



Gemeente Amsterdam



December 2020

Grachtenmonitor

1 oktober 2019 - 1 oktober 2020

| Inhoudsopgave

Inleiding	3	4	Transport over water	21
		4.1	Cijfers	21
1 Situatie op de grachten	5	4.2	Pilots	21
1.1 De Digitale Gracht uitgebreid	5			
1.2 Vaarbewegingen op de grachten	6	5 Toezicht en handhaving	23	
1.3 Overlastmeldingen	9	5.1	Methoden en middelen	23
1.4 Schoonheidsgraad grachten	11	5.2	Resultaten handhaving	24
1.5 Nautisch beheer	12			
1.6 Maatregelen coronacrisis	13			
2 Pleziervaart	15			
2.1 Vignetten binnenhavengeld	15			
2.2 VaarWater app	15			
3 Passagiersvaart	17			
3.1 Nieuw vergunningenbeleid	17			
3.2 Ligplaatsen	18			
3.3 Op/afstapplaatsen passagiersvaart	18			
3.4 Transferplekken	18			

| Inleiding

Voor u ligt de zesde editie van de Grachtenmonitor. Het document bespreekt de periode tussen 1 oktober 2019 en 1 oktober 2020. Zoals vastgesteld in de Nota Varen Deel 1 wordt de Grachtenmonitor voortaan elk najaar uitgebracht, zodat de gegevens een rol kunnen spelen bij eventuele besluiten over het eerstvolgende vaarseizoen.

Het document geeft, net als in voorgaande jaren, een feitelijke stand van zaken op het gebied van transport-, passagiers- en pleziervaart, drukte op de grachten en handhaving van het vaarbeleid. Een belangrijke kanttekening is dat de cijfers van dit jaar beduidend afwijken als gevolg van alle (vaar)beperkingen van de coronacrisis. De Grachtenmonitor geeft hier en daar duiding van de cijfers maar is geen evaluatie en bevat geen beleidsaanbevelingen.

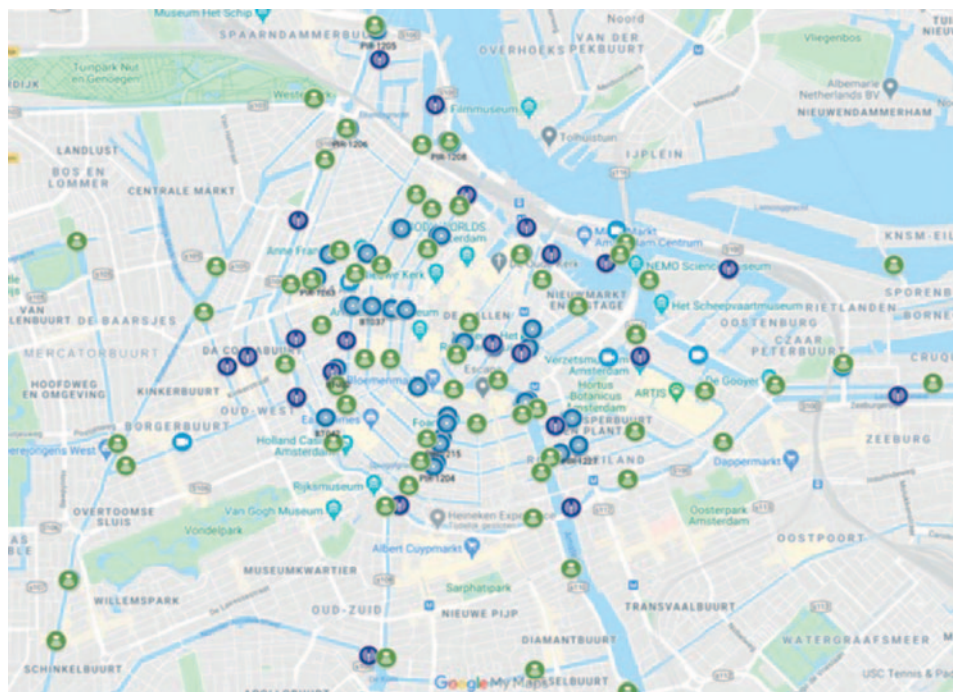
Deze editie van 2020 bestaat uit 5 hoofdstukken en rapporteert over enkele nieuwe onderwerpen. Aparte hoofdstukken zijn toegevoegd over de pleziervaart en transport over water. Ook nieuw is het onderwerp nautisch beheer. Voor deze nieuwe onderwerpen is geen historie beschikbaar. Ook in volgende jaargangen kunnen onderwerpen worden uitgebreid of toegevoegd, bijvoorbeeld over laadpunten voor elektrisch varen. In 2020 is flinke voortgang geboekt met de ontwikkeling van de Digitale Gracht. Met dit systeem kan de stad veel meer gegevens verzamelen over het gebruik van het Amsterdamse binnenwater. In de Grachtenmonitor van 2021 zal dan ook meer cijfermateriaal staan over de situatie op de grachten.



1 | Situatie op de grachten

1.1 De Digitale Gracht uitgebreid

De Digitale Gracht bestaat sinds 2017 en is uitgegroeid tot een stadsbreed systeem van sensoren en slimme camera's die vaarbewegingen van pleziervaart, passagiersvaart en transportschepen signaleren en weergeven op een dashboard. Met deze informatie kan de gemeente schippers informeren, verkeersmaatregelen nemen en overlast aanpakken.



Figuur 1: Beoogde en deels gerealiseerde meetpunten in Amsterdam voor de Digitale Gracht.

Aanvankelijk detecteerde de Digitale Gracht alleen beroepsvaart automatisch. Sinds najaar 2020 is het systeem uitgebreid zodat ook de pleziervaart automatisch in beeld komt. Daartoe hebben vanaf 2021 alle pleziervaartuigen een verplicht vignet met chip die door sensoren aan de wal wordt uitgelezen. Zo kan de Digitale Gracht voortdurend monitoren hoeveel (bewegende) vaartuigen er op het water zijn, of zij een geldig vignet hebben, en informatie geven over vaarrichting, snelheid en geluidsproductie. Met die informatie kan Handhaving & Toezicht (THOR) gericht optreden.

Plaatsing nieuwe apparatuur

In 2020 is een groot deel van de noodzakelijke apparatuur in de binnenwateren van Amsterdam geplaatst. Met name bij de 10 in- en uitgangen van de stad en de drukste vaarroutes in het centrum. Naar verwachting zal de apparatuur in het eerste kwartaal van 2021 grotendeels operationeel zijn, zodat er in de volgende Grachtenmonitor een vollediger beeld van de situatie op het Amsterdamse binnenwater kan worden gegeven.

Type sensoren

De Digitale Gracht wordt voorzien van verschillende sensoren.

AIS (Automatisch identificatiesysteem): Op schepen van de beroepsvaart (waaronder passagiersvaart) is meestal een AIS transponder aanwezig. Deze geeft signalen af over positie, snelheid en richting van het schip. Dankzij dit systeem zijn schepen zichtbaar onderling en voor waterbeheerders, ook in dichte mist.

'Slimme camera': Camera's voorzien van beeldherkenning. Deze kunnen passerende vaartuigen tellen, inclusief informatie over de richting en mogelijk ook grootte van een schip.

RFID (Radio Frequency Identification): Vignetten op vaartuigen (vanaf 2021 geldt dit voor zowel passagiersvaartuigen als pleziervaartuigen) zijn op afstand te detecteren door RFID lezers (vergelijkbaar met toegangspasjes, leesbaar d.m.v. radiogolven). De RFID sensoren detecteren passerende schepen met een vignet en kunnen ook het type vignet identificeren.

Boatcounter: Sensoren die door middel van infrarood licht passages kunnen registreren, inclusief richting.

AllSens: Deze sensoren bevatten een combinatie van sensoren. Naast het tellen van passerende schepen en RFID registratie wordt ook het geluidsniveau geregistreerd, bij overschrijding van geluidsnormen kan ook beeldmateriaal vastgelegd worden ter ondersteuning van handhaving.

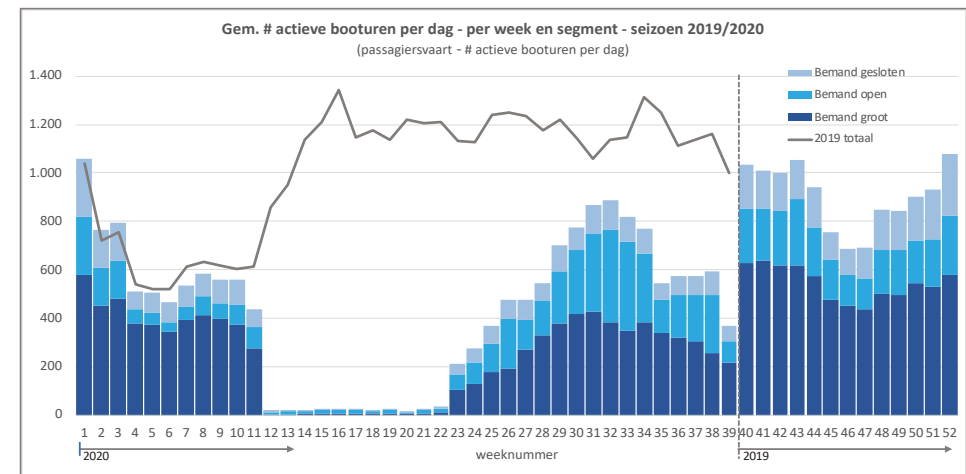
1.2 Vaarbewegingen op de grachten

Bemande Passagiersvaart

Alle scheepvaartbewegingen van de (bemande) passagiers- en beroepsvaart worden digitaal geregistreerd met behulp van zogenaamde AIS-transponders (AIS: Automatic Identification System). 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 93% van de bemande schepen (dit was 76% in de vorige Grachtenmonitor). Er is gekeken naar het gebruik van het Amsterdamse binnenwater door de bemande passagiersvaart door per uur het aantal vaartuigen op te tellen dat meer

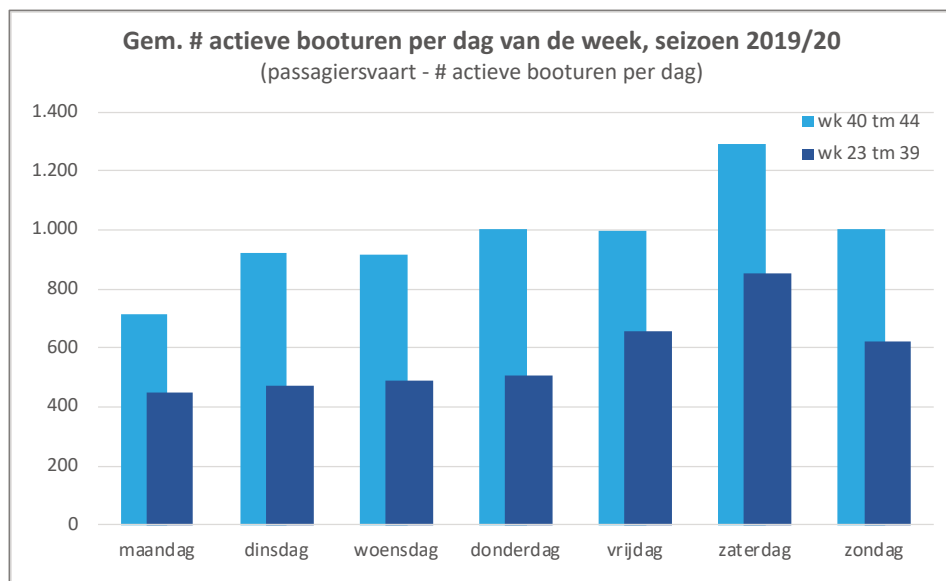
dan 10 minuten gevaren heeft in dat uur. Dit geeft een beeld van de spreiding van vaarbewegingen over de dag, over de week en door het jaar heen.

Het jaarritme begon dit vaarseizoen in lijn met het vorig seizoen, tot het moment medio maart 2020 dat in verband met de coronacrisis een lockdown werd opgelegd. Van week 12 tot week 22 is er bijna niet gevaren, daarna is een langzaam herstel te zien tot ongeveer begin augustus 2020. Daarna zakt het aantal actieve schepen weer in naar ongeveer de helft van het vorig seizoen.



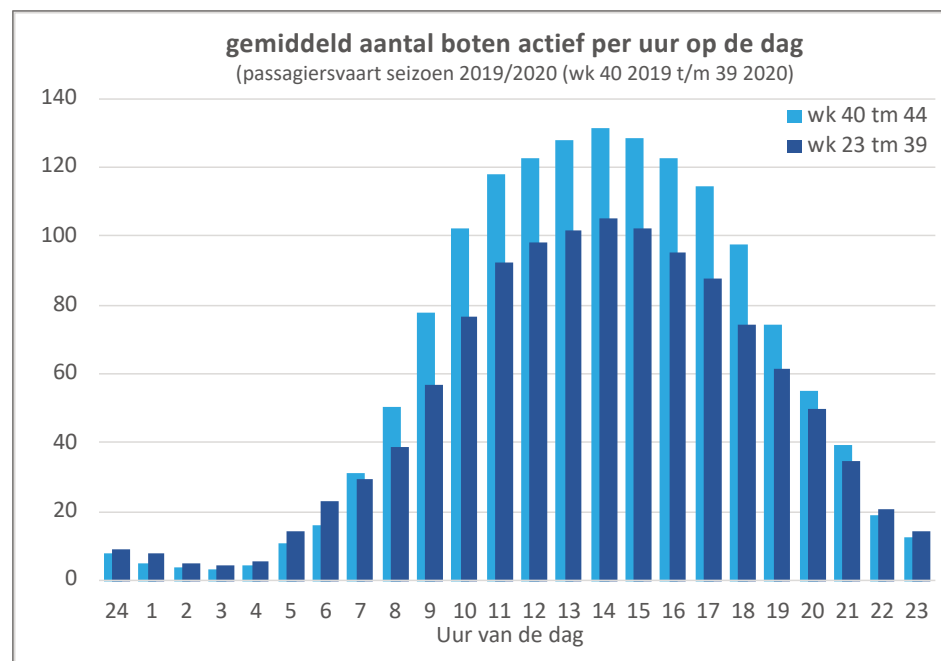
Figuur 2: Jaarritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve dagelijkse booturen van bemande passagiersvaartuigen per week in vaarseizoen 2019/2020 (balken) en in het vorig vaarseizoen (lijn). Gegevens 2019/2020 zijn gebaseerd op de AIS-gegevens van 93% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen. Door aanvulling van de databestanden is het aandeel AIS-gegevens hoger geworden dan vorig jaar (76 %).

Over de week is het aantal booturen van actieve bemande passagiersvaartuigen redelijk constant, met een piek op de zaterdag en iets rustiger op de maandag, zoals te zien in figuur 2.



Figuur 3: Weekritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve 'booturen' per dag van de week; gemiddeld over de periode 2019 week 40 t/m 44 en 2020 week 23 t/m 39. Gebaseerd op de AIS-gegevens van 93% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.

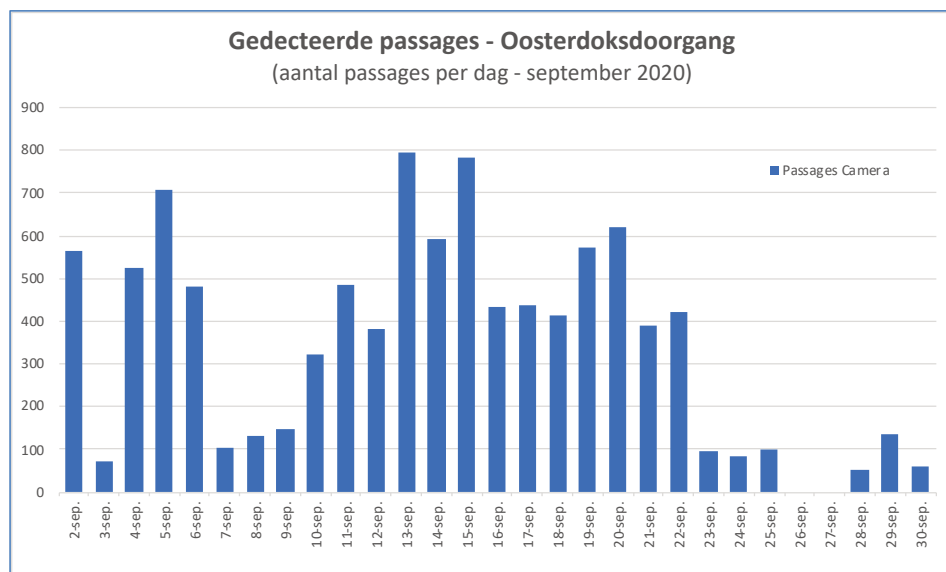
Het dagritme van de bemande passagiersvaart laat zien dat er een redelijk constant volume van passagiersvaartuigen actief is van ongeveer 10.00 tot 18.00 uur. Voor 06.00 uur en na 22.00 uur is er zo goed als geen activiteit.



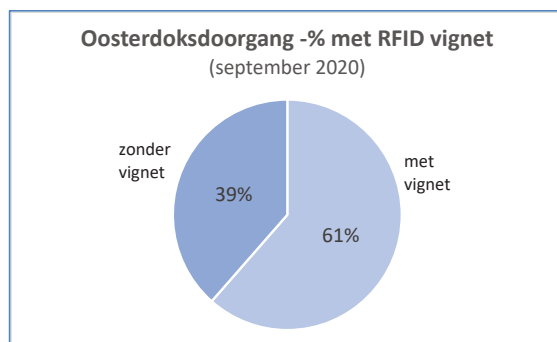
Figuur 4: Dagritme van de bemande passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve passagiersvaartuigen per uur van de dag; gemiddelde in week 40 t/m 44 in 2019 en van week 23 t/m 39 in 2020. Gebaseerd op de AIS-gegevens van 93% van de bemande vergunde passagiersvaartuigen.

Telling van alle vaartuigen

De sensoren van de Digitale Gracht geven inzage in passages van alle vaartuigen op vele punten in Amsterdam. De sensoren worden nu verder uitgerold en gekalibreerd. Bij de Oosterdoksdoorgang hangt zowel een 'slimme camera' als een RFID sensor. De camera registreert het aantal passerende vaartuigen inclusief de richting van de passage, op basis van lokale video analyse. De RFID sensor meet de passage van een RFID vignet. De figuren hieronder geven een eerste indruk van het type metingen die mogelijk zijn met de sensoren van de Digitale Gracht.



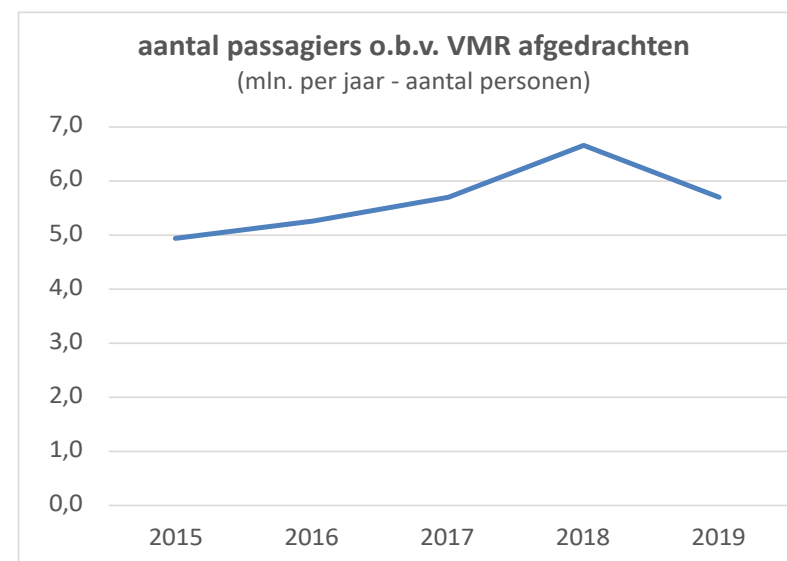
Figuur 5: Aantal passages Oosterdoksdoorgang, zoals geregistreerd door een 'slimme camera' sensor van de Digitale Gracht. Op basis van video analyse registreert deze sensor het aantal passages, inclusief vaarrichting.



Figuur 6: Aandeel van passerende vaartuigen met een RFID vignet. Geregistreerd door een RFID sensor bij de Oosterdoksdoorgang, in combinatie met het totaal aantal passerende vaartuigen zoals gemeten door de 'slimme camera' sensor.

Vermakelijkheidsretributie (VMR)

Voor het vervoer van passagiers moet vermakelijkheidsretributie afgedragen worden per vervoerde passagier, met een vrijstelling voor de eerste 250 passagiers. Het volume van deze afdrachten geeft een beeld van het aantal passagiers dat gebruik heeft gemaakt van de passagiersvaart in Amsterdam. De gegevens over 2020 zijn nog niet beschikbaar; de afdrachten over 2019 laten een afname van 4% zien ten opzichte van 2018. Het aantal actieve vaartuigen door het jaar heen laat een stijging zien in 2019 t.o.v. 2018, op basis hiervan zou een daling van de VMR afdrachten niet te verwachten zijn.



Figuur 7: Verloop van de afgedragen vermakelijkheidsretributie, op basis van het aantal personen, inclusief een inschatting van de vrijstelling voor de eerste 250 personen. De verwerking van recentere periodes zal wat achterlopen, waardoor het totaal in die periodes later nog kan oplopen.

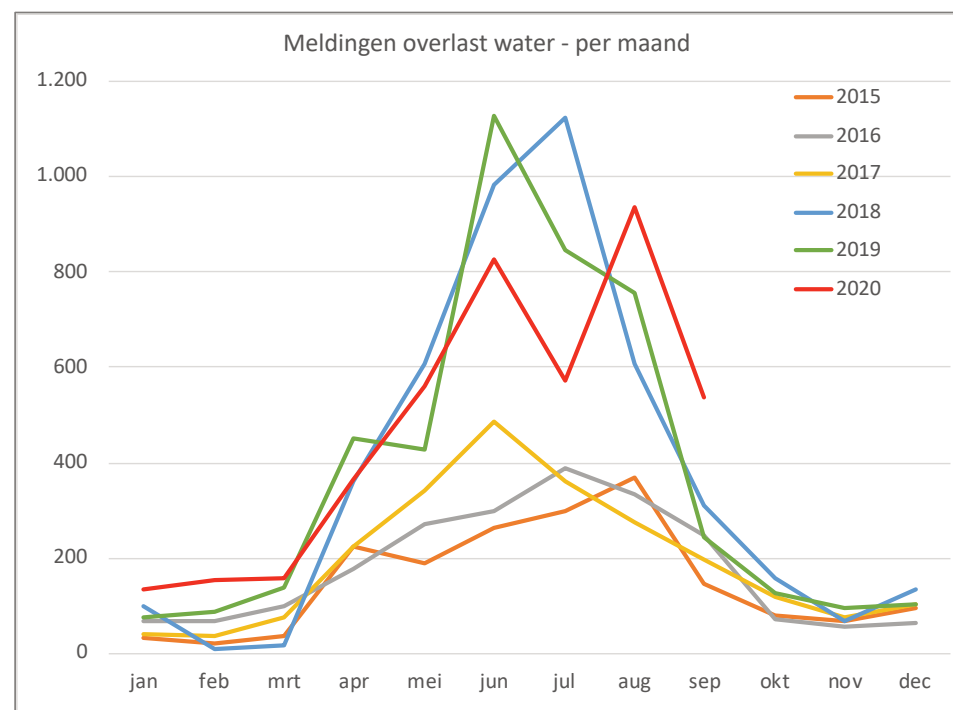
Aantal passagiers o.b.v. VMR afdrachten (mln)

2015	2016	2017	2018	2019
4,94	5,24	5,67	6,64	5,69

Figuur 8: Aantal passagiers per jaar o.b.v. de ontvangen VMR-afdrachten.

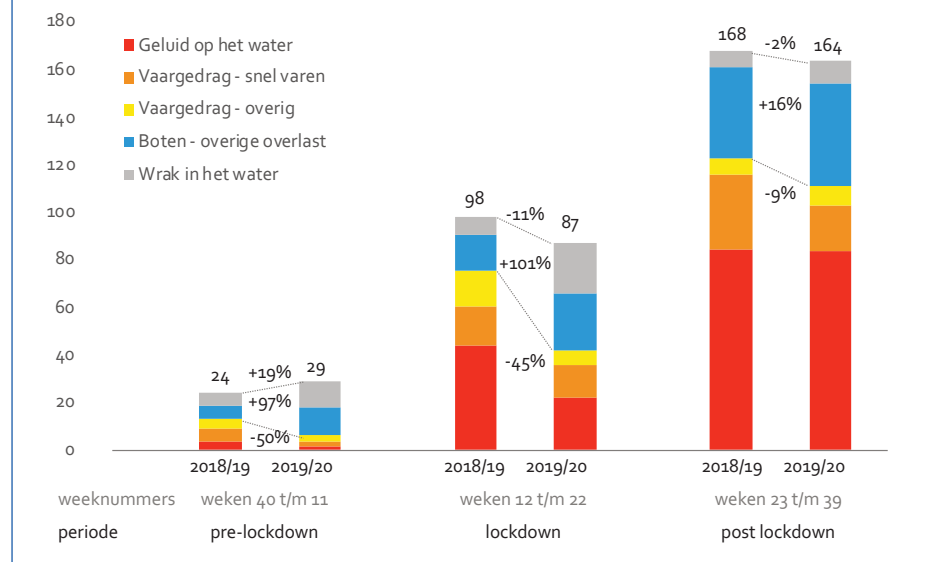
1.3 Overlastmeldingen

Het aantal meldingen is in lijn met vorig jaar. Na een periode van jaarlijkse stijgingen vanaf 2015, met een grote stijging in 2018, lijkt sinds 2018 het aantal overlastmeldingen gestabiliseerd te zijn op dit hogere niveau.



Figuur 9: Meldingen overlast op het water, naar maand waarin de overlast plaats heeft gevonden. Sinds augustus 2018 komen deze meldingen binnen bij SIA.

Overlastmeldingen water per week naar subrubriek (seizoen 2018/19 versus 2019/20)



Figuur 10: Overlastmeldingen per subrubriek, vergelijking periode van lockdown in seizoen 2019/20 met 2018/19.

Het totaal aantal gemiddelde overlastmeldingen per week lijkt niet beïnvloed te zijn door de lockdown. Buiten de lockdown periode is het aantal meldingen vrijwel gelijk gebleven (19% stijging voor de lockdown, en 2% daling na de lockdown, gemiddeld 4% stijging); de lockdown periode (weken 12 t/m 22) laat een daling zien van 11%. In figuur 10 is te zien dat in de periode van de lockdown (weken 12 t/m 22) wel een sterke daling (-45%) in de overlastmeldingen 'Geluid op het water' en 'Vaargedrag' is geweest; tevens is er echter een sterke stijging (+101%) in 'Wrak in het water' en 'Boten - overige overlast'. Het gemiddelde aantal meldingen per week tijdens de lockdown toont hierdoor een daling van 11%.

Het totaal aantal meldingen in seizoen 2019/20 buiten de lockdown weken is nagenoeg gelijk aan die weken in 2018/19; met hierbinnen een verschuiving in de meldingen van 'Vaargedrag' naar 'Wrak in het water' en 'Boten - overig overlast'.

Overlastmeldingen per subrubriek pre/ post lockdown 2019/20 vs. 2018/19 (weken 40 t/m 11 en 23 t/m 39 in 2019/20 versus 2018/19)

Subrubriek	seizoen 2018-2019	seizoen 2019-2020	verschil in %	verschil absoluut
Geluid op het water	1.522	1.464	-4%	-58
Vaargedrag - snel varen	677	369	-45%	-308
Vaargedrag - overig	196	213	9%	17
Wrak in het water	232	420	81%	188
Boten - overige overlast	806	1.008	25%	202
Blokkade van de vaarweg	0	15		15
Oppervlaktewaterverontreiniging	0	73		73
Totaal	3.433	3.562	4%	129

Figuur 11: Overlastmeldingen per subrubriek, vergelijking seizoen 2019/20 met 2018/19, voor de periode buiten de lockdown weken.

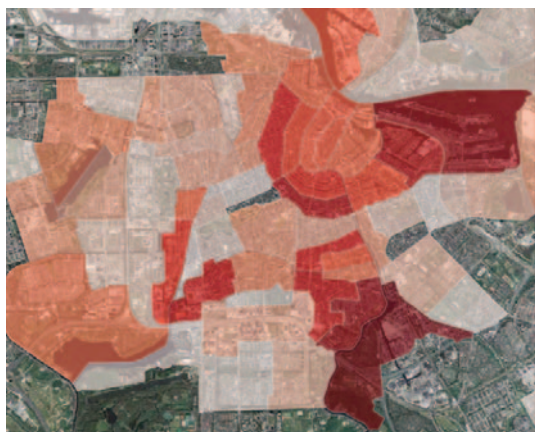
Indien gekeken wordt naar de overlastmeldingen per stadsdeel dan laat het aantal meldingen in Centrum een daling zien, -15% buiten en -44% in de lockdown periode. In de lockdown periode laten de stadsdelen Oost en West een duidelijke stijging zien.

Overlastmeldingen per stadsdeel in lockdown 2019/20 vs. 2018/19 (weken 12 t/m 22 in 2020 versus 2019)

Stadsdeel	seizoen 2018-2019	seizoen 2019-2020	verschil in %	verschil absoluut
Centrum	459	256	-44%	-203
Oost	257	312	21%	55
Zuid	242	213	-12%	-29
West	55	122	122%	67
Nieuw-West	37	42	14%	5
Noord	26	44	69%	18
onbekend	3	4	33%	1
Zuidoost		5		5
Westpoort		1		1
Totaal	1079	999	-7%	-80

Figuur 12: Overlastmeldingen per stadsdeel, vergelijking periode van lockdown in seizoen 2019/20 met 2018/19.

De 'heatmap' van overlastmeldingen per buurtcode laat ook zien dat de bocht in de Amstel en Oost de hoogste aantallen meldingen kennen. Binnen het stadscentrum vertonen de gebieden rond de Prinsengracht, de Singelgracht en de Oostelijke Eilanden/ Havengebied/ Kadijken de meeste overlastmeldingen.



Figuur 13: 'Heatmap' van de overlastmeldingen per buurtcombinatie, hoe donkerder rood hoe hoger het aantal meldingen.

Overlastmeldingen per stadsdeel pre/ post lockdown 2019/20 vs. 2018/19 (weken 40 t/m 11 en 23 t/m 39 in 2019/20 versus 2018/19)

Stadsdeel	seizoen 2018-2019	seizoen 2019-2020	verschil in %	verschil absoluut
Centrum	1181	1006	-15%	-175
Oost	1128	1134	1%	6
Zuid	719	788	10%	69
West	174	254	46%	80
Nieuw-West	115	213	85%	98
Noord	96	130	35%	34
onbekend	15	25	67%	10
Zuidoost	5	8	60%	3
Westpoort	0	4		4
Totaal	3433	3562	4%	129

Figuur 14 Overlastmeldingen per stadsdeel, vergelijking seizoen 2019/20 met 2018/19, voor de periode buiten de lockdown weken.

Subrubriek	2019	2020
Geluid op het water	44%	40%
Boten - overige overlast	23%	27%
Wrak in het water	8%	13%
Vaargedrag - snel varen	17%	12%
Vaargedrag - overig	8%	6%
Oppervlaktewaterverontreiniging	0%	3%
Blokkade van de vaarweg	0%	1%

Figuur 15: Aandeel per subrubriek binnen meldingen overlast water.

Binnen de meldingen van overlast op het water blijft geluid de grootste categorie.

1.4 Schoonheidsgraad grachten

De schoonheidsgraad van de grachten is een visueel rapportcijfer over de hoeveelheid drijfvuil (van niet-natuurlijke herkomst) op een aantal vaste en wisselende plekken in de stad. Het rapportcijfer wordt vastgesteld door het onderzoeksbureau van de gemeente Amsterdam (OIS).

Jaar	Rapportcijfer
2015	7,5
2016	7,6
2017	7,8
2018	8,1
2019	8,2
2020 (tot 1 oktober)	7,7

Figuur 16: Schoonheidsgraad grachten (maakt onderdeel uit van de grachtenmonitor i.v.m. een aangenomen motie).

1.5 Nautisch beheer

De gemeente adviseert, informeert, of stelt randvoorwaarden bij diverse activiteiten in, op en boven het binnenwater op grond van de wettelijke taak van nautisch beheer voor dat water.

Het nautische beheer voor de doorgaande scheepvaartroutes in de stad is

gemandateerd aan Waternet. Doel is om zorg te dragen voor een vlotte en veilig doorvaart in het binnenwater en de bereikbaarheid hierbinnen te waarborgen. Activiteiten van nautisch beheer zijn bijvoorbeeld toestemmingen bij herstelwerkzaamheden aan bruggen en kades, evenementen als de Amsterdam City Swim, ontheffingen van een invaar- of ankerverbod, vergunningen voor zwaar transport en informatieborden.

Type werkzaamheden		Aantal cases
Nautische kaders voor activiteiten/vergunningen van gemeentelijke organisaties of bedrijven	Een nautisch kader wordt bijvoorbeeld opgesteld bij de nieuwbouw van een brug, de plaatsing van een woonboot of het houden van een evenement.	81
Toestemmingen	Voor alle werkzaamheden en evenementen die de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, is toestemming nodig van de bevoegde autoriteit.	98
Ontheffingen	Ontheffingen kunnen worden verleend voor bijvoorbeeld verboden op grond van verkeerstekens, zoals het ankerverbod, ligplaatsverbod of een invaarverbod.	34
Vergunningen bijzonder transport	Een bijzonder transport is een schip of samenstel dat groter is dan volgens de Regeling doorvaartprofielen op bepaalde vaarwegen is toegestaan en mag alleen met een vergunning varen.	84
Bordenplannen	Bij nautische kaders of toestemming wordt vaak voorgeschreven dat er bepaalde verkeersborden moeten worden geplaatst om de scheepvaart te informeren. Dit gebeurt volgens een bordenplan.	96
Gereedmeldingen woonschepen	Een gereedmelding is een melding van de woonschipeigenaar dat de verbouwing of vervanging afgerond is. Door de gemeente wordt gecontroleerd of men zich aan de voorwaarden heeft gehouden.	1
Berichten aan de scheepvaart	Wanneer er stremmingen of andere vormen van oponthoud op het binnenwater zijn, dient de scheepvaart hiervan in kennis te worden gesteld.	47
Verkeersbesluiten	Voor het plaatsen van een verkeersbord op grond van de Scheepvaartverkeerswet is een verkeersbesluit nodig. Voor het plaatsen van een verkeersbord op grond van de Verordening op het binnenwater een besluit.	20

Figuur 17: Overzicht van de werkzaamheden van nautisch beheer in de eerste 9 maanden van 2020. Per 1-1-2019 zijn deze taken overgegaan van Waternet naar de gemeente Amsterdam. Per 1-1-2020 is voor het Amsterdamse binnenwater de registratie van het nautisch beheer overgegaan naar de gemeente. Tot die tijd was er een gezamenlijke registratie met Waternet voor het nautisch beheer (inclusief de doorgaande routes).

1.6 Maatregelen coronacrisis

Naar aanleiding van de uitbraak van corona heeft de voorzitter van de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland begin april 2020 besloten om een vaarverbod in te stellen voor het centrum van de stad (grachtengebied, tot en met Singelgracht, inclusief de Wallen en Amstel). Dit vaarverbod betrof zowel passagiersvaart als pleziervaart. De duur van dit verbod werd stapsgewijs bekeken en indien nodig verlengd. Via de website van de gemeente, social media en de VaarWater app werd hierover actief gecommuniceerd. De inhoud van de maatregelen kwam van de Rijksoverheid. De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland bepaalt op basis hiervan de regels voor de stad.

Het vaarverbod voor pleziervaart is uiteindelijk van kracht geweest op zondag 5 april, op 10- 13 april (Pasen), tijdens de weekenden van 18-19 en 25-26 april en op Koningsdag 27 april. Daarna is het verlengd voor de eerste 3 weekenden van mei en ook voor 4 en 5 mei.

Gedurende de hele periode vanaf 5 april is altijd minimaal 1,5 meter afstand op een boot verplicht geweest. Als passagiers geen gezin vormen, was tot 1 juni het aantal mensen aan boord maximaal 2 personen, inclusief schipper (boete 390 euro). Ook de oproep om zoveel mogelijk thuis te blijven was vanaf het begin kracht.

Gedurende de periode 16 maart tot en met 16 mei heeft verder geen bediening van bruggen en sluizen (behoudens Hoofddoorvaartroute) plaatsgevonden op de binnenwateren van de gemeente in gebieden waar het vaarverbod niet van kracht was.

Op 2 locaties deden zich ongewenste concentraties van pleziervaartuigen voor. De locaties aan de Weesperzijde en Park Somerlust trokken zoveel vaartuigen met een dusdanig aantal inzittenden dat aanvullende maatregelen noodzakelijk waren. Op 1 augustus is dan ook een gebiedsverbod voor deze locaties ingevoerd en heeft fysieke afzetting met een ballenlijn plaatsgevonden. De maat-

regel bij Somerlust is in samenwerking met de Provincie Noord-Holland uitgevoerd, aangezien het gedeelte van de Amstel bij Somerlust provinciaal water betreft. De gebiedsverboden zijn van kracht gebleven tot en met 31 oktober 2020.

De passagiersvaart was verboden tot 1 juni. In de zomerperiode mochten maximaal 30 personen aan boord van een passagiersvaartuig, mits 1,5 m afstand kon worden gehouden (tenzij een huishouden). Een tijdelijke verruiming van de landelijke regelgeving naar 100 personen was voor deze branche niet relevant door de omvang van de vaartuigen in relatie tot de verplichte 1,5 m afstand. Bij openbare op- en afstaplocaties waar de ruimte beperkt was, zijn borden geplaatst met betrekking tot het houden van 1,5 m afstand.

Vanaf medio oktober is de noodverordening verder aangescherpt en mag men geen eten en drinken meer serveren. Voor passagiersvaart geldt dat er maximaal 30 personen mogen meevaren. Er moet vooraf worden gereserveerd en passagiers dienen een vaste plaats in te nemen. Ook moet er een gezondheidscheck plaats vinden. Groepen mogen uit maximaal 4 personen bestaan, met uitzondering van personen die tot eenzelfde huishouden behoren.

Aan de transportvaart zijn sinds de start van de coronamaatregelen geen beperkingen opgelegd, onder andere vanwege het geringe aantal personen aan boord in relatie tot de omvang van het vaartuig. Afsluitingen gedurende het totaalverbod voor plezier- en passagiersvaart waren op diverse locaties passeerbaar voor transport.



2 | Pleziervaart

2.1 Vignetten binnenhavengeld

Aantal, tarieven en omzet vignetten

Volgens de Nota Varen Deel 2 moet ieder pleziervaartuig op het Amsterdamse binnenwater een vignet voeren, ook als niet wordt afgemeerd. Dit gaat in per 1-1-2021. Vignetten bevatten een elektronische chip. Met de elektronische chip in het vignet en de nieuwe apparatuur krijgt de gemeente meer inzicht in de situatie op het Amsterdamse vaarwater en kan er beter worden gestuurd op drukte en overlast. Een verplicht vignet voor alle pleziervaartuigen vereenvoudigt bovendien de handhaving van regels en de betaling van het binnenhavengeld (BHG).

In 2015 is overgegaan naar betalen op basis van oppervlakte in plaats van betalen op basis van de lengte van de boot. Vanaf 1 januari 2020 zijn de tarieven voor het binnenhavengeld verhoogd met 75%. Voor het eerst sinds 2015 was sprake van een verhoging met meer dan de inflatiecorrectie. Met de inkomsten uit het binnenhavengeld betaalt de gemeente onder meer onderhoud aan kademuren en bruggen, baggeren en drijfvuilvissen in de grachten en administratieve kosten.

Type BHG-vignetten	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Regulier*	6.788	6.455	5.868	5.532	5.710	4.234
Abonnement**	514	494	100	453	450	341
Milieu***	1.439	1.344	1.308	1.396	1.510	1.652
(% van totaal)	(16,5%)	(16,2%)	(18,0%)	(18,9 %)	(19,7%)	(26,5%)
Totaal	8.741	8.293	7.276	7.381	7.670	6.227

Figuur 18: Aantal uitgegeven vignetten binnenhavengeld (BHG) per type vignet.

*Pleziervaartuigen met een vaste ligplaats binnen Amsterdam.

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

*** Duurzame pleziervaartuigen krijgen een korting op de prijs van het vignet.

Opbrengst BHG

2015*	2016	2017	2018	2019	2020
€ 2.428.000	€ 2.171.427	€ 1.993.295	€ 1.912.000	€ 2.100.000	€ 3.127.544

Figuur 19: Jaarlijkse opbrengsten binnenhavengeld (BHG) 2015-2020.

*) Sinds 2015 zijn de tarieven BHG niet meer per strekkende meter, maar per vierkante meter en in 6 categorieën. Zie hiervoor www.waternet.nl/service-en-contact/vaarzaken/kosten-binnenhavengeld

Overdracht van Waternet naar gemeente

Bij de transitie van het innen van binnenhavengeld van Waternet naar de gemeente Amsterdam bleek dat het oude administratieve systeem niet meer aan de eisen van de huidige tijd voldeed. De gemeente Amsterdam is in 2020 overgestapt naar een nieuw systeem. Door die transitie en overstap is er een onnauwkeurigheid in het verzamelen van BHG gegevens gedurende het laatste kwartaal van 2019.

2.2 VaarWater app

Deze gratis app bestaat sinds 2013 en richt zich met name op schippers van pleziervaartuigen en huurders van bootjes. De app biedt de gebruiker onder meer nieuws en informatie over vaarroutes, regels op het water, stremmingen, de eigen vaarsnelheid, locaties van jachthavens en oplaadpunten. Daarnaast biedt de app mogelijkheden om zaken aan de gemeente te melden. De app is beschikbaar in het Nederlands en Engels en het gebruik liep in 2020 op naar ongeveer 20.000 downloads.

De VaarWater app is een belangrijk medium om in contact te zijn met de doelgroep van pleziervaarders. Op 1 januari 2020 ging het beheer van de app over van Waternet naar de gemeente Amsterdam. Sindsdien zijn meerdere aanpassingen en updates gedaan. In de toekomst kan de app ook informatie geven over vaarwater rondom Amsterdam. Daarvoor werkt de gemeente samen met omliggende gemeenten.



3 | Passagiersvaart

3.1 Nieuw vergunningenbeleid

In 2019 heeft de gemeente een nieuw systeem van exploitatievergunningen voor de passagiersvaart vastgesteld met een maximaal aantal vergunningen (550) voor bepaalde tijd. In juni 2020 zijn alle bestaande exploitatievergunningen omgezet van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd en door middel van loting in een tranche geplaatst. Er zijn 4 tranches die respectievelijk aflopen in 2024, 2026, 2028 en 2030.

De exploitatievergunningen die het eerst zijn uitgegeven, zullen als eerste aflopen in tranche 1. De vergunningen met de meeste recente uitgiftedatum lopen af in tranche 4. Rederijen met meerdere vergunningen kunnen maximaal 25% van hun vergunningen per tranche verliezen. Zo kan het zijn dat een oude vergunning toch in een latere tranche terecht komt.

Segment	Tranche 1	Tranche 2	Tranche 3	Tranche 4	Totaal
Bemand gesloten	20	24	27	18	89
Bemand groot	35	39	43	31	148
Bemand open	30	33	38	26	127
Onbemand	58	70	48	0	176
Totaal	143	166	156	75	540

Figuur 20: Aantal vaartuigen waarvan de exploitatievergunning verloopt per segment per tranche.

Uitgifterondes

Na afloop van elke tranche wordt een aantal bestaande exploitatievergunningen beëindigd, maar ook weer nieuwe exploitatievergunningen uitgegeven. Op die manier krijgen ook nieuwe toetreders een kans om passagiersvaartuigen te exploiteren. In september 2020 konden aanvragen worden ingediend voor een nieuwe exploitatievergunning voor de tranche met een start per maart 2024. In deze eerste uitgifteronde conform het nieuwe beleid zijn 155 exploitatievergunningen te verdelen. Aan het einde van het eerste kwartaal van 2021 zal de uitslag aan aanvragers en raad worden gecommuniceerd.

Welstand

De gemeente vindt het belangrijk dat passagiersvaartuigen passen bij de kenmerken van de Amsterdamse binnenstad en de UNESCO werelderfgoed status van de grachten. Het in 2017 vastgestelde welstandsbeleid voor passagiersvaart is in 2019 geëvalueerd. Daaruit bleek dat de beeldkwaliteit verbeterde, maar dat het voor sommige aanvragers moeilijk was om in 1 keer een correcte aanvraag te doen. Om daaraan tegemoet te komen is het aanvraagformulier gebruikersvriendelijker gemaakt en zijn voorbeelden toegevoegd.

Segment	Direct positief	Positief na opmerkingen	Negatief advies
Onbemand	0	1	0
Open	1	10	0
Gesloten	3	3 *	0
Groot	0	0	0
Totaal	4	14	0

Figuur 21: Aantal beoordelingen per segment, beoordeeld in de periode 1-10-2019 tot 30-9-2020.

* Dit zijn nog lopende aanvragen.

3.2 Ligplaatsen

Ligplaatsen passagiersvaart

De ligplaatsen voor de professionele passagiersvaart staan vanaf 3 juli 2020 weergegeven in een digitale kaart, die is gebaseerd op het ligplaatsenregister. In het register staat precies wanneer de gemeente aan welke rederij voor welk vaartuig een ligplaatsvergunning heeft verleend. In openbaar binnenwater van de gemeente is dit jaar sprake van 371 vergunde ligplaatsen.

Jachthavens

Jachthavens bieden ook mogelijkheden voor ligplaatsen voor passagiersvaartuigen. Een zogenaamd paraplubestemmingsplan heeft het voor 26 jachthavens mogelijk gemaakt om maximaal 25% van hun ligplaatsen te verhuren aan passagiersvaartuigen. In theorie kunnen deze jachthavens ongeveer 650 ligplaatsen voor passagiersvaartuigen aanbieden. Op dit moment liggen circa 145 kleine en middelgrote passagiersvaartuigen in jachthavens.

Ligplaatsen per stadsdeel

De meeste passagiersvaartuigen liggen in de stadsdelen West en Centrum, gevolgd door Oost en Zuid. De grote passagiersvaartuigen (> 16 meter) liggen voornamelijk in het centrum bij 1 van de op/afstaplocaties van reders. De ligplaatsen voor onbemande verhuur bevinden zich vooral rondom het centrum in de stadsdelen Oost, West en Zuid. De onderstaande figuren brengen de ligplaatsen per stadsdeel in beeld. Daarbij is onderscheid gemaakt in ligplaatsen tot 10 meter lang, ligplaatsen van 10-16 meter en ligplaatsen langer dan 16 meter. Ligplaatsen voor onbemande verhuur zijn een aparte categorie.

Stadsdeel	Onbemand	Kleiner dan 10 meter	Tussen 10 en 16 meter	Groter dan 16 meter
West	75	19	21	8
Centrum	0	5	22	92
Oost	53	4	4	8
Zuid	35	2	3	18
Nieuw West	0	2	0	0
Totaal	163	32	50	126

Figuur 22: Aantal ligplaatsen per stadsdeel en per segment.

3.3 Op/afstapplaatsen passagiersvaart

Op - en afstapkaart

De gemeente heeft samen met de rondvaartbranche een nieuwe kaart van openbare op- en afstaplocaties gemaakt. Op 3 juli 2020 ging deze kaart online. Hij is via de volgende link te raadplegen: <https://maps.amsterdam.nl/varen/>.

3.4 Transferplekken

Zouthaven

In 2017 besloot de gemeenteraad tot de inrichting van een transferhub in de Zouthaven waar passagiers kunnen overstappen tussen touringcar en rondvaartboot. Deze locatie vormt een alternatief voor transfers aan de centrum-

*) Zie <https://maps.amsterdam.nl/varen/>.

***) 2 jachthavens mogen tot maximaal 35% gaan.

zijde van het Centraal Station, waar touringcars vanaf 2022 niet meer welkom zijn. Op dit moment is er in de Zouthaven ruimte voor 7 grote passagiersvaartuigen. In april 2020 is een voetgangerstrap gemaakt aan de kade, aan de oostzijde van de brug, zodat een looproute ontstaat tussen de boten en bussen op De Ruyterkade Oost.

Transferplek De Ruijterkade-West

De op/afstaptelek aan De Ruijterkade-West was een pilot van de Port of Amsterdam die in 2019 is gestart. Doel was om te bekijken of hier een directe overstap tussen riviercruise en rondvaart mogelijk was, zodat er minder met touringcars door de stad hoeft te worden gereden. Uit de evaluatie bleek dat de pilot een succes is geweest. Door de directe overstap hoeven hier minder touringcars te stoppen, waardoor ook de verkeersveiligheid - met het drukke fietsverkeer aan de kade - een stuk is verbeterd. De pilot is in het vierde kwartaal van 2019 omgezet in een vaste situatie met 1 op/afstaptelek en een wachtplek voor 1-2 rondvaartboten.

**) Bron: Agenda Touringcar.*



4 | Transport over water

Het stimuleren van transport over water is een belangrijke ambitie uit het coalitieakkoord 'Een nieuwe lente en een nieuw geluid' en is in de Nota Varen Deel 2 vertaald naar een aantal maatregelen. De maatregelen hebben betrekking op de behoefte aan laad- en loslocaties, de noodzaak om regelgeving aan te passen, en de wens om meer praktijkinformatie te verzamelen over transport over water, bijvoorbeeld in de vorm van pilots. Het Uitwerkingsplan transport over water zal eind 2020 naar de gemeenteraad worden gestuurd.

4.1 Cijfers

Goederenvervoer vertegenwoordigt 15 tot 20% van al het verkeer in de stad. Daarvan gaat nog maar een klein deel over water. Tot nu toe gaat het voornamelijk om watergebonden bouwtransport, zoals aanvoer van materialen voor kadeherstel. Slechts ca. 1% van alle vaarbewegingen is transport gerelateerd.

Laad- en loslocaties

Meer transport over water vereist allereerst het realiseren van meer laad- en loslocaties aan de wal, want die plekken zijn momenteel schaars. Er zijn nu 32 aanmeerlocaties waar men ook mag laden/lossen, maar slechts 6 ervan zijn speciaal voor laden en lossen ingericht. De andere locaties worden ook gebruikt voor het laten op- en afstappen van passagiers. In de praktijk worden locaties nauwelijks voor dit doel gebruikt en soms zijn er fietsenrekken of andere objecten op de wal die laden en lossen hinderen. In 2020 zijn alle afmeerlocaties, die nu nog alleen voor het op- en afstappen van passagiers gebruikt worden, beoordeeld op hun geschiktheid voor laden en lossen. Daaruit blijkt dat 67 locaties in principe mogelijkheden bieden:

- 21 locaties zijn na kleine ingrepen geschikt voor laden/lossen.

- 46 locaties hebben onvoldoende ruimte voor palletoverslag, maar zijn wel bruikbaar voor rolcontainers.

Andere afmeerlocaties waren theoretisch vaak wel geschikt te maken, maar alleen na grotere aanpassingen, zoals herinrichting van de openbare ruimte op de wal.

4.2 Pilots

Om meer kennis op te doen over transport over water, inzicht te krijgen in noodzakelijke voorzieningen en mogelijkheden om deze vorm van transport te stimuleren, wordt in 2020 en 2021 een vijftal pilots uitgevoerd. De opzet voor de pilots is in 2020 bepaald.

1. Afvoer van afval over het water

Doel: Afvalverwijdering uit buurten waar op de wal te weinig ruimte of draagkracht is voor vervoer met vrachtverkeer.
Deelnemers: Gemeentelijke dienst Afval en Grondstoffen, Programma Varen.
Status: Mogelijkheden voor het wallengebied worden in 2020 verkend.

2. Aanleveren materiaal voor beheer en onderhoud over het water

Doel: In kaart brengen van de bevoorrading van verschillende bouwprojecten over water, van de overslag in de haven tot aan de eindbestemming.
Deelnemers: Programma Varen, Programma Autoluw, TNO en Port of Amsterdam.
Status: Deelprojecten zijn in verschillende stadia van uitvoering.

3. Innovatieve bouwlogistiek bij de afbouw van het Universiteitskwartier

Doel: Proef met innovatieve methoden van transport naar een bouwlocatie waar intensief wordt gewerkt, maar die over de weg slecht bereikbaar is.

Deelnemers: Stadsdeel Centrum, UvA, Programma Bruggen en Kademuren, Programma Varen, Amsterdam Vaart!.

Status: Deelprojecten zijn in voorbereiding.

4. Project Vijzelstraat

Doel: Werken aan het vernieuwen van 3 bruggen vanaf het water op een drukke locatie in de binnenstad, zowel in planmatige zin als fysiek in de praktijk.

Deelnemers: Programma Bruggen & Kademuren, Programma Varen

Status: Deze pilot is in uitvoering. Onderdeel van de uitvoering zijn een vaar- en stremmingsplan, aan- en afvoer van materieel en personeel via het water en vervanging van een drietal bruggen vanaf het water.

5. Bevoorrading horeca over het water

Doel: Onderzoeken mogelijkheden bevoorrading en afvalverwijdering van horeca over water.

Deelnemers: Groep van 'Koplopers Horeca', Zoev City, Programma Varen.

Status: Pilot is met belanghebbenden besproken en wordt momenteel uitgewerkt.

5 | Toezicht en handhaving

5.1 Methoden en middelen

Binnen de directie Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) is een speciaal nautisch team belast met bijvoorbeeld de controle van ligplaatsvergunningen, passagiersvaart (legaal en illegaal), varende woonschepen, bedrijfsvaartuigen en pleziervaartuigen.

Inzet van middelen en prioriteiten

Het gemeentebestuur stelt elk jaar handhavingsprioriteiten vast voor de inzet van THOR. Voor het nautisch team zijn dat op dit moment:

- Handhaven op geluid en snelheid (preventief en repressief optreden bij overlast).
- Controle op geldige vignetten (betaling binnenhavengeld).
- Vrijmaken van geblokkeerde kades en oevers (wrakken, vaartuigen die in de weg liggen).
- Bestrijden illegale passagiersvaart (voornamelijk grote sloepen zonder vergunning).
- Optreden bij bekende overlastlocaties (op/afstap hotspots zoals bij Anne Frank Huis, Hotel The Grand, park Somerlust).
- Handhaving 12+ maatregel (te grote groepen mensen op pleziervaartuigen).

Manieren van toezicht en handhaving

Bij overtredingen heeft de nautisch inspecteur een scala aan middelen om te reageren op de overtreding. In volgorde van toenemende zwaarte: formele waarschuwing, dwangsom en bestuursdwang. Bij gevaarlijke of spoedeisende situaties wordt onmiddellijk handhavend opgetreden met een keuze uit de volgende sancties:

- Bestuurlijke boete overlast openbare ruimte (Bboor), bijvoorbeeld bij geluidsoverlast en illegaal passagiersvervoer.
- Strafrechtelijke boete (bekeuringsgeeltje), bijvoorbeeld bij te hard varen en illegaal afmeren.
- Proces-verbaal, bijvoorbeeld bij varen zonder licht of gevaarlijk vaargedrag.
- Boeterapport Binnenvaartwet, bijvoorbeeld bij negeren vaar- en rusttijden.
- Sancties richting reders, bijvoorbeeld bij het niet nakomen van exploitatievergunning voorwaarden. Strike 1: waarschuwingsbrief. Strike 2: dreigen met intrekken vergunning. Strike 3: intrekken vergunning.

Personele inzet en vaartuigen

Op peildatum 1 maart 2020 waren er bij THOR 16 inzetbare nautisch inspecteurs. In de loop van 2020/2021 groeit dat aantal naar 30 fte's. In 2020 was er 25% minder capaciteit dan in 2019. Belangrijkste oorzaak daarvan is dat bij de transitie van nautische taken van Waternet naar de gemeente Amsterdam 4 medewerkers naar elders zijn vertrokken.

Fysiek hadden de nautisch inspecteurs in 2020 de beschikking over de volgende typen vaartuigen:

- 7 patrouilleboten, waarvan 3 elektrisch en 2 snelle boten voor de Nieuwe Meer en IJburg.
- 2 sloepen, waarvan 1 voor onopvallende surveillance.
- 1 vlet ter ondersteuning van werkzaamheden in de Bewaarhaven.
- 2 open elektrische boten voor THOR wal-handhavers.

5.2 Resultaten handhaving

Het is belangrijk om te vermelden dat de handhavingsresultaten van 2020 niet representatief zijn voor een normaal gangbaar jaar. Daarvoor zijn 4 redenen:

1. Zoals hierboven is toegelicht, zorgde de overgang van nautische taken van Waternet naar de gemeente Amsterdam voor een (tijdelijke) dip in de beschikbare personele capaciteit. In 2020 konden daardoor niet alle handhavingstaken volledig worden uitgevoerd.
2. In het begin van de coronacrisis was 3 maanden lang een noodverordening van kracht die varen in de grachtengordel en het wallengebied verbood. Omdat er vrijwel niet werd gevaren, was er 3 maanden lang ook nauwelijks sprake van uitgeschreven verbalen.
3. De noodverordening vroeg om intensieve inzet van het nautisch team om te voorkomen dat mensen toch het water van de binnenstad opgingen. Die geconcentreerde inzet ging ten koste van andere bestuurlijke prioriteiten en reguliere taken.
4. In juli 2020 was sprake van een langdurige hittegolf, waardoor onevenredig veel aandacht uitging naar recreatieve hotspots als Somerlust en de Nieuwe Meer.

Handhaving op de Amstel

Op het zuidelijk deel van de Amstel heeft THOR op dit moment nautische bevoegdheid tot ongeveer 80 meter ten zuiden van de Berlagebrug. Het water daarna valt onder bevoegdheid van de provincie Noord-Holland. Handhavers van THOR kunnen daar niet handhaven. In 2020 zijn gesprekken met de provincie gestart om afspraken te maken over effectieve handhaving in dit gebied.

Handhaven op Snelheid en Geluid

Processen verbaal en bestuurlijke boetes	2015	2016	2017	2018	2019 okt t/m dec	2019 totaal	2020 t/m sept
Geluid	89	257	176	171	7	43	27
Snelheid	153	156	108	125	9	62	9
Overig (*)	151	196	253	226	15	170	19
Geregistreerde waarschuwingen							31

Figuur 23: Handhaving op snelheid, geluid en overig. (*) Onder deze categorie vallen onderwerpen als negeren van afmeerverbod, negeren van invaarverboden, negeren van ligplaatverbod, negeren van verkeerstekens, niet voeren van de juiste verlichting.

Controle BHG	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal uitgevoerde controles	9000	4079	3100	1238	1393	4635
Aantal weggesleept zonder vignet	505	140	49	58	87	152

Figuur 24: BHG controles 2014-2019.

Controle BHG	Oktober 2019 *	3e kwartaal 2020 **
Aantal uitgevoerde 1e controles	905	564
Aantal vignetten betaald bij 1e controle	529	307
Aantal gegeven flyers/besluiten (LOD) bij 1e controle	212	257
Aantal boot niet meer aanwezig bij 2e controle	21	62
Aantal vignetten betaald bij 2e controle	30	71
Aantal weggesleept bij 2e controle	26	66
Aantal afwijkende maatgegevens	0	7
Aantal verkeerd vignet	2	11

Figuur 25: BHG controles.

* Geen BHG controles uitgevoerd in november en december 2019.

** I.v.m. de transitie van de administratieve BHG taken van Waternet naar de directie Dienstverlening en het opnieuw inrichten van het BHG registratie- en uitgifteproces in een nieuwe webapplicatie, zijn de controles BHG in 2020 op 6 juli 2020 gestart.

Het verschil in de cijfers tussen de 1e controle (257 gegeven flyers) en de resultaten van de 2e controle (199 betaald, weggesleept of boot niet meer aanwezig) in Q3 zit hem in het feit dat er nog 2e controles moeten plaatsvinden in Q4.

De resultaten van de BHG-controles over 2020 t/m het derde kwartaal zijn samengevat in onderstaande tabel:

Vaartuigen gecontroleerd	Aantal besluiten (niet betaald)	Aantal verkeerd vignet	Aantal weggesleept
564	257	11	66

Figuur 26: BHG controles 3e kwartaal 2020.

Van de 564 vaartuigen die gecontroleerd zijn, waren er in eerste instantie 257 vaartuigen die niet betaald hadden. Op die vaartuigen is een besluit (last onder dwangsom - LOD) aangebracht. Bij de tweede controle bleken er daarna nog steeds 66 niet te hebben betaald, deze zijn weggesleept naar de bewaarhaven.

In de backoffice is te zien dat er in totaal 11 meldingen zijn gemaakt van verkeerde vignetten. Dit zijn vignetten waar minder voor betaald is dan de bedoeling is. Dit kunnen milieu-vignetten zijn terwijl er een brandstofmotor aanwezig is. Of de afmetingen van het vaartuig zijn groter dan opgegeven is.

Handhaven op illegale passagiersvaart

Doel: Illegaal personenvervoer en vaartuigverhuur dusdanig bestrijden zodat legale exploitanten niet worden benadeeld door oneerlijke concurrentie. Verder het voorkomen van onveiligheid door het ontbreken van deskundigheid bij de schipper en door ongeschiktheid van het vaartuig.

Toezicht vindt zowel via internet plaats als met fysieke controles. Bij online toezicht zoekt de inspecteur vaarwegen op internet naar advertenties van illegale aanbieders. Er worden ook fysieke controles uitgevoerd op de grachten waarbij de schipper en opvarenden ondervraagd worden.

Handhaving op illegale personenvervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 t/m sept
Aangeschreven aanbiedingen/ overtredingen *	120	161	249	219	144	202	97	25
Verwijderde aanbieder en/overtredingen #	68	154	224	186	164	202	90	24
Last onder dwangsom	0	16	1	4	8	15	15	14

Figuur 27: Online toezicht illegale passagiersvaart.

(*) in deze rij zijn het aantal aangetroffen advertenties op internet en het aantal getroffen websites van aanbieders bij elkaar genomen.

(#) in deze rij zijn het aantal verwijderde advertenties op internet en het aantal verwijderde websites bij elkaar opgeteld.

Handhaving op illegale personenvervoer	2015	2016	2017	2018	2019	2020 t/m sept
Fysieke controles Proces verbaal/	170	115	137	43	38	7
bestuurlijke boete	0	0	6	8	0	0
Last onder dwangsom - LOD	9	1	10	25	19	11

Figuur 28: Fysieke controles illegale passagiersvaart (l.v.m. geringe effectiviteit van fysieke controles ligt de nadruk op online controles).

Handhaving 12+1 maatregel

Vanaf juli 2019 is gestart met het handhaven op de 12+1 maatregel. Een pleziervaartuij mag maximaal 12 personen plus een schipper aan boord hebben. Deze maatregel is genomen om de overlast tegen te gaan die veroorzaakt wordt door grote groepen mensen op boten. Wanneer een pleziervaartuij wordt aangetroffen met meer dan 13 personen aan boord, wordt er een Bboor (Besluit bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte) uitgeschreven en moeten er zoveel mensen van boord gaan dat er nog maar 12, plus de schipper overblijven. Bij herhaalde overtreding wordt er een last onder dwangsom opgelegd.

12+1 maatregel	Totaal 2019	2020 t/m sept
Aantal bestuurlijke boetes (overtreding 12+)	27	2
Aantal LOD's (last onder dwangsommen)	0	0

Figuur 29: Controle 12+1 maatregel.

Handhaving op wrakkenwet

Het beleid van Nautisch Toezicht en Handhaving is dat gezonken vaartuigen gelabeld worden. De eigenaar heeft vervolgens 14 dagen de tijd om de boot te verwijderen. Verwijdert de eigenaar de boot niet, dan worden de boten in opdracht van Nautisch Toezicht en Handhaving gelicht door Waternet of een externe partij (als het gaat om grote en zware boten).

Wrakkenwet	2018	2019	okt t/m dec 2019	2020 t/m sept
Aantal vaartuigen onder wrakkenwet geplaatst	192	528	119	128
Aantal door gemeente gelichte wrakken	81	191	31	70
Aantal door eigenaar gelichte wrakken	96	121	24	21

Figuur 30: Handhaving op wrakkenwet.

Controle Binnenvaartwet

De Binnenvaartwet is landelijke wetgeving voor de binnenvaart in het belang van de veiligheid. In Amsterdam gaat het vooral om een veilig transport van passagiers (rondvaart) en een veilig transport van goederen door de stad. Daarnaast is het van belang om met gecertificeerd materieel veilig aan de kades te kunnen werken. De gemeente houdt toezicht op onder meer de technische eisen die aan het schip of werktuig worden gesteld, het certificaat van onderzoek, scheepsmeting, bemanning sterkte en vaarbevoegdheid (vaarbewijs).

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 de vergunningsvoorwaarden van de Verordening op het binnenwater. Ook worden nieuwe vaartuigen, voordat ze een vergunningsbewijs in ontvangst kunnen nemen, eerst aan een controle onderworpen.

Controle op vergunningsvoorwaarden	2016	2017	2018	2019 t/m aug	2019 sept t/m dec	2019 totaal	2020 totaal t/m Q3
Aantal controles	283	166	228	88	26	114	8
Boeterapporten (bestuurlijke boete namens IL&T)	8	10	10	25	0	25	1

Figuur 31: Controle op vergunningsvoorwaarden.

* Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

