

## Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Langedijk houdende regels omtrent varen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Langedijk maken bekend dat de gemeenteraad van op 8 juni 2021 onderstaand Vaarbeleid Langedijk heeft vastgesteld. Dit beleid treed in werking 8 dagen na de openbare bekendmaking ervan.

### 1. Inleiding

Water speelt van oudsher een sleutelrol in de aantrekkingskracht van Langedijk. Er is al veel waterinfrastructuur aanwezig en door het herstellen van historische verbindingen, nieuwe wijken te verbinden met oude vaarwegen en een betere verbinding te creëren tussen Langedijks binnenwater en buitenwater worden vaarmogelijkheden uitgebreid ("Langedijk ontwikkelt met water") en wordt gebruik van het water gestimuleerd.

In de gemeenten Langedijk en Heerhugowaard wordt ook veel aan het water gewoond. Met name in Langedijk is sprake van veel woningen op schiereilanden aan het water met een eigen oever en waterkant.

Zoals ook aangegeven in "Langedijk ontwikkelt met water" staat de menselijke maat centraal. Langedijk biedt een gastvrij welkom voor bezoekers die willen genieten, maar Langedijk is ook gesteld op haar dorps-, landelijke uitstraling. Bewoners, ondernemers en bezoekers van het dorp moeten het water in goede balans met elkaar kunnen gebruiken.

De combinatie van het toegenomen recreatieve gebruik van het water enerzijds en de bewoning aan oevers anderzijds, heeft ervoor gezorgd dat de afgelopen jaren het aantal klachten over gedrag van waterrecreanten en gevaarlijke situaties op het water aanzienlijk is toegenomen.

Dit document bevat beleid om de openbare orde op het water beheersbaar en veilig te blijven houden, rekening houdend met de visie 'Langedijk ontwikkelt met water' en met daarbij onder andere aandacht voor gedrag op en aan het water, toezicht en handhaving op het water.

### 2. Het beleid in perspectief

Het beleid zoals omschreven in dit document is van toepassing op wateren in de gemeente Langedijk. In het licht van de toenemende hoeveelheid klachten over gedrag en veiligheid op het water is verzocht om voor het vaarseizoen 2021 het bestaande beleid op dit onderdeel te herzien. Dit document is daarom ter aanvulling op hoofdstuk 12 (Toezicht en handhaving) van het bestaande Vaarbeleid in Langedijk, zoals dat in 2010 is vastgesteld.

Vooruitblikkend op de bestuurlijke fusie tussen de gemeenten Langedijk en Heerhugowaard (per 1 januari 2022) zal later het volledige vaarbeleid herzien en geharmoniseerd worden tot één document en ter besluitvorming worden ingebracht in de gefuseerde gemeente Dijk en Waard. Dat volledige vaarbeleid betreft een veel bredere context dan alleen openbare orde en veiligheid, en richt zich ook op ambities op beleid omtrent natuur en ecologie, recreatie en ondernemerschap en ruimtelijke aspecten op en aan het water en gelieerd aan gebruik van het water.

Dit document over openbare orde en veiligheid op en aan het water zal te zijner tijd in dit totale beleid geïntegreerd en geharmoniseerd worden voor de nieuwe gemeente Dijk en Waard.

Leerpunten ten gevolge van het in dit document omschreven vaarbeleid, ervaren in het vaarseizoen 2021, zullen daarin eveneens opgenomen worden.

### 3. Toepassingsgebied

Dit document is van toepassing op al het openbaar toegankelijke water in Langedijk, met uitzondering van onderstaande openbaar toegankelijke wateren:

1. Provinciaal water, betreffende het kanaal Alkmaar Omval – Kolhorn en het Noord-Hollands kanaal.
2. Het water in beheer van recreatieschap Geestmerambacht. Hier is de algemene verordening recreatieschap Geestmerambacht van toepassing.

#### 4. De totstandkoming van het beleid

Om beleid inzake openbare orde en veiligheid op het water te kunnen opstellen, is het belangrijk om informatie op te halen bij alle belanghebbenden en betrokkenen die daar een goed beeld bij hebben. Dit is op diverse manieren gedaan.

Allereerst zijn er al vóór aanvang van het vaarseizoen 2020 meerdere bijeenkomsten georganiseerd waar diverse betrokkenen hun ideeën en zienswijzen konden uiten ten aanzien van de openbare orde op het water en de manier waarop de gemeente en andere betrokkenen, zoals politie, daarop sturen. Onder meer een aantal overlast ervarende inwoners, enkele betrokken jeugdigen, het Museum Broekerveiling, Stichting Veldzorg en de Belangenvereniging Groot-Oosterdel waren op die manier over dit onderwerp rechtstreeks in contact met de verantwoordelijke bestuurders en met betrokken (ambtelijke) uitvoerders, zoals de politie, de BOA's en het jeugd- en jongerenwerk. Na afronding van het vaarseizoen 2020 heeft ook een gezamenlijke evaluatie plaatsgevonden.

Op basis van deze bijeenkomsten is een goed beeld ontstaan van de overlast en zijn waardevolle suggesties verkregen voor mogelijke oplossingen en verdere verbeteringen van het beleid.

Daarnaast is in het najaar van 2020 een speciaal emailadres geopend waar mensen rechtstreeks ideeën en suggesties kwijt konden (vaarbeleid@gemeentelangedijk.nl). Ook hiervan is door een aantal belanghebbenden gebruik gemaakt.

Aanvullend op bovengenoemde is gezamenlijk met BOA's en politie de handhaving geëvalueerd en zijn, onder andere vanuit de opgehaalde suggesties van belanghebbenden, haalbare en effectieve verbeteringen besproken en geselecteerd.

En tot slot is het concept van dit eerste onderdeel van het vaarbeleid op 22 april 2021 het onderwerp geweest van een digitale participatiebijeenkomst, waarbij meer dan 50 belangstellenden zich over het conceptbeleid hebben uitgesproken.

#### 5. Huidige situatie

Vanuit de participatie met belanghebbenden en de mails die zijn gestuurd is het volgende beeld ontstaan van de overlast die ervaren wordt:

1. Te hard varen;
2. Varen op plaatsen of in richtingen die niet zijn toegestaan;
3. Opvarenden zijn te jong;
4. Opvarenden zijn te luidruchtig;
5. Er wordt 's nachts gevaren;
6. Geluidsoverlast door motoren van boten;
7. Brugspringers;
8. Opvarenden trekken zich niets aan van opmerkingen en zijn intimiderend richting degene die ze aanspreken op hun gedrag.

Het beeld is dat bovengenoemde gedragingen (mede) oorzaken kunnen zijn van:

1. Beschadigingen aan bezittingen van aanwonenden, waaronder oevers, schoeiingen en steigers.
2. Beschadigingen aan oevers;
3. Beschadigingen aan broedplaatsen van dieren;
4. Gevaarlijke situaties en ongelukken op het water.

De overlast concentreert zich vooral in het Oosterdelgebied (natuurschade) en in het Rijk der Duizend eilanden (rondom Noorderplas). In toenemende mate wordt de overlast ook beleefd in het Westerdel gebied.

Het beeld bestaat dat de overlast vooral wordt veroorzaakt door gebiedseigen boten, dus boten die een vaste ligplaats bij een woning hebben in het gebied.

De aard van de klachten gaat vooral om menselijk gedrag. Veelal wordt gesproken over jonge gebruikers. Het zijn niet zozeer het soort of het aantal boten, maar meer degene die ze op dat moment gebruiken en de wijze waarop ze dat doen. Het beleid richt zijn dan ook op twee speerpunten, namelijk:

1. Het beïnvloeden en daarmee voorkomen van het gedrag.
2. Handhaven op ongewenst gedrag.

## 6. Handhaving, het juridische instrumentarium

Voordat specifiek nader ingegaan wordt op de lokale, gemeentelijke, handhaving op het water, wordt hieronder de handhavingssystematiek beschreven zoals die ten aanzien van recreatief varen geldt. Dat maakt dat een beter beeld ontstaat van de handhaving in het geheel.

### Binnenvaart Politie Reglement (BPR)

Het BRP geldt voor bijna alle Nederlandse binnenwateren. De politie controleert en handhaaft op het Binnenvaartpolitie reglement (BPR).

De belangrijkste BPR-regels op een rijtje:

- De maximum vaarsnelheid bedraagt 6 km/u.
- Afmeren in het oevergewas is niet toegestaan.
- Water- en jetskiën is niet toegestaan.
- Klein vaarbewijs is verplicht voor het varen met een schip vanaf 15 meter lengte óf een schip dat een vaarsnelheid kan halen van meer dan 20 km/uur.
- Het is verboden te varen met een door een vlieger voortbewogen plank of klein schip.
- Leeftijden:
  - a. Een minimum leeftijd van 18 jaar voor het sturen van een snelle motorboot;
  - b. Een minimum leeftijd van 16 jaar:
    - 1°. voor het sturen van een groot schip,
    - 2°. voor het sturen van een klein motorschip niet zijnde een snelle motorboot en niet zijnde een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km per uur, en
    - 3°. voor het sturen van een zeilschip met een lengte van 7 m of meer.
  - c. Een minimum leeftijd van 12 jaar voor het sturen van een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km per uur.

### Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

De APV geldt uitsluitend binnen de gemeente. De politie én de gemeentelijke handhavers (BOA's) mogen hierop controleren en handhaven.

De belangrijkste APV-regels (m.b.t. varen) op een rijtje:

- De maximum vaarsnelheid bedraagt 6 km/u. (art. 5.30, lid 2).
- Geluidhinder: Ingevolge artikel 4.6, lid 1 is het verboden om buiten een inrichting op een zodanige wijze toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten dat voor een omwonende of voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
- Hinderlijk drankgebruik: Ingevolge artikel 2:48 is het voor personen die de leeftijd van achttien jaar hebben bereikt verboden op een openbare plaats alcoholhoudende drank te gebruiken of aangebroken flessen, blikjes en dergelijke met alcoholhoudende drank bij zich te hebben.
- Hinderlijk gedrag op openbare plaatsen: Ingevolge artikel 2:47 is het verboden zich op een openbare plaats op te houden op een wijze die aan andere gebruikers of aan bewoners van nabij die openbare plaats gelegen woningen onnodig overlast of hinder veroorzaakt.

## 7. Het beleid

### Het juridische instrumentarium

Het BPR is een landelijk geldend reglement waar op lokaal niveau niets aan te veranderen is. Deze hebben we daarom buiten beschouwing gelaten bij de zoektocht naar nieuwe, lokaal inzetbare regelgeving voor de handhaving op het water. Voor deze zoektocht is met name de APV van belang, omdat

daarin lokale regels mogen worden opgenomen die betrekking hebben op de openbare orde en veiligheid binnen de hele gemeente, inclusief de in de gemeente liggende openbare wateren.

Uit de evaluatie die intern gehouden is door politie en de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) van de gemeente is gebleken dat de bestaande regels in de APV van Langedijk daadwerkelijk gebruikt worden als instrument voor controle en handhaving. Enkelen daarvan worden vooral gebruikt om mensen erop aan te kunnen spreken, en om te bekeuren bij excessieve overtreding of bij herhaaldelijke overtredingen. Er is dus geen reden om tot deregulering over te gaan van de APV artikelen die voor de handhaving van het vaarbeleid gebruikt worden.

Uit de evaluatie is verder gebleken dat het aantal regels waarop BOA's kunnen beboeten beperkt is in vergelijking met de mogelijkheden van de politie. Gezien de aard van de overlast is de wens ontstaan de handhavingsmogelijkheden van de BOA's, waar mogelijk, uit te breiden.

### **Vaarsnelheid**

Op de maximale snelheid van 6 km/u wordt het meest bekeurd en gewaarschuwd. In 2020 zijn daar door de BOA's circa 25 boetes voor uitgedeeld en circa 10 waarschuwingen. Ook de politie heeft daarop een aantal keren bekeurd, en zelfs een boot ingenomen.

De maximale snelheid van 6 km/u maakt niet 'automatisch' dat boten die sneller zouden kunnen varen in Langedijk niet mogen varen. Dat mogen ze wel, alleen dus niet harder dan 6 km/u. De waterscooter is echter een categorie snelle boot die zodanig uitnodigt om harder te gaan dan 6 km/u en daarmee tevens zo gevaarlijk is voor zijn omgeving dat deze in steeds meer binnenwateren geweerd wordt (waterskiën is op grond van de BPR al verboden).

Om te voorkomen dat waterscooters elders geweerd worden en daardoor in toenemende mate in Langedijk gebruikt gaan worden, zal in de APV een bepaling opgenomen worden op grond waarvan burgemeester en wethouders binnen de gemeente oevers kunnen aanwijzen waar het verboden wordt een waterscooter, die zich in een kennelijk voor onmiddellijk gebruik geschikte en beoogde staat bevindt, bij zich te hebben, te brengen of daarmee het openbare water op te gaan. Het voordeel van deze bepaling is dat de overtreding al geconstateerd kan worden nog voordat de waterscooter daadwerkelijk in gebruik is. Met name bij de te water laatplekken (trailerhellingen) kan hierop gecontroleerd worden.

### **Hinderlijke waterbewegingen**

Politie en BOA's adviseren om op een aantal plekken een verbod in te stellen op het veroorzaken van hinderlijke waterbewegingen zoals bedoeld in artikel 6.20 van het BPR. Het verbod kan worden ingesteld op plaatsen waarvan het de vaarweggebruiker niet duidelijk is, dat hinder als bedoeld in artikel 6.20 BRP te verwachten is bij ongewijzigde vaarsnelheid. Dus bij bijzonder kwetsbare situaties. Daartoe wordt een artikel in de APV opgenomen, die als grondslag kan dienen voor het nemen van verkeersbesluiten door het college voor die betreffende plekken, en het plaatsen van dit bord.



### **(Geluids-)overlast**

Veel klachten hebben betrekking op vormen van (geluids-)overlast van boten en opvarenden in de avond- en nachtelijke uren. Voor die tijdstippen geldt dat eerder overlast wordt ervaren omdat omwonenden dan aan het rusten danwel slapen zijn.

In navolging van andere gemeente zullen we daarom in de APV een verbodsbepaling opnemen om tussen 23.00 uur en 07.00 uur te varen in openbaar water.

Er is sprake van een absoluut verbod, wat het relatief eenvoudig maakt om overtredingen te constateren.

### **De inzet van hulpmiddelen**

#### **Bootregistratie**

Tijdens bijeenkomsten met bewoners is meerdere malen de mogelijkheid geopperd om een vorm van registratie in te voeren, om op die wijze de boten/opvarenden meer uit de anonimiteit te halen.

De gedachte is dat een registratie kan bijdragen aan:

- Beïnvloeden van het gedrag: de veronderstelling is dat de aanwezigheid van een fysiek registratienummer op de boot een remmende werking heeft op het veroorzaken van overlast, dit door de eigenaar/bestuurder eenvoudig te lokaliseren is.
- Handhaven op ongewenst gedrag: Het melden van overlast en het vinden van eigenaar/ opvarenden is eenvoudiger via een registratienummer dan via een omschrijving van een boot en opvarenden. Hiermee kan bij het op heterdaad constateren van overlast door politie en/of BOA vaker gehandhaafd worden, ook als de boot vlucht. Daarnaast kan, indien geen sprake is van heterdaad, de informatie vaker gebruikt worden voor een goed gesprek.
- De registratie kan bijdragen aan het in contact komen met de eigenaren van wrakken in het water of van bootjes die in verband met het maaiseizoen verplaatst moeten worden, etc.
- Beleidsvorming. Meer informatie over het gebruik van het water en oevers waardoor een betere onderbouwing voor beleid ontstaat. Informatie over het aantal boten in de gemeente, de locatie daarvan, de wijze waarop boten gestald worden en de kenmerken van een boot kunnen bijvoorbeeld een bijdrage leveren aan beleid op varen, waterbeheer, economie & recreatie, natuur, duurzaamheid en sociale aspecten als ontmoeting, welbevinden en gezondheid.

Na onderzoek is gebleken dat er geen juridische of andere beletselen zijn om een dergelijke bootregistratie in te voeren. Wél worden vanuit privacy-oogpunt voorwaarden gesteld aan de soort gegevens die geregistreerd worden en aan de hoeveelheid personen die tot de registratie toegang dienen te hebben.

We hebben daarom besloten tot het invoeren van een gebiedsgerichte, verplichte bootregistratie. Deze geldt voor alle gemotoriseerde pleziervaartuigen die varen op wateren binnen het Rijk der Duizend Eilanden, met uitzondering van de zogenaamde snelle boten die geregistreerd staan bij de RDW op grond van de landelijke registratieplicht.

Burgemeester en wethouders hebben daarnaast de mogelijkheid om voor bepaalde categorieën boten ontheffing van de registratieplicht te verlenen.

In nauw overleg met de gemeentelijke Privacy Officers zal deze registratie worden ingericht en beheert. De registratieplicht zal in eerste instantie het karakter van een proef, een pilot hebben. Dat wil zeggen dat na een bepaalde periode een evaluatie zal plaatsvinden om te bezien of de maatregel daadwerkelijk een substantiële bijdrage levert aan de eerdergenoemde doelen en verwachtingen. Voor een goede evaluatie is naar schatting minimaal een periode van 6 maanden nodig. Evaluatie zal daarom na het vaarseizoen 2022 plaatsvinden.

Na die evaluatie zal besloten worden of de pilot wel of niet zal worden omgezet naar een permanente, langdurige bootregistratieplicht.

Dat levert binnen de pilot de extra mogelijkheid op om mogelijke verschillen in gedrag tussen wel en niet geregistreerde boten waar te nemen.

Bij de registratie is het uitgangspunt dat alleen de persoonsgegevens worden verzameld die nodig zijn om het doel te bereiken (naam, adres en telefoonnummer). Daarnaast zullen gegevens worden gevraagd over de boot en zijn omgeving (zoals de wijze van stalling).

De registratie kan (zo veel mogelijk) digitaal plaatsvinden door de booteigenaren zelf, met gebruik van DigiD. Desgewenst kan dit ook handmatig gebeuren.

De registratie levert per boot een uniek registratienummer op, die in de vorm van een bootsticker naar de eigenaar zal worden gezonden. Die sticker dient goed zichtbaar op de betreffende boot te worden aangebracht. BOA's en politie zullen op de aanwezigheid (en leesbaarheid) van de sticker controleren en zondig handhaven.

De registratie is gratis en in ieder geval geldig tot en met 31 december 2022. Een bootregistratie-nummer is uniek. Bij aanschaf van een nieuwe boot dient een nieuwe bootregistratie aangevraagd te worden.

In dit verband dient nadrukkelijk opgemerkt te worden dat handhavers, politie noch BOA's, permanent op of rondom de Langedijkse wateren aanwezig kunnen zijn. Daarvoor is simpelweg onvoldoende capaciteit beschikbaar (politie en BOA's hebben in 2020 gezamenlijk circa 140 'booturen' gemaakt. Aangezien altijd in koppels wordt gehandhaafd betekent dit dus circa 280 uren aan specifieke handhavingsinzet). De inzet van de bootregistratie is dus vooral een hulpmiddel om deze uren effectiever te laten zijn.

### Meldingen

Op dit moment worden overlastmeldingen veelal telefonisch dan wel schriftelijk (per email) gedaan. Zodra de gemeente de beschikking heeft over een nieuw gemeentelijke postregistratie- en archiverings-systeem ('zaaksysteem') zal getracht worden deze meldingen op een meer systematische wijze op te slaan en eenvoudiger toegankelijker te maken voor handhavers en beleidsambtenaren.

Ten overvloede: Meldingen met foto's van een bootsticker maken het opsporen van, en contact leggen met, de eigenaar van die boot weliswaar makkelijker, maar vormen niet een op zichzelf staand overtuigend bewijs voor een overtreding. Die moeten – net zoals nu – op heterdaad geconstateerd worden door BOA's danwel politie.

### **Cameratoezicht**

De inzet van camera's danwel drones op specifieke plekken om de openbare orde en veiligheid op het water op afstand te kunnen monitoren is enkele keren geopperd. Nader onderzoek leert echter dat voor het mogen gebruiken van camera's in de openbare ruimte sprake moet zijn van zeer ernstige (dreigende) verstoringen van de openbare orde en veiligheid. Daarvan is hier geen sprake. Bovendien moeten minder vergaande maatregelen niet voldoende zijn gebleken om die ernstige verstoring van de openbare orde te handhaven. Die conclusie kan op dit moment echter nog niet getrokken worden.

### **Overige bebording / verkeersbesluiten**

Op verzoek van omwonenden is de gemeente tijdens het vorige vaarseizoen reeds overgegaan tot het plaatsen van een aantal borden op strategische plekken in en langs het water. Meestal betrof het borden met de aanduiding van de maximaal toegestane snelheid van 6 km/u. In de evaluatie bleek dat het wenselijk was ook op enkele andere plekken nog dergelijke borden te plaatsen. Voorkomen moet worden dat men 'door de bomen het bos niet meer ziet', maar we zullen aanvullende borden plaatsen op de plekken waar dat nog toegevoegde waarde heeft. Het verweer dat men niet van de maximale snelheid op de hoogte zou zijn geweest, wordt dan steeds minder valide.

Tevens zullen goed zichtbare informatieborden met de vaarregels worden geplaatst bij de trailerhellingen.

### **Het stroomlijnen van de handhaving**

Het terugdringen van onveiligheid en overlast op het water kan naast alle eerdergenoemde maatregelen niet ook bewerkstelligd worden met het ongebreidelde uitbreiden van de uren die aan toezicht en handhaving besteed worden. 'Slimmer', en met een meer integrale aanpak is ook winst te behalen, zeker ook in combinatie met voorlichting.

### **Informatie en Communicatie**

In zijn algemeenheid zijn er verschillende instrumenten die ingezet kunnen worden bij de handhaving van regels. Het voorkomen van overtredingen is vele malen doelmatiger dan het ongedaan moeten maken van de overtreding, dat geldt zowel voor de gemeente als voor de overtreeders.

- Dit betekent dat via informatieverstrekking (bijvoorbeeld via internet, de stadskrant, informatieborden) geïnformeerd zal worden over de (nieuwe) vaarregels die er zijn en hoe er zal worden opgetreden bij overtredingen.
- Dit betekent dat inzet op opvoeding en educatie eveneens zeer effectief kan bijdragen aan het gedrag op water. De gemeente zal zich waar mogelijk dan ook inspannen voor samenwerkingsinitiatieven op dit gebied tussen onderwijs en bij het water betrokken instellingen.

### **Inzet jeugd- en jongerenwerk**

Specifiek voor de groep overlast gevende jongeren kan maatwerk vanuit het jeugd- en jongerenwerk zeer effectief zijn. Zij spreken de taal van de jeugd en kunnen op passende en professionele wijze in contact treden met ouders of begeleiders. Inzet heeft het afgelopen jaar al plaatsgevonden en zal verder ontwikkeld worden.

### **Toezicht- en sanctiestrategie**

Zoals eerder al gemeld hebben Politie en BOA's in 2020 gezamenlijk circa 140 'booturen' gemaakt. Aangezien altijd in koppels wordt gehandhaafd betekent dit dus circa 280 uren aan specifieke handavingsinzet.

Vanwege Corona is door hen daarbij in 2020 ook op de Noodverordening Coronamaatregelen gehandhaafd. Voor samenscholing in boten is 18 maal bekeurd en zijn 36 waarschuwingen gegeven. Dit is een voorbeeld van toezichtstrategie.

De toezichtstrategie geeft aan op welke wijze toezicht zal plaatsvinden en wat de basiswerkwijze daarbij is. Bij toezicht kan onderscheid worden gemaakt tussen actief toezicht en passief toezicht. Actief toezicht vindt planmatig plaats en komt tot uiting in routinematig toezicht en projectmatig toezicht. Passief toezicht wordt ook wel ad hoc toezicht genoemd en vindt plaats naar aanleiding van klachten, meldingen en handavingsverzoeken.

Beide soorten toezicht zullen als volgt plaats vinden:

Structureel: via een aantal gerichte, gecombineerde acties, met name tijdens broedseizoen en het vaarseizoen. Het voornemen is om dit soort toezicht meer gestructureerd en integraal te laten plaats-

vinden. Hierover worden voorafgaand aan het vaarseizoen nadere afspraken gemaakt tussen de politie en de afdeling VTH van de gemeente.

De inzet van BOA's op het water is flexibeler geworden, doordat het aantal BOA's dat ook een vaarbewijs tot zijn beschikking heeft is toegenomen tot 6.

Structureel/incidenteel: in het vaarseizoen wordt er, bij mooi weer, intensiever gecontroleerd.

Incidenteel: specifieke handhavingsacties naar aanleiding van klachten, meldingen en handhavingsverzoeken.

**Samenvattend:**

In aanvulling op het bestaande handhavingsbeleid worden de volgende, nieuwe, regels in de APV van Langedijk opgenomen:

1. Verbod op het maken van hinderlijke waterbewegingen op plekken waar dat met een bord staat aangegeven.
2. Opname van een verbod op het gebruik van waterscooters.
3. Opname van een verbod om tussen 23.00 uur en 07.00 uur te varen in openbaar water.
4. Opname van het verbod om zonder een geldige bootregistratie te varen op wateren binnen het Rijk der Duizend Eilanden. Het verbod geldt niet voor zogenaamde snelle boten die geregistreerd staan bij de RDW op grond van een landelijke registratieplicht. Bovendien kunnen burgemeester en wethouders nog andere bootcategorieën aanwijzen waarvoor de registratieplicht niet geldt.

Daarnaast vindt verdere doorontwikkeling plaats van reeds eerder in gang gezette zaken als communicatie/informatie, samenwerking BOA's, politie en Geestmerambacht, inzet van jeugd- en jongerenwerk en het faciliteren van educatieve waterprojecten.

*Vastgesteld in de openbare vergadering van 8 juni 2021.*

*De Raadsgriffier  
R. Vennik*

*De voorzitter  
L.A.M. Kompier*