rondvaartboot
- Walbewoner
- Medewerker van de KLPD
- Bewoner- pleziervaarder
- Schipper beroepsvaart
- Schippers van een rondvaartrederijen

Tijdens de gesprekken kwamen de volgende vragen aan de orde:

- Is het gedurende de afgelopen jaren drukker geworden op de Amsterdamse grachten?
- Wie zijn de veroorzakers van de drukte?
- Op welke locaties is het druk?
- Wat zijn de gevolgen van de eventuele drukte?
- Welke oplossingen zijn er te bedenken?

#### IS HET DRUKKER OP DE GRACHTEN?

Op de vraag of het drukker is geworden blijken de diverse betrokkenen het eens. In alle gesprekken is duidelijk naar voren gekomen dat het de laatste jaren drukker is geworden. Zo weet een walbewoner mee te delen dat er 30 jaar geleden slechts één boot bij hem voor de deur in de gracht lag, en dat de gracht nu bijna helemaal vol ligt met (pleziervaart- en woon-) boten. Deze walbewoner geeft tegelijkertijd aan dat ondanks dat het wel drukker is geworden het allemaal wel mee valt: *“Na het Europees Kampioenschap voetbal in 1988 was het veel drukker op het water, toen was het echt ‘in’ om een bootje te hebben, de laatste paar jaren lijkt het echter wel iets minder te worden”*.

In overeenstemming hiermee is de opmerking dat de vraag of het druk is afhankelijk is van zowel de plaats als de tijd. Verder blijkt de drukte ook af te hangen van de persoon zelf.

Daarnaast speelt het feit dat de beroepsvaartschepen als maar groter zijn geworden ook een rol: *“Door de grotere beroepsvaartboten en de smallere wal (er liggen meer bootjes) lijkt het ook drukker”*. De beroepsvaartschipper geeft zelf ook aan dat het zeker drukker is geworden, en dan met name de laatste twee jaar. Volgens hem betreft dit voornamelijk de pleziervaart, en door de slechtere economie in mindere mate de beroepsvaart (*“er is minder werk, dus er wordt minder gevaren”*). Volgens de schipper is het zeker niet *te* druk op het water, het is zeker niet zo dat er geen boten meer bij kunnen komen.

Eén van de woonbootbewoners geeft aan dat het 20 jaar geleden rustiger was, en dat sinds 4 jaar de vorm van overlast erger is geworden: *“Vroeger was het na 23.00 uur altijd rustig, tegenwoordig is dit niet meer het geval”*. Een andere woonbootbewoner noemt de toename van het ‘kroegenrondje’: mensen die in hun bootje allerlei kroegen aandoen. De medewerker van stadsdeel Amsterdam Centrum is van mening dat *“alles wat er aan statisch gebruik van het water bij komt te veel is”*.

Kortom, iedereen erkent dat het drukker is (dan vroeger) op de grachten, maar dit blijkt niet overal in Amsterdam het geval te zijn en niet iedereen ervaart de toegenomen drukte als een probleem.

#### WIE ZIJN DE VEROORZAKERS VAN DE DRUKTE?

Dat het drukker is op het water is dan een aantal jaren geleden, is een feit. Voordat wordt ingegaan op de gevolgen van deze toegenomen drukte op het water is het interessant te kijken door wie deze drukte volgens de betrokkenen wordt veroorzaakt.

In veel gesprekken zijn de rondvaartboten genoemd als één van de veroorzakers van de toegenomen drukte: *“De rondvaartboten zijn sneller gaan varen”* en *“De rondvaartboten zijn intensiever gaan varen en het seizoen van de rondvaart is uitgebreid”*. Naast het toenemende aantal legale rondvaartboten wordt ook een toename van het aantal illegaal passagiersvervoer waargenomen. Ook hierdoor wordt het drukker in de stad. Niet iedereen is echter van mening dat de rondvaart is toegenomen. Eén van de ondervraagden geeft aan dat het aantal rondvaartboten juist minder is dan vroeger en dat het enige jaren geleden juist veel drukker was.

Rondvaartschippers zelf geven aan dat het met name de pleziervaart is die is toegenomen. Ook een aantal andere gesprekspartners noemen de pleziervaart: *“Woonboten hebben allemaal een vaste plek, als er een nieuwe boot komt dan verdwijnt de oude, maar het aantal pleziervaartbootjes blijft toenemen”* en *“Steeds meer mensen willen met een bootje op de grachten varen”*. De KLPD spreekt in dit geval over “zuipschuiten”, studenten die met versterkte muziek en veel drank rondvaren.

Een toename in de beroepsvaart wordt slechts door één van de ondervraagden genoemd: *“Op het IJ is het met name de beroepsvaart die voor een toename van het aantal boten op het water zorgt”*. Zoals ook in de vorige paragraaf werd vermeld is de beroepsvaartschipper van mening dat in het verleden de beroepsvaart toenam maar dat er de laatste tijd minder beroepsvaartboten zijn gaan varen door de verslechterde economie.

De KLPD spreekt in dit verband tevens over een toename van het aantal stadsnomaden: mensen zonder vaste woon- of verblijfplaats die (illegaal) overnachten op scheepjes en drijvende objecten. Daarbij gaat het dan vaak om kleine verwaarloosde pleziervaartuigen die als slaapplek gebruikt worden. Alhoewel de stadsnomaden voor overlast zorgen, lijkt het niet zo te zijn dat zij de drukte op het water doen toenemen.

Tot slot is er gesproken over de trend dat steeds meer mensen aan het water willen wonen. Dit heeft tot gevolg dat de stad en het stadsleven steeds dichterbij de industrie<sup>8</sup> komen. Het zijn vaak de nieuwe bewoners aan het water die het een probleem vinden dat grote bedrijfsschepen langs varen, of bijvoorbeeld jetski's en speedboten.

Samenvattend worden er een aantal verschillende veroorzakers van de drukte genoemd door de belanghebbenden: rondvaartboten, pleziervaartboten, waterfietsen (alleen door woonbootbewoners) en beroepsvaartboten (door slechts één persoon genoemd). Bij de waterfietsen lijkt er eerder sprake van dat zij overlast veroorzaken dan dat zij bijdragen aan de toegenomen drukte op het water.

#### OP WELKE LOCATIES IS HET DRUK?

Alle betrokkenen geven aan dat het druk is op de (voor iedereen) bekende locaties: de Prinsengracht, de Amstel en de wallen. Daarnaast blijkt dat bij het Meldpunt overlast te water komen naast klachten over de genoemde locaties ook klachten binnen over locaties buiten de binnenstad. In dit geval gaat het niet over

---

<sup>8</sup> Onder industrie wordt in dit geval verstaan: grote bedrijven, beroepsvaartschepen. Het wonen en het werken komen dus dichterbij elkaar: mensen die bijvoorbeeld op het IJ wonen hebben uitzicht op grote industriële bedrijven en zien beroepsvaart langs varen.

drukte, maar over overlast. Het Jaagpad en de Veemkade worden vaak genoemd als overlastlocaties. Op het Jaagpad gaat het voornamelijk over beroepsvaart waar de woonbootbewoners (door de hoge bouw van hun woonboot) last van hebben. Bij de Veemkade hebben bewoners last van stank en geluid door de beroepsvaart: *“Schippers doen boodschappen aan de wal, daar is geen elektriciteit, de schippers gebruiken dan een aggregaat. Dit maakt veel lawaai en zorgt voor stank”*. Tevens zit er bij de Veemkade een kroeg.

De schippers van de rondvaart geven aan dat het met name druk is op de Herengracht, de Prinsengracht en de Leidesegracht (bij het Westerdok). Deze drukte ontstaat volgens hen vooral omdat het bij deze locaties smalle grachten betreft waar men aan weerskanten mag afmeren. *“Het is dus lastig indien twee rondvaartboten elkaar willen passeren”*.

#### DE GEVOLGEN

De volgende vraag luidde wat de gevolgen van de drukte zijn. Hierover zijn de meningen verdeeld. Eén van de gevolgen waarover gesproken wordt is de overlast die door de drukte wordt veroorzaakt. Hierover zijn de meeste ondervraagden het wel eens. De woonbootbewoners geven aan dat zij te maken hebben met de volgende vormen van overlast:

- boten die te snel/ te hard varen
- golfslag
- stank
- dronken mensen
- botsingen
- geluidsoverlast

Zo zijn zij onder andere van mening dat de rondvaartboten te snel varen, stinken en geluidsoverlast veroorzaken. Eén van de opmerkingen die zij hierover maken is: *“Er bestaat rivaliteit tussen de rondvaartmaatschappijen onderling: wie het eerst bij een brug is mag er onderdoor. Vaak varen ze dan beiden om het hardst en moet er uiteindelijk één vol in de rem en achteruit varen”*. Een andere oorzaak van overlast die wordt genoemd is de muziek op de rondvaart- en partyboten: deze is zeer verscheiden en varieert van smartlappen tot jazz. Overigens geven de woonbootbewoners wel aan dat zij overlast ervaren maar vinden zij tegelijkertijd dat activiteit op het water wel mogelijk moeten zijn.

Mensen op waterfietsen veroorzaken volgens de woonbootbewoners ook overlast. Zij botsen tegen boten aan en kijken ongegeneerd bij hen naar binnen. Zij zijn dan ook blij met het feit dat er tegenwoordig stickers op waterfietsen worden geplaatst met daarop de tekst: *“Respect voor woonboten”*. Hierbij is niet aan de orde geweest of er ook sprake is van een toename van het aantal waterfietsen.

Rondvaartschippers hebben ook aangegeven dat mensen op waterfietsen niet opletten en op die manier overlast kunnen veroorzaken. Volgens de schippers zijn zij meer aan het rondkijken in de stad dan dat zij letten op waar ze varen, in combinatie met overig verkeer kan dat tot overlast leiden.

De eigenaar van een pleziervaartuig geeft ook aan dat er sprake is van overlast. Deze wordt volgens hem veroorzaakt door ongeveer dezelfde redenen als die door de woonbootbewoners worden genoemd: te snel varen, drankgebruik, (party)schepen die hard optrekken of remmen en te hard door de bochten gaan. Daarnaast noemt hij echter ook als oorzaken van overlast *“macho gedrag op het water”* en *“weinig controle op de situatie op het water”*.

De walbewoner ervaart (in de zomer) geluidsoverlast. Daarnaast is hij ook van mening dat mensen soms te laat varen: na 2 uur 's nachts, en vindt hij dat men te hard vaart. *“Boten die te hard varen veroorzaken golfslag, als er boten liggen die niet goed zijn vastgemaakt dan klotst dat tegen de kant en maakt veel lawaai”*.

Echter, niet iedereen maakt zich even druk over de genoemde vormen van overlast: *“De rondvaartboten zijn er nou eenmaal en daar kan weinig aan worden gedaan”*. Voor BBA is het zaak dat het water nautisch bevaarbaar moet zijn. Bij de drukte op het water zijn volgens medewerkers van BBA twee partijen, de mensen die op het water wonen en de mensen die gebruik maken van het water middels een boot of ander vervoermiddel. *“Beide partijen hebben recht om er te zijn en ook al vaart men niet hard in een bootje dan nog kunnen zij voor sommige mensen tot overlast zijn”*.

De schipper van de beroepsvaart geeft aan dat het met name de combinatie van beroepsvaart en pleziervaart op het water is die zorgt voor een onveilige situatie: *“De mensen in een bootje hebben vaak geen idee wat de beroepsvaart inhoudt en hoe groot zo'n schip eigenlijk wel niet is”*. In de zomerperiode zegt hij zeker een paar keer per week getuige te zijn van gevaarlijke situaties tussen beroeps- en pleziervaartschepen. Locaties die in dit verband genoemd worden zijn de Kostverlorenvaart en de Amstel.

Ook de schippers van de rondvaart geven aan dat het soms tot onveilige situaties kan leiden indien de, volgens hen, veelal onkundige pleziervaarders op de grachten varen in combinatie met de beroepsvaart. Ongelukken maken zij echter niet mee. De schippers zijn van mening dat de pleziervaarders veel beter zouden moeten opletten en dat er strenger beleid zou moeten komen. Volgens hen is het aan de rondvaartschippers te danken dat er zo weinig ongelukken gebeuren.

## DE OPLOSSINGEN

De verschillende gesprekspartners is gevraagd wat zij als oplossing zien voor de toegenomen drukte en de gevolgen daarvan (overlast en dergelijke). Er zijn verschillende oplossingen genoemd. Hieronder worden de oplossingen van de verschillende partijen kort samengevat.

Er worden veel oplossingen genoemd die met de pleziervaart te maken hebben. Zo hebben de verschillende gesprekspartners het over bootjes uit het water in het winterseizoen, elektrisch varen in plaats van een buitenboordmotor, sluisen 's nachts niet bedienen voor pleziervaart, vanaf de wal controleren, nummerborden voor pleziervaartuigen, afmeren een één kant van de gracht,

Ook andere oplossingen worden genoemd. Voor overlast van rondvaartboten wordt aangegeven dat de boten 10 minuten extra in hun tijdschema zouden moeten krijgen zodat ze meer ontspannen zouden kunnen varen. Wat betreft de mogelijkheid tot afmeren wordt gezegd dat er bordjes kunnen worden geplaatst op bepaalde plekken waarop wordt aangegeven dat men maximaal 3 maal 24 uur ergens mag liggen/overnachten. Verder wordt opgemerkt dat de grote pleziervaartuigen zouden moeten worden geweerd uit de kleinere grachten en dat de regelgeving omtrent wrakken moet worden aangepast. Tot slot erkent de beroepsvaartschipper dat de beroepsvaart soms te hard vaart. Volgens hem is dit ondermeer te wijten aan het feit dat er bij de bruggen soms een stremming geldt van 2 uur. Indien men vijf minuten wordt opgehouden moet men vervolgens twee uur wachten voordat de brug weer open gaat. Dit is volgens hem een reden waarom schippers soms te hard varen, zij proberen dan nog op tijd bij de brug te zijn. Door dit vaargedrag bezorgen zij bewoners van woonarken overlast, hier moet dan ook een oplossing voor worden gezocht.

## CONCLUSIES: BELANGHEBBENDEN

Naar aanleiding van de gesprekken met belanghebbenden kan met betrekking tot de onderzoeksvragen het volgende worden geconcludeerd.

*“Is het druk op de Amsterdamse wateren?”*

Uit de gesprekken blijkt dat alle betrokkenen het idee hebben dat het drukker is op de grachten dan een aantal jaren geleden. Niet iedereen ziet dit overigens als negatief en er wordt aangegeven dat het zeker niet *te* druk is op het water.

*“Op welke locaties wordt de (eventuele) drukte waargenomen?”*

Locaties die worden genoemd zijn volgens de belanghebbenden locaties die bij iedereen bekend zijn: de Amstel, de Prinsengracht en de wallen. Dat er veel boten varen op de Amstel en de Prinsengracht is ook gebleken uit hoofdstuk, waarin duidelijk werd dat beide locaties in de top-5 van *drukke* locaties staan. Aangezien er niet is geteld op de wallen, kan deze ervaren drukte door de belanghebbenden niet worden onderbouwd door tellingen.

*“Op welke momenten en door wie wordt de drukte veroorzaakt?”*

De drukte wordt volgens de gespreksdeelnemers enerzijds veroorzaakt door het statisch gebruik van het water, anderzijds door het dynamisch gebruik. Wat betreft het statisch gebruik geldt dat het drukker is geworden met bootjes in de grachten, de indruk bestaat dat mensen uit verschillende stadsdelen hun bootjes in het centrum van de stad leggen. Voor het dynamisch gebruik geldt dat er volgens de belanghebbenden diverse veroorzakers zijn. Genoemd worden de rondvaart en de pleziervaart. De drukte wordt met name in de zomer, in de avonduren ervaren en op bijzondere dagen (bijvoorbeeld Koninginnedag).

Deze resultaten sluiten aan bij de resultaten van hoofdstuk 2. Ook daar werd duidelijk dat de meeste boten langs varen in de zomer en op bijzondere dagen, zoals in dit geval de Gay Pride. Dat mensen het idee hebben dat de rondvaart en pleziervaart voor de drukte zorgen blijkt ook uit de tellingen: in de zomerperiode (volgens de belanghebbenden de drukste periode) is er veel pleziervaart. De rondvaart vaart het gehele jaar, door het grote aantal pleziervaartuigen is het aandeel rondvaartboten minder dan in het najaar en het voorjaar, echter, dat wil niet zeggen dat er in aantallen ook minder rondvaartboten varen.

*“Wat zijn de visies met betrekking tot de drukte op het water van de verschillende gebruikers en belanghebbenden van de Amsterdamse wateren?”*

Dat het drukker is op de Amsterdamse grachten wordt niet automatisch als negatief ervaren. Alle gesprekspartners geven te kennen dat het water openbaar is en door iedereen gebruikt mag worden. Dat het soms mindere kanten heeft wordt wel erkend, soms ervaart men overlast. Dit zijn dan met name mensen die te maken hebben met geluidsoverlast of mensen die hun boot niet meer kwijt kunnen in de gracht. Dat de drukte op het water tot gevaarlijke situaties kan leiden wordt alleen door de beroepsvaartschipper aangegeven.





## 4. DE ENQUÊTE: BEWONERS OVER DE DRUKTE OP HET WATER

---

Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de situatie op de Amsterdamse grachten is er naast de tellingen en de gesprekken met belanghebbenden een onderzoek uitgevoerd onder de inwoners van Amsterdam. Aan de hand van een telefonische enquête is bij de inwoners van Amsterdam getracht te achterhalen hoe zij de aanwezigheid van water in de stad beleven, wat zij vinden van het verkeer op het water, het gedrag van mensen op het water en op welke manier zij zelf gebruik maken van het water in de stad.

De enquête maakte onderdeel uit van de Omnibus-enquête die O+S die drie keer per jaar uitvoert. In totaal zijn 403 Amsterdammers telefonisch ondervraagd. De ondervraagden zijn afkomstig uit verschillende stadsdelen en het betreft zowel Amsterdammers die woonachtig zijn aan of op het water als Amsterdammers die niet aan of op het water wonen. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de resultaten van deze enquête weergegeven.

### BOOTBEZIT ONDER AMSTERDAMMERS

Een ruime meerderheid (85%) van de ondervraagden heeft zelf geen boot en 14% beschikt wel over een boot. Acht procent bezit zelf een boot, zes procent geeft aan dat iemand anders in het huishouden een boot bezit. De meeste bootbezitters hebben een motorboot of een sloep.<sup>9</sup> De helft van de boten ligt in Amsterdam, de andere helft ligt buiten Amsterdam. Van de boten die in Amsterdam liggen ligt ruim drie kwart in een jachthaven of aan de kade van een gracht in Amsterdam. De meeste mensen hebben hun boot langer dan drie jaar. Er worden geen verschillen in bootbezit gevonden tussen mensen met kinderen en mensen zonder kinderen, tussen verschillende leeftijdsgroepen, tussen verschillende inkomensgroepen of tussen etnische groepen.

Wat betreft het bootbezit onder Amsterdammers moet worden opgemerkt dat de gegevens zoals deze uit de enquête naar voren zijn gekomen afwijkingen kunnen bevatten van de realiteit. Uit de enquête blijkt dat 14% van de Amsterdammers een boot heeft. Dit zijn niet alleen mensen die zelf een boot hebben maar ook mensen die aangeven dat iemand anders in hun huishouden een boot heeft. Het kan voorkomen dat mensen die iemand kennen met een boot ook zullen aangeven dat ze een boot hebben. De gegevens moeten dus met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. In de eerste plaats blijkt dat van de 14% er 8% zelf een boot heeft. Vervolgens blijkt dat de helft van deze 8% deze boot buiten Amsterdam heeft liggen. Hiermee komt het totaal aantal Amsterdammers lager uit dan 14%.

---

<sup>9</sup> Dit komt ook naar voren uit het onderzoek *Klanttevredenheid Binnenwaterbeheer Amsterdam*, O+S 2003.

## GEBRUIK VAN HET WATER

Alhoewel slechts 14% van de ondervraagden in het bezit is van een boot, vaart meer dan de helft (55%) wel eens door Amsterdam. Van deze groep vaart 45% met de boot van familie of vrienden, 40% met een rondvaartboot of watertaxi en 14% met de eigen boot. Andere genoemde manieren om te varen zijn het huren van een bootje of waterfiets (10%) en de veerpont (10%).<sup>10</sup>

De meeste mensen die wel eens door Amsterdam varen, varen door de grachten (86%). Daarnaast vaart 25% op het IJ, 16% op de Amstel, 11% buiten de grachtengordel, 7% op de Nieuwe Meer en 3% op het IJsselmeer.<sup>11</sup>

Het grootste deel (61%) van de Amsterdammers dat wel eens vaart (in totaal 221 personen) vaart enkele keren per jaar, 19% vaart één keer per maand of vaker en 20% vaart één keer per jaar of minder. De zomer wordt door 80% genoemd als periode waarin men op het water is, de lente door 14%, de herfst en de winter beide door 3%. Daarnaast is er een groep Amsterdammers die het hele jaar door vaart (11%).

## HET WATER IN AMSTERDAM

Waaraan denken de Amsterdammers als ze aan de Amsterdamse wateren denken? Amsterdammers denken dan aan boten, varen, grachten en gezelligheid. Een derde (33%) van de ondervraagden noemt iets dat in de categorie “anders, namelijk...” valt. Dit zijn mensen die vaak een combinatie noemen van de genoemde antwoorden in onderstaande tabel. Zo is er genoemd “*rondvaart, wonen, overlast*”, “*schoon, leuk, grachten en boten*”, maar ook andere aspecten worden genoemd, zoals “*romantisch, ouderwets, boottochten, historisch*” en bijvoorbeeld “*instandhouding waterpeil en de afvoering van overtollig water*”. Een volledig overzicht van de genoemde antwoorden is te vinden in de bijlage.

---

<sup>10</sup> Omdat er meerdere antwoorden konden worden gegeven tellen de percentages op tot meer dan 100.

<sup>11</sup> Ook bij deze vraag geldt dat er meerdere antwoorden konden worden gegeven.

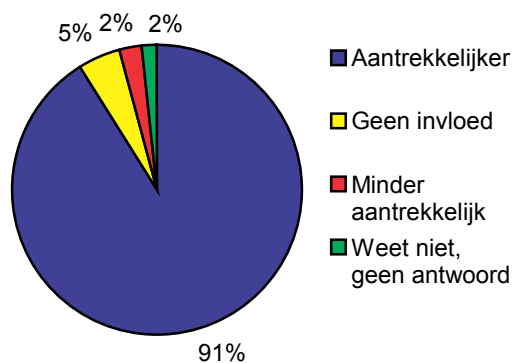
**Tabel 4.1: Waar denkt u aan als u aan de Amsterdamse wateren denkt? (%)**

	%
andere, namelijk .....	33
(woon)boten, varen	22
grachten	19
mooi, leuk, gezellig...	17
vies, troep, smerig	8
weet niet	5
toeristen	5
het IJ	3
de Amstel	2
water	1

De antwoorden zijn gecategoriseerd op basis van het waardeoordeel waarbij bekeken is of het antwoord positief, negatief of neutraal is. In totaal geeft 59% van de ondervraagden een positief antwoord, een kwart is neutraal (22%), 12% is negatief en 5% weet het niet.

Dat men positief is over het water blijkt ook uit het feit dat 91% van de Amsterdammers van mening is dat de aanwezigheid van water het voor hen aantrekkelijker maakt om in Amsterdam te wonen.

**Grafiek 4.1: Maakt de aanwezigheid van water in Amsterdam de stad aantrekkelijker om in te wonen? (%)**

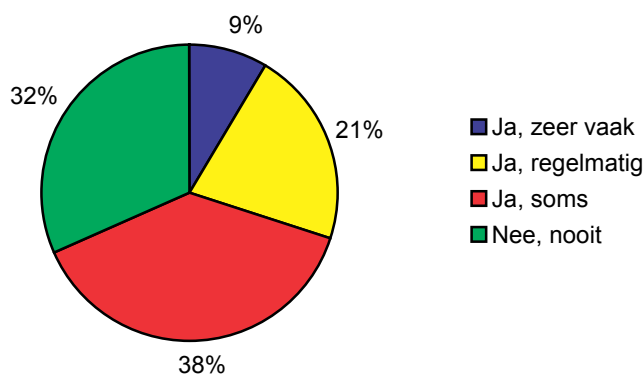


Een derde van de Amsterdammers (31%) is van mening dat de belangrijkste functie van water in Amsterdam recreatie (pleziervaart) is. Dat de grachten zijn bedoeld om naar te kijken maar niet om aan te komen vindt 16%, 8% noemt in dit verband de beroepsvaart, 11% noemt iets anders en 12% weet het niet. Antwoorden als wonen, natuur en geld verdienen worden in mindere mate genoemd door de Amsterdammers. De Amsterdammers die iets anders noemen geven antwoorden als “sfeer en

gezelligheid”, “waterpeil op niveau houden” en “vervoer”. Een overzicht van alle open antwoorden is te vinden in de bijlage.

Hoe wonen de Amsterdammers in relatie tot het water? Vier van iedere tien Amsterdammers woont op, aan of bij het water (41%). De helft (50%) van deze mensen woont aan een bevaarbare gracht (dit is 20% van alle ondervraagden). Ruim een kwart (28%) woont aan een klein watertje waar geen verkeer door kan (11% van alle ondervraagden). Slechts 1% woont op het water. Vier procent van de respondenten weet geen antwoord op de vraag en 18% noemt iets anders. Deze laatste groep geeft veelal aan dichtbij een plas, gracht of water(tje) te wonen.

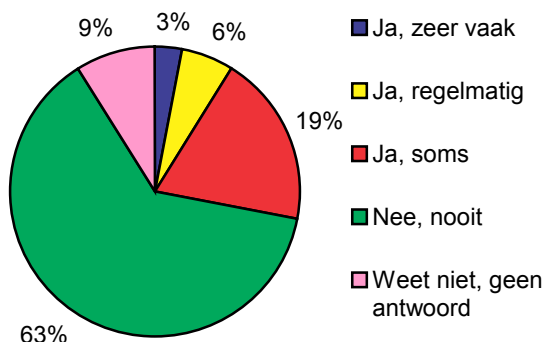
**Grafiek 4.2: Maakt u wel eens gebruik van een terras aan het water? (%)**



Niet alleen de woonsituatie bepaalt of men het water in Amsterdam wel eens van dichtbij ziet, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een terras op het water of een openbare steiger. Tweederde van de Amsterdammers maakt wel eens gebruik van een terras aan het water, al wordt dit niet door iedereen even vaak gedaan: 38% maakt er soms gebruik van, 21% regelmatig en 9% zeer vaak. Eenderde van de Amsterdammers maakt nooit gebruik van een terras aan het water.

Het gebruik van een openbare steiger gebeurt veel minder vaak. Bijna tweederde (63%) van de Amsterdammers zegt nooit gebruik te maken van een openbare steiger, 19% doet dit soms, 6% regelmatig en 3% vaak. Negen procent van de ondervraagden weet geen antwoord of wil geen antwoord geven op de vraag. Van de mensen die wel eens door Amsterdam varen maken er meer (soms, regelmatig of vaak) gebruik van een openbare steiger (36%) dan van de mensen die nooit door Amsterdam varen (16%).

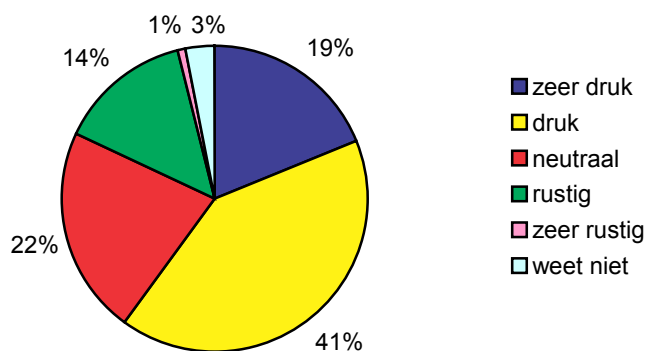
**Grafiek 4.3: Maakt u wel eens gebruik van een openbare steiger? (%)**



#### DRUKTE OP HET WATER?

Wat is de mening van de Amsterdammers over de drukte op de grachten? Een groot deel van de Amsterdammers (41%) vindt de grachten druk, 19% vindt de grachten zeer druk, 22% vindt het niet druk maar ook niet rustig, en 14% vindt ze rustig. Dat de grachten zeer rustig zijn vindt nog geen 1%. Dat het druk is op de grachten of zelfs zeer druk vindt dus 60% van de Amsterdammers.

**Grafiek 4.4: Wat is uw indruk over de Amsterdamse grachten? (%)**



Nagegaan is of het bezitten van een boot, het varen op de Amsterdamse wateren en de woonsituatie van invloed zijn op het oordeel over de drukte op het water. De Amsterdammers die zelf een boot hebben of waarvan iemand in het huishouden een boot heeft zijn vaker van mening dat het druk is op de grachten (57%). Van de Amsterdammers die geen boot hebben is 39% van mening dat het druk is op de grachten. Het al dan niet hebben van een boot is dus van invloed op de waargenomen drukte op het water. Van beide groepen vindt 18% dat het zeer druk is op de grachten. De wijze waarop men op de grachten vaart (met een eigen boot, met een boot van de familie of met een watertaxi of rondvaartboot) is niet van invloed op het oordeel over de drukte op het water.

Ook het gebruik van een steiger leidt er toe dat men vaker van mening is dat het druk is op de grachten. Van de Amsterdammers die zeer vaak gebruik maken van een openbare steiger is 70% van mening dat het (zeer) druk is, onder de groep mensen die regelmatig gebruik maken van een steiger is dit 67%. Bij de mensen die soms of geen gebruik maken van een steiger is dit percentage respectievelijk 51% en 64%.

Het feit of men al dan niet aan het water woont en of men wel of niet vaart heeft geen invloed op het oordeel over de drukte op het water. Ook het al dan niet bezoeken van een terras aan het water blijkt niet van invloed op de waargenomen drukte.

Een belangrijke vraag is wat men van de waargenomen drukte of rust op het water vindt: vindt men dit storend of juist leuk? Ook de mensen die hebben aangegeven het rustig te vinden hebben aangegeven wat zij van deze situatie vinden. In tabel 4.2 is weergegeven hoe de mensen die het druk vinden, mensen die het rustig vinden en de mensen die neutraal zijn deze situatie beoordelen.

**Tabel 4.2: Waargenomen drukte op het water en mate waarin men dit storend of juist leuk vindt (%)**

	Ze er storend	Storend	Neutraal	Leuk	Heel erg leuk	Weet niet	Totaal
Ze er druk (n=76)	21	37	16	22	1	3	100
Druk (n=166)	1	16	11	67	2	3	100
Neutraal (n=89)	-	1	11	79	2	7	100
Rustig (n=89)	-	5	10	72	5	7	100
Ze er rustig (n=2)	-	100	-	-	-	-	100
Weet niet (n=12)				8		92	100
Gemiddeld (n=403)	4	15	12	60	2	7	100

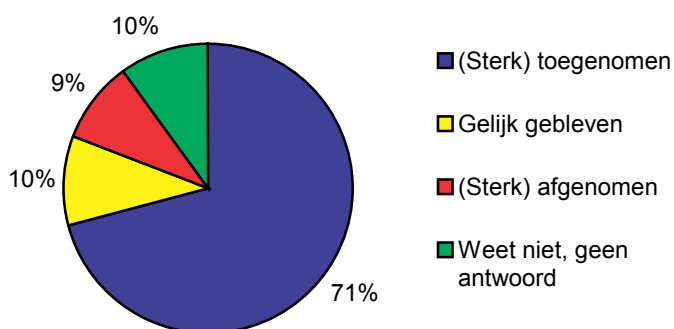
In totaal is 62% van de Amsterdammers van mening dat de situatie op het water leuk of zeer leuk is. Kijken we naar de mensen die hebben aangegeven dat het zeer druk is op het water, dan blijkt dat 22% van hen deze drukte leuk vindt, 37% vindt dit storend en 21% vindt dit zeer storend. Van de Amsterdammers die hebben aangegeven dat zij het druk vinden, vindt 67% deze drukte leuk, slechts 16% vindt het storend en nog geen 1% vindt dit zeer storend. Amsterdammers die het druk vinden op het water zijn dus positiever dan Amsterdammers die het zeer druk vinden. Amsterdammers die het rustig vinden op het water vinden dit in de meeste gevallen leuk. In totaal zeggen 72 Amsterdammers dat het druk of zeer druk is op het water en dat zij dit storend of zeer storend vinden, dit komt neer op 18% van het totaal aantal ondervraagden.

Gekeken is ook of er verschillen bestaat in de mate waarin verschillende groepen de situatie op het water als storend of juist leuk ervaren. Het varen door Amsterdam blijkt van invloed op dit oordeel: van de respondenten die wel eens varen vindt 70% de situatie (erg) leuk, van de mensen die nooit varen is dit 56%. Het bezit van een boot en de woonsituatie zijn niet van invloed op het oordeel.

#### TOE- OF AFNAME IN DE AFGELOPEN JAREN

Zeven van iedere tien Amsterdammers (71%) is van mening dat het gebruik van de grachten de laatste jaren (sterk) is toegenomen, 10% vindt dat het gebruik gelijk is gebleven, 9% vindt het gebruik (sterk) afgenomen en 10% weet het niet.

**Grafiek 4.5: Is het gebruik van de grachten de laatste jaren toegenomen of afgenomen? (%)**



Mensen die een boot hebben verschillen op dit punt van de mensen die geen boot hebben: bootbezitters zijn vaker van mening dat de drukte is toegenomen (84%) dan mensen die geen boot bezitten (69%). De tweede groep geeft bovendien vaker aan het niet te weten (11%) dan de bootbezitters (4%).

Daarnaast zijn ook verschillen gevonden tussen mensen die wel en mensen die niet door Amsterdam varen. Amsterdammers die wel eens door de grachten varen geven vaker aan dat het gebruik van de grachten de laatste jaren is toegenomen (78%) dan de Amsterdammers die niet door de grachten varen (61%). Deze laatste groep geeft vaker aan het niet te weten of dat de drukte is afgenomen (13%) dan de mensen die wel varen (4%). De woonsituatie is niet van invloed op de mening over de verandering van de drukte op het water.

## VEILIGHEID

Wat betreft de veiligheid op het water zijn de meningen meer verdeeld. Iets meer dan de helft (56%) van de ondervraagden vindt de situatie op het water (zeer) veilig, 16% is neutraal<sup>12</sup>, 16% vindt de situatie (zeer) onveilig en 13% weet geen antwoord. Aan de Amsterdammers die hebben aangegeven de situatie (zeer) onveilig te vinden is gevraagd wat zij precies onveilig vinden op het water. Het meest genoemd worden dronken mensen, mensen die zich niet aan de regels houden, te veel mensen op het water en mensen die de regels niet kennen waardoor het onveilig is. Volgens deze groep mensen is het dan ook de pleziervaart, mensen die te hard varen, mensen die zich niet aan de regels houden en dronken mensen die het onveilig maken op het water. Om de situatie veiliger te maken zou er volgens hen meer toezicht moeten komen. Ook geeft een aantal mensen aan dat er meer regels of strengere regels voor de pleziervaart moeten komen.

Het oordeel over de veiligheid op het water hangt samen met de woonsituatie: mensen die aan het water wonen vinden minder vaak dat de situatie op het water onveilig is (21%) dan mensen die niet aan het water wonen (43%).

**Tabel 4.3: Waargenomen veiligheid op het water en waargenomen drukte (%)**

	Zeer veilig	Veilig	Neutraal	Onveilig	Zeer onveilig	Weet niet
Zeer druk (n=76)	12	33	12	32	7	5
Druk (n=166)	2	53	21	15	-	11
Neutraal (n=89)	8	51	15	8	-	19
Rustig (n=58)	9	61	10	7	-	14
Zeer rustig (n=2)	-	100	-	-	-	-
Weet niet (n=12)	-	36	18	-	-	46
Gemiddeld (n=403)	6	50	16	15	1	13

Over het algemeen kan worden gezegd dat mensen die het druk vinden op het water het ook wat onveiliger vinden dan de mensen die het rustig vinden op het water. Binnen de groep mensen die het zeer druk vindt op het water (76 personen) zijn de meningen verdeeld: een derde vindt het veilig en een even groot deel vindt het onveilig op het water. Van de mensen die het druk, neutraal, rustig of zeer rustig vinden is een meerderheid van mening dat het veilig is op het water.

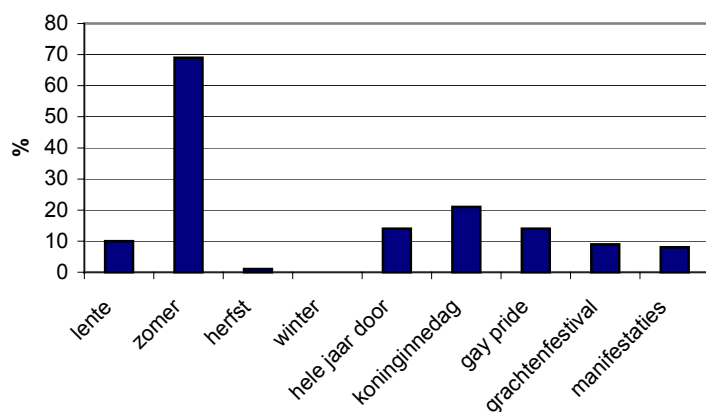
<sup>12</sup> Neutraal houdt in dat men de situatie niet veilig maar ook niet onveilig vindt.



## OVERLAST

Aan alle respondenten is gevraagd of zij wel eens overlast ervaren door het gebruik van de grachten (door anderen), en zo ja wat voor soort overlast zij dan ervaren. Driekwart van de Amsterdammers geeft aan geen overlast te ervaren (76%), een kwart ervaart wel overlast (24%). De respondenten die wel overlast ervaren noemen verschillende vormen van overlast.<sup>13</sup> Zo noemt 7% van alle respondenten lawaai van mensen, 6% noemt lawaai van de motor (bootjes), 5% noemt troep in het water, 3% noemt te hard varende boten, nog eens 3% noemt dronken mensen, 2% noemt stank, 1% noemt verkeerd afgemeerde boten, nog eens 1% heeft het over hoge golven en nog *geen* 1% zegt overlast te ervaren van wrakken.

**Grafiek 4.6: Wanneer ondervindt u overlast? (%)**



Amsterdammers die een boot bezitten (40%), die aan het water wonen (31%), die wel eens varen door Amsterdam (30%), die gebruik maken van een terras (37%) of van een openbare steiger (30%) ervaren vaker overlast dan Amsterdammers die geen boot bezitten (20%), die niet aan het water wonen (18%), die niet varen (15%), geen gebruik maken van een terras (25%) of van een openbare steiger (19%).

De mensen die wel eens overlast ervaren geven veelal aan dat dit overdag (47%) of 's avonds (44%) is. Ook 's nachts wordt wel eens overlast ervaren (23%), 's ochtends wordt er nauwelijks overlast ervaren (2%). Ook is er een klein deel (6%) dat aangeeft de hele dag overlast te ervaren.<sup>14</sup>

De overlast vindt voornamelijk plaats in de zomer: 69% van de mensen die wel eens overlast ervaart zegt dat dit in de zomer gebeurt. De lente wordt door 10% genoemd, de herfst door 1%, de winter wordt door geen enkele ondervraagde genoemd en 14% zegt het hele jaar door overlast te ervaren. Ook worden

<sup>13</sup> Zij konden daarbij meerdere antwoorden geven, de percentages tellen daardoor niet op tot 100%.

<sup>14</sup> Aangezien mensen meerdere antwoorden konden geven is het totaal meer dan 100%.

evenementen zoals Koninginnedag en de Gay Pride Parade genoemd als momenten waarop overlast ontstaat.

Evenals bij de veiligheid is ook hier bekeken of er verschillen bestaan tussen mensen die het druk vinden en mensen die het rustig vinden op het water, en tussen mensen die de situatie storend of juist leuk vinden. Amsterdammers die het zeer druk vinden op het water ervaren de meeste overlast (43%). Een kwart van de Amsterdammers die het druk vinden op het water ervaart overlast, driekwart van hen ervaart geen overlast. Mensen die het niet druk maar ook niet rustig vinden (neutraal) en mensen die het (zeer) rustig vinden ervaren in mindere mate overlast. Er zijn geen groepen waarbinnen de meerderheid aangeeft overlast te ervaren.

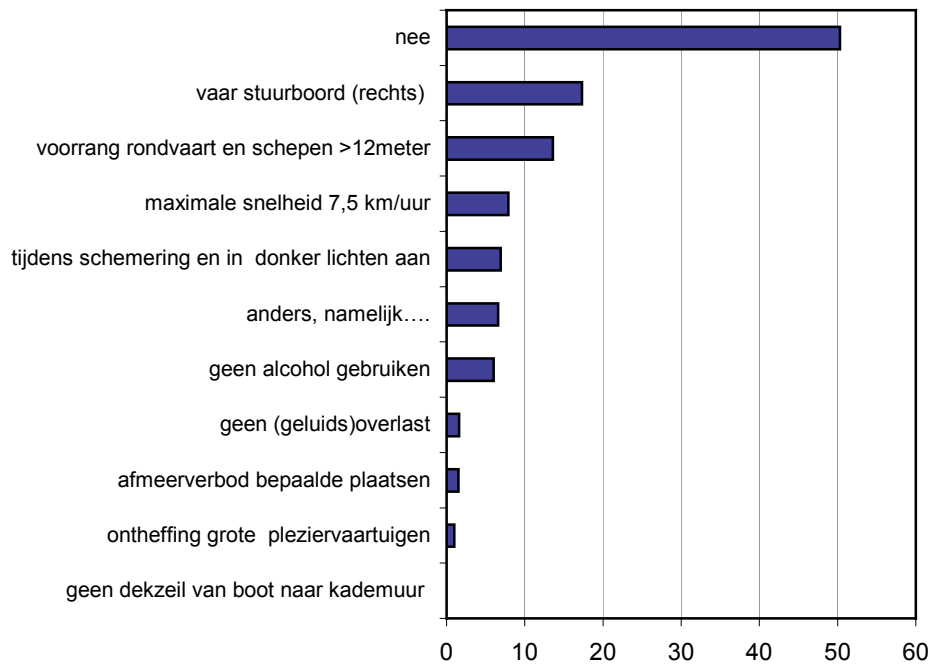
**Tabel 4.4: Ervaren overlast en waargenomen drukte (%)**

	Ervaart overlast	Ervaart geen overlast
Zeer druk (n=76)	43	57
Druk (n=166)	24	76
Neutraal (n=89)	14	86
Rustig (n=58)	10	90
Zeer rustig (n=2)	-	100
Weet niet (n=12)	33	67
Gemiddeld (n=403)	24	76

## DE REGELS

Evenals op de openbare weg gelden er op het water ook regels. Aan de Amsterdammers is gevraagd of zij enkele van deze regels kunnen noemen. De antwoorden zijn weergegeven in Grafiek 4.7.

**Grafiek 4.7: Kunt u enkele regels noemen die gelden op het water? (%)**



De helft van de respondenten geeft aan geen regels te kunnen noemen. Van de Amsterdammers die wel regels kunnen noemen blijken de meesten te weten dat je stuurboord moet varen en dat grote schepen voorrang hebben. In de categorie *anders, namelijk* is onder andere geantwoord dat je een vaarbewijs moet hebben, dat je moet toeteren als je onder een brug doorkomt en dat er op bepaalde punten eenrichtingsverkeer geldt.

Mensen met een boot kunnen vaker regels noemen dan mensen zonder boot: respectievelijk 70% en 50%. Mensen die wel eens door de grachten varen kunnen eveneens vaker regels noemen (55%) dan mensen die nooit door de grachten varen (43%).

In het onderzoek is specifiek gevraagd of men weet hoe hard er op het water gevaren mag worden. Wederom blijkt de helft niet te weten hoe hard er gevaren mag worden (55%). Eén op de tien Amsterdammers (11%) geeft het juiste antwoord (7,5 km/uur), 7% wil geen antwoord geven en de

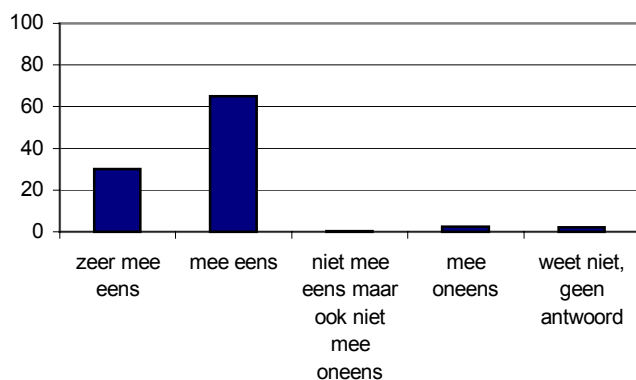
overige Amsterdammers (28%) geven een fout antwoord. Antwoorden die vaak gegeven worden zijn 5km/uur, 6 km/uur, 10 km/uur, 15 km/uur of 20 km/uur.

Vervolgens is gevraagd of er voldoende regels zijn op het water. De overgrote meerderheid van de ondervraagden is van mening dat er voldoende regels zijn (80%), 4% vindt dat er te weinig regels zijn en 14% weet geen antwoord op de vraag.

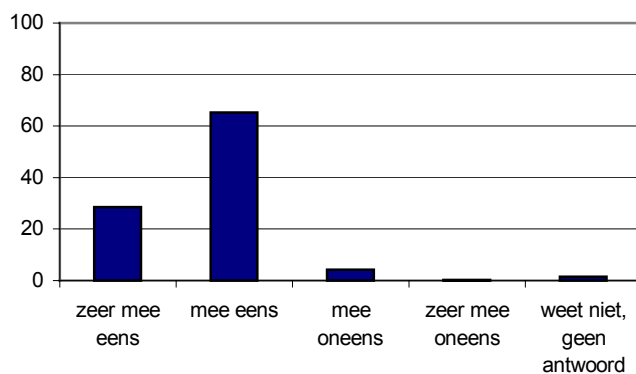
#### STELLINGEN

Aan de ondervraagden zijn twee stellingen voorgelegd die betrekking hebben op de grachten in Amsterdam. De Amsterdammers hebben een positief beeld over de grachten, bijna alle ondervraagden zijn het (zeer) eens met de stelling dat de grachten het beeld van de stad bepalen en ook zijn bijna alle ondervraagden het (zeer) eens met de stelling dat de grachten een onmisbare eigenschap zijn van de stad.

**Grafiek 4.8: Amsterdamse grachten bepalen het beeld van Amsterdam (%)**



**Grafiek 4.9: De grachten zijn een onmisbare eigenschap van de stad (%)**



Tussen de verschillende onderscheiden groepen worden geen verschillen gevonden in hun reactie op de beide stellingen.

#### SAMENVATTING: DE AMSTERDAMMERS EN HET WATER IN DE STAD

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste bevindingen uit dit hoofdstuk. Vervolgens zal worden gekeken naar de onderzoeksvragen zoals deze in de inleiding zijn gesteld.

- Veertien procent van de Amsterdammers heeft een eigen boot, 86% heeft geen eigen boot. De helft van de mensen met een eigen boot geeft aan dat deze boot in Amsterdam ligt, voor de andere helft geldt dat de boot buiten de stad ligt.
- Meer dan de helft van de Amsterdammers vaart wel eens door Amsterdam, dit wordt veelal gedaan met een boot van de familie, met een rondvaartboot of watertaxi of met de eigen boot.
- Eén op de vijf Amsterdammers woont aan een bevaarbare gracht of bevaarbaar water, 11% woont aan een klein watertje waar geen verkeer door kan, 1% woont op het water en 59% woont niet aan, op of in de buurt van het water.
- De meeste Amsterdammers hebben bij “de Amsterdamse wateren” positieve associaties: veel mensen noemen ‘woonboten, varen’, ‘grachten’, of ‘mooi, leuk, gezellig’.
- Bijna alle Amsterdammers (91%) vinden dat de aanwezigheid van water het voor hen aantrekkelijker maakt om in Amsterdam te wonen.
- Recreatie wordt door eenderde van de ondervraagden als belangrijkste functie van het water gezien, zestien procent is van mening dat de grachten bedoeld zijn om naar te kijken maar niet om aan te komen.
- Tweederde van de Amsterdammers maakt wel eens gebruik van een terras aan het water, een derde maakt wel eens gebruik van een steiger.
- Vier van iedere tien Amsterdammers vinden de grachten druk, een op de vijf vindt ze zeer druk. Een ruime meerderheid (71%) is van mening dat het gebruik van de grachten de laatste jaren is toegenomen.
- Amsterdammers die een boot hebben en/of gebruik maken van een openbare steiger vinden het drukker op het water dan mensen die geen boot hebben en geen gebruik maken van openbare steigers. Of men al dan niet aan het water woont speelt geen rol bij de waargenomen drukte, ook het feit of men al dan niet door de grachten vaart speelt hierbij geen rol.

- Amsterdammers met een boot zijn vaker van mening dat het de laatste jaren drukker is geworden dan Amsterdammers zonder boot. Ook mensen die wel eens door Amsterdam varen zijn deze mening vaker toegedeeld.
- Meer dan de helft vindt de situatie op het water veilig. Amsterdammers die het zeer druk vinden op het water zijn vaker van mening dat het onveilig is. Van de grootste groep (de mensen die het druk vinden op het water) vindt de helft echter dat het veilig is. Amsterdammers die op of aan het water wonen beoordelen de situatie op het water als veiliger dan stadsgenoten die niet aan het water wonen.
- Een kwart (24%) van de ondervraagden ervaart overlast door activiteiten op het water. Lawaai van mensen, lawaai van bootjes en troep in het water worden genoemd als overlast. Amsterdammers die meer met het water te maken hebben (op of bij het water wonen, een boot bezitten, varen door Amsterdam, gebruik maken van terras of steiger) ervaren vaker overlast.
- De helft van de Amsterdammers kan geen vaarregels noemen. Bootbezitters kunnen meer regels noemen dan Amsterdammers die geen boot bezitten. Hetzelfde geldt voor mensen die wel eens door de grachten varen; ook zij kunnen vaker regels noemen dan mensen die nooit door de grachten varen.
- Vrijwel alle Amsterdammers zijn het er over eens dat de grachten bepalend zijn voor het beeld van Amsterdam en een onmiskenbare eigenschap van de stad zijn.

#### CONCLUSIES: ENQUÊTE ONDER AMSTERDAMMERS

Er kan worden geconcludeerd dat ondanks dat een relatief kleine groep Amsterdammers in bezit is van een boot, relatief veel mensen op verschillende manieren gebruik maken van het water. De Amsterdamse wateren worden door een grote meerderheid van de Amsterdammers ook zeer gewaardeerd. Met betrekking tot de onderzoeksvragen kan het volgende worden geconcludeerd.

*“Is het druk op de Amsterdamse wateren?”*

Volgens een meerderheid van de Amsterdammers is het druk op de grachten en is er ook sprake van een toename over de afgelopen jaren. Dit komt overeen met de resultaten van de gesprekken met de belanghebbenden.

*“Op welke locaties wordt de (eventuele) drukte waargenomen?”*

In de enquête is niet gevraagd naar locaties en daar kan dan ook niets over vermeld worden.

*“Op welke momenten en door wie wordt de drukte veroorzaakt?”*

Volgens de Amsterdammers is het vooral de pleziervaart die de drukte veroorzaakt. Het drukst is het volgens hen in de zomer, de periode waarin ook de meeste overlast wordt ervaren. Overlast wordt vooral overdag of 's avonds ervaren.

Dat het vooral druk is in de zomer werd ook duidelijk uit de tellingen en de gesprekken met belanghebbenden. Ook het feit dat het met name de pleziervaart is, is reeds eerder aan bod gekomen. Uit de enquête is gebleken dat overlast met name overdag of 's avonds wordt ervaren, de gesprekken met belanghebbenden hebben ook uitgewezen dat overlast in de avonduren wel voorkomt en ook één van de gevolgen is voor de toegenomen drukte. Het aantal boten dat 's nachts op het water vaart is echter gering, zo bleek uit de tellingen. Waarschijnlijk is de overlast in absolute aantallen wel minder, maar ervaart men deze overlast wel als meer storend doordat het in de nachtelijke uren plaats vindt.

*“Wat zijn de visies met betrekking tot de drukte op het water van de verschillende gebruikers en belanghebbenden van de Amsterdamse wateren?”*

Mensen die vaker met het water in aanraking komen (Amsterdammers met een boot en mensen die wel eens door de grachten varen) zijn vaker dan anderen van mening dat het druk is op de grachten. De woonsituatie (of men op of nabij het water woont) doet er in dit opzicht niet toe. De meeste mensen die het druk vinden geven aan dat zij die drukte op het water leuk vinden. De helft van de mensen die het zeer druk vinden op het water geven aan dat zij dit storend vinden (dit betreft ongeveer 1 van iedere 10 ondervraagden). Ongeveer een kwart van de ondervraagden ervaart wel eens overlast vanaf het water. Lawaai, troep in het water, hard varende boten en drinken mensen worden als oorzaak hiervan genoemd. Opvallend is dat het de mensen zijn die op of nabij het water wonen en zij die van het water gebruik maken (bootbezitters, bezoekers van terrassen bij het water, mensen die wel eens varen) die vaker dan anderen aangeven overlast te ervaren vanaf het water.

Eén op de zes Amsterdammers is van mening dat er sprake is van onveilige situaties op het water. Het is met name het gedrag van de pleziervaarders die worden genoemd als oorzaak van onveiligheid. Hierbij geldt dat mensen die op of in de buurt van het water wonen vaker van mening zijn dat de situatie op het water veilig is dan zij die niet in de buurt van het water wonen. Bij de gesprekken met belanghebbenden werd slechts eenmaal het aspect onveiligheid genoemd, en wel door de schipper van de beroepsvaart. Ook uit de tellingen is naar voren gekomen dat er weinig bijzondere situaties op het water hebben plaats gevonden.





## 5. INVENTARISATIE VAN BESTAANDE GEGEVENS

---

Bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) zijn verschillende gegevens bekend over de pleziervaart en de beroepsvaart. Zo wordt er bijgehouden hoeveel stickers voor de pleziervaart jaarlijks worden uitgegeven en is BBA in mei 2002 begonnen met een proef, te weten het Meldpunt Overlast te Water. Dit Meldpunt is inmiddels omgezet in een vast Meldpunt aangezien de proef, uitgevoerd in de zomer van 2002, succesvol is gebleken. De gegevens die bij dit Meldpunt binnen zijn gekomen zijn beschikbaar gesteld voor dit onderzoek. Ook zijn er gegevens bekend over de beroepsvaart, bijvoorbeeld het aantal brugopeningen.

Het huidige hoofdstuk zal een overzicht geven van bestaande gegevens voor zowel pleziervaart als beroepsvaart en de belangrijkste resultaten van Meldpunt Overlast te water.

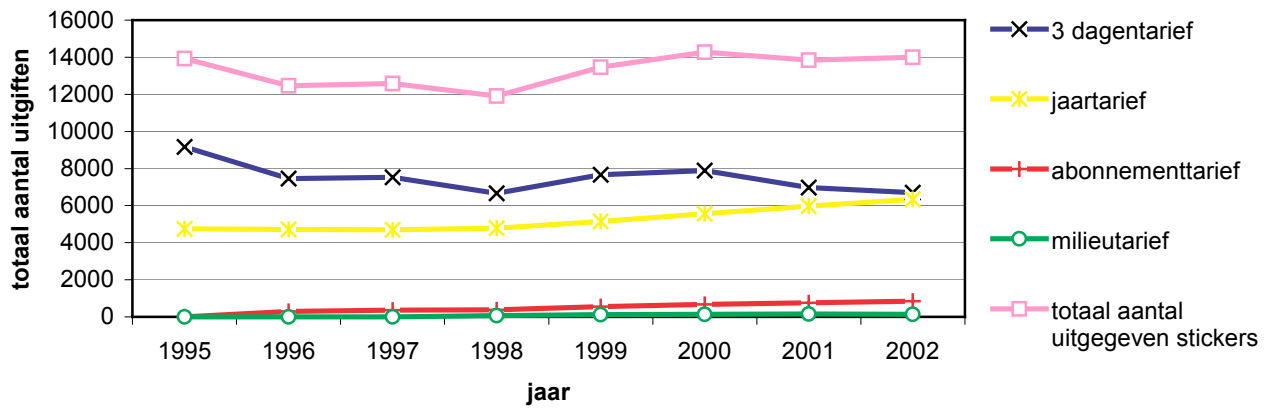
### UITGEGEVEN STICKERS PLEZIERVAART

Aan de hand van de uitgegeven stickers en de betalingen van het Binnenhavengeld kan worden bekeken of er een toename of afname is van het aantal pleziervaartuigen in de stad. Binnenwaterbeheer maakt daarbij onderscheid in drie verschillende lengtes van vaartuigen (0-8 meter, 8-12 meter en groter dan 12 meter) en vier verschillende tarieven. In de grafieken 5-1 tot en met 5-3 staat het aantal aangiften voor de pleziervaart weergegeven. Een uitleg van de verschillende tarieven is te vinden in de bijgevoegde begrippenlijst in de bijlage.

De gegevens over de aangiften zijn bekend over de periode 1995-2002. Uit de figuren valt af te lezen dat de meeste aangiften zijn gedaan voor pleziervaartuigen korter dan 8 meter en voor pleziervaartuigen met een lengte van 8 tot en met 12 meter. Het aantal aangiften voor pleziervaartuigen groter dan 12 meter is veel minder en schommelt per jaar rond de 2.000.

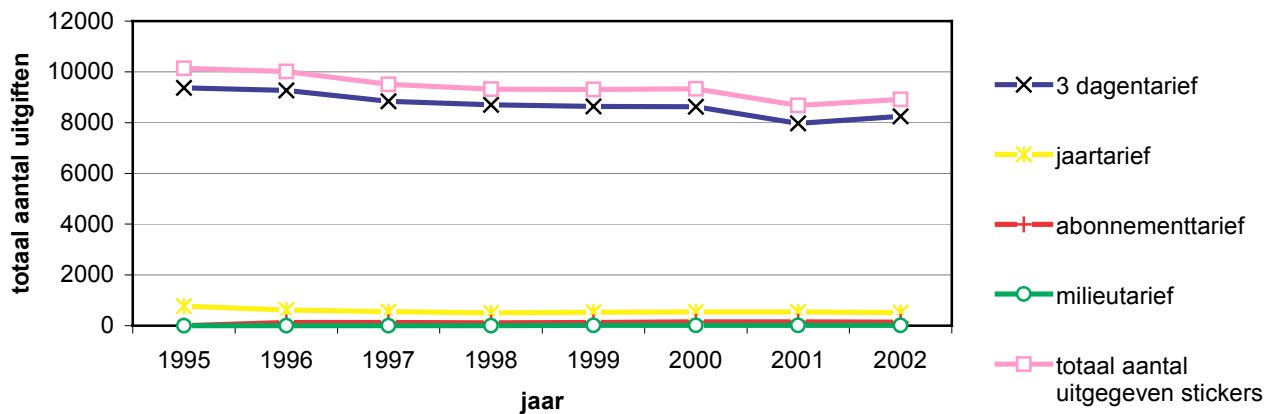
Bij alle typen vaartuigen zijn de 3-dagen kwitanties het meest uitgegeven. Wat verder opvalt is dat het aantal jaartariefstickers voor kleine bootjes (0-8 meter) de laatste jaren is toegenomen terwijl de 3-dagenkwitanties zijn afgenomen.

Grafiek 5-1: totaal aantal uitgaven pleziervaartuigen 0-8 meter, 1995-2002



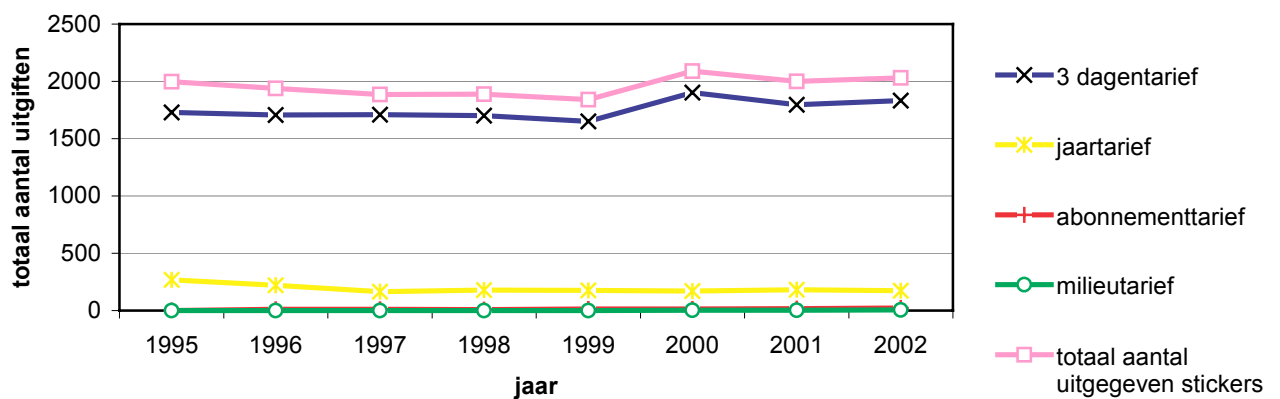
Bron: BBA

Grafiek 5-2: totaal aantal uitgaven pleziervaartuigen 8-12 meter, 1995-2002



Bron: BBA

Grafiek 5-3: totaal aantal uitgaven pleziervaartuigen > 12 meter, 1995-2003



Bron: BBA

Wat zeggen bovenstaande gegevens over het aantal uitgegevens over de drukte op het water?

Uit de gegevens van de 3-dagenkwitanties valt niet af te leiden of iemand meerdere keren in het jaar een dergelijke sticker heeft aangeschaft of dat het allemaal eenmalige aanvragen van verschillende personen zijn geweest. Dat er in het jaar 2002 ruim in totaal 16.000 uitgiften zijn geweest voor pleziervaartuigen tot 8 meter hoeft dus niet te betekenen dat er 16.000 verschillende pleziervaartuigen gevaren hebben in dat jaar. Het aantal 3-dagen kwitanties is dus wellicht geen goede indicatie voor de drukte op het water. De kwitanties zijn drie dagen geldig maar worden ook gekocht door pleziervaarders die één of twee dagen in de stad verblijven.

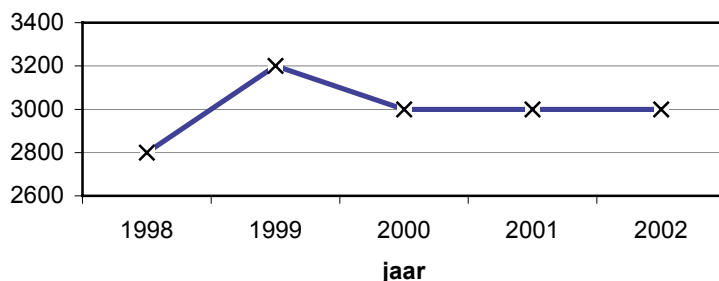
In het geval van het *jaartarief* geldt een soortgelijke redenering. Iemand die een jaarticker heeft aangeschaft hoeft niet continu te varen en hoeft dat ook niet altijd in Amsterdam te zijn; het feit dat er ongeveer 7.000 van deze stickers voor bootjes tot 8 meter zijn uitgegeven in 2002 betekent niet automatisch dat er in dat jaar ook daadwerkelijk gemiddeld 7.000 boten met een dergelijke sticker gevaren hebben.

Naast gegevens over het aantal aangegeven bootjes zijn er bij BBA ook gegevens bekend over de woonplaats van de mensen die hun boot in Amsterdam hebben liggen. Deze gegevens zijn niet beschikbaar voor de mensen met een 3-dagenkwitantie maar wel voor de mensen met een abonnement, een jaarticker of mensen die varen met een milieusticker. De gegevens over de woonplaats van de eigenaar van de boot geeft meer inzicht in het totaal aantal Amsterdammers dat een boot heeft in Amsterdam. Uiteraard zijn er ook Amsterdammers die hun boot buiten Amsterdam hebben liggen, hierover zijn geen gegevens beschikbaar. Uit de gegevens van BBA blijkt dat in de periode 1997-1999 93% van de uitgegeven stickers werden uitgegeven aan mensen woonachtig in Amsterdam, in de periode 2000-2002 was nagenoeg gelijk (92%). De overige 7 á 8% woont buiten Amsterdam. Het aantal uitgegeven stickers in de periode 1997-2002 is gestegen van 5.862 naar 8.135. Uit deze gegevens valt af te leiden dat de meeste bootjes die in Amsterdam liggen van Amsterdammers zelf zijn.

#### RONDVAARTBOTEN

Ook zijn er gegevens bekend over het aantal bezoekers aan rondvaarten door de stad. Hieruit blijkt dat het aantal bezoekers de laatste drie jaren is gestabiliseerd. Er zijn 3.000.000 bezoekers die een rondvaarttocht door de stad hebben gemaakt (O+S, 2003). Deze stagnatie laat zien dat het feit dat de rondvaart, sinds 2002 ook buiten het hoogseizoen door blijft varen (zie hoofdstuk 3) niet heeft geleid tot een stijging van het totaal aantal bezoekers.

**Grafiek 5-4: Aantallen bezoekers van rondvaarten in de stad, 1998-2002 (x 1000)**



Bron: O+S

Het aantal boten voor passagiersvervoer per 1 oktober 2003 in de stad Amsterdam is 154. Hieronder vallen rondvaartboten, lijndiensten, salonboten overig passagiersvervoer. Daarnaast zijn er ook 100 waterfietsen die men kan huren.

Ook zijn er gegevens bekend over de routes die de rondvaartmaatschappijen varen. In verband met de aanleg van de Noord-Zuidlijn wijken deze routes op dit moment af van de standaardroutes. Aangezien door de aanleg van de Noord-Zuidlijn de rondvaart de komende jaren aangepaste routes zullen moeten varen wordt er hier kort iets over vermeld.

Uit het overzicht van de routes die de rondvaartmaatschappijen varen wordt duidelijk dat er een aantal locaties zijn die veel gepasseerd worden door rondvaartboten. Veelbezochte locaties zijn de Singel, de Herengracht, de Nieuwe Herengracht, de Amstel en de Brouwersgracht. Het volledige overzicht van routes is te vinden in de bijlage.

#### GEGEVENS BEROEPSVAART

Voor heel Amsterdam geldt dat het aantal brug- en sluisbedieningen fluctueert.

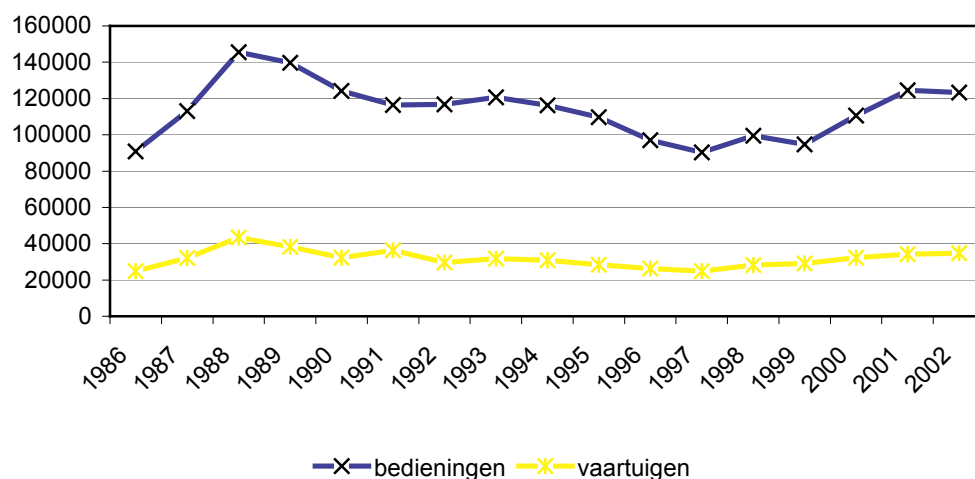
In 1988 hebben de meeste brugbedieningen plaats gevonden, vanaf dat jaar heeft het aantal bedieningen echter een dalende lijn ingezet. Het laagste niveau werd bereikt in 1997. Vanaf 1997 zit er weer enigszins een stijgende lijn in het aantal bedieningen. Deze stijging wordt verklaard door het toegenomen aantal zandtransporten door de uitbreiding van de luchthaven Schiphol.

Wel moet worden opgemerkt dat het er naar uitziet dat er vanaf 2001 weer een daling in het aantal brugbedieningen zit. Gezien het feit dat de economie enigszins verslechterd is en dat de werkzaamheden in verband met de uitbreidingen van Schiphol zijn afgerond, mag men verwachten dat het aantal brugbedieningen in 2003 onder het niveau van de 2001 zal liggen.

Aangezien één vaartuig verantwoordelijk kan zijn voor meer brug- en sluisopeningingen (doorgaande vaarroute), ligt het aantal vaartuigen lager dan het aantal brug- en sluisbedieningen. Het aantal vaartuigen zegt meer over de drukte op het water dan het aantal brugbedieningen. Het aantal vaartuigen is minder aan variatie onderhevig dan het aantal brug- en sluisbedieningen. Evenals bij het aantal bedieningen heeft ook het aantal vaartuigen haar piek gekend in 1988.

Sinds 1988 is het aantal vaartuigen licht gedaald en vanaf 1997 is er een stijgende lijn in waar te nemen. Deze stijging wordt veroorzaakt door zowel een toename in het aantal vaartuigen op de Kostverlorenvaartroute, de Amstelroute als de route Noord.

**Grafiek 5-5: Bedieningen van bruggen en sluisen en aantal vaartuigen 1986-2002**



Aan de hand van deze gegevens zou dus kunnen worden geconcludeerd dat het de laatste jaren drukker is geworden op de Amsterdamse wateren wat betreft de beroepsvaart. Vanaf 1997 zit er een stijgende lijn in het aantal brug- en sluisbedieningen en, belangrijker, zien we ook een stijgende lijn in het aantal vaartuigen.

Aangezien een stijging of daling van het aantal brugbedieningen en het aantal vaartuigen mede afhankelijk is van (tijdelijke) werkzaamheden en in geval van daling de afronding van dergelijke werkzaamheden is het lastig verdere uitspraken over deze drukte te doen. Wel kan worden vermeld dat in geval van werkzaamheden in de stad (zoals baggerwerkzaamheden of grote bouwprojecten waarvoor vervoer per schip nodig is) en bijvoorbeeld ook een verbeterde economie (meer werk leidt onder andere tot meer vervoer over het water) de drukte op het water wat betreft de beroepsvaart zal gaan toenemen.

Op punten waar het druk is, waar zowel de beroepsvaart en de pleziervaart zijn, moet met deze toename van het aantal vaartuigen rekening worden gehouden. Beide type vaarders moeten op de hoogte zijn van elkaars aanwezigheid.

#### MELDPUNT OVERLAST TE WATER

Voor het huidige onderzoek zijn gegevens van het Meldpunt Overlast te water beschikbaar gesteld. In deze paragraaf zullen kort de belangrijkste gegevens van het Meldpunt worden weergegeven.

Allereerst moet worden vermeld dat BBA een onderscheid maakt in een melding zonder actie (kan niet op worden gereageerd) en een melding met actie (kan wel op worden gereageerd). Gegevens van het meldpunt die voor het huidige onderzoek van belang zijn, zijn het soort overlast, door wie de overlast wordt veroorzaakt, de locatie van de overlast en het tijdstip.

In totaal zijn er in het zomerseizoen van 2002 (1 mei 2002 t/m 1 oktober 2002) 430 meldingen binnengekomen, in het winterseizoen van 2002/2003 (1 oktober 2002 t/m 1 mei 2003) zijn er 164 meldingen binnengekomen en in het zomerseizoen van 2003 334 meldingen. In de zomerperiode is het aantal meldingen opvallend hoger dan in de winterperiode. Dit komt overeen met de resultaten van de tellingen waaruit is gebleken dat er in het voorjaar en najaar minder vaartuigen op het water zijn dan in de zomer.

#### **Vormen van overlast**

Kijken we naar de verschillende vormen van overlast dan valt op dat er standaard meldingen binnen komen over geluid en snelheid. Geluid, afmeren en vervuiling zijn klachten die het hele jaar door bij het meldpunt binnenkomen. Een volledig overzicht van alle binnengekomen meldingen is te vinden in de bijlage.

#### **Veroorzakers van overlast**

De veroorzakers van de overlast, zoals aangegeven door de bellers, zijn voornamelijk de plezier- en de rondvaart. De overlast van waterfietsen is gering, in totaal is er vijf keer gebeld in verband met overlast van waterfietsen. De tabellen zijn te vinden in de bijlage.

#### **Locaties van overlast**

Locaties die veel genoemd worden in verband met overlast zijn de Amstel, de Prinsengracht. Tijdens de winter van 2002 werd, naast de Amstel, de Veemkade ook een aantal keer genoemd. Tijdens de zomer van 2003 werd, wederom naast de Amstel en de Prinsengracht, het Westerdok genoemd als overlastlocatie. Het lijkt er op dat de Amstel en de Prinsengracht locaties zijn waar veel overlast wordt

ervaren, en dat er af en toe op andere locaties ook redelijk wat overlast wordt ervaren. Deze locaties verschillen echter per keer. De tabellen zijn te vinden in de bijlage.

Dat er verschillen zijn in de genoemde locaties van overlast tussen de periode mei 2002- oktober 2002 en oktober 2002- mei 2003 zou verklaard kunnen worden door een grotere bekendheid van het Meldpunt. In de eerste periode draaide het Meldpunt als proef, tijdens de tweede periode waren er wellicht meer mensen bekend met het nummer en heeft dat er toe geleid dat er meer gebeld is (en dus over meer locaties). In de periode mei 2003- oktober 2003 werden de Amstel en de Prinsengracht ook het meest genoemd.

### **Tijdstip van overlast**

Over het tijdstip van overlast kan het volgende worden opgemerkt.

De meeste overlast wordt gedurende de middag en de avond ervaren.<sup>15</sup> Overdag is het aantal meldingen wel meer dan in de avonduren. Opvallend is dat in de winterperiode het aantal meldingen en klachten in de nachtelijke uren duidelijk minder is dan in de zomer het geval is. In de zomerperiode wordt 's nachts dus duidelijk meer overlast ervaren.

### CONCLUSIES: INVENTARISATIE

Met betrekking tot de onderzoeksvragen zoals deze in de inleiding zijn gesteld kan het volgende worden geconcludeerd:

*“Is het druk op de Amsterdamse wateren?”*

De inventarisatie van de bestaande gegevens kan geen goed antwoord geven op deze onderzoeksvraag. Wel kan er worden geconcludeerd dat het aantal uitgegeven stickers bij BBA heeft geschommeld over de jaren heen. Sinds enkele jaren is er, na een aantal jaren waarin het aantal uitgegeven stickers is gedaald, weer groei waar te nemen. Het aantal stickers dat werd uitgegeven in 2002 is echter nog steeds kleiner dan in 1995.

Aangezien het aantal uitgegeven stickers geen goed beeld geeft over *hoe vaak* men op het water vaart kan op basis van deze gegevens geen conclusie worden getrokken over de dynamische situatie. Wel kan worden vermeld dat, op basis van de eerdere hoofdstukken, er bij de Amsterdammers het idee bestaat dat het drukker is geworden op het water (waargenomen drukte). Deze drukte lijkt vooral plaats te vinden in de zomerperiode tussen 10.00 uur 's ochtends en 19.00 uur 's avonds, 's nachts varen er nauwelijks of geen bootjes (werkelijke drukte).

---

<sup>15</sup> De dagdelen zijn bij het meldpunt als volgt ingedeeld: ochtend: 06.00-11.59, middag: 12.00-17.59, avond :18.00-23.59 en nacht: 00.00-05.59.

*“Op welke locaties wordt de (eventuele) drukte waargenomen?”*

Uit de gegevens van het Meldpunt Overlast te Water kan worden afgeleid op welke locaties in Amsterdam de meeste overlast wordt ervaren. Uit de gegevens van het Meldpunt blijkt dat op de volgende locaties vaak overlast wordt ervaren: de Amstel, de Prinsengracht, de Veemkade en de Binnenkant. Dit komt overeen met de eerder besproken resultaten van de tellingen en de gesprekken met belanghebbenden.

*“Op welke momenten en door wie wordt de drukte veroorzaakt?”*

Cijfers van het Meldpunt overlast te water hebben uitgewezen dat ten tijde van de proef (mei-oktober 2002) ongeveer 40% van alle meldingen door de week (maandag tot en met donderdag) zijn binnen gekomen. In de periode daarna (oktober 2002- mei 2003) is dit percentage gestegen tot 63%. In de periode mei 2003-oktober 2003 is het aantal meldingen door de week 49% van het totaal. In de zomerperiode zijn er meer meldingen in het weekend dan door de week en in de winter is dit juist omgekeerd.<sup>16</sup> Tellingen hebben uitgewezen dat het vaak drukker is in het weekend. Ook bleek dat bij het meldpunt het aantal meldingen in de winterperiode juist meer was dan tijdens de zomerperiode. Deze verschillen zouden verklaard kunnen worden door het feit dat het Meldpunt recentelijk is ingevoerd: niet iedereen belt naar het meldpunt en hoe langer het meldpunt loopt des te bekender men er mee wordt en des te vaker men gaat bellen.

*“Wat zijn de visies met betrekking tot de drukte op het water van de verschillende gebruikers en belanghebbenden van de Amsterdamse wateren?”*

Op deze onderzoeksvraag kan, naar aanleiding van de bestaande gegevens, geen antwoord worden gegeven. De gesprekken met de diverse gebruikers en de enquête hebben hier meer inzicht in geboden.

---

<sup>16</sup> Het gaat hierbij om de dag waarop de overlast ervaren is: indien iemand belt op een maandag met een melding van zondag dan is deze melding dus over het weekend.



## 6. EINDCONCLUSIE

---

Aan het begin van deze rapportage zijn vier centrale onderzoeksvragen geformuleerd. Gedurende de bespreking van de verschillende onderdelen van het project is in de vorm van deelconclusies getracht deze onderzoeksvragen te beantwoorden. In laatste hoofdstuk zullen op basis van de deelconclusies de eindconclusies worden geformuleerd.

De eerste onderzoeksvraag luidde “*Is het druk op de Amsterdamse wateren?*”. Deze vraag blijkt lastig te beantwoorden. Uit verschillende projectonderdelen blijkt dat Amsterdammers het druk vinden op de Amsterdamse wateren. Zowel uit de enquête onder 400 Amsterdammers als uit de gesprekken met belanghebbenden komt het beeld naar voren dat het de laatste jaren drukker is geworden op de grachten. Het is echter wel zo dat de meeste ondervraagden aangeven dat dit afhankelijk is van het seizoen. Dit beeld ontstaat ook uit de resultaten van de tellingen. De tellingen laten zien dat het in de zomer het drukst is, op een relatief drukke locatie komen dan per dag gemiddeld 764 boten langs varen. In het voorjaar is dit duidelijk minder, met gemiddeld 524 boten. In het najaar is de drukte nog minder en varen er 270 boten op een hele dag. Er zijn dus duidelijke verschillen tussen de drie seizoenen waargenomen en aangenomen mag worden dat het in de winter nog rustiger is op de Amsterdamse wateren. Uit de tellingen is verder naar voren gekomen dat bij slecht weer het minder druk is op het water is men ook minder op het water is. De beroepsvaart vaart ongeacht het weer, maar de pleziervaart wordt wel beïnvloed door het weer.

Uit de inventarisatie van bestaande gegevens is gebleken dat het totaal aantal uitgegeven stickers voor pleziervaartuigen nogal schommelt over de jaren heen. Na een aantal jaren waarin het aantal uitgegeven stickers is gedaald is er sinds 1998 weer sprake van een stijging, maar het aantal uitgegeven stickers in 2002 was nog steeds kleiner dan het geval was in 1995. Dus ondanks dat men het gevoel heeft dat het drukker is op het water, is dit niet terug te leiden naar een toename van het aantal uitgegeven stickers als gekeken worden naar een periode van 8 jaar. Mogelijk leidt een verandering in het gedrag van mensen die een sticker hebben tot de waargenomen toename van de drukte op het water over de afgelopen jaren. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat mensen vaker gebruik maken van hun sticker, waardoor boten met een 3-dagenkwitantie vaker 3 volle dagen op het water in Amsterdam verblijven of dat mensen die gebruik maken van hun jaartarief sticker vaker het water op gaan. Dat de uitgave van stickers stabiel is gebleven betekent dus niet dat het aantal mensen dat op het water vaart ook stabiel is.

Kortom, naar het idee van de Amsterdammers zijn er meer boten op het water. De drukte is echter afhankelijk van het seizoen en van het weer. Tijdens de tellingen zijn niet veel bijzonderheden

waargenomen. Indien er sprake was van een bijzondere situatie, ging dit in de meeste gevallen om lawaai van de motor of stank, maar van onveilige situaties is niet of nauwelijks sprake geweest. Ook uit de gesprekken met de belanghebbenden blijkt dat alhoewel men van mening is dat de drukte is toegenomen er geen sprake is van veel onveilige situaties. Van de belanghebbenden hebben alleen de beroepsvaartschipper en de schippers van de rondvaart aangegeven dat er wel eens sprake is van onveilige situaties. De resultaten van de enquête onder 400 Amsterdammers laten zien dat één op iedere zes ondervraagden van mening is dat er sprake is van onveilige situaties. Er kan dus geconcludeerd worden dat de (toename van de) drukte zoals die tijdens de tellingen en andere onderzoeksonderdelen is waargenomen niet zo groot is dat er sprake is van onveilige situaties of bijvoorbeeld filevorming op het water.

In hoofdstuk twee is een aantal indexcijfers opgesteld. Combineren we deze indexcijfers met de gegevens van de enquête dan worden de werkelijke drukte en de waargenomen drukte gecombineerd. Er kunnen dan uitspraken worden gedaan over wat als druk beoordeelt wordt. Uit de verschillende gegevens is gebleken dat het in de zomer het drukst is, iedere twee minuten vaart er dan een boot langs een relatief drukke locatie. Uit de enquête is gebleken dat zes van iedere tien Amsterdammers de situatie op de grachten druk of te druk vinden. De werkelijke drukte, gemiddeld 90 boten tussen 17.00 uur en 18.00 uur in de zomer wordt naar alle waarschijnlijkheid door 60% van de Amsterdammers als druk ervaren.

De tweede onderzoeksvraag, “*Op welke locaties wordt de (eventuele) drukte waargenomen?*”, kan aan de hand van de verschillende onderzoeksmethoden ook worden beantwoord. De tellingen op het water hebben uitgewezen dat het voornamelijk druk is op de Amstel, maar ook de Prinsengracht komt voor in de top-5 van drukke locaties. In de gesprekken met belanghebbenden worden de Amstel en de Prinsengracht ook genoemd als drukke locaties. Daarnaast wordt ook aangegeven dat het druk is op de Wallen (hierbij werden geen grachtengenoemd). Tot slot hebben de routes van rondvaartmaatschappijen uitgewezen dat het voornamelijk de Singel, de Herengracht, de Amstel en de Brouwersgracht zijn die vaak gepasseerd worden. De top-5 van drukke locaties ziet er als volgt uit: Amstel, Blauwbrug, Haarlemmersluis, St. Antoniesluis en Prinsengracht/Leidsegracht.

Indien alle resultaten samen bekeken worden kan er worden geconcludeerd dat er een aantal drukke locaties zijn aan te wijzen in de Amsterdamse binnenstad, te weten de Amstel, de Prinsengracht, de Veemkade, de Wallen, de Herengracht en de Singel. In sommige gevallen zijn dit locaties waar zowel de rondvaart, de pleziervaart als de beroepsvaartuigen samen komen. Op deze locaties zou men voorzichtig moeten omspringen met eventuele uitbreiding van bijvoorbeeld passagiersvervoer of andere vaarbewegingen. Met name op de Amstel is er een grote diversiteit aan boten, er zijn veel roeiboten,

motorboten, kano's, rondvaartboten, er vaart beroepsvaart en er wonen mensen op woonboten. Aangezien de Amstel een breed water is verloopt het geheel soepel, op een kleinere gracht zou een dergelijke situatie wellicht tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.

Vervolgens is aan de orde gekomen op welke momenten en door wie de drukte wordt veroorzaakt. De momenten waarop het druk is zijn voor een deel reeds besproken en daarover kan worden gemeld dat het vooral in de zomer druk is. Ook op bijzondere dagen, zoals bijvoorbeeld de Gay Pride Parade, is het zeer druk. Men mag aannemen dat het op andere bijzondere dagen in het jaar, zoals Koninginnedag en de dag van het Prinsengracht concert, ook drukker is dan normaal. Overigens blijkt uit de enquête onder de Amsterdammers niet dat deze dagen tot veel overlast leiden.

Verder is uit gegevens van het Meldpunt overlast te water gebleken dat er in de winterperiode op weekdays meer meldingen binnen komen dan in het weekend en dat er in de zomer meer meldingen zijn in het weekend. Verder is gebleken dat de meeste meldingen betrekking hebben op overlast die ervaren is tussen 06.00 uur en 20.00 uur. Ook na middernacht wordt er overlast ervaren, alhoewel het aantal meldingen dan wel duidelijk kleiner is dan overdag. Dit patroon van meldingen komt overeen met de resultaten van de tellingen: overdag is het het drukst op het water (tussen 16.00 en 18.00 uur), en met name 's nachts is het aantal boten gering. Ook zijn er meer meldingen binnengekomen in de zomer (mei-oktober) dan in het voorjaar, het najaar en de winter (oktober tot mei). Dat er in de zomer meer boten zijn op het water wordt dus weerspiegeld in een groter aantal meldingen bij het Meldpunt. Ook de enquête onder Amsterdammers heeft uitgewezen dat er met name overlast wordt ervaren in de zomermaanden.

De veroorzakers van de drukte verschillen per seizoen. In het voorjaar en de zomer is er meer pleziervaart dan beroepsvaart op het water, in het najaar is er juist meer beroepsvaart (en dan met name passagiersvervoer). Waterfietsen vormen slechts een klein onderdeel van het totaal. Meldingen die binnen komen bij het Meldpunt overlast te water laten zien dat het in verreweg de meeste gevallen gaat om meldingen over pleziervaart en rondvaart. Dit is ook naar voren gekomen uit de gesprekken met de belanghebbenden.

Uiteindelijk kan worden geconcludeerd dat de drukte vooral in de zomer plaats vindt, op bepaalde tijdstippen (tussen 16.00 uur en 18.00 uur) en voornamelijk in de weekenden.

De laatste onderzoeksvraag luidde *“Wat zijn de visies met betrekking tot de drukte op het water van de verschillende gebruikers en belanghebbenden van de Amsterdamse wateren?”* Deze vraag kan worden beantwoord aan de hand van gesprekken met belanghebbenden en aan de hand van de resultaten van de

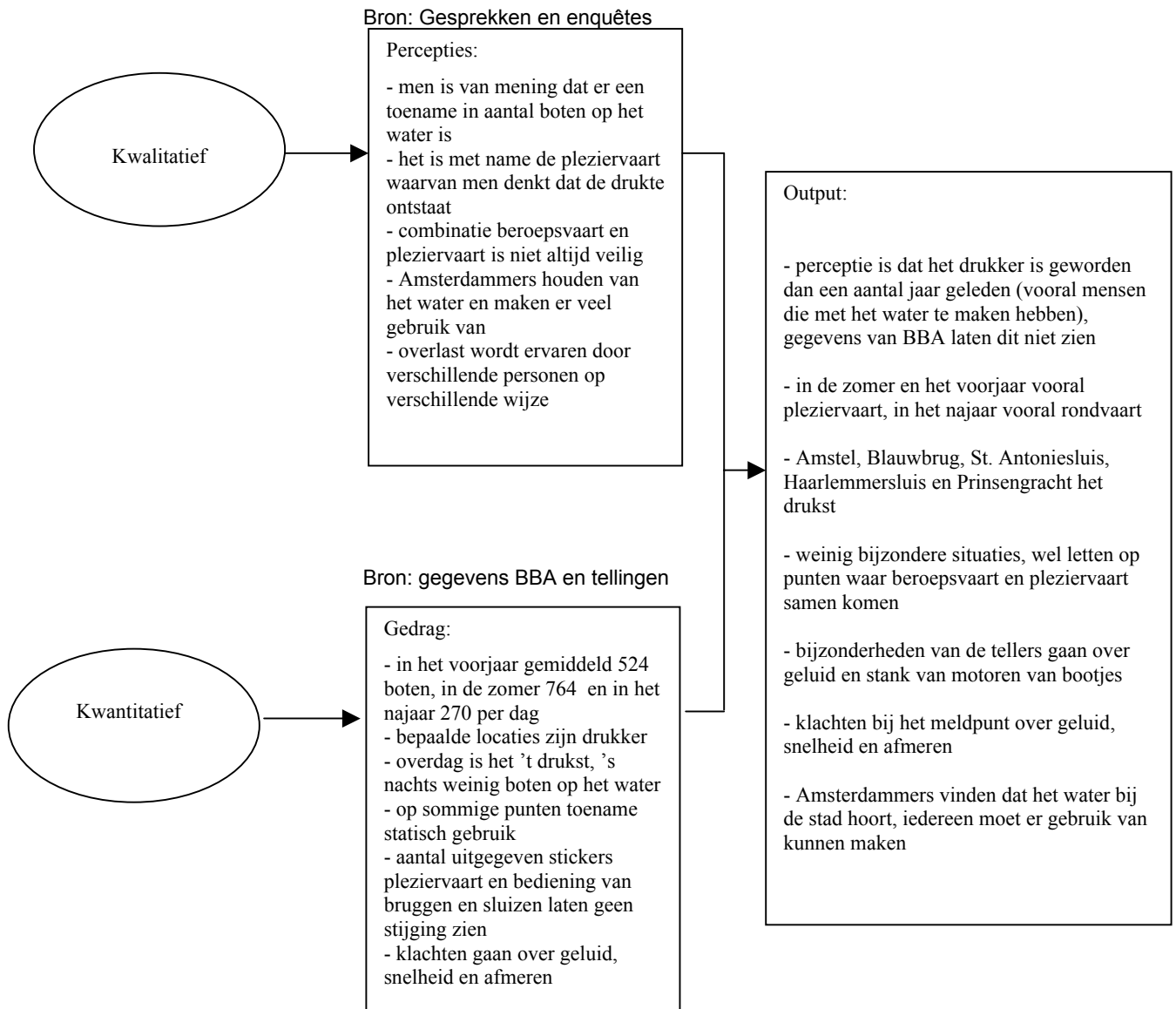
enquête. Volgens alle belanghebbenden is het water in Amsterdam er voor iedereen, en dit moet volgens hen ook zo blijven. De drukte die soms uit het gebruik van het water voortkomt wordt niet door iedereen even positief ervaren. Het is een specifieke groep mensen die aangeeft wel eens overlast te ervaren. Dit zijn met name woonbootbewoners en mensen die op of aan het water wonen.

Dit sluit deels aan bij de resultaten van de enquête, die laten zien dat mensen die meer met het water te maken hebben (doordat zij een boot hebben, op of aan het water wonen, wel eens gebruik maken van een terras aan het water of van een steiger) vaker overlast ervaren dan mensen die minder met het water te maken hebben. In totaal is 18% van de in de enquête ondervraagde Amsterdammers van mening dat de drukte op het water storend is.

Belanghebbenden hebben allerlei verschillende manieren genoemd waarop de drukte en de gevolgen van de drukte zouden kunnen worden opgelost. Oplossingen die worden genoemd zijn meer handhaving (zowel voor wrakken, als voor boten zonder stickers, als voor vaargedrag), ligplaatsenbeleid, aanmeerbeleid of betere herkenning pleziervaartuigen (duidelijke stickers of nummerborden). Wat opvalt is wat de ene persoon noemt als goede oplossing, de ander juist afwijst. Het zal dus lastig zijn om een oplossing te vinden waarmee iedereen even tevreden is.

In de inleiding is een onderzoeksopzet weergegeven. Hieronder is deze opzet ingevuld met de antwoorden zoals deze uit het onderzoek naar voren zijn gekomen.

**Figuur 6-1: Onderzoeksopzet**



#### AANBEVELINGEN VOOR VERVOLGONDERZOEK

Een vraag die op basis van de huidige resultaten lastig te beantwoorden is luidt in hoeverre en sprake is van een toename van drukte op het water en daarmee gepaard gaande overlast en mogelijke onveiligheid. Alhoewel uit de gesprekken met belanghebbenden en uit de enquête onder Amsterdammers blijkt dat het idee bestaat dat het drukker is geworden op het water in Amsterdam geven de tellingen hierop geen antwoord, en lijken de geïnventariseerde gegevens van BBA deze ontwikkeling zelfs gedeeltelijk tegen te spreken. Om de vraag te kunnen beantwoorden zal het nodig zijn om het onderzoek, en dan minimaal de tellingen en de analyse van de meldingen bij het Meldpunt overlast te water met enige regelmaat te herhalen. Het huidige onderzoek moet op dit punt als een 0-meting worden beschouwd. Toekomstige herhalingen van het onderzoek zouden inzicht kunnen geven in de ontwikkelingen over de jaren heen. Daarbij kunnen de tellocaties gevarieerd of het aantal tellocaties uitgebreid worden om inzicht te krijgen in de drukte op meerdere locaties in de stad. Ook zou een aantal indicatoren voor de drukte kunnen worden geformuleerd die inzicht geven in de drukte op het water. Gedacht kan hierbij worden aan de breedte van de grachten of het water, het statisch gebruik per locatie, het aantal boten dat per minuut of per uur of op de drukste tijdstippen van een dag langs vaart, het type boten (combinatie beroeps- en pleziervaart ja of nee?) en het aantal ongelukken. Op basis van deze indicatoren zou een definitie van drukte worden opgesteld. Per locatie kan dan worden bekeken wat de score is op de verschillende indicatoren, en kan men een uitspraak doen over de drukte op een bepaalde locatie.

Er is in het huidige onderzoek geen gebruik gemaakt van verkeerstellingen op de wal. Er is besloten dit tijdens het huidige onderzoek niet te doen. In de eerste plaats is gebleken dat de gegevens die hier voor nodig zijn niet beschikbaar. Daarnaast geldt dat indien men een vergelijking wil maken tussen de situatie op het water en die op de wal dan moeten de locaties van zowel de tellingen op het water als op de wal gelijk aan elkaar zijn. Tellingen die bij DIVV beschikbaar zijn richten zich op standaard aangewezen locaties, namelijk de Singelgracht passeringen. De tellocaties in het huidige onderzoek vallen hier grotendeels buiten (met uitzondering van de Haarlemmersluis en eventueel het Muntplein). Naast identieke locaties moeten de tellingen zoveel mogelijk op het zelfde moment plaats vinden willen de resultaten bruikbaar zijn. Aangezien de voorjaar-, zomer- en najaarstellingen reeds waren afgerond en de tellingen van DIVV op niet exact dezelfde dagen hebben plaats gevonden is er voor gekozen geen gebruik te maken van gegevens van DIVV. Ook is het inhoudelijk gezien de vraag wat in dit verband de meerwaarde is van tellingen op de wal. De redenen van verplaatsing op de wal (met de auto, de fiets of bijvoorbeeld te voet) kunnen afwijken van verplaatsing op het water. Aangezien dit niet bekend is, is er voor gekozen geen gebruik te maken van tellingen op de wal.

Over de huidige telwijze kan het volgende worden gezegd. De methode, waarbij locaties en telmomenten worden geselecteerd, levert bruikbare informatie op en geeft inzicht in het patroon van het verkeer op het water gedurende een groot deel van het jaar. Herhaling van de tellingen zal moeten uitwijzen of het gevonden patroon ieder jaar hetzelfde is. In de toekomst kan overwogen worden om de tellocaties te variëren om op die manier een beter beeld te krijgen het verkeer op het water op verschillende typen locaties. In de huidige 0-meting is ervoor gekozen om op relatief drukke locaties te tellen. Om meer inzicht te krijgen in de spreiding van het verkeer op het water kan ervoor gekozen worden om in de toekomst ook op minder drukke locaties tellingen te verrichten. Het noteren van het type boten en het noteren van bijzonderheden is zeer bruikbaar geweest. Het noteren van het aantal personen, de richting en in mindere mate de snelheid zijn uiteindelijk minder bruikbaar geweest. Om inzicht te krijgen in de drukte op het water en door wie deze drukte werd veroorzaakt bleek het voornamelijk van belang wat voor type boot er op het water voer en of er bijzonderheden waren te melden. Het aantal personen aanwezig op een boot is minder van belang (er vaart namelijk steeds 1 boot ongeacht of er 2, 5 of 10 mensen aan boord zijn) en bovendien is het aantal mensen niet altijd goed zichtbaar. De vaarrichting bleek ook geen inzicht te bieden in de hoofdvraag, de drukte op het water. Dat men weet dat er een x-aantal boten links af slaan en een x-aantal boten rechtdoor vaart heeft voor dit onderzoek geen bijdrage gehad. De snelheid waarmee gevaren werd bleek in eerste instantie lastiger te noteren dan gedacht. Wat de één snel vindt, vindt de ander wellicht langzaam. In overleg met medewerkers van de buitendienst van BBA is een aantal afspraken gemaakt over wanneer een boot snel vaart. De hoeveelheid golfslag blijkt daarbij met name een rol te spelen. Aangezien de snelheid, in combinatie met het type boot, meer inzicht zou kunnen bieden in de ervaren overlast is er voor gekozen om het noteren van de snelheid wel te blijven handhaven. Voor vervolgonderzoek zou dus kunnen worden volstaan met slechts alleen de notatie van het type boot, de snelheid en een omschrijving van bijzonderheden die plaatsvinden.

## **BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST**

---

**Abonnementsticker:** is voor pleziervaarders die regelmatig de stad bezoeken, maar buiten Amsterdam of in een jachthaven een ligplaats hebben.

**Beroepsvaart:** vrachtschepen, sleepboten, duwboten, dekschuiten

**Drukke:** veel verkeer, levendigheid (Uit: Het groene woordenboek). In dit geval betekent drukke dat er veel boten op het water zijn, echter hoeveel boten er minimaal moeten varen wil het druk zijn kan nu nog niet worden bepaald. Drukke is niet gelijk aan overlast.

**3-dagentarief:** het binnenhavengeld voor pleziervaartuigen, een tarief voor incidenteel gebruik: men kan op drie opeenvolgende dagen gebruik maken van het Amsterdamse binnenwater. Men krijgt een kwitantie mee als bewijs van betalen.

**Jaartarief:** het binnenhavengeld voor pleziervaartuigen, een sticker die men op de boot moet plakken en waarmee met het gehele jaar door kan varen in de stad, er zijn verschillende stickers voor verschillende lengtes van boten: A-t/m 8 meter, B-t/m 12 meter en C-groter dan 12 meter).

**KLPD:** Korps Landelijke Politiediensten

**Milieutarief:** het binnenhavengeld voor pleziervaartuigen, men krijgt een M-sticker indien men een boot heeft die op milieuvriendelijke wijze wordt voortbewogen.

**Rak:** een stuk water tussen twee bruggen.

**Overlast:** hinder, kwelling, stoornis (Uit: Het groene woordenboek). In dit geval hinder van mensen die zich op het water bevinden. Overlast is niet gelijk aan drukke.

**Passagiersvervoer:** rondvaart, salonboten. In sommige gevallen valt dit passagiersvervoer echter ook onder beroepsvaart. Daar waar de rondvaart en salonboten als passagiersvervoer worden gerekend is dit duidelijk aangegeven in de tekst.

**Pleziervaart:** roeiboot, kano, motorboot, kruiser, legervaartuig, groot pleziervaartuig. In principe worden waterfietsen tot pleziervaart gerekend. Daar waar de waterfietsen als aparte categorie worden bedoeld is dit duidelijk aangegeven in de tekst.

**Weekdagen:** in dit onderzoek wordt onder weekdagen verstaan maandag, dinsdag, woensdag en donderdag. Er is voor gekozen om de vrijdag tot het weekend te rekenen.

**Weekenddagen:** in dit onderzoek wordt onder weekend dagen verstaan vrijdag, zaterdag en zondag.

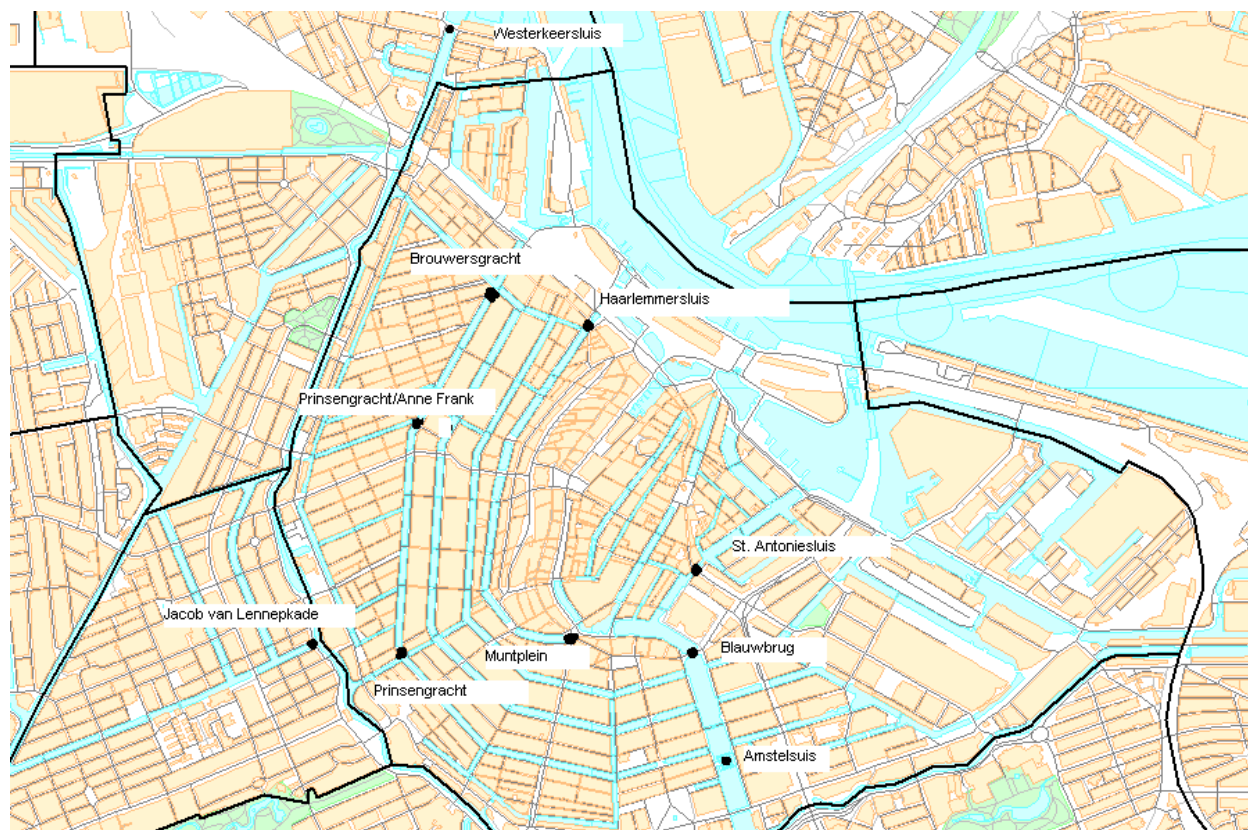


## BIJLAGE: KAART TELLOCATIES

---

In onderstaande kaart staan 8 van de 10 tellocaties weergegeven evenals twee van de drie sluizen waar de Brugwachters geteld hebben. De Boerenwetering, de Amstel (ter hoogte van het Amstelkanaal) en de Nieuwe Meersluis liggen verder uit het centrum en zijn daarom niet zichtbaar op de kaart.

### Kaart: de tellocaties van het onderzoek



## **BIJLAGE: METHODIEK TELLINGEN EN HET TELSHEMA**

---

In deze bijlage zal worden uitgelegd hoe de tellingen zijn opgezet.

Er is geteld op 10 locaties. In een drietal periodes van 5 uur hebben telkens 2 enquêteurs beiden 5 locaties geteld. De eerste shift liep van 09.00 tot 14.00, de tweede shift van 15.00 tot 20.00 en de derde shift van 21.00 tot 02.00. Binnen deze telperiodes is per locatie één uur gereserveerd waarin telkens 13 minuten *wel* en 5 minuten *niet* werd geteld. Dit komt in totaal neer op 39 minuten (er kan 3 x 13 minuten worden geteld in één uur) per locatie. De resultaten van deze 39 minuten zijn uiteindelijk geëxtrapoleerd (omgerekend) naar uurscores (60 minuten). Op basis van eerder onderzoek middels deze methodiek is voor de huidige telwijze gekozen.<sup>17</sup> Hierdoor werd het tevens mogelijk dat de enquêteurs ook het statisch gebruik op de 10 locaties konden noteren.

Om uitspraken te kunnen doen over de gehele dag is ook het aantal boten tijdens ontbrekende uren geschat aan de hand van de resultaten van de vier verschillende meetmomenten. Het aantal boten tussen 14.00-15.00 en 20.00-21.00 is geschat door het gemiddelde te berekenen van het uur ervoor en het uur erna. Voor de berekening van het aantal boten tussen 14.00-15.00 houdt dit dus in dat het totaal aantal getelde boten tussen 13.00-14.00 en 15.00-16.00 is gemiddeld. Eenzelfde berekening is gemaakt voor het aantal boten tussen 20.00-21.00. Uit de resultaten is gebleken dat het aantal boten in de laatste nachtelijke teluren zeer gering tot nihil is geweest. Hierdoor is er voor gekozen om het aantal boten tussen 02.00 's nachts en 09.00 's ochtends te schatten door 1% te nemen van het totaal aantal getelde boten.

Door middel van het optellen van alle getelde boten in de ochtend (voor alle locaties en alle dagen tezamen) is het mogelijk geweest om een verdeling te maken binnen deze ochtenduren (09.00-14.00). Ook voor de middag en de avond zijn dergelijke berekeningen gemaakt. In deze bijlage is een overzicht van het telschema weergegeven.

---

<sup>17</sup> Zie bijvoorbeeld: Bosch, N. & Smeets, H. (2002). *Recreatieonderzoek het Twiske 2002*. dRO Amsterdam.

ma, di, woe, do					vrij, zat, zon						
	locatie 1	locatie 2	locatie 3	locatie 4	locatie 5		locatie 6	locatie 7	locatie 8	locatie 9	locatie 10
dag 1						dag 3					
	9.00-10.00						9.00-10.00				
		10.00-11.00						10.00-11.00			
			11.00-12.00						11.00-12.00		
				12.00-13.00						12.00-13.00	
					13.00-14.00						13.00-14.00
	15.00-16.00						15.00-16.00				
		16.00-17.00						16.00-17.00			
			17.00-18.00						17.00-18.00		
				18.00-19.00						18.00-19.00	
					19.00-20.00						19.00-20.00
	21.00-22.00						21.00-22.00				
		22.00-23.00						22.00-23.00			
			23.00-24.00						23.00-24.00		
				24.00-1.00						24.00-1.00	
					1.00-2.00						1.00-2.00
dag 2						dag 4					
					9.00-10.00						9.00-10.00
			10.00-11.00						10.00-11.00		
				11.00-12.00						11.00-12.00	
		12.00-13.00						12.00-13.00			
	13.00-14.00						13.00-14.00				
				15.00-16.00							15.00-16.00
			16.00-17.00						16.00-17.00		
				17.00-18.00						17.00-18.00	
		18.00-19.00						18.00-19.00			
	19.00-20.00						19.00-20.00				
					21.00-22.00						21.00-22.00
			22.00-23.00						22.00-23.00		
				23.00-24.00						23.00-24.00	
		24.00-1.00						24.00-1.00			
	1.00-2.00						1.00-2.00				

## BIJLAGE: ROUTES RONDVAART

---

Rederij d'Amstel:	Singelgracht - Amstel - Herengracht - Brouwers-gracht - Singel - Wester-toegang - Afgesloten IJ - Oos-terdok - Oude Schans/Zwanenburgwal of Nieuwe Herengracht - Amstel - Singelgracht.
Holl. International/Lovers:	Open Havenfront - Singel - Brouwersgracht - Herengracht - Amstel - Nieuwe Herengracht of Zwanenburgwal/Oude Schans - Oosterdok - Afgesloten IJ - Westertoe-gang - Open Havenfront.
Noord-Zuid/Kooij (Boekel):	Singelgracht - Leidsegracht - Singel - Amstel - Nieuwe Herengracht - Oosterdok - Afgesloten IJ - Westelijke Toegang of Oosterdok/Open Havenfront - Singel - Brouwersgracht - Herengracht - Leidsegracht - Singelgracht.  Singelgracht - Leidsegracht - Singel - Rokin - Grimburgwal - Oudezijds Voorburgwal - Oudezijds Kolk - Open Havenfront - Singel - Brouwers-gracht - Herengracht - Leidsegracht - Singel-gracht.
Rederij Kooij:	Rokin - Grimburgwal - Oudezijds Voorburgwal - Oudezijds Kolk - Open Havenfront - Oosterdok - Afgesloten IJ - Westertoe-gang - Singel - Amstel - Rokin.  Rokin - Amstel - Nieuwe Herengracht - Oosterdok - Open Havenfront - Singel - Brouwersgracht - Herengracht - Amstel - Rokin.  Rokin - Amstel - Nieuwe Herengracht - Oosterdok - Open Havenfront - Singel - Amstel - Rokin.
Meijer/Plas	Damrak - Open Havenfront - Singel - Brouwersgracht - Herengracht - Amstel - Nieuwe Herengracht of Zwanenburgwal/Oude Schans - Oosterdok - Afgesloten IJ - Westertoe-gang - Open Havenfront - Damrak.
Museumboot	Open Havenfront - Westertoe-gang - Westerdok - Korte Prinsengracht - Prinsengracht - Leidsegracht - Singelgracht (Rijksmuseum) - Leidsegracht - Herengracht - Amstel (Muziektheater) - Nieuwe Herengracht - Schippersgracht - Oosterdok - Open Havenfront
Artis Express	Open Havenfront - Westertoe-gang - IJ - Oosterdok - Schippersgracht - Nieuwe Herengracht - Entrepotdok (Ezelsbrug) - Nieuwe Herengracht - Amstel - Zwanenburgwal - Oude Schans - Oosterdok - Open Havenfront
Canal Bus	"Green Line": Singelgracht (Rijksmuseum) - Leidsegracht - Herengracht - Amstel - Zwanenburgwal - Oude Schans - Oosterdok - Open Havenfront - Westertoe-gang - IJ - Westerdok - Korte Prinsengracht - Prinsengracht - Leidsegracht - Singelgracht (Rijksmuseum)
"Red Line":	Singelgracht (Rijksmuseum) - Leidsegracht - Herengracht - Brouwersgracht - Singel - Open Havenfront - Waalseilandsgracht - Oude Schans - Zwanenburgwal - Amstel - Prinsengracht - Leidsegracht - Singelgracht (Rijksmuseum)

"Blue Line":

Open Havenfront - Oosterdok - Schippersgracht - Nieuwe Herengracht -  
Entrepotdok - Plantage Muidergrecht - Nieuwe Keizersgracht - Amstel -  
Zwanenburgwal - Oude Schans - Oosterdok - Open Havenfront

"RAI-pendel":

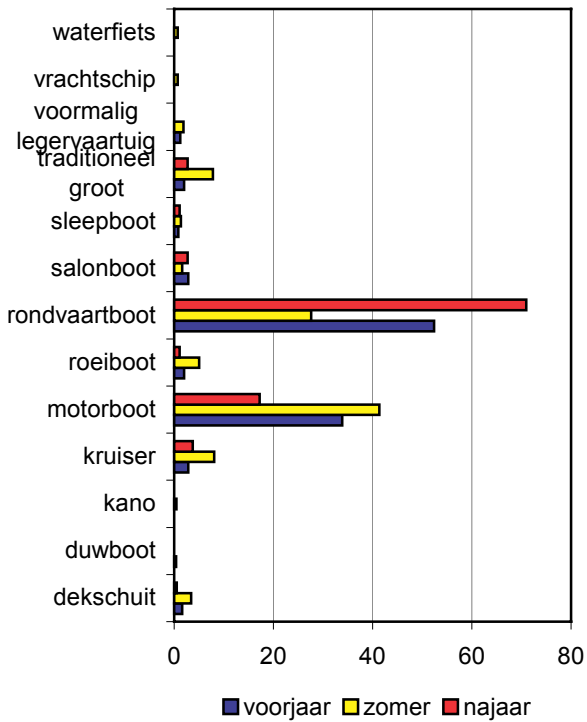
Singelgracht (Rijksmuseum)-Boerenwetering-RAI

## **BIJLAGE: TYPE BOTEN PER LOCATIE EN PER SEIZOEN**

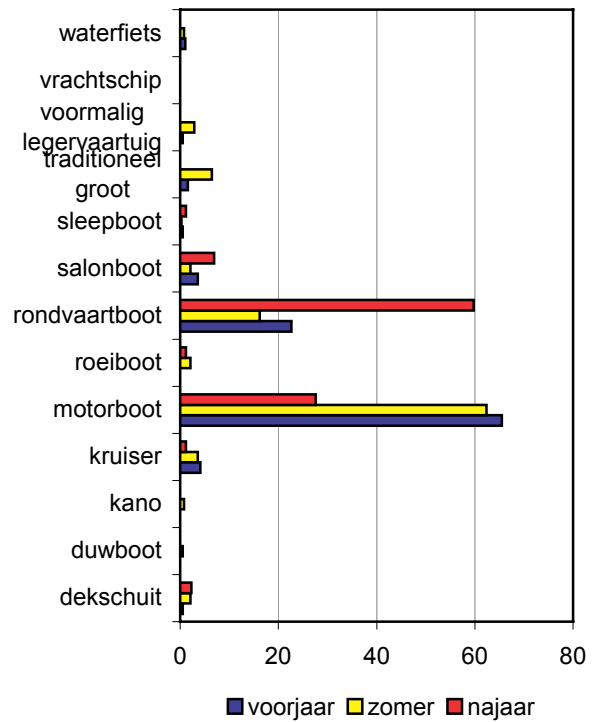
---

Op de volgende pagina volgt een overzicht van het type boten per locatie gedurende de drie metingen.

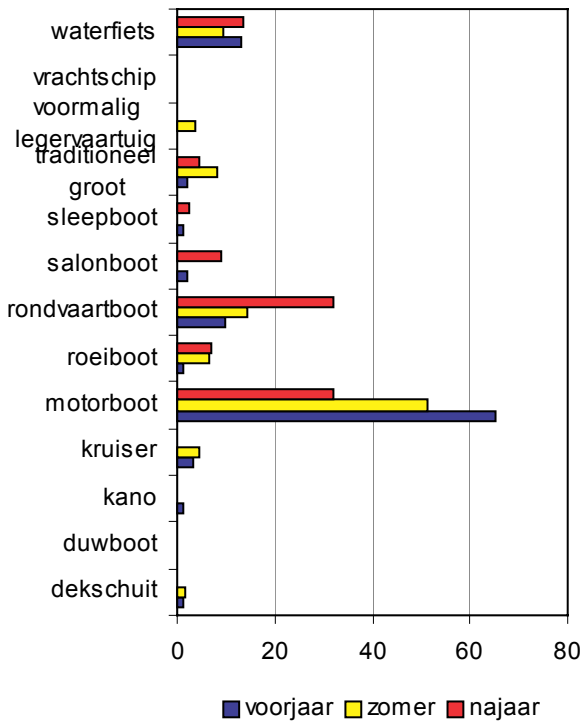
**St. Antoniesluis**



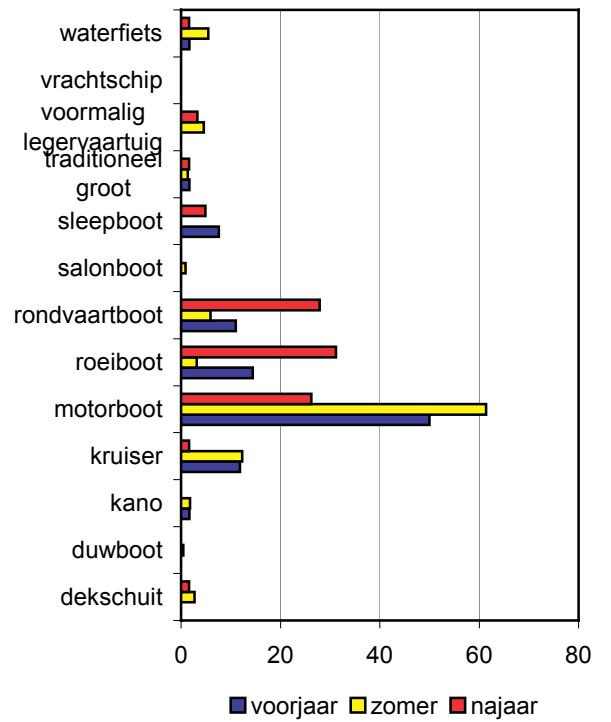
**Muntplein**



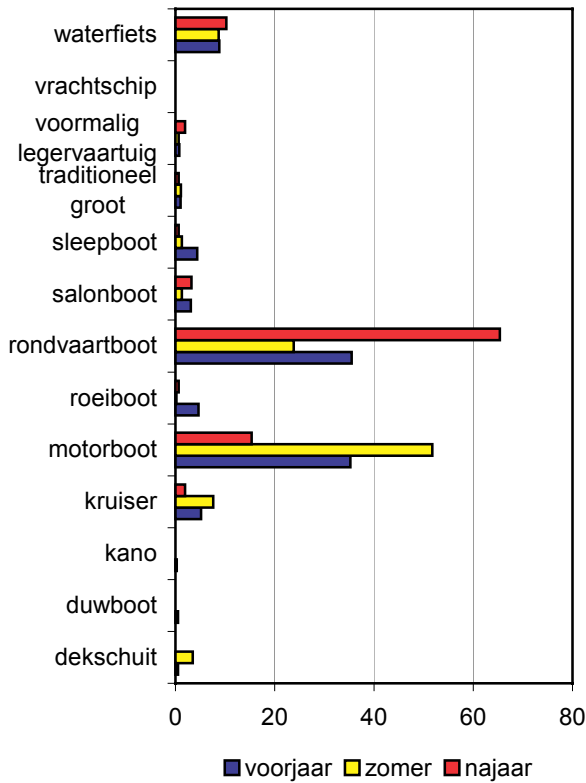
**Boerenwetering**



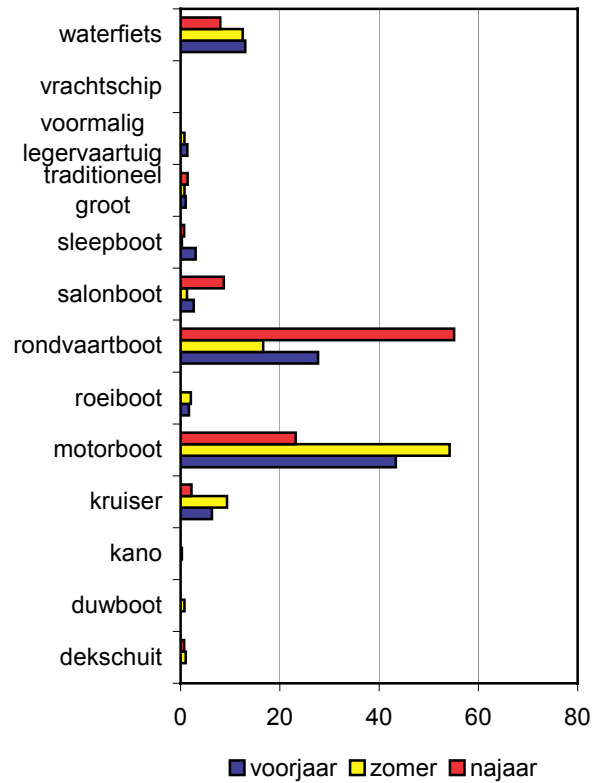
**J.v. Lennepkade**



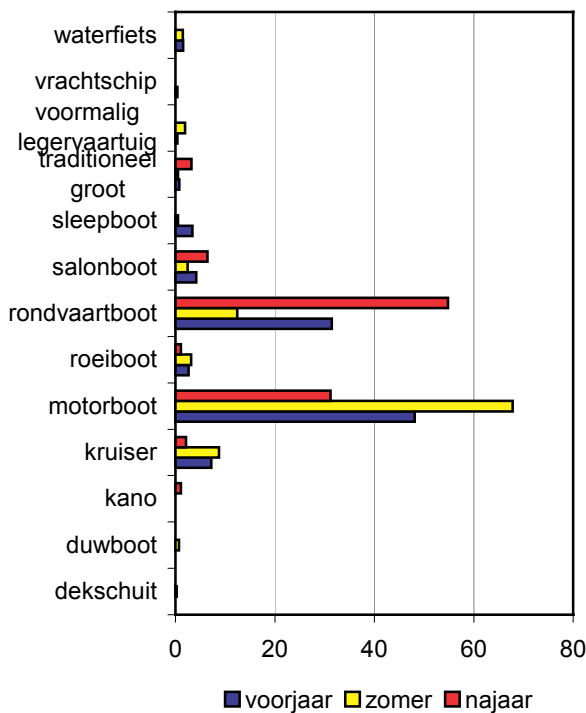
**Prinsengracht**



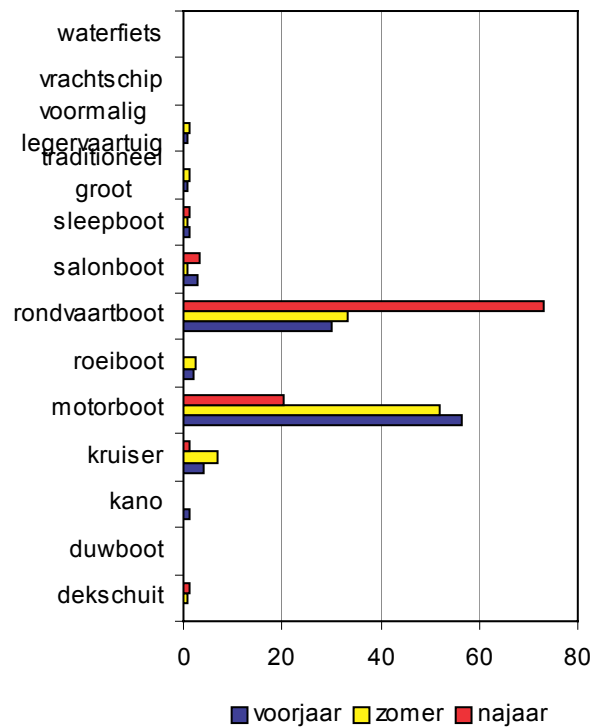
**Prinsengracht/Anne Frank**



**Brouwersgracht**

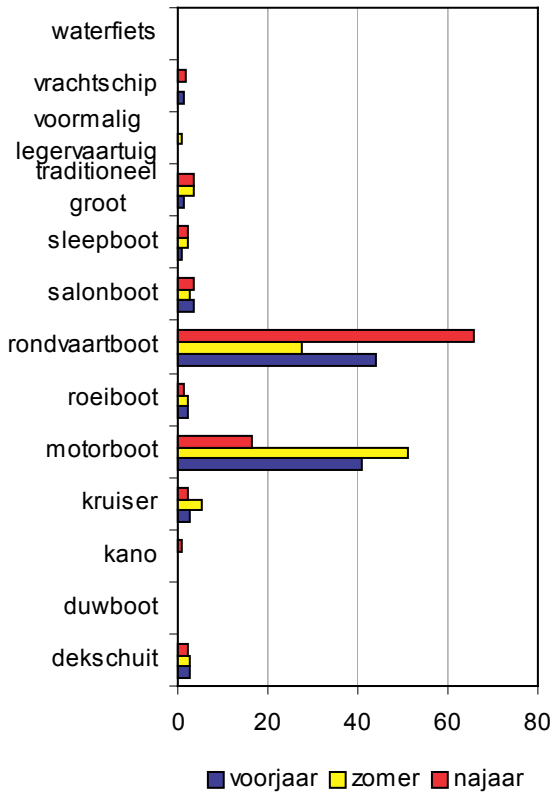


**Haarlemmersluis**

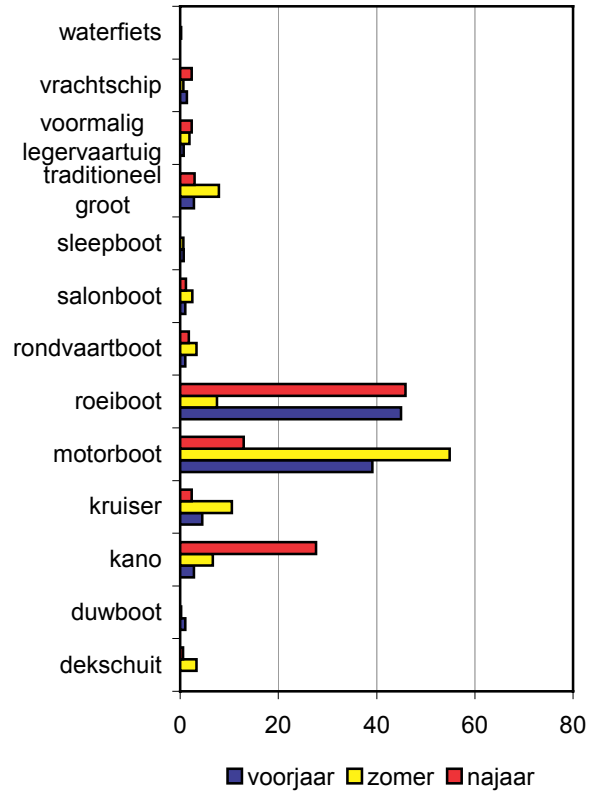




**Blauw brug**



**Amstel**



## **BIJLAGE: GESPREKSPARTNERS**

---

De gesprekken zijn met de volgende belanghebbenden gevoerd:

2 stadsdeelmedewerkers (stadsdeel Amsterdam Centrum en stadsdeel Oud West)

1 medewerker van het Meldpunt overlast te Water

3 woonbootbewoners

1 medewerker buiten dienst BBA

1 ondernemer van een rondvaartboot

1 walbewoner

1 medewerker van de KLPD

1 bewoner- pleziervaarder (die vaart in Amsterdam)

1 schipper van de beroepsvaart (van en naar Amsterdam)

5 medewerkers van (2 verschillende) rondvaartrederijen in Amsterdam

In totaal zijn 17 mensen gesproken in het kader van het huidige onderzoek.

## BIJLAGE: VRAGENLIJST ENQUÊTE

### BLOK U: VRAGEN VAN BINNENWATERBEHEER

---

Dan willen wij nu een aantal vragen stellen over het gebruik van de Amsterdamse grachten.

U1

Waar denkt u aan als u aan de Amsterdamse wateren denkt? (in een of enkele woorden)

**[Enq.: indien mensen er om vragen: het gaat hier om het water in Amsterdam zoals grachten en andere wateren of waterwegen (sloterplas, nieuwe meer) ]**

1:noteer antwoord

9:weet niet, geen antwoord

U2

ENQ: noteer of het antwoord positief, negatief, neutraal is

1: Positief

2: Neutraal

3: Negatief

U3

Maakt de aanwezigheid van water Amsterdam voor u aantrekkelijker of juist minder aantrekkelijk om te wonen?

1:Aantrekkelijker

2:Geen invloed

3:Minder aantrekkelijk

9:Weet niet, geen antwoord

U4

Wat is volgens u de belangrijkste functie van het water in Amsterdam? (ENQ:niet voorlezen, maximaal 1 antwoord)

1:Recreatie (pleziervaart)

2:Beroeps- / commerciële vaart

3:Wonen (woonboten)

4:“Schoonheid” (grachten zijn bedoeld om naar te kijken maar niet om er aan te komen)

5:Natuur

6:Geld verdienen

7:Anders, namelijk.....noteer antwoord

8:Geen antwoord, ik heb niets met het water

9:Weet niet, geen antwoord

De volgende vragen gaan over uw woonsituatie en leefsituatie, in relatie tot het water.

U5

Woont u bij of aan water?

1:Ja

2:Nee → ga naar vraag U8

9:Weet niet, geen antwoord→ ga naar vraag U8

U6

Hoe woont u?

1:**Op** het water (bijvoorbeeld: woonboot/woonark/woonschip) **doorvragen:** aan een (bevaarbare) gracht

2:**Op** het water (bijvoorbeeld: woonboot/woonark/woonschip) **doorvragen:** aan klein watertje waar geen verkeer door kan

3:**Aan** het water: **doorvragen:** aan een (bevaarbare) gracht→ ga naar vraag U8

4:**Aan** het water: **doorvragen:** aan klein watertje waar geen verkeer door kan→ ga naar vraag U8

5:Anders, namelijk .....noteer antwoord → ga naar vraag U8

9:Weet niet, geen antwoord → ga naar vraag U8

U7

Hoe is de situatie op het water waar u woont? Is het daar juist druk of niet druk? (ENQ:doorvragen)

1:Heel erg druk

2:Druk

3:Niet echt druk, maar ook niet echt rustig

4:Rustig

5:Heel erg rustig

9:Weet niet, geen antwoord

U8

Maakt u wel eens gebruik van een terras aan het water?

1:Ja, zeer vaak

2:Ja, regelmatig

3:Ja, soms

4:Nee, nooit

9:Weet niet, geen antwoord

U9

Maakt u wel eens gebruik van een openbare steiger?

1:Ja, zeer vaak

2:Ja, regelmatig

3:Ja, soms

4:Nee, nooit

9:Weet niet, geen antwoord

Dan volgen nu een aantal vragen over het beeld dat u van de Amsterdamse grachten heeft.

U10

Wat is uw indruk over de drukte op de Amsterdamse grachten? Zijn de grachten naar uw mening: (ENQ: Oplezen)

1:Zeer druk

2:Druk

3:Niet druk, maar ook niet rustig

4:Rustig

5:Zeer rustig

9:Weet niet, geen antwoord

U11

Vindt u dit storend of vindt u dit juist leuk?

1:Zeer storend (helemaal niet leuk)

2:Storend (niet leuk)

3:Niet storend, maar ook niet leuk

4:Leuk

5:Heel erg leuk

9:Weet niet, geen antwoord

U12

Heeft u het idee dat het gebruik van de grachten de laatste jaren is toe- of afgenomen? (ENQ:doorvragen)

1:Sterk toegenomen

2:Toegenomen

3:Gelijk gebleven

4:Afgenomen

5:Sterk afgenomen

9:weet niet, geen antwoord

### U13

Hoe veilig is volgens u de situatie op het water? Is de situatie volgens u zeer veilig, veilig, niet veilig, maar ook niet onveilig, onveilig of zeer onveilig?

- 1: Zeer veilig → ga naar vraag U17
- 2: Veilig → ga naar vraag U17
- 3: Niet veilig, maar ook niet onveilig → ga naar vraag U17
- 4: Onveilig
- 5: Zeer onveilig
- 9: Weet niet, geen antwoord → ga naar vraag U17

U heeft aangegeven dat u de situatie op het water onveilig vindt.

### U14

Wat is er volgens u onveilig aan de situatie op het water? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1: Te hard vaargedrag mensen
- 2: Dronken mensen
- 3: Men houdt zich niet aan de regels
- 4: De regels op het water zijn niet bekend
- 5: Er zijn te weinig regels op het water
- 6: er is geen toezicht
- 7: Het is te druk op het water
- 8: Iedereen doet maar
- 9: Er zijn te veel verschillende gebruikers
- 10: Anders, namelijk .....noteer antwoord
- 11: Weet niet, geen antwoord

### U15

Wie maken het volgens u onveilig? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1: Beroepsvaart (veerponten en binnenschepen)
- 2: Rondvaartboten
- 3: Pleziervaart
- 4: Dronken mensen
- 5: Mensen die zich niet aan de regels houden
- 6: Mensen die te hard varen
- 7: Anders, namelijk ..... noteer antwoord
- 9: Weet niet, geen antwoord

### U16

Wat moet er volgens u gebeuren om de situatie veiliger te maken? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1: Meer regels
- 2: Meer toezicht op bestaande regels
- 3: Minder hard varen
- 4: Eénrichtingverkeer op drukke plekken
- 5: Strengere regels voor pleziervaart
- 6: Strengere regels voor de beroepsvaart
- 7: Anders, namelijk .....noteer antwoord
- 9: Weet niet, geen antwoord

#### U17

Ervaart u wel eens overlast door het gebruik of door gebruikers van de grachten, en zo ja wat voor soort overlast is dat dan? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1:Ja, stank
- 2:Ja, lawaai (motorisch)
- 3:Ja, lawaai (mensen)
- 4:Ja, wrakken
- 5:Ja, dronken mensen
- 6:Ja, verkeerd afgemeerde boten
- 7:Ja, hoge golven
- 8:Ja, troep in het water
- 9:Ja, anders namelijk.....noteer antwoord
- 10:Nee →ga naar vraag U20
- 99:Weet niet, geen antwoord →ga naar vraag U20

#### U18

Op welke momenten ervaart u overlast? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1:'s avonds
- 2:'s nachts
- 3:'s ochtends
- 4:overdag
- 9:weet niet, geen antwoord

#### U19

En heeft u meer overlast in bepaalde jaargetijden of tijdens speciale evenementen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1:Het hele jaar door
- 2:Vooral in de lente
- 3:Vooral in de zomer
- 4:Vooral in de herfst
- 5:Vooral in de winter
- 6:Tijdens speciale evenementen zoals: Koninginnedag
- 7:Tijdens speciale evenementen zoals: Gay Pride
- 8:Tijdens speciale evenementen zoals: Grachtenfestival
- 9:Tijdens speciale evenementen zoals: Manifestaties
- 10:Tijdens speciale evenementen zoals: overige evenementen, namelijk .....noteer antwoord
- 11:Anders namelijk ..... noteer antwoord
- 99:weet niet, geen antwoord

#### U20

Kunt u een aantal vaarregels (voor de pleziervaart) noemen die gelden op het water in de Amsterdamse grachten? (meerdere antwoorden mogelijk, NIET voorlezen!)

- 1:Ja, vaar stuurboord (rechts)
- 2:Ja, maximale snelheid 7,5 km/uur.
- 3:Ja, rondvaartboten en schepen langer dan 20 meter hebben altijd voorrang.
- 4:Ja, tijdens schemering en in het donker lichten aan.
- 5:Ja, geen alcohol gebruiken
- 6:Ja, afmeerverbod: onder of aan een brug, aan woonboten of aan andere drijvende objecten.
- 7:Ja, geen dekzeil van boot naar kademuur.
- 8:Ja, pleziervaartuigen langer dan 12 meter: moeten een ontheffing hebben voor een ligplaats.
- 9:Ja, geen (geluids)overlast.
- 10:Ja, anders, namelijk.....noteer antwoord
- 11:Nee
- 99:Weet niet, geen antwoord

ENQ:Ga naar de enquêteurinstructie voor vraag U22, behalve als vraag U20 antwoordcategorie 2 niet genoemd is

U21

Weet u hoe hard u maximaal met een vaartuig op de Amsterdamse grachten mag varen?

1:Ja, namelijk 7,5 km/uur

2:Ja, fout antwoord, namelijk .....noteer antwoord

3:Nee

9:Weet niet, geen antwoord

#### **enquêteurinstructie**

**ENQ: lees op: De volgende vaarregels gelden op het water in de Amsterdamse grachten:**

vaar stuurboord (rechts)

maximale snelheid 7,5 km/uur.

rondvaartboten en schepen langer dan 20 meter hebben altijd voorrang.

tijdens schemering en in het donker lichten aan.

geen alcohol gebruiken

afmeerverbod: onder of aan een brug, aan woonboten of aan andere drijvende objecten.

geen dekzeil van boot naar kademuur.

pleziervaartuigen langer dan 12 meter: moeten een ontheffing hebben voor een ligplaats.

geen (geluids)overlast.

U22

Vindt u dat er voldoende of onvoldoende regels zijn?

1:Voldoende

2:Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende

3:Onvoldoende

9:Weet niet, geen antwoord

Kunt u van de volgende stellingen aangeven in welke mate u het er mee eens of oneens bent?

U23

De Amsterdamse grachten bepalen het beeld van Amsterdam

1:zeer mee eens

2:mee eens

3:niet mee eens maar ook niet mee oneens

4:mee oneens

5:zeer mee oneens

9:weet niet, geen antwoord

U24

De aanwezigheid van water is een onmisbare eigenschap van de stad

1:zeer mee eens

2:mee eens

3:niet mee eens maar ook niet mee oneens

4:mee oneens

5:zeer mee oneens

9:weet niet, geen antwoord

U25

Heeft u of iemand anders binnen uw huishouden een boot?

1:Ja, ik zelf

2:Ja, iemand anders binnen huishouden

3:Nee

→ ga naar vraag U30

9:Weet niet, geen antwoord

→ ga naar vraag U30

U26

Wat voor een type boot is het? (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1:Open zeilboot/zeiljacht
- 2:Kajuitzeiljacht met strijkbare mast
- 3:Kajuitzeiljacht zonder strijkbare mast
- 4:Motorboot: kajuitmotorboot
- 5:Motorboot: open motorboot
- 6:Motorboot: snelle open motorboot
- 7:Roeiboot / vissersboot / open sloep
- 8:Kano
- 9:Kruiser
- 10:Genieboot (voormalig legervoertuig)
- 11:anders, namelijk; .....noteer antwoord
- 99:weet niet, geen antwoord

U27

Wat is (ongeveer) de lengte van de boot (ENQ:van de grootste boot)?

- 1:Noteer lengte in meters
- 99:weet niet, geen antwoord

U28

Waar ligt deze boot?

- 1:In een jachthaven in Amsterdam
- 2:In een jachthaven buiten Amsterdam
- 3:Aan een kade in de Amsterdamse grachten (ENQ: hier doorvragen: in een jachthaven?)
- 4:Aan een kade Buiten Amsterdam
- 5:Anders, namelijk .....noteer antwoord
- 9:Weet niet, geen antwoord

U29

Hoe lang heeft u deze boot? Is dat:

- 1:korter dan 1 jaar
- 2:1 tot 2 jaar
- 3:2 tot 3 jaar
- 4:meer dan 3 jaar
- 9:Weet niet, geen antwoord

U30

Vaart u wel eens door Amsterdam? ENQ: ook een waterfiets valt hieronder)

- 1:Ja
- 2:Nee →ga naar het volgende BLOK
- 9:Weet niet, geen antwoord →ga naar het volgende BLOK

U31

Op welke manier of manieren vaart u door Amsterdam? (Meerdere antwoorden mogelijk) (Enq.: mensen met een eigen boot zullen antwoord 1 geven, maar het kan ook zijn dat ze een ander antwoord geven, dus deze vraag moeten zij ook krijgen!)

- 1:eigen boot
- 2:boot van van familie, vrienden, kennissen
- 3:huur van bootje/waterfiets e.d.
- 4:rondvaart/watertaxi
- 5:veerpont
- 6:anders, namelijk .....noteer antwoord
- 9:weet niet, geen antwoord



U32

Waar vaart u over het algemeen? (meerdere antwoorden mogelijk, mag ook buiten Amsterdam zijn)

- 1:innenwater Amsterdam: grachten
- 2:innenwater Amsterdam: buiten de grachtengordel
- 3:rivieren
- 4:IJsselmeer
- 5:De Nieuwe Meer
- 6:overige meren
- 7:Amstel
- 8:het IJ
- 9:de Sloterplas
- 10:open zee
- 11:anders, namelijk ..... noteer antwoord
- 99:weet niet, geen antwoord

U33

Hoe vaak vaart u door Amsterdam?

- 1:elke dag
- 2:een aantal keer per week
- 3:een aantal keer per maand
- 4:1 keer per maand
- 5:een aantal keer per jaar
- 6:anders, namelijk.....noteer antwoord
- 9:weet niet, geen antwoord

U34

In welke periode maakt u gebruik van de grachten? Is dat: (meerdere antwoorden mogelijk)

- 1:in de lente
- 2:in de zomer
- 3:in de herfst
- 4:in de winter
- 5:het hele jaar door
- 9:weet niet, geen antwoord

## BIJLAGE: OPEN ANTWOORDEN ENQUÊTE

---

### U1. Waar denkt u aan als u aan de Amsterdamse wateren denkt?

Bepalend voor het stadsdeel.

Dat hoort bij Amsterdam.

Geschiedenis.

Bootjes, waterfietsen en soms ongelofelijk vuil. Te snelle motorboten. Het grachtenconcert.

Toeristische attractie, schoonheid van Amsterdam.

Het hoort bij Amsterdam.

Romantiek.

Grachten zijn mooi, maar er moeten geen auto's daar geparkeerd worden...hierdoor wordt het uitzicht mooier.

Jordaan en zo.

De eigen buurt

Rondvaart, wonen, overlast.

In eerste instantie mooi maar het is hier en daar wel rommelig langs de kade. De woonboten zouden er fatsoenlijker uit moeten zien.

Lokker voor toeristen/ bron voor vervuiling// bijzonder culturele waarde.

Dat er meer gebruik van moet worden gemaakt.

Anna Frank

Milieu, sfeer, gezelligheid.

Dat het erg mooi is. Picknicken in de zomer op de grachten, plezierbootjes.

Woonboten, het riool, vrachtvervoer over het water, bruggen.

Het hoort erbij.

Schoon en leuk grachten en boten.

Prachtig om langs te wandelen, als er geen auto's zouden staan.

Lekker genieten van het zonnige weer aan het water.

Parkeerproblemen.

Het schone water.

Lekker weer, bootjes en terrasjes, rondvaart.

17de eeuw. Goddelijk mooi.

Te druk.

Rondvaartboten, Woonboten, Vuilnisbak voor fietsen etc.

Aan dat nummer.

Veel bootjes, parkeergarage onder grachten lijkt me altijd wel leuk...

Het is eigenlijk een saaie boel door alle regels. Het enige wat je ziet in de zomer

zijn wat rondvaartboten. Het wordt allemaal minder.

Vissen.

Mijn stad.

Bruggen.

Recreatie, stinken vooral ook

Heel mooi cultureel bezit.

Aan de typische kenmerken.

Koninginnedag, gezelligheid.

Aan heel Amsterdam, dus niet alleen aan de grachten, maar bijvoorbeeld de singel.

Waterfietsen.

Tja, Het hoort bij Amsterdam sinds Amsterdam bestaat.

Veel auto's sfeervol onderdeel van de stad toeristen prinsengracht concert.

Veel te veel auto's.

Geschiedenis.

Terrasje aan het water.

Een duik nemen.

Waterleiding.

Unieke stadsstructuur.

Romantisch, ouderwets, boottochten, historisch.

Lekker varen/ woonboten en terrasjes aan het water.

Ellende.

Aan Amsterdam. Dat hoort er eenmaal bij.

De binnenstad, centrum.

Fietsen.

Vrachtvervoer, woonruimte op het water.

Schoon moet zijn.

Bruggen, bomen, rondvaartboten en gevels.

Grachtenhuizen en bruggen.

Grachten, Het IJ vind ik mooi, varen, schaatsen, watervogels, vijvers.

Prachtig, beperkte mogelijkheden om te schaatsen door rondvaartboten. Ruimte  
licht en zuurstof.

Auto's die er op staan, ze verloederen. Verwaarlozen.

Zonsopgang en ondergang is super mooi.

De grachten dienen de instandhouding van het waterpeil in Amsterdam en de  
afvoering van overtollig water.

Hoge water belasting betalen en water is vies.

Bruggen.  
Historie.  
Water(kwaliteit), rondvaartboten, grachten, doorspoelen van de grachten, op peil houden van het water, aanslag van DWR.  
Veel rommel, veel vogels, mooi.  
Waal, maas.  
Riool.  
Verbeterd.  
Uit de hand gelopen toerisme. Te veel motorboten/ pleziervaartuigen die door de grachten varen. Het grachtenwater is niet schoon.  
De boten, lampjes, bruggen. Vervuiling van de wateren.  
Het hoort bij Amsterdam.  
Hoop verkeer in de zomer.  
Fietsen.  
Mooiste delen van Amsterdam.  
Dat ze een hoop grachten dichtgegooid hebben en nu weer willen openen, dit is geldverspilling.

Behouden.  
Monumentale binnenstad.  
Werk. waterhuishouding.  
Zowel aan heel schilderachtig en heel vervuild.  
Fietsen, troep.  
Roeien.  
Aan rust, toonbeeld van Amsterdam.  
Aan water en bomen, grachten en woonboten.  
Wandelingen over de grachten.  
Wim Sonneveld.  
Mooi schoon water.  
Geld.  
De Amstel en die kanalen in West. Het Zuideramstel kanaal.  
Amsterdam.  
Bruin.  
Grachten, woonboten, bruggen die onderhouden moeten worden.  
Waterdoorstroom, woonboten en rondvaartboten.  
Heel mooi en jammer dat er zoveel 'blik' staat.  
Zomers plezier.  
Denk niet zoveel aan het water.  
Daar krijg ik een warm gevoel van.  
Grachten, sloterplas.  
Rondvaartboten, mooi stadsgezicht, loodsen van het afvalwater.  
Schoonmaken van het water.  
Ik vind het altijd wel gevaarlijk. Dat je erin valt met storm. Er worden altijd feesten gehouden met toeristen. En de woonboten denk ik ook wel.  
Riool.  
Mijn woning.  
De doorbraak van dijken.  
Mooiste plekjes van onze stad.  
Mooiste stukje van Amsterdam.  
Rust in de stad.  
Rondvaartboten, grachten, lelijke bootjes door de gracht.  
Overvol.  
Grachten worden een beetje schoongehouden en minder boten erin. Boten moeten ordelijk zijn. En betere doorstroming.  
Druk.  
Historische, vooral proberen te handhaven.  
Oud stadsbeeld.  
Mooi stukje Nederland.  
Stilte en rust  
Zo houden als het is  
Rondvaartboten, koningendag en veel sfeer.  
De stad zelf.  
Mooi en rustig.  
Historie en schoonheid.  
Belangrijk deel van Amsterdam.  
Prettig dat er veel water is, jammer dat er veel wordt gevaren.  
Centrum.  
Grachten en de kanalen.  
Het liedje over de Amsterdamse grachten.  
Sportvissen.  
Werkplek.  
Veel auto's.  
Op een mooie zondag ochtend langs de Amsterdamse grachten lopen.

#### **U4. Wat is volgens u de belangrijkste functie van het water in Amsterdam?**

Het geeft de stad een bijzondere uitstraling.

Drinkwater.

De toegankelijkheid.

Dat niet alles straat is, geeft heel veel karakter aan het straatbeeld.

Sfeer en ruimte.

Alternatief voor de wegen.

Leefbaarheid

Vervoer.

Waterpeil om te reguleren.

Mevrouw wil openbaar vervoer over het water.

Wonen, recreatie.

Waterhuishouding van omliggende polders.

Levensonderhoud.

Geeft rust.

Afvoer, peilbeheer.

Rust.

Reizen en bedrijvigheid.

Het is het hart van Amsterdam.

Grachten.

Waterbeheersing (overstroming en watertekort).

Het water moet weg.

Grondwaterpeil regelen.

Zorgen dat Amsterdam niet overstroomt.

Het straalt een sfeer uit, een positieve uitstraling.

Vervoermogelijkheden.

Gezelligheid.

Een goede waterhuishouding.

Benodigd om de oude houten heipalen in het water te houden.

Het maakt de stad aantrekkelijker.

Door de aanwezigheid van de wateren heeft Amsterdam een positieve uitstraling dat leidt tot meer toerisme.

Doorstroming van rivieren.

Waterpeil moet hoog genoeg blijven anders zakt de binnenstad in.

Historisch en voor het waterverkeer.

De uitzicht.

Afvoeren van waterkwaliteit. Afsluiten van het slotenmeer. Een ecologische functie.

Of waterberging.

Voor de fundamenten voor de huizen.

Charme.

Om waterpeil op niveau te houden..

Rust en ruimte.

Het op peil van het water voor de Amsterdam binnenstad i.v.m. met de houten palen.

Het waterpeil op peil te houden.Aantrekkingskracht voor toeristen.

De functie van de grachten is dat ze voor iedereen bevaarbaar blijven

Goede sfeer en oriëntatie punt.

De verfraaiing.

Reiniging

Afwisseling alle genoemde punten eigenlijk.

Het doorstromen van vers water.

Waterbeheer, afwatering van regenwater e.d.

Regelen van het waterpeil.

Waterbuffers.

#### **U6. Hoe woont u?**

Het is niet echt aan het water maar in de buurt van water.

Aan water bij Sloterplas.

We wonen aan een Amsterdamse plas

Vlakbij water.

Vlakbij Sloterplas.

Vlakbij het water.

Dichtbij een kade.

In Noord.

Achter het huis is een gracht.

Aan een kade.

3 min lopen.

Vlakbij de Amstel.

Aan een sloot.

Vlakbij de Amstel.

Gaasperplas

Appartement dichtbij het water.  
Aan de Amstel  
Aan het Zuideramstel kanaal.  
Paar honderd meter verderop is een riviertje.  
Aan een vaart met verkeer.  
Doodlopen einde van een kanaal.  
Vlakbij een gracht.  
Koopwoning.  
Een steeg bij een gracht.  
Aan het Sloterplas.  
Het Noord- Hollands kanaal loopt langs het huis.  
Aan het IJ.  
Mevr. woont op KNSM- Eiland.  
Aan een kleintje watertje waar wel verkeer door kan.  
Bij het Noord-Hollands kanaal  
Aan het IJ.  
In de buurt van water.  
Aan de Gaasperplas.

**U14. U heeft aangegeven dat u de situatie op het water onveilig vindt.  
Wat is er volgens u onveilig aan de situatie op het water?**

Het water op zich, is gewoon smerig.  
Te vies en te veel grote boten die het water vervuilen.  
Veel schippers varen zonder vergunning.  
Veel rotzooi op de water.  
Rondvaart boten die door de grachten heen rammen.  
Rondvaartboten die kleine bootjes haast aan de kant drukken en te veel kleine  
bootjes die op de route van de rondvaartboten varen. Er moet een aparte route voor  
pleziervaart komen.

**U15. Wie maken het volgens u onveilig?**

De mensen zelf, rotzooi erin gooien.  
Niet opletten.  
Mensen die zomaar met velen in een slecht onderhouden bootje zonder benul gaan  
varen.  
Verkeer.

**U16. Wat moet er volgens u gebeuren om de situatie veiliger te maken?**

Geen troep meer erin gooien.  
Men moet een vergunning hebben om te varen.  
Minder boten moeten varen.  
Dat mensen vaarbewijs moeten halen.  
Vergunning voor het varen.  
Drank op boten verbieden.  
Verplicht vaarbewijs.  
Vaarbewijs en controle.  
Meer waterpolitie.  
Vaarverbod.  
Een aparte route voor de pleziervaart komen.  
Opruimen zodat het overzichtelijker is.  
Vaarverbod voor bepaalde grachten voor de pleziervaart.  
Omheiningen.

**U17. Ervaart u wel eens overlast door het gebruik of door gebruikers van de grachten,  
en zo ja wat voor soort overlast is dat dan?**

Als de brug open moet voor een boot.  
Het zijn rechtse jongeren.  
Te veel boten.  
Veel plezier vaart, en veel rondvaartboten.  
Veel partyboten.  
Aanmeren van grote schepen.  
Waterfietsers die aan uw woonboot hingen.  
Ja, als de brug open gaat.  
De militaire platforms moeten verboden worden op de gracht.  
Van toerisme als je in een woonboot woont.  
De motorboten domineren de vaarroute.  
Toeristen.  
Grote boten.  
Daklozen die gebruik maken van bootjes op de grachten.  
Ja, van rondvaartboten veroorzaken luchtvervuiling door het gebruik van diesel.  
Teveel woonboten op het water.  
Te druk.

**U19. En heeft u meer overlast in bepaalde jaargetijden of tijdens speciale evenementen**

Overlast wordt ook ervaren tijdens andere evenementen.

Tijdens de vakanties.

Geen overlast.

Geen overlast.

Het Prinsengracht concert.

**0. Kunt u een aantal vaarregels (voor de pleziervaart) noemen die gelden op het water in de Amsterdamse grachten?**

Je moet een vaarbewijs hebben.

Beroepsvaart voor pleziervaart.

Geen vuil in het water.

Toeteren als je onder een brug komt.

Eenrichtingsplekken.

5 km/uur en vaarbrevet hebben.

Signalen geven aan andere watergebruikers.

Eenrichtingsverkeer.

Voorrang bij het onderdoor varen van bruggen, rondvaartboot voorrang op particuliere boot. Snelheidslimiet; 20 km per uur.

Kentekenbewijs om naar een andere plek te gaan.

Niet hard varen waar woonboten liggen, bandjes of zwemvesten bij je. Maximum aantal mensen per boot.

Vaarbewijs en er is een maximum snelheid waaraan men zich moet houden.

Vaarbewijs

Maximaal aantal passagiers in een boot, niet aanleggen op vaarroute, uit de weg gaan voor brandweer en politiemensen. Grote boten voorlaten. Roeibootjes gaan voor grote boten, grote boten gaan voor kleinen bootjes, zeilboten gaan voor grote boten.

Iedere schipper moet het vaarreglement kennen.

Toeteren als je onder een brug door wilt.

Voorrangsregel bij bruggen.

Vaarbewijs.

6 km/uur.

Toeteren als je de bocht om gaat. Bij bruggen meest rechts aanhouden.

Heel langzaam varen.

15 km/uur, verkeer van rechts voorrang, goed zeemanschap staat voorop.

Niet rechts inhalen, moet toeteren als je een brug onderdoor vaart (mogelijke tegenliggers waarschuwen)

Een toeter hebben om te waarschuwen.

Motorboot wijkt af voor een roeiboot.

Niet gemotoriseerde gaat voor gemotoriseerde.

Geen vuilnis overboord zetten, niet aanmeren op verboden plaatsen.

Eenrichtingsverkeer.

Toeteren bij bruggetje.

Verplichte vaarroutes.

Max. snelheid.

Eenrichtingsverkeer.

Links varen.

**U21. Weet u hoe hard u maximaal met een vaartuig op de Amsterdamse grachten mag varen?**

30 km per uur.

16 km.

Stapvoets.

30 km.

16 km.

8 km/uur.

25 km.

5 knopen.

50 km ph.

Stapvoets.

30 km

8 km/h.

5 tot 8 km per uur.

25 km/h.

5-10km.

30 km/h.

25 knopen.

1512.

30km.

30.

30.  
15 km.  
40 km per uur.  
7 km per uur.  
5/6 km/uur.  
7 km/uur.  
10 a 15 km.  
30.  
7 km/uur.  
30.  
30.

**U26. Wat voor een type boot is het?**

Zeilboot.  
Speedboot.  
Zeilboot.  
Tjalk.  
Zalmschouw en een tuindersglet.  
Woonboot.  
Rubberboot  
Platzeiler  
Cruiser en een platbodem.  
Woonark.  
Toerbootje, klein niet zo groot.

**U28. Waar ligt deze boot?**

Zuider Amstelkanaal  
Durgerdam.  
In een roeiloods.  
Ringvaart, buiten Amsterdam.  
In de schuur.  
Loosdrecht.  
Bij het huis.  
Amstel.  
Vinkeveen.  
Medemblik  
Voor anker buiten Amsterdam en soms binnen Amsterdam.  
Haven bij de Philipstoren.  
Tuinhuisje.  
In de tuin.  
In de binnentuin.  
Schellingswoude brug en Durgerdam.  
Sloterplas.  
Landsmeer.  
Naarden.  
Friesland.  
IJsselmeer.  
aan een stukje grond in vinkeveen.  
Nieuwe meer.

**U31. Op welke manier of manieren vaart u door Amsterdam?**

Werkzaam op een boot.  
Als beroepsvisser.  
Voor werk.

**U32. Waar vaart u over het algemeen?**

Richting het gooi.  
Osdorp richting centrum.  
Westeinderplas.  
Het dorpje sloten.  
KNSM.  
Bij het KNSM eiland.  
Rondvaartboot.  
Zeeburg.  
Mas route (IJsselmeer)  
Achter Amsterdamse Bos.  
A'dam Noord.  
Twise.  
De plassen bij Aalsmeer.  
De havens.  
Wadden, Open zee.

**U33. Hoe vaak vaart u door Amsterdam?**

1 keer per 3 jaar.

Als er familie of kennissen komen.

Het was eenmalig.

1 keer in het jaar.

1x in de 5 jaar.

Bijna nooit gebeurd.

Twee keer geweest in het verleden. Ze gebruikt liever openbaar vervoer aan land.

1 keertje gedaan afgelopen mei.

3 heel zelden.

Bijna nooit, Ik heb het al drie jaar niet gedaan.

4 keer per seizoen.

1 keer in de zoveel jaren.

Minder dan 1x per jaar.

Bijna nooit.

1 maal per 10 jaar

1 keer per zoveel jaar.

1 keer per 2-3 jaar.

Eens per zoveel jaar.

1 keer in de 5 jaar.

Een aantal jaar geleden.

Eens per zoveel jaar.

Eens in de 5 jaar.

Paar keer per 5 jaar.

Minder dan 1 keer per jaar.

1 keer in de paar jaar.

Een keer per drie jaar.



## BIJLAGE: GEGEVENS MELDPUNT OVERLAST TE WATER

Vormen van overlast

**tabel 6-1: De diverse vormen van overlast en de hoeveelheid klachten en meldingen hierover mei 2002-oktober 2002**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Geluid	24	25,8	102	23,6
Snelheid	8	8,6	246	56,9
Alcohol	4	4,3	9	2,1
Afmeren	34	36,6	37	8,6
Vervuiling	19	20,4	26	6
Anders	4	4,3	12	2,8
Totaal	93	100	432	100

Bron: BBA

**tabel 6-2: De diverse vormen van overlast en de hoeveelheid klachten en meldingen hierover oktober 2002-mei 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Geluid	17	17,9	8	9,5
Snelheid	9	9,5	56	66,7
Afmeren	29	30,5	7	8,3
Alcohol	17	17,9	3	3,6
Vervuiling	3	3,2	0	0
Stank	3	3,2	5	6
Werkzaamheden	3	3,2	0	0
Anders	14	14,7	5	6
Totaal	95	100	84	100

Bron: BBA

**tabel 6-3: De diverse vormen van overlast en de hoeveelheid klachten en meldingen hierover mei 2003-oktober 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Geluid	49	22,0	52	25,5
Snelheid	44	19,7	124	60,8
Afmeren	48	21,5	8	3,9
Alcohol	16	7,2	2	1,0
Vervuiling	27	12,1	0	0,0
Stank	3	1,3	11	5,4
Werkzaamheden	2	0,9	0	0,0
Verwaarloosde vaartuigen	13	5,8	1	0,5
Anders	21	9,4	6	2,9
Totaal	223	100	204	100

Bron: BBA

## Verorzakers van overlast

**tabel 6-4: De diverse overlastverorzakers en de hoeveelheid klachten en meldingen hierover mei 2002-oktober 2002**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Pleziervaart	44	61,1	184	49,3
Rondvaart	10	13,9	127	34,0
Binnenvaart	2	2,8	2	0,5
Waterfiets	0	0,0	4	1,1
Bagger	1	1,4	0	0,0
Overig	9	12,5	29	7,8
Onbekend	6	8,3	27	7,2
Totaal	72	100,0	373	100,0

Bron: BBA

**tabel 6-5: De diverse overlastverorzakers en de hoeveelheid klachten en meldingen oktober 2002-mei 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Pleziervaart	51	61,4	24	29,6
Rondvaart	3	3,6	39	48,1
Binnenvaart	7	8,4	9	11,1
Waterfiets	0	0,0	1	1,2
Woonboot	7	8,4	1	1,2
Overig	10	12,0	6	7,4
Onbekend	5	6,0	1	1,2
Totaal	83	100	81	100

Bron: BBA

**tabel 6-6: De diverse overlastverorzakers en de hoeveelheid klachten en meldingen mei 2003-oktober 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Pleziervaart	114	59,1	95	55,6
Rondvaart	20	10,4	61	35,7
Binnenvaart	3	1,6	2	1,2
Verwaarloosde vaartuigen	14	7,3	0	0,0
Woonboot	6	3,1	0	0,0
Anders	29	15,0	10	5,8
Onbekend	7	3,6	3	1,8
Totaal	193	100	171	100

## Locaties van overlast

**tabel 6-7: De locaties waar de meeste overlast ervaren wordt, mei 2002- oktober 2002**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Amstel	10	15,6	103	28,6
Herengracht	6	9,4	15	4,2
Prinsengracht	7	10,9	33	9,2
Pl. Muidergracht	0	0,0	20	5,6
Oude Schans	5	7,8	23	6,4
Overig	36	56,3	166	46,1
Totaal	64	100	360	100

Bron: BBA

**tabel 6-8: De locaties waar de meeste overlast ervaren wordt, oktober 2002- mei 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Amstel / Amsteldijk	5	5,9	17	21,5
Herengracht	2	2,4	1	1,3
Prinsengracht	4	4,7	7	8,9
pl. Muidergracht	1	1,2	2	2,5
Oude Schans	3	3,5	1	1,3
Veemkade	7	8,2	1	1,3
Binnenkant	0	0,0	9	11,4
Jaagpad / IJsbaanpad	3	3,5	5	6,3
Borneo-eiland	3	3,5	2	2,5
Marnixkade	0	0,0	5	6,3
overige	57	67,1	29	36,7
<b>Totaal</b>	<b>85</b>	<b>100</b>	<b>79</b>	<b>100</b>

Bron: BBA

**tabel 6-9: De locaties waar de meeste overlast ervaren wordt, mei 2003- oktober 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Amstel	22	32,8	30	37,0
Oosterdok	4	6,0	8	9,9
Westerdok	10	14,9	21	25,9
Oude Schans	8	11,9	9	11,1
Prinsengracht	18	26,9	12	14,8
Herengracht	5	7,5	1	1,2
<b>Totaal</b>	<b>67</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>100</b>

Bron: BBA

Tijdstip van overlast

**tabel 6-10: Tijdstip van overlast, mei 2002-oktober 2002**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Ochtend en middag (06.00-19.59)	33	48	200	55
Avond (20.00-23.59)	12	17	68	19
Nacht (00.00-05.59)	4	6	30	8
Niet opgegeven	20	29	60	17
<b>Totaal</b>	<b>69</b>	<b>100</b>	<b>358</b>	<b>100</b>

Bron: BBA

**tabel 6-11: Tijdstip van overlast, oktober 2002-mei 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Ochtend (06.00-11.59)	39	34	27	26
Middag (12.00-17.59)	43	38	49	48
Avond (18.00-23.59)	20	18	20	19
Nacht (00.00-05.59)	12	11	6	6
Onbekend	0	0	1	1
<b>Totaal</b>	<b>114</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>100</b>

Bron: BBA

**tabel 6-12: Tijdstip van overlast, mei 2003-oktober 2003**

	Klachten (melding met actie)		Meldingen (melding zonder actie)	
	aantal	%	aantal	%
Ochtend (06.00-11.59)	30	16,6	20	10,0
Middag (12.00-17.59)	60	33,1	58	28,9
Avond (18.00-23.59)	61	33,7	78	38,8
Nacht (00.00-05.59)	12	6,6	32	15,9
Structureel	13	7,2	2	1,0
Onbekend	5	2,8	11	5,5
Totaal	181	100	201	100

Bron: BBA

## BIJLAGE: FOTO'S VAARTUIGEN

---

### Dekschuit



### Duwboot



### Kruiser



### Legerboot



### Roeiboot



### Rondvaart



### Salonboot



### Sleepboot



## Sloep



## Vrachtschip



## Waterfiets



## Kano (en woonboot)



## Woonschip

