



# Gemeente Amsterdam



November 2019

## Grachtenmonitor

1 januari 2018 - 30 september 2019



waternet



---

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>1. Ordening passagiers- en pleziervaart</b>	<b>5</b>
1.1 Vergunningverlening passagiersvaart	5
1.2 Ligplaatsen en op- en afstapplaatsen passagiersvaart	8
1.3 Vignetten Binnenhavengeld	11
1.4 Schoonheidsgraden grachten	11
<b>2. Verkeersbewegingen</b>	<b>13</b>
2.1 Vaarbewegingen op de grachten	13
2.2 Verkeersmaatregelen	18
<b>3. Toezicht en handhaving</b>	<b>21</b>
3.1 Regelgeving en verantwoordelijkheden	21
3.2 Mensen en middelen	22
3.3 Handhavingsresultaten	27

# Voorwoord

Voor u ligt de vijfde editie van de Grachtenmonitor. Dit is een bijzondere editie, omdat deze betrekking heeft op de jaren 2018 én 2019 (tot en met het derde kwartaal). Zoals vastgesteld in de Nota Varen Deel 1 zal de Grachtenmonitor voortaan jaarlijks in het najaar worden uitgebracht. Op deze manier kunnen de gegevens in de Grachtenmonitor een rol spelen bij de besluitvorming die betrekking heeft op het eerstvolgende vaarseizoen.

De Grachtenmonitor 2018-2019 is een gezamenlijke productie van de gemeente Amsterdam (Programma Varen) en Waternet. Waternet draagt tot 1 januari 2020 nog de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de inning van het Binnenhavengeld en voor Toezicht en Handhaving op het Amsterdamse water. Daarna zal de gemeente Amsterdam de uitvoering van deze taken overnemen. Vandaar dat de teksten die op deze onderwerpen betrekking hebben (paragraaf 1.3 en hoofdstuk 3) dit jaar nog zijn voorbereid door Waternet.

De Grachtenmonitor geeft net als in voorgaande jaren een feitelijk overzicht van de stand van zaken op het gebied van passagiers- en pleziervaart, drukte op de grachten en handhaving van het vaarbeleid. De Grachtenmonitor is geen evaluatie en bevat geen beleidsaanbevelingen. De Grachtenmonitor 2018-2019 bestaat uit drie hoofdstukken, waarbij in elk hoofdstuk het beleid, de maatregelen en de resultaten kort worden weergegeven.





# 1 | Ordening passagiers- en pleziervaart

## 1.1 Vergunningverlening passagiersvaart

### Moratorium

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de Gewogen Toetreding in 2017, heeft de gemeente in juni 2017 besloten om het beleid te herzien en een moratorium in te stellen om te voorkomen dat de beleidskeuzes bij voorbaat zouden worden doorkruist door nieuwe aanvragen. In september 2018 heeft de Raad van State geoordeeld dat de gemeente de tijd mocht nemen om nieuw beleid te formuleren en dat het invoeren van een moratorium in dat kader redelijk wordt geacht. De Raad van State heeft echter ook geoordeeld dat het moratorium uit juni 2017 onredelijk was, aangezien het moratorium voor onbepaalde tijd gold en daarmee onzeker was hoe lang het moratorium zou duren. In januari 2019 heeft de gemeente aan deze onzekerheid een einde gemaakt door vaststelling van de Regeling uitgifteronde 2022 voor exploitatievergunningen passagiersvaart. In deze Regeling is bepaald dat aanvragen voor exploitatievergunningen in maart 2020 kunnen worden gedaan.

### Exploitatievergunningen verleend

In 2018 zijn er 93 exploitatievergunningen uitgegeven. Deze vergunningen zijn verleend aan reders die voor 13 juni 2017 een aanvraag hadden ingediend. Alle aanvragen ingediend na 13 juni 2017 zijn afgewezen op grond van het moratorium.

### Exploitatievergunningen ingetrokken

Niet in gebruik genomen vergunningen kunnen na een jaar ingetrokken worden. Omdat exploitatievergunningen zijn aangemerkt als schaarse vergunningen is het onwenselijk om ongebruikte vergunningen in stand te houden als deze lange tijd niet worden gebruikt. Tot 2018 is er terughoudend omgegaan

met de bevoegdheid tot intrekking, omdat het nieuwe beleid nog onzeker was. In 2018 zijn er in totaal 56 vergunningen ingetrokken. Het ging hier om exploitatievergunningen die in 2013 en 2014 zijn uitgegeven en waarvan geen gebruik is gemaakt. Het intrekken van niet in gebruik genomen vergunningen is in 2019 verder doorgezet, met het intrekken van nog eens ruim honderd niet in gebruik genomen exploitatievergunningen. De gemeente beoordeelt per vergunning of intrekking redelijk en proportioneel is. Vergunninghouders hebben de mogelijkheid om bezwaar te maken en/of in beroep te gaan. Momenteel is nog niet duidelijk hoeveel van de ruim honderd vergunningen definitief worden ingetrokken en hoeveel er alsnog in gebruik genomen zullen worden.

### Gedoogverklaringen

Aan het begin van 2018 is nogmaals beoordeeld welke aanvragers onevenredig zijn benadeeld door het moratorium. Naar aanleiding van deze herbeoordeling zijn negen gedoogverklaringen afgegeven. Al deze gedoogverklaringen zijn (voor een vaarseizoen) verleend tot 1 november 2018. Na deze datum heeft wederom een beoordeling plaatsgevonden en zijn vijf gedoogverklaringen verlengd tot maart 2022. Hiermee wordt aangesloten op de eerste einddatum voor (oude) exploitatievergunningen in het nieuwe vergunningstelsel. Er zijn geen nieuwe gedoogverklaringen bijgekomen.

### Nota Varen Deel 1

De gemeente heeft in 2018 in overleg met verschillende belanghebbenden gewerkt aan de totstandkoming van Nota Varen Deel 1, die met name ingaat op het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving. Over de vergunningen voor de passagiersvaart staat in de Nota dat de gemeente voor in totaal maximaal 550 passagiersvaartuigen een vergunning zal verlenen. Nota Varen

Deel 1 is van 28 november 2018 tot en met 6 februari 2019 vrijgegeven voor inspraak en op 9 mei 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Na vaststelling is Nota Varen Deel 1 uitgewerkt in beleid voor de omzetting van de vergunningen voor onbepaalde tijd naar vergunningen voor bepaalde tijd. Daarnaast is de Nota uitgewerkt in een regeling voor de uitgifte van nieuwe exploitatievergunningen voor bepaalde tijd, die vanaf maart 2020 kunnen worden aangevraagd. Beide stukken zijn op 3 oktober 2019 besproken in de Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid.

### Nota Varen Deel 2

De gemeente heeft in 2019 in overleg met verschillende belanghebbenden gewerkt aan de totstandkoming van Nota Varen Deel 2. De hoofdpunten van deze Nota Varen Deel 2 betreffen een uitwerking van: het nieuwe op- en afstapbeleid, het ligplaatsenbeleid, de verduurzamingsmaatregelen, het vignetbeleid en de maatregelen voor stimulering van (goederen)transport over water. Nota Varen Deel 2 is van 24 september tot en met 4 november 2019 vrijgegeven voor inspraak.

### In gebruik genomen vaartuigen\*

Segment	zomer 2018	oktober 2019
Bemand groot	145	144
Bemand gesloten	66	71
Bemand open	109	119
Onbemand	151	174
<b>Totaal*</b>	<b>471</b>	<b>508</b>

\* Bovenstaande getallen zijn exclusief 100 waterfietsen.

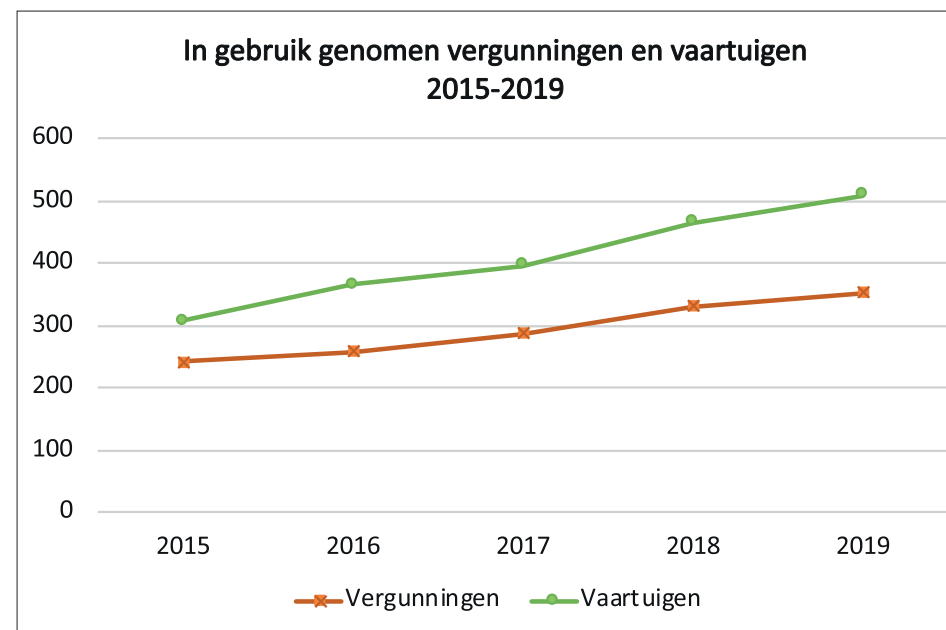
Tabel 1: Aantal vergunde en in gebruik genomen passagiersvaartuigen (stand van zaken 1 oktober 2019). NB: dit is een momentopname, aantallen kunnen per week verschillen door intrekking en/of ingebruikname van vergunningen en administratieve correcties.

### Huidige vergunningen

Op dit moment zijn er 508 passagiersvaartuigen in gebruik genomen (vergund en in gebruik). Het aantal vergunningen dat daarmee in gebruik is genomen ligt lager (353), doordat in het segment Onbemand de huidige vergunningen afgegeven zijn voor meerdere vaartuigen per vergunning.

### Aantal vaartuigen toegenomen in 2015-2019

In figuur 1 is de ontwikkeling van het aantal in gebruik genomen vergunningen en vaartuigen te zien (exclusief waterfietsen). In vier jaar is het aantal vaartuigen met 66% toegenomen.



Figuur 1. Historie in gebruik genomen vergunningen en vaartuigen (excl. waterfietsen)

## Welstand

Op 17 februari 2017 heeft het college van B en W het welstandsbeleid vastgesteld na bespreking van het voorstel in de gemeenteraad. Daarbij is afgesproken dat er na twee jaar een evaluatie zou plaatsvinden. Deze evaluatie is aan het einde van 2018 afgerond. Door de instelling van een moratorium over een belangrijk deel van de te evalueren periode zijn er minder beoordelingen uitgevoerd dan van tevoren was verwacht. Toch zijn er voldoende beoordelingen geweest (totaal 139) om conclusies te kunnen verbinden aan het gevoerde beleid. Door het weigeren van een aantal vaartuigen en het in overleg aanpassen van andere vaartuigen is een verbetering van de beeldkwaliteit van de nieuwe vaartuigen bereikt.

Segment	Direct positief	Positief na opmerking	Negatief advies
Onbemand	2	5	1
Bemand open	7	38	10
Bemand gesloten	8	62	5
Bemand groot	0	0	1
<b>Totaal</b>	<b>17</b>	<b>105</b>	<b>17</b>

Tabel 2: Aantal beoordelingen per segment vrije uitgifte 2017 (beoordeeld in 2018/2019)

Hierbij valt op dat veruit de meeste aangevraagde vaartuigen goedgekeurd konden worden, maar dat het voor aanvragers vaak niet eenvoudig is om in één keer een goede en volledige aanvraag te doen op basis van de beschreven criteria en voorbeelden. Dit is aanleiding geweest om te starten met het verhelderen van het welstandsbeleid met als doel om het voor inschrijvers duidelijker te maken waaraan precies moet worden voldaan.





## 1.2 Ligplaatsen en op- en afstapplaatsen passagiersvaart

### Ligplaatsen

Deze paragraaf beschrijft de huidige situatie en enkele recente ontwikkelingen rond ligplaatsen voor de passagiersvaart. Er wordt cijfermatig inzicht gegeven over de ongeveer 478 passagiersvaartuigen (situatie per 1 april 2019) waarvoor een exploitatievergunning is verleend en die een ligplaats hebben. Onderstaande tabel maakt onderscheid tussen ligplaatsen:

- in één van de 26 jachthavens die zijn opgenomen in de twee paraplu-bestedingsplannen (zie hieronder voor toelichting);
- in openbaar water (afmeergebied in een van de stadsdelen);
- buiten Amsterdam.

#### Ligplaatsen voor vaartuigen met een exploitatievergunning en ligplaatsvergunning

In een jachthaven	146
In openbaar water	304
Extern (buiten Amsterdam)	22
Onbekend	6
Totaal	478

Tabel 3: Ligplaatsen voor vaartuigen met een exploitatievergunning en ligplaatsvergunning

De aantallen in de tabel zijn gebaseerd op de Regeling Passagiersvaart Amsterdam (de zogenaamde RPA-lijst) van 1 april 2019 aangevuld met informatie uit AIS-transponders van passagiersvaartuigen.



## Jachthavens

De gemeenteraad heeft op 2 juni 2016 een eerste zogenoemd 'paraplu-bestemmingsplan ligplaatsen' voor zes jachthavens vastgesteld. Onder de 'paraplu' van één bestemmingsplan vallen meerdere jachthavens waarvoor dezelfde regels gelden. In navolging hiervan heeft de gemeente op 19 september 2018 een tweede paraplubestemmingsplan vastgesteld voor nog eens twintig jachthavens. Hiermee is het mogelijke gemaakt voor passagiersvaart om in de 26 jachthavens een ligplaats in gebruik te nemen zonder dat hier een ligplaatsvergunning voor nodig is. Door de gemeente is bepaald dat per jachthaven maximaal 25% van het aantal ligplaatsen wordt aangewend voor passagiersvaartuigen (dit percentage is in twee jachthavens opgehoogd tot maximaal 35%). Op deze manier zijn ongeveer 650 potentiële ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in jachthavens gecreëerd. Op dit moment liggen vooral kleine en middelgrote passagiersvaartuigen in jachthavens aangezien daarvoor de meeste ligplaatsen beschikbaar zijn.

## Verdeling van de ligplaatsen over de stadsdelen

De meeste vaartuigen liggen in de stadsdelen Centrum en West waarbij het in stadsdeel Centrum vooral om grote rondvaartboten gaat op de exclusieve op- en afstaplocaties (in totaal ongeveer tachtig). De locaties voor onbemande verhuur zijn in de stadsdelen Oost, West en Zuid. Er zijn op dit moment vrijwel geen ligplaatsen in de stadsdelen Nieuw-West (2), Noord (1) en Zuidoost (0).

## Op- en afstappen

De binnenstad beschikt over een uitgebreid netwerk van op- en afstaplocaties. Deze zijn onderverdeeld in openbare op- en afstaplocaties en exclusieve op- en afstaplocaties (ook wel bekend als A-locaties). Deze locaties worden exclusief gebruikt door één reder en worden gebruikt als ligplaats en tevens als op- en afstaplocatie. Dit in tegenstelling tot andere locaties waar dat niet is toegestaan. De openbare op- en afstaplocaties variëren van een grote steiger of ponton tot een plank langs de kademuur of alleen een plek om aan te meren.

Op dit moment worden ongeveer 7 van de 94 openbare op- en afstaplocaties intensief gebruikt. De drukte op en rond het water concentreert zich met name rondom deze zeven intensief gebruikte openbare steigers én de 10 exclusieve steigers die vooral worden gebruikt voor vaste afvaarten.

### Intensief gebruikte openbare steigers

Rijksmuseum steiger
Stadhuis Muziektheater steiger
Eden steiger
Hermitage steiger
Anne Frank Huis steiger
Prins Hendrik steiger
Oudezijds Voorburgwal

Tabel 4. Vooral bij de laatste 3 in de tabel genoemde steigers wordt overlast ervaren.

Tabel 5 geeft weer hoe de openbare op- en afstaplocaties verdeeld zijn over de verschillende stadsdelen. De exclusieve op- en afstaplocaties zijn alle in het centrum.

### Aantal openbare op- en afstaplocaties per stadsdeel

Centrum	54
Zuid	10
Oost	17
West	7
Nieuw-West	6
Totaal	94

Tabel 5: Aantal openbare op- en afstaplocaties per stadsdeel



---

### **Handhavingsacties en pilot Anne Frank Huis**

Naast de exclusieve steigers vinden vooral veel op- en afstapbewegingen plaats bij drie openbare steigers in het centrum, namelijk het Anne Frank Huis, Oudezijds Voorburgwal (Krasnapolsky) en Prins Hendrikkade. Vanaf september 2017 hebben stadsdeel Centrum en Waternet een aantal weekenden intensieve handhaving uitgevoerd op deze drie locaties. Dit heeft geresulteerd in vijf dwangsombesluiten en twee eerste dwangsommingen voor illegaal aanbieden van diensten en drie dwangsombesluiten en twee eerste dwangsommingen voor foutief afmeren. Daarnaast hebben de gemeente en de reders in de zomer van 2018 samen een pilot gehouden bij de Anne Frank Huis steiger. Hierbij zijn stewards ingezet voor efficiënter gebruik van de kade. Geconcludeerd is dat het op- en afstappen efficiënter en makkelijker verliep door inzet van stewards in het hoogseizoen.

### **Zouthaven**

Op dit moment is in de Zouthaven ruimte voor zeven grote passagiersvaartuigen om passagiers te laten op- en afstappen. Die ruimte wordt nu niet intensief gebruikt. In 2017 heeft het college van B en W besloten dat er een transferhub moet komen in de Zouthaven waar passagiers overstappen van touringcar naar rondvaartboot en vice versa. Die transferhub wordt op dit moment gebouwd.

### **De Ruijterkade Oost**

Tot op heden is er aan de De Ruijterkade Oost geen mogelijkheid om direct van riviercruise over te stappen op een rondvaartboot. Het gevolg hiervan is dat touringcars van de De Ruijterkade Oost passagiers vervoeren naar de Zouthaven om aldaar over te stappen op een rondvaartboot.

De mogelijkheden om rondvaartplekken aan de Ruijterkade Oost te realiseren worden op dit moment onderzocht. Dit is onderdeel van de Visie overstaplocaties touringcar, rondvaart en riviercruise.

### **De Ruijterkade West**

Aan de De Ruijterkade West heeft van april 2019 tot en met september 2019

een pilot gelopen voor de overstap tussen riviercruise en rondvaart. In deze pilot was er plek voor één rondvaartboot aan de De Ruijterkade West. Uit de evaluatie met Port of Amsterdam (eind september 2019) is gebleken dat het mogelijk maken van de overstap van riviercruise op rondvaart 336 touringcarritten heeft bespaard.

### 1.3 Vignetten Binnenhavengeld (BHG)

Om met een pleziervaartuijg te mogen afmeren in openbaar water in Amsterdam moet de gebruiker of eigenaar van het vaartuijg Binnenhavengeld betalen. De betaler van het Binnenhavengeld ontvangt een vignet met daarin een chip. Medewerkers van Toezicht en Handhaving van Waternet kunnen de chip uitlezen. We zien een lichte stijging van het totaal aantal vignetten in 2019 ten opzichte van 2017. Het aantal milieuvignetten stijgt ten opzichte van 2017 met 15,4% naar 1.510 in 2019.

Soort	2015	2016	2017	2018	2019
Regulier*	6.788	6.455	5.868	5.532	5.710
Abonnement**	514	494	100	453	450
Milieu***	1.439	1.344	1.308	1.396	1.510
(% van totaal)	(16,5%)	(16,3%)	(18,0%)	(18,9 %)	(19,7%)
<b>Totaal</b>	<b>8.741</b>	<b>8.293</b>	<b>7.276</b>	<b>7.381</b>	<b>7.670</b>

Tabel 6: Aantal uitgegeven binnenhavengeld (BHG)-vignetten per categorie

\* Voor pleziervaartuijgen die een vaste ligplaats binnen Amsterdam hebben

\*\* Voor pleziervaartuijgen van buiten Amsterdam en in jachthavens die niet 's nachts in de gracht afmeren

\*\*\* Pleziervaarders met een duurzaam vaartuijg ontvangen een korting op hun jaarvignet

Jaartal	Opbrengsten BHG-gelden
2015*	€ 2.428.000
2016	€ 2.171.427
2017	€ 1.993.295
2018	€ 1.912.000
2019	€ 2.100.000

Tabel 7: Jaarlijkse opbrengsten binnenhavengeld (BHG) 2015 – 2019

\* Sinds 2015 zijn de tarieven BHG niet meer per strekkende meter, maar per vierkante meter en in zes categorieën.

Zie hiervoor [www.waternet.nl/service-en-contact/vaarzaken/kosten-binnenhavengeld](http://www.waternet.nl/service-en-contact/vaarzaken/kosten-binnenhavengeld)

### 1.4 Schoonheidsgraad grachten

De schoonheidsgraad is een visuele beoordeling op aanwezigheid van drijfvuil van niet-natuurlijke herkomst in grachten op een aantal vaste en variabele plekken in de stad. Deze graad wordt vastgesteld door het onderzoeksbureau van de gemeente Amsterdam (OIS) en geven we weer als een rapportcijfer.

Jaartal	Cijfer
2015	7,5
2016	7,6
2017	7,8
2018	8,1
2019 (t/m het derde kwartaal)	8,1

Tabel 8: Schoonheidsgraad grachten



## 2 | Verkeersbewegingen

### 2.1 Vaarbewegingen op de grachten

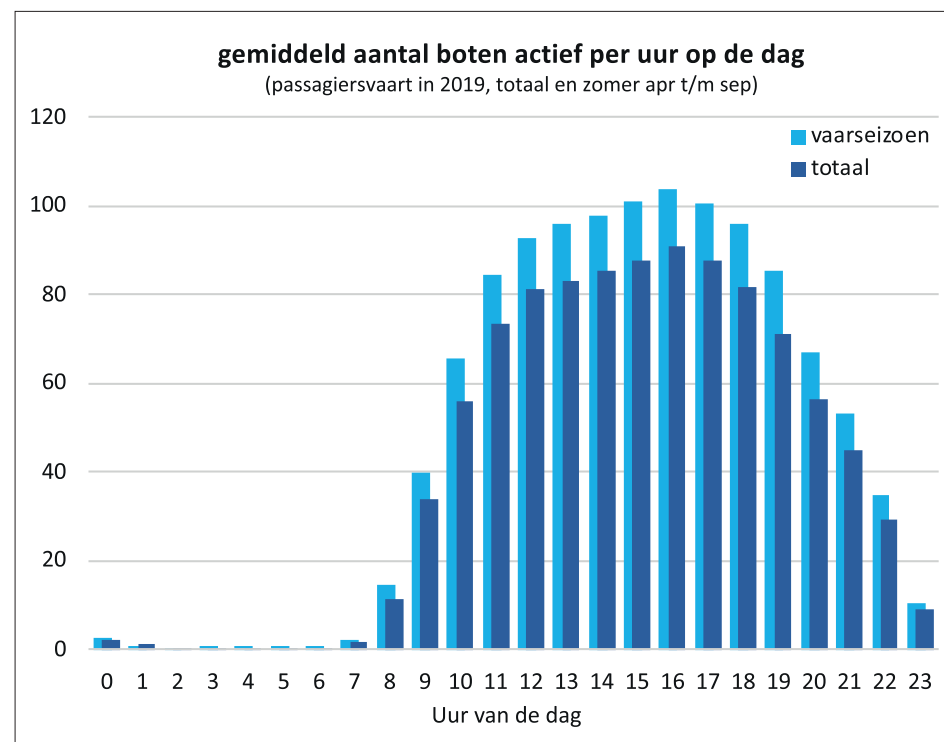
#### Bemande Passagiersvaart

Alle scheepvaartbewegingen van de (bemande) passagiers- en beroepsvaart worden digitaal geregistreerd met behulp van zogenaamde AIS-transponders (AIS: Automatic Identification System). Er is tevens geëxperimenteerd met aanvullende sensoren waarmee ook de onbemande passagiersvaart en de pleziervaart geteld kan worden. De uitrol van deze sensoren is in gang gezet, voor deze monitor is hieruit echter nog geen informatie beschikbaar.

De AIS-data geven een beeld van het gebruik van het Amsterdamse binnenwater door de bemande passagiersvaart. Onderstaande overzichten zijn opgesteld op basis van de AIS-gegevens van 76% van de bemande schepen, voor 24% was de koppeling met het transpondernummer nog niet aanwezig. Per segment is deze dekking: Bemand groot 96%, Bemand gesloten 66% en Bemand open 58%; met gemiddeld dus 76% van de totale bemande vloot.

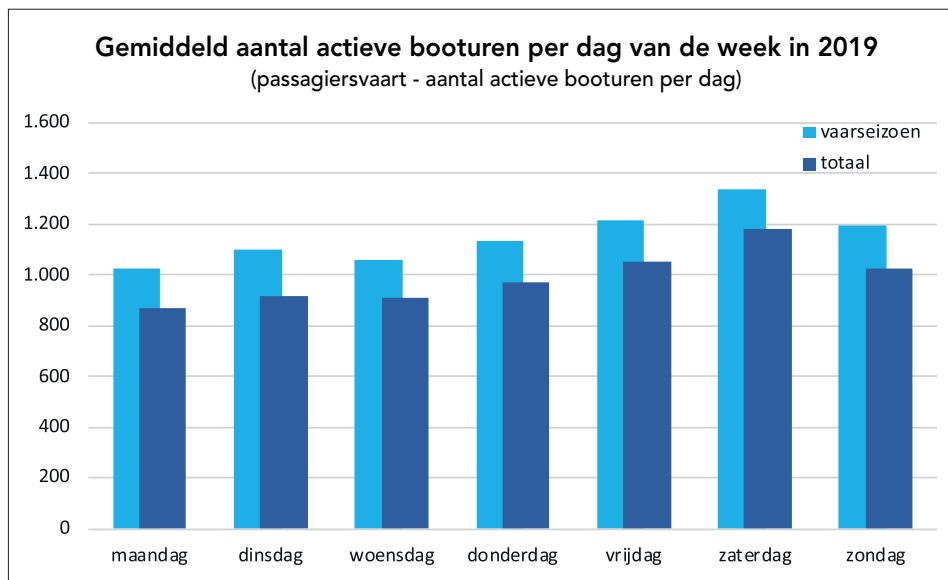
Er is gekeken naar het gebruik van het Amsterdamse binnenwater door de passagiersvaart door per uur het aantal vaartuigen op te tellen dat meer dan 10 minuten gevaren heeft in dat uur. Dit geeft een goed beeld van de spreiding van vaarbewegingen over de dag, over de week en door het jaar heen.

Het dagritme van de bemande passagiersvaart laat zien dat er een redelijk constant volume van passagiersvaartuigen actief is van ongeveer 10.00 tot 20.00 uur. Na 21.00 uur loopt de activiteit snel terug. Na 23.00 uur en voor 08.00 uur is er zo goed als geen activiteit.



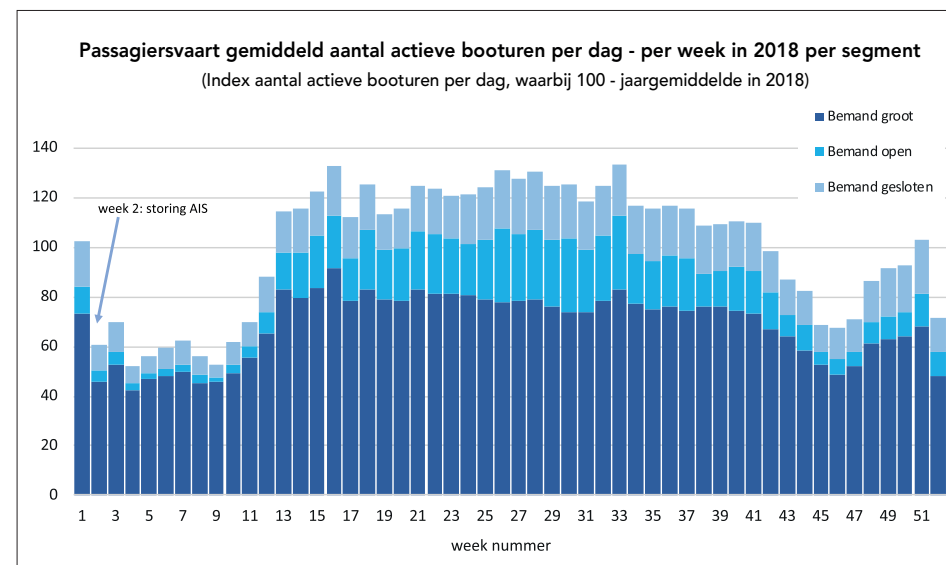
Figuur 2: Dagritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve passagiersvaartuigen per uur van de dag, gemiddelde over geheel 2019 (tot en met 6 oktober) en gemiddelde in het vaarseizoen (april tot en met september). Gebaseerd op de AIS-gegevens van 76% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.

Het weekritme laat een redelijk constant beeld zien over de dagen van de week, iets drukker in het weekend met een piek op zaterdag.



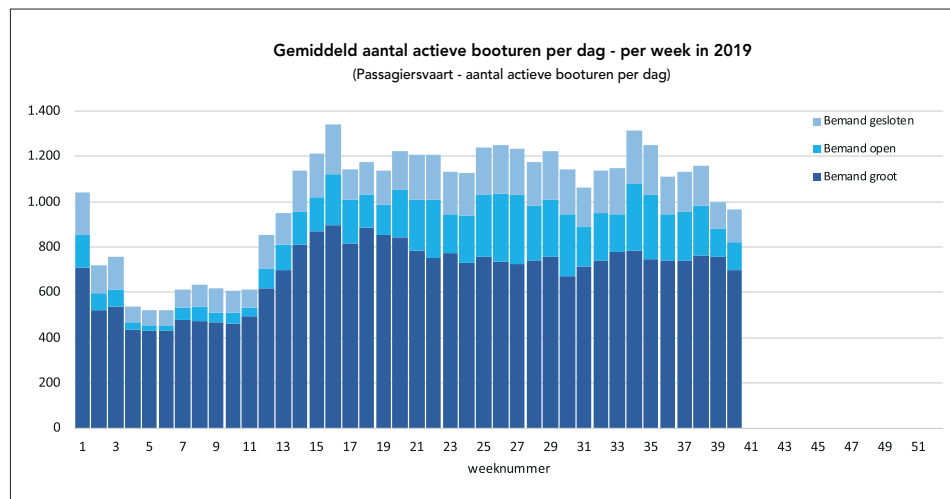
Figuur 3: Weekritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve 'booturen' per dag van de week, gemiddelde over geheel 2019 (tot en met 6 oktober) en gemiddelde in het vaarseizoen (april tot en met september). Gebaseerd op de AIS-gegevens van 76% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.

Ook het jaarritme voor de bemande passagiersvaart laat een redelijk constant beeld per week zien. Het vaarseizoen van de bemande passagiersvaart loopt in Amsterdam het hele jaar door, met wat rustigere periodes na de jaarwisseling en in het najaar. In figuur 4 is het jaarritme te zien over 2018, verbijzonderd naar segment. De gegevens zijn afgezet tegen het jaargemiddelde (=100).



Figuur 4: Jaarritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve passagiersvaartuigen per dag per week in 2018. Aantallen zijn afgezet tegen het jaargemiddelde (=100). Gegevens zijn gebaseerd op de AIS-gegevens van 76% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.

Het jaarritme over 2019 laat een vergelijkbaar beeld zien. In onderstaand figuur 5 is het gemiddeld aantal actieve 'booturen' per dag te zien per week in 2019, waarbij het totaal aantal getoond is, zonder normering. Ook deze gegevens zijn gebaseerd op 76% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.



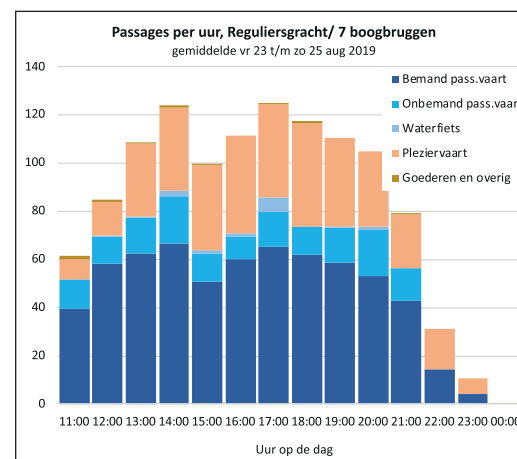
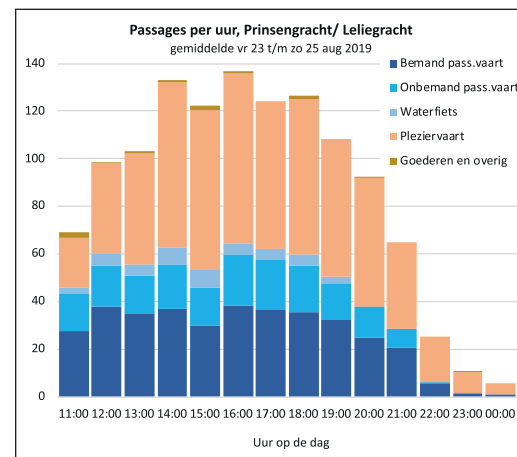
Figuur 5: Jaarritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve passagiersvaartuigen per dag per week in 2019 (tot en met 6 oktober). Aantal actieve 'booturen' per dag, gemiddeld over de week, per week in het jaar. De gegevens zijn gebaseerd op de AIS-gegevens van 76% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.

### Tellingen van alle vaartuigen

Tijdens enkele zomerse weekenden (vrijdag tot en met zondag) heeft Mobycon op meerdere locaties in de grachten het aantal passerende vaartuigen op de grachten geteld. Hierbij hebben zij alle vaartuigen geteld tussen 11.00 en 01.00 uur, onderverdeeld in een aantal categorieën. In 2018 is in twee weekenden geteld, in 2019 in één weekend:

2018	vr 29 jun t/m zo 1 jul	maximumtemperatuur 27-28 °C
2018	vr 31 aug t/m zo 2 sep	maximumtemperatuur 20-24 °C
2019	vr 23 aug t/m zo 25 aug	maximumtemperatuur 28-33 °C

Uit deze tellingen is zowel het aantal passages per uur voor verschillende locaties te achterhalen, als ook de verdeling tussen categorieën schepen. Bij een druk punt zoals het kruispunt Prinsen-Leliegracht is te zien dat er tussen 14.00 en 18.00 uur meer dan 120 passages per uur zijn.



Figuur 6: Telling van de scheepvaartpassages per uur naar type vaartuig op een warm zomers weekend. Aantal per uur op de dag, daggemiddelde voor het weekend van vrijdag 23 t/m zondag 25 augustus 2019. Dit was een warm zomerweekend met een maximumtemperatuur van 28-33°C.

De passages bij de Prinsen- en Leliegracht waren redelijk evenredig verdeeld tussen passagiers- en pleziervaart. De Reguliersgracht heeft een groter aandeel passagiersvaart:

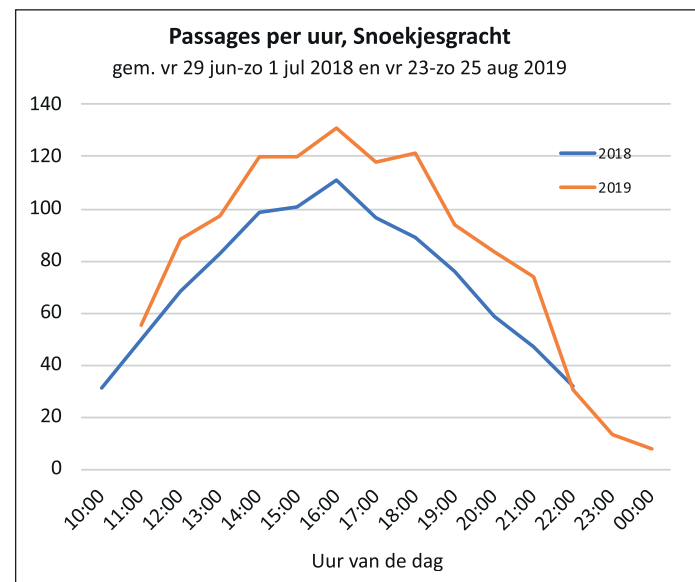
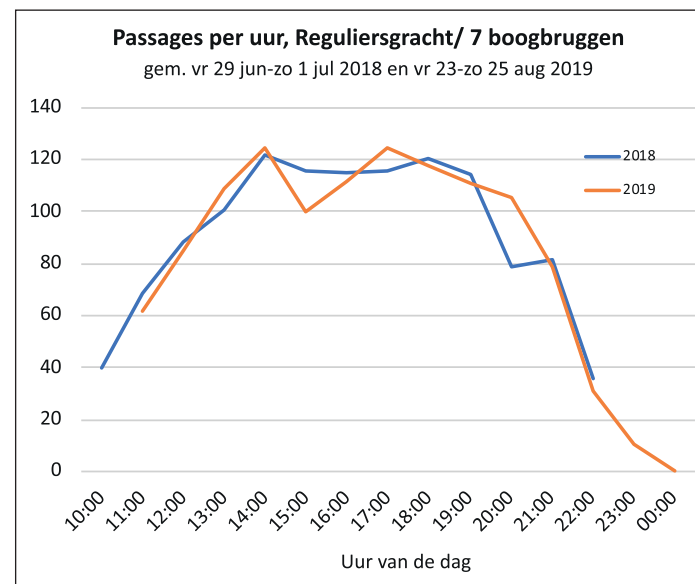
	Prinsen- en Leliegracht	Reguliersgracht (7 bruggen)
Passagiersvaart*:	48 %	69 %
Pleziervaart:	51 %	31 %
Goederen en overig:	1 %	0 %

Tabel 9: Verdeling passages

\* Prinsen- en Leliegracht: 30% bemand, 15% onbemand, 3% waterfiets

\* Reguliersgracht: 55% bemand, 13% onbemand, 1% waterfiets

In nevenstaande figuren zijn de passages in een warm zomers weekend in 2018 en in 2019 weergegeven. Het aantal passages is van meerdere aspecten afhankelijk; om in ieder geval de invloed van het weer te minimaliseren zijn hieronder twee warme weekenden met elkaar vergeleken.

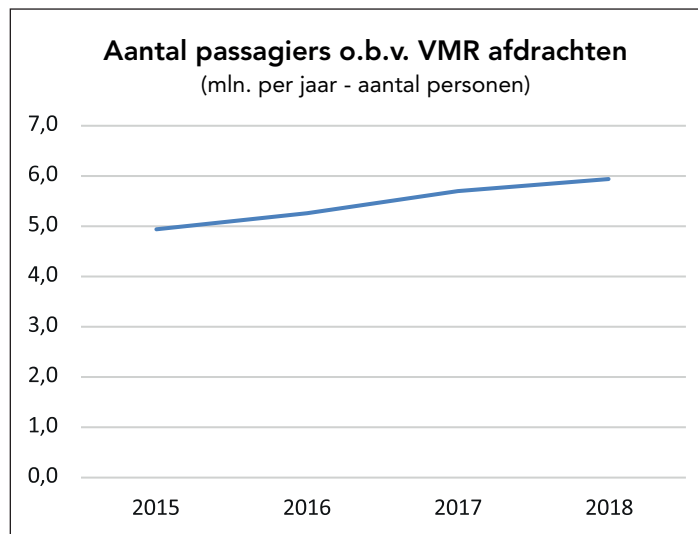


Figuur 7: Passages per uur op 2 locaties in een warm zomers weekend in 2018 en 2019



## Vermakelijkheidsretributie (VMR)

Voor het bedrijfsmatig vervoeren van passagiers moet de exploitant vermakelijkheidsretributie (VMR) betalen aan de gemeente. Per kwartaal is er een vrijstelling van 250 passagiers per bedrijf, daarboven is VMR verschuldigd. De afgedragen VMR per jaar laat een gestage groei zien van het aantal vervoerde passagiers.



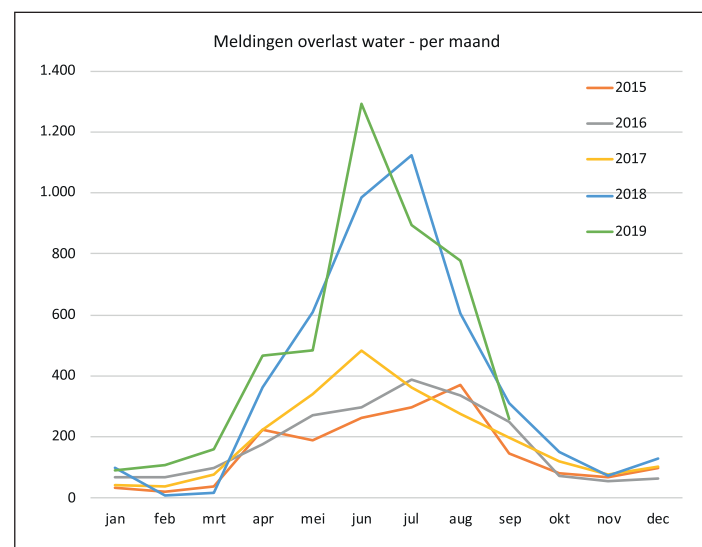
Figuur 8: Ontwikkeling vermakelijkheidsretributie 2015-2018 met bijbehorende tabel

Jaar	Aantal passagiers op basis van VMR	Jaarlijkse groei
2015	4.943.235	
2016	5.241.031	6%
2017	5.671.112	8%
2018	5.922.574	4%

## Overlastmeldingen

Het aantal overlastmeldingen is in 2018 sterk gestegen. Deze sterke stijging heeft zich in 2019 niet doorgezet. De getoonde reeks overlastmeldingen is gemaakt op basis van de systemen van zowel Waternet als de gemeente Amsterdam. Door deze bredere basis zijn de aantallen overlastmeldingen 2015-2017

hoger dan de gepresenteerde cijfers in de Grachtenmonitor 2017. Vanaf augustus 2018 zijn alle meldingen in één systeem (SIA) ondergebracht. Er is geen eenduidige verklaring voor de stijging van het aantal overlastmeldingen op het water in 2018. De stijging van de overlastmeldingen op het water ligt hoger dan de algemene stijging van overlastmeldingen openbare ruimte, die van 2016 naar 2019 bijna 50% bedraagt. Opmerkelijk is wel dat de overlastmeldingen water in het stadsdeel Centrum in 2019 voor het eerst gedaald zijn, terwijl de groei in deze meldingen in de stadsdelen Oost en Zuid verder doorzet.



Figuur 9: meldingen overlast water zoals binnengekomen bij de gemeente Amsterdam en Waternet; \*2019 in de tabel beslaat de periode januari-september 2019. Het groeipercentage 2019 is gebaseerd op de periode januari-september 2018 versus januari-september 2019.

Jaar	Aantal meldingen overlast water	Jaarlijkse groei
2015	1.834	
2016	2.152	17%
2017	2.342	9%
2018	4.472	91%
2019	4.534*	10%*

## De Digitale Gracht

Een goed inzicht in de verkeersbewegingen op de Amsterdamse wateren is nodig voor:

- verkeersmanagement op de grachten;
- een efficiëntere handhaving (door het gericht kunnen sturen van handhaving naar illegale passagiersvaart en overlast vanwege geluid, hard varen en dergelijke);
- het monitoren en ondersteunen van beleid.

Het project Digitale Gracht heeft tot doel dit inzicht te verschaffen door het plaatsen van meetsystemen in de grachten en het beschikbaar krijgen van de relevante informatie op een dashboard. Deze systemen monitoren continu de vaarbewegingen van passagiers- en pleziervaart. De actuele informatie zal real-time beschikbaar zijn in een dashboard, de historische gegevens zullen beschikbaar zijn voor analyses. Dit systeem zal in fases worden uitgerold gedurende de jaren 2019 tot en met 2021.

Sinds 2017 is een dashboard beschikbaar waarin de vaarbewegingen van alle beroepsvaart (passagiers- en goederenvaart) zichtbaar zijn. Al deze schepen hebben AIS-transponders (verplicht vanuit Europese binnenvaartwetgeving) die continu gegevens versturen over locatie, snelheid en richting van het schip. Voor de Digitale Gracht zijn AIS-ontvangers geplaatst die deze gegevens ontvangen en bewerken; vervolgens worden deze grafisch beschikbaar gemaakt in een dashboard. De ontwikkeling is tot op heden aangestuurd door Waternet en betaald door de gemeente. De komende jaren zullen er meer en betere gegevens van de vaarbewegingen van beroeps- en pleziervaart op het Amsterdamse water beschikbaar komen door de verdere ontwikkeling van de Digitale Gracht.

## 2.2 Verkeersmaatregelen

### Verkeerssituatie

De verkeerssituatie op het Amsterdamse binnenwater is gedurende 2018 en 2019 op hoofdlijnen vergelijkbaar met voorgaande jaren. De belangrijkste factor die de situatie heeft beïnvloed is de (slechte) toestand van de bruggen en kademuren. Tijdelijke maatregelen en onderzoeken hebben versmallingen tot gevolg gehad die de capaciteit van de vaarwegen tijdelijk verkleinen. Voorbeelden zijn: de Oudezijds Voor- en Achterburgwal en de Herengracht ter hoogte van de Leliegracht met tevens een versmalling in de Leliegracht. Echte capaciteitsproblemen worden verwacht als vanaf het vierde kwartaal van 2019 werkzaamheden in uitvoering gaan waarbij stremmingen zullen optreden. De exacte omvang hiervan is echter nog niet vast te stellen omdat diverse onderzoeken nog lopen.

Een aantal zaken is wel concreet te benoemen.

### 1. Eenrichtingsverkeer Prinsengracht

De proef met eenrichtingsverkeer op de Korte Prinsengracht en Prinsengracht liet in 2017 en 2018 duidelijk zien dat er sprake was van een positieve invloed op de vlotte en veilige doorvaart op deze route. Negatieve effecten op de gemonitorde locaties deden zich niet voor of vielen binnen acceptabele marges. Vanuit het Amsterdamse binnenwater is de proef dan ook als succesvol beoordeeld. In 2019 heeft opnieuw een verlenging van de proef plaatsgevonden, omdat het Havenbedrijf het effect van de maatregel op de situatie op het IJ nader wilde bespreken. Met het Havenbedrijf is overeengekomen om de situatie op het IJ nader te onderzoeken, maar dat dit besluitvorming op dit moment niet in de weg hoeft te staan. Daarom is besloten de verkeersmaatregel per 1 oktober 2019 permanent te maken.

## 2. Werkzaamheden Open Havenfront

De ingrijpende meerjarige werkzaamheden aan het Open Havenfront hebben een belangrijk effect op een deel van de verkeerscirculatie op het binnenwater. In praktijk moeten vaartuigen buitenom, dus over het IJ, varen waar deze normaal gesproken op het binnenwater konden blijven om een rondje te varen.

## 3. Pride

In 2018 verliep de Pride min of meer op dezelfde manier als voorgaande jaren. Enige punt van aandacht was het wegslepen van een aantal grotere vaartuigen. In 2019 is voor een nieuwe opzet gekozen waarbij de route is aangewezen als evenemententerrein. Hoewel het evenement goed is verlopen, is er een aantal aandachtspunten met betrekking tot de samenwerking met de organisatie. Duidelijk is dat er eerder gecommuniceerd moet worden over met name het vrijmaken van de route van vaartuigen door de gemeente en het uitgeven van evenement-licplaatsen door de organisatie.

## 4. Amsterdam Light Festival

In 2018 is een aantal aanpassingen gedaan aan het Amsterdam Light Festival om de problemen van 2017 te voorkomen, namelijk opstoppingen door drukte. Er is een doseersysteem aangebracht en het knooppunt aan het einde van de Herengracht is aangepakt door het uitvaren van de Eenhoornsluis in de Prinsengracht gedurende de avonduren toe te staan. Dit maakte het mogelijk grote en kleinere vaartuigen te scheiden, waarbij de grotere vaartuigen buitenom hun rondje konden maken, terwijl de kleinere vaartuigen op binnenwater konden blijven. De combinatie van deze maatregelen heeft gezorgd voor een effectieve doorstroming. Incidenten hebben zich dan ook niet voorgedaan.

## 5. Prinsengrachtconcert

In 2019 is voor het eerst gekozen voor het uitgeven van tickets voor het Prinsengrachtconcert om de drukte ter plaatse te beheersen. Deze insteek had het gewenste resultaat.





## 3 | Toezicht en Handhaving, regelgeving en verantwoordelijkheden

### 3.1 Wettelijk kader

#### 3.1.1. Regelgeving

De inspecteurs vaarwegen van Waternet handhaven op het binnenwater van de gemeente Amsterdam onder meer op grond van de Scheepvaartverkeerswet, de Binnenvaartwet, de Verordening op het binnenwater en de Wrakkenwet. De inspecteurs vaarwegen van Waternet zijn buitengewoon opsporingsambtenaar. Sinds 2019 handhaaft Waternet ook op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

#### Scheepvaartverkeerswet (SVW)

Deze landelijke wet bevat de hoofdregels; de details zijn uitgewerkt in andere regelingen. Het binnenvaartpolitierglement (BPR) is bijvoorbeeld zo'n nadere regeling die gebaseerd is op de SVW.

In de praktijk wordt onder andere opgetreden tegen:

- te hard varen
- afmeren aan voorwerpen niet daartoe bestemd
- niet houden aan voorrangsregels
- het niet voeren van de juiste verlichting 's avonds en 's nachts
- naamgeving op vaartuigen

#### Binnenvaartwet

De Binnenvaartwet is landelijke wetgeving voor de binnenvaart in het belang van de veiligheid. Het gaat onder meer om technische eisen aan het schip, certificaat van onderzoek, scheepsmeting, bemanning en voor welke typen vaartuigen een vaarbewijs verplicht is. Bij de Binnenvaartwet wordt gecontroleerd op:

- technische staat en uitrusting beroepsvaart waaronder rondvaart
- vaarbekwaamheid bemanning
- vaar- en rusttijden
- veiligheidseisen

#### Verordening op het binnenwater (VOB)

De VOB is een lokale verordening met gemeentelijke regels over bijvoorbeeld overlast en vergunningen. De Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) is gebaseerd op de VOB.

Naar aanleiding van de besluitvorming over de Nota Varen Deel 1 in het voorjaar van 2019, is ook de VOB aangepast en aangescherpt met onder andere als doel de handhaving te vereenvoudigen. Zo is daarin nu opgenomen het verbod te varen met een vaartuig waarop meer dan twaalf passagiers plus een schipper aanwezig zijn, tenzij dit vaartuig een exploitatievergunning heeft.

#### Wrakkenwet

Waternet is bevoegd om te handhaven op de Amsterdamse binnenwateren op grond van de Wrakkenwet.

#### 3.1.2. Verantwoordelijkheden en bevoegdheden

Met ingang van 21 maart 2018 is de Verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam in werking getreden. In deze Verordening zijn bevoegdheden uit de VOB 2010, die voorheen gedelegeerd waren aan de stadsdelen, nu gemandateerd aan de stadsdelen. Concreet betekent dit dat de stadsdelen nu besluiten nemen in naam en onder verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders (B&W). Voorheen namen de stadsdelen besluiten uit eigen

naam en onder eigen verantwoordelijkheid. Deze mandatering geldt niet voor alle bevoegdheden uit de VOB. Zo is de bevoegdheid om een exploitatievergunning voor personenvervoer te verlenen een taak van B&W.

B&W is op grond van de SVW het bevoegd gezag voor scheepvaartwegen die in beheer zijn bij de gemeente Amsterdam. Dat geldt ook voor bevoegdheden die voortvloeien uit het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie reglement en het Binnenvaartpolitie reglement.

Waternet voert toezicht- en handhavingstaken uit in opdracht van de gemeente Amsterdam. Een beperkt aantal bevoegdheden uit de VOB ligt bij de stadsdelen. De stadsdelen Centrum en West hebben bevoegdheden geman- dateerd aan Waternet. Daarbij kan worden gedacht aan toezicht op en hand- having van ligplaatsvergunningen, objecten, varende woonschepen, bedrijfsvaartuigen en pleziervaartuigen kleiner dan tien meter.

Bevoegdheid gemeente VOB en nautisch ('wat vaart') onder meer voor:	Bevoegdheid stadsdelen ('wat drijft') VOB onder meer voor:
<p>VOB inzake de exploitatievergunning passagiersvervoer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Controle op vergunningsvoorwaarden</li> <li>■ Vaargebieden</li> <li>■ Aanbieden en/of uitvoeren van illegaal passagiersvervoer</li> </ul> <p>Paragraaf gevaarlijke stoffen / werkzaamheden VOB.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verontreinigende stoffen in oppervlaktewater</li> <li>■ Bescherming openbaar water en milieu</li> <li>■ Gevaarlijke en schadelijke stoffen</li> </ul>	<p>Toezicht op naleving van de VOB, onder andere controle op onderstaande.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ligplaatsvergunning woonboten</li> <li>■ Vergunningsvoorwaarden voor verbouwing of vervanging van woonboten</li> <li>■ Idem voor bedrijfsvaartuigen</li> <li>■ Vloten, steigers, terrassen die niet aan de gemeentelijke eisen voldoen</li> <li>■ Ontheffing pleziervaartuigen langer dan tien meter</li> <li>■ Bestrijding en beperking overlast geluid</li> <li>■ Verplaatsen van vaartuigen vanwege werkzaamheden en evenementen.</li> <li>■ Inning van dwangsommen</li> </ul>

Tabel 10: Bevoegdheden in de handhaving: gemeente versus stadsdeel

## 3.2 Mensen en middelen

### 3.2.1. Controleren, informeren en sanctioneren

Toezicht houden bestaat uit het controleren of de aangetroffen situatie overeen- komt met de wettelijk voorgeschreven situatie en het inzetten van preventieve middelen zoals voorlichting, zodat het niet tot overtredingen komt. Vaak worden hier ook mondelinge waarschuwingen onder geschaard. Handhavend optreden vindt plaats bij het constateren van een overtreding. Waternet treft dan maat- regelen om de overtreding ongedaan te (laten) maken of treedt bestraffend op (boete). Het handhavend optreden begint vaak met het afgeven van een for- mele waarschuwing. Mocht dat geen effect hebben, dan worden veelal be- stuursrechtelijke maatregelen ingezet (last onder dwangsom, bestuursdwang).

In bepaalde gevallen, zoals gevaarlijke of spoedeisende situaties, wordt on- middellijk handhavend opgetreden. De inspecteur vaarwegen kan daarbij ge- bruik maken van diverse vormen van sanctioneren.

- De bestuurlijke boete overlast openbare ruimte (Bboor) voor onder andere geluidsoverlast en illegaal passagiersvervoer. De afhandeling vindt plaats bij de gemeente.
- De strafrechtelijke boete door het uitschrijven van een combibon (bekeu- ring-geeltje) voor onder andere vaarsnelheid en afmeren. De afhandeling vindt plaats bij het Centraal Justitiepaleis Incassobureau.
- Het opleggen van een proces-verbaal bij onder andere ontbrekende verlich- ting en onjuist vaargedrag. De afhandeling vindt plaats bij het Openbaar Mi- nisterie.
- Het opleggen van een boeterapport Binnenvaartwet als geldige goedkeu- ringscertificaten ontbreken, vaar- en rusttijden worden overschreden of vaar- bekwaamheidsbewijzen niet aanwezig zijn. De afhandeling vindt plaats bij het boetebureau van de Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T).
- Een bijzondere sanctioneringsvorm is het 'three strikes out' principe. Het 'three strikes out' principe wordt ingezet bij reders met een exploitatiever- gunning wanneer zij de voorwaarden van deze vergunning overtreden door overlast te veroorzaken rondom snelheid en geluid (zoals overlast voor om-

wonenden en versterkte muziek) en veiligheid (denk aan varen van vaartuigen buiten de toegestane tijden). Bij de eerste overtreding krijgt de vergunninghouder een waarschuwingsbrief (strike 1). Bij de tweede overtreding krijgt de houder een brief met het voornemen tot intrekking van de vergunning (strike 2) en bij de derde overtreding wordt de vergunning daadwerkelijk voor (on)bepaalde tijd ingetrokken (strike 3). In 2018 en 2019 zijn 2 eerste strikes uitgedeeld voor geluidsoverlast.

### 3.2.2 Personele inzet

#### Roosters

Het handhavingsteam op het water bestaat uit operationele nautische buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). Er wordt sinds 2018 niet langer gewerkt met vier roosters (winter, voorjaar, zomer en najaar), maar uitsluitend met een zomer- en een winterrooster.

#### Inzet handhavingsteam door het jaar heen

##### Bezetting in de zomer (1 april tot 1 oktober):

Op werkdagen tussen 8.00-17.00 uur: twee vaartuigen met elk twee inspecteurs vaarwegen.  
In het weekend tussen 8.00-17.00 uur: één vaartuig met twee inspecteurs vaarwegen.  
Van maandag t/m woensdag tussen 14.00-23.00 uur: twee vaartuigen met elk twee inspecteurs vaarwegen.  
Late dienst van donderdag t/m zondag tussen 16.00-01.00 uur: twee vaartuigen met elk twee inspecteurs vaarwegen.

##### Bezetting in de winter (1 oktober tot 1 april):

Op werkdagen tussen 8.00-17.00 uur: twee vaartuigen met elk twee inspecteurs vaarwegen.  
Tussen 14.00-23.00 uur: één vaartuig met twee inspecteurs vaarwegen.  
In het weekend tussen 8.00-17.00 uur: één vaartuig met twee inspecteurs vaarwegen.  
Tussen 14.00-23.00 uur: één vaartuig met twee inspecteurs vaarwegen.

##### Inzet tijdelijke toezichthouders City360 (inhuurkrachten):

Zowel in 2018 als 2019 is gedurende het vaarseizoen (april t/m sept) extra handhaving capaciteit ingehuurd in de avonden (16.00 tot 1.00 uur). Dit naar aanleiding van een motie van de Raad uit 2017 om 's avonds tot 01.00 uur met meer mensen aanwezig te zijn om de ervaren overlast (geluid, snelheid) te bestrijden.





### 3.2.3 Samenwerking met THOR

Het streven is dat team Nautisch Toezicht van Waternet per 1 januari 2020 onderdeel wordt van de gemeentelijke directie Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) van de gemeente Amsterdam. Vooruitlopend op definitieve besluitvorming is de samenwerking met THOR vanaf 2018 verder uitgebouwd en geïntensiveerd. Omdat handhaving op en rond het water niet alleen vanaf het water, maar ook vanaf de wal wordt gedaan, heeft een aantal toezichthouders van THOR bij Waternet een theoretische en praktische instructie gehad om vanaf de wal op het water te handhaven op geluidsoverlast. Voorafgaand aan het vaarseizoen in 2019 zijn hiervoor drie open elektrische boten geleased waar toezichthouders van THOR ('walhandhavers') op surveilleren.

Waternet en THOR hebben in het voorjaar van 2019 gezamenlijk een handhavingssinzetplan opgesteld. Dit plan beschrijft de nautische handhavingssactiviteiten die plaatsvinden bovenop de reguliere inzet vanuit team Nautisch Toezicht en THOR. Voor 2019 is voor deze gezamenlijke extra inzet van Waternet en THOR eenmalig € 500.000 beschikbaar gesteld vanuit het Programma Varen (maatregel 43 Coalitieakkoord). Om de extra handhavingssinzet van THOR op het water mogelijk te maken, is binnen genoemd budget € 100.000 ingezet voor extra boten en de inzet van THOR-handhavers. De financiële middelen hebben twintig inzetmomenten (handhavingssacties) door THOR tussen 22 april en 1 oktober 2019 mogelijk gemaakt.

Het handhavingssinzetplan, waarin de focus ligt op het terugdringen van geluidsoverlast en snelheidsovertredingen op het water, regelt de inzet van de boten en de inspecteurs vaarwegen van Waternet en handhavers van THOR bij mooi weer (>20 graden) en extreem mooi weer (> 30 graden). Voor controles op illegaal aanmeren zijn toezichthouders ingehuurd, die anoniem (in burger) hebben gecontroleerd op te lang of illegaal aanmeren.

De wijze van melden van geluids- en snelheidsovertredingen is in 2019 aangepast en gecentraliseerd. De melder die bij Waternet een melding doorgeeft



met het webformulier wordt nu automatisch doorgelinkt naar 14 020 en als SIA-melding (Signalen Informatievoorziening Amsterdam) verder afgehandeld bij de meldkamer van THOR. Hierdoor is het mogelijk de inzet op overlast door geluid en snelheid effectiever vorm te geven. Team Nautisch Toezicht is aangesloten op de meldkamer van THOR. Bij aanvang van elke dienst melden de inspecteurs vaarwegen zich via de portofoon aan, zodat meldingen op het water aan hen doorgegeven kunnen worden. Bij een gezamenlijke actie met handhavers van THOR op de wal is het nu mogelijk om direct contact met elkaar te onderhouden.

### 3.2.4 Samenwerking met andere ketenpartners

Intensieve samenwerking met de ketenpartners is essentieel voor een goede en efficiënte uitvoering van de handhavingsinspanningen. Om de overlast te bestrijden wordt niet alleen intensief samengewerkt met THOR, maar ook met andere diensten/ketenpartners op het water. In 2019 wordt samengewerkt met de volgende organisaties.

- Team Water/Havens van de Politie: wekelijks vaart een medewerker van de politie mee met de toezichthouders van Waternet op het water. Bij onvoldoende bezetting vindt onderling uitwisseling plaats van capaciteit en ondersteuning bij elkaars werkzaamheden en geplande acties. Bij evenementen wordt intensief samengewerkt. Jaarlijks worden tien gezamenlijke controle-acties op snelheid en geluid uitgevoerd.
- Belastingen: van april tot december is er maandelijks een gezamenlijke actie gehouden met de gemeentelijke belastingdienst. Hierbij controleert de belastingdienst op het betalen van gemakkelijksretributie. Controledoelgroep zijn nieuwe toetreders en illegale (rondvaart) vervoerders.
- Met de Inspectie Leefomgeving & Transport worden gezamenlijke controles uitgevoerd. Deze kunnen betrekking hebben op technische eisen, vaarbekwaamheid van de bemanning, illegaal passagiersvervoer of op vaar- en rusttijden van de beroepsvaart waaronder ook het passagiersvervoer.
- Met de GGD wordt regelmatig samengewerkt in de aanpak van verwaarloosde vaartuigen. De inspecteurs vaarwegen inventariseren de vaartuigen.

Eigenaren van vaartuigen worden geïnformeerd en verzocht om hun vaartuig op te ruimen en schoon te maken. Als hier geen gevolg aan wordt gegeven, beoordeelt de GGD of er sprake is van gevaar voor gezondheid en leefomgeving. Vervolgens dragen zij er zorg voor dat het vaartuig wordt ontruimd waarna Waternet het vaartuig overbrengt naar de bewaarhaven. In 2018 zijn er 26 vaartuigen gehandhaafd op verwaarlozing en in de eerste twee kwartalen van 2019 14.

- Bureau Telecom: gezamenlijke controle op marifoongebruik, vereiste certificaten en AIS.
- Afdelingen handhaving van de stadsdelen.

### 3.2.5 Verduurzaming van de eigen vloot

Amsterdam wil het nautisch gebruik van het water sneller verduurzamen. Waternet heeft als doel in 2020 met de eigen vloot emissievrij werkzaam te zijn in de binnenstad van Amsterdam. Inmiddels is, na een geslaagde aanbesteding, de ombouw in volle gang. Het ombouwproject loopt door tot en met 2020.

### 3.2.6 De VaarWater app

In 2018 en 2019 is in het vaarseizoen weer volop gebruik gemaakt van de VaarWater app door schippers in en rond Amsterdam. De app geeft informatie over de omgeving waar wordt gevaren. Denk hierbij aan interessante plaatsen met context, afmeermogelijkheden, werkelijke vaarsnelheid, eenrichtingsverkeer, etc. De app toont ook informatie over de gebieden buiten Amsterdam. Met deze informatie wordt de drempel om eens buiten het centrum van Amsterdam te varen verlaagd.

Ruim 29.000 iPhone-gebruikers en 19.000 Android-gebruikers hebben tijdens de afgelopen twee vaarseizoenen de app (opnieuw) geïnstalleerd. Gebruikers waarderen de VaarWater app met een 7.3, waarbij aangegeven wordt dat de app hen begeleidt en ondersteunt tijdens een vaartrip. Dit jaar is de VaarWater app ook voor het communiceren van de nieuwe regelgeving (zoals 12+) en bepaalde stremmingen gebruikt. Tijdens Koningsdag is de app aangepast tot een speciale oranje versie met alle benodigde informatie, zodat vaarders op de

---

hoogte zijn van de verschillende maatregelen op deze dag. De app is ook gebruikt om meldingen te maken; in 2019 hebben 47 unieke gebruikers van deze functie gebruikgemaakt.

De VaarWater app zal voor het vaarseizoen van 2020 een verdere uitbreiding ondergaan. Denk hierbij aan informatie over de vele evenementen in het gebied en andere watergerelateerde zaken, maar ook aan het aankondigen van werkzaamheden aan kades en bruggen.

### 3.2.7. Communicatie om overlast tegen te gaan

Overlast wordt veroorzaakt door mensen op de wal, maar ook op plezier- en passagiersvaartuigen. Dit gebeurt veelal onbewust. Vandaar dat het belangrijk is om hierover voorlichting te geven. Naast de reguliere contactmomenten met reders, bootverhuurders en bewoners is de VaarWater app een efficiënt middel gebleken om een bepaalde groep belanghebbenden te informeren.

Om (overlast gevend) gedrag te kunnen veranderen moet eerst aan bewustwording worden gewerkt. Hiervoor is tijdens vaarseizoen 2018 de campagne Sociaal Varen opgezet. Deze multimediale campagne is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van reders en bewoners van Amsterdam. Voor vaarseizoen 2019 is gekozen voor een stevigere boodschap. Deze campagne verwijst naar een boete van € 140 voor het veroorzaken van geluidsoverlast op het water. Het campagnebeeld is in lijn met een aantal andere succesvolle anti-overlastcampagnes uitgevoerd, wat het beeld en het effect versterkt.

Sinds mei 2019 is de 12+ regel van kracht. Een pleziervaartuig mag maximaal twaalf personen plus een schipper aan boord hebben. Naast de gebruikelijke persaandacht en informatie op de gemeentelijke website en social media is hiervoor een flyer ontwikkeld. Enige duizenden flyers zijn in de zomer van 2019 verspreid onder de schippers van pleziervaartuigen in de hele stad.

In de zomer van 2019 is de website Varen verbeterd en aangevuld met nieuwe informatie: [www.amsterdam.nl/varen](http://www.amsterdam.nl/varen).



### 3.3 Handhavingsresultaten

#### Prioritering 2018 en 2019

Zowel in 2018 als in 2019 lag tijdens het vaarseizoen de nadruk op drie stedelijke handhavingsprioriteiten; illegaal passagiersvervoer en overlast door snelheid en geluid.

Waternet heeft in 2018 ook aandacht gegeven aan de controles Binnenvaartwet en in 2019 is extra ingezet op het controleren van het binnenvaartgebied.

#### Handhavingsinzetplan

Onderdeel van het met Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) gemaakte handhavingsinzetplan is meer zichtbaarheid van handhavers op het water. De ervaring leert dat de aanwezigheid en zichtbaarheid van kleine open handhavingsboten tijdens warme dagen in het vaarseizoen een preventieve werking heeft op overlastgevend gedrag. Het lijkt erop dat deze verhoogde zichtbaarheid tijdens het vaarseizoen van 2019, in combinatie met de eerdergenoemde communicatiecampagne naar de burger over de gedragsregels op het water, effect heeft gehad. Een vertaling daarvan zien we in een daling van het aantal opgelegde sancties voor geluidsoverlast en snelheidsovertredingen in 2019 (zie tabel 12). Het aantal waarschuwingen dat is uitgedeeld door de inspecteurs vaarwegen van Waternet en de ingehuurd BOA's van City 360 over 2018 en 2019 laat eenzelfde afname zien.

#### 3.3.1 Illegaal passagiersvervoer

Doelstelling: Illegaal passagiersvervoer dusdanig bestrijden dat legale exploitanten niet worden benadeeld in hun bedrijfsvoering. Verder het voorkomen van oneerlijke concurrentie of onveiligheid door het ontbreken van deskundigheid bij de schipper en door ongeschiktheid van het vaartuig.

Handhaving vindt zowel via internet plaats als met fysieke controles op het water. Bij de online handhaving speurt de inspecteur vaarwegen op internet naar advertenties van illegale aanbieders. Deze aanbieders worden benaderd om advertenties te verwijderen, zo nodig met een last onder dwangsom. Ook

worden websites (zoals Marktplaats) benaderd om de betreffende advertenties te verwijderen. Een aantal inspecteurs vaarwegen heeft hiertoe een cursus 'internet-rechercheren' gevolgd.

Naast de online handhaving op illegaal passagiersvervoer voert Waternet ook fysieke (offline) acties uit op de grachten. Bij constatering van illegaal vervoer volgt in dat geval direct een sanctie en een dwangsomprocedure via een bestuurlijk handhavingstraject. In 2018 is bij acht overtreders een bestuurlijke boete opgelegd; in de eerste drie kwartalen van 2019 bij elf.

In 2018 en 2019 heeft Waternet opnieuw gebruikgemaakt van 'mystery guests' via een bedrijfsrecherchebureau om te constateren of de aanbieder zijn aangeboden diensten ook werkelijk uitvoert. Dit vanwege het feit dat op heterdaad betrappen in de praktijk moeilijk is. Mystery guests ervaren dat illegale schippers hun klanten instrueren door aan te geven dat ze 'vrienden van de schipper' zijn. Zonder verklaring van een klant dat er betaald is, kan geen constatering van illegaal passagiersvervoer worden gedaan. Wanneer een overtreding wordt vastgesteld volgt eerst een waarschuwing. Bij een tweede overtreding volgt een dwangsomprocedure. Het instrument van 'mystery guest' neemt echter in kracht af, omdat illegale aanbieders steeds voorzichtiger worden en steeds meer naspeuringen doen om te bepalen of er sprake is van 'mystery guests' of niet. Het middel blijft wel een preventieve werking hebben.

Ook is weer een anoniem vaartuig ingezet en is er gehandhaafd vanaf de wal (lopend of per fiets), waardoor op bepaalde plekken effectief kon worden opgetreden.

#### Handhaving illegale passagiersvaart via internet

Waternet heeft de laatste jaren de internetrecherche met dezelfde intensiteit uitgevoerd. Hoewel de aantallen gedurende het vierde kwartaal nog wat zullen stijgen, zijn de aantallen in 2019 lager dan in 2018. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat door alle publiciteit (en de ingevoerde 12+ maatregel)

minder illegale aanbieders zich op de markt hebben begeven, omdat zij zich ervan bewust zijn dat de pakkans is gestegen.

Illegale aanbieders	2015	2016	2017	2018	2019 > Q3
Aangetroffen advertenties op internet	167	107	69	56	28
Verwijderde advertenties op internet	149	124*	77*	69*	61*
Aangetroffen website aanbieders	82	112	75	146	68
Verwijderde website aanbieders	75	62	87	133	52
Voornemen dwangsom	4	6	9	16	12
Definitief dwangsom	1	4	8	15	11

Tabel 11: Resultaat handhaving op illegale passagiersvaart via internet

\* Vanwege recidive meer advertenties verwijderd dan aangetroffen.

### Fysieke handhaving op illegale passagiersvaart

Het aantal fysieke controles is afgenomen. Het zwaartepunt is sinds 2018 komen te liggen op dossieropbouw in plaats van op het tijdens de vaart controleren van vaartuigen. In de jaren voor 2018 werd er veel energie gestoken in het aanhouden van vaartuigen en het vragen stellen aan de opvarenden. Dit had echter weinig direct resultaat en daarom is hiervan afgestapt. Dossieropbouw vindt nu onder andere plaats door het fotograferen en identificeren van vaartuigen waarna gekeken wordt of er patronen ontstaan, die vervolgens tot sancties kunnen leiden. Deze aanpak lijkt effectief, gelet op de stijging van het aantal boetes en dwangsommen in 2018/2019 terwijl het aantal fysieke controles daalde.

Illegaal passagiersvervoer wordt vaak uitgevoerd op sloepen en casco's van grotere vaartuigen waarvan de opbouw/kajuit is verwijderd, zodat er grotere groepen personen te vervoeren zijn. Vaak zijn deze vaartuigen langer dan tien meter. Op grond van de VOB is het niet toegestaan om met vaartuigen langer dan tien meter ligplaats in te nemen in openbaar water. Bij het aantreffen van een pleziervaartuig langer dan tien meter, wordt direct een besluit op het vaar-

Handhaving op illegale passagiersvaart	2015	2016	2017	2018	2019 > Q3
Controles	170	115	137	43	37
Proces-verbaal/bestuurlijke boete*	0	0	6	8	11
Voornemen dwangsom	9	5	10 (waarvan 5 preventief**)	26 (waarvan 11 preventief)	17 (waarvan 12 preventief)
Definitieve dwangsom	9	1	10 (waarvan 5 preventief)	25 (waarvan 11 preventief)	11 (waarvan 10 preventief)

Tabel 12: Fysieke handhaving op illegale passagiersvaart

\* Met ingang van 1 januari 2017 wordt de bestuurlijke boete openbare ruimte (Bboor) gehanteerd.

\*\* Een preventieve last onder dwangsom wordt opgelegd als er wordt opgetreden tegen een overtreding die nog niet is begaan, maar die wel dreigt plaats te vinden. Er wordt preventief opgetreden tegen het tegen betaling (laten) vervoeren van personen of verhuren van vaartuigen zonder vergunning, als uit advertenties blijkt dat iemand dreigt dat te gaan doen.

tuig aangebracht met een zogenoemde 'begunstigingstermijn' van veertien dagen. Dat wil zeggen, de eigenaar heeft veertien dagen om het vaartuig te verwijderen uit openbaar water. Na veertien dagen kan de gemeente of Waternet het vaartuig overbrengen naar de bewaarhaven. In een aantal gevallen heeft de eigenaar ervoor gekozen om uit te wijken naar een ander stadsdeel. In dat geval is het mogelijk om op grond van de 'anti hop bepaling' de bestuursdwang voort te zetten en kan het vaartuig alsnog worden overgebracht naar de bewaarhaven.

Op grond van de VOB mag na weigering ligplaatsvergunning of een last onder dwangsom geen ligplaats worden genomen elders binnen de gemeente Amsterdam. In 2018 is in 37 gevallen een besluit aangebracht vanwege afmeren langer dan tien meter. In de eerste twee kwartalen van 2019 in dertien gevallen. Zeven vaartuigen zijn in dit kader in 2018 weggesleept, in de twee eerste kwartalen van 2019 waren dat er twee.



### 3.3.2. Handhaving op overlast van snelheid en geluid

#### Inzet van Waternet en de gemeente Amsterdam

Waternet heeft in 2018 samen met Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) 244 handhavingsacties op vaarsnelheid uitgevoerd en 180 acties op geluidsoverlast. De definitie van een actie is dat er tussen de 1 en 1,5 uur lang specifiek gecontroleerd wordt op snelheid of geluid. Daarnaast waren er ook nog gezamenlijke handhavingsacties met THOR en de waterpolitie. Zij controleerden met meerdere boten, een scooter en/of met fietsen op de wal. Deze acties hebben in 2018 geleid tot een totaal van 522 processen-verbaal en bestuurlijke boetes. De grotere aanwezigheid van handhavers op het water en de communicatie-campagne hebben een preventieve werking op overlast gevend gedrag. Een vertaling daarvan zien we in een daling van het aantal opgelegde sancties voor geluidsoverlast en snelheidsovertredingen in 2019 (zie tabel 13).

#### Bestuurlijke boete

Met ingang van 2017 is de Bestuurlijke boete overlast openbare ruimte (Bboor) ingevoerd. Met dit instrument heeft Amsterdam (en daarmee ook Waternet) de mogelijkheid zelf gedragingen van overlast en kleine ergernissen te sanctioneren. Vanuit de VOB zijn zeventien overtredingen in de Bboor-regeling opgenomen om met een bestuurlijke boete af te handelen. Overtredingen zoals geluidsoverlast, de verboden tweetaktmotor en illegaal passagiersvervoer kunnen op deze wijze worden gehandhaafd.

De inspecteurs vaarwegen beschikken over een app op hun smartphone waarop de boetes kunnen worden ingevoerd. Het incassobureau van belastingen van de gemeente Amsterdam zorgt voor de inning. De boetes variëren tussen de € 95 (tweetakt-verbod) en € 190 (illegaal passagiersvervoer) voor natuurlijke personen. Voor rechtspersonen geldt een vijfvoud van de bedragen. In 2018 zijn 241 bestuurlijke boetes uitgedeeld.

Processen-verbaal en Bestuurlijke boete	2015	2016	2017	2018	2019 > Q3
Geluidsoverlast	89	257	176	171	36
Snelheidsoverlast	153	156	108	125	53
Overig*	151	196	253	226	155
<b>Totaal</b>	<b>393</b>	<b>609</b>	<b>537</b>	<b>522</b>	<b>244</b>

Tabel 13: Het aantal opgelegde processen-verbaal en/of bestuurlijke boetes

\*Verklaring van de categorie 'Overig': in de tabel hieronder zijn alleen de categorieën overtredingen opgenomen waarbij meer dan tien keer in het betreffende jaar een sanctie is opgelegd.

Categorie 'Overig'	2018	2019
Negeren afmeerverbod	14	
Negeren invaarverbod	14	13
Negeren ligplaatsverbod	39	26
Negeren andere verkeerstekens	56	10
Niet de juiste verlichting	37	17
Overtreding 12+		22
Illegaal passagiersvervoer		11

Tabel 14: Categorie 'overig'; bestuurlijke boete of proces-verbaal meer dan 10 keer in één

In 2017 is de maximum vaarsnelheid verlaagd van 7,5 km/u naar 6 km/u. Deze maatregel is van toepassing op secundaire wateren zoals de grachtengordel. Tijdens 244 controles is er in 2018 125 keer een proces-verbaal opgemaakt voor het overschrijden van de maximumsnelheid. Tot en met het derde kwartaal van 2019 waren dat er 53.

### Verbod op tweetaktbuitenboordmotoren voor pleziervaartuigen

Per 1 januari 2017 werd het verbod op het gebruik van tweetaktbuitenboordmotoren voor pleziervaartuigen van kracht, omdat deze motoren als sterk ver-

vuilend zijn aangemerkt. Het verbod is van toepassing op alle vaarwegen in Amsterdam met uitzondering van vaarroutes zoals Amstel en Kostverlorenvaart. Ook op het IJ en andere doorgaande vaarroutes is het verbod niet van toepassing. Uitgezonderd zijn ook tweetaktmotoren die voldoen aan de op 31 december 2006 ingevoerde Europese norm 2003/44/EC of strenger.

Bij alle toegangswegen tot Amsterdam zijn borden geplaatst. Ook heeft een aantal controles plaatsgevonden. Gezien het geringe aantal tweetaktbuitenboordmotoren dat nog wordt gebruikt, wordt hier niet meer gericht op gecontroleerd. Wel wordt er bij aantreffen op gehandhaafd.

### 12+ Regeling

In de nieuwe VOB is opgenomen dat er op een varend pleziervaartuig maar twaalf personen plus een schipper aan boord mogen zijn. Deze maatregel is genomen om de overlast tegen te gaan die veroorzaakt wordt door grote groepen mensen op boten. Wanneer een pleziervaartuig wordt aangetroffen met meer dan dertien personen aan boord, wordt er een Bboor uitgeschreven en moeten er zoveel mensen van boord gaan dat er nog maar twaalf, plus de schipper overblijven. Bij herhaalde overtreding wordt er een last onder dwangsom opgelegd. Deze dwangsommen kunnen oplopen tot € 10.000 per overtreding. Na zes weken informeren en waarschuwen is Waternet in juli 2019 met de daadwerkelijke handhaving begonnen.

### Controle technische uitrusting

De beroepsvaart (voornamelijk rondvaartboten) die over een certificaat van onderzoek beschikt en de overige passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning worden periodiek gecontroleerd op technische uitrusting van het vaartuig, vaarbekwaamheid van de bemanning, de vaar- en rusttijden en vergunningsvoorwaarden van VOB/RPA. Ook worden nieuwe vaartuigen, voordat ze een vergunningsbewijs in ontvangst kunnen nemen, eerst aan een controle onderworpen.

Controle op vergunningvoorwaarden	2016	2017	2018	2019 > Q3
Aantal controles	283	166	228	88
Boeterapport (bestuurlijke boete namens IL&T)	8	10	10	25

Tabel 15: Controle Binnenvaartwet vergunningsvoorwaarden

Aantal meldingen	2015	2016	2017 (t/m juni)*	2018	2019 (t/m september)
Gezonken vaartuigen	145	200	289	161	104

Tabel 16: Meldingen gezonken vaartuigen

\*Door de overgang naar een nieuw meldingssysteem in 2018 zijn er geen betrouwbare cijfers over het hele kalenderjaar.

### 3.3.3. Verwijderen gezonken vaartuigen

Naast meldingen over geluid, snelheid en vaargedrag komen er ook meldingen binnen over gezonken vaartuigen.

Het beleid van Waternet is dat gezonken vaartuigen gelabeld worden. De eigenaar heeft dan veertien dagen de tijd om de boot te verwijderen. Verwijdert de eigenaar de boot niet, dan licht Waternet de boot. De inspecteurs vaarwegen hebben in 2018 192 vaartuigen onder de Wrakkenwet geplaatst. In 2018 zijn 81 wrakken door Waternet gelicht en 96 wrakken door de eigenaar zelf. De overige 15 wrakken zijn in 2019 gelicht. In 2019 zijn tot en met het derde kwartaal 217 vaartuigen onder de Wrakkenwet geplaatst en 79 wrakken door Waternet gelicht.

### 3.3.4. Binnenhavengeld en correct gebruik vignet

#### Binnenhavengeld

Waternet controleert of de pleziervaartuigen een geldig binnenhavengeldvignet (BHG) hebben. Als dit niet het geval is, worden de boten (na aanmaning) uiteindelijk weggesleept. In 2019 was de controle op de betaling van het binnenhavengeld een van de handhavingsprioriteiten. In 2018 zijn 87 boten weggesleept die geen BHG-vignet hadden. In 2019 waren dit er tot eind september 142.

BHG-vignetten	2014	2015	2016	2017	2018	2019 t/m september
Handmatig gecontroleerde boten	9.000	4.079	3.100	1.238	1.393	3.730
Weggesleepte boten zonder vignet	505	140	49	58	87	142
Naleving*	94%	97%	98%	95%	69,13%	69,2%

Tabel 17: Handhaving BHG-vignetten controle uitgevoerd op steekproef en per rak in de stadsdelen  
\*) Tot 2018 werd de naleving (de betalingsgraad) berekend als een percentage van het (te laag) ingeschatte totale aantal pleziervaartuigen in Amsterdam. Sinds 2018 wordt de betalingsgraad berekend aan de hand van het feitelijke aantal gecontroleerde vaartuigen.

### 3.3.5. Preventie

Een van de uitgangspunten van het stedelijk handnavingsprogramma, waar ook team Nautisch Toezicht zich aan houdt, is een nadruk op preventie door communicatie met zowel burgers als bedrijven, en door kwalitatieve dienstverlening. Waternet geeft hier invulling aan met informatieve acties zoals het uitdelen van flyers, berichten en filmpjes op sociale media en lokale tv en het betrekken van burgers, bijvoorbeeld door middel van buurtoverleggen op plekken met veel overlast. Ook de VaarWater app (zie 3.2.6.) zal hierin een steeds belangrijkere rol spelen.

#### Handhaving op snelheid

Om de vaarweggebruikers over hun actuele snelheid te informeren is het aantal borden met smileys uitgebreid. De borden worden ingezet op plaatsen waarover veel overlastmeldingen over snelheid worden gemaakt. Momenteel staan er twaalf van zulke borden opgesteld. De smiley geeft bij de schipper in het voorbij varen aan wanneer deze met de boot te snel of juist met goede snelheid vaart. Welke smiley wordt getoond is afhankelijk van de snelheid waarmee de boot vaart. Hiermee wordt in eerste instantie een preventieve werking beoogd, maar de smiley zal in de toekomst tevens de aantallen en snelheden van alle voorbijvarende schepen kunnen uitlezen, als onderdeel van de Digitale Gracht. De uitgelezen data zijn dan een hulpmiddel om het nalevingsgedrag te monitoren.

