

Voorstellen tot wijziging van de
Verordening op het Binnenwater 2010

Bijlage bij B&W besluit van 6 december 2011 Nr. BD2011-012311

Het College van B&W van Amsterdam wil een aantal wijzigingen van de verordening op het Binnenwater 2010 doorvoeren.

In deze notitie worden de voorstellen beschreven.

Graag geeft het College deze notitie voor inspraak vrij. Dat betekent dat iedereen schriftelijk kan reageren op de voorstellen.

Daarna zal het College pas definitieve voorstellen maken.

Het College streeft er naar de wijzigingen bij de start van het nieuwe vaarseizoen (medio april 2012) door de raad te laten vaststellen.

Daarbij zal tevens een aantal technische aanpassingen worden meegenomen die vanwege het geringe inhoudelijke belang, niet in de inspraak worden gebracht.

Het College doet de volgende vier voorstellen:

Voorstel 1. Verbod op versterkte muziek op open vaartuigen

De populariteit van het varen op de grachten is groot. Deze medaille heeft ook een keerzijde. Op gezette tijden kan er flink overlast ontstaan voor de bewoners aan en op de grachten. In opdracht van het college van B&W heeft Waternet (voorheen de dienst Binnenwaterbeheer) het project Overlast te water 2008- 2010 uitgevoerd. De evaluatie doet een aantal concrete voorstellen om zaken (verder) te verbeteren, en ingezette verbeteringen te borgen.

Bewoners, rondvaartreders, politie en medewerkers van Waternet hebben gezamenlijk de randvoorwaarden ingevuld om tot vermindering van overlast te kunnen komen. Maar het is ook duidelijk dat we er nog niet zijn. Er wordt door bewoners op en aan het water behoorlijk veel overlast ervaren. En het beeld is dat dit eerder toe- dan afneemt.

De afgelopen jaren is de geluidsoverlast op het water sterk toegenomen. Het wordt steeds populairder om met grote (of kleine) groepen in open vaartuigen rond te varen, vaak met harde muziek aan boord.

Het onderwerp overlast op het water is op dit moment onder andere geregeld in art. 2.1.2 van de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB):

"2.1.2 Overlast

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 zodanige wijze dat voor omwonenden of overigens voor de omgeving hinder wordt veroorzaakt."

1. (...)

2. Het College kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen"

Hoewel het huidige overlast-artikel zo is geformuleerd dat deze overlast op grond hiervan verboden is, blijkt het in de praktijk moeilijk te handhaven. De huidige formulering maakt het noodzakelijk aan te tonen dat voor omwonenden hinder ontstaat. Aangezien dat een subjectieve norm is, afhankelijk van de beleving door de omwonenden, kan dit tot veel discussie leiden met de overlastveroorzakers.

Eén van de aanbevelingen uit de evaluatie van het project "Overlast te water 2008-2010" is daarom om een objectieve norm te introduceren. Daarbij is gesproken over een "algeheel" verbod voor versterkte muziek op open vaartuigen. Het College wil dit voorstel overnemen.

Daarmee wordt een duidelijk signaal afgegeven dat het veroorzaken van geluidsoverlast (ook) op het water niet is toegestaan.

Met een algeheel verbod kan er effectiever worden opgetreden tegen geluidsoverlast.

Het spreekt voor zich dat de handhaving zich in de praktijk, net als nu, vooral zal gaan richten op de aanpak van serieuze overlast veroorzakend geluid.

Versterkte muziek op speciale (door het College aan te wijzen) dagen, zoals Koninginnedag de Canal Parade, en bij vergunde evenementen, blijft natuurlijk gewoon mogelijk.

Het College stelt voor om het nieuwe artikel van de VOB als volgt te formuleren:

Artikel 2.1.2

Lid 1. Het is verboden met of op een vaartuig of ander object te water overlast of hinder voor omwonenden of overigens voor de omgeving te veroorzaken door geluidsapparatuur, een toestel of machine of ander voorwerp in werking te hebben of te gebruiken.

Lid 2. (...)

lid 3. Onverminderd het bepaalde in lid 1 is het in elk geval verboden aan boord van een open vaartuig versterkte muziek ten gehore te brengen.

lid 4. Het College kan van het in het eerste en derde lid genoemde verbod ontheffing verlenen. Deze ontheffing wordt tevens geacht te zijn verleend indien en voor zover voor de overlast veroorzakende activiteit een evenementenvergunning is verleend. Het College kan tevens dagen aanwijzen waarop het eerste en het derde lid niet gelden.

Het artikel richt zich zoals gezegd op open vaartuigen, een belangrijke groep veroorzakers van geluidsoverlast.

Versterkte muziek die in de (afgesloten binnenruimte) van een gesloten vaartuig wordt afgespeeld valt dus niet onder dit verbod.

Naast het nieuwe verbod blijft het bestaande overlast-artikel bestaan.

In zijn algemeenheid blijven alle (andere) overlast of hinder veroorzakende activiteiten dus ook verboden.

Voorstel 2: Mogelijk maken van niet-watergebonden activiteiten op bedrijfsvaartuigen

Vaartuigen waarop een bedrijf wordt uitgeoefend hebben een ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig nodig.

Op dit moment is ten aanzien van ligplaatsvergunningen voor bedrijfsvaartuigen bepaald, dat deze alleen worden verleend "indien de uit te oefenen werkzaamheden of activiteiten watergebonden zijn (...)."

De openbare ruimte is beperkt, ook op het water.

In de praktijk is er vrijwel geen ruimte voor nieuwe bedrijfsvaartuigen, en daarom wordt deze ruimte tot nu toe strikt beperkt tot watergebonden activiteiten.

Vanuit stadsdeel Centrum is het verzoek gekomen om een uitzonderingsmogelijkheid op te nemen. Dit is ingegeven door de bestuurlijke wens om een aantal woonboten, die als hotel worden gebruikt, te legaliseren als bedrijfsvaartuig.

Aangezien het desbetreffende VOB-artikel een stadsdeelbevoegdheid betreft, zien het College er principieel geen bezwaar in om het Dagelijks Bestuur een mogelijkheid te geven om van de eis van watergebondenheid af te zien.

Het zal in de praktijk wel aan te raden zijn om hier duidelijk beleid op te formuleren, want de belangstelling zal ongetwijfeld groot zijn. Hieronder staat een tekstvoorstel. Wij hebben geprobeerd het zo te formuleren, dat duidelijk is dat als er géén regels zijn geformuleerd, het verbod onverminderd blijft bestaan.

Tekstvoorstel:

Artikel 2.4.1 Ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig

Lid 7 het College kan, in afwijking van het vierde lid, vergunning verlenen voor bedrijfsvaartuigen waarop niet watergebonden werkzaamheden of activiteiten worden uitgeoefend, uitsluitend indien daar nadere regels voor zijn gesteld.

Voorstel 3: Aanpak illegaal passagiersvervoer

Voor het bedrijfsmatig vervoeren van passagiers is een vergunning vereist. In toenemende mate wordt er, veelvuldig en met grote groepen, zonder vergunning gevaren. Dit is om meerdere redenen zeer ongewenst, zoals de veiligheid van de passagiers, de oneerlijke concurrentie ten opzichte van vergunninghouders, het (meestal) niet afdragen van precario en andere belastingen. Verder beweegt het illegaal passagiersvervoer zich met name in het segment open vaartuigen met grote groepen feestgangers, en draagt het vaak bij aan de verschillende vormen van overlast op het water.

Het handhaven op illegaal passagiersvervoer verloopt moeizaam.

Dat heeft ten delen te maken met de wijze waarop de vergunningplicht thans juridisch is vorm gegeven:

- in art. 2.4.5 van de VOB 2010 staat dat verboden is zonder (...) vergunning met een bedrijfsvaartuig passagiers te vervoeren;
- in art. 2.2.1 staat dat een bedrijfsvaartuig een vaartuig is, hoofdzakelijk gebruikt of bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep.

Dat betekent dat de handhaver die een vaartuig met betalende passagiers aantreft, moet aantonen dat het vaartuig een bedrijfsvaartuig is, en dus dat het illegaal passagiersvervoer bedrijfsmatig plaatsvindt, en dat dit de hoofdzakelijke activiteit van het vaartuig is.

Het voorstel is nu de VOB zodanig aan te passen dat al het vervoer van passagiers tegen betaling of andere vergoeding, zonder vergunning verboden is. Ook het type vaartuig is niet meer van belang.

Tekstvoorstel:

Artikel 2.4.5 Exploatievergunning goederenvervoer dan wel passagiersvervoer

Vervangen:

- lid 1. Het is verboden met een bedrijfsvaartuig tegen betaling of andere vergoeding goederen dan wel passagiers te vervoeren zonder een vergunning van het college.*
- lid 2. Het is verboden met een ander vaartuig dan een bedrijfsvaartuig passagiers te vervoeren tegen betaling of andere vergoeding.*

De splitsing van het verbod in twee leden is technisch nodig omdat voor passagiersvervoer met een bedrijfsvaartuig wél een vergunning kan worden verleend, en voor passagiersvervoer met een ander vaartuig nooit. In de praktijk worden er overigens bijna geen nieuwe exploitatievergunningen verleend, in verband met de beperkte ruimte op het water. De laatste uitgifteronde was in 2006.

Voorstel 4 Mogelijkheid tot invoeren vergunningstelsel voor pleziervaartuigen

Het aantal pleziervaartuigen in de stad is het afgelopen decennium jaar na jaar gegroeid. Nog steeds geldt in Amsterdam dat, overal waar dat qua voorzieningen mogelijk is, en mits het Binnenhavengeld is voldaan, vrij mag worden afgemeerd. Toch zijn de mogelijkheden om af te meren steeds beperkter, en zijn er steeds vaker situaties waarin de openbare ruimte wordt geclaimd voor het eigen vaartuig.

Verder liggen grote delen van de kades nu vol met vaartuigen waarvan soms maar zelden of niet gebruik wordt gemaakt. Veel vaartuigen zien er verwaarloosd uit, en een groot aantal wordt zo slecht onderhouden dat zij daadwerkelijk zinken (ca. 600 per jaar). Aan de andere kant is er een groep gebruikers die best wat meer zou willen betalen voor hun goed onderhouden vaartuig, mits zij over een vaste ligplaats zouden kunnen beschikken.

Een van de mogelijkheden om de situatie rond het afmeren van pleziervaartuigen te verbeteren zou kunnen zijn het invoeren van ligplaatsvergunningen voor pleziervaartuigen. De wens hiertoe is de afgelopen jaren af en toe naar voren gekomen, met name vanuit de stadsdelen.

De druk op de ligplaatsen voor de pleziervaart in de stadsdelen is hoog. Er zijn op veel plaatsen meer vaartuigen in het stadsdeel aanwezig dan er ligplaatsen beschikbaar kunnen worden gemaakt. Het huidige systeem dat geen persoonsgebonden plekken mogelijk maakt functioneert alleen indien er voldoende lege plekken aanwezig zijn. Lege plekken, die ook wenselijk zijn om het water toegankelijk te houden.

Niet alleen wat betreft ligplaatsen, maar ook óp het water ontstaat het beeld dat op bij evenementen en op mooie dagen het aantal pleziervaartuigen de afgelopen jaren wel erg is gestegen. Dit wordt ook door de cijfers (verkochte aantallen Binnenhavengeldstickers) bevestigd.

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om hier in bij te sturen.

Daarbij zijn verschillende opties denkbaar.

Het is mogelijk om meer ligplaatsen te creëren, zij het dat de ruimte beperkt blijft, en dat nieuwe ligplaatsen vermoedelijk ook weer nieuwe vaartuigen aantrekken.

Het is ook mogelijk om het totale volume aan pleziervaartuigen wat terug te dringen, bijvoorbeeld door het Binnenhavengeld te verhogen.

Daarnaast kan ook gedacht worden aan het introduceren van persoons- of vaartuiggebonden plekken, bijvoorbeeld door ligplaatsvergunningen af te geven.

Het College wil gezamenlijk met de stadsdelen en betrokkenen een beleidsmatige discussie gaan voeren over de gewenste oplossingen voor, afhankelijk van de benadering, ofwel het gesignaleerde tekort aan afmeerplekken, ofwel het (te) grote aantal pleziervaartuigen in de stad.

Het voorstel van het College maakt invoering van ligplaatsvergunningen voor pleziervaartuigen technisch mogelijk maken.

De bevoegdheid om hiertoe al dan niet over te gaan berust bij de stadsdelen.

Het College wil echter wel mét de stadsdelen bekijken of daadwerkelijk invoeren van een (al dan niet beperkt) vergunningstelsel een goede oplossing zou kunnen zijn. In dat kader is het denkbaar dat dit bij wijze van proef voor een beperkte locatie zal geschieden, bijvoorbeeld voor een vaarweg waarvan het stadsdeel de kades heeft opgeknapt en nieuwe afmeervoorzieningen heeft gerealiseerd.

Op dit moment lijkt er overigens vooral in stadsdeel Zuid belangstelling te bestaan op beperkte schaal over te gaan tot "afmeren voor vergunninghouders".

Stadsdelen die hiertoe daadwerkelijk beleid gaan ontwikkelen zullen hiervoor hun eigen besluitvormingstraject volgen, waarop op dat moment de daarvoor bestaande inspraakregels van toepassing zullen zijn.

In stadsdelen die hierover niets besluiten, blijft het huidige systeem gewoon gelden. Dat betekent dat je met een pleziervaartuig (mits voorzien van geldige Binnenhavengeld-sticker) overal kunt afmeren waar dit is toegestaan.

Hoewel het College dus een nieuwe (mogelijke) bevoegdheid voor de Stadsdelen creëert, streeft het College er naar vanuit haar regierol de verdere ontwikkeling van het beleid voor pleziervaartuigen zoveel mogelijk mét de stadsdelen samen vorm te geven.

Tekstvoorstel

Artikel 2.5.1 Pleziervaartuigen

Toevoegen:

lid 4. Het college kan d.m.v. het stellen van nadere regels vaarwegen of plaatsen aanwijzen waar het verboden is zonder vergunning met een pleziervaartuig ligplaats in te nemen.