



Gemeente Amsterdam



Grachtenmonitor 2022

1 oktober 2021 - 1 oktober 2022



| Inhoudsopgave

 1. Situatie op de grachten	5
1.1 De Digitale Gracht	5
1.2 Vaarbewegingen op de grachten	6
1.3 Overlastmeldingen	15
1.4 Schoonheidsgraad grachten	16
1.5 Nautisch beheer	16
1.6 Maatregelen Coronacrisis	17
 2. Plezier- en recreatievaart	19
2.1 Vignetten binnenhavengeld en Doorvaartvignet	19
2.2 VaarWater app	20
2.3 Bekendheid vaarregels	20
 3. Passagiersvaart	22
3.1 Ligplaatsen	22
3.2 Op- en afstapplaatsen passagiersvaart	22
 4. Transport over water	25
4.1 Stand van zaken	25
4.2 Transportvergunning en vignet	25
4.3 Verkenning emissieloos transport over water	26
 5. Vergunningen	28
 6. Juridische zaken	30

| Inleiding

Voor u ligt de Grachtenmonitor over de periode van 1 oktober 2021 tot 1 oktober 2022. Zoals vastgesteld in Nota Varen Deel 1 wordt de Grachtenmonitor sinds het seizoen 2018-2019 elk laatste kwartaal uitgebracht, zodat de gegevens een rol kunnen spelen bij eventuele besluiten over het eerstvolgende vaarseizoen.

De Grachtenmonitor bestaat uit 6 hoofdstukken en geeft een feitelijke stand van zaken op het gebied van transport-, passagiers- en pleziervaart. Daarnaast van de situatie op de grachten, de verleende vergunningen en de juridische zaken. De inzet en rapportage over de handhaving maakt vanaf 2021 geen onderdeel meer uit van de Grachtenmonitor.

De Grachtenmonitor bevat hier en daar duiding van de cijfers, maar is geen evaluatie en bevat geen beleidsaanbevelingen.

Voorgaande jaren werd het beeld in de Grachtenmonitor bepaald door een afname in activiteit op het water, veroorzaakt door de coronacrisis. Ook dit vaarseizoen golden tot februari 2022 nog beperkende maatregelen op het water. Toch is dit jaar een herstel te zien richting de situatie voor Covid-19.



1. Situatie op de grachten

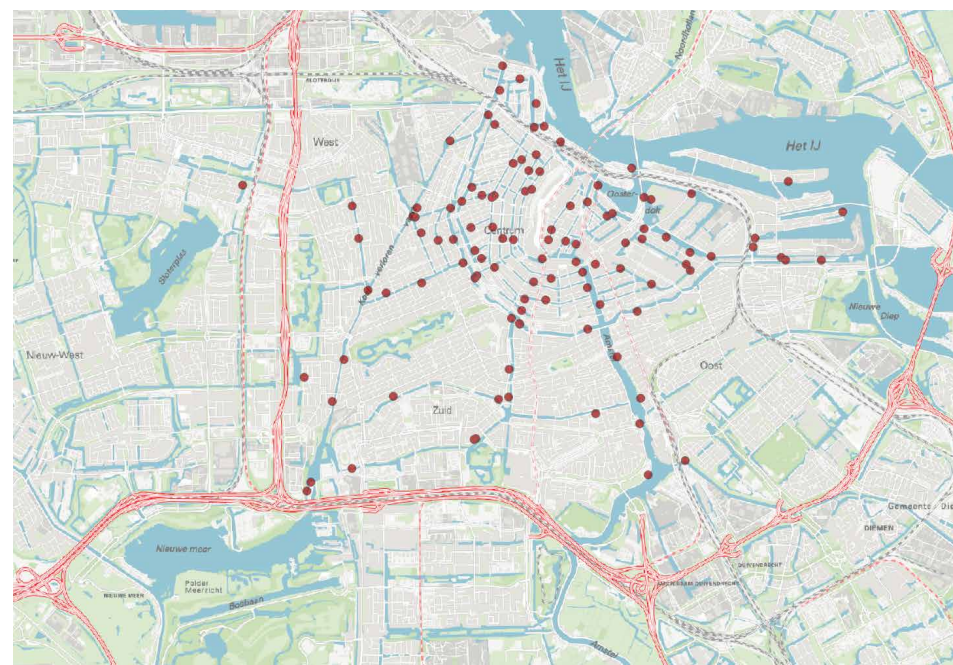
1.1 De Digitale Gracht

De Digitale Gracht is een stadsbreed verkeersmonitoringssysteem voor het water. Sinds de start in 2017 is het uitgegroeid tot een systeem dat vaarbewegingen van plezier-, passagiers- en transportvaart kan meten en analyseren. Op vaste meetpunten in de stad (figuur 1) wordt data verzameld. Deze gegevens worden verwerkt in rapportages over onder andere vaarbewegingen per rak om beleid mee te bepalen en te evalueren. Onder andere beleid voor open afstaplocaties en recreatievaart en proeven met transport over water worden onderbouwd met resultaten van gegevensanalyses op basis van de Digitale Gracht. De Digitale Gracht heeft ook functionaliteit waarmee nautisch beheer en nautisch toezicht ondersteund worden.

De Digitale Gracht maakt onder andere gebruik van metingen van vignetten. Hiermee worden anoniem verkeersstromen gemonitord. Binnenhavengeld-vignetten (BHG-vignetten) zijn verplicht voor pleziervaartuigen die afmeren in openbaar binnenwater. Ook passagiersvaartuigen dragen een vignet. Sinds 1 januari 2022 is ook voor alle pleziervaartuigen die het Amsterdamse binnenwater willen passeren een vignet verplicht (met uitzondering van vaartuigen die door enkel spierkracht worden aangedreven en vaartuigen van zeilscholen). Dit draagt bij aan een completer beeld van de verkeersbewegingen op het water.

In 2022 zijn aanpassingen gedaan in het sensornetwerk om de kwaliteit van data te verbeteren. Van één type zijn alle sensoren vervangen. Sensoren die op basis van infrarood passages registreren, bleken storingsgevoelig. Deze zijn vervangen door een nieuw ontwikkelde sensor die op basis van radar betrouwbaardere gegevens levert. Op een aantal locaties zijn sensoren verplaatst. Verder is een periodiek validatieproces ingericht om de beschikbaarheid en kwaliteit van data blijvend te waarborgen.

Alle sensoren van de Digitale Gracht zijn opgenomen in het sensoren register van de gemeente (<https://sensorenregister.amsterdam.nl/>).



Figuur 1. Sensornetwerk van de Digitale Gracht. Elke stip geeft de locatie van een sensor weer. De sensoren meten passages (passerende vaartuigen), vignetten en geluidsniveaus.

1.2 Vaarbewegingen op de grachten

Bemandede passagiersvaart

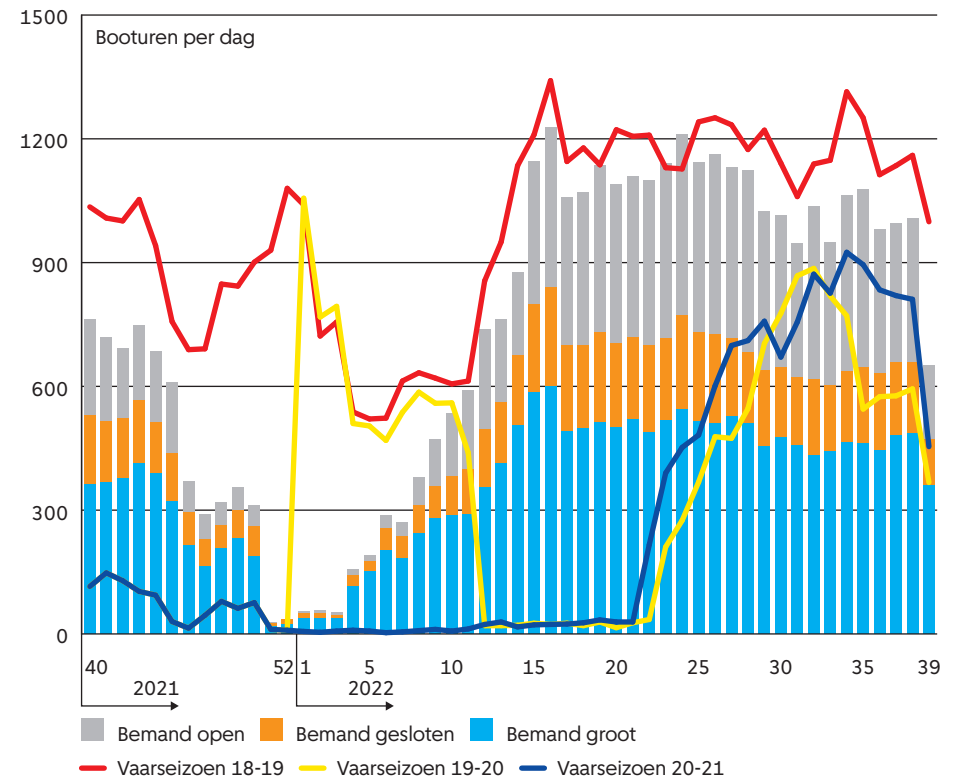
Alle scheepvaartbewegingen van de (bemandede) passagiers- en beroepsvaart worden digitaal geregistreerd met behulp van zogenaamde AIS-transponders (AIS: Automatic Identification System). De AIS-data geven een beeld van het gebruik van het Amsterdamse binnenwater door de bemandede passagiersvaart. Onderstaande overzichten zijn opgesteld op basis van de AIS-gegevens van 92% van de bemandede schepen. Daarbij is gekeken naar het gebruik van het Amsterdamse binnenwater door de bemandede 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, week en door het jaar heen.

Net als in de voorgaande twee vaarseizoenen is de bemandede passagiersvaart in het afgelopen vaarseizoen (oktober 2021 t/m september 2022) beïnvloed door Covid-19 (zie ook paragraaf 1.6). Aan het einde van 2021 en in het begin van 2022 is de passagiersvaart sterk ingeperkt geweest. Tijdens een deel van deze periode is het zelfs helemaal stilgelegd. Daarna zijn de maatregelen afgebouwd. Na eind februari 2022 golden geen beperkende maatregelen meer (figuur 2).

Ten opzichte van vorig jaar is de activiteit van de passagiersvaart flink toegenomen (183%, bijna drie keer zoveel als vorig vaarseizoen). Hiermee is het totale aantal vaarbewegingen 74% van het aantal dat in het vaarseizoen voor Covid-19 (2018-2019) is gemeten. In de periode april t/m september 2022 heeft de passagiersvaart dit jaar bijna evenveel gevaren als in 2019 (90%).

In het gemiddelde weekpatroon is een geleidelijke toename te zien vanaf maandag naar het weekend, met een piek op zaterdagen (figuur 3). Ten opzichte van vorig vaarseizoen is behalve een toename aan activiteit ook een grotere spreiding daarvan over de week te zien. Daarmee lijkt de verdeling over de week op de situatie in 2019.

In dezelfde periode, juli t/m augustus 2022, laat het dagritme van de bemandede passagiersvaart zien dat de activiteiten vanaf 08:00 uur starten en toenemen tot een piekperiode tussen 14:00 uur en 18:00 uur (figuur 4). Daarna neemt de activiteit weer af. Tussen 24:00 uur en 08:00 uur vindt zo goed als geen activiteit meer plaats. Ten opzichte van de afgelopen jaren wordt vooral in de avond meer gevaren.

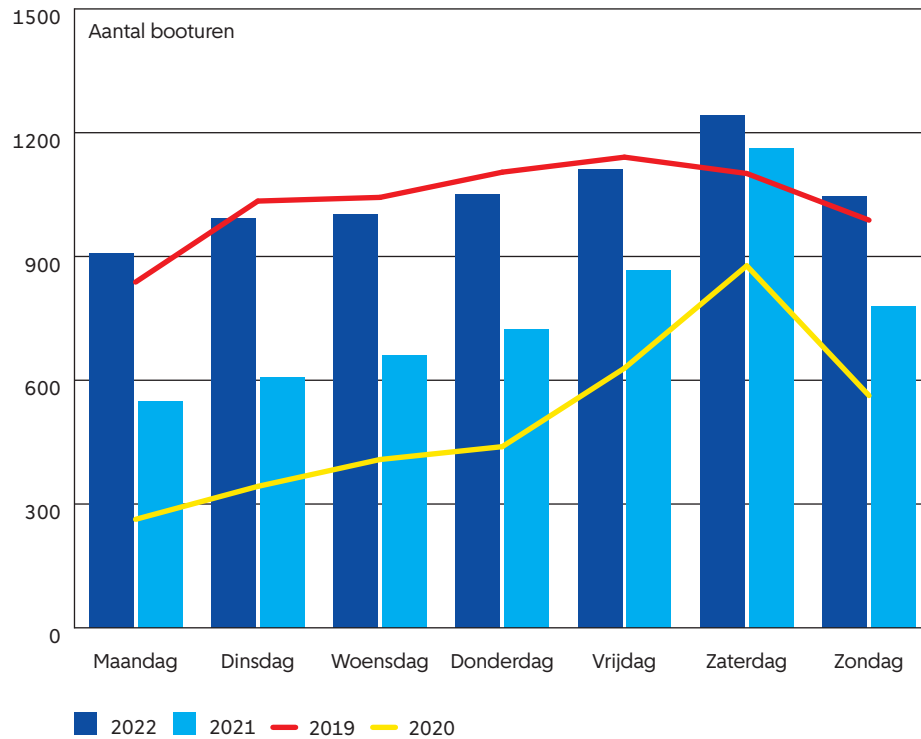


Figuur 2. Jaarritme van de bemandede passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve dagelijkse booturen van bemandede passagiersvaartuigen per week in vaarseizoen 2021/2022 (balken) en ter referentie in de jaren 2019, 2020 en 2021. De gegevens zijn gebaseerd op de AIS-gegevens van 92% van de bemandede vergunde passagiersvaartuigen.

Verkeersonderzoek

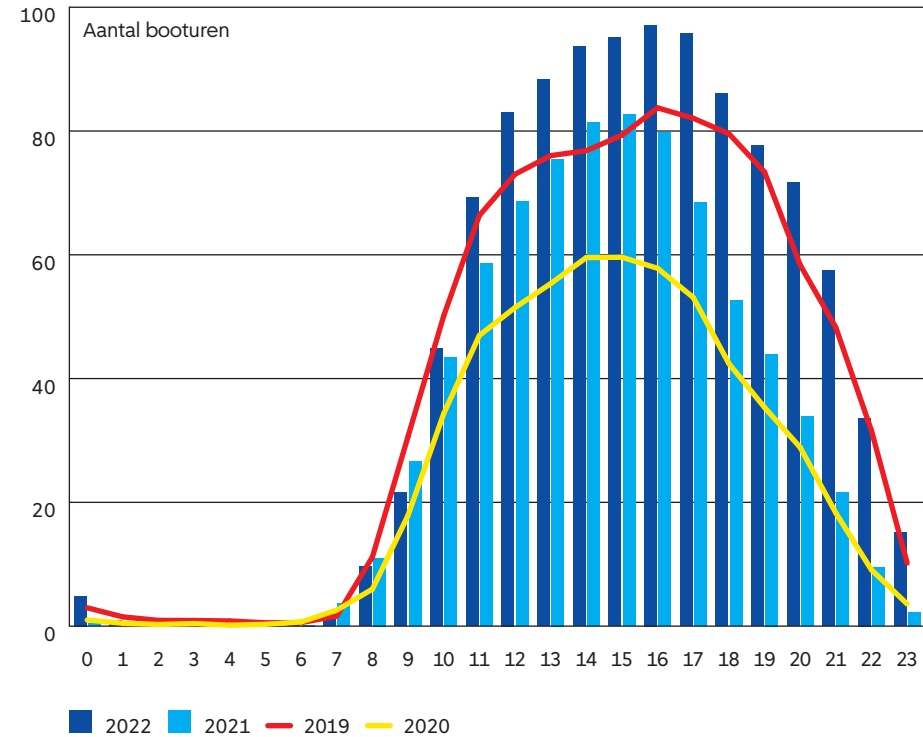
Op vrijdag 12 t/m zondag 14 augustus 2022 is een onderzoek uitgevoerd door Mobycon (Herhalingsonderzoek gebruik Amsterdams binnenwater, augustus 2022). Hierin zijn aantallen vaarbewegingen geregistreerd op 11 locaties in de stad. Tussen 9:00 uur en 23:00 uur zijn op deze locaties door menselijke tellers het type vaartuig en de richting van passerende vaartuigen vastgesteld. Daarnaast zijn incidenten geregistreerd en gecategoriseerd.

Dit onderzoek is uitgevoerd om meer zicht te krijgen op de verkeersdruk op het water. Dit is nodig ter onderbouwing van beslissingen over gebruik van het



Figuur 3. Weekritme van de bemane passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve 'booturen' per dag van de week. Gemiddeld over de periode week 26 t/m 34 2022 ten opzichte van dezelfde periode in 2019 t/m 2021. Dit tijdvak is geselecteerd omdat de passagiersvaart in deze periode in alle afgelopen jaren relatief stabiel heeft kunnen varen (figuur 2).

water. Het onderzoek schetst een ander perspectief dan de automatische metingen van de Digitale Gracht. De resultaten laten een completer beeld zien van het soort vaartuigen dat gebruik maakt van het water, dit geldt vooral voor vaartuigen zonder vignet. Ook observatie van incidenten was mogelijk. Daarnaast is op basis van de onderzoeksresultaten de huidige verkeerssituatie te vergelijken met eerdere onderzoeken uit 2018 en 2019, toen vergelijkbaar onderzoek is uitgevoerd door Mobycon. De inzichten die zijn opgedaan worden ook gebruikt ter ijkning van de metingen van de Digitale Gracht.



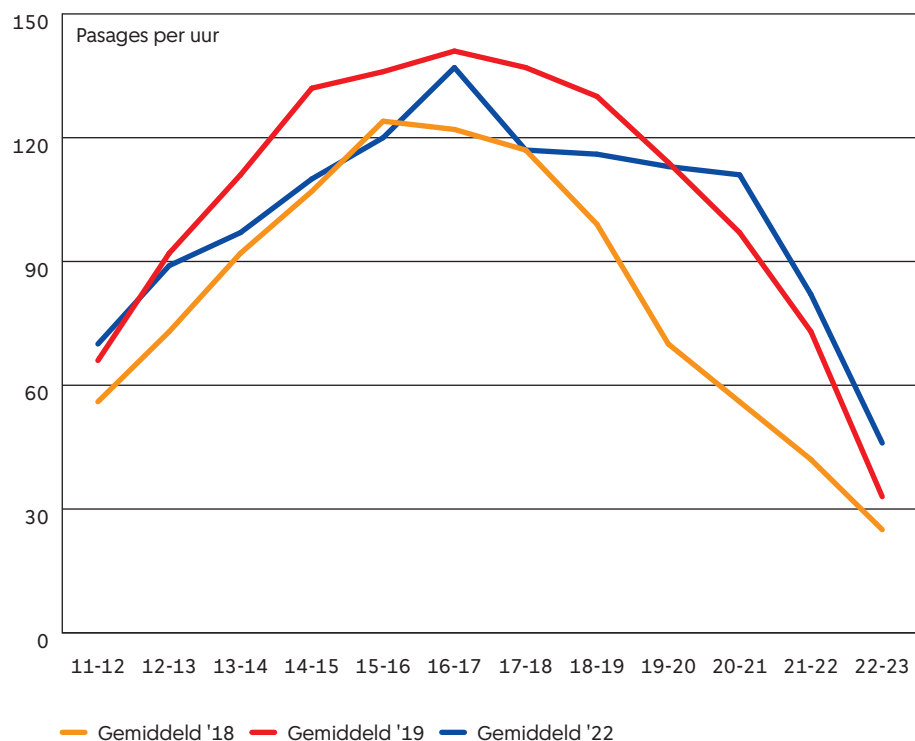
Figuur 4. Dagritme van de bemane passagiersvaart. Gemiddeld aantal actieve passagiersvaartuigen per uur van de dag. Gemiddelde in week 26 t/m 34 2021 (juli t/m augustus) ten opzichte van dezelfde periode in 2019 t/m 2021.

Op 12 t/m 14 augustus 2022 was het droog en was de maximale temperatuur gemiddeld 31 graden Celsius. Op alle locaties samen zijn bijna 50.000 passages geobserveerd (figuur 5). Het hoogste aantal passages per uur is gemeten tussen 15:00 en 17:00 uur. Op zaterdag was het drukker dan op vrijdag en zondag (20-25% meer passages).

Een aantal locaties valt op door het hoge aantal passages dat is gemeten. Bij de 2 meetpunten op de Amstel (op de kruising met de Singelgracht en ter hoogte van de Berlagebrug) was het druk. Van de meetpunten op de smallere vaarwegen in de grachtengordel is de kruising Prinsengracht met Leidsegracht het drukst. Daarna volgen de kruising Prinsengracht met Reguliersgracht, Prinsengracht met Brouwersgracht en de St. Antoniesluis.

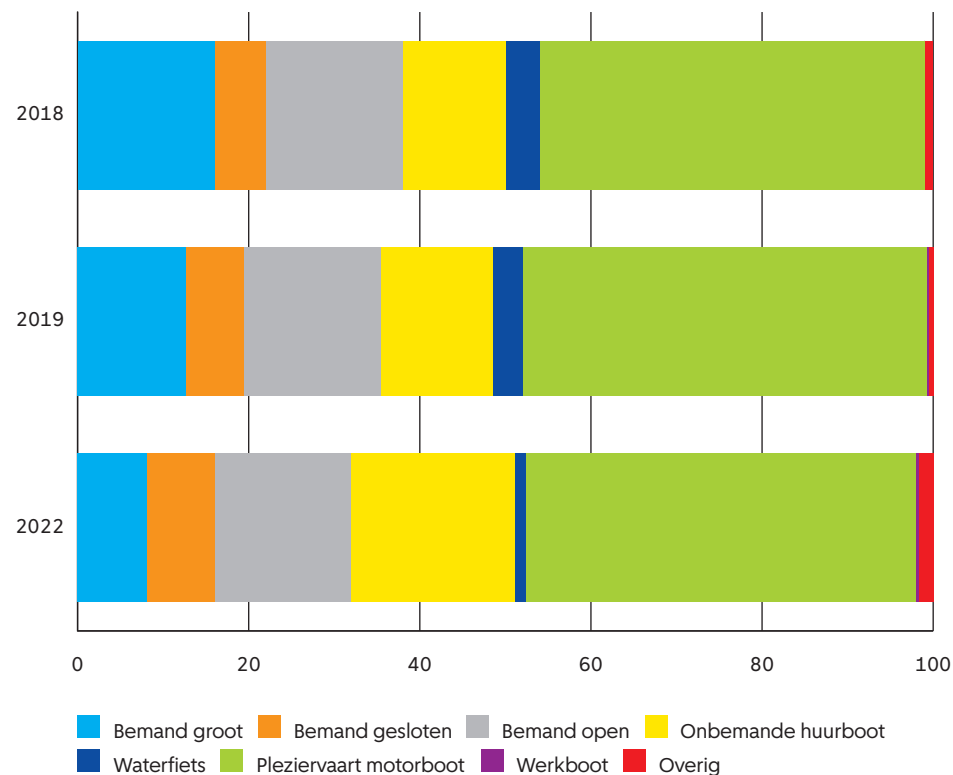
Tijd (uur)	Berlagebrug	Haarlemmersluis	Korte Niezel	Korte Prinsengracht/ Brouwersgracht	Nieuwe Meer-sluis	Prinsengracht / Leidsegracht	Prinsengracht/ Reguliersgracht	Prinsengracht/ Leliegracht	Reguliersgracht, zicht op 7 bo- gen	Singelgracht - Amstel	St. Antoniesluis/ Snoekjesgracht	Gemiddelde
9:00-10:00	52	5	4	20	7	33	16	17	19	37	16	21
10:00-11:00	72	24	12	44	14	65	50	44	38	85	42	45
11:00-12:00	108	40	24	68	29	112	82	57	72	139	72	73
12:00-13:00	141	44	38	91	54	140	116	91	88	180	82	97
13:00-14:00	179	57	46	102	62	165	142	84	74	237	99	113
14:00-15:00	252	58	67	106	65	188	154	108	89	291	109	135
15:00-16:00	290	60	75	102	87	229	178	102	107	355	118	155
16:00-17:00	285	63	82	135	96	299	180	94	105	310	127	161
17:00-18:00	273	57	87	104	79	215	180	102	98	243	127	142
18:00-19:00	298	60	89	106	96	174	160	116	111	293	128	148
19:00-20:00	231	63	76	110	54	160	175	121	97	325	123	140
20:00-21:00	191	64	77	103	57	181	146	100	105	271	115	128
21:00-22:00	103	51	61	80	38	100	105	79	83	205	98	91
22:00-23:00	37	28	39	31	24	83	56	41	47	128	48	51
Totaal	2513	675	775	1203	762	2142	1739	1155	1135	3100	1302	1500

Figuur 5. Gemiddeld aantal passages per uur in de periode 12 tot en met 14 augustus 2022 tussen 9:00 uur en 23:00 uur bij 11 meetpunten in de stad.



Figuur 6. Gemiddelde aantal passages per uur op 6 locaties die in 2018, 2019 en 2022 zijn meegenomen in verkeersonderzoek. Het aantal passages in 2022 is vergelijkbaar met de situatie in 2019 en laat een groei zien ten opzichte van 2018.

In 2018 en 2019 zijn onderzoeken uitgevoerd in dezelfde periode van het jaar (vrijdag tot en met zondag rond augustus) waarbij van dezelfde methodiek gebruik is gemaakt. Op 6 locaties waar in 2022 is gemeten, is ook gemeten in beide eerdere jaren. De meettijden overlaptten grotendeels (figuur 6). Het aantal passages dat in 2022 op deze overlappende locaties is geregistreerd, ligt iets lager dan in 2019 (6% minder) en hoger dan het aantal in 2018 (23% meer). Op het drukste meetpunt binnen de grachtengordel (kruising Prinsengracht met Leidsegracht) is een toename van het aantal passages gemeten ten opzichte van beide voorgaande jaren (6% ten opzichte van 2019 en 35% ten opzichte van 2018). Deze toename is in vergelijking met de resultaten van voorgaande ver-



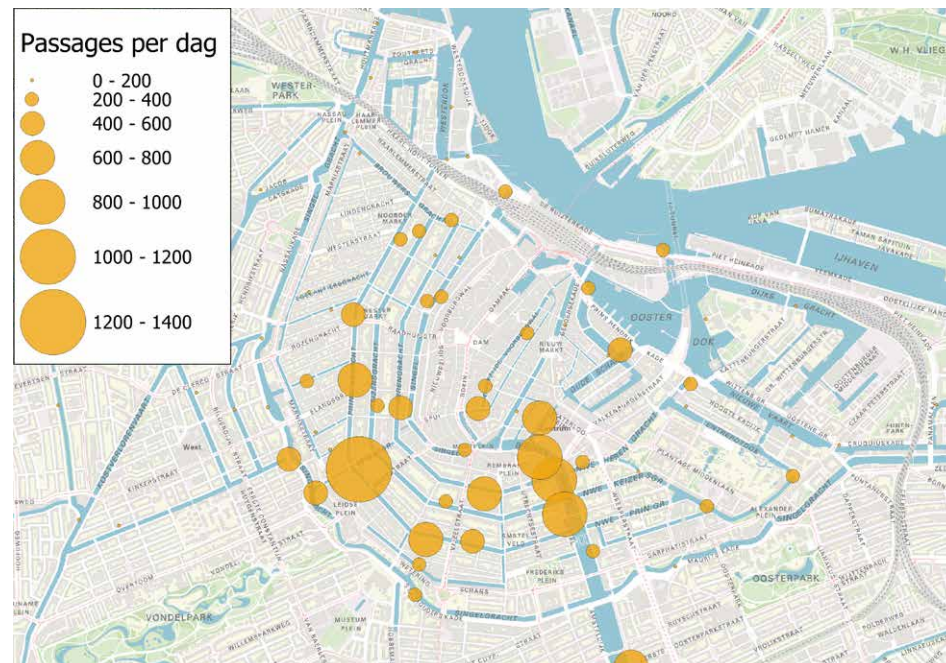
Figuur 7. Relatieve bijdrage aan verkeersdrukke door verschillende vaartuigtypes in 2022 ten opzichte van 2018 en 2019.

keersonderzoeken vooral te zien in de avond, maar ook in de ochtend. Dit betekent dat dit jaar de drukke meer verdeeld was over de dag.

De relatieve bijdrage van bemande passagiersvaart aan de totale verkeersbewegingen besloeg 32% van de passages in het onderzoek van 2022. Dit is een afname ten opzichte van 2018-2019 (figuur 7). De afname was te zien voor rondvaartboten en open vaartuigen. Gesloten bemande vaartuigen (vooral salonboten) zijn juist iets vaker gezien. Deze relatieve afname is in de gegevens uit de Digitale Gracht maar zeer beperkt te zien (figuur 2). In de week van het onderzoek werd door de passagiersvaart 9% minder gevaren dan in 2019. Dit

verschil is te verklaren doordat het verkeersonderzoek op een beperkt aantal locaties in de stad is uitgevoerd, terwijl de cijfers uit de Digitale Gracht de hele stad beslaan.

Vanaf 2019 valt vooral de relatieve toename van gemotoriseerde pleziervaart op (32% in 2018 ten opzichte van 46% in 2019 en 2022). Dit jaar valt vooral de toename van onbemande verhuur (fluisterbootjes) op (19% ten opzichte van 13-14% in 2018/2019, een toename van 43%). In 2022 zijn ongemotoriseerde recreatievaartuigen apart gecategoriseerd. In totaal vielen 3,4% van de passages in deze categorie. Kano's en SUP's hadden hier beiden een groot aandeel in (40%) en 15% waren roeiboten.



Figuur 8. Gemiddeld aantal passages per dag per vignettelezer in juli en augustus 2022. De vignettelezers tellen alle vaartuigen met een vignet, zowel van passagiers- als pleziervaartuigen. In delen van de stad, waaronder IJburg en stadsdeel Noord, vindt nog geen registratie van passages plaats.

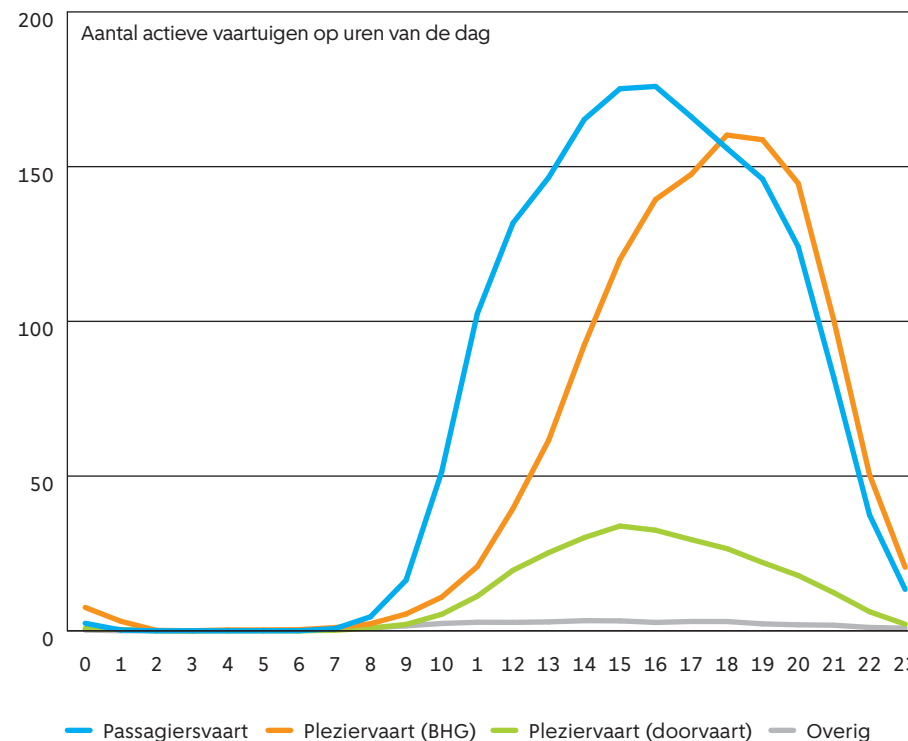
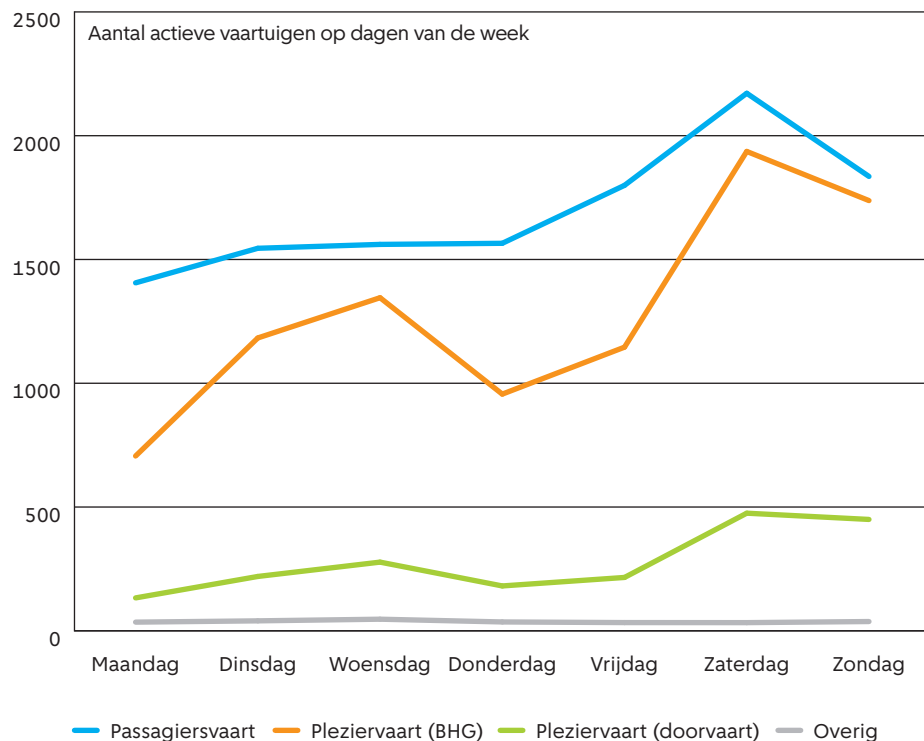
Op het drukste punt binnen de grachtengordel is de relatieve bijdrage van verschillende categorieën vaartuigen vergelijkbaar met de gemiddelde verdeling zoals hierboven beschreven. Op de kruising Amstel/Singelgracht (in 2022 de drukste locatie) wijkt de relatieve bijdrage sterk af. Vooral gemotoriseerde pleziervaart heeft hier een groot aandeel in (45% van het totaal). In 2018 is deze locatie niet gemeten. In 2022 valt op dat ten opzichte van 2019 de onbemande verhuur enorm is toegenomen (van 1% in 2019 tot 31% in 2022). Verder is het aandeel van bemande open passagiersvaart toegenomen (van 2% in 2019 naar 9% in 2022). Evenals de ongemotoriseerde recreatieve vaartuigen (van 0,4% in 2019 naar 4,4% in 2022).

Vignetten

De vignettelezers registreren alle passerende vignetten, zowel van passagiers- als pleziervaartuigen. In figuur 8 is het gemiddeld aantal dagelijkse passages te zien per sensor in juli en augustus 2022.

Van het grootste deel van de geregistreerde vignetten is bekend of deze bij een passagiers- of een pleziervaartuig horen. Niet elk vaartuig heeft een geldig vignet. Daarom is zowel het totale aantal passages als de relatieve bijdrage van verschillende gebruikersgroepen hieraan niet heel precies vast te stellen. Met de invoering van het Doorvaartvignet vanaf 2022 zijn bezoekende vaartuigen vanaf dit jaar beter in beeld.

Figuur 9 geeft wel een indicatieve verdeling van de vaarbewegingen van passagiers- versus pleziervaart weer. Pleziervaart is verder opgesplitst in BHG-vignetten en Doorvaartvignetten. Deze twee soorten vignetten zijn indicatief voor respectievelijk vaartuigen van bewoners en vaartuigen van bezoekers. Per uur is het aantal actieve vaartuigen per groep berekend. Vignetten die binnen 1 uur door ten minste twee verschillende vignettelezers zijn geregistreerd, zijn aangemerkt als varend of "actief vaartuig". In de maanden juli en augustus 2022 behoorde gemiddeld 51% van de actieve vaartuigen tot de passagiersvaart en 47% behoorde tot de pleziervaart (waarvan 39% gebruik maakte van een BHG-vignet en 8% van een Doorvaartvignet). De overige 1% van de waargenomen vignetten is niet door de gemeente Amsterdam uitgegeven. Dit kunnen bijvoorbeeld vignetten uit Haarlem of de provincie Noord-Holland zijn.



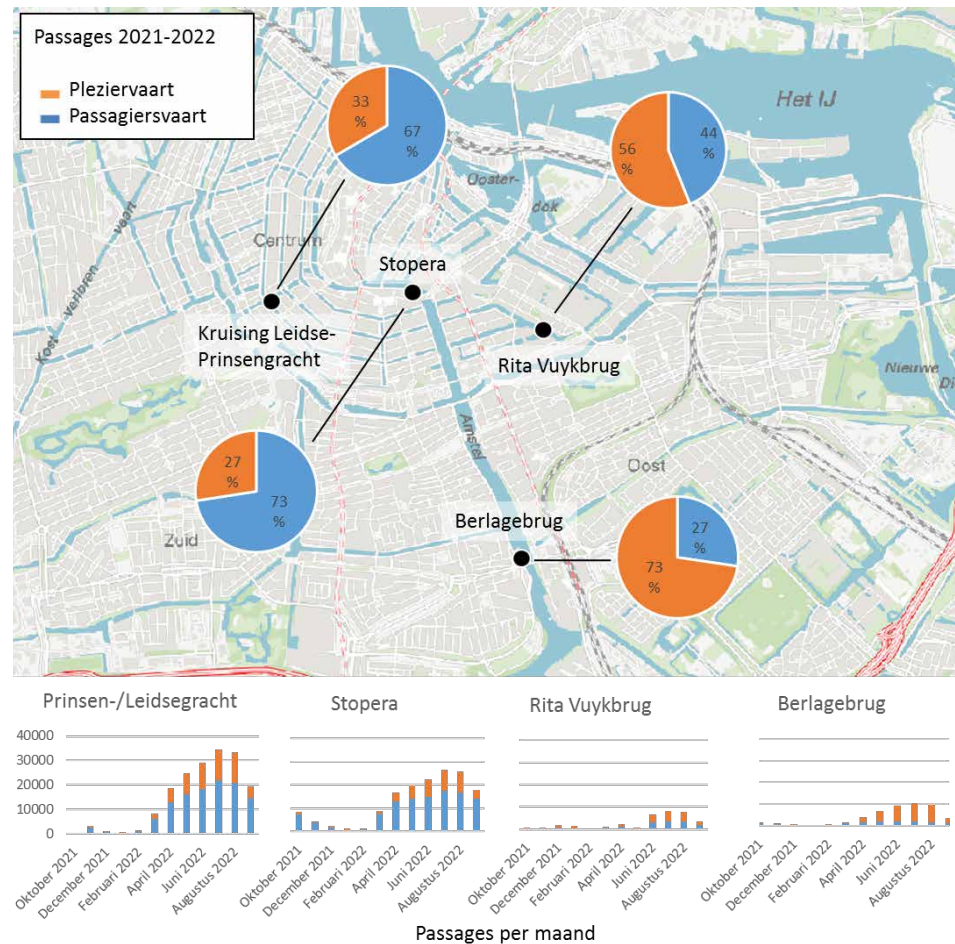
Figuur 9 A. Gemiddeld aantal actieve vaartuigen met een vignet per dag van de week in juli en augustus 2022, uitgesplitst naar passagiersvaart, pleziervaart (BHG-vignet en Doorvaartvignet) en overig. Elk uniek vignet dat binnen door minimaal 2 vignetlezers gemeten is, is geregistreerd als actief vaartuig.

Figuur 9 B. Gemiddeld aantal actieve vaartuigen per uur van de dag.

In figuur 9A is te zien dat zowel passagiers- als pleziervaart in de maanden juli en augustus 2022 het meest actief waren in het weekend met een piek op zaterdag. Gedurende de week is wel een verschil te zien. Daar waar passagiersvaart geleidelijk toeneemt van maandag t/m zaterdag laat de pleziervaart ook een piek zien op woensdagen. In de verdeling over de dag (figuur 9B) zijn ook verschillen te zien. De passagiersvaart begint eerder op de dag en piekt rond 16:00 uur. Voor pleziervaart ligt de piek tussen 18:00 en 19:00 uur.

In figuur 10 is het aantal passages per dag weergegeven voor een viertal locaties over de hele rapportageperiode. Het betreft 4 vignetlezers, waarvan 2 op

de drukste locaties en 2 die buiten het reguliere vaargebied van de passagiersvaart liggen. Bij de Berlagebrug is het aandeel pleziervaart ongeveer driekwart van de passages en passagiersvaart een kwart (passerende beroepsvaart wordt op deze locatie niet door middel van vignetten waargenomen). Ook op de Plantage Muidergracht, ter hoogte van de Rita Vuykbrug, is het aandeel pleziervaart gemiddeld groter, dan de passagiersvaart. De vignetlezers bij de Stopera en de kruising Leidsegracht-Prinsengracht liggen op de route van de rondvaart. Hier is het aandeel passages van de passagiersvaart groter dan het aandeel passages pleziervaart. Aan de onderkant van figuur 10 is het aantal passages per maand voor elk van deze locaties te zien.

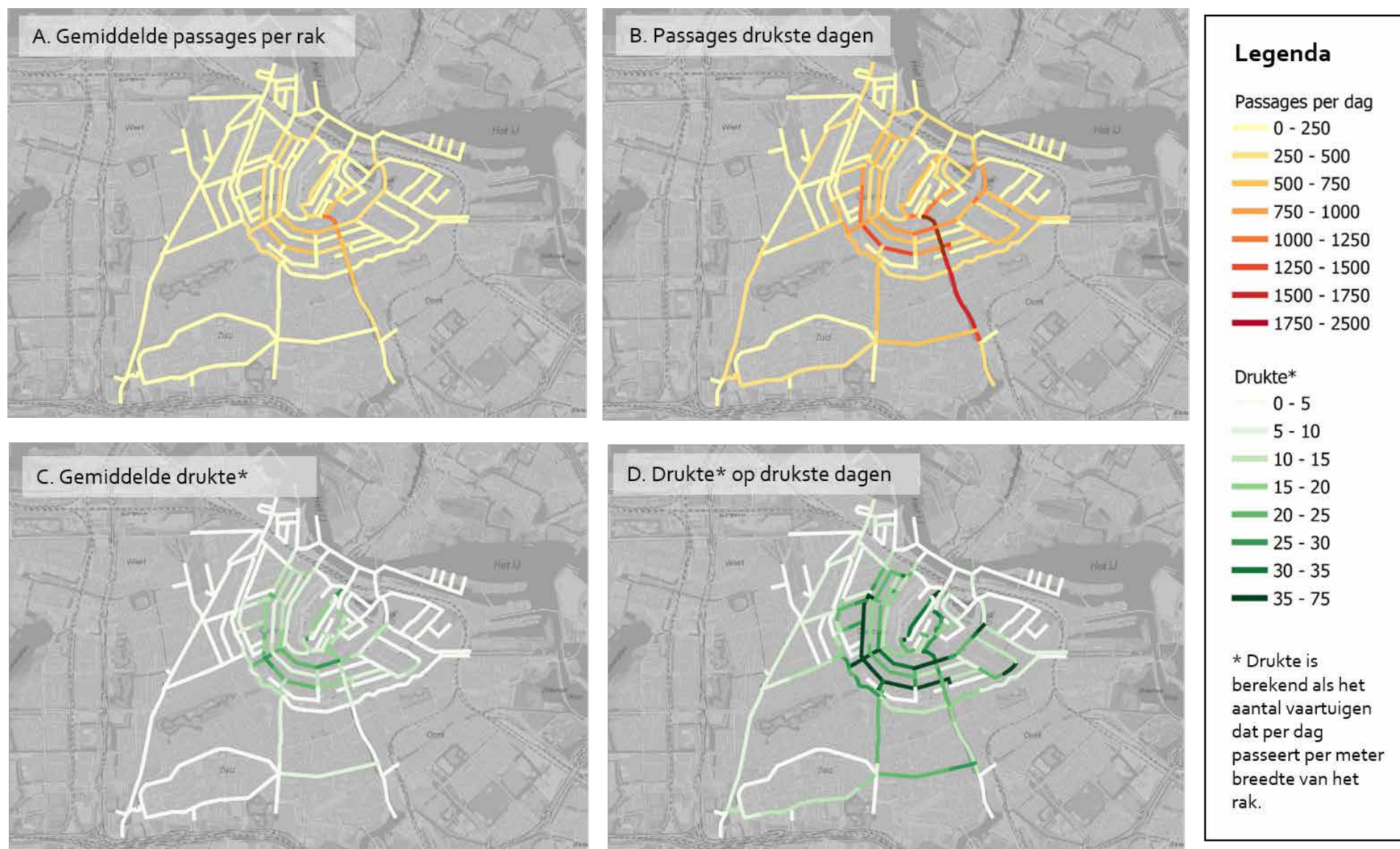


Figuur 10. Aantal passages per maand (oktober 2021 tot en met september 2022) op 4 voorbeeldlocaties, waarvan twee (Stopera en kruising Leidsegracht/Prinsengracht) in het vaargebied van de rondvaart en 2 (Berlagebrug en Rita Vuykbrug) buiten dit gebied. Links de locatie en het gemiddelde percentage passagiers- en pleziervaart. Onderaan per locatie het aantal passages per dag.

Het combineren van verschillende vignetlezers geeft de mogelijkheid om routes af te leiden van vaartuigen met vignet. Hiermee kan het aantal passages per rak per uur worden ingeschat. Dit geeft binnen het dekkingsgebied van de sensoren een integraal beeld van het gebruik van het water en het verloop hiervan in de tijd. In figuur 11 is een beeld te zien van het gemiddelde aantal passages per rak per dag in de maanden april t/m september 2022 (deel A). Deel B toont het gemiddelde aantal passages tijdens de drukste 10 dagen. Vooral op de Amstel en de Prinsengracht zijn veel scheepspassages gemeten. Daarnaast vallen de Heren- en Keizersgracht op en de verbindingroute tussen het Oosterdok en de Amstel (doorgaande vaarroute). Door het aantal passages te delen door de breedte van de waterweg ontstaat een beeld van drukte, zoals te zien bij onderdeel C en D. Tijdens de drukste 10 dagen van het jaar tekent piekdrukke zich af op de Prinsengracht, Herengracht, Leidsegracht en een aantal verbindingswegen, zoals de twee toegangswegen tot het Wallengebied.

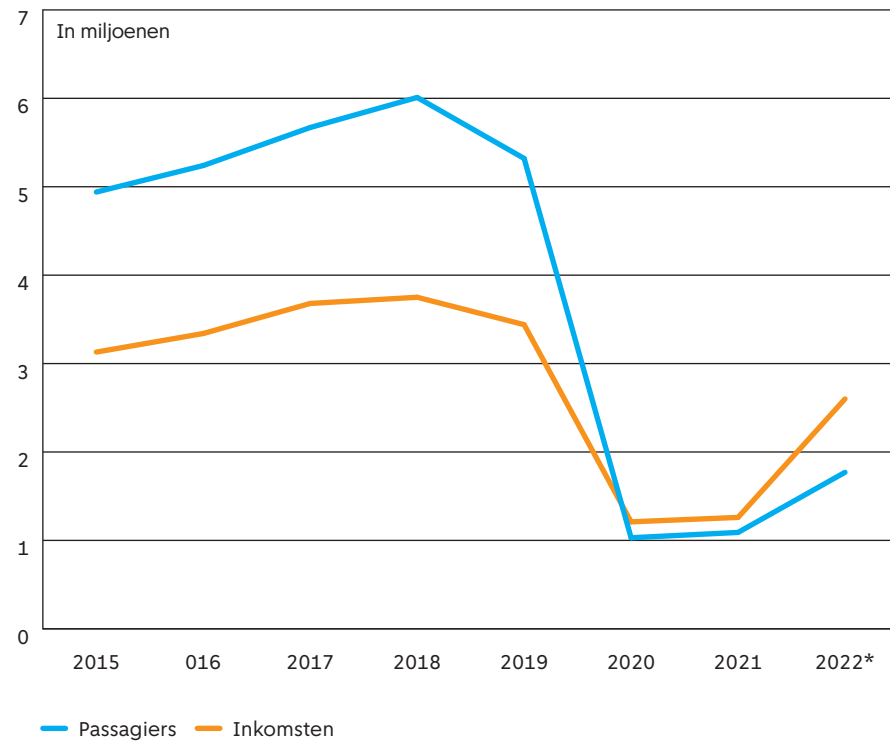
Vermakelijkheidsretributie (VMR)

Voor het vervoer van passagiers moet vermakelijkheidsretributie (VMR) worden afgedragen per vervoerde passagier. Er geldt 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. Het aantal vervoerde passagiers dat is af te leiden uit de VMR-afdrachten in 2021 en 2022 ligt lager dan de jaren voor Covid-19 (figuur 12). Wel is de afgelopen 2 jaar een jaarlijkse toename te zien ten opzichte van 2020 in aantallen vervoerde passagiers en VMR-afdrachten. Zowel in de eerste helft van 2021 als in de periode tussen november 2021 en februari 2022 golden nog beperkingen voor de passagiersvaart. In deze periode zijn aanzienlijk minder passagiers vervoerd. Een overzicht van de maatregelen vanaf november 2021 is zien in paragraaf 1.6. De VMR-gegevens voor 2022 worden tot en met september gerapporteerd. Dit betekent dat het totaal over 2022 nog zal toenemen in het laatste kwartaal.

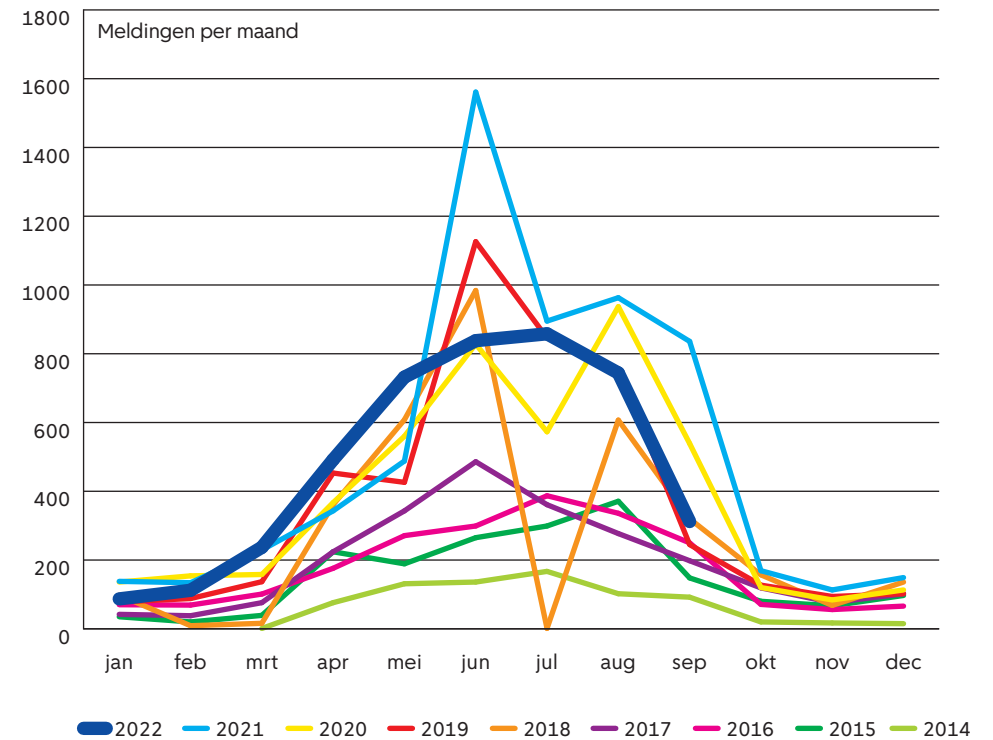


Figuur 11 A. Gemiddeld aantal passages per rak, gebaseerd op tellingen van vignettelezers in de periode april tot en met september 2022 (vaarseizoen).

Figuur 11 B. Gemiddeld aantal passages per dag tijdens de 10 drukste dagen van het jaar. Figuur C en D. Indruk van relatieve drukte per dag per rak in de periode april tot en met september 2022 (C) en tijdens de 10 drukste dagen (D). Dit wordt berekend door het aantal passages te delen door de breedte van het rak. Terwijl de meeste passages zijn gemeten op de Amstel (A-B) is de grootste drukte gemeten op de Prinsengracht en in smalle verbindinggrachten.



Figuur 12. Verloop van de afgedragen gemakheidsretributie (VMR) in miljoenen euro's en het aantal passagiers in miljoenen. Reders zijn vrijgesteld van VMR voor 250 passagiers per jaar. Deze personen zijn wel opgenomen in de aantallen passagiers. *Voor 2022 zijn alleen de eerste drie kwartalen gerapporteerd. De verwerking van recentere periodes kan achterlopen. Hierdoor zijn nog kleine correcties mogelijk zijn.



Figuur 13. Meldingen overlast op het water, naar maand waarin de overlast plaats heeft gevonden. Sinds augustus 2018 komen deze meldingen binnen via het nieuwe systeem Signalen (SIG, voorheen SIA).

1.3 Overlastmeldingen

Overlastmeldingen komen bij de gemeente Amsterdam binnen via telefoonnummer 14020 of meldingen.amsterdam.nl. De meldingen worden gebruikt om overlastlocaties in beeld te brengen en handhaving op ongewenste situaties effectief in te zetten. Voor overlastmeldingen op het water is een aparte pagina ingericht. Via deze pagina kunnen meldingen worden gedaan over gevaarlijke situaties op het water, verontreiniging, geluidsoverlast, vaargedrag en wrakken. Over heel 2022 ligt het aantal meldingen voor iedere categorie iets lager dan in 2021.

Alle categorieën laten een lichte daling zien ten opzichte van 2020 en 2021. De meest opvallende daling is die van geluid op het water. Het aantal meldingen ligt nog wel steeds hoger dan voor de coronapandemie.

Meldingen per subcategorie	seizoen 2018-2019	seizoen 2019-2020	seizoen 2020-2021	seizoen 2021-2022
Blokkade van de vaarweg	0	24	45	27
Boten - overige overlast	976	1276	1576	1452
Geluid op het water	2007	1711	3042	2373
Oppervlaktewaterverontreiniging	0	109	259	175
Vaargedrag – overig	362	283	80	67
Vaargedrag - snel varen	858	516	496	390
Wrak in het water	313	656	406	359
Eindtotaal	4516	4575	5904	4843

Figuur 14. Aantal overlastmeldingen water per subcategorie

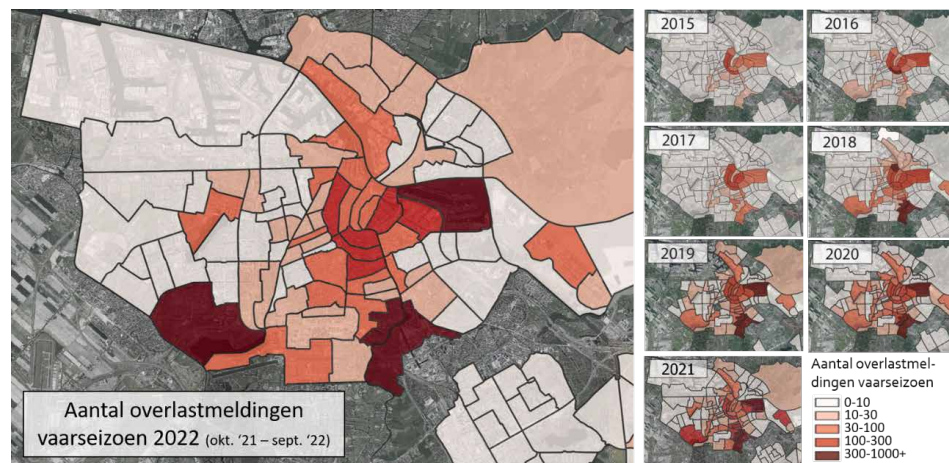
Het is mogelijk om een overlastmelding anoniem of op naam in te dienen. Van anonieme meldingen (36%) is niet bekend om hoeveel unieke melders het gaat. In het afgelopen vaarseizoen zijn 3085 meldingen op naam gedaan (64% van het totaal aantal meldingen). In het totaal gaat het om 1468 unieke melders. Het aantal meldingen dat op de dezelfde naam gedaan is, varieert van 1 tot meer dan 100. Figuur 15 geeft de verdeling weer.

Aantal meldingen per persoon	Aantal melders	Aantal meldingen
Enkele melding	1136 (77%)	1136 (37%)
2 t/m 10 meldingen	294 (20%)	976 (32%)
Meer dan 10 meldingen	38 (3%)	973 (32%)

Figuur 15. Verdeling van het aantal meldingen per unieke melder. Hierin zijn alleen de meldingen op naam opgenomen (64% van het totaal).

Figuur 16, de 'heatmap' van overlastmeldingen per buurtcode laat een duidelijke groei zien aan de randen van de stad. Deze trend is duidelijk zichtbaar sinds de zomer van 2020. Daarnaast komen in het algemeen steeds meer meldingen binnen uit delen van de stad daar waar in andere jaren nauwelijks meldingen zijn gedaan. De meeste meldingen komen van de bocht in de Amstel nabij park Sommerlust, de Nieuwe Meer, het KNSM-eiland en het Entrepodok.

In de meeste staddelen is ten opzichte van 2021 sprake van een afname van meldingen. Uitzonderingen hierop zijn Nieuw-West (rondom de Nieuwe Meer) en Centrum.



Figuur 16. Heatmap van het aantal overlastmeldingen per buurt 2015-2022

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	7,7
2021	8,1
2022	8,2

Figuur 17. Schoonheidsgraad grachten

1.5 Nautisch beheer

De gemeente adviseert, informeert, of stelt randvoorwaarden op bij diverse activiteiten in, op en boven het binnenwater. Dit vindt plaats op grond van de wettelijke taak van nautisch beheer van dat water. Circa 80 % van het nautisch beheer van het binnenwater van Amsterdam ligt bij programma Varen van de gemeente Amsterdam. Het nautisch beheer van doorgaande vaarroutes is gemandateerd aan Waternet. Het doel van nautisch beheer is zorgdragen voor een vlotte en veilig doorvaart op het binnenwater en de bereikbaarheid waarborgen. Activiteiten van nautisch beheer zijn bijvoorbeeld toestemmingen voor herstelwerkzaamheden aan bruggen en kades, ontheffingen van invaar- of ankerverbod, vergunningen voor zwaar transport en informatieborden. Toestemming voor evenementen in deze periode zijn als gevolg van het opheffen van de maatregelen rond Covid-19 flink gestegen. De toename in het aantal casussen heeft ook een directe relatie met de toename in de werkzaamheden aan kademuuren en bruggen (zowel door werkzaamheden als door capaciteitsvermindering door

noodconstructies en vernieuwingsprojecten). Over het algemeen kan gezegd worden dat door de werkzaamheden en evenementen op het water 10 tot 15% minder capaciteit op het water beschikbaar was als wanneer er geen werkzaamheden en evenementen op het water waren.

Type werkzaamheden	Toelichting	Aantal cases 2019-2020	Aantal cases 2020-2021	Aantal cases 2021-2022
Nautische kaders voor activiteiten/vergunningen voor in- en externe klanten	Een nautisch kader wordt bijvoorbeeld opgesteld bij de nieuwbouw van een brug, de plaatsing van een woonboot of het houden van een evenement.	81	142	186
Toestemmingen	Voor alle werkzaamheden en evenementen die de veiligheid of het vlot verlopen van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, is toestemming nodig van de bevoegde autoriteit.	98	412	415
Ontheffingen	Ontheffingen kunnen worden verleend voor bijvoorbeeld verboden op grond van verkeerstekens, zoals het ankerverbod, ligplaatsverbod of invaarverbod.	34	165	146
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	266	270

Type werkzaamheden	Toelichting	Aantal cases 2019-2020	Aantal cases 2020-2021	Aantal cases 2021-2022
Bordenplannen	Bij nautische kaders of toestemming wordt vaak voorgeschreven dat bepaalde verkeersborden moeten worden geplaatst om de scheepvaart te informeren. Dit gebeurt volgens een bordenplan.	96	239	219
Inspectie op gereed- meldingen woonschepen	Een gereedmelding is een melding van de woon- schipeigenaar dat de verbouwing of vervanging afgerond is. De gemeente controleert of de eigenaar zich aan de voorwaarden heeft gehouden.	1	0	0
Berichten aan de scheepvaart	Wanneer sprake is van stremmingen of andere vormen van oponthoud op het binnenwater, dient de scheepvaart hiervan op de hoogte te worden gesteld.	47	66	43
Verkeersbesluiten	Voor het plaatsen van een verkeersbord op grond van de Scheepvaartverkeers- wet is een verkeersbesluit nodig.	20	7	3

Figuur 18. Overzicht van de werkzaamheden van Nautisch beheer

1.6 Maatregelen Coronacrisis

Net als in voorgaande jaren is in deze rapportageperiode (oktober 2021 tot en met september 2022) sprake geweest van beperkingen voor de passagiersvaart ten gevolge van Covid-19 maatregelen. Ook de pleziervaart werd daarvoor beïnvloed. Transport over water is gedurende de hele rapportageperiode niet beperkt geweest. In eerste instantie begon deze rapportageperiode zonder verplichtingen rond mondkapjes en 1,5 metermaatregel. Tussen 6 november 2021 en 25 februari 2022 waren diverse maatregelen van kracht. In het overzicht hieronder zijn de belangrijkste momenten op een rij gezet.

Datum	Maatregel(en)
6-11-2021	Mondkapjesplicht voor passagiersvaart. Behalve wanneer horeca of entertainment aan boord was. In dat geval was een Coronatoegangsbewijs (CTB) verplicht.
13-11-2021	Passagiersvaart wordt in nieuwe Spoedregeling voor verplicht sluitingstijden ingedeeld bij "vervoermiddelen ten behoeve van een recreatieve activiteit". Naast mondkapjesplicht is passagiersvaart tussen 18:00 UUR en 06:00 uur verboden.
26-11-2021	De maatregel van 13-11-2021 wordt aangescherpt tot een verbod van passagiersvaart tussen 17:00 uur en 05:00 uur. Ook wordt 1,5 meter afstand en placersen verplicht op passagiersvaartuigen. Dit beperkt het aantal passagiers dat vervoerd kan worden.
19-12-2021	Lockdown. Geen passagiersvaart toegestaan. Het Amsterdam Lightfestival kon slechts zeer beperkt plaatsvinden. Ook pleziervaart was niet toegestaan.
26-1-2022	Passagiersvaart wordt weer toegestaan tussen 05:00 uur en 22:00 uur, 1,5 meter afstand, placersen en CTB was verplicht. Mondkapjes waren verplicht in gesloten vaartuigen wanneer men niet zat.
18-2-2022	Vaartijden werden opgerekt naar 05:00 uur tot 01:00 uur. Het CTB bleef verplicht, maar mondkapjesplicht en placersen vervielen. Pleziervaart was weer toegestaan (1,5 meter en mondkapjes verplicht wanneer opvarenden niet tot 1 huishouden behoorden).
25-2-2022	Einde van beperkingen voor passagiersvaart en pleziervaart.

Figuur 19. Overzicht van maatregelen met betrekking tot Covid-19



2. Plezier- en recreatievaart

2.1 Vignetten binnenhavengeld en Doorvaartvignet

Aantal, tarieven en omzet vignetten

In Nota Varen Deel 2 is aangekondigd dat ieder pleziervaartuig op het Amsterdamse binnenwater een vignet moet voeren. Ook als niet wordt afgemeerd. Met de introductie van het Doorvaartvignet op 1 januari 2022 is hieraan voldaan. Met de elektronische chip in het vignet en het sensornetwerk van de Digitale Gracht krijgt de gemeente meer inzicht in de situatie op het Amsterdamse vaarwater en is beter sturen op drukte en overlast mogelijk. Een verplicht vignet voor alle pleziervaartuigen vereenvoudigt bovendien de handhaving van regels en de betaling van het binnenhavengeld (BHG). Het Doorvaartvignet is bedoeld voor booteigenaren die geen ligplaats willen gebruiken op het Amsterdamse binnenwater, maar wel over het water willen varen. In dat geval kan tegen kostprijs (€40 per drie jaar) een Doorvaartvignet worden gekocht. Met dit Doorvaartvignet mag het pleziervaartuig door de Amsterdamse wateren varen. Indien de boot wordt afgemeerd, zal de eigenaar het product 'afmeren' bij dit Doorvaartvignet moeten aanschaffen. Dit kost €30,- voor 24 uur.

Iedere eigenaar van een pleziervaartuig kan (binnen geografisch Europa) een Doorvaartvignet met eventueel het afmeerproduct online aanschaffen. Ter introductie van het Doorvaartvignet is in 2022 een voucher toegevoegd voor éénmalig gratis 24 uur afmeren. Bovendien was tussen 1 januari en 1 juli 2022 een coulanceperiode ingesteld, waarbij nog geen boetes zijn uitgeschreven voor het ontbreken van het Doorvaartvignet. In augustus 2022 zijn naast het verzenden van het vignet naar het huisadres via het online bestelproces ook offline afhaalpunten gerealiseerd. Bezoekers van Amsterdam kunnen daarmee direct het vignet ophalen op ongeveer 20 locaties verdeeld over de stad.

In het totaal zijn in 2022 ruim 10.000 Doorvaartvignetten verkocht. Van de optie om 24 uur af te meren is 209 keer gebruik gemaakt. Vignethouders hebben het product 95 keer zelf aangeschaft.

De andere keren maakte zij gebruik van een voucher die bij aanschaf van het Doorvaartvignet was toegevoegd.

Naast de invoering van het Doorvaartvignet zijn nieuwe uitvoeringsregels doorgevoerd voor naheffing van binnenhavengelden, restitutie van binnenhavengelden bij verkoop van een vaartuig, naar rato betalen van binnenhavengelden bij aanschaf van een vaartuig en communicatie met booteigenaren (bijvoorbeeld indien een vaartuig is gezonken).

Type BHG-vignetten	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Regulier*	6788	6455	5868	5532	5710	4158	4375	4458
Abonnement**	514	494	100	453	450	356	353	396
Milieu***	1439	1344	1308	1396	1510	1737	2093	2276
Hybride****							124	220
Doorvaart*****								10280
(% milieu/hybride)	16,5%	16,2%	18,0%	18,9%	19,7%	27,8%	31,9%	34,0%
Totaal (ex. Doorvaartvignet)	8741	8293	7276	7381	7670	6251	6945	7350

Figuur 20. Aantal uitgegeven vignetten binnenhavengeld (BHG) en Doorvaartvignet per type vignet (peildatum 10 oktober 2022).

*Pleziervaartuigen met een vaste ligplaats binnen Amsterdam.

** Pleziervaartuigen van buiten Amsterdam en in jachthavens die niet 's nachts op het Amsterdamse binnenwater afmeren.

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

**** Hybride vaartuigen hebben zowel een elektrische als een brandstofmotor. Deze vaartuigen betalen het milieutarief en mogen binnen Amsterdam alleen gebruik maken van een elektrische motor.

***** Het Doorvaartvignet is sinds 1 januari 2022 verplicht voor vaartuigen die zonder BHG-vignet aanwezig zijn op het Amsterdamse binnenwater.

Inkomsten uit BHG							
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
€ 2,43	€ 2,17	€ 1,99	€ 1,91	€ 2,10	€ 3,13	€ 3,38	€ 3,66

Figuur 21. Jaarlijkse inkomsten uit binnenhavengeld (BHG) inclusief het Doorvaartvignet in miljoenen euro's (peildatum 10 oktober 2022). Vanaf 2022 zijn Doorvaartvignetten opgenomen in de totale inkomsten.

2.2 VaarWater app

De gratis VaarWater 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, bruggen en sluizen en faciliteiten zoals oplaadpunten. Daarnaast biedt de app mogelijkheden om zaken aan de gemeente te melden. De app is beschikbaar in het Nederlands en Engels.

De VaarWater app is een 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 er updates en verbeteringen doorgevoerd.

2.3 Bekendheid vaarregels

Op het water van Amsterdam gelden vaarregels voor de pleziervaart. Door het overtreden van deze regels kunnen gevaarlijke situaties en overlast op het water ontstaan. Om inzicht te krijgen in de mate waarin pleziervaarders in Amsterdam momenteel bekend zijn met de geldende vaarregels inclusief vignetplicht heeft Onderzoek & Statistiek (O&S) in de periode april - mei 2022 onderzoek gedaan onder pleziervaarders in Amsterdam (Bekendheid met de vaarregels, 2022). Aan de enquête namen in totaal 1.348 pleziervaarders deel.

Bekendheid met de vaarregels wisselt per regel. Veel pleziervaarders zijn op de hoogte van de vignetplicht, terwijl het maximaal toegestane aantal opvarenden (12+ regel) minder bekend is. Men denkt dat minder dan 12 opvarenden en 1 schipper is toegestaan. Slechts 15 procent van de bevraagde pleziervaarders denkt dat anderen zich goed aan de Amsterdamse vaarregels houden. Driekwart

denkt dat zijzelf de regels wel goed aanhouden. De bekendheid met de vaarregels is het laagst onder pleziervaarders die weinig varen. Zij schatten hun eigen naleving van de regels lager in. Als redenen voor het schenden van vaarregels wordt beperkte bekendheid met de regels, weinig bewustzijn van het belang van de regels en een zorgeloze feest sfeer tijdens het varen genoemd.

Twee derde van bevraagde pleziervaarders heeft de Amsterdamse vaarregels weleens opgezocht. Dit aandeel is lager voor de groep die niet frequent vaart. Minder frequente vaarders zoeken informatie op kort voor het varen. Zij die relatief vaak varen, zoeken informatie op voor aanvang van het vaarseizoen. Pleziervaarders informeren zich vooral over vaarregels via mond-tot-mond en de website van de gemeente Amsterdam.



3. Passagiersvaart

3.1 Ligplaatsen

Omzetten ligplaatsvergunningen

In juli 2022 zijn alle bestaande ligplaatsvergunningen voor passagiersvaartuigen omgezet naar een nieuwe einddatum. Vanaf dat moment sluit de looptijd van de ligplaatsvergunning aan bij de looptijd van de exploitatievergunning van het passagiersvaartuig. Vooruitlopend op deze omzetting, zijn in maart 2022 controlebrieven gestuurd naar alle houders van een exploitatievergunning. Op basis van de ontvangen informatie zijn ook 12 ligplaatsvergunningen ingetrokken. Deze ligplaatsen komen hierdoor beschikbaar voor de herverdeling per 2024. De herverdelingsprocedure is gepland in 2023. De ligplaatsen op de exclusieve op- en afstaplocaties (de locaties die bij één reder in gebruik zijn) zijn allemaal omgezet naar een looptijd tot 1 maart 2024. Deze datum is gerelateerd aan de ingangsdatum van het nieuwe op- en afstapbeleid.

Stadsdeel	Kort < 10 meter	Middellang 10 – 16 meter	Lang > 16 meter	Onbemande vaartuigen/ verhuur	Totaal
West	22	21	6	81	130
Centrum	7	18	91	0	116
Zuid	1	2	16	40	59
Oost	2	3	3	43	51
Nieuw-West	2	0	0	0	2
Totaal	34	44	116	164	358

Figuur 22. Aantal vergunde ligplaatsen voor passagiersvaartuigen (peildatum 20 oktober 2022)

Dijkgracht

Het college heeft op 11 januari 2022 de ruimtelijke visie Dijkgracht vastgesteld. Aan de hand van deze visie wordt een wijziging van het bestemmingsplan voorbereid. Hiermee komen in de toekomst op die locatie onder andere 40 ligplaatsen voor passagiersvaartuigen ter beschikking.

Digitale kaart

Reders moeten een ligplaatsvergunning aanvragen indien de exploitatievergunning is gewijzigd. Naar aanleiding van deze mutaties worden periodiek updates doorgevoerd in de digitale kaart die op data.amsterdam.nl te vinden is. Hierin kan per locatie worden bekeken aan welke reder voor welk passagiersvaartuig een ligplaatsvergunning is verleend.

3.2 Op- en afstapplaatsen passagiersvaart

Beleidsontwikkeling

In oktober 2021 is de notitie “Uitwerking op- en afstapbeleid passagiersvaart” vastgesteld waarin de maatregelen uit Nota Varen Deel 2 zijn uitgewerkt. De belangrijkste uitgangspunten die zijn vastgesteld betreffen:

- Het behoud van de mogelijkheid voor rederijen om op- en afstapplekken (semi) exclusief te gebruiken. Om voor een (semi) exclusieve plek in aanmerking te komen, dient een rederij aan een efficiëncynorm te voldoen voor wat betreft het aantal exploitatievergunningen.
- Realisatie van extra op- en afstapplekken in bewonersluwe gebieden (met name in het Open Havenfront).
- De beschikbare op- en afstapplekken worden verdeeld onder alle reders die hier op basis van de omvang van hun vloot aanspraak op kunnen maken. Aan nieuwe vergunninghouders wordt dus ook ruimte geboden.
- De reders gaan betalen voor het gebruik van de op- en afstapplekken.

Markttoets

De beleidsnotitie die in oktober 2021 is vastgesteld bevat aannames gebaseerd op kengetallen en data uit de Digitale Gracht. Bijvoorbeeld over het aantal op- en afstapplaatsen dat aangevraagd zal gaan worden bij een bepaald prijsniveau. Daarom is bij vaststelling van het beleid ook besloten om op deze aannames een markttoets uit te voeren alvorens een definitieve verdelingsprocedure, tarieven en overeenkomsten vast te stellen. Van december 2021 tot en met maart 2022 is door middel van een enquête en interviews onder reders veel informatie verzameld. De rapportage van deze markttoets is ter informatie aan de raadscommissie gezonden. De markttoets heeft geleid tot kleine aanpassingen in het beleid. Met name in de differentiatie van de beprijzing van het op- en afstappen en de indeling van de op- en afstapplaatsen voor deze beprijzing. De grote lijnen van het op- en afstapbeleid zijn als voldoende robuust en helder beoordeeld.

Vorbereiding beleidsrealisatie

Nadat de markttoets is afgerond, is gestart met het opstellen van een verdeelprocedure om de beschikbare op- en afstapplaatsen zo eerlijk en transparant mogelijk te verdelen. In deze periode heeft een uitspraak van de Hoge Raad (in november 2021, het 'Didam arrest') ertoe geleid dat gedurende de markttoets en de uitwerking van het inmiddels vastgestelde beleid, de uitgangspunten van dat beleid herijkt dienden te worden. Daarbij ging het erom of het uitgangspunt dat reders nu al exclusieve locaties in gebruik hebben en deze bij invoering van het nieuwe beleid mogen behouden (mits zij aan de efficiëncynorm voldoen) of dat bij de invoering van het nieuwe beleid alle op- en afstapplaatsen onderdeel dienen uit te maken van de verdeling. Op 25 oktober 2022 heeft het college van B en W besloten om dit 'voorkeursrecht' voor zittende reders te handhaven.

In de tussenliggende periode is gedurende de zomer van 2022 door rederijen onderling gesproken over de mogelijkheid om zelf een verdeelplan voor op- en afstapplaatsen op te stellen om zo een loting te voorkomen. De rondvaartbranche is onderling niet tot een verdeelplan gekomen. Daarna is de door de gemeente te hanteren verdeelprocedure op 25 oktober 2022 vastgesteld. De inschrijving voor de te verdelen op- en afstapplaatsen start eind 2022.



4. Transport over water

4.1 Stand van zaken

De Gemeente Amsterdam wil transport over water stimuleren. Hiervoor is een Uitvoeringsplan Transport over Water (2020) opgesteld. De grootste uitdaging voor de uitrol van transport over water ligt in het centrumgebied. Hier is de opgave voor herstel van de kades en bruggen het grootst. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid is het doel om het aantal verkeersbewegingen en CO2-uitstoot te reduceren. Hier wordt aan gewerkt met onderzoek, pilots en in samenwerking met de markt. De ontwikkeling van een fijnmazig netwerk van logistieke overslagpunten ten behoeve van transport over water krijgt vorm met de start van projecten voor horecabevoorrading over water bij de Nieuwmarkt en afvoer van afval over water in en om de 9 straatjes. Beide projecten zijn dit jaar gestart als proef. Het doel is om bij goede resultaten deze projecten een structureel karakter te geven. De gemeente monitort de resultaten van beide projecten.

Pilot horecalogistiek Nieuwmarkt

Bij de Nieuwmarkt is een pilot gestart waarin verschillende leveranciers en horecaondernemers samenwerken om bevoorrading over water te verzorgen. In de beginfase is sprake van 30 rolcontainers per dag en een aantal kleine elektrische vrachtwagens. Dit aantal middelen groeit wanneer horecaleveranciers kunnen opschalen. Omdat begin 2023 herstelwerkzaamheden aan de Geldersekade gaan plaatsvinden, is intensief voorbereid dat zowel deze kadewerkzaamheden als de bevoorrading in samenloop op het water doorgang kunnen vinden.

Pilot afvoer afval 9 straatjes

Bij de 9 straatjes is in de zomer van 2022 in de Passeerdersgrachtbuurt gestart met het per bakfiets ophalen van huishoudelijk afval. Het afval wordt in een boot gestort aan het Singel ter hoogte van het Spui. Inmiddels heeft deze werkwijze een vervolg gekregen in een deel van de Leidsegrachtbuurt Noord.

Het aantal vrachtwagens met kraakpers neemt hierdoor af ten gunste van lichte voertuigen.

4.2 Transportvergunning en vignet

In 2021 is het kader vastgesteld op basis waarvan exploitatievergunningen voor transport over water kunnen worden aangevraagd. Dit heeft tot nu toe 36 keer plaatsgevonden (figuur 23). Van deze vergunningen is tot op heden nog geen gebruik gemaakt als gevolg van knelpunten bij leveranciers in de productie van vaartuigen.

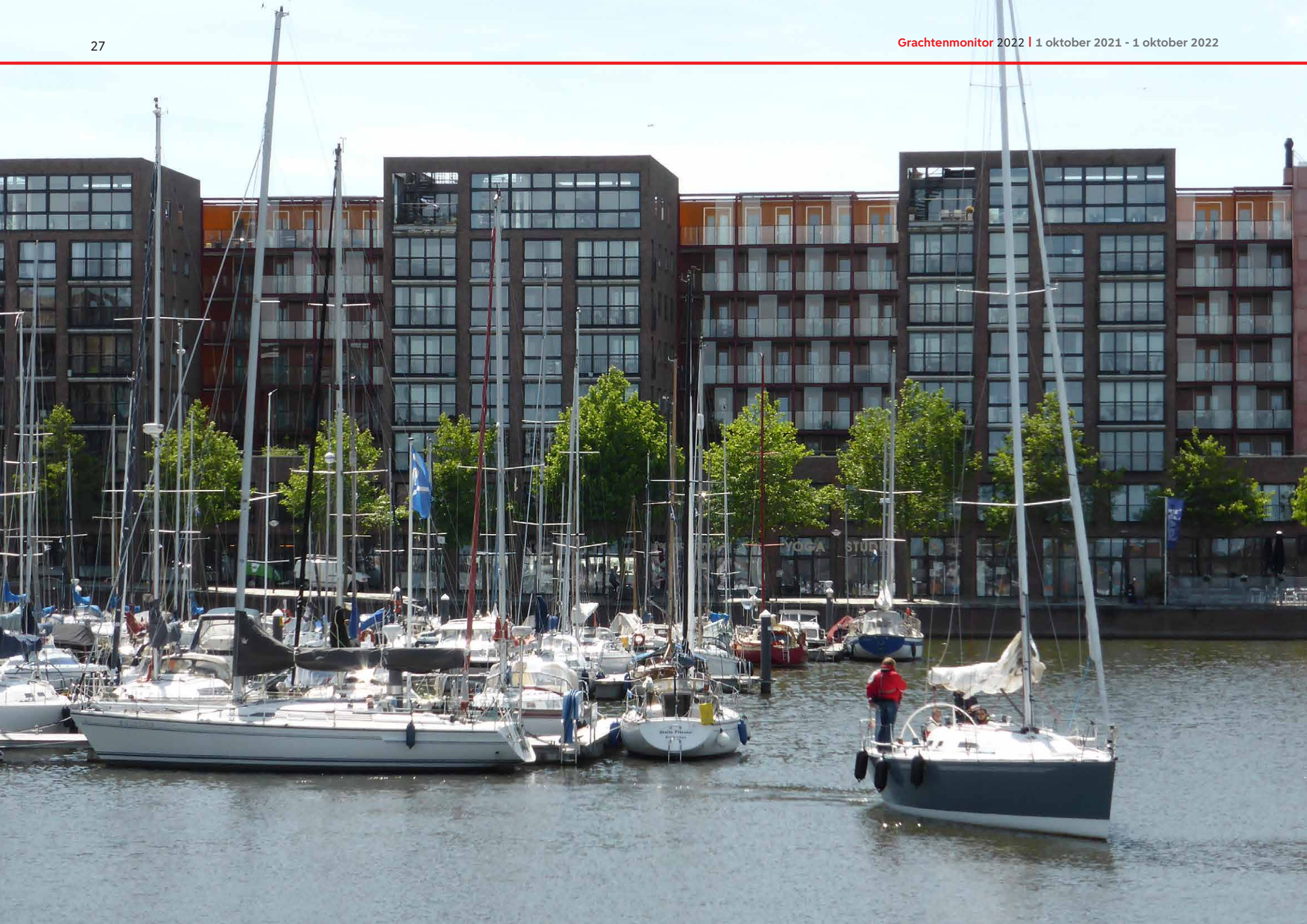
	Verleende vergunningen	In gebruik genomen vergunningen	Gebruiksdoel*			
			Bouw	Afval	Goederen	Dienstverlenend
2021	20	0	10	10	10	0
2022	16	0	16	16	13	16

Figuur 23. Overzicht van verstrekte exploitatievergunningen voor transport over water. Deze vergunningen zijn nog niet in gebruik genomen.

*Aanvragen van een exploitatievergunning voor transport over water is voor één of voor meerdere gebruiksdoelen mogelijk.

4.3 Verkenning emissieloos transport over water

Tot nu toe worden vooral bouwlogistiek, afvoer van afval en horecalogistiek als kansrijke en wenselijke toepassingen gezien voor transport over water. De gemeente Amsterdam heeft een verkennend onderzoek gedaan naar wat nodig is om deze goederenstromen ook emissieloos te laten plaatsvinden en hoe haalbaar dat is. Hierbij is gekeken naar technische mogelijkheden van emissieloze aandrijving in vaartuigen en de beschikbaarheid en noodzaak van voorzieningen om elektrisch te laden of emissievrij te tanken. De conclusie van deze analyse is dat uitstootvrij transport voor al deze toepassingen haalbaar is. Wel kan door specifieke handelingen (zoals elektrisch hijsen of koelen en het varen over langere afstanden) zich een tekort aan stroom voordoen bij de op dit moment gebruikelijke batterijcapaciteiten. In vaartuigen is niet altijd voldoende vrije ruimte binnen de romp voor de benodigde batterijen. Daarnaast is de investering in extra batterijen mogelijk niet rendabel bij weinig frequente noodzaak. Een snel-laadinfrastructuur kan hiervoor een oplossing zijn.



5. Vergunningen

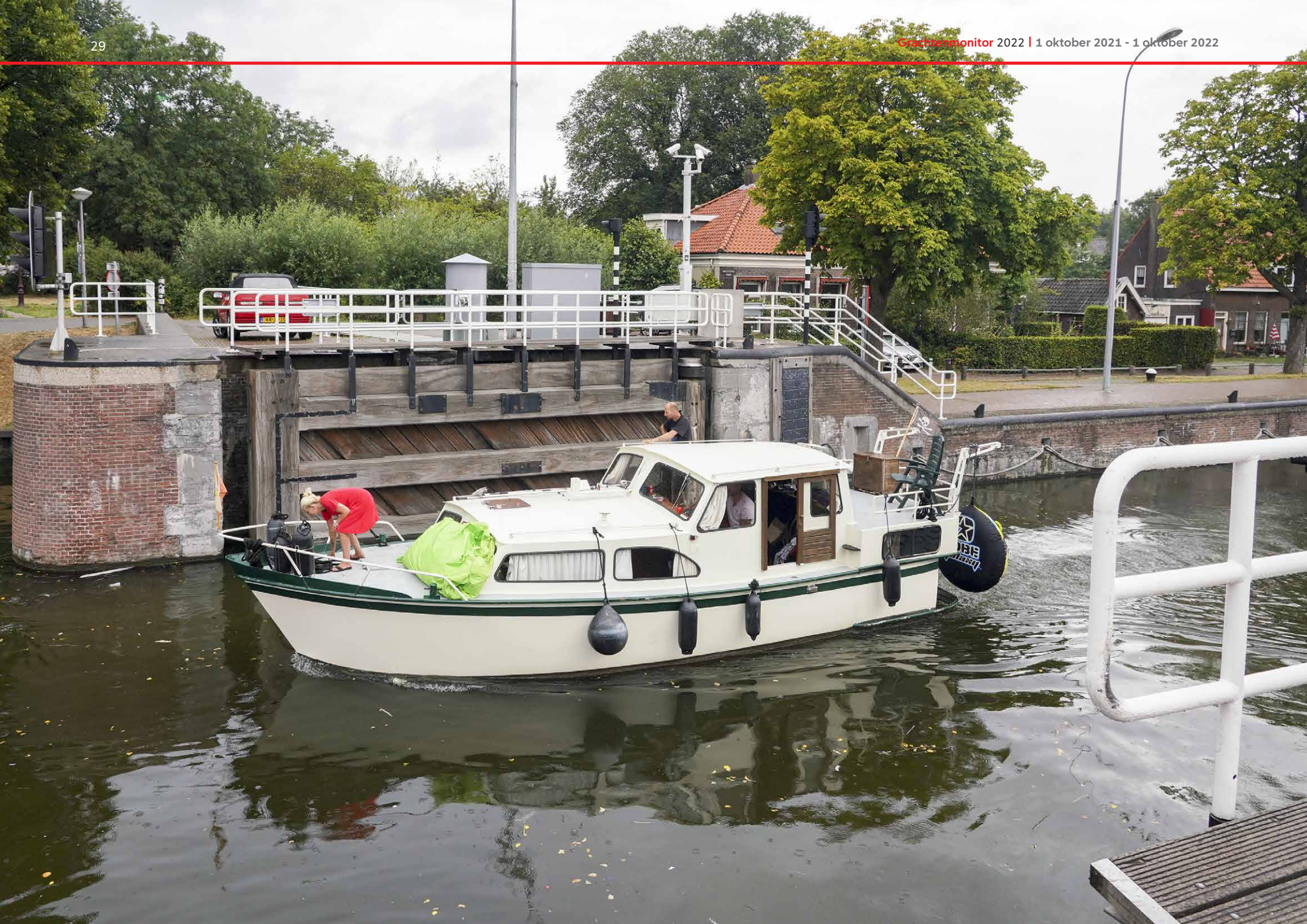
Het team Vergunningen van programma Varen houdt zich bezig met het uitvoeren van verschillende typen vaarvergunningen. Deze kunnen worden onderverdeeld in verlengingen, ontheffingen en wijzigingen van vergunningen. De gemeente neemt reguliere besluiten op aanvraag van particulieren of bedrijven (bijvoorbeeld rederijen) of ambtshalve (bijvoorbeeld bij intrekkingen van vergunningen). Voorbeelden van deze vergunningen zijn exploitatievergunningen voor het vervoer van personen en ligplaatsvergunningen. Eenmalige besluiten zijn de omzetting van vergunningen van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd. De exploitatievergunningen voor de passagiersvaart zijn in 2020 omgezet. De ligplaatsvergunningen voor passagiersvaartuigen in 2022. Periodieke producten zijn besluiten die volgen op aanvragen van bedrijven die zijn gedaan tijdens de tweejaarlijkse uitgifteronde voor exploitatievergunningen voor de passagiersvaart. De laatste uitgifteronde vond plaats in 2020. De besluiten zijn verstuurd in 2021. Deze vergunningen zijn geldig vanaf 1 maart 2024.

In figuur 23 zijn ook de uitgegeven vergunningen voor transport over water gespecificeerd. De verwachting is dat het aantal exploitatievergunningen voor transport over water de komende jaren toeneemt. Periodieke uitgifterondes voor ligplaatsvergunningen en exclusieve op- en afstapplaatsen vinden in 2023 plaats.

Reguliere producten	2020	2021	2022
Passagiersvaart	82	50	173
Transport over water	0	36	21
Woonboten	14	11	3
Objecten in het water	6	19	3
Pleziervaart	3	29	1
Enmalige producten	2020	2021	2022
Omzetting exploitatievergunningen naar bepaalde tijd 2020	522	0	0
Omzetting ligplaatsvergunningen naar bepaalde tijd 2022	0	0	150
Periodieke producten	2020	2021	2022
Uitgifteronde exploitatievergunningen 2021	0	155*	0
Totaal vergunningen verleend	723	965	400

Figuur 24. Besluiten in de periode januari 2020 tot en met oktober 2022.

* Uitkomsten van juridische procedures zijn niet opgenomen in dit aantal.



6. Juridische zaken

In de periode tussen 1 oktober 2021 en 1 oktober 2022 zijn juridische procedures aangespannen die betrekking hebben op het vaarbeleid van de gemeente Amsterdam.

Schadeclaims

In de periode oktober 2021 tot oktober 2022 zijn in totaal 5 schadeverzoeken afgewikkeld. Nog 11 zijn in behandeling.

Bezwaar-, beroep- en hogerberoepsprocedures

Omzetting exploitatievergunningen

Tegen de besluiten van omzetting van exploitatievergunningen naar een exploitatievergunning met een einddatum tussen 2024 en 2030 zijn in de periode oktober 2021 tot oktober 2022 55 hoger beroepen ontvangen. Deze zijn ingediend tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam waarbij de gemeente in het gelijk is gesteld. De rechtbank heeft aangegeven dat het nieuwe beleid voor exploitatievergunningen met een volumebeleid ter bescherming van onder andere de leefbaarheid is geoorloofd. Daarnaast is aangegeven dat de omzettingen zorgvuldig zijn uitgevoerd en de belangen van de betrokken reders goed zijn afgewogen. Verder was er geen sprake van onevenredige benadeling van individuele reders door de omzettingen. De verwachting is dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de loop van 2023 deze zaken inhoudelijk op zitting behandelt en in de loop van 2023 uitspraak doet. Als gevolg van de grote achterstand die bij de Raad van State kan dat ook later zijn.

Uitgifte exploitatievergunningen

In september 2020 zijn nieuwe exploitatievergunningen aangevraagd met ingangsdatum maart 2024. In het totaal zijn 712 aanvragen ingediend. Tegen 627 aanvragen zijn bezwaarschriften ontvangen ingediend door 32 partijen. Deze partijen hebben beroep ingesteld tegen de besluiten op bezwaar bij de rechtbank Amsterdam. De verwachting is dat in de eerste helft van 2023 deze zaken inhoudelijk worden behandeld door de rechtbank en uitspraak volgt.

Omzetting ligplaatsvergunningen

Nadat de exploitatievergunningen een einddatum hebben gekregen zijn ook de ligplaatsvergunningen gewijzigd naar bepaalde tijd. Daarbij is aangesloten bij de looptijd van de exploitatievergunningen. Tegen deze besluiten is voor 109 vaartuigen bezwaar gemaakt door in het totaal 49 partijen. De inhoudelijke behandeling hiervan heeft plaatsgevonden in het najaar van 2022. Op het moment van publicatie van deze Grachtenmonitor was nog geen uitspraak gedaan.

Procedure	Aantal
Bezwaarschriften tegen verkeersbesluiten	10
Bezwaarschriften tegen besluit ligplaatsvergunningen	5
Bezwaarschriften tegen besluit exploitatievergunningen	7
Beroep ingesteld tegen besluit exploitatievergunning	2
Beroep ingesteld tegen besluit ligplaatsvergunning	5
Beroep ingesteld tegen verkeersbesluiten	3
Hoger beroep tegen besluit exploitatievergunning	9
Hoger beroep tegen besluit ligplaatsvergunning	3
Voorlopige voorziening tegen besluit exploitatievergunning	3
Informatieverzoeken (Wob en Woo)	2

Figuur 25. Overige procedures (zoals tegen wijzigingen van bestaande vergunningen of intrekken niet in gebruik genomen vergunning)

A-locaties: civiele procedures

De gemeente is in twee zaken in de periode oktober 2021 tot oktober 2022 gedagvaard voor een bodemprocedure. Eenmaal betrof dit een claim over eigendom van een steiger. De rechtbank heeft deze claim afgewezen. Hiertegen is hoger beroep ingediend. In dezelfde zaak loopt een bodemprocedure over de realisatie van een steiger met een kassahuisje. Hierin is nog geen uitspraak gedaan.

