Evaluatie
en aanbevelingen

project Overlast te water 2008-2010

samenvatting



Samenvatting

Inleiding

Waternet (voorheen dienst Binnenwaterbeheer) heeft in opdracht van het College van B&W het project Overlast te water 2008-2010 uitgevoerd. In deze notitie wordt het project geëvalueerd en worden aanbevelingen gedaan voor de voortzetting en verbetering van de aanpak van overlast te water.

De doelstelling van het project was als volgt geformuleerd:
- bewoners en bezoekers van Amsterdam worden meer tevreden over de aanpak van de overlast te water,
- er wordt minder overlast te water ervaren en
- het is duidelijk en zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.

Vanwege enerzijds de meeste (toename van) overlast van en anderzijds de meningsverschillen over de aanpak van te hard varen, geluidsoverlast (muziek en schreeuwen) en overlast van (overmatig) alcoholgebruik, richtte de doelstelling van het project zich op deze drie vormen van overlast.

Toelichting en resultaten

Het project Overlast te water 2008-2010 rustte op drie pijlers, te weten werkprocessen, communicatie en verbetering meldpunt.

Werkprocessen – aanpak (repressieve aanpak)

De onduidelijkheid over wie waarvoor verantwoordelijk is in de aanpak van de overlast te water en welke regels precies gelden, zijn opgehelderd. Waar nodig zijn bevoegdheden anders geregeld. Dit heeft geleid tot het volgende beeld:

Overlast	Regelgeving	Handhavingbevoegd
Te hard varen	- Maximale vaarsnelheid 7,5 km/uur* - Veroorzaken hinderlijke waterbeweging verboden (BPR)	- Waternet (Centrale stad) - Team Water regiopolitie (pleziervaart) - KLPD (beroepsvaart)
Geluidsoverlast (muziek)	- Overlast veroorzaken is verboden (APV/VOB)	- Politie (wal en water) - Waternet (i.o.v. stadsdelen)
(Overmatig) alcoholgebruik	- Schipper: 0,5‰ (Svw) - Opvarenden (APV)	- Politie (wal en water)

Ook de samenwerking met de politie is uitgebreid en verbeterd. De inzet van de handhaving wordt (o.a.) gepland op basis van de overlastmeldingen, er wordt zogenaamd Informatie Gestuurd Toezicht (IGT) uitgeoefend.

Er zijn uniforme gezamenlijke werkprocessen voor de handhaving van de overlast afgesproken en model-processen verbaal gemaakt om de handhaving te vergemakkelijken.

Standaard vaart Waternet in het vaarseizoen naast elke dag overdag, 's avonds met één boot tot 23 uur en met één boot tot 01.00 uur. Standaard vaart Team Water 7 dagen per week tot 23 uur. Bij zowel Waternet als Team Water is de mogelijkheid gecreëerd langer door te varen indien de situatie op het water en/of een evenement daar aanleiding toe geeft.

Communicatie (preventieve aanpak)

Er is een uitgebreide gezamenlijke mediacampagne gevoerd met rebus-beelden:



Verbetering meldpunt

De werkprocessen rondom het meldpunt overlast te water zijn verbeterd en er is veel energie gestoken in de terugkoppeling aan melders en het verwachtingenmanagement. De meldingen worden gebruikt om de inzet van het toezicht en de handhaving zo goed mogelijk in te plannen op die locaties, dagen en tijdstippen dat de overlast zich voordoet. Het InformatieGestuurd Toezicht (IGT) heeft hiermee vorm gekregen.

Specifiek Wallengebied en Stadsdeel Centrum

Specifiek voor het Wallengebied is een gezamenlijke aanpak van de overlast ontwikkeld met de politie, zowel het Wijkteam Beursstraat als Team Water. Het aantal meldingen van overlast is sindsdien gedaald, er is inzicht in de dagen en tijden waarop het toezicht het meest nuttig en gewenst is en het aantal geconstateerde overtredingen is sindsdien ook gedaald. De ervaren overlast is afgenomen. Dit is ook de ervaring van veel bewoners en ondernemers in het gebied.

Voor het vaarseizoen 2010 sloten stadsdeel Centrum en Waternet een aparte dienstverleningsovereenkomst betreffende inzet ter bestrijding van overlast. Er is eenmalig extra geld gereserveerd hiervoor in de begroting 2010. De extra inzet heeft plaatsgevonden door extra inzet van toezichthouders en extra controles op vaarsnelheid in het stadsdeel.

Doelstelling behaald?

Voor ongeveer 2/3 deel van de doelstelling kan worden geconcludeerd dat de doelstelling is behaald[1]:

- Een aantal bewoners is meer tevreden over de aanpak.
- Er wordt minder overlast ervaren in het Wallengebied
- Het is duidelijk wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.
- Het is zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.

- (Een aantal) Bewoners van Amsterdam (is) zijn meer tevreden over de aanpak van overlast te water. Meer tevreden over de huidige aanpak dan over de aanpak van voor 2008. Dat blijkt uit:

- het feit dat een aantal individuele bewoners dat heeft laten weten in een persoonlijk gesprek of email,
- het feit dat een aantal bewonersorganisaties dat heeft uitgesproken in overleg en
- het feit dat de bewonersorganisaties die vertegenwoordigd zijn in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water hebben aangegeven dat er veel bereikt is.

Een deel van de bewoners in Amsterdam, m.n. in het wallengebied, ervaart minder overlast te water. Dat blijkt uit:

- signalen van een aantal individuele bewoners en
- terugkoppeling vanuit het IBO.

Het is duidelijk wie wat doet in de aanpak van de overlast te water. Dat blijkt uit de volgende tabel.

Overlast	Handhavingbevoegd
Te hard varen	- Waternet (Centrale stad) - Team Water regiopolitie (pleziervaart) - KLPD (beroepsvaart)
Geluidsoverlast (muziek)	- Politie (wal en water) - Waternet (i.o.v. stadsdelen)
(Overmatig) alcoholgebruik	- Politie (wal en water)

[1] Het is makkelijk te zeggen dat de doelstelling is behaald. Er is immers geen SMART-doelstelling geformuleerd. Kwantitatieve resultaten zijn onvoldoende beschikbaar om met harde cijfers te kunnen zeggen dat de doelstelling is behaald. Het blijft een subjectieve beleving als het om het ervaren van overlast te water gaat, maar ook als het gaat om te beoordelen of de doelstelling volledig is behaald.
Het lijkt gerechtvaardigd in de bewoordingen van de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water aan te geven dat er veel is bereikt en dat we op de goede weg zijn, maar dat er zeker aandacht voor de aanpak van de overlast te water en verbetering op sommige punten noodzakelijk blijft.

Het is zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water. Dat blijkt uit signalen van wal- en woonbootbewoners.

Mogelijk aanvullende maatregelen

De volgende mogelijke aanvullende maatregelen worden in deze notitie met voor- en nadelen besproken:

I. Aanpassen maximale vaarsnelheid
II. Eenrichtingsverkeer (Prinsengracht / heel centrum)
III. Vaarwegen afsluiten
IV. 's Nachts varen verbieden (centrum, hele stad, gekoppeld aan profiel)
V. Verbod versterkte muziek
VI. Andere manieren van handhaving ontwikkelen
VII. Landelijke aandacht vragen voor Amsterdamse wensen zoals kentekens, verplichte APK, verplicht vaarbewijs, maximering aantal personen pleziervaart en hogere boetes geluidsoverlast
VIII. Meer communicatie, voorlichting
IX. Reguleer de pleziervaart (vergunningenstelsel i.p.v. overal afmeren)
X. Pak de illegale passagiersvaart effectiever aan
XI. Neem de regelgeving van Giethoorn / Venetië over in Amsterdam
XII. Maak de BHG-stickers voor de op boten groter en zichtbaarder.

Daarbij wordt geconcludeerd dat de volgende maatregelen het overwegen waard zijn:

- Een verbod op versterkte muziek (op open boten).
- Het ontwikkelen van andere manieren van handhaving.
- Een herhaalde / nieuwe mediacampagne.
- Een vergunningenstelsel voor pleziervaart en
- Een verbeterde aanpak van illegale passagiersvaart.

Aanbevelingen

Voortzetten wat goed gaat (prioriteit 1)

Naar aanleiding van de bereikte resultaten tot nu toe worden de volgende aanbevelingen gedaan:

A. Borg de geüniformeerde werkwijze voor de aanpak van te hard varen, geluidsoverlast en (overmatig) alcoholgebruik en het InformatieGestuurd Toezicht (IGT) binnen de afdeling Handhaving van Waternet.
B. Zet de samenwerking met de politie (Team Water en Wijkteam Beursstraat) voort.
C. Blijf de verwachtingen van melders van overlast te water managen
D. Houdt het persoonlijk contact met de melders en bewoners(organisaties).

Nieuwe initiatieven (prioriteit 2)

Naar aanleiding van de overwogen aanvullende maatregelen en andere ideeën worden de volgende aanbevelingen gedaan:

E. Bereid een voorstel voor om versterkte muziek op open boten te verbieden en maak daarbij de afweging of ontheffing van het verbod mogelijk moet zijn en wanneer. Tevens verdient het aanbeveling een koppeling te maken met het door Munisense aangeboden meetonderzoek (DMB/stadsdeel Centrum), indien dat wordt uitgevoerd.
F. Ontwikkel andere manieren van handhaving zoals een nieuwe werkwijze bij snelheidscontroles, in beslag name van geluidsapparatuur, combinatie met fiets of onopvallende boot en bekijk of de roosters in het vaarseizoen meer op de overlast kunnen worden aangepast.
G. Breid de samenwerking van Waternet en Team Water waar mogelijk (beperkt) uit naar ook samenwerking met de Handhavers Openbare Ruimte van de stadsdelen.
    - Betrek bij de vormgeving van de samenwerkingsvormen de regelgeving voor op het water uit de APV en de VOB die betrekking heeft op overlast en bekijk hoe de regels en bevoegdheden het meest effectief en efficiënt kunnen worden gehandhaafd.

- Betrek bij de samenwerkingsvormen de mogelijkheden van een systeem om de resultaten te monitoren zoals het regelmatig ondervragen van bewonerspanels of het opzetten van een systeem dat lijkt op Veiligheidsschouwen in kleur van stadsdeel Centrum, maar dan voor het water.

H. Verbeter de (gezamenlijke) aanpak van illegale passagiersvaart (aanpassing regelgeving en aanpak).
I. Stimuleer opname van overlast te water bij buurtschouwen en bekijk samen met de politie de mogelijkheden van bewonerspanels om de ervaren overlast te monitoren.
J. Rond het onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersregelaars te water af met als streefresultaat de invoering ervan.
K. Maak het invoeren van een vergunningstelsel voor pleziervaart mogelijk en ondersteun stadsdelen bij de invoering daarvan.
L. Zet in op een nieuwe / herhaalde campagne en communicatie overlast te water en denk daarbij aan:
    - matrixborden om de vaarsnelheid te kunnen bepalen,
    - mogelijkheden binnen de Vaarwaterapp.,
    - legendaborden met de vaarregels langs de vaarwegen,
    - stimulering van elektrisch varen en
    - communicatie die overlastveroorzakers attendeert op woonbootbewoners.

Speerpunten 2011 en 2012

In overleg met de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water zijn voor 2011 en 2012 de volgende vier speerpunten benoemd:

- Bereid een voorstel voor om versterkte muziek op open boten te verbieden en maak daarbij de afweging of ontheffing van het verbod mogelijk moet zijn en wanneer (E).
- Verbeter de (gezamenlijke) aanpak van illegale passagiersvaart (aanpassing regelgeving en aanpak) (H).
- Ontwikkel een nieuwe werkwijze bij snelheidscontroles (F).
- Zet in op een nieuwe / herhaalde campagne en communicatie overlast te water en denk daarbij aan matrixborden om de vaarsnelheid te kunnen bepalen, de Vaarwaterapp. en legendaborden met de vaarregels langs de vaarwegen (L).

De verantwoordelijkheid voor het vervolg op de aanbevelingen ligt bij de afdeling Handhaving van Waternet. Waternet zal voor een deel zelf de aanbevelingen kunnen invullen. Voor een ander deel zijn politieke beslissingen nodig die Waternet zal voorbereiden.

Tot slot

Deze notitie eindigt met een slotwoord van de projectleider waarin al diegenen die een bijdrage leveren aan de aanpak van de overlast te water worden bedankt voor hun inzet en succes wordt gewenst met de voortzetting.
Per doelgroep waar deze evaluatienotitie aan toegezonden wordt, zal een oplegger (flap) worden gemaakt met die onderdelen die specifiek van belang zijn om voor te leggen.

Amsterdam, 27 juni 2011
Evelyne Kühne, Projectleider

Evaluatie
en aanbevelingen

project Overlast te water 2008-2010

Juni 2010

Inhoud

Onderwerp		Blz.
1. Inleiding		9
2. Aanleiding en doelstelling project		9
3. Toelichting en resultaten per projectonderdeel		10
a. Werkprocessen – aanpak	10	
b. Communicatie	15	
c. Verbetering meldpunt	17	
4. Overlast te water, stadsdeel Centrum en specifiek Wallengebied		22
a. Toelichting en resultaten inzet extra budget stadsdeel Centrum		
b. Toelichting en resultaten aanpak overlast te water Wallengebied		
5. Is de doelstelling behaald?		26
6. Mogelijke aanvullende maatregelen		27
7. Aanbevelingen		35
8. Slotwoord		37

1. Inleiding

De dienst Binnenwaterbeheer (BBA) heeft in opdracht van het College van B&W (juni 2008) het project Overlast te water 2008-2010 uitgevoerd. In verband met de fusie van BBA met Waternet 1 januari 2011 wordt in deze notitie voortaan gesproken over Waternet.

In de notitie wordt het project geëvalueerd en worden aanbevelingen gedaan voor de voortzetting en verbetering van de aanpak van overlast te water. Omdat stadsdeel Centrum binnen het project specifiek aandacht heeft gevraagd voor stadsdeel Centrum en hier ook eenmalig budget voor is vrijgemaakt, gaat een gedeelte van deze evaluatie over stadsdeel Centrum.

Per doelgroep waar deze evaluatienotitie aan toegezonden wordt, zal een oplegger (flap) worden gemaakt met die onderdelen die specifiek van belang zijn om voor te leggen.

2. Aanleiding en doelstelling project

Aanleiding

In de periode 2002 tot en met 2005 liep het eerste Project Aanpak Overlast te water (bij BBA). Vanuit dit project zijn de snelheidsacties ingevoerd, is de aanpak van Wrakken (Wrakkenwet) gecentraliseerd, is de aanpak Verwaarloosde Vaartuigen gecentraliseerd en vormgegeven, is het Meldpunt Overlast te water opgericht en is veel aandacht besteed aan communicatie. Daarnaast is de samenwerking van organisaties die bij de handhaving (op het water) betrokken zijn, verbeterd.

In verband met het belang dat de gemeente Amsterdam hecht aan goede dienstverlening, werd begin 2008 gestart met het evalueren van het Meldpunt Overlast te water. Al gauw bleek dat een nieuw Project Overlast te water in de rede lag, waar verbetering van het meldpunt deel van zou uitmaken.

Aanleidingen voor een nieuw Project Overlast te water waren:
- (hernieuwde) politieke aandacht voor de overlast te water n.a.v. aanhoudende klachten van omwonenden tijdens inspraak over de Doorvaartprofielen;
- het toenemend aantal meldingen van overlast te water;
- de eerste bevindingen bij de start van de evaluatie van het Meldpunt Overlast te water;
- de wens het interne proces rondom het Meldpunt Overlast te verbeteren en daarmee te administratieve belasting te verminderen;
- de indruk dat uit de samenwerking met de politie meer winst te halen is;
- discussies in het Integraal Burgwallen Overleg;
- het verzoek van de roeibond (vaker) te handhaven op de Amstel, ook tijdens evenementen en
- het verzoek van de Vereniging Woonschepen Zuid (Schinkel) mee te denken over maatregelen om de overlast te beperken.

Doelstelling

De meest voor de hand liggende doelstelling voor een project Overlast te water is vermindering van de overlast. Gezien het feit echter dat er geen andere meetgegevens voor handen waren dan de niet goed voor dit doel bruikbare meldingen van overlast, is de doelstelling van het project niet SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) geformuleerd.

De gegevens van de meldingen van overlast te water waren voor het formuleren van de doelstelling niet goed bruikbaar, omdat veel melders geen nut en noodzaak (meer) zagen van het doen van meldingen. Er gebeurde immers toch niks in hun ogen. Bij de voorbereidingen van het project werd verwacht dat de meldingen zouden toenemen. Al was het maar omdat de geplande inzet was dat de motivatie om te melden weer terug moest komen. De gegevens zijn namelijk nodig om inzicht te hebben in het probleem.

Een ander punt bij het formuleren van de doelstelling betrof de verantwoordelijkheid voor de aanpak van de overlast te water. De verschillende partijen waren tot 2008 een verschillende mening toegedaan over wie waarvoor wel en niet verantwoordelijk was. Ondertussen waren alle partijen wel van mening dat de overlast moest worden aangepakt.

De doelstelling van het project is gelet op het voorgaande als volgt geformuleerd:

- bewoners en bezoekers van Amsterdam worden meer tevreden over de aanpak van de overlast te water,
- er wordt minder overlast te water ervaren en
- het is duidelijk en zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.

Vanwege enerzijds de meeste (toename van) overlast van en anderzijds de meningsverschillen over de aanpak van te hard varen, geluidsoverlast (muziek en schreeuwen) en overlast van (overmatig) alcoholgebruik richtte de doelstelling van het project zich op deze drie vormen van overlast.

Omdat de indruk bestond dat een groot deel van deze overlast werd veroorzaakt door de illegale passagiersvaart (= passagiersvaart zonder de benodigde exploitatievergunning), is als randvoorwaarde bij dit project geformuleerd dat de aanpak van de illegale passagiersvaart prioriteit zou houden in de handhaving.

3. Toelichting en resultaten per projectonderdeel

Het project Overlast te water 2008-2010 rustte op drie pijlers, te weten:

1. Werkprocessen – aanpak
2. Communicatie en
3. Verbetering meldpunt.

Voor elke pijler is in de projectorganisatie een gelijknamige werkgroep geformeerd. Onder aansturing van de projectleider hebben de werkgroepen het nodige werk verzet. De verantwoordelijkheid voor het project lag bij de stuurgroep.

Ook de werkgroepen richtten zich gezien de doelstelling op overlast van:
- te hard varen
- geluidsoverlast (muziek en schreeuwen) en
- (overmatig) alcoholgebruik.

In deze paragraaf vindt u een beknopte toelichting op de plannen en de resultaten per pijler. Omdat het project binnen de bestaande middelen moest worden uitgevoerd, zijn de plannen sober en getemporiseerd uitgevoerd.

3.1 Werkprocessen – aanpak

De bedoeling van dit onderdeel binnen het project was een uniforme effectieve werkwijze voor de repressieve aanpak van overlast van te hard varen, geluidsoverlast en (overmatig) alcoholgebruik af te spreken en af te stemmen met de politie. De insteek was dat het voor een overlastveroorzaker niet uit zou moeten maken of hij een handhaver van Waternet tegen zou komen of een politieagent en niet uit zou moeten maken welke handhaver / agent hij dan tegen zou komen.

Daarbij zijn aan de werkgroep ook een aantal andere punten meegegeven zoals het overwegen van een voorstel tot aanpassing van de regels, het overwegen van flexibelere inzet, Revaco's in de stad (REcreatieVAart COntroles) en verkeersregelaars te water.

Verantwoordelijkheden, bevoegdheden en regelgeving

Om de werkwijze uit te kunnen werken in werkprocessen, is in eerste instantie uitgezocht en in beeld gebracht hoe het zat met de verantwoordelijkheden, bevoegdheden en regelgeving. De verschillende partijen in de handhaving en de bewonersorganisaties zijn hierover geïnformeerd. Dit was heel verhelderend, omdat bleek dat partijen niet geheel juiste en werkbare gedachten hadden over hun eigen rol en de rol van de ander. Ook bestonden misverstanden over het al dan niet verboden zijn van het hebben van versterkte muziek aan boord. Je mag versterkte muziek hebben aan boord, maar overlast veroorzaken is verboden.
Waar nodig en mogelijk zijn vervolgens mandaat- en aanwijzingsbesluiten van stadsdelen georganiseerd en zijn afspraken gemaakt met partijen over wie wat doet in de aanpak van overlast.
Qua verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft dit geleid tot het huidige volgende beeld:

Overlast	Regelgeving	Handhavingbevoegd
Te hard varen	- Maximale vaarsnelheid 7,5 km/uur* - Veroorzaken hinderlijke waterbeweging verboden (BPR)	- Waternet (Centrale stad) - Team Water regiopolitie (pleziervaart) - KLPD (beroepsvaart)
Geluidsoverlast (muziek)	- Overlast veroorzaken is verboden (APV/VOB)	- Politie (wal en water) - Waternet (i.o.v. stadsdelen)
(Overmatig) alcoholgebruik	- Schipper: 0,5‰ (Svw) - Opvarenden (APV)	- Politie (wal en water)

* Havens 12 km/uur

Een gedeelte van de doelstelling is hiermee behaald:
Het is duidelijk wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.



"Een belangrijk resultaat van dit project is dat het gevoel, waar men al die tijd over heeft gesproken (binnen de organisatie, gemeente, buitendienst, bewoners etc), nu op papier is gezet. Natuurlijk/uiteraard zijn er nog veeeeeel meer belangrijke resultaten."
(Rob Duijvis, lid Stuurgroep)

Werkprocessen en modellen processen verbaal

Vervolgens is per overlastvorm gezamenlijk bekeken wat de aanpak zou moeten zijn en in een werkproces omschreven (stroomschema's). Daarnaast zijn in overleg met de politie modellen processen verbaal ontwikkeld. Begin 2010 zijn de werkprocessen en modellen, na uitgebreide instructie, ingevoerd in het werk van de handhavers.
De vergunde passagiersvaart is begin 2010 expliciet geïnformeerd over de afgesproken aanpak van geluidsoverlast die door hen kan worden veroorzaakt. Uiteindelijk zou dat namelijk kunnen leiden tot het intrekken van de exploitatievergunning.
Uit signalen van wal- en woonbootbewoners blijkt dat positieve effecten van de aanpak merkbaar zijn en zichtbaar is wie iets doet in de aanpak van de overlast.

Ook hiermee is een gedeelte van de doelstelling behaald:
Het is zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.

Samenwerking in aanpak

De samenwerking met de politie (Team Water) is zo vormgegeven dat:

- gedurende het vaarseizoen dagelijks operationele afstemming plaatsvindt om de inzet (locaties) van Team Water en Waternet beter te spreiden;
- gedurende het hele jaar maandelijks structureel overleg plaatsvindt tussen Team Water en Waternet op leidinggevend niveau;

- regelmatig gezamenlijke controles plaatsvinden (bv. snelheid en alcohol, illegale passagiersvaart);
- bilaterale afstemming plaatsvindt op onderwerp tussen specialisten van Team Water en Waternet (bv. verwaarloosde vaartuigen, illegale passagiersvaart);
- tijdens grote evenementen op het water centrale aansturing plaatsvindt en gezamenlijke briefings worden gehouden en
- C-2000 beschikbaar is voor onderlinge communicatie.

Naast samenwerking van Waternet met de politie is ook sprake van samenwerking tijdens de zogenaamde REcreatieVAart COntroles (Revaco's). In het kader van dit project is bewerkstelligd dat deze controles sinds 2009 ook in de stad plaatsvinden (Amstelsluis) en niet enkel buiten de stad (IJ).
Aan deze REcreatieVAart COntroles, nemen verschillende organisaties, waaronder Waternet, deel. Het gaat dan om partners als de Belastingdienst, Dienst Werk en Inkomen en de Douane.



"Dit project heeft een zeer goede samenwerking tussen Waternet en Team Water van de politie Amsterdam tot stand gebracht. Deze samenwerking is voor mij en mijn collega's heel waardevol en sluit aan bij de "1-overheid gedachte": samen kunnen we meer bereiken en is het optreden van de overheid en het effect daarvan voor de bewoners ook helderder".
(Marieke Vos, Teamleider Team Water Regiopolitie Amsterdam-Amstelland)

InformatieGestuurd Toezicht (IGT) en uitbreiding inzet

In de handhavingpraktijk is het zogenaamde "informatiegestuurde toezicht" ingevoerd. Dit houdt in dat de meldingen van overlast bij het Meldpunt Overlast te water en bij de politie worden gemonitord en de inzet van het toezicht op het water op basis van de "hotspots" en "hottijden" plaatsvindt. Als er bijvoorbeeld relatief veel wordt gemeld over te hard varen op donderdagavond bij de Schinkel, zal daar op donderdag toezicht plaatsvinden.
Daarnaast is zowel bij Team Water als bij Waternet de mogelijkheid gecreëerd langer door te varen 's nachts indien de overlast te water of een evenement op het water daar op dat moment aanleiding toe geeft. Standaard vaart Waternet in het vaarseizoen naast elke dag overdag, 's avonds met één boot tot 23 uur en met één boot tot 01.00 uur. Standaard vaart Team Water 7 dagen per week tot 23 uur. In 2009 en 2010 heeft Team Water op zaterdagavond tot 01.30 uur gevaren, dit vanwege het inzicht dat het Project Overlast te water gegeven heeft in de tijdstippen waarop de meeste overlast ervaren wordt (namelijk zaterdagavond).

Verkeersregelaars te water

Naar aanleiding van het steeds terugkerende verzoek van de roeibond aan Waternet tijdens wedstrijden op de Amstel (weer) te handhaven, is het idee ontstaan verkeersregelaars te water mogelijk te maken. Bij evenementen op de wal worden immers "gewoon" door de organisatie verkeersregelaars ingezet,

omdat de verantwoordelijkheid voor het regelen van het verkeer tijdens evenementen door de gemeente bij de organisator is gelegd (zie Draaiboek Evenementen en vergunningvoorwaarden).

Het bevoegd gezag van de vaarweg (gemeente) kan verkeersregelaars aanwijzen (bevoegd maken). Voor de verkeersregelaars op het land bestaat een landelijke ministeriële regeling. Deze kan worden aangepast in een gemeentelijke regeling voor Amsterdam. Daarnaast kan de gemeente de criteria en (opleidings)eisen vaststellen waaraan de verkeersregelaars te water zouden moeten voldoen.

Gedurende het project is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verkeersregelaars te water en overleg gepleegd met de relevante partijen (Openbare Orde en Veiligheid gemeente Amsterdam, Evenementencoördinator Bestuursdienst gemeente Amsterdam, politie en de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO)). Uit het onderzoek en overleg blijkt dat het invoeren van verkeersregelaars te water inhoudelijk en praktisch lastiger ligt dan verkeersregelaars op het land.

Inhoudelijk heeft dit te maken met het feit dat wettelijk voor het geven van verkeersaanwijzingen aan pleziervaart “slechts” een Klein Vaarbewijs nodig is, maar voor het geven van verkeersaanwijzingen aan beroepsvaart (w.o. rondvaart) een Groot Vaarbewijs noodzakelijk is. Daarnaast moet in overleg met de NNVO een opleiding worden ontworpen en het examen worden vormgegeven.

Praktisch heeft het te maken met het gegeven dat waar in de landelijke regeling voor de verkeersregelaars op het land een aantal werkzaamheden is belegd bij de politie (instructie, examen e.d.), de politie Amsterdam-Amstelland vooralsnog geen capaciteit heeft om dergelijke werkzaamheden voor verkeersregelaars te water te gaan uitvoeren.

Administratieve werkzaamheden zoals het afgeven van aanstellingsbesluiten, uitgave van pasjes etc. kunnen bij Waternet worden ondergebracht.

Het onderzoek naar de mogelijkheden voor verkeersregelaars te water heeft nog niet geleid tot het concrete resultaat dat er nu verkeersregelaars te water zijn. In de aanbevelingen komt dit punt terug.

Regelgeving en in beslag neming

Over het aanpassen van de regelgeving heeft gedurende het project veel discussie plaatsgevonden. Niet alleen binnen het project, maar ook bijvoorbeeld binnen en met de raad van stadsdeel Centrum (wens eenrichtingsverkeer Prinsengracht en verlaging maximale vaarsnelheid).

Na het vaarseizoen 2009 was de conclusie van de politie en Waternet tijdens een gezamenlijke evaluatie en bespreking van mogelijke verbeteringen:
- dat het overlastartikel uit de Verordening op het binnenwater (VOB) / de APV[2]* meer mogelijkheden biedt om (geluids)overlast aan te pakken dan een verbod op (versterkte) muziek na een bepaalde tijd (bijvoorbeeld 22.00 uur). In eerste instantie werd namelijk gedacht dat een tijd verbinden aan het artikel de handhaving makkelijker zou maken. Geconcludeerd is toen dat aanpassing in die richting – met een tijd gekoppeld aan overlast veroorzaken - daarom niet gewenst was. Overlast veroorzaken moet 24 uur per dag verboden zijn.



[2] *VOB artikel 2.1.2 lid 1: Het is verboden met of op een vaartuig of ander object te water de openbare orde te verstoren dan wel op andere wijze overlast of hinder te veroorzaken, waaronder in elk geval begrepen een geluidsapparaat of een toestel dan wel een machine in werking te hebben op een zodanige wijze dat voor omwonenden of overigens voor de omgeving hinder wordt veroorzaakt.*

APV artikel 5.5 lid 1: Het is verboden toestellen, geluidsapparaten of machines in werking te hebben, of anderszins handelingen te verrichten op een zodanige wijze dat voor een omwonende of voor de omgeving hinder wordt veroorzaakt of toe te laten dat deze handelingen worden verricht.

Na het vaarseizoen 2010 zijn politie en Waternet het erover eens dat verlaging van de maximale vaarsnelheid niet de oplossing is voor de overlast. Het gaat immers om het gedrag van de mensen en de handhaving daarvan. Daarmee is niet gezegd dat de maximale vaarsnelheid niet zou moeten worden verlaagd, maar wel dat het geen oplossing is voor de overlast. Dit standpunt is besproken naar aanleiding van vragen vanuit stadsdeel Centrum.
Met het in beslag nemen van geluidsapparatuur bij geluidsoverlast wordt inmiddels geëxperimenteerd. Tijdens Koninginnedag is dit al geheel ingevoerd in de werkwijze bij de politie.

Tabel cijfers aanpak overlast Waternet 2009-2010

Onderwerp	2009	2010
Acties vaarsnelheid / Aantal vaartuigen gecontroleerd	101 acties / 2.206 gecontroleerd	107 acties / 3.268 gecontroleerd
Processen-verbaal vaarsnelheid	44	69
Processen-verbaal geluidsoverlast	5	8
Acties illegale passagiersvaart	68	73
Preventieve dwangsommen / Processen-verbaal illegale passagiersvaart	0 / 2	3 / 7
Markplaats advertenties verwijderd	n.v.t.	164



"De overlast te water krijgt steeds meer de aandacht die het verdient."
(Peter van de Wiel, lid Werkgroep Werkprocessen – Aanpak)

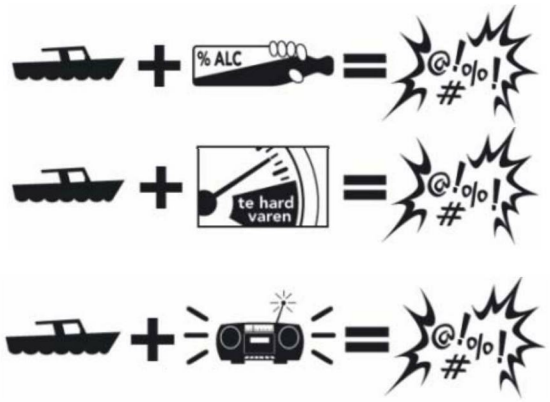
3.2 Communicatie

Naast de ontwikkeling van een uniforme repressieve aanpak van overlast werd communicatie gepland in het kader van de preventieve aanpak van overlast te water. Gedacht werd aan:

- een publiekscampagne
- aanvullende communicatiemiddelen zoals borden en een flyer met vaarregels en
- aanpassing van de bestaande communicatiemiddelen.

Gezamenlijke mediacampagne

Gedurende de vaarseizoenen 2009 en 2010 hebben Waternet en Team Water van de regiopolitie Amsterdam-Amstelland een gezamenlijke communicatiecampagne gevoerd in het kader van de overlast te water. De campagne richt zich op drie vormen van overlast, te weten geluidsoverlast, overlast van te hard varen en overlast van alcoholgebruik. De volgende rebussen zijn voor de campagne gebruikt:

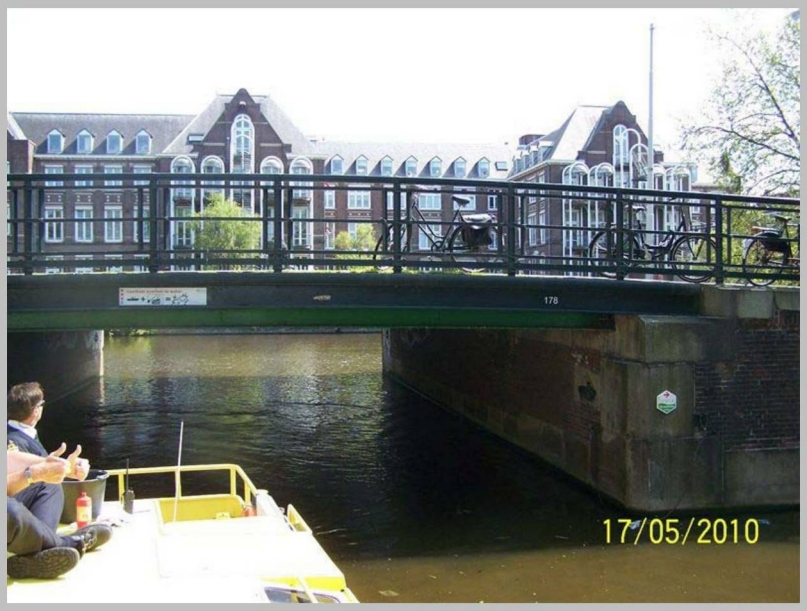


Met deze beeldmerken is het volgende gedaan:

Activiteit	Aantal
A3-posters verspreid	300
Flyers uitgedeeld	5.000
Driehoeksborden om palen in de stad geplaatst	6 weken
Stoepborden Nieuwe Meer en HISWA	4
Advertenties Parool	2
Advertenties Amsterdam.nl	2
Borden in de openbare ruimte (kademuren)	27
Stickers in de openbare ruimte (bruggen)	28
Spotje AT5, uitgebreid met filmpje met visjes	2 weken
Website	n.v.t.



"Door het inzetten van een mediacampagne waarbij de nadruk ligt op preventie is de veroorzaker van overlast zich bewuster geworden van zijn gedrag op het water."
(Greetje Oosting, lid werkgroep Communicatie)



"Het belangrijkste resultaat vind ik de naamsbekendheid door de leuke rebusborden. Je ziet ze nog in de stad hangen, zijn onderscheidend en vragen aandacht (goede keuze geweest)."
(Gerda van der Klooster, lid werkgroep Verbetering meldpunt)

Aanvullende communicatiemiddelen

Los van de campagne met de rebussen zijn de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Flyer Varen en afmeren Pleziervaart Amsterdam (4.000 verspreid)
- HISWA 2009 en 2010 (met overlastquiz in 2010)
- Extra verkeersborden maximale vaarsnelheid
- Extra verkeersborden hinderlijke waterbeweging
- Free publicity (Parool, wijk- en stadsdeelkranten, Algemeen Dagblad, ANP, Handhavingskrant, Amsterdam FM, AT5)
- Website met uitgebreide informatie op subhome overlast te water
- Persoonlijke communicatie met (georganiseerde) wal- en woonbootbewoners die overlast ervaren
- Brief aan rondvaart over aanpak geluidsoverlast.


Gemeente Amsterdam
Dienst Binnenwaterbeheer

Varen en afmeren pleziervaart in Amsterdam

Om de doorvaart en de veiligheid op het water te waarborgen zijn er varen- en afmeerregels. Deze algemene regels staan beschreven in het Binnenvaartpolitiereglement en gelden ook buiten Amsterdam. Daarnaast zijn er in Amsterdam nog extra regels voor het afmeren van pleziervaartuigen. Houd u zich hieraan, dan voorkomt u overlast en schade aan uw boot, de kades en de oevers.

Vaarregels

De belangrijkste vaarregels voor de pleziervaart zijn:

- Vaar zowel mogelijk aan de stuurboordzijde (rechts) van het vaarwater met een maximale snelheid van 7,5 km/uur en voorkom daarbij hinderlijke golfslag.
- Een kleiner schip moet uit de weg gaan voor een groter schip.
  Onder een klein schip wordt een schip verstaan met een lengte van minder dan 20 meter.
- Bij het doorvaren van een (sluis)complex (bijvoorbeeld een brug) moet een klein schip voorrang verlenen aan een groot schip en een klein motorschip voorrang verlenen aan een groot spierkracht- voortbewogen schip (bijvoorbeeld een roeiboot).
- Het is verboden onder invloed van alcohol een schip te besturen.
- Om schade aan het water te voorkomen. Veroorzaak geen onnodige golfslag/overlast.

Afmeerregels

De belangrijkste afmeerregels voor de pleziervaart zijn:

- Meer niet af onder een brug of aan een brug (aanleg).
- Voorkom schade aan bruggen, kades, bomen, verkeersborden of andere civiele objecten.
- Het is niet toegestaan uw vaartuig af te meren aan eigendommen van de gemeente, zoals straatmeubilair, bomen, fietsrekken of bruglandingen. Alle afmeerverboden zijn aangegeven met een bord. Probeer deze borden te vermijden, dan bent u verplicht hiervan gebruik te maken. Al een als deze voorzieningen ontbreken, wijst de beheerder u vaartuig een passende afmeerplek.
- U mag geen objecten, zoals trapjes, planken en ringen, in de kade of de bodem van de kade in de grond of in het water van de gemeente bevestigen.
- Gebruik altijd stootwillen of fenders tussen de scheepswand en de kade om schade aan de kade en uw vaartuig te voorkomen. Maak deze stootwillen of fenders vast aan uw boot en niet aan de kade of aan een andere gemeentelijke eigendom.

Boetes op het water

- Afgemeerd liggen op een meerverbod: € 50,-
- Het veroorzaken van geluidsoverlast: € 90,-
- Geen vaarbewijs: € 360,- / Geen registratienummer: € 90,-
- De vaarsnelheid van 7,5 km uur overschrijden tot 6 km: € 60,- / 6 tot 15 km: € 90,-
- Varen zonder de juiste scheepsverklaring: € 90,- / Openbare Minnares: € 90,-
- Met een schip in uitzicht observeren voor de verboden in de kaartenstaken: € 90,-
- Vergunningsplichtig: € 180,- / Bewaarplaats: € 0,90 per meter per 24 uur

Voor meer informatie www.bba.amsterdam.nl

Dit zeggen de borden

Lichten bij bruggen

Verlichting kleine vaartuigen

Aanpassing bestaande communicatiemiddelen

De bestaande communicatie is aangevuld met communicatie over overlast te water. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over:

- het vragen van aandacht voor de overlast te water in de brief bij het versturen van de BHG-stickers
- een kopje overlast te water in de folder Binnenhavengeld Pleziervaart.

3.3 Verbetering meldpunt

Tot slot werd het noodzakelijk geacht het meldpunt te verbeteren. Uitgangspunten waren professionalisering, adequatere opvolging en juiste informatieverstrekking over de aanpak van overlast aan melders.

Terugkoppeling

Sinds 2008 ontvangen melders van overlast te water per email binnen 1 werkdag een terugkoppeling op hun melding. In deze terugkoppeling staat uitgebreid omschreven wat er met de melding gebeurt.

Op deze manier probeert Waternet de verwachtingen van de melders te managen. Voor die tijd kregen de melders niet standaard een reactie op hun melding. Dit leidde tot grote ontevredenheid.
De nieuwe terugkoppeling leidt tot meer tevredenheid, maar eigenlijk willen de melders een individuele terugkoppeling op hun melding en directe actie.

Verwachtingenmanagement

Zowel tijdens verschillende (bewoners)avonden waar Waternet op uitnodiging aanwezig was als in persoonlijk contact met bewoners naar aanleiding van raadsadressen en herhaalde meldingen van overlast is veel aandacht besteed aan het managen van de verwachtingen van melders. Ook in de reguliere communicatiemiddelen is veel aandacht besteed aan het verwachtingenmanagement. De communicatie die werd gebruikt, op de website en in flyers en folders, is tegen het licht gehouden, aangepast aan de hand van de reële verwachtingen die men mag hebben na een melding en aan de Servicecode Amsterdam.

Geen Alarmcentrale!
Het meldpunt is geen alarmcentrale, tenzij er sprake is van een nautische calamiteit. Bij meldingen van bijvoorbeeld te hard varen (zonder schade) of geluidsoverlast wordt de melding geregistreerd ten behoeve van de zogenaamde “informatiegestuurde inzet van het toezicht / de handhaving”. De melding wordt niet direct opgevolgd, maar de gegevens zoals de locatie, tijd en welke soort overlast worden gebruikt om te plannen waar en wanneer het beste op soort overlast toezicht kan worden gehouden / gehandhaafd kan worden.
Dat de melding niet direct wordt opgevolgd, heeft verschillende redenen. Zo is het bijvoorbeeld onmogelijk op een mooie zomerse dag overal in de stad waar te hard wordt gevaren of geluidsoverlast wordt veroorzaakt, tegelijk aanwezig te zijn. Het toezichtgebied betreft namelijk de hele stad. Ook zou het keihard varen in de richting van de locatie waar de overlast plaatsvindt, onderweg extra overlast van te hard varen, veroorzaken. Daarnaast is de pakkans heel klein. Om iemand te kunnen beboeten voor een overtreding moet de overtreding door een handhaver (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) worden geconstateerd. Het is niet mogelijk op basis van de waarneming van een melder iemand een boete te geven. Deze situatie is vergelijkbaar met het melden van een automobilist of fietser die door rood licht rijdt. En dan heeft een auto zelfs nog een kenteken. Dergelijke meldingen kunnen ook niet direct worden opgevolgd.



“Wat mij wel duidelijk geworden is in de afgelopen jaren, is dat het ervaren van overlast afhangt van de persoon, het moment en de omstandigheden.”
(Carla Bohncke, lid werkgroep Verbetering meldpunt)

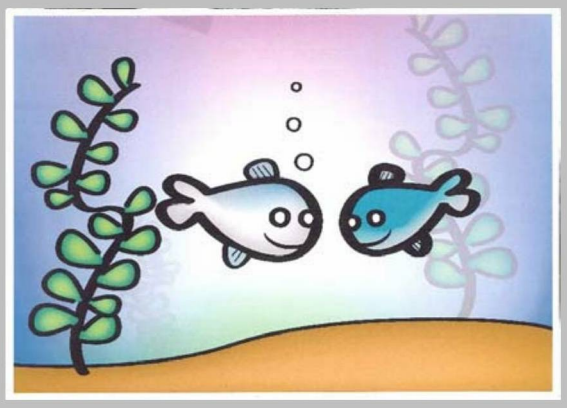
Digitale meldingen en uniforme registratie

In eerste instantie is onderzocht of het digitale meldformulier kon worden ondergebracht bij het Loket Amsterdam. Daarbij was een koppeling bedacht met het door Amsterdam gebruikte systeem “KIM”. De bedoeling daarvan was dat het hele proces van meldingen, terugkoppeling, afhandeling en rapportage vergemakkelijkt zou worden. Omdat BBA zou gaan fuseren, is ervoor gekozen het formulier op de eigen site te houden, maar wel te verbeteren.
Het formulier, is klantvriendelijker gemaakt (meer selectievakken). Daarnaast wordt dit nieuwe formulier ook gebruikt om de telefonische meldingen te registreren. De registratie van de meldingen is daarmee geüniformeerd. Ook de verwerking van de formulieren gaat sinds die tijd efficiënter door slimme koppelingen met Excel.
Het doen van digitale meldingen wordt gestimuleerd door middel van communicatie, omdat op die manier de melder de melding in zijn eigen woorden kan doorgeven en de verwerking efficiënter is. Nu de melders steeds meer weten wat er met hun meldingen gebeurt (geen directe opvolging) neemt het aantal digitale meldingen toe.

InformatieGestuurd Toezicht (IGT)

Overlastmeldingen worden geregistreerd. Ze worden niet direct opgevolgd, maar de gegevens zoals de locatie, tijd en soort overlast worden gebruikt om te plannen waar en wanneer het beste op welke soort overlast toezicht kan worden gehouden / gehandhaafd kan worden. Dit wordt “informatie gestuurd toezicht” genoemd.

"Aan de bewoners van de stad hebben we laten zien dat we een aantal van hun problemen herkennen en erkennen en er wat mee gedaan hebben! Vooral dat laatste geen bla-bla-bla verhaal."
(John Janzon, lid Stuurgroep)



"Een eerste stap in de richting van duidelijkheid waarvoor het Meldpunt is bedoeld en wat het kan doen voor de burger(en vooral wat niet) is gezet, maar nu verder!"
(Hans Kreijt, lid werkgroepen Verbetering meldpunt en Werkprocessen – Aanpak)

Het werkproces voor de reactie op telefonische meldingen is in overleg met de handhavers en beantwoorders van het telefonisch meldpunt uitgewerkt in een stroomschema. Vervolgens is deze in een korte instructie tijdens werkoverleg toegelicht en ingevoerd bij het meldpunt. De informatie is uitgebreid opgenomen in een documentatiemap bij het meldpunt.
Ook de handhavers hebben een stroomschema ontvangen dat aansluit bij meldingen die zij via het meldpunt doorkrijgen.

Afstemming "geen spoed wel politie 0900-8844"

Bij de politie komen ook meldingen van overlast te water binnen. Voorheen werden deze melders doorgestuurd naar het Meldpunt Overlast te water. Er zijn nu goede afspraken gemaakt welke van deze meldingen doorgestuurd worden naar Team Water van de politie, welke meldingen doorgestuurd worden naar het wijkteam en welke meldingen doorgestuurd worden naar het Meldpunt Overlast te water. Ook andersom is afgestemd wanneer het Meldpunt Overlast te water doorverwijst naar de politie.
Alle meldingen die doorgestuurd worden naar Team Water, worden ook doorgestuurd naar het wijkteam dat bij het betreffende gebied hoort zodat de politiemensen van de wal er ook alert op zijn en inzet kunnen plegen. Wijkteam Beursstraat heeft overlast te water benoemd tot wijkspeerpunt en geeft daardoor een hogere prioriteit aan een melding overlast te water.

Locatie en bezetting telefonisch meldpunt en technische verbetermogelijkheden

Voordat duidelijk werd dat de dienst Binnenwaterbeheer zou fuseren met Waternet is onderzoek uitgevoerd naar de vragen of de locatie van het telefonisch meldpunt misschien beter verplaatst zou kunnen worden, de voicemail beter anders zou kunnen en/of de bezetting wellicht beter zou kunnen worden uitgebreid. Een veel gehoorde "klacht" over het meldpunt was namelijk dat de melders altijd het bandje kregen.
Besproken is:

- verplaatsing naar andere (minder drukke) brugpost,
- een bandje met een keuzemenu,
- uitbreiding van de bezetting op de brugpost t.b.v. het meldpunt,
- doorschakeling overdag naar kantoor en
- de inhuur van een commercieel callcenter.

Omdat bekend werd dat BBA ging fuseren met Waternet en Waternet een 24/7 bereikbare Klantenservice heeft, is dit onderzoek niet verder voortgezet. Wel is ervoor gekozen om tot het moment van de fusie op drukke dagen zoals tijdens evenementen als de Gay Parade en Cruise and Dance een extra kracht in te huren voor het meldpunt om zo de dienstverlening en bereikbaarheid te verbeteren.

Tabel cijfers meldpunt 2008-2010

	Zomer 2008	Zomer 2009	Zomer 2010
Aantal meldingen*	510	793	928
Meldingen Centrum	308	533	522
Meldingen Wallengebied (excl. politie)	23	45	61
Grootste veroorzaker	Pleziervaart (79%)	Pleziervaart (82%)	Pleziervaart (76%)
Meeste meldingen	Te hard varen (42%)	Te hard varen (42%)	Geluidsoverlast (40%)
Te hard varen	42%	42%	39%
Geluidsoverlast	32%	39%	40%
Alcohol	6%	6%	11%

*De toename van het aantal meldingen betekent niet per definitie een toename van de ervaren overlast te water. Er kunnen verschillende oorzaken zijn voor de toename van het aantal meldingen, zoals bijvoorbeeld het toegenomen vertrouwen in het nut van melden, meer zomerse dagen, meer evenementen op het water, werkzaamheden Herengracht.

Enquête meldpunt

Zowel in 2008 als in 2010 is een enquête gehouden onder de melders van overlast te water. In onderstaande tabel zijn de uitkomsten samengevat weergegeven.

Tabel uitkomsten enquête

Enquêtes Meldpunt	2008	2010
Aantal ingevulde enquêtes	27	137
Woonbootbewoners	44%	49%
Bereikbaarheid voldoende tot goed	44%	38%
Manier van te woord staan voldoende tot goed	66%	43%
(Zeer) tevreden over de terugkoppeling (1 dag)	-	31%
(Zeer) tevreden over de afhandeling	15%	15%
Meldpunt algemeen voldoende tot goed	41%	36%

In 2010 hebben 137 van ca. 1.700 benaderde mensen (ruim 8%) de moeite genomen de enquête in te vullen. Een overzicht van de uitkomsten geeft het volgende beeld:

- De meeste respondenten zijn woonbootbewoner (49%).
- Bijna de helft van de respondenten geeft aan hun meldingen digitaal via de website te doen (48%).
- De meeste respondenten hebben vaker dan eens, tussen de 2 en 5 keer, een melding gedaan (41%).
- 31% van de respondenten geeft aan (zeer) tevreden te zijn over de informatie over de afhandeling van de meldingen.
- Veel respondenten zijn nog steeds (zeer) ontevreden over de afhandeling van de meldingen (64%).
- Bijna 10% van de respondenten maakt een compliment aan het adres van BBA.
- Het meldpunt in het algemeen wordt door 36% van de respondenten als voldoende tot goed gewaardeerd.
- 21% van de respondenten heeft geen uitgesproken mening over hun waardering van het meldpunt in het algemeen.

Waardering (informatie over) afhandeling meldingen

In 2008 is BBA gestart met het mailen van informatie over de afhandeling van de melding aan de melders van wie BBA het e-mailadres heeft. Het resultaat hiervan is dat 31% van de respondenten aangeeft hier (zeer) tevreden over te zijn. Toch geven veel respondenten aan ook behoefte te hebben aan een één op één terugkoppeling op hun melding. Bij de ruimte voor opmerkingen en suggesties heeft 26% van de respondenten hier al dan niet direct iets over gezegd.

Het hoge percentage respondenten dat nog steeds (zeer) ontevreden is over de afhandeling van de meldingen (64%) kan te maken hebben met het feit dat het meldpunt geen “alarmcentrale” is en er niet altijd kan worden opgetreden op basis van signaleringen door melders. Bij te hard varen en geluidsoverlast bijvoorbeeld ook niet als een kenteken op de boot verplicht en zichtbaar zou zijn, de naam van de boot goed zichtbaar zou zijn of de sticker van het Binnenhavengeld groter en goed zichtbaar zou zijn. Er kan alleen direct worden opgetreden indien de overtreding is geconstateerd door een buitengewoon opsporingsambtenaar.

Graag meer, strenger en anders handhaven

In de vrije ruimte voor opmerkingen en suggesties maakt bijna de helft van de respondenten op-/aanmerkingen over de handhaving op overlast te water. De meesten hiervan vragen om meer en strengere handhaving. Een aantal doet ook suggesties om op een andere manier te gaan handhaven om de overlast te water onder controle te krijgen. Voorbeelden hiervan zijn handhaving op de fiets, omdat daarmee de capaciteit toeneemt en de handhavers sneller ter plaatse kunnen zijn en handhaving met kleinere onopvallendere boten.

Nog steeds veel misverstanden

Wat opvalt bij de opmerkingen en suggesties is dat er behoorlijk wat misverstanden leven onder de respondenten. Bij deze wordt dan ook van de gelegenheid gebruikt gemaakt wellicht ten overvloede te melden dat:

- het meldpunt geen “alarmcentrale” is,
- aanmeren aan een woonboot om de wal te bereiken niet verboden is,
- muziek op het water niet verboden is (overlast veroorzaken wel) en
- niet alle halfgezonken of rommelig uitziende boten direct verwijderd kunnen worden (dat kan pas als het een wrak betreft in de zin van de Wrakkenwet en de eigenaar eerst in de gelegenheid is gesteld het wrak te lichten).

Suggesties

Een aantal belangrijke thema’s genoemd bij de suggesties zoals eenrichtingsverkeer, het verlagen van de maximum vaarsnelheid, het meer, strenger en anders handhaven, het verbieden van muziek op het water en het bijplaatsen van borden langs de waterkant heeft een plek gekregen in deze evaluatie. Voor een aantal van de gesuggereerde maatregelen is het niet mogelijk deze te overwegen, omdat de verantwoordelijkheid op landelijk niveau ligt. Het gaat om maatregelen als het verplichten van APK-keuringen voor boten, het verplichten van vaarbewijzen voor alle boten, het invoeren van verplichte kentekens op alle boten, het verplichten van snelheidsbegrenzers en het verhogen van boetes. Waternet probeert voor deze zaken wel invloed uit te oefenen waar mogelijk.

4. Overlast te water, stadsdeel Centrum en specifiek Wallengebied

4.1 inzet extra budget stadsdeel Centrum

Voor het vaarseizoen 2010 sloten stadsdeel Centrum en Waternet een aparte dienstverleningsovereenkomst betreffende inzet ter bestrijding van overlast. Er is eenmalig extra geld gereserveerd hiervoor in de begroting 2010.

Extra inzet toezicht

Op 15 warme zomeravonden is een extra boot met twee toezichthouders ingezet. De toezichthouders zijn geposteerd op de bekende hotspots van overlast. Zij hebben schippers die te hard voeren of (extreme) geluidsoverlast veroorzaakten aangesproken op hun (vaar-)gedrag. Ook hebben ze 77 flyers met vaarregels uitgedeeld en vragen van schippers beantwoord. Daarmee hebben zij gefunctioneerd als een soort 'gastheer' op de grachten. Voor deze profilering is in overleg met de regiopolitie gekozen om het onderscheid met het 'bevoegd gezag' voor de burger duidelijk te maken. Daarbij moet nadrukkelijk worden aangetekend dat deze toezichthouders niet bevoegd waren om strafrechtelijk op te treden en dus vooral een informerende functie hebben gehad (preventieve handhaving). Deze rol is echter nuttig voor de schippers op de grachten gebleken. De ervaringen zijn goed: vrijwel alle schippers hebben de aanwijzingen van de toezichthouders opgevolgd. Opschaling naar bevoegd gezag is niet nodig geweest. Overigens wordt hier opgemerkt dat het niet zomaar mogelijk is op tijdelijke basis (met eenmalig budget) "een blik handhavers te water open te trekken".

Extra controles snelheid

In de maanden juli, augustus en half september 2010 hebben de inspecteurs vaarwegen (BOA) op de bekende hotspots extra controles op snelheid in stadsdeel Centrum gehouden. In totaal zijn 879 boten gecontroleerd; dit is ruim 30% meer dan het reguliere aantal over deze periode. Er zijn 12 bekeuringen uitgedeeld aan de schippers.

Tabel cijfers stadsdeel Centrum meldpunt 2008-2010

	Zomer 2008	Zomer 2009	Zomer 2010
Aantal meldingen	308	533	522
Meldingen Wallengebied (excl. politie)	23	45	61
Grootste veroorzaker	Pleziervaart (67%)	Pleziervaart (83%)	Pleziervaart (89%)
Meeste meldingen	Te hard varen (38%)	Geluidsoverlast (47%)	Geluidsoverlast (48%)
Te hard varen	38%	35%	40%
Geluidsoverlast	35%	47%	48%
Alcohol	6%	8%	15%

4.2 Aanpak overlast te water Wallengebied

Aanleiding specifieke aanpak wallengebied

Op 24 maart 2009 heeft de subdriehoek van district 1 (Centrum)* in verband met de ervaren overlast te water in het wallengebied en het verzoek van bewoners om afsluiting van / "een balk" in de Oudezijds Achterburgwal ingestemd met:

- het (nog) niet overgaan tot plaatsing van een balk in de Oudezijds Achterburgwal, maar eerst inzetten op betere handhaving en registratie van de overlast te water in het wallengebied,
- het gedurende 2009 ontvangen van maandelijkse rapportages en
- het evalueren van de situatie in oktober 2009.

Op 26 januari 2010 heeft de subdriehoek kennis genomen van de evaluatie 2009 en ingestemd met voortzetting en verbetering van de aanpak in 2010. Afgesproken is tevens na afloop van het vaarseizoen 2010 de situatie wederom te evalueren en te beslissen over borging van een aanpak.
De subdriehoek heeft op 22 maart 2011 besloten:

- kennis te nemen van de evaluatie van de aanpak overlast te water in het wallengebied gedurende het vaarseizoen 2010 en
- in te stemmen met voortzetting van de aanpak in 2011 e.v. (zonder jaarlijkse schriftelijke evaluaties).

* De subdriehoek van district 1 is een afgeleide van “de driehoek”. De driehoek is samengesteld uit OM, politie en burgemeester. De subdriehoek betreft stadsdeel Centrum. Vertegenwoordigd zijn de stadsdeelvoorzitter, districtchef politie en OM.

Specifieke aanpak wallengebied

Kort samengevat houdt de aanpak in het wallengebied het volgende in:

- Team Water en Waternet stemmen in het vaarseizoen dagelijks af wie er wanneer toezicht houdt vanaf het water in het wallengebied. De overlastmeldingen zijn input voor informatiegestuurde toezicht en handhaving. Dat houdt in dat de meldingen worden geanalyseerd om op de overlastmomenten toezicht te kunnen inzetten.

- Bij Wijkteam Beursstraat wordt in het vaarseizoen (voornamelijk op donderdag tot en met zaterdagnacht) expliciet de situatie op het water in de gaten houden. Er is op die dagen contact tussen het Wijkteam Beursstraat en Team Water (in 1e instantie) of tussen het Wijkteam Beursstraat en Waternet (reserve) om af te stemmen of aan boord stappen gezien de situatie op het water nodig is. Indien nodig wordt er opgestapt bij Team Water of Waternet.

- Voor 2011 wordt er bij afstemming van de inzet van toezicht en handhaving in ieder geval rekening gehouden met het gegeven dat uit de meldingen van 2010 blijkt dat:
-
    - op vrijdag en in de nacht van zaterdag op zondag relatief meer overlast te water plaatsvindt,
    - de meeste overlast ’s avonds plaatsvindt en
    - overlast in de nachtelijke uren is toegenomen.

- Handhaving op overlast te water vindt plaats op basis van de afgesproken uniforme aanpak. Deze aanpak houdt in dat:
-
    - niet wordt gewaarschuwd bij geluidsoverlast, maar direct wordt geverbaliseerd,
    - wordt opgetreden tegen alle andere vormen van overlast te water al naar gelang de overtreding en bevoegdheden en
    - door Waternet bij vermoedelijk overmatig alcoholgebruik contact wordt opgenomen met Team Water om actie af te stemmen.

- Er vindt structureel overleg plaats tussen politie en Waternet waarin de aanpak van de overlast te water in het wallengebied wordt besproken.

- Meldingen van overlast te water in het wallengebied bij Waternet en de politie worden geregistreerd.

Resultaten aanpak overlast te water wallengebied

Aantal meldingen is gedaald

Het aantal meldingen van overlast te water van 2008 tot en met 2010 treft u in onderstaande tabel.

	Politie	Waternet	Totaal
2008	52	23	75
2009	91	45	136
april 2010	0	10	10
mei 2010	6	3	9
juni 2010	11	23	34
juli 2010	2	10	12
aug 2010	0	7	7
sept 2010	1	8	9
2010 totaal	20	61	81

Inzicht in dagen en tijdstippen overlast

Naast het aantal meldingen zijn ook de dagen en tijdstippen waarover is gemeld geanalyseerd. De conclusies bij de overlastmeldingen in de het wallengebied zijn (belangrijkste voor inzet zijn vetgedrukt):

- **het aantal meldingen is afgenomen in 2010 (2008: 75 meldingen, 2009: 136 meldingen en 2010: 81 meldingen),**
- in 2010 zijn, net als in 2009, de meeste meldingen gedaan in juni (42%),
- het aantal meldingen op de vrijdag is bijna verdubbeld van 2009 (12%) naar 2010 (23%),
- het aantal meldingen op de donderdag is behoorlijk afgenomen van 2009 (18%) naar 2010 (10%),
- het aantal meldingen in de nacht van vrijdag op zaterdag plus zaterdag is gedaald van 2009 (36%) naar 2010 (27%),
- **het aantal meldingen in de nacht van zaterdag op zondag is verdubbeld van 2009 (7%) naar 2010 (15%),**
- in 2010 betreffen de meeste meldingen overlast tussen 00 en 1 uur (15%); in 2008 en 2009 betroffen de meeste meldingen overlast tussen 22 en 23 uur,
- **de meeste overlast blijft 's avonds plaatsvinden (2008: 56%, 2009: 62% en 2010: 52%), maar er is wel een verschuiving naar de nachtelijke uren waar te nemen (2008: 8%, 2009: 7% en 2010: 31%).**

Aangepakte overtredingen

Ter informatie is hieronder ook het totaal (Team Water, Wijkteam Beursstraat en Waternet) aantal geconstateerde overtredingen waarbij sprake is geweest van een proces-verbaal of aanhouding opgenomen.

Overtredingen	Totaal 2009	april	mei	juni	juli	aug	sept	Totaal 2010
PVB geluid	20	3	2	2	2	2	2	13
PVB/aanh. alcohol	12			2		2	1	5
PVB te hard varen	2							0
PVB vaarbewijs	2		1					1
PVB reddingvesten	5							
PVB/aanh. Drugs	9			1				1
PVB verlichting	2		1	2	3	2	1	9
PVB tegen richting	5			1	2			3
PVB afmeren	2				2			2
PVB/aanh. overig	14	1			2	4	1	8

Het idee van de handhavende organisaties in het wallengebied is dat de huidige situatie in het wallengebied op het water weer beheersbaar is geworden. De bedoeling is dat met voortzetting van de afgesproken aanpak zo te houden.

"Hoewel 'overlast op en vanaf het water' niet direct tot de wijkteamverantwoording behoort,
heb ik met veel plezier een personele bijdrage aan de aanpak geleverd.
Ik geloof namelijk in goede samenwerking ten behoeve van dienstverlening, aan de inwoners van ons werkgebied."
(Jolanda de Hooge, Capaciteitsmanager Wijkteam Beursstraat)

Opgemerkt wordt dat volgens planning de Oudezijds Achterburgwal tussen 8 maart 2011 en 22 februari 2013 is gestremd wegens werkzaamheden aan de infrastructuur. Dat scheelt ter plaatse overlast te water. Er wordt rekening mee gehouden dat de overlast zich zal verplaatsen naar andere vaarwegen (Oudezijds Voorburgwal of elders).

Vanuit het IBO (Integraal Burgwallen Overleg) is een aantal keren aangegeven dat men meer tevreden is over de aanpak van overlast te water in het wallengebied. We zijn er nog niet, maar het lijkt erop dat sprake is van een (kleine) afname van de ervaren overlast. Het aantal meldingen is afgenomen en het IBO heeft aangegeven meer tevreden te zijn. Een voorzichtige conclusie kan zijn:

Ook hier is een (klein) gedeelte van de doelstelling behaald:
Er wordt minder overlast ervaren in het Wallengebied.

5. Is de doelstelling behaald?

De doelstelling van het project Overlast te water 2008-2010 was:

a. bewoners en bezoekers van Amsterdam worden meer tevreden over de aanpak van de
b. overlast te water
c. er wordt minder overlast te water ervaren en het is duidelijk en zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water.

Een toelichting op de doelstelling vindt u in paragraaf 3 van deze notitie.
De vraag in een evaluatie is natuurlijk of de doelstelling is behaald.

Het antwoord hierop is: voor ongeveer 2/3 deel van de doelstelling wel[3]. Een aantal bewoners is meer tevreden over de aanpak, in het Wallengebied wordt minder overlast ervaren en het is duidelijk en zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast.

Ad. a.
(Een aantal) Bewoners van Amsterdam (is) zijn meer tevreden over de aanpak van overlast te water.
Meer tevreden over de huidige aanpak dan over de aanpak van voor 2008.
Dat blijkt uit:

- het feit dat een aantal individuele bewoners dat heeft laten weten in een persoonlijk gesprek of email,
- het feit dat een aantal bewonersorganisaties dat heeft uitgesproken in overleg en
- het feit dat de bewonersorganisaties die vertegenwoordigd zijn in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water hebben aangegeven dat er veel bereikt is.

Ad. b.
Een deel van de bewoners in Amsterdam, m.n. in het wallengebied, ervaart minder overlast te water.
Dat blijkt uit:

- signalen van een aantal individuele bewoners en
- terugkoppeling vanuit het IBO.

Ad. c.
Het is duidelijk wie wat doet in de aanpak van de overlast te water. Dat blijkt uit de volgende tabel.

Overlast	**Handhavingbevoegd**
Te hard varen	- Waternet - Team Water regiopolitie (pleziervaart) - KLPD (beroepsvaart)
Geluidsoverlast (muziek)	- Politie (wal en water) - Waternet (i.o.v. stadsdelen)
(Overmatig) alcoholgebruik	- Politie (wal en water)

Het is zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast te water. Dat blijkt uit signalen van wal- en woonbootbewoners.

[3] Het is makkelijk te zeggen dat de doelstelling is behaald. Er is immers geen SMART-doelstelling geformuleerd. Kwantitatieve resultaten zijn onvoldoende beschikbaar om met harde cijfers te kunnen zeggen dat de doelstelling is behaald. Het blijft een subjectieve beleving als het om het ervaren van overlast te water gaat, maar ook als het gaat om te beoordelen of de doelstelling volledig is behaald.
Het lijkt gerechtvaardigd in deze paragraaf in de bewoordingen van de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water aan te geven dat er veel is bereikt en dat we op de goede weg zijn, maar dat er zeker aandacht voor de aanpak van de overlast te water en verbetering op sommige punten noodzakelijk blijft. In de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan

6. Mogelijke aanvullende maatregelen

Zoals aangegeven, lijkt het in de bewoordingen van de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water gerechtvaardigd aan te geven dat er veel is bereikt en dat we met elkaar op de goede weg zijn, maar dat er zeker aandacht voor de aanpak van de overlast te water en verbetering op sommige punten noodzakelijk blijft.
Over de noodzakelijke verbetering op sommige punten gaat het in deze paragraaf. Hierbij is het belangrijk te realiseren dat:

- uitbreiding van de handhaving in deze tijd van bezuinigingen niet voor de hand ligt en
- overlast te water een piekprobleem is (vooral bij mooi weer).

Naar aanleiding van reacties van bewoners(organisaties), (deel)raadsleden, reacties in de enquête over het meldpunt en reacties en suggesties van de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water, worden (in willekeurige volgorde) de volgende maatregelen in deze notitie besproken:

I. Aanpassen maximale vaarsnelheid
II. Eenrichtingsverkeer (Prinsengracht / heel centrum)
III. Vaarwegen afsluiten
IV. 's Nachts varen verbieden (centrum, hele stad, gekoppeld aan profiel)
V. Verbod versterkte muziek
VI. Andere manieren van handhaving ontwikkelen
VII. Landelijke aandacht vragen voor Amsterdamse wensen zoals kentekens, verplichte APK, verplicht vaarbewijs, maximering aantal personen pleziervaart en hogere boetes geluidsoverlast
VIII. Meer communicatie, voorlichting
IX. Reguleer de pleziervaart (vergunningenstelsel i.p.v. overal afmeren)
X. Pak de illegale passagiersvaart effectiever aan
XI. Neem de regelgeving van Giethoorn / Venetië over in Amsterdam
XII. Maak de BHG-stickers voor de op boten groter en zichtbaarder.

I. Aanpassen maximale vaarsnelheid

Een veel genoemde oplossing voor de overlast van te hard varen is het verlagen van de maximale vaarsnelheid. De maximale vaarsnelheid is in Amsterdam 7,5 km per uur (havens 12 km).

Voordelen van het verlagen van de maximale vaarsnelheid zijn:

- Overtreders van de maximale vaarsnelheid kunnen eerder een proces verbaal krijgen.
- Mensen die overlast ervaren, voelen zich serieus genomen.
- Als iedereen zich eraan houdt, wordt het veiliger op het water.
- Als meer mensen zich eraan houden, wordt er minder overlast ervaren van hinderlijke golfslag (en motorgeluid).
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van het verlagen van de maximale vaarsnelheid zijn:

- Los van dat er een maximale vaarsnelheid geldt, is het veroorzaken van hinderlijke golfslag nu al bij elke snelheid verboden. De hinderlijke golfslag veroorzaakt de overlast van te hard varen. Verlaging van de maximale vaarsnelheid heeft niet het effect dat men zich aan de regel dat het veroorzaken van hinderlijke golfslag verboden is, houdt. Het gaat om gedrag van mensen en de handhaving daarvan (zie conclusie, maatregel VI en de aanbeveling andere manieren van handhaving te ontwikkelen).
- Er zijn ook vaarwegen waar men harder zou kunnen varen dan de huidige maximale vaarsnelheid zonder dat dit tot overlast leidt. Het enkel verlagen van de maximale vaarsnelheid lijkt dan ook niet voor de hand liggend. Een gedifferentieerde maximale vaarsnelheid (aanpassing naar beneden en naar boven) per vaarweg die aansluit bij het karakter van de vaarweg (doorvaartprofielen) ligt dan meer voor de hand. Dat zorgt alleen wellicht voor onduidelijkheid voor de gebruikers van de vaarwegen en teveel borden langs de vaarwegen. Het nadeel van deze

maatregel, verlagen / aanpassen, is dat geen enkele aanpassing de oplossing is voor de overlast van te hard varen (golfslag).
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is tegenstander van verlaging van de maximale vaarsnelheid.

Conclusie:

In het kader van de aanpak overlast te water is het aanpassen van de maximale vaarsnelheid geen oplossing om de overlast te verminderen. Het gaat om de handhaving aan de ene kant en gedrag van mensen aan de andere kant. Overlast van te hard varen gaat m.n. om de hinderlijke golfslag en het is al verboden om deze te veroorzaken. Verbetering van de handhaving op de maximale vaarsnelheid en het veroorzaken van hinderlijke golfslag is wel een oplossing die effect zal hebben, ook op de ervaren overlast van motorgeluid. Zie ook onder maatregel VI waar de conclusie is dat het ontwikkelen van andere manieren van handhaving het overwegen waard lijkt (en de aanbeveling ook andere manieren van handhaving te ontwikkelen).

Hierbij wordt opgemerkt dat er op enig moment andere overwegingen dan de aanpak overlast te water kunnen zijn om de maximale vaarsnelheid op de een of andere manier aan te passen. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een koppeling met het karakter van een vaarweg/ de doorvaartprofielen. In dit kader (overlast) wordt hier verder niet op ingegaan.

II. Eenrichtingsverkeer (Prinsengracht, heel centrum)

Het Comité Woonboten Prinsengracht ziet als oplossing voor de ervaren overlast ter plaatse dat er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd. Hierbij is relevant te melden dat er in 2010 meer overlast is geweest op de Prinsengracht dan gebruikelijk in verband met de werkzaamheden aan de Utrechtsestraat – Herengracht met bijbehorende stremming van de Herengracht.

Voordelen van eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht zijn:

- Er is sprake van een betere doorstroming.
- Woonbootbewoners Prinsengracht verwachten minder overlast en voelen zich serieus genomen.
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht zijn:

- De rondvaart vindt dit een disproportionele maatregel. De Prinsengracht is een heel belangrijke rondvaartroute in twee richtingen. Gelijkwaardige alternatieven zijn beperkt aanwezig.
- Minder mogelijkheden voor de pleziervaart om verschillende vaarroutes te kiezen.
- De handhavingscapaciteit is onvoldoende om deze maatregel te kunnen handhaven, aan uitbreiding van de capaciteit hangt een prijskaartje.
- Er bestaat een risico dat er harder gevaren gaat worden, omdat er geen tegenliggers verwacht worden.
- Verplaatsing vaarverkeer met meer overlast voor (woonboot)bewoners aldaar.
- Er zijn meer vaarwegen waar (woonboot)bewoners graag eenrichtingsverkeer zouden willen en het gevaar van deze maatregel is dan ook de precedentwerking. Hoeveel vaarbewegingen of hoeveel overlast is er nodig om een vaarweg eenrichtingsverkeer te maken?
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is tegenstander van eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht.

Conclusie:

Gelet op de grote hoeveelheid van en de inhoud van de nadelen die kleven aan een dergelijke maatregel en het voorhanden zijn van voldoende andere effectieve maatregelen, ligt deze nu niet voor de hand. Waarom wel op de Prinsengracht en niet bijvoorbeeld in het hele centrum of elders in de stad? Hoeveel overlast is er nodig om eenrichtingsverkeer in te voeren? Op dit moment zijn er geen objectieve gegevens beschikbaar om tot een goed onderbouwde beslissing te kunnen komen om te kiezen voor een dergelijke maatregel. Daarnaast heeft deze maatregel met de huidige handhavingscapaciteit een groot afbreukrisico in het kader van verwachtingenmanagement bij de woonbootbewoners.
Overigens zijn er in verband met werkzaamheden ter hoogte van het Anne Frankhuis afspraken over de doorstroming gemaakt met de rondvaart.

III. Vaarwegen afsluiten

In eerste instantie is deze optie genoemd in 2008 voor de Oudezijds Achterburgwal. In tweede instantie voor de Prinsengracht op Koninginnedag.

Voor de Oudezijds Achterburgwal is in overleg met de subdriehoek van district 1 een specifieke aanpak ontwikkeld. Zie hiervoor de paragraaf Overlast te water Wallengebied. Vooralsnog is er vanuit de aanpak overlast te water geen reden tot afsluiting, omdat de situatie beheersbaar is geworden.

Afsluiting van de Prinsengracht op Koninginnedag is vooralsnog niet mogelijk, omdat er geen vergelijkbaar alternatief is dat nautisch en vanuit de openbare orde geschikt lijkt, anders dan afsluiting van de hele grachtengordel. Dit heeft te maken met haakse bochten in de andere grachten (Heren- en Keizersgracht, Singel) die doorstroming belemmeren en de onaantrekkelijkheid van de andere vaarwegen door de concentratie van evenementen langs de Prinsengracht.

Voordelen van het afsluiten van vaarwegen zijn:

- Geen overlast meer vanaf het water.
- Geen handhaving meer nodig mits sprake is van fysieke afsluiting. Anders is de maatregel niet te handhaven.
- Een deel van de bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep Dynamisch gebruik van het water is voorstander van afsluiting gedurende de nachtelijke uren en afsluiting van de Prinsengracht op Koninginnedag.

Nadelen van het afsluiten van vaarwegen zijn:

- Deze maatregel druist in tegen de gemeentelijke taak vanuit de Scheepvaartverkeerswet te zorgen voor het bevaarbaar houden van de scheepvaartwegen.
- Deze maatregel is disproportioneel voor iedereen die vaart.
- Vaarwegen worden onbereikbaar per boot.
- Er zijn hoge kosten gemoeid met of handhaving van de afsluitingen door uitbreiding van de capaciteit of fysieke afsluitingen.
- Het gevaar van deze maatregel is ook de precedentwerking.
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is principieel tegen het afsluiten van vaarwegen. Vaarwegen zijn bedoeld om te varen.

Conclusie:

Hoewel deze maatregel effectief zal zijn in de aanpak van overlast te water, lijkt het vanwege de precedentwerking van deze maatregel en de hoofdbestemming van vaarwegen niet voor de hand liggend vaarwegen af te sluiten. Waarom de ene vaarweg wel en de andere niet? Hoeveel overlast is er nodig om een vaarweg af te sluiten?

IV. ’s Nachts varen verbieden (centrum, hele stad, gekoppeld aan profiel)

Als alternatief voor het afsluiten van vaarwegen wordt het ‘s nachts varen verbieden genoemd door bewoners of tenminste het ’s nachts varen met gemotoriseerde vaartuigen verbieden.

Voordelen van het verbieden van ’s nachts varen zijn:

- Er is ’s nachts geen overlast te water meer.
- Het lijkt makkelijker te handhaven omdat de verwachting is dat als alle handhavers in de stad weten dat ’s nachts varen verboden is, een overtreder makkelijk te traceren is.
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van het verbieden van ’s nachts varen zijn:

- Afhankelijk van de manier van handhaving of wellicht mogelijkheden voor ontheffingen, zijn niet alle vaarwegen meer bereikbaar ’s nachts.
- Als er geen ontheffingsmogelijkheid komt voor bijvoorbeeld vergunde rondvaart voor bepaalde gelegenheden, is ’s nachts varen voor niemand meer mogelijk.
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is principieel tegenstander van het verbieden van ’s nachts varen.

Conclusie:
Hoewel deze maatregel naar verwachting effectief zal zijn in de aanpak van overlast te water, lijkt het (vooralsnog) vanwege de bestemming van vaarwegen niet voor de hand liggend ’s nachts varen te verbieden.

V. Verbod versterkte muziek voor open boten

Veel mensen (die overlast ervaren) zijn in de veronderstelling dat versterkte muziek op het water verboden is. Zowel de vertegenwoordiging van de bewoners als de vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water steunen de maatregel om een dergelijk verbod in te voeren.
Eerder is gesproken over een verbod voor versterkte muziek na 22 uur. De handhavers (politie en waternet) waren hier toen geen voorstanders van, omdat het huidige verbod op het veroorzaken van overlast meer mogelijkheden biedt en de verwachting was dat men dan in discussies over de tijd zou belanden.

Voordelen van een verbod op versterkte muziek (voor open boten) zijn:

- De regel is helder voor de gebruiker van het water
- De regel is helder voor de handhavers (geen subjectieve interpretatie nodig en geen mensen nodig die hinder ondervinden).
- Bij voldoende handhaving neemt de overlast af.
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van een verbod op versterkte muziek zijn:

- Een aantal mensen ziet een dergelijke maatregel ongetwijfeld als “vertrutting”.
- Het is geen oplossing voor overlast door stemgeluid en/of akoestische muziek.
- Bij een ontheffingsmogelijkheid (moet besloten worden of en bij welke omstandigheden ontheffing aan de orde kan zijn), komen er administratieve lasten bij om de aanvragen te beoordelen en ontheffing te weigeren / verlenen.

Conclusie:
Een verbod op versterkte muziek (voor open boten) lijkt het overwegen waard. Wel belangrijk is te bekijken of en zo ja bij welke omstandigheden een ontheffing op het verbod mogelijk kan zijn (juridisch). Tevens verdient het aanbeveling een koppeling te maken met het door Munisense aangeboden meetonderzoek (DMB/stadsdeel Centrum), indien dat wordt uitgevoerd.

VI. Andere manieren van handhaving ontwikkelen

Het lijkt de moeite waard de huidige manieren van handhaving tegen het licht te houden en te bekijken of wellicht (een) andere manier(en) (aanvullend), effectiever kan zijn. Waaraan gedacht kan worden, is bijvoorbeeld:

- Samenwerking met de Handhavers Openbare Ruimte bij geluidsoverlast
- (Vaker) In beslag nemen geluidsapparatuur bij geluidsoverlast
- Alternatieven (laten) ontwikkelen voor de huidige laserapparatuur bij snelheidscontroles en methodes ontwikkelen voor de handhaving op hinderlijke golfslag
- Handhaving vanaf de fiets (plus boot in de buurt) of met een onopvallende boot.

Voordelen van andere manieren van handhaving ontwikkelen zijn:

- Mogelijk effectievere en efficiëntere handhaving.
- Het houdt het werk spannend voor de handhavers.
- Als het werkt, minder overlast.
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van andere manieren van handhaving ontwikkelen zijn:

- Mogelijke weerstand van de handhavers.

Conclusie:
Het ontwikkelen van andere manieren van handhaving lijkt het overwegen waard.

VII. Landelijke aandacht vragen voor Amsterdamse wensen zoals kentekens, verplichte APK, verplicht vaarbewijs, maximering aantal personen pleziervaart en hogere boetes geluidsoverlast.

Vaak als mensen gevraagd wordt mee te denken over mogelijke maatregelen die kunnen helpen om de overlast te water te verminderen, worden verschillende maatregelen genoemd die buiten de invoeringsmogelijkheden van de gemeente Amsterdam vallen. Het gaat dan om maatregelen als:

- het invoeren van kentekens voor alle vaartuigen, omdat er dan ook flitspalen mogelijk worden en overtreders makkelijker te traceren zijn,
- het verplichten van snelheidsbegrenzers op vaartuigen, om overlast van te hard varen tegen te gaan,
- het invoeren van verplichte APK-keuringen voor alle vaartuigen, om geluidsoverlast van oude motoren tegen te gaan,
- vaarbewijzen verplicht stellen voor alle (gemotoriseerde) vaartuigen, om te bewerkstelligen dat men de (on)mogelijkheden van een vaartuig en de vaarregels (beter) leert kennen,
- een maximum stellen aan het aantal personen in een pleziervaartuig, om geluidsoverlast te beperken,
- bij geluidsoverlast hogere boetes dan € 90 geven, omdat de boete verdeeld wordt over de opvarenden en niet stimuleert om het veroorzaken van geluidsoverlast achterwege te laten.

De voordelen van deze maatregelen zijn evident. Een aantal van deze maatregelen is al eens onder de aandacht gebracht van de landelijke organisaties die erover gaan, helaas zonder resultaat.

Conclusie:
Hoewel deze maatregelen naar verwachting effectief zijn in de aanpak van overlast te water, lijkt het (vooralsnog) op korte termijn efficiënter en effectiever in te zetten op maatregelen waar direct mee gestart kan worden.

VIII. Meer communicatie, voorlichting

Een veel gehoorde suggestie is meer borden langs de vaarwegen te plaatsen. Het kan gaan om bestaande BPR-borden (Binnenvaartpolitie Reglement) met de maximale vaarsnelheid of het verbod op het veroorzaken van golfslag. Maar ook om andere borden met bijvoorbeeld smileys bij lage snelheid, de rebusborden, borden met “denk aan de woonbootbewoners” e.d.

Voordelen van meer communicatie, voorlichting zijn:

- Meer bewustwording van gedrag dat leidt tot overlast.
- Als het werkt, minder overlast.
- Mensen die overlast ervaren, voelen zich serieus genomen.
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van meer communicatie, voorlichting zijn:

- Bij borden in de openbare ruimte bestaat de kans op ontsiering van deze openbare ruimte.

Conclusie:
Een herhaalde / nieuwe mediacampagne lijkt het overwegen waard.

IX. Reguleer de pleziervaart (vergunningenstelsel i.p.v. overal afmeren)

Het aantal pleziervaartuigen dat ligt afgemeerd in Amsterdam is in de afgelopen jaren explosief gestegen. Voor pleziervaartuigen (<12 meter) geldt dat deze overal mogen worden afgemeerd, behalve waar dat is verboden. Daarnaast geldt dat het zogenaamde Binnenhavengeld (belasting) moet worden betaald om af te meren. Het idee is dat, omdat bij een vergunningenstelsel voorwaarden kunnen worden gesteld aan de vaartuigen die kunnen afmeren (bv. alleen elektrisch aangedreven en/of goed onderhouden vaartuigen) en er minder vaartuigen overblijven, de overlast zal afnemen.

Voordelen van een vergunningenstelsel voor pleziervaart zijn:

- Er kunnen (milieu)voorwaarden worden gesteld aan de pleziervaartuigen.
- De kademuren kunnen georganiseerd worden gebruikt om af te meren.
- De bewonersvertegenwoordiging in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.
- De vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water is een voorstander van deze maatregel.

Nadelen van een vergunningenstelsel voor pleziervaart zijn:

- De pleziervaart kan niet meer overal waar het niet verboden is, afmeren.
- Invoeren van een vergunningstelsel is een stadsdeelbevoegdheid.
- Meer regels en extra benodigde ambtelijke capaciteit (vergunningverlening en handhaving).

Conclusie:

Een vergunningenstelsel voor pleziervaart mogelijk maken, lijkt het overwegen waard. Stadsdelen kunnen een eigen afweging maken.

X. Pak de illegale passagiersvaart effectiever aan

De indruk bestaat (nog steeds) dat veel van de overlast te water wordt veroorzaakt door de illegale passagiersvaart. Illegale passagiersvaart beschikt niet over de voor passagiersvervoer over water verplichte exploitatievergunning. Het betreft vaak grote vaartuigen met veel passagiers, veel alcohol en harde muziek aan boord. De aanpak van de illegale passagiersvaart en de mogelijkheden daarvoor vragen nog wat aandacht (aanpassing aanpak en regelgeving).

De voordelen van het effectiever handhaven op illegale passagiersvaart zijn evident. Zowel de bewonersvertegenwoordiging als de vertegenwoordiging van de rondvaart in de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water zijn voorstander van deze maatregel.

Conclusie:
Het effectiever aanpakken van de illegale passagiersvaart lijkt het overwegen waard.

XI. Neem de regelgeving van Venetië of Giethoorn over in Amsterdam.

Vaak wordt er door bewoners die overlast ervaren gevraagd waarom Amsterdam niet “gewoon” dezelfde regels als Venetië of Giethoorn stelt. Waarom kan dat daar wel en hier niet?
Enerzijds gaat het er dan om dat men denkt dat er daar alleen maar elektrische boten mogen varen en anderzijds gaat het er dan om dat ’s nachts varen in een of andere vorm gereguleerd zou zijn.
Navraag heeft de volgende informatie opgeleverd:

Venetië
- Het is niet toegestaan de rust van bewoners te verstoren tussen 23.00 uur en 07.00 uur,
- Het is toegestaan met een eigen niet-elektrische boot te varen,
- In het historisch centrum van Venetië is het niet toegestaan tussen 00.00 uur en 04.00 uur gemotoriseerd te varen en
- Het is toegestaan met (versterkte) muziek op de boot te varen.

Giethoorn
- Net als in Amsterdam kunnen verhuurbootjes in principe enkel een vergunning krijgen als ze elektrisch worden aangedreven en geldt er een vergunningenstop,
- Een overgangsregeling voor bestaande verhuurbootjes met verbrandingsmotor is in ontwikkeling,
- Voor rondvaartboten is elektrische aandrijving nog niet verplicht, wel wordt elektrisch varen met subsidie gestimuleerd,
- Het is toegestaan met een eigen niet-elektrische boot te varen,
- Het is toegestaan ’s nachts te varen en
- Het is toegestaan met (versterkte) muziek op de boot te varen.

Conclusie:

In Venetië is een relevante afwijkende regel op dit vlak ten opzichte van Amsterdam dat ’s nachts gemotoriseerd varen tussen 00.00 uur en 04.00 uur in het historisch centrum is verboden. Zie maatregel IV. In Giethoorn is de regelgeving vergelijkbaar met de regels in Amsterdam. In Amsterdam gaan ze zelfs al iets verder als het gaat om elektrisch rondvaartboten.
Er is geen aanleiding om de regelgeving van Venetië of Giethoorn over te nemen in Amsterdam.

XII. Maak de BHG-stickers voor de op boten groter en zichtbaarder

Een veel gehoorde oplossing voor de aanpak van overlast te water is ook het groter maken of beter zichtbaar maken van de BHG-stickers (Binnenhavengeld). Op die manier zouden ervaarders van overlast kunnen melden welke boot de overlast veroorzaakt en zou er makkelijker gehandhaafd kunnen worden.

Het lijkt een simpele oplossing, maar het is niet mogelijk, om de volgende redenen:

- Om handhavend op te treden, is constatering van een buitengewoon opsporingsambtenaar noodzakelijk. Het is niet mogelijk op basis van waarnemingen van melders handhavend op te treden.
- Het Havengeld wordt betaald voor het vaartuig. Het vaartuig / object is onderwerp van belasting, niet het subject / de eigenaar. In 95% van de gevallen is het wel de eigenaar die de belasting betaald, maar juridisch is dit dus niet waterdicht. Bovendien is het niet gezegd dat het de eigenaar van het vaartuig betreft die de overlast veroorzaakt.
- De havengeldsticker is bedoeld voor de belasting. Het is niet toegestaan (Wet bescherming persoonsgegevens) de belastinggegevens te gebruiken om handhavend op te treden.
- De havengeldsticker is verplicht voor afgemeerde vaartuigen, niet voor varende vaartuigen. De overlast wordt meestal veroorzaakt door de varende vaartuigen.

Conclusie:
Deze maatregel is wettelijk niet mogelijk.

7. Aanbevelingen

Voortzetten wat goed gaat (prioriteit 1)

Naar aanleiding van de bereikte resultaten tot nu toe worden de volgende aanbevelingen gedaan:

A. Borg de afgesproken geüniformeerde werkwijze voor de aanpak van te hard varen, geluidsoverlast en (overmatig) alcoholgebruik en het InformatieGestuurd Toezicht (IGT) binnen de afdeling Handhaving van Waternet (Hotspots).
B. Zet de samenwerking met de politie (Team Water en Wijkteam Beursstraat) voort.
C. Blijf de verwachtingen van melders van overlast te water managen. Houdt het persoonlijk contact met de melders en bewoners(organisaties).

Nieuwe initiatieven (prioriteit 2)

Naar aanleiding van de overwogen aanvullende maatregelen en andere ideeën worden de volgende aanbevelingen gedaan:

D. Bereid een voorstel voor om versterkte muziek op open boten te verbieden en maak daarbij de afweging of ontheffing van het verbod mogelijk moet zijn en wanneer. Tevens verdient het aanbeveling een koppeling te maken met het door Munisense aangeboden meetonderzoek (DMB/stadsdeel Centrum), indien dat wordt uitgevoerd.
E. Ontwikkel andere manieren van handhaving zoals een nieuwe werkwijze bij snelheidscontroles, in beslag name van geluidsapparatuur, combinatie met fiets of onopvallende boot en bekijk of de roosters in het vaarseizoen meer op de overlast kunnen worden aangepast.
F. Breid de samenwerking van Waternet en Team Water waar mogelijk (beperkt) uit naar ook samenwerking met de Handhavers Openbare Ruimte van de stadsdelen.
    a. Betrek bij de vormgeving van de samenwerkingsvormen de regelgeving voor op het water uit de APV en de VOB die betrekking heeft op overlast en bekijk hoe de regels en bevoegdheden het meest effectief en efficiënt kunnen worden gehandhaafd.
    b. Betrek bij de samenwerkingsvormen de mogelijkheden van een systeem om de resultaten te monitoren zoals het regelmatig ondervragen van bewonerspanels of het opzetten van een systeem dat lijkt op Veiligheidsschouwen in kleur van stadsdeel Centrum, maar dan voor het water.
G. Verbeter de (gezamenlijke) aanpak van illegale passagiersvaart (aanpassing regelgeving en aanpak).
H. Stimuleer opname van overlast te water bij buurtschouwen en bekijk samen met de politie de mogelijkheden van bewonerspanels om de ervaren overlast te monitoren.
I. Rond het onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersregelaars te water af met als streefresultaat de invoering ervan.
J. Maak het invoeren van een vergunningstelsel voor pleziervaart mogelijk en ondersteun stadsdelen bij de invoering daarvan.
K. Zet in op een nieuwe / herhaalde campagne en communicatie overlast te water en denk daarbij aan:

- matrixborden om de vaarsnelheid te kunnen bepalen,
- mogelijkheden binnen de Vaarwaterapp.,
- legendaborden met de vaarregels langs de vaarwegen,
- stimulering van elektrisch varen en
- communicatie die overlastveroorzakers attendeert op woonbootbewoners.

Speerpunten 2011 en 2012

In overleg met de Klankbordgroep dynamisch gebruik van het water zijn voor 2011 en 2012 de volgende vier speerpunten benoemd:

- Bereid een voorstel voor om versterkte muziek op open boten te verbieden en maak daarbij de afweging of ontheffing van het verbod mogelijk moet zijn en wanneer (E).
- Verbeter de (gezamenlijke) aanpak van illegale passagiersvaart (aanpassing regelgeving en aanpak) (H).
- Ontwikkel een nieuwe werkwijze bij snelheidscontroles (F).
- Zet in op een nieuwe / herhaalde campagne en communicatie overlast te water en denk daarbij aan matrixborden om de vaarsnelheid te kunnen bepalen, de Vaarwaterapp. en legendaborden met de vaarregels langs de vaarwegen (L).

8. Slotwoord

Het is helaas een illusie te denken dat de overlast te water totaal kan worden geëlimineerd. Al is het maar omdat de beleving van overlast subjectief is en in een stad als Amsterdam veel verschillende belangen een rol spelen.

Om het project Overlast te water 2008-2010 toch met een positieve grondhouding af te sluiten, wordt hierbij nogmaals benadrukt dat er goede resultaten zijn behaald met dit project. We zijn op de goede weg, maar we zijn “er” nog niet. Het streven moet zijn de overlast te water beheersbaar te krijgen en houden. Een aantal bewoners is meer tevreden over de aanpak, in het Wallengebied wordt minder overlast ervaren, het is duidelijk en zichtbaar wie wat doet in de aanpak van de overlast, er zijn afspraken gemaakt over een uniforme aanpak, er is gewerkt aan de bewustwording van de overlastveroorzakers, er wordt meer teruggekoppeld aan melders van overlast, MAAR het is echt zaak voor te zetten wat goed gaat, te bewaken dat afspraken worden nagekomen en aanvullende maatregelen in gang te zetten.
Hieronder wordt nog een aantal collega’s speciaal bedankt.

Overlastbestrijders op het water (Waternet en politie)

Tijdens een gezamenlijke evaluatie van het vaarseizoen 2009 met een afsluitend gezamenlijk diner zijn alle overlastbestrijders op het water (van Team Water, Wijkteam Beursstraat en Waternet) persoonlijk bedankt voor hun inzet. Onder het genot van koffie/thee met toepasselijk gebak is dit herhaald na het vaarseizoen 2010.
Bij deze nogmaals bedankt! Zonder jullie kunnen we nog zulke mooie dingen bedenken om de overlast te water aan te pakken, maar zal effect niet half zo groot zijn!
Veel succes in de strijd tegen de overlast te water!



Brug- en Sluisbediening en meldpunt

Ook de medewerkers van Brug- en Sluisbediening die tot de fusie met Waternet met de verbeterde werkprocessen voor de beantwoording van de telefonische meldingen aan de slag zijn gegaan: bedankt!

Projectorganisatie

Tijdens een gezamenlijk diner na het vaarseizoen 2010 zijn ook de deelnemers in de projectorganisatie (stuurgroep, werkgroep communicatie, werkgroep werkprocessen en aanpak en werkgroep verbetering meldpunt) persoonlijk bedankt voor hun bijdrage in het Project Overlast te water 2008-2010.
In de projectorganisatie zaten medewerkers van de Nautische buitendienst, medewerkers van Brug- en Sluisbediening (meldpunt), medewerkers van de Nautische binnendienst en een collega van Communicatie.
Bij deze ook jullie nogmaals bedankt! Samen hebben we toch mooie resultaten bereikt!

Amsterdam, 27 juni 2011
Evelyne Kühne, Projectleider