



**Gemeente
Amsterdam**

Definitief
concept
1 juni 2016

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam

2016

Auteur(s)

R. van Doorn en P. Zwart

Opdrachtgever

Waternet

Contactpersoon IB

R. van Doorn

Kenmerk

26510

Inhoud

Samenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor evaluatie	7
1.2 Centrale onderzoeksvraag en afbakening van de evaluatie	7
1.3 Opzet onderzoek voor de evaluatie	7
1.4 Leeswijzer	8
2 Context van de Regeling	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Ontwikkeling van de regeling	9
2.3 Doel van de Regeling	11
2.4 Overgangsregelingen	11
2.5 Ontwikkeling van het vervoer op de Amsterdamse wateren	12
3 Resultaten van het onderzoek	14
3.1 Beantwoording van de onderzoeksvragen	14
3.2 Verwachtingen en effect van de regeling	14
3.3 Juridische en nautische impact	15
3.4 Handhaving en toezicht	16
3.5 Juridische procedures	17
3.6 Verdere opmerkingen van belanghebbenden nav evaluatie doorvaartprofielen	18
4 Conclusies en aanbevelingen	19
4.1 Conclusies	19
4.2 Aanbevelingen	21
Bronnen	22

Bijlagen

Bijlage 1 - Dubbele vaarklasse notering

Bijlage 2 - Kaarten doorvaartprofielen Gemeente Amsterdam, Binnenstad, Oost en Noord

Bijlage 3 - Overzicht van brieven en weggesleepte vaartuigen tot 2012

Bijlage 4 - Lijst van geïnterviewden en reacties per mail

Bijlage 5 - Reacties van belanghebbenden

Samenvatting

Doordat het aantal afgemeerde vaartuigen in de stad toenam, kwam de vlotte en veilige doorvaart steeds verder in de knel. Om dit een halt toe te roepen werd de Regeling doorvaartprofielen binnenwater Amsterdam in 2008 vastgesteld om het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en vaarweg mogelijk is". Met de doorvaartprofielen wordt geregeld wat de minimaal benodigde doorvaartbreedte (vrije ruimte op het water) is voor welke wateren. Uitgangspunt is dat de vaarwegen zo breed mogelijk moeten worden gehouden en dat de vaarwegen moeten kunnen worden benut waarvoor ze bedoeld zijn. Met de Regeling is tevens de juridische basis gelegd voor handhaving op té grote boten in té kleine grachten.

Bij de vaststelling van de Regeling is afgesproken dat er een evaluatie zou plaatsvinden. Het doel van de evaluatie is om de volgende centrale vraagstelling te beantwoorden: voldoen de doorvaartprofielen aan de ambities en verwachtingen die bij de gemeente bestonden op het moment van instellen in 2008.

De evaluatie is gebaseerd op informatie uit bestaande documenten (beleidsstukken, notities, onderzoeken en juridische uitspraken), interviews met de direct betrokkenen vanuit Waternet en stadsdeel Centrum en schriftelijke inbreng vanuit de overige stadsdelen en vertegenwoordigers van diverse geledingen zoals reders, woonbootbewoners en omwonenden.

De doorvaartprofielen beogen een vlotte en veilige scheepvaart. Het resultaat van de ingestelde doorvaartprofielen is vanuit het nautische vaarwegbeheer gezien positief. De doorvaartbreedte op de Amsterdamse binnenwateren is op veel plaatsen verbeterd en is nu bijna overal op een aanvaardbaar niveau. Geen van de belanghebbenden bestrijdt het nut van de doorvaartprofielen. De doorvaartprofielen bieden een duidelijke kader voor het statische en dynamische gebruik van het binnenwater, maar worden nog niet altijd voldoende als randvoorwaarde bij nieuwe vaarwegen en bouwprojecten in het water meegenomen.

Het aantal gevallen waarbij handhaving sinds het begin van de regeling heeft moeten optreden is beperkt afgezet tegenover het totale aantal afgemeerde vaartuigen en woonboten.

De implementatie van de doorvaartprofielen is geleidelijk en door een pragmatische aanpak zonder grote problemen doorgevoerd. Het aantal procedures bij de implementatie is beperkt van omvang geweest. De Regeling heeft juridisch stand gehouden en biedt daardoor een adequaat toetsingskader.

Tot slot: Veel belanghebbenden hebben niet zo zeer over het functioneren van de Regeling hun mening geuit, maar vooral over profielen van specifieke vaarwegen opmerkingen gemaakt. In deze evaluatie is een categorie-indeling geformuleerd welke acties naar aanleiding van, namelijk deze reacties gewenst zijn. Sommige belanghebbenden vinden dat de evaluatie van de doorvaartprofielen het aspect vlot en veilig gebruik van het water meer integraal moet behandelen. Zo'n brede benadering valt echter buiten de scope van doorvaartprofielen en daarmee van deze evaluatie.

Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor evaluatie

Bij de vaststelling van de Regeling Doorvaartprofielen binnenwater Amsterdam (verder Regeling) is afgesproken dat er na drie jaar een evaluatie zou plaatsvinden.

In 2012 is overwogen of een evaluatie nodig was. Omdat op dat moment de integratie van Binnenwaterbeheer Amsterdam in Waternet speelde en er weinig klachten waren over de Regeling is besloten in overleg met de wethouder Water niet te evalueren.

In 2015 is besloten alsnog de evaluatie uit te voeren. Dit is mede ingegeven door een aantal lopende verzoeken voor aanpassing van specifieke doorvaartprofielen.

1.2 Centrale onderzoeksvraag en afbakening van de evaluatie

Het doel van de evaluatie is om de volgende centrale vraagstelling te beantwoorden:

voldoen de doorvaartprofielen aan de ambities en verwachtingen die bij de gemeente bestonden op het moment van instellen in 2008?

Het instellen van de doorvaartprofielen in 2008 voorziet in een duidelijke behoefte: namelijk het scheppen van een kader voor vlot en veilig varen. Het principe staat daarmee niet ter discussie.

Dit bakent ook direct de evaluatie af. Rondom het binnenwater in Amsterdam zijn diverse beleidsstukken verschenen met veelal ordenende principes zoals in de door het gemeentebestuur vastgestelde Nota Varen in Amsterdam, de Verordening op het binnenwater 2010. Deze beleidsdocumenten met ordenende principes vormen geen onderdeel van de evaluatie.

1.3 Opzet onderzoek voor de evaluatie

De evaluatie is gebaseerd op informatie uit bestaande documenten (beleidsstukken, notities, onderzoeken en juridische uitspraken), interviews met de direct betrokkenen vanuit Waternet en stadsdeel Centrum en schriftelijke inbreng vanuit de overige stadsdelen en van vertegenwoordigers van diverse geledingen zoals reders, woonbootbewoners en omwonenden.

De interviews zijn eind 2015 afgenomen. In dezelfde periode is aan de stadsdelen en diverse andere belanghebbenden per e-mail gevraagd om hun standpunten over en aandachtspunten voor de Regeling te geven.

De reders zijn in de vergadering van 8 december 2015 van de commissie Passagiersvervoer (het reguliere overleg van de reders en Waternet) uitgenodigd om schriftelijk hun aandachtspunten/standpunten en knelpunten betreffende de Regeling aan te geven.

In bijlage 4 is een overzicht weergegeven van de geïnterviewden en de diverse belanghebbenden die een schriftelijk hebben gereageerd..

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de context van de Regeling weergegeven. Historie, doel, overgang en ontwikkeling van de scheepvaart krijgen aandacht. Hoofdstuk 3 vormt het centrale deel van het rapport. In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen. In hoofdstuk 4 volgen tenslotte de conclusies en aanbevelingen.

2 Context van de Regeling

2.1 Inleiding

Het water van Amsterdam is een belangrijke kwaliteit van de stad en kent een veelzijdig intensief gebruik. Om die kwaliteit in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren en daarbij alle belangen in evenwicht te houden is het nodig de regels (en daarmee de handhaving) op het water te expliciteren en aan te scherpen. Het instellen van doorvaartprofielen beoogt het vlotte en veilige scheepvaartverkeer te bevorderen en voorkomt dat de doorgaande vaarroutes dichtslibben door de toename van bijvoorbeeld het aantal afgemeerde objecten.

2.2 Ontwikkeling van de regeling

In het kader van het nautische vaarwegbeheer¹ heeft het college in 2003 in de nota "Dynamisch gebruik van het water in Amsterdam" geconstateerd dat het aantal afgemeerde vaartuigen in de stad toenam en dat de vlotte en veilige doorvaart steeds verder in de knel kwam. Om dit een halt toe te roepen werd de volgende beleidsdoelstelling geformuleerd: "het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en vaarweg mogelijk is".

Een belangrijke maatregel om deze beleidsdoelstelling te concretiseren is uitgewerkt in de notitie: "Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam", die het college in 2004 heeft vastgesteld. Het besluit uit 2004 is vervolgens uitgewerkt door het koppelen van doorvaartprofielen aan vaarwegen. Dit is weergegeven in het Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen. Dit besluit vormt de basis voor de Regeling die op 8 april 2008 met de daarin opgenomen kaart is vastgesteld door het college van B&W. In deze Regeling is een aantal standaard vaarwegprofielen aangegeven. Elk profiel – gelabeld van A1 t/m E® - bevat de minimale breedte van de vrij te houden vaarweg, de doorvaartdiepte en de maximale lengte en breedte van de vaartuigen².

Met de doorvaartprofielen wordt geregeld wat de minimaal benodigde doorvaartbreedte (vrije ruimte op het water) is voor welke wateren. Uitgangspunt is dat de vaarwegen zo breed mogelijk moeten worden gehouden en dat de vaarwegen moeten kunnen worden benut waarvoor ze bedoeld zijn. Er is bij de vaststelling gekozen om dezelfde soort wateren hetzelfde in te delen. In de beoordeling van de wateren is het gebruik van het water meegenomen: is er sprake van een doorgaande route en hoe breed is de vaarweg. Leidend hierbij is de gemiddelde rakbreedte. Er wordt niet naar de uitzondering gekeken in dat rak maar naar het hele rak. Indien er bijvoorbeeld

¹ Vaarwegbeheer bestaat uit technisch vaarwegbeheer (eisen aan de vaargeul en oever) en nautische c.q. verkeerstechnische vaarwegbeheer (onder andere vaarsnelheid en afmeerverbod).

² Zie bijlage 2 voor de kaarten doorvaartprofielen Gemeente Amsterdam, doorvaartprofielen Binnenstad, stadsdeel Oost en stadsdeel Noord. Op de kaarten is een overzicht van de relevante doorvaartprofielen weergegeven.

een vergunde woonboot in het profiel ligt wordt het profiel hier niet op aangepast. Ook bruggen zijn niet maatgevend voor het bepalen van het profiel³.

Ook is rekening gehouden met de vergunde woonboten en legale voorzieningen die al in het water lagen. In de Regeling is opgenomen dat vaartuigen en objecten zodanig moeten worden afgemeerd dat zij buiten het doorvaartprofiel liggen. Een uitzondering hiervoor wordt gemaakt voor woonboten en bedrijfsvaartuigen die op de vaststellingsdatum met vergunning in het profiel liggen. Deze mogen blijven liggen totdat er verbouwd/vervangen wordt. Deze uitzondering geldt niet voor vloten waar geen ontheffing voor is verleend. Deze zullen buiten het profiel moeten worden gebracht. Hierbij worden de (gedoog)afspraken van de stadsdelen naar burgers toe gerespecteerd.

Het beleid beoogt het vlotte en veilige scheepvaartverkeer te bevorderen en te voorkomen dat vaarwegen langzaam aan dichtslibben door toename van bijvoorbeeld afgemeerde objecten of vaartuigen. Bij de vaststelling is er rekening gehouden met de diverse betrokken belangen. Er is een belangenafweging tussen de woonbelangen van de woonbootbezitters enerzijds en een veilige doorvaart voor de beroeps- en pleziervaart anderzijds. Er worden te grote boten uit te kleine wateren geweerd waardoor overlast en (milieu) schade wordt voorkomen. Er is rekening gehouden met de maximale omvang van passerende schepen, het huidige gebruik van de desbetreffende vaarweg en het karakteristiek van de vaarweg.

Het besluit van 2008 geldt voor de binnenwateren in Amsterdam met uitzondering van de binnenwateren in de stadsdelen Noord en het Oostelijk Havengebied en een aantal binnenwateren in stadsdeel Oud-West.

In Oud-West zijn voor een aantal vaarwegen de doorvaartprofielen een jaar later ingevoerd omdat hier in het voortraject woonbooteigenaren bezwaar maakten tegen de doorvaartprofielen. In het bijzonder in de Da Costagracht lagen veel vlotjes en vlonders e.d. die in de doorvaartprofielen lagen en moesten worden verwijderd. In mei 2009 zijn in overleg met het stadsdeelbestuur alsnog voor deze resterende wateren van Oud West doorvaartprofielen vastgesteld.

De doorvaartprofielen voor Noord en het Oostelijk Havengebied (Zeeburg) konden in 2008 nog niet worden vastgesteld omdat het beheer van de voormalige havens nog niet was overgedragen van Haven Amsterdam aan het toenmalige Binnenwaterbeheer Amsterdam (nu geïntegreerd in Waternet). Iets dergelijks speelde ook voor IJburg. Rijkswaterstaat was daar op dat moment bevoegd gezag van het buitenwater. Voor de binnenwateren op IJburg gold dat de precieze invulling en het gebruik nog onvoldoende was uitgekristalliseerd om daarvoor destijds profielen op

³ Bij het opmeten werd opnieuw duidelijk dat door het intensieve statische gebruik van waterwegen de doorvaart op het Amsterdamse binnenwater erg smal is vergeleken met landelijke richtlijnen. In 1996 heeft een landelijke commissie (de commissie 'Vaarwegbeheerders') een advies geformuleerd voor de afmetingen van 'kleine vaarwegen' en bijhorende profielvarianten. Deze varianten waren bedoeld voor doorgaande vaarwegen van beroepsvaart (goederenvervoer) in combinatie met pleziervaart. Het advies is maar zeer beperkt van toepassing voor Amsterdam. Het biedt aanknopingspunten voor het opstellen van doorvaartbreedtes voor de grote doorgaande vaarwegen, de Amstel en Kostverlorenvaart. Maar het kan niet als basis dienen voor doorvaartprofielen van het binnenwater, met name in de binnenstad van Amsterdam en andere kleine vaarwegen in de stad. Deze zijn veel krappere dan de landelijk geadviseerde maten.

te nemen op de kaart Ook is bij het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat geverifieerd of de gemeentelijke besluitvorming over deze profielen in Noord en het Oostelijke Havengebied, die in veel gevallen ook een CEMT classificatie hadden zonder besluitvorming vanuit het rijk kon plaatsvinden.

Nadat de overdracht van de voormalige havens naar Binnenwaterbeheer Amsterdam had plaatsgevonden en vanuit het ministerie bij schrijven d.d. 6 mei 2009 is medegedeeld dat er geen bezwaar was tegen het toevoegen van de Amsterdamse classificering, is op 9 februari 2010 het "Uitwerkingsbesluit doorvaartprofielen voormalige havenwateren" vastgesteld. Met dit besluit hebben deze wateren in Noord en Oost een dubbele classificatie namelijk de landelijke classificatie voor grote beroepsvaart (CEMT classificatie) en de (soms kleinere) Amsterdamse doorvaartprofielen toegekend. Deze vaarwegen hadden hun functie voor de beroepsvaart inmiddels verloren en waren zowel qua bestemming als gebruik veranderd, waardoor de doorvaartprofielen konden worden verkleind. (NB Dit aspect van functieverandering van vaarweg in relatie met een veranderende omgeving speelt voor meer wateren in Noord en voor de zijtakken van het Westelijke marktkanaal in West).

Overigens is in het schrijven van 6 mei 2009 door het ministerie ook aangegeven dat zij de profielindeling van de gemeente Amsterdam niet overnemen. Profiel A1 is voor het ministerie CEMT klasse IV, profiel A2 is CEMT klasse II en de profielen B tot en met E zijn CEMT klasse 0. In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de Amsterdamse vaarwegen met een dubbele vaarklassennotering. Tevens zijn de verschillen tussen de CEMT-klassen en de Amsterdamse doorvaartprofielen weergegeven.

2.3 Doel van de Regeling

De doorvaartprofielen zijn ingesteld op grond van nautische wet- en regelgeving (Scheepvaartverkeerswet en van het Binnenvaartpolitiereglement) en beogen een vlotte en veilige scheepvaart. De Regeling biedt een duidelijk nautisch toetsingskader voor burgers, stadsdelen en de nautisch vaarwegbeheerder. Waternet is namens de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor het nautisch vaarwegbeheer op het binnenwater. Bij inrichtingsplannen van kades en oevers, bij nieuwe vaarroutes en bij het bouwen van (afmeer)voorzieningen in het water is het betreffende doorvaartprofiel leidend voor het nautisch advies. Met de Regeling is de noodzakelijke juridische basis gelegd voor handhaving op té grote boten in té kleine grachten.

2.4 Overgangsregelingen

Een belangrijk uitgangspunt voor het vaststellen van de Regeling was dat de profielen zoveel mogelijk zouden aansluiten bij het feitelijke, legale dynamische en statische gebruik van de binnenwateren. Tegelijkertijd zijn er maatregelen voorgesteld om op termijn de engtes die zich in jaren voor de Regeling op het water hadden ontwikkeld aan te pakken. Zo is het binnen het doorvaartprofiel niet toegestaan om met vaartuigen af te meren maar geldt er wel een uitzondering voor woonschepen en bedrijfsvaartuigen die voor 1 april 2008 met een ligplaatsvergunning binnen het profiel lagen. Deze mogen blijven liggen tot het moment dat er

wordt vervangen/verbouwd. In dat geval wordt er in redelijkheid beoordeeld of het mogelijk is dat het vaartuig buiten het profiel kan worden gebracht.

Hierbij wordt eerst gekeken of er maatregelen genomen kunnen worden 'buiten het schip om' zoals bijvoorbeeld dichter naar de kant afmeren. Op deze wijze wordt geen afbreuk gedaan aan het huidige gebruik, maar ontstaat op de lange termijn het gewenste streefbeeld van veilige en vlotte doorvaart.

Voor de rondvaartboten die bij de vaststelling van de uitwerking van de doorvaartprofielen in april 2008 in het bezit waren van een exploitatievergunning is destijds een overgangsregeling vastgesteld. Dat betekende dat grote bestaande rondvaartboten voor een periode van 15 jaar een vergunning bijzonder transport hebben gekregen op grond van het Binnenvaartpolitiereglement. Hierdoor mogen te grote vaartuigen in te kleine vaarwegen varen. Deze vergunningen zijn verleend voor een bepaalde termijn en wel tot april 2023.

Tevens was er een mogelijkheid opgenomen om deze vergunning na 2023 te vervangen voor een vergunning voor onbepaalde tijd. Voorwaarde hiervoor was dat er binnen deze 15 jaar zou worden overgegaan op een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering. De voorwaarden voor deze milieuvriendelijke bedrijfsvoering zouden worden vastgesteld door burgemeester en wethouders. De voorwaarden voor de milieuvriendelijke bedrijfsvoering zijn nooit opgesteld. Dit betekent dat er geen sprake kan zijn van verlenen van een vergunning bijzonder transport voor onbepaalde tijd.

2.5 Ontwikkeling van het vervoer op de Amsterdamse wateren

Het gemeentebestuur heeft de wens geuit om op zeer korte termijn, mede gedreven door de Dienstenrichtlijn van de Europese Unie, de markt voor passagiersvervoer vrij te geven (nota Varen in Amsterdam 2.1). Dit met uitzondering van de categorie bemande grote vaartuigen ($> 14 \times 3,75$ m en $\leq 20 \times 4,25$ m) waarvoor een volumebeleid van toepassing blijft.

Daarnaast zijn er enkele ondernemers operationeel op de grachten die zich richten op goederenvervoer. Het verkeer in de stad op de wal loopt steeds vaker vast. Diverse partijen hebben aangegeven plannen te hebben de distributie van goederen naar het water te willen verplaatsen.

In de Grachtenmonitor 2015 staan de ontwikkelingen van het vervoer op het water beschreven. Een uittreksel van relevante passages voor deze evaluatie is hierna weergegeven.

Het aantal passagiersvaartuigen neemt in de grachtengordel (vergunningengebied 1) sterk toe. Het totaal aantal exploitatievergunningen is toegenomen van 256 in 2013 tot 434 in 2015. Hiervan waren er in 2015 331 in gebruik genomen. Het feit dat nog niet alle exploitatievergunningen in vergunningengebied 1 in gebruik zijn genomen heeft alles te maken met het gebrek aan ligplaatsen voor passagiersvaartuigen. Dit gebrek wordt veroorzaakt doordat het in de praktijk lastig blijkt te zijn om geschikte locaties te vinden. In het centrum is de uitbreiding van het aantal ligplaatsen niet toegestaan, overeenkomstig het collegebesluit uit 1996 om het aantal bedrijfsvaartuigen in de binnenstad te bevroren. Met name de stadsdelen Oost, West en Zuid zien een grote toename van het aantal aanvragen voor een ligplaats. Dit leidt tot grote druk op de

schaarse ruimte en protesten van omwonenden. Daarnaast staat het bestemmingsplan ligplaatsen voor passagiersvaartuigen vaak niet toe. Aanpassing van bestemmingsplannen kost veel tijd, zodat deze plekken niet op korte termijn beschikbaar zijn.

Het programmateam Varen werkt aan een aantal concrete projecten dat moet leiden tot meer beschikbare ligplaatsen voor passagiersvaart. Via een paraplubestemmingsplan wil de gemeente faciliteren dat in een zestal jachthavens een gedeelte van de ligplaatsen beschikbaar komt voor passagiersvaart (volgens planning vindt raadsvaststelling van dit bestemmingsplan in 2016 plaats).

Het aantal afgemeerde vaartuigen in de Amsterdamse wateren is de afgelopen jaren aanzienlijk gedaald hetgeen blijkt uit het aantal vaartuigen waarvoor binnenhavengeld is betaald. In de laatste vijf jaar is het aantal betalingen gedaald van ruim 12.000 in 2011 naar circa 8.700 in 2015, terwijl de reële daling nog groter is aangezien het percentage aangetroffen vaartuigen zonder vignet ook aanzienlijk is gedaald (van 25% in 2012 naar 7% in 2015).

3 Resultaten van het onderzoek

3.1 Beantwoording van de onderzoeksvragen

De centrale onderzoeksvraag (zie 1.2) is in het Plan van Aanpak voor de Evaluatie verder uitgesplitst in een aantal deelvragen

- Welke doelstellingen lagen ten grondslag aan de Regeling uit 2008? Welke verwachtingen bestonden er in 2008 bij de impact van de Regeling? Bij beide vragen moet onderscheid worden gemaakt tussen de initiator van de Regeling en belanghebbenden. Zijn er aspecten van de doorvaartprofielen die destijds hadden moeten worden meegenomen?
- Welke juridische en nautische impact heeft de Regeling gehad en hoe werkt dit door naar de doelstellingen, die aan de Regeling ten grondslag liggen?
- Welke ervaringen zijn in het nautisch beheer en bij de handhaving en toezicht opgedaan met de Regeling? Heeft het instellen van de doorvaartprofielen geleid tot klachten en juridische procedures en zo ja wat was de uitkomst daarvan?
- Welke aanpassingen in het instrument doorvaartprofielen zijn gewenst voor de binnenwateren Amsterdam?
- Welke aanpassingen in de doorvaartprofielen zijn nodig, zowel voor bestaande als nieuw te ontwikkelen doorvaartprofielen?

Bovenstaande vragen komen in dit hoofdstuk aan de orde.

De doelstellingen van de doorvaartprofielen zijn weergegeven in 2.2. In 3.2. wordt ingegaan op de verwachtingen die de diverse belanghebbenden hadden in 2008 en of de uitvoering van de regeling hieraan heeft voldaan. In 3.3. wordt de juridische en nautische impact beschouwd. De ervaringen die zijn opgedaan bij de handhaving en het toezicht komen aan de orde in 3.4. De juridische procedures worden behandeld in 3.5.

Veel belanghebbenden hebben niet zo zeer over het functioneren van de Regeling hun mening geuit, maar vooral over profielen van specifieke vaarwegen opmerkingen gemaakt. Hier wordt in 3.6 op ingegaan.

.

3.2 Verwachtingen en effect van de regeling

De vertegenwoordigers van het bevoegd gezag van de Regeling, de nautische functionarissen van Waternet, en de coördinatoren Water van de stadsdelen Oost, Centrum en Zuid beoordelen de Regeling als een prima instrument. De Regeling creëert een situatie waarbij vlot en veilig kan worden gevaren en geeft duidelijkheid over de grenzen van het statische gebruik.

Hoe door de belanghebbenden tegen de uitwerking van de Regeling wordt aangekeken is sterk afhankelijk van het belang van de betreffende stakeholder. Die belangen zijn niet voor alle groepen belanghebbenden en belanghebbenden binnen een groep gelijk en hebben vrijwel steeds

betrekking op het spanningsveld tussen het statisch gebruik en de vrije doorvaart op de binnenwateren.

Zo wil de passagiersvaart enerzijds een vlotte en veilige doorvaart en zo weinig mogelijk worden beperkt door de doorvaartprofielen in de grachten, maar wil anderzijds wel daar kunnen afmeren waar het commercieel gezien het meest profijtelijk is (vaak de drukste plekken).

Een eigenaar of exploitant van een passagiersvaartuig vraagt uitsluitend om aanpassing van een doorvaartprofiel op die plaats waar hij met zijn vaartuig wil afmeren, indien dit belemmerd wordt door het doorvaartprofiel.

Ook Amsterdam zelf heeft niet altijd parallel lopende belangen. Amsterdam wil reders zoveel mogelijk faciliteren met afmeerplekken, maar Amsterdam wil ook dat de doorvaartprofielen worden gehandhaafd.

Dit probleem speelt vooral in de binnenstad. Gezien de beperkte ruimte in en rondom de grachtengordel is het vinden van geschikte locaties voor het afmeren van passagiersvaartuigen geen sinecure.

Vanuit de hoek van de woonbootbewoners worden geen bezwaren gemeld tegen de Regeling. Voor de woonbootbewoners zijn de effecten van de Regeling eerder mee dan tegengevallen. In onderstaand kader zijn citaten uit de reacties weergegeven op de vraag in hoeverre de in 2008 vastgestelde doorvaartprofielen wel of niet aan hun verwachting voldoen.

Ter illustratie enkele citaten:

“De aanvankelijk gevreesde negatieve effecten zijn uitgebleven.

Er kwamen bijvoorbeeld geen klachten binnen dat loopplank en afhouders ingekort moesten wanneer een woonboot opeens enkel centimeters binnen het profiel bleek te liggen.

Er zijn wel nautische problemen, maar die staan los van de doorvaartprofielen.”

Een woonbootbewoner

“Hierover is onze visie duidelijk. De bewoners stellen het zeer op prijs dat er wordt gewerkt aan een betere, vlotte doorstroming van de gracht waarbij het vastgestelde doorvaartprofiel zeker kan helpen. Echter, de grootste problemen met betrekking tot de doorvaart ontstaan zonder uitzondering door tweerichtingsverkeer. Zoals uit de pilot is gebleken, zijn de resultaten van een ingesteld eenrichtingsverkeer overduidelijk etc.”

Woonbootbewoner van Comité Woonboten Prinsengracht

Samenvattend: het nut van de doorvaartprofielen wordt breed gedragen als onderdeel van het totale beleid voor de binnenwateren/grachten.

3.3 Juridische en nautische impact

De juridische impact betreft vooral het nautisch advies dat wordt gegeven bij het verlenen van vergunningen op grond van de Verordening op het Binnenwater.

Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Op basis van de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB) en door recente jurisprudentie ook de WABO⁴, is de gemeente bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Vanzelfsprekend moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder en de nautische vaarwegbeheerder in acht worden genomen. De voorwaarden vanuit de Regeling moeten worden opgenomen in de vergunning (bindend advies). Bovendien geldt dit ook als toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen.

De Regeling heeft veel duidelijkheid gegeven over de grenzen van de vaarwegen en daarmee de toelaatbare grens van het statische en dynamische gebruik.

Tot de vaststelling van de Regeling betekende dit dat iedere voorgestelde verandering op of in het water separaat moest worden beoordeeld en onderbouwd. Uit de interviews met de Waternet afdelingen Handhaving en Nautisch beheer is duidelijk dat de regeling tot minder discussies met woonbootbewoners leidt. De doorvaartprofielen hebben voor veel duidelijkheid gezorgd. Er is geen discussie mogelijk als een woonboot voor een deel in het vastgestelde doorvaartprofiel ligt. De Regeling wordt strikt gehandhaafd door Waternet om precedentwerking te voorkomen.

De impact van de doorvaartprofielen is nog niet bij iedereen duidelijk.

Bij nieuwe vaarwegen zoals binnen IJburg en de Houthaven wordt door de stedenbouwkundige ontwerpers te weinig rekening gehouden met de benodigde breedte en diepte van het vaarwater. Enerzijds wordt de aanwezigheid van vaarwater als kwaliteit van een plan gezien, anderzijds wordt onvoldoende rekening gehouden met de benodigde breedte van het vaarwater voor het afmeren van schepen in relatie tot het benodigde doorvaartprofiel. Het door de bewoners gewenste gebruik van het vaarwater, met vaartuigen van bepaalde afmetingen is dan niet mogelijk.

Ontwerpers zouden beter op de hoogte moeten zijn met de doorvaartprofielen en hier rekening mee moeten houden bij het ontwerp van de wateren in de nieuwe gebieden.

Een concreet voorbeeld van onbekendheid met de impact van de doorvaartprofielen is een vaarweg in Osdorp waar midden in het vaarwater een pijler van een brug is geplaatst, waardoor minder breed vaarwater resteert dan er op grond van het doorvaartprofiel zou moeten zijn.

Samenvattend: de doorvaartprofielen bieden duidelijkheid voor het statische en het dynamische gebruik van het binnenwater en maken de handhaving makkelijker door minder discussies. De doorvaartprofielen worden nog ten onrechte niet altijd als randvoorwaarde bij nieuwe vaarwegen en bouwprojecten in het water meegenomen.

3.4 Handhaving en toezicht

In 2008 is gestart met een planmatige aanpak van de handhaving op de doorvaartprofielen van de binnenwateren. Raksgewijs zijn alle binnenwateren gecontroleerd. Het opschonen heeft

⁴ Vanwege recente jurisprudentie zijn woonboten bouwwerken, hetgeen betekent dat er een Wabo vergunning nodig is voor het verplaatsen, vervangen of verbouwen van een woonboot. Dit is wettelijk nog niet geregeld zodat er op dit moment gewerkt wordt met een gedoogverklaring waarvan het kader bij besluit van 1 juli 2014 is vastgesteld en bij besluit van 31 maart 2015 recent aangepast.

systematisch gracht voor gracht plaatsgevonden. Gestart is met de Prinsengracht omdat dit één van de drukst bevaren grachten is.

Eerst werden eigenaren van obstakels in de doorvaartprofielen geïnformeerd. Indien vervolgens door de eigenaren geen actie werd ondernomen zijn zij per brief gewaarschuwd. In de enkele gevallen dat vervolgens nog niets werd gedaan zijn de obstakels na afloop van het vaarseizoen door Waternet weggehaald.

Het gevolg van dit beleid is dat sommige eigenaren van pleziervaartuigen hun schip op een andere locatie hebben moeten afmeren. Ook is een aantal vlotjes en andere objecten verwijderd. Het gaat hierbij niet om grote aantallen. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van het aantal verspreide informatiebrieven (442), het aantal termijnbrieven (178) en de uiteindelijk weggesleepte vaartuigen (10).

In de Jordaan zouden op basis van de doorvaartprofielen, gelet op de ter plaatse zeer smalle grachten, alle pleziervaartuigen verwijderd moet worden. Dit bleek niet acceptabel zodat hier een doorvaartprofiel is ingesteld E[®] of C aangevuld met verkeersmaatregelen. In de grachten van de Jordaan zijn passeerplekken gemaakt

In eerste instantie werkte dit niet omdat schepen op die ruime passeerplekken gingen afmeren. Omdat de gangbare aanpak van Handhaving niet effectief zou zijn, zijn borden geplaatst met aankondiging wegsleepregeling Scheepvaartverkeerswet.

Samenvattend: de implementatie van de doorvaartprofielen is geleidelijk en door een pragmatische aanpak in de periode 2008 – 2011 zonder grote problemen doorgevoerd.

3.5 Juridische procedures

Bij de handhaving is er, vooral in de beginjaren, bezwaar en/of beroep aangetekend tegen de aanschrijvingen. Het betreft inmiddels over de periode vanaf 2008 tot op heden enkele tientallen juridische procedures

De juridische procedures betreffende de doorvaartprofielen hebben vrijwel altijd te maken met het afmeren van vaartuigen en vlotjes die een engte veroorzaken (in het doorvaartprofiel zijn gelegen). Ook zijn er enkele procedures gevoerd over beperkingen in de ligplaatsvergunning vanwege het profiel.

Deze procedures zijn tot nu toe allemaal door de rechter ongegrond verklaard. De doorvaartprofielen betreffen beleidsregels op grond van het Binnenvaartpolitiereglement en de Scheepvaartverkeerswet.

Samenvattend: het aantal klachten en procedures bij de implementatie is beperkt van omvang geweest. De Regeling heeft juridisch stand gehouden en biedt daardoor een adequaat toetsingskader voor handhaving.

3.6 Verdere opmerkingen van belanghebbenden nav evaluatie doorvaartprofielen

In het kader van de evaluatie is aan de verschillende belanghebbenden – stadsdelen, reders, vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad, Haven Amsterdam en woonbootbewoners hun mening gevraagd over de Regeling doorvaartprofielen. Zie bijlage 4 voor de lijst van belanghebbenden.

Veel belanghebbenden hebben niet zo zeer over het functioneren van de Regeling hun mening geuit, maar vooral over profielen van specifieke vaarwegen opmerkingen gemaakt. Hier wordt in deze paragraaf ingegaan.

De opmerkingen zijn in een aantal categorieën te verdelen:

1. Verzoeken tot aanpassing van het profiel waarbij tegelijkertijd voor hetzelfde verzoek een juridische procedure loopt.
Reactie: op deze verzoeken wordt niet verder ingegaan in deze evaluatie, de gerechtelijke uitspraak wordt afgewacht.
2. Verzoeken tot aanpassing / verandering van het profiel van een specifieke vaarweg.
Reactie: Het voorstel is om de voorgestelde veranderingen o.a. op nautische merites te beoordelen. Is er een reden voor aanpassing. Dan een besluit te nemen.
3. Opgemerkt is ook dat een aantal kleinere wateren nog geen profiel hebben.
Reactie: als deze wateren in 2008 wel in tekst een profielindeling hebben gekregen dan moet er nu een correctie op de kaart volgen. Als deze wateren in 2008 nog geen profielindeling hebben gekregen dan moet hiervoor de procedure gevolgd worden. Bedenk hierbij wel dat de allerkleinste en geïsoleerde wateren geen profielindeling krijgen.
4. Naast de vergeten wateren zullen ook de **nieuwe wateren** (b.v. IJburg) een doorvaartprofiel kunnen krijgen. Hiervoor wordt dan de procedure gevolgd.
5. De kaarten die horen bij de vastgestelde doorvaartprofielen zijn niet helemaal correct. Er zal een aangepaste actuele kaart worden gemaakt.
6. De reders willen graag dat de vergunningen bijzonder transport die zijn verleend tot april 2013 worden omgezet naar een vergunning voor onbepaalde tijd.

Verder is door een aantal belanghebbenden de opmerking gemaakt dat de evaluatie van de doorvaartprofielen het aspect vlot en veilig gebruik van het water meer integraal zou moeten behandelen. Het idee hierbij is om meer een koppeling met o.a. de Visie op het water, milieudoelstellingen en verkeersmaatregelen te maken.

Meerdere suggesties (bijvoorbeeld verkeersmaatregelen als bijv. eenrichtingsverkeer e.d.) zijn gedaan die geen betrekking hebben op het instrument doorvaartprofielen. Deze evaluatie beperkt zich echter tot de opmerkingen over doorvaartprofielen..

Zie voor de reacties van belanghebbenden over doorvaartprofielen bijlage 5

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Acceptatie doorvaartprofielen.

De doorvaartprofielen zijn ingesteld op grond van nautische regelgeving en beogen een vlotte en veilige scheepvaart. Het resultaat van de ingestelde doorvaartprofielen is vanuit het nautische vaarwegbeheer gezien positief. De doorvaartbreedte op de Amsterdamse binnenwateren is op veel plaatsen verbeterd en is nu bijna overal op een aanvaardbaar niveau.

Geen van de belanghebbenden bestrijdt het nut van de doorvaartprofielen. Wel geven de belanghebbenden buiten Waternet eigenlijk allemaal aan dat dit slechts een enkel element is van het beleid dat gericht is op het statische en dynamische gebruik van het binnenwater.

Wel hebben sommige belanghebbenden aangegeven behoefte te hebben aan een meer integrale benadering van maatregelen voor het statische en dynamische gebruik van de grachten.

Nautische en juridische impact

De juridische impact heeft zowel betrekking op het statische en dynamische gebruik van de binnenwateren. Het advies bij de vergunningverlening voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers is bindend.

De doorvaartprofielen bieden duidelijkheid voor het statische en dynamische gebruik van het binnenwater maar worden nog niet altijd voldoende als randvoorwaarde bij nieuwe vaarwegen en bouwprojecten in het water meegenomen

Handhaving en toezicht

Het aantal gevallen waarbij Handhaving sinds het begin van de regeling heeft moeten optreden is beperkt afgezet tegenover het totale aantal afgemeerde vaartuigen en woonboten.

De implementatie van de doorvaartprofielen is geleidelijk en door een pragmatische aanpak zonder grote problemen doorgevoerd.

Juridische procedures

Het aantal procedures bij de implementatie is beperkt van omvang geweest. De Regeling heeft juridisch stand gehouden en biedt daardoor een adequaat toetsingskader voor handhaving.

Einde van de overgangsregeling

Voor de rondvaartboten die bij de vaststelling van de uitwerking van de doorvaartprofielen in april 2008 in het bezit waren van een exploitatievergunning is destijds een overgangsregeling vastgesteld. Dat betekende dat grote bestaande rondvaartboten voor een periode van 15 jaar een vergunning hebben gekregen om in vaarwater te mogen komen met een doorvaartprofiel waarvoor het vaartuig eigenlijk te groot is. Deze vergunning kon worden vervangen voor een vergunning voor onbepaalde tijd mits voldaan zou worden aan de nog vast te stellen voorwaarden voor een milieuvriendelijke bedrijfsvoering. Deze voorwaarden zijn nooit opgesteld. Dit betekent

dat er geen sprake kan zijn van verlenen van een vergunning bijzonder transport voor onbepaalde tijd en dat na 2023 alle vaartuigen in passende profielen varen.

Reacties van belanghebbenden n.a.v. de evaluatie doorvaartprofielen

Veel belanghebbenden hebben niet zo zeer over het functioneren van de Regeling hun mening geuit, maar vooral over profielen van specifieke vaarwegen opmerkingen gemaakt. In deze evaluatie is een categorie-indeling geformuleerd welke acties naar aanleiding van deze reacties gewenst zijn.

Verder is door een aantal belanghebbenden de opmerking gemaakt dat de evaluatie van de doorvaartprofielen het aspect vlot en veilig gebruik van het water meer integraal moet worden behandeld. Het idee hierbij is om meer een koppeling met o.a. de Visie op het water, milieudoelstellingen en verkeersmaatregelen te maken. Zo'n brede benadering valt buiten de scope van doorvaartprofielen en daarmee van deze evaluatie.

4.2 Aanbevelingen

Advies bij ontwerpen

De kennis over de doorvaartprofielen is bij stedenbouwkundige en technische ontwerpers veelal in onvoldoende mate aanwezig.

De aanbeveling is om de communicatie richting de ontwerpers van Ruimte en Duurzaamheid te verbeteren. Planadvies van Waternet doet dit al. Daarnaast kan Waternet pro-actief in beleidsdocumenten als Koers 2025 de plannen identificeren waarbij de doorvaartprofielen in het geding zijn en hier gericht acties richting naar de ontwerpers ondernemen.

Daarnaast hebben stedenbouwkundigen en technische ontwerpers uiteraard ook zelf de verplichting om relevante regelgeving te checken.

Dubbele vaarklassennotering

Inmiddels zijn de meeste transformaties van havengebonden functies naar woon-werkfuncties van havenbekkens in het Oostelijke Havengebied en de meerdere havenbekkens in Noord gerealiseerd. Hierdoor zijn of kunnen de doorvaartprofiel-classificeringen van de relevante havenbekkens afgewaardeerd worden. Indien deze functieveranderingen van de havenbekkens in Oost en Noord op korte termijn ook aan Rijkswaterstaat worden doorgegeven, kunnen zij hun CEMT-noteringen hierop aanpassen. De verschillen tussen de Amsterdamse classificatie en de aangepaste CEMT-notering is dan dusdanig klein (zie bijlage 1), dat verdere acties voor één notering weinig toevoegen.

Bronnen

- Regeling Doorvaartprofielen binnenwater Amsterdam, B&W besluit, Gemeenteblad, publicatiedatum 11 april 2008.
- Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen versie 27 februari 2008.
- Regeling overgangsvergunningen beroepsvaartuigen artikel 1.21 lid 2 BPR in relatie met de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam, 11 april 2008.
- Brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan gemeente Amsterdam Dienst Binnenwaterbeheer van 6 mei 2009 inzake doorvaartprofielen Amsterdam (wateren met CEMT-classificatie).
- Grachtenmonitor 2015 (Waternet, 26 januari 2016).

Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510

Bijlagen

Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510

Bijlage 1 - Dubbele vaarklasse notering

Het zijn voormalige havenbekkens in stadsdelen Noord en Oost die getransformeerd zijn naar een andere woon-werkfunctie. In verband met deze functieverandering zijn vaak ook bruggen gebouwd en andere activiteiten op het water ontwikkeld zoals ligplaatsen voor woonboten, jachthavens en/of steigers. Vanwege deze veranderingen zijn deze vaarwegen niet meer bevaarbaar door schepen van de oorspronkelijke CEMT klasse Va. Zie tabel 3.2 voor het verschil tussen de oorspronkelijke vaarklasse en de door Amsterdam vastgestelde Doorvaartprofielen.

Tabel 3.1: Amsterdamse vaarwegen met dubbele vaarklassennotering

Water	RWS indeling	Nieuw Amsterdams profiel
Nieuwendammerkanaal (Zijkanaal K), van hoek Nieuwendammerkade – Zamenhofstraat t/m Grote Haven	CEMT Va	Profiel A2
Pereboomsloot	CEMT Va	Profiel B
Motorkanaal	CEMT Va	Profiel B
Cornelis Douwes Kanaal/Oost	CEMT Va	CEMT III, enkelstrooks
Zijkanaal I, tussen nieuwe brug (van Buiksloterham naar NDSM) en brug Klaprozenweg	CEMT Va	Profiel A1
Papaverkanaal	CEMT Va	Profiel A2
Johan van Hasselkanaal	CEMT Va	Profiel A1
Entrepothaven Ten westen Fortuijnplein/v/d Meijlaan	CEMT Va	Profiel A 2
Binnenhaventje	CEMT Va	Profiel B
Spoorwegbassin	CEMT Va	Profiel A2

Tabel 3.2 : verschil CEMT Va en Amsterdamse profielen A1, A2 en B

Adam Profiel resp CEMT	Breedte van de doorvaart	Lengte vaartuigen	Breedte vaartuigen	Doorvaartprofiel diepte
Klasse Va		95-110m	11,40m	4,6 m
Klasse IV		80-85m	9,50m	3,6 – 3,9m
Klasse II		50-55m	6,60m	3,3 – 3,4m
Klasse o		variërend	variërend	variërend
A1	Min. 30 m	Max 80 m	Max 9.50 m	Max. 3.00 m -n.a.p.
A2	Min. 24 m	Max 67 m	Max 7.20 m	Max. 2.75 m -n.a.p.
B	Min. 13 m	Max 20m	Max 4,25 m	Max. 2.20 m -n.a.p.

In 2009 is Rijkswaterstaat door Binnenwaterbeheer Amsterdam verzocht om voor deze vaarwegen de Amsterdamse profielen op te nemen. Rijkswaterstaat heeft aangegeven de Amsterdamse profielen niet over te nemen. Maar te zijner tijd voor profiel A1 CEMT klasse IV, voor profiel A2 CEMT klasse II en voor de profielen B tot en met E CEMT klasse o te gebruiken. CEMT klasse II past ruim in profiel A2, CEMT klasse IV verschilt met profiel A1 maximaal 5m in lengte.

NB Deze aangepaste CEMT-klassen zijn nog niet verwerkt op de kaart van Rijkswaterstaat.

Bijlage 2 - Kaarten doorvaartprofielen Gemeente Amsterdam, Binnenstad, Oost en Noord

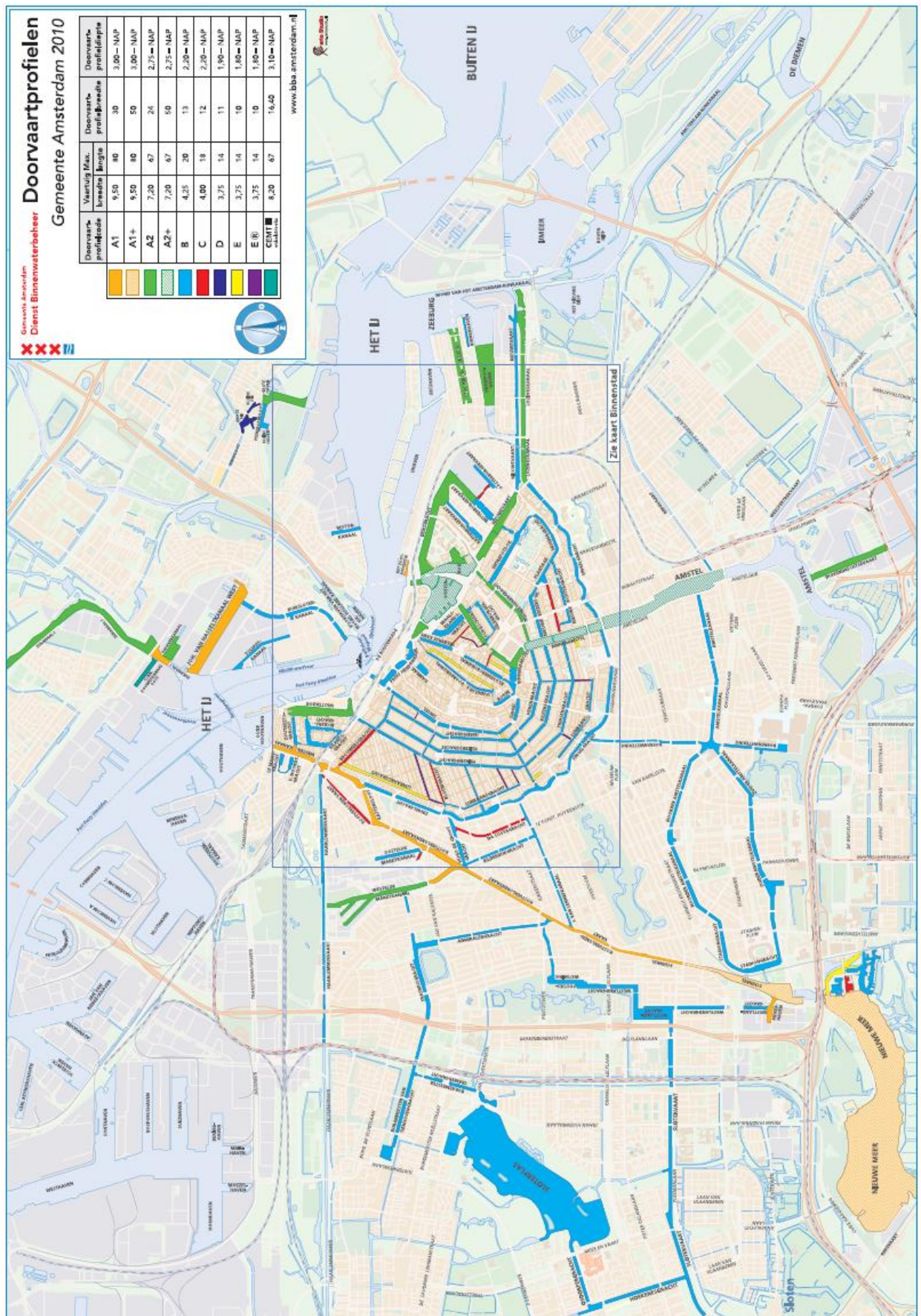
Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510



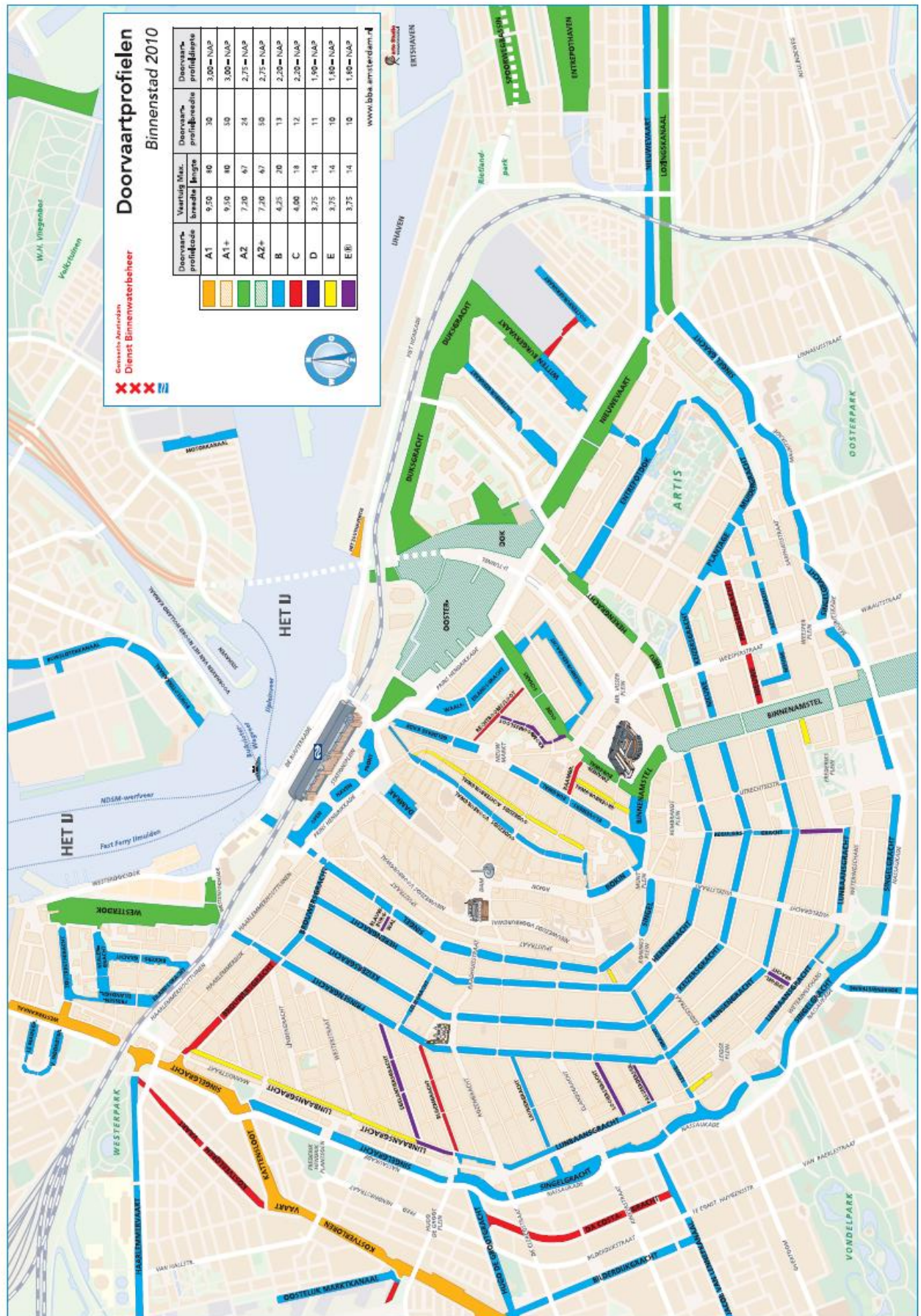
Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510



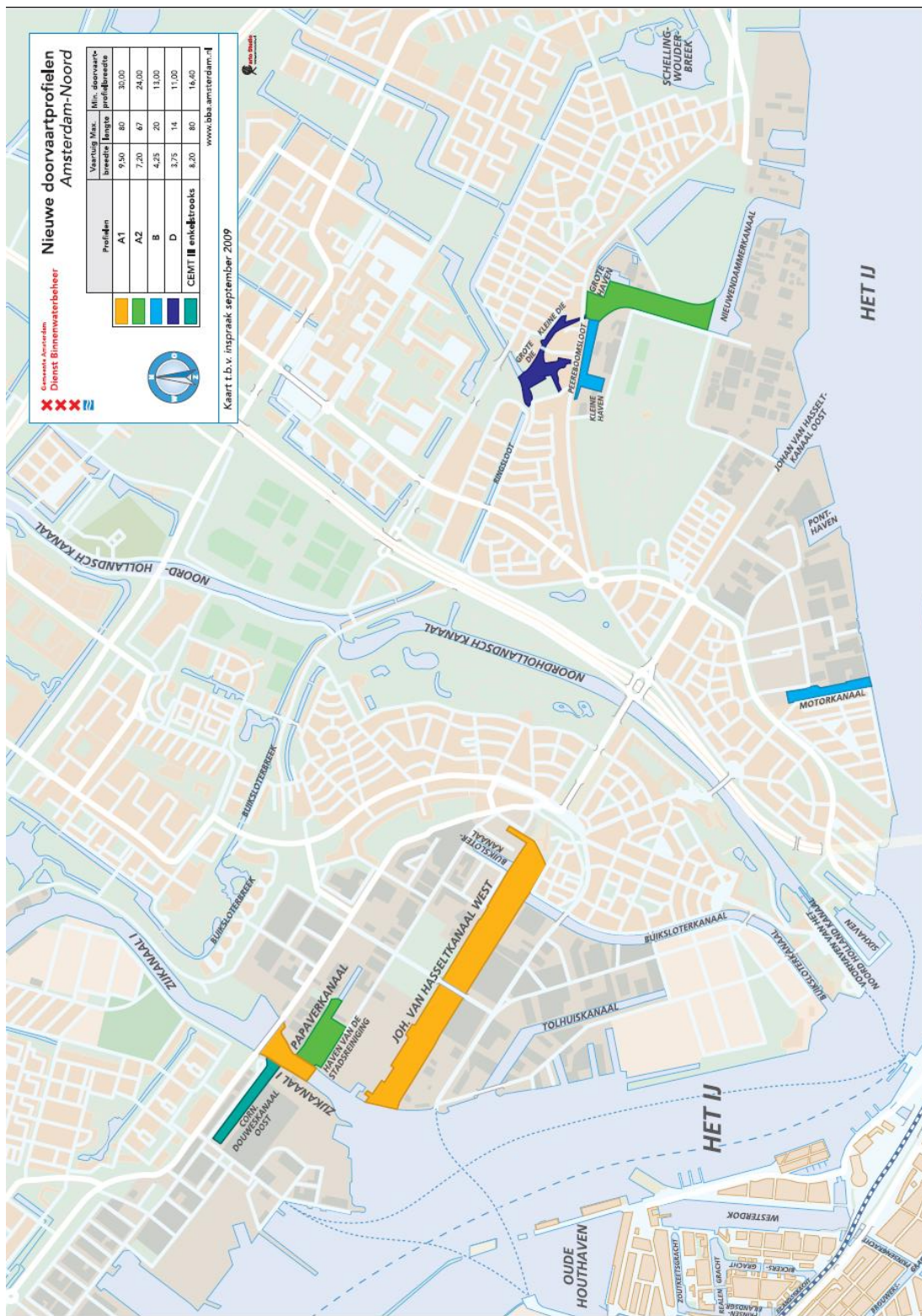
Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510



Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510



Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510

Bijlage 3 - Overzicht van brieven en weggesleepte vaartuigen tot 2012

Vaarweg	Datum	Aantal info-brieven	Aantal termijn-brieven	Aantal versleepte
Prinsengracht	16-09-2008	103		
Prinsengracht	30-09-2008		9	
Prinsengracht	01-10-2008		4	
Korte Prinsengracht	06-10-2008	7		
Brouwersgracht	20-10-2008	52		
Leliegracht	14-11-2008		15	
Brouwersgracht	18-11-2008		15	
Keizersgracht	18-11-2008	37		
Brouwersgracht	19-11-2008		8	
Kostverlorenvaart	26-11-2008	26		
Keizersgracht	10-12-2008		15	
Reguliersgracht	14-12-2008		10	
Kostverlorenvaart	06-01-2009		31	
Prinsengracht	05-02-2009			2
Nieuwe Prinsengracht	17-03-2009	31		
Brouwersgracht	20-03-2009			5
Brouwersgracht	23-03-2009		7	
Prinsengracht	23-03-2009		1	
Nieuwe Prinsengracht	22-04-2009		5	
Singelgracht tussen Westeinde en Weteringlaan	23-04-2009	36		
Kostverlorenvaart	08-05-2009		2	
Kostverlorenvaart	11-05-2009			3
Reguliersgracht	12-05-2009		20	
Singelgracht tussen Westeinde en Weteringlaan	27-05-2009		10	
Lauriergracht	01-07-2009		14	
Kostverlorenvaart	03-07-2009		2	
Singelgracht tussen Kattensloot en De Clergstraat	07-07-2009	20		
Da Costagracht	25-11-2011	62		
Jacob van Lennepkanaal	25-11-2011	68		

Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510

Bijlage 4 - Lijst van geïnterviewden en reacties per mail

Geïnterviewden

De volgende functionarissen van Waternet
senior Nautisch beheerder, afdeling Beleid, Assets en Nautisch, team Nautisch beheer.
adviseur Planadvies, afdeling Planadvies en Vergunningen, team Planadvies.
coördinator team nautisch toezicht, Afdeling Toezicht en handhaving, team Nautisch toezicht.
senior juridisch adviseur afdeling Algemene zaken, team Juridische zaken.
en
de adviseurs Water van Stadsdeel Centrum zijn geïnterviewd.

Schriftelijke reactie ontvangen van:

coördinator Water van de Stadsdeel Zuid,
coördinator Water van de Stadsdeel Oost,
coördinator Water van de Stadsdeel West,
Havenbedrijf Amsterdam NV,
Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnen stad (VVAB),
Woonbootbewoner op de Prinsengracht,
Woonbootbewoner (geen specifieke locatie).

De reders zijn twee maal in de gelegenheid gesteld om te reageren op de Evaluatie doorvaartprofielen en wel in de Commissie Passagiersvervoer van 8 december 2015 en in de Werkgroep grachten van 14 juni 2016.

Dit leidde tot de volgende schriftelijke reacties:

Peter Duwel namens Canal Company, Holland International Rondvaart en Gray Line Amsterdam,
P. Nicolai namens rederij Classic Boat Diners,
Ramon van der Storm en Vincent Geljon namens Amsterdam Canal Cruises & Blue Boat Company,
Frans Heijn van e-boats en Verenigde Rederijen Amsterdam (VRA),
S. Levelt namens Rederij Lovers B.V.

Gemeente Amsterdam

Evaluatie Regeling Doorvaartprofielen
binnenwateren Amsterdam
2016

concept

1 juni 2016

Kenmerk 26510

Bijlage 5 - Reacties van belanghebbenden

In deze bijlage worden uitsluitend de reacties van de belanghebbenden over doorvaartprofielen behandeld.

In paragraaf 3.6 zijn voor de opmerkingen de volgende categorieën geformuleerd:

1. Verzoeken tot aanpassing van het profiel waarbij tegelijkertijd voor hetzelfde verzoek een juridische procedure loopt.
Reactie: op deze verzoeken wordt niet verder ingegaan in deze evaluatie, de gerechtelijke uitspraak wordt afgewacht.
2. Verzoeken tot aanpassing / verandering van het profiel van een specifieke vaarweg.
Reactie: het veranderen van het profiel van een specifieke vaarweg kan alleen na inspraak. Het voorstel is om de voorgestelde veranderingen o.a. op nautische merites te beoordelen.
3. Opgemerkt is ook dat een aantal kleinere wateren nog geen profiel hebben.
Reactie: als deze wateren in 2008 wel in tekst een profielindeling hebben gekregen dan moet er nu een correctie op de kaart volgen. Als deze wateren in 2008 nog geen profielindeling hebben gekregen dan moet dit ook ter inspraak worden voorgelegd. Bedenk hierbij wel dat de allerkleinste en geïsoleerde wateren geen profielindeling hoeven te krijgen.
4. Naast de vergeten wateren zullen ook de **nieuwe wateren** (b.v. IJburg) een doorvaartprofiel moeten krijgen. Deze kunnen ook alleen worden toegekend na inspraak.
5. De kaarten die horen bij de vastgestelde doorvaartprofielen zijn niet helemaal correct.
Reactie: Er zal een aangepaste actuele kaart worden gemaakt.
6. De reders willen graag dat de vergunningen bijzonder transport die zijn verleend tot april 2013 worden omgezet naar een vergunning voor onbepaalde tijd.
Reactie: Aangezien er geen uitvoering is gegeven aan het opstellen van de voorwaarden voor de milieuvriendelijkere bedrijfsvoering kunnen deze vergunningen niet worden omgezet naar een vergunning voor onbepaalde tijd.

In de onderstaande opsomming van reacties wordt aangegeven tot welke categorie de opmerking wordt gerekend en daarmee welke vervolgstap nodig is.

nr	Omschrijving reactie	categorie
1	Vergroot het doorvaartprofiel op de drukke rakken en grachten en verlaag maximaal toegestane afmetingen van de boten (Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad).	2
2	Beulingsloot met doorvaartprofiel E open te stellen voor elektrische boten (Reder Frans Heijn).	2
3	Overwegen i.v.m. drukte bij Eenhoornsluis het doorvaartprofiel Brouwersgracht tussen Nassaukade en Prinsengracht te voorzien van doorvaart profiel E (Reder Frans Heijn).	2
4	Grimburgwal Oudezijds tot en met Kolkje doorvaartprofiel E (eventueel	2

	met een uitzondering voor elektrische boten, Reder Frans Heijn)	
5	Rechtboomsloot doorvaartprofiel E (Reder Frans Heijn)	2
6	Bloemgracht en Egelantiers doorvaartprofiel E (Reder Frans Heijn)	2
7	Singelgracht ten oosten van brug 84: de reder verzoekt om correctie. Volgens de reder lagen zowel aan de zuid als de oostzijde van de brug daar al geruime tijd rondvaartboten afgemeerd voor het van kracht worden van de Regeling. Voor het betreffende vaarwater is een doorvaartprofiel vastgesteld dat niet passend is om het aanmeren als voor 2008 mogelijk te maken (Amsterdam Canal Cruises & Blue Boat Company).	1
8	Verzoek om toepassing enkelstrooksprofiel voor Achtergracht (rederij Classic Boat Diners)	1
9	Verwijderen op de kaart: een tweede verbinding Stadiongracht - Schinkel (ten noorden Laan van Hesperiden) die als lichtblauw is getekend is maar buiten niet aanwezig is. (SD Zuid)	3 of 5
10	Verwijderen: Jachthavengebied Amsterdamse Bos: hier zijn waterlopen met een doorvaartprofiel (geel) getekend ten westen van het Elzenbosje. Hier kan niet worden gevaren. (SD Zuid)	3 of 5
11	Toevoegen: De vooroevers Nieuwe Meer die een aantal jaren geleden zijn aangebracht zijn niet op kaart aangegeven, de ondergrond is verouderd. (SD Zuid)	2
12	De verbinding Schinkel / Stadiongracht, (het Olympiakanaal): hier is wellicht het aangeven van een doorvaartprofiel belangrijk omdat er veel gevaren wordt (is niet op kaart opgenomen). (SD Zuid)	2
13	Vaarverbinding Schinkel - Nieuwe Meer is niet aanwezig/opgenomen, rond de Nieuwe Meer Sluis is geen vaarwegprofiel aangegeven.	2
14	Woonboothaven tussen IJsbaanpad en Jachthavenweg: hier wordt wel gevaren, dit doodlopende water wellicht van een doorvaart profiel voorzien. (SD Zuid)	2
15	Voor het vaarwater naar de sluis bij Zorgvlied: is wellicht wenselijk deze van een doorvaartprofiel te voorzien. (SD Zuid)	2
16	Verminder de breedte van doorvaartprofielen bij doodlopende rakkenl. (SD Centrum)	2
17	Voor het Binnenwater van Haveneiland IJburg is nog geen DVP vastgesteld. (SD Oost)	4
18	Voor het Binnenwater van Steigereiland IJburg is nog geen DVP vastgesteld. (SD Oost)	4
19	Voor de vaarroutes tussen het Haveneiland en de Diemerzeedijk (overeenkomstig het besluit "taken en verantwoordelijkheden waterbeheer IJburg" is/zijn nog geen DVP('s) vastgesteld. (SD Oost)	4
20	Voor de Weespertrekvaart is nog geen DVP vastgesteld. (SD Oost)	2
21	Voor een aantal vooral rustige vaarwegen in de buitengebieden is geen doorvaartprofiel vastgesteld. Een van de doelen van de Watervisie die wordt ontwikkeld is de druk van recreatievaartuigen in het Centrum van Amsterdam te beperken. Dit kan door de buitengebieden aantrekkelijker	2

	te maken om af te meren of door in de buitengebieden vaarroutes aantrekkelijker te maken door het sloepennetwerk wat groter te maken. Een hulpmiddel kan het vaststellen van doorvaartprofielen zijn. Dan is duidelijk dat een water bevaarbaar is voor bijvoorbeeld een bepaalde grootte sloep. (Waternet)	
22	De voetnoot 1 met tekst "In bepaalde gedeelten van rakken is een minimale doorvaartbreedte toegestaan, die kleiner is dan de basisbreedte. Deze uitzonderingen worden veroorzaakt door vergunde objecten die op het moment van inwerkingtreding van de regeling aanwezig zijn" dient in de tabel A1. "De onderscheiden profielen hebben de volgende karakteristieken" van het Uitwerkingsbesluit doorvaartprofielen niet alleen bij de uitzondering 12 m van profiel B ook bij de uitzonderingen van profielen C, D, E en E® worden vermeldt. (Waternet)	5
23	Oostelijke deel Entrepothaven Bij de aanwijzing van doorvaartprofielen in 2008 is verzuimd om het oostelijk deel van de Entrepothaven van een doorvaartprofiel te voorzien. Het westelijk deel maakte onderdeel uit van de op 9 februari 2010 (BD2010-000337) vastgestelde profielen voor voormalige havenwateren in de stadsdelen Amsterdam-Noord en Zeeburg. (Waternet)	4 of 5
24	Het uiterst oostelijk puntje van het Johan van Hasseltkanaal West (in Amsterdam Noord). Het water was niet ingekleurd op de kaart. (Waternet)	5
25	De Zouthaven: De Zouthaven is foutief ingekleurd (groen in plaats van oranje). (Waternet)	5
26	Kunnen grote rondvaartboten na het aflopen van de overgangsregeling in 2023 niet een vergunning bijzonder transport krijgen voor onbepaalde tijd? (meerdere reders)	6
27	Kan het doorvaartprofiel op de Brouwersgracht tussen Kostverlorenvaart en Prinsengracht worden aangepast van profiel D naar profiel B ? (Blue Boat Company)	2