

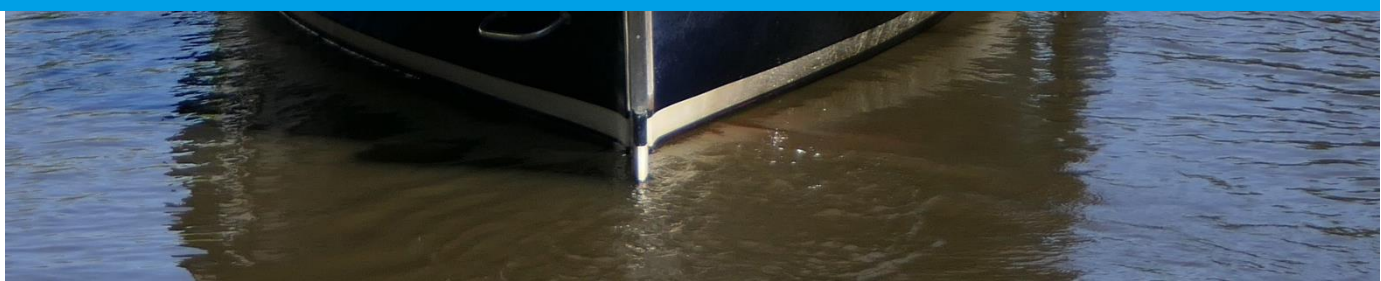


Gemeente
Amsterdam



Bekendheid met de Amsterdamse vaarregels

Onderzoek en Statistiek



In opdracht van: Programma Varen en Directie Toezicht en Handhaving in de Openbare Ruimte (THOR)

Projectnummer: 21350

Auteur: Nina Vos, Willem Bosveld

E-mailadres: nina.vos@amsterdam.nl

Met medewerking van Faye Kornbluh en DESAN Research Solutions

Bezoekadres: Weesperstraat 113-117

Telefoon: 020 251 0333

Postbus 658, 1000 AR Amsterdam

onderzoek.amsterdam.nl

Amsterdam, april en mei 2022

Foto voorzijde: Prinsengracht, fotograaf Edwin van Eis (2020)

Inhoud

Samenvatting en conclusie	4
Inleiding	7
1 Kennis van de vaarregels	10
1.1 Bekendheid met de vignetplicht	10
1.2 Kennis van de snelheidslimiet	10
1.3 Kennis van het maximaal toegestane aantal personen	11
1.4 Kennis van regels over het afspelen van muziek	12
2 Het opzoeken van de vaarregels	14
2.1 Het opzoeken van de vaarregels	14
2.2 Bronnen voor informatie over varen in Amsterdam	15
3 Het naleven van de vaarregels	17
3.1 Perceptie van naleving van de regels	17
3.2 Redenen voor overtreding van vaarregels	18
4 Verbeterpunten en ideeën	19
4.1 Manieren om de bekendheid met de vaarregels te vergroten	19
4.2 Opmerkingen en feedback	19

Samenvatting en conclusie

Op het water van Amsterdam geldt een aantal vaarregels voor de pleziervaart. Deze regels worden echter geregeld overtreden. Dit leidt tot een toename van gevaarlijke situaties en overlast op het water. Nautisch Toezicht en Handhaving en Programma Varen vermoeden dat de bekendheid met de vaarregels een knelpunt zou kunnen zijn. Daarom zouden zij graag inzicht verkrijgen in de mate waarin pleziervaarders in Amsterdam momenteel bekend zijn met de geldende vaarregels. Ook willen beide partijen graag weten in hoeverre men bekend is met de aangepaste vignetplicht. Hiervoor voerde O&S in april 2022 enquêteonderzoek uit. Aan de enquête namen in totaal 1.348 pleziervaarders deel, 517 via het stadspanel (39%), 530 via een open link verspreid door Programma Varen (39%) en 301 aan de hand van face-to-face interviews op het water (22%). De opgedane kennis kan handvatten bieden voor de inrichting van communicatie en helpen de veiligheid op het water te verbeteren.

Kennis van de vaarregels

Nagenoeg zeven op de tien respondenten is op de hoogte van de aangepaste vignetplicht. De meesten kwamen hierachter omdat zij al vignethouder waren. Ruim de helft van respondenten weet te noemen wat de snelheidslimiet is op het Amsterdamse water en een derde noemt terecht dat het afspelen van muziek op een boot niet is toegestaan. De regel waarmee het kleinste aandeel van drie op de tien respondenten bekend is, is het maximaal toegestane aantal passagiers op een pleziervaartuig. Wel denken de meesten dat het maximaal aantal personen lager ligt dan de toegestane twaalf. Respondenten die minder op de hoogte zijn van deze regels zijn met name pleziervaarders zonder eigen boot, die als passagier op een boot varen en die minder dan maandelijks in Amsterdam varen.

Het opzoeken van de vaarregels

Twee derde van bevroegde pleziervaarders heeft de Amsterdamse vaarregels weleens opgezocht. De groep die dit (nog) nooit gedaan heeft, bestaat vooral uit pleziervaarders die een boot huren of lenen, die als passagier te water gaan en die in een gemiddeld seizoen minder dan maandelijks in Amsterdam varen.

Pleziervaarders die doorgaans een boot huren en zij die minder dan maandelijks varen, zoeken informatie op over het varen in Amsterdam wanneer zij plannen maken om te varen. Boothuurders zoeken daarnaast vaak informatie op (vlak) voor het varen en bij het huren van een boot. Zij die relatief vaak varen, booteigenaren en -bestuurders zoeken vooral informatie op voor de start van het vaarseizoen. Desgevraagd verwachten pleziervaarders vooral informatie over het varen in Amsterdam te vinden via de website van de gemeente Amsterdam, online zoekmachines en via de Vaarwater App. Nieuws en informatie over het varen in Amsterdam bereikt pleziervaarders vooral van mond-tot-mond en via de website van de gemeente.

Het naleven van de vaarregels

Slechts vijftien procent van bevroegde pleziervaarders denkt dat anderen zich goed aan de Amsterdamse vaarregels houden. Driekwart denkt dat zijzelf de regels wel goed aanhouden.

Mogelijk speelt sociaal wenselijkheid in de beantwoording van deze vraag een rol. Daarnaast zou bij de inschatting van het eigen gedrag op het water sprake kunnen zijn van het zogenaamde attributie-effect.¹ Dit is de menselijke neiging om het eigen gedrag als bovengemiddeld vaardig in te schatten en dat van anderen te onderschatten, terwijl het statistisch onmogelijk is dat de meerderheid van pleziervaarders zich bovengemiddeld goed aan de vaarregels houdt - zeker gezien recente observaties. Een andere verklaring voor het verschil is dat de responsgroep voor een groot deel bestaat uit frequente vaarders, booteigenaren en -bestuurders, die over het algemeen beter bekend zijn met de regels. We zien dan ook dat pleziervaarders die doorgaans een boot lenen of huren, zij die gemiddeld minder dan maandelijks in Amsterdam varen en zij die als passagier te water gaan hun naleving van de regels pessimistischer inschatten. Ook is het denkbaar dat het bewustzijn van het eigen gedrag op de boot tekortschiet en men de naleving van de regels door zichzelf overschat.

We zien patronen terug in de genoemde redenen om de vaarregels te schenden. Zo denkt men dat er een gebrek bestaat aan kennis van de geldende regels op het water of dat deze niet duidelijk of voldoende onder de aandacht gebracht worden. Ook leggen respondenten uit dat de sfeer op de boot ertoe leidt dat pleziervaarders minder aandacht hebben voor de regels. De lage vaarsnelheid zou ervoor zorgen dat pleziervaarders hun verantwoordelijkheid op de boot onderschatten, waardoor het belang van de regels niet bewust ingezien wordt. Alcoholconsumptie en muziek horen bij een zorgeloze feest sfeer. De combinatie van deze factoren zou volgens respondenten zorgen voor overlast en gevaarlijke situaties op het water. Verder vermoeden enkele respondenten dat het schenden van de vaarregels ligt in achteloosheid van de pleziervaarders.

Verbeterpunten en ideeën

Afsluitend is respondenten in de enquête gevraagd naar tips of verbeterpunten voor de manier waarop de gemeente Amsterdam de vaarregels onder de aandacht brengt. In de open antwoorden wordt vooral genoemd dat de gemeente vaker en strenger zou moeten handhaven op naleving van de vaarregels. Een andere groep oppert een idee voor het plaatsen van borden langs de waterkant of het uitdelen van flyers op drukke plekken, met daarop de vaarregels duidelijk en in meerdere talen weergegeven. Wel vinden respondenten het belangrijk dat de informatie in een positieve toon wordt gecommuniceerd. Verder raadt een deel aan om alle besturende pleziervaarders een kort en eenvoudig vaarexamen te laten afleggen. Ook bestaat het idee om de vaarregels toe te sturen na een vignetaanvraag. Afsluitend noemen enkele respondenten te hopen dat de pleziervaart niet te sterk wordt ingeperkt door regels en handhaving. Ze geven mee dat de pleziervaart vooral plezierig moet blijven.

Conclusie en implicaties

Hoewel een groot deel van de pleziervaarders op de hoogte is van de getoetste vaarregels in dit onderzoek, bestaan er verschillen tussen groepen pleziervaarders. Zo zien we dat pleziervaarders zonder eigen boot, die als passagier op een boot varen en die minder dan maandelijks in Amsterdam varen gemiddeld gezien minder bekend zijn met de regels. Ook zien we dat er relatief weinig bekendheid is met de regel over het afspelen van muziek. Bevroegde pleziervaarders vermoeden dat het misgaat bij de algehele bekendheid met de regels, de sfeer op de boot en de onderschatting van verantwoordelijkheid als pleziervaarder. Handhaving en communicatie van de regels zou volgens hen tot verbetering kunnen leiden. Naast het plaatsen

¹ P. Delhomme. *Comparing one's driving with others': Assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self-bias?* December 1991.

van borden en het uitdelen van flyers blijken de website van de gemeente Amsterdam en de Vaarwater App geschikte kanalen te zijn voor communicatie over de regels. Met deze aanknopingspunten kan rekening gehouden worden in de inrichting van de campagnes. Hiermee werken de gemeente Amsterdam en haar pleziervaarders toe naar een veiliger, rustiger en plezieriger vaarseizoen.

Inleiding

Op het water van Amsterdam geldt een aantal vaarregels voor de pleziervaart. Zo mag men, tenzij anders vermeld, niet harder varen dan zes kilometer per uur, dienen korte boten voorrang te verlenen aan langere boten, zijn er maximaal twaalf personen en één schipper toegestaan op een pleziervaartuig, mag er geen muziek gedraaid worden en mag de schipper geen alcohol drinken. THOR Nautisch Toezicht ervaart dat deze regels geregeld overtreden worden. Dit leidt tot een toename in gevaarlijke situaties en overlast op het water. Als reactie op deze observatie is de wens een campagne te ontwikkelen voor de pleziervaart, bedoeld om mensen bewust te maken van de regels en wetten waaraan moet worden voldaan bij het varen. Bovendien dienen vanaf januari 2022 alle pleziervaartuigen in Amsterdam te zijn voorzien van een vignet. Ook wanneer men enkel door Amsterdam heen vaart, zonder aan te meren, is een vignet (Doorvaartvignet) nu verplicht.. Met de chips in de vignetten kan de gemeente de drukte op het water monitoren en handhaving inzetten op de plekken waar dat nodig is.

Doel

Programma Varen zou graag inzicht verkrijgen in de mate waarin pleziervaarders in Amsterdam momenteel bekend zijn met de geldende vaarregels. Ook zou het graag willen weten in hoeverre men bekend is met de aangepaste vignetplicht. Daarnaast is het nuttig om informatie op te halen over de mate waarin en manieren waarop pleziervaarders informatie opzoeken over het varen in Amsterdam. Deze kennis kan handvatten bieden voor de inrichting van de communicatie.

Opzet

Met deze ambitie stelde Programma Varen in samenwerking met Onderzoek en Statistiek (O&S) een enquête op, in te zien in bijlage 1. Hierin is gekozen voor een combinatie van gesloten vragen en enkele open vragen. Doelgroep voor deze enquête betrof alle Amsterdammers en bezoekers van de stad in het bezit of passagier van een recreatieboot. De digitale enquête is medio april 2022 uitgezet in het door O&S beheerde stadspanel. Ook is een open link naar de vragenlijst gepubliceerd op de Vaarwater App, www.amsterdam.nl/varen en sociale media. Bij de start van de digitale vragenlijst is gevraagd hoe groot men de kans inschat dat zij dit vaarseizoen in Amsterdam zullen gaan varen. Respondenten die de kans zeer klein achtten, of die geen antwoord konden geven op de vraag, werden uitgesloten van verdere deelname. Dit ging om 616 respondenten. Om de doelgroep pleziervaarders aanvullend te bereiken is naast de digitale enquête ook face-to-face veldwerk toegepast. In samenwerking met Programma Varen zijn drukke plekken op het water geïdentificeerd. Eind april tot begin mei 2022 werd op deze plekken geënuquêteerd, zowel vanaf de wal als vanaf een boot. Hiervoor werd een aangepaste versie van de vragenlijst gebruikt, tevens in te zien in de bijlage.

Respons

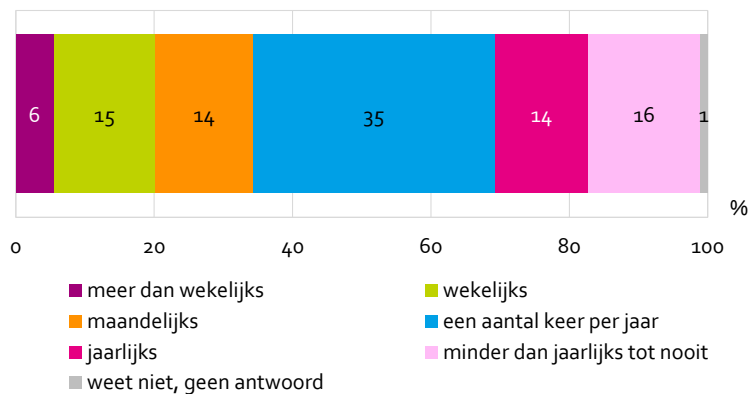
Na de selectievraag over de kans dat men dit vaarseizoen in Amsterdam zal gaan varen, bleven er 1.348 respondenten over voor verdere analyses. De grootste groep is geworven met het online onderzoek (zie tabel 1). Toch heeft ook de enquêtering op en langs het water een groot aandeel geleverd. Deze respons is toereikend om met voldoende betrouwbaarheid uitspraken te doen over de resultaten en verschillen in de resultaten tussen groepen pleziervaarders te verkennen.

Tabel 1 Respons naar methode, april 2022 (N = 1.348)

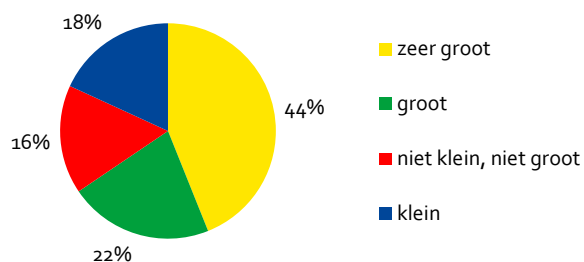
	aantallen	procenten
stadspanel	517	39
open link	530	39
face-to-face	301	22
totaal	1.348	100

Zo is respondenten gevraagd of zij in Amsterdam wonen. Voor 77% is dit het geval, de overige 23% komt naar Amsterdam toe om er te varen. Daarnaast vroegen we hen hoe vaak zij gemiddeld gezien in Amsterdam varen. De meesten doen dit een aantal keer per jaar (zie figuur 2). Een even groot deel doet dit vaker. Dertig procent vaart eens per jaar of minder in Amsterdam. De meeste frequente vaarders zijn geworven via de open link en de face-to-face interviews. Respondenten die gemiddeld gezien minder vaak varen zijn met name afkomstig uit het panel. Van de respondenten die aangaven dat de kans aanwezig is dat zij dit vaarseizoen in Amsterdam zullen gaan varen, achtten de meesten de kans zeer groot (zie figuur 3).

Figuur 2 Kunt u aangeven hoe vaak u gemiddeld gezien vaart in Amsterdam?, april 2022 (n = 1.348, procenten)

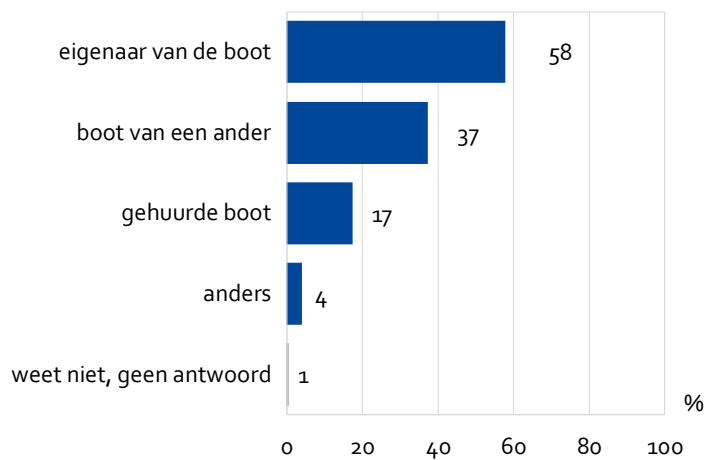


Figuur 3 Hoe groot schat u de kans dat u dit vaarseizoen in Amsterdam zult gaan varen?, april 2022 (n = 1.047, procenten)

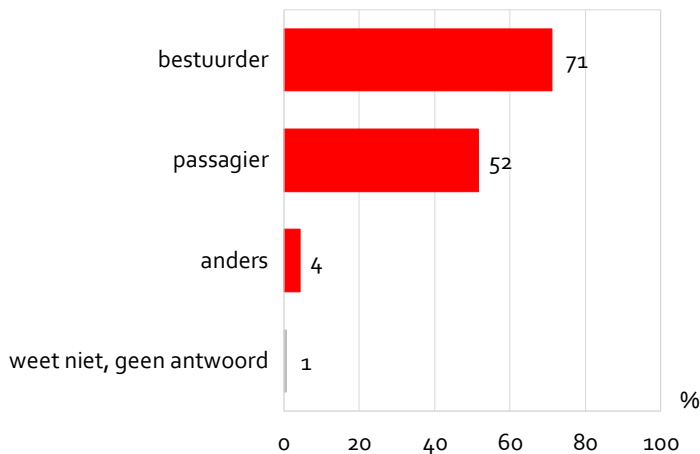


Daarnaast is de respondenten een tweetal vragen gesteld om inzicht te verkrijgen in hoe een pleziervaart in Amsterdam er voor hen doorgaans uit ziet. Hierbij konden zij meerdere scenario's kiezen. Ruim de helft geeft aan (te verwachten) met de eigen boot het water op te gaan (zie figuur 4). Ruim een derde gebruikt hiervoor de boot van iemand anders. Een kleiner deel huurt (naar verwachting) een boot. Anderen noemen een boot te delen of er een te gebruiken van een vereniging. Verder bevaart zeven op de tien het Amsterdamse water als bestuurder (zie figuur 5). De helft doet dit vaak als passagier. Ook noemen respondenten als host of gids aan boord te zijn of het water op te gaan met een kano, kajak, roeiboort of supboard.

Figuur 4 Bent u de eigenaar van de boot, is de boot gehuurd of is het eigendom van een ander?, meerdere antwoorden mogelijk, april 2022 (n = 1.348, procenten)



Figuur 5 Wat is uw rol op de boot?, meerdere antwoorden mogelijk, april 2022 (n = 1.348, procenten)



Via de open link naar de online enquête en de face-to-face interviews namen vooral veel booteigenaren deel. Respondenten vanuit het panel gaan doorgaans het water op als passagier op de boot van een ander. Verder zien we dat de pleziervaarders die maandelijks of vaker het water op gaan, dit veelal doen met een eigen boot. Zij die minder frequent in Amsterdam varen doen dit meestal op de boot van een ander. Ook valt op dat Amsterdammers relatief vaak een boot huren. Bezoekers van buiten Amsterdam komen er relatief vaak varen met een eigen boot.

1 Kennis van de vaarregels

In de enquête is pleziervaarders een aantal vragen voorgelegd over de vaarregels in Amsterdam. Dit hoofdstuk behandelt in hoeverre zij bekend zijn met de geldende regels op het water. Specifiek komen de vignetplicht, de snelheidslimiet, het maximaal toegestane aantal personen op een boot en het afspelen van muziek aan bod. Ook worden verschillen belicht in bekendheid met de regels tussen pleziervaarders met uiteenlopende kenmerken.

1.1 Bekendheid met de vignetplicht

Ruim twee derde op de hoogte van aangepaste vignetplicht

69%

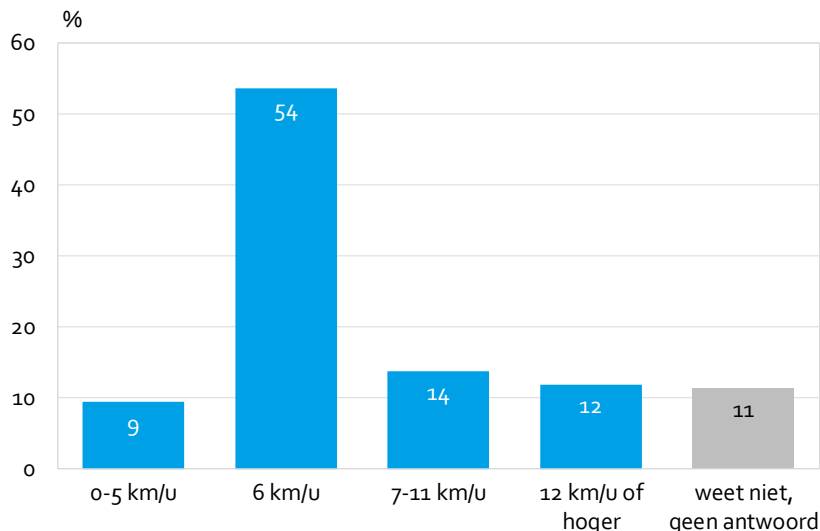
Desgevraagd geeft ruim twee op de drie respondenten aan (voorafgaand aan de enquête) op de hoogte te zijn van de aangepaste vignetplicht. Onder frequente vaarders (84%), booteigenaren (82%) en pleziervaarders die in Amsterdam wonen (82%) ligt dit wat hoger.

1.2 Kennis van de snelheidslimiet

Meesten weten de juiste maximaal toegestane snelheid van 6 km/u te noemen

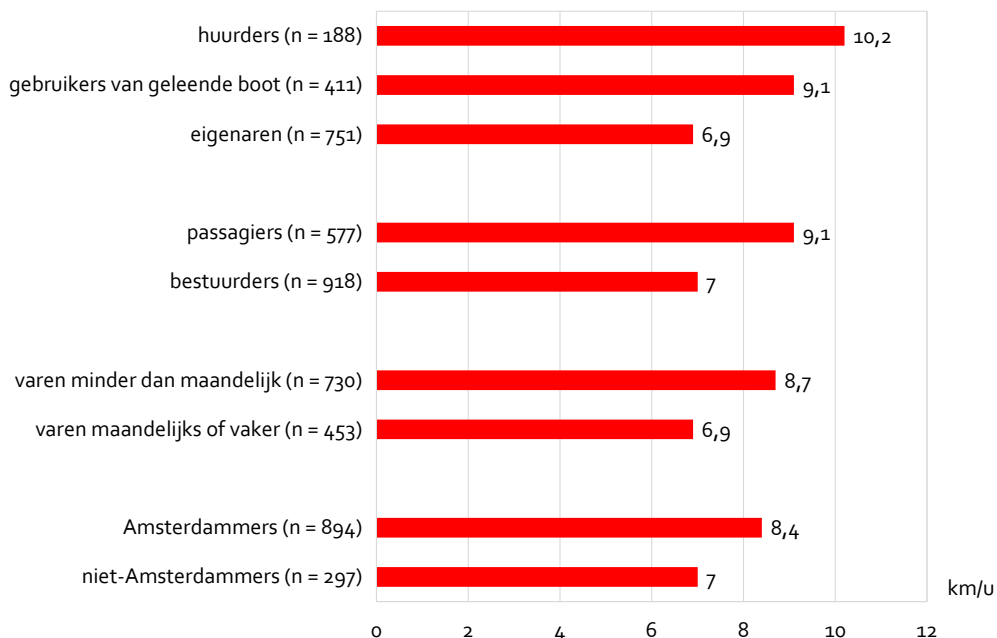
Iets meer dan de helft van de respondenten noemt de snelheidslimiet van zes kilometer per uur, die daadwerkelijk geldt. Een kwart van de respondenten overschat de maximaal toegestane snelheid op het water (zie figuur 1.1). Twaalf procent schat de snelheidslimiet op het water minimaal twee keer zo hoog in. Elf procent weet de vraag niet te beantwoorden. Gemiddeld denken de respondenten dat de snelheidslimiet op het water, tenzij anders aangegeven, acht kilometer per uur is.

Figuur 1.1 Wat is volgens u de maximaal toegestane snelheid op het water?, april 2022 (n = 1.348, procenten)



Huurders, passagiers, Amsterdammers en mensen die weinig varen minder vaak op de hoogte
 Eigenaren van een pleziervaartuig noemen vaker de correcte snelheidslimiet op het water dan pleziervaarders die doorgaans een boot huren of lenen (zie figuur 1.2). Wel overschatten alle groepen de snelheidslimiet. Ook zien we dat passagiers van een pleziervaartuig de maximale snelheid sterker overschatten dan bestuurders. Een soortgelijk verschil zien we tussen pleziervaarders die maandelijks of vaker varen en zij die dit minder frequent doen. Verder komen niet-Amsterdammers gemiddeld dichterbij de geldende snelheidslimiet op het Amsterdamse water dan Amsterdammers. Belangrijk om hierbij te realiseren is dat deze groepen voor een aanzienlijk deel overlappen. Respondenten die vaak aangeven geen antwoord te weten op de vraag zijn pleziervaarders met een gehuurde boot (20%), geleende boot (19%), aan boord als passagier (17%), die minder dan maandelijks varen (16%) en in Amsterdam wonen (14%). Verder ligt de gemiddeld geschatte snelheidslimiet met name hoog onder de enquêtes die face-to-face zijn afgenomen rondom de Westerkeersluis, namelijk op 10,6 kilometer per uur.

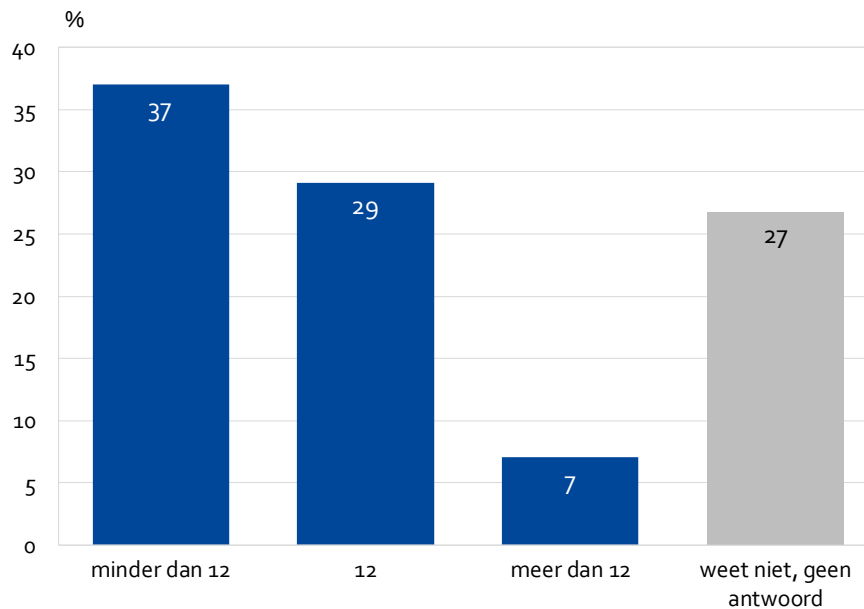
Figuur 1.2 Wat is volgens u de maximaal toegestane snelheid op het water?, naar kenmerken, april 2022 (gemiddelde km/u)



1.3 Kennis van het maximaal toegestane aantal personen

Gemiddeld denkt men dat er elf personen toegestaan zijn op een pleziervaartuig
 Desgevraagd denken respondenten gemiddeld dat er, naast de schipper, maximaal elf personen toegestaan zijn op een pleziervaartuig. De meeste respondenten schatten het maximaal aantal personen op een boot dan ook lager dan de toegestane twaalf man (zie figuur 1.3). Drie op de tien is op de hoogte van het juiste aantal. Zeven procent denkt dat er meer dan twaalf personen toegestaan zijn op een pleziervaartuig. Ruim een kwart weet de vraag niet te beantwoorden.

Figuur 1.3 Hoeveel passagiers zijn volgens u maximaal toegestaan op een boot?, april 2022 (n = 1.348, procenten)



Pleziervaarders zonder eigen boot en mensen die weinig varen gemiddeld minder kennis

Respondenten die minder dan maandelijks in Amsterdam varen weten relatief vaak geen antwoord te geven op de vraag naar het maximaal toegestane aantal personen op een boot (33%). Hetzelfde geldt voor de mensen die een boot huren (32%) of lenen (31%) en voor mensen die als passagier op een pleziervaartuig in Amsterdam varen (32%).

Vollere boten vooral geobserveerd in het Centrum en bij mensen die weinig varen

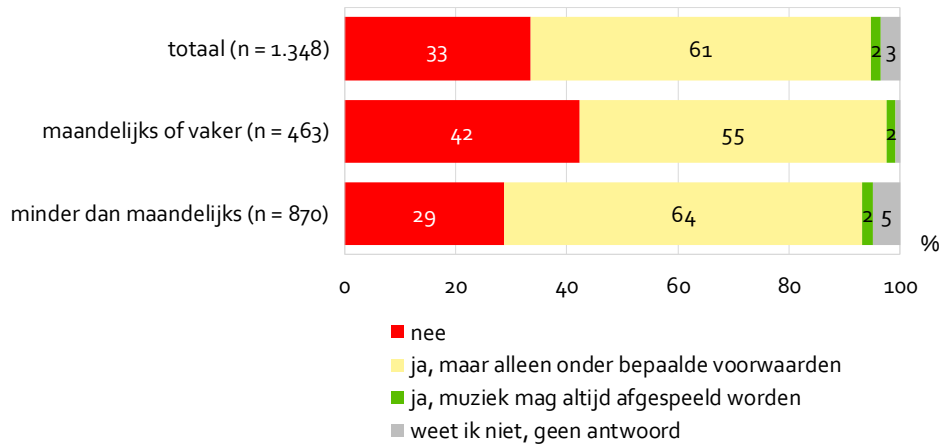
Tijdens de face-to-face enquêtes hebben enquêteurs genoteerd hoeveel personen er op de benaderde boot aanwezig waren. Gemiddeld ging dit, exclusief schipper, om twee personen. In slechts één geval ging dit om het maximum van twaalf personen. Observaties van relatief veel personen op de boot werden met name gedaan op de grachten van de Binnenstad. Op locaties verder van het Centrum verwijderd, zoals rondom de Nieuwe Meersluis en de Westerkeersluis, telden de boten veelal slechts een of twee personen. Daarnaast zien we dat hoe vaker respondenten aangeven te varen, hoe kleiner het gemiddeld aantal personen op de boot.

1.4 Kennis van regels over het afspelen van muziek

Meerderheid denkt dat het afspelen van muziek is toegestaan onder bepaalde voorwaarden

Volgens een derde van de respondenten is het in Amsterdam verboden om op een boot muziek af te spelen (zie figuur 1.4). Een groot deel van de respondenten is onder de veronderstelling dat dit wel mag, onder bepaalde voorwaarden. Twee procent denkt dat het afspelen van muziek op de boot altijd is toegestaan. Drie procent geeft aan het niet te weten. Respondenten die maandelijks of vaker in Amsterdam varen zijn vaker op de hoogte van het verbod (42%).

Figuur 1.4 Is het afspelen van muziek op de boot volgens u toegestaan?, naar frequentie van varen, april 2022 (procenten)



2 Het opzoeken van de vaarregels

Dit hoofdstuk behandelt of en op welke manieren pleziervaarders de vaarregels en informatie over het varen in Amsterdam opzoeken. Hiermee wordt belicht via welke wegen zij informatie over het varen verwachten te vinden en via welke wegen informatie hen bereikt.

2.1 Het opzoeken van de vaarregels

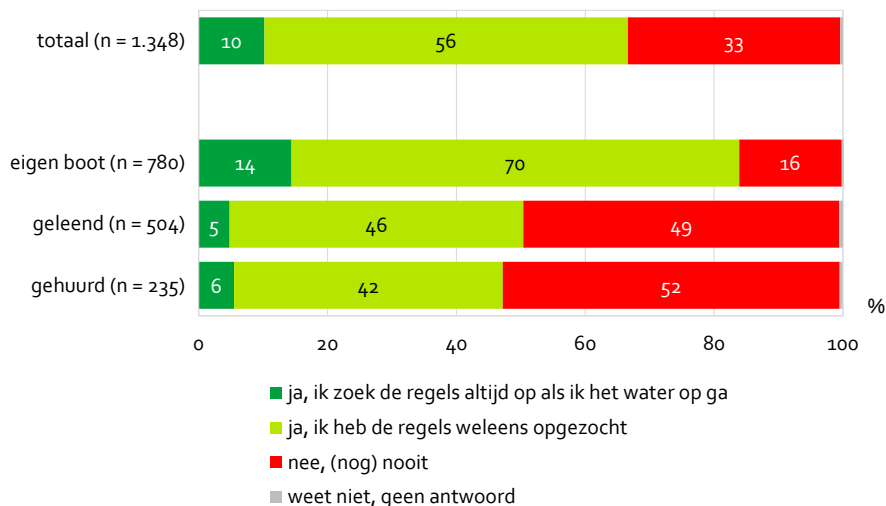
Twee op de drie heeft de vaarregels opgezocht

67%

Desgevraagd geeft twee derde van bevraagde pleziervaarders aan dat zij de Amsterdamse vaarregels hebben opgezocht (zie figuur 2.1). Een klein deel, tien procent, geeft aan dit altijd te doen wanneer zij het water op gaan. De meerderheid doet dit "weleens". Een derde geeft aan dat zij de vaarregels (nog) nooit hebben opgezocht.

Deze groep is groter onder pleziervaarders die doorgaans een boot huren en zij die er een van iemand lenen. Ook pleziervaarders die als passagier te water gaan en zij die in een gemiddeld seizoen minder dan maandelijks varen geven vaak aan de regels (nog) nooit te hebben opgezocht (beide 44%).

Figuur 2.1 Heeft u de vaarregels weleens opgezocht?, totaal en naar bootgebruik, april 2022 (procenten)

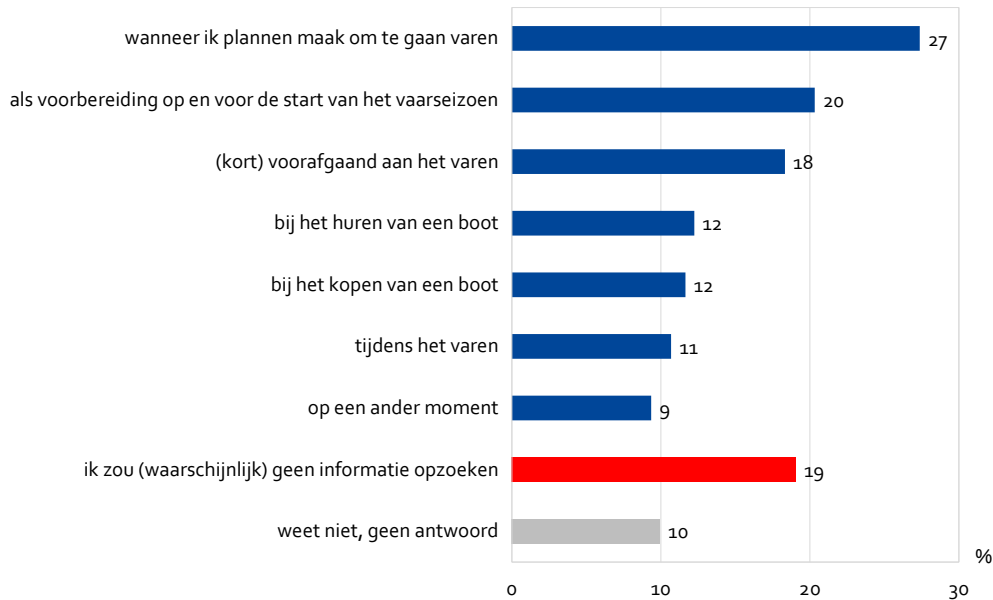


Informatie over het varen wordt vooral geraadpleegd bij het maken van vaarplannen

Vervolgens is respondenten gevraagd wanneer zij informatie over het varen in Amsterdam verwachten op te zoeken. Het grootste deel, ruim een kwart, zou informatie over het varen in Amsterdam opzoeken wanneer zij plannen maken om te gaan varen (zie figuur 2.2). Vooral pleziervaarders die doorgaans een boot huren en die minder dan maandelijks varen kiezen dit moment. Een op de vijf zoekt informatie op voor de start van het vaarseizoen. Dit zijn voornamelijk frequente pleziervaarders, booteigenaren en -bestuurders. Een nagenoeg gelijke groep zoekt (kort) voorafgaand aan het varen informatie. Pleziervaarders die een boot huren kiezen vooral voor dit moment. Ook zoekt deze groep meestal informatie op over het varen bij

het huren van een boot. Negen procent noemt een moment wat niet in de lijst staat, namelijk wanneer men zich afvraagt wat de regels precies zijn of voordat men Amsterdam invaart. Ook gaf een op de vijf aan dat zij (waarschijnlijk) geen informatie zouden opzoeken.

Figuur 2.2 Wanneer verwacht u informatie over het varen in Amsterdam op te zoeken?, meerdere antwoorden mogelijk, april 2022 (n = 1.348, procenten)



2.2 Bronnen voor informatie over varen in Amsterdam

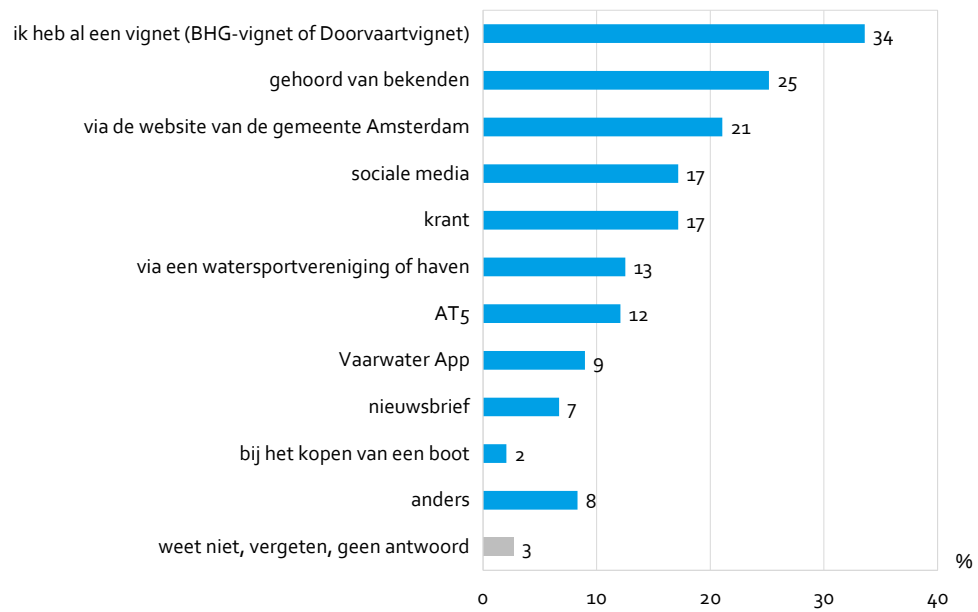
Amsterdam.nl en zoekmachines geraadpleegd voor informatie over varen in Amsterdam

In de enquête is respondenten gevraagd welke bron(nen) zij zouden raadplegen voor informatie over het varen in Amsterdam, mochten zij hiernaar op zoek zijn. In de open antwoorden werd vooral de gemeente Amsterdam als bron vermeld en specifiek de website van de gemeente. Ook zouden veel respondenten bij een online zoekmachine starten. Een aantal respondenten legt uit hierbij de zoekterm 'varen' te gebruiken. Een andere grote groep noemt de Vaarwater app als bron voor informatie. Verder worden Waternet, de specifieke pagina over varen op amsterdam.nl en de ANWB vermeld. Tien procent geeft aan niet te weten welke bron(nen) zij zouden raadplegen voor informatie over het varen in Amsterdam.

Nieuws over aangepaste vignetplicht bereikt vooral vignethouders en bereikt pleziervaarders via via

Aan de respondenten die eerder aangaven op de hoogte te zijn van de aangepaste vignetplicht is gevraagd op welke manier(en) zij hierover geïnformeerd zijn. Een op de drie geeft aan dit te weten omdat zij al een BHG- of Doorvaartvignet hebben (zie figuur 2.3). Een kwart heeft over de aangepaste vignetplicht gehoord via bekenden. Ook via de website van de gemeente is een groot deel geïnformeerd. Acht procent geeft aan op de hoogte te zijn geraakt via een andere dan de genoemde wegen. Zo leggen zij uit via een online zoekmachine gezocht hebben naar de nieuwe regels. Ook noemt een aantal erachter te zijn gekomen door borden langs het water, op bruggen en bij sluizen. Verder vermeldt een aantal respondenten via watersportblad Motorboot, een brief van de gemeente Amsterdam, de havenmeester en via de stadskrant geïnformeerd te zijn over de aangepaste vignetplicht.

Figuur 2.3 Op welke manier(en) bent u geïnformeerd over de aangepaste vignetplicht?, meerdere antwoorden mogelijk, april 2022 (n = 926, procenten)



3 Het naleven van de vaarregels

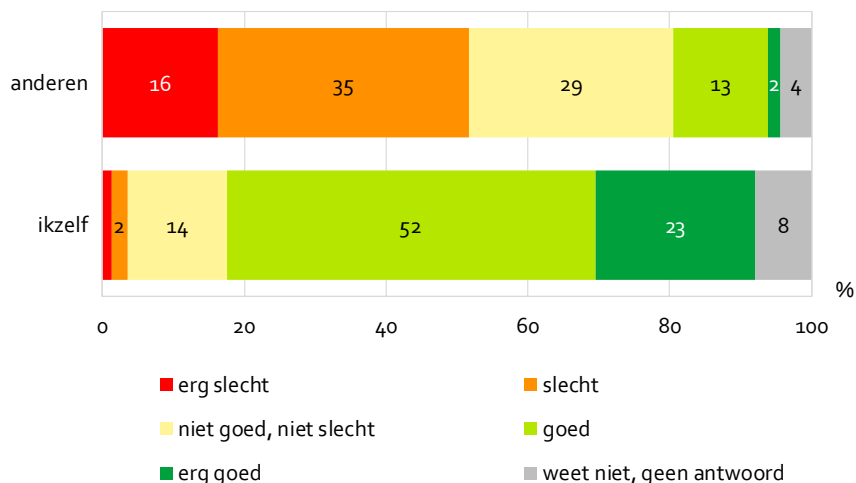
In dit hoofdstuk komt aan bod in welke mate pleziervaarders denken dat de vaarregels in Amsterdam worden nageleefd, door anderen en door henzelf. Ook wordt geschetst welke redenen of motivaties mogelijk schuilen achter het overtreden van de regels.

3.1 Perceptie van naleving van de regels

Meerderheid denkt dat anderen zich slecht aan de vaarregels houden, maar zij zelf goed

De mate waarin anderen zich aan de regels houden kan van normatieve invloed zijn op de mate waarin men zichzelf aan de regels houdt. Daarom is respondenten in de enquête gevraagd in welke mate zij denken dat anderen zich aan de Amsterdamse vaarregels houden. De helft van de respondenten denkt dat anderen zich slecht of erg slecht aan de regels houden (zie figuur 3.1). Vijftien procent denkt dat men zich (erg) goed aan de vaarregels houdt en drie op de tien is neutraal. Zelf schatten respondenten in dat zij zich veel beter aan de vaarregels houden. Driekwart denkt dat zij de regels (erg) goed aanhouden. Slechts drie procent vindt dat zij zich er slecht aan houden. Acht procent geeft geen antwoord op de vraag. Mogelijk heeft dit te maken met een gebrek aan kennis van de regels.

Figuur 3.1 Perceptie van naleving van de vaarregels, door anderen en door henzelf, april 2022 (n = 1.348, procenten)



Pleziervaarders zonder eigen boot denken vaker dat zij zich slecht aan de regels houden

Booteigenaren denken vaker dat zij zich (erg) goed aan de Amsterdamse vaarregels houden (88%) dan pleziervaarders die een boot lenen (60%) of huren (58%). Ook pleziervaarders die minstens maandelijks het water op gaan schatten hun vaker in als (erg) goed (88% ten opzichte van 67% van respondenten die minder dan maandelijks varen). Verder denken respondenten die als bestuurder het water op gaan vaker dat zij zich (erg) goed aan de regels houden dan passagiers (resp. 84% en 65%). Ook geven pleziervaarders van buiten Amsterdam vaker aan dat zij zich aan de regels houden dan zij uit Amsterdam (resp. 88% en 71%).

3.2 Redenen voor overtreding van vaarregels

Respondenten is gevraagd naar mogelijke redenen achter het overtreden van de vaarregels. Niet alleen geeft dit een overzicht van de observaties die pleziervaarders van elkaar doen, ook bieden de antwoorden indirect inzicht in de motivaties van pleziervaarders zelf om de regels niet in acht te nemen.

Gebrek aan kennis, omgevingsbewustzijn en oplettendheid genoemde redenen voor te hard varen
Zo vroegen we hen naar redenen om de snelheidslimiet van zes kilometer per uur te overschrijden. De meeste respondenten leggen in hun open antwoord uit dat een gebrek aan kennis van de regel hieraan ten grondslag ligt. Een deel van hen denkt dat dit het gevolg is van onduidelijkheid over de snelheidslimiet. Ook denkt een grote groep dat pleziervaarders zich niet

"Geen kennis van de wet, weinig controle en niet mogelijk om zelf te zien hoe hard je gaat."



bewust zijn van hun snelheid op het water. Zo geven zij aan dat de meeste boten niet uitgerust zijn met een snelheidsmeter, wat het lastiger maakt om onder de limiet te blijven. Een andere grote groep respondenten denkt dat de aard van het probleem met name ligt in achteloosheid, lak aan de regels en onverschilligheid over het effect van het gedrag op het water. Verder wordt genoemd dat de snelheidslimiet van zes kilometer per uur te laag ligt, waardoor het lastig is om met de boot door de stad heen van A naar B te varen. Anderen leggen uit dat het met sommige boten uitdagend is om langzaam te varen. Bij een te lage snelheid zou de motor kunnen slippen. Verder uiten respondenten het vermoeden dat de schipper met snelheid mogelijk indruk wil maken op de passagiers en denken ze dat alcoholconsumptie hierin een rol speelt. Tot slot worden de norm, een gebrek aan handhaving en de kleine pakkans genoemd.

Sfeer en gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel als verklaringen voor alcoholconsumptie
Ook is de groep pleziervaarders gevraagd naar mogelijke verklaringen voor alcoholconsumptie door de schipper, ondanks dat dit verboden is. De meesten leggen uit dat de pleziervaart gezien wordt als een uitje. Hierbij gaat een vakantiegevoel en sfeer van gezelligheid en vrijheid mee gepaard. Ze geven aan dat het drinken van alcohol hier simpelweg bij hoort. Uitjes op de boot worden gezien als een alternatief voor het terras op een vrije dag. Een andere grote groep respondenten denkt dat deze regel met name overtreden wordt doordat schippers de veiligheid en controle overschatten en de risico's en de mate van verantwoordelijkheid in het vaarverkeer onderschatten. Enkel denken dat dit een bijkomstigheid is van de lage snelheid op het water. Anderen denken dat dit gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel bestaat omdat weinig schippers in het bezit zijn van een vaarbewijs. Andere genoemde verklaringen voor alcoholconsumptie door de schipper zijn groepsdruk, een gebrek aan handhaving, onwetendheid over de regels, onduidelijkheid van de regels en achteloosheid.

"De nadruk op genieten en niet op verantwoordelijkheid. De relatief lage snelheid maakt dat men het gevaar van het vaarverkeer niet zo waarneemt."



"Mensen zien hun boot als een privéterras en draaien daarbij graag een muziekje."



Sfeer en alcoholgebruik meest genoemde reden voor muziek op boten
Tot slot vroegen we respondenten na te denken over redenen waarom er tijdens de pleziervaart vaak muziek wordt afgespeeld en/of wordt geschreeuwd, terwijl dit niet toegestaan is. Veel van hen vermoeden dat ook dit probleem gegrond is in een sfeer van gezelligheid en vrijheid. Muziek hoort volgens hen bij een dergelijk uitje en geschreeuw zou een logisch gevolg zijn van gezelligheid en bijkomend alcoholgebruik. Ook denkt een grote groep dat alcoholconsumptie op de boot hier een rol in speelt. Dit zou zorgen voor een verlaagde omgevingsbewustzijn en achteloosheid. Een aantal respondenten denkt dat het onterecht afspelen van muziek of het maken van hard geluid komt door een gebrek aan kennis van de regels. Ook wordt wederom de kleine pakkans genoemd.

4 Verbeterpunten en ideeën

Afsluitend is respondentent in de enquête gevraagd naar tips of verbeterpunten voor de manier waarop de gemeente Amsterdam de vaarregels onder de aandacht brengt. De open antwoorden worden hieronder besproken. Ook opmerkingen die de vragenlijst en het onderwerp daarvan oproepen worden belicht.

4.1 Manieren om de bekendheid met de vaarregels te vergroten

Meer handhaving, borden, flyers, een vaarexamen en duidelijke en positieve informatie

Desgevraagd noemt ruim de helft (57%) van de bevroegde pleziervaarders verbeterpunten voor de manier waarop de gemeente de vaarregels communiceert. De suggesties lopen erg uiteen.

Wel hopen de meesten op een toename van handhaving op het water. Zo noemen ze dat de gemeente meer handhavers zou moeten inzetten, er vaker controles moeten plaatsvinden en er vaker en hogere boetes uitgedeeld zouden moeten worden.

Daarnaast noemen enkele respondenten dat ook rondvaartboten vaker gecontroleerd zouden moeten worden op overtreding van de regels. Verder oppert een groep het idee om (meer) borden langs de waterkant en rond bruggen en sluizen te plaatsen, of om te flyeren op drukke plekken. Hierop kunnen de vaarregels en een verwijzing naar de website of Vaarwater App weergegeven worden. Hierbij vinden velen het belangrijk dat de informatie duidelijk en in meerdere talen wordt aangeboden. Een ander idee wat vaak aangedragen wordt is het instellen van een (eenvoudig) vaarexamen voor alle bootbestuurders in Amsterdam. Ook bestaat het idee om de vaarregels overzichtelijk toe te sturen na de aanvraag van een vaarvignet. Tot slot noemt een groep respondenten dat, ongeacht de manier waarop de regels gecommuniceerd worden, het bericht niet streng, maar positief geformuleerd zou moeten worden.

"Iedereen die gaat varen eerst een vaarbewijs laten halen, dan weten ze meteen de regels."



"Amsterdam zou de vaarregels veel meer moeten handhaven."



4.2 Opmerkingen en feedback

Aan het einde van de enquête was ruimte voor opmerkingen of suggesties. Veel respondenten maakten van deze gelegenheid gebruik om Programma Varen iets mee te geven. Hoewel de opmerkingen erg uiteenlopen, komen er ook een aantal meermaals terug. Zo zegt een groep respondenten het oneens te zijn met de prijs van de vignetten. Ze geven aan dat de pleziervaart hiermee te sterk ontmoedigd wordt en dat het onduidelijk is waar het vignet precies voor dient en waar zij voor betalen. Hierbij sluit aan dat een aantal respondenten angst uit dat de pleziervaart te veel ingeperkt wordt door regels en handhaving. Ze geven aan dat pleziervaart plezierig moet kunnen blijven en dat, mits het niet leidt tot overlast of gevaarlijke situaties, men zijn gang moet kunnen gaan op het water. Verder wordt door respondenten een oproep gedaan om de drukte op het water aan te pakken, door bijvoorbeeld op een aantal grachten eenrichtingsverkeer in te stellen. Ook hoopt een deel dat vervuilende boten in de toekomst sterker geweerd zullen worden en dat de grachten vaker schoongemaakt worden. Tot slot uit een aantal de wens op sneller ingrijpen naar aanleiding van een overlastmelding op of rondom het water.



Gemeente Amsterdam



Onderzoek & Statistiek

Postbus 658
1000 AR Amsterdam

onderzoek.amsterdam.nl