Evaluatie registratieplicht vaartuigen

Inleiding

Op 8 juni 2021 heeft de gemeenteraad van Langedijk vaarbeleid vastgesteld. Hiermee zijn enkele wijzigingen in de Algemene plaatselijke verordening doorgevoerd, waaronder een registratieplicht voor vaartuigen in het pilotgebied Rijk der Duizend Eilanden en een verbod om te varen tussen 23:00 en 07:00.

In het vaarbeleid is opgenomen dat de registratieplicht voor vaartuigen het karakter van een proef heeft en dat na het vaarseizoen van 2022 op basis van een evaluatie besloten wordt of de proef wel of niet omgezet wordt naar een permanente registratieplicht voor vaartuigen.

De evaluatie richt zich op de in het vaarbeleid veronderstelde effecten, namelijk dat de registratieplicht:

1. Zorgt voor een positieve gedragsverandering bij bestuurders van boten.
   De veronderstelling is dat de aanwezigheid van een fysiek registratienummer op de boot zorgt voor een positieve gedragsverandering bij bestuurders van boten doordat booteigenaren te achterhalen zijn wanneer de boot overlast veroorzaakt.
2. Het eenvoudiger maakt om (achteraf) te handhaven op ongewenst gedrag op het water.
   Melden van overlast onder vermelding van het zichtbare registratienummer. Handhavers achterhalen de booteigenaar en spreken de booteigenaar aan op hun gedrag op het water.
3. Het eenvoudiger maakt om in contact te komen met eigenaren van vaartuigen omdat dit een wrak betreft of verplaatsing nodig is voor onderhoud aan de oever.
4. Meer informatie oplevert over het gebruik van het water en oevers waardoor een betere onderbouwing voor beleid ontstaat.

Hierbij presenteren we de resultaten van de evaluatie.

Samenwerking en participatie

In samenwerking met de interne ambtelijke organisatie (handhavers, handhavingsjuristen, beleid ruimte, klant & dienstverlening, informatiebeheer) en politie is een goed beeld ontstaan over veronderstelling 2, 3 en 4. Dit kan door handhavingscijfers en de registratiegegevens te raadplegen en op basis hiervan de gezamenlijke ervaringen te bespreken.

De veronderstelling (1) dat de registratieplicht het gedrag op het water positief beïnvloedt is zachter en daarmee moeilijker te evalueren op basis van cijfers en ervaringen van een beperkt aantal personen. Daarom is een enquête opengesteld. De inwoners in het pilotgebied Rijk der Duizend Eilanden zijn actief aangeschreven. Daarnaast is aandacht gevraagd voor de enquête via het gemeentenieuws en sociale media (via online advertenties gericht op dorp/kern/postcodegebied). Een representatief beeld is ontstaan door de 700 respondenten. Hiervan komt 95% uit Langedijk, tussen 44% en 58% uit het Rijk der Duizend Eilanden[1] en bezit 88% een boot.

[1] 14% heeft een postcode ingevuld zonder letters, waardoor deze postcodes zowel binnen als buiten het Rijk der Duizend eilanden kunnen liggen.

Kader

Relevante kaders voor de evaluatie van de registratieplicht voor vaartuigen zijn:

- Binnenvaartpolitiereglement (Bpr): het Bpr bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. De politie en boa's domein II zijn bevoegd om te handhaven op het Bpr. Dijk en Waard heeft boa's domein I, die niet bevoegd zijn om te handhaven op de belangrijkste vaarregels uit het Bpr. Er is echter budget om boa's domein II in te huren[2].
- Algemene plaatselijke verordening Dijk en Waard (Apv): De gemeente en de politie zijn bevoegd om te handhaven op de Apv.

Bevindingen

De registratieplicht is bekend. Vooral overlast gevende boten hebben geen registratiesticker op de boot.

Anno 2021 varen circa 1.700 sloepen in het gebied van de voormalige gemeente Langedijk[3]. Eind 2022 zijn 1.075 registraties uitgegeven, waarvan 288 van buiten de gemeente. Circa 90% van de respondenten geeft aan bekend te zijn met de registratieplicht en circa 70% van de respondenten die vaart in het Rijk der Duizend Eilanden heeft een registratie aangevraagd. De analyse van de open vragen in de enquête geeft de indruk dat vooral de overlast gevende (rubber) boten geen zichtbare registratiesticker hebben.

Enkele vaarseizoenen en een aanzienlijke handhavingscapaciteit is nodig om iedere lokale boot van een zichtbaar registratienummer te voorzien.

Op basis van de ervaring van handhavers en de enquêteresultaten zijn minimaal twee groepen te onderscheiden die geen zichtbaar registratienummer op de boot hebben:

1. Overlast gevende (rubber) boten die anoniem willen blijven;
2. Booteigenaren die vanwege het behoud van de uitstraling en/of bescherming van de boot geen registratienummer op de boot willen plakken. Een deel heeft wel een registratie aangevraagd, maar deze niet zichtbaar op de boot aangebracht.

Bij het constateren van het ontbreken van een registratienummer op de boot kan een proces-verbaal van bevindingen opgemaakt worden. Aangezien het openbaar ministerie voor deze overtreding geen feitcode beschikbaar stelt, betreft het een last onder bestuursdwang. Hierdoor volgt een proces waarbij:

- handhavingsjuristen een voornemen tot handhavend optreden sturen naar de overtreder;
- de overtreder twee weken de tijd krijgt om alsnog een registratienummer aan te vragen en aangetoond zichtbaar op de boot te plakken of een zienswijze kenbaar te maken;
- handhavingsjuristen een besluit 'last ter voorkoming van herhaling' opstellen met daarbij een dwangsom van 150 euro per constatering. Na een volgende constatering volgt dus een dwangsom;
- de overtreder in bezwaar kan tegen het besluit.

Boa's zijn in het vaarseizoen 2022 94 uur op het water geweest, 16 keer is een proces-verbaal van bevindingen opgemaakt. In alle gevallen heeft dit geleid tot het aanbrengen van een

---

[2] Het beschikbare budget (€17.000) biedt ruimte om een duo boa's domein II tot maximaal 120 uur in te zetten. Hiervan werden boa's van het Recreatieschap Geestmerambacht ingehuurd, zij hebben aangegeven dat hier vanaf 2023 geen ruimte meer voor is. De gemeente probeert boa's domein II, geschikt voor vaartoezicht, elders in te huren, maar het aanbod is beperkt.

[3] Sloepentelling Langedijk (Witteveen & Bos, 2021).

registratienummer. Naast de inzet van boa's die nodig is om deze overtredingen te constateren, heeft een handhavingsjurist circa 5 uur per dossier nodig. Het is bekend dat een whatsapp-groep wordt gebruikt op het moment dat handhavers het water opkomen of een eerste overtreding constateren, wat handhaving bemoeilijkt. De inschatting is dat enkele vaarseizoenen en een aanzienlijke handhavingscapaciteit nodig is om iedere lokale boot die vaart in het Rijk der duizend eilanden van een zichtbaar registratienummer te voorzien.

Melden van ongewenst gedrag op water door gebruik van het registratienummer en handhaving hierop vindt bijna niet plaats.
Volgens handhavingsgegevens zijn in het vaarseizoen 2022 14 meldingen gemaakt van overlast op het water in Langedijk. Slechts 2 keer is het registratienummer van de boot genoemd. Vaker worden meldingen gemaakt met beschrijvingen en foto's. De respondenten zeggen 38 meldingen te hebben gemaakt, waarvan 3 onder vermelding van het registratienummer. Dit verschil is niet te verklaren, maar in beide gevallen geldt dat het registratienummer weinig wordt gebruikt.
Ongeveer 13% van de respondenten denkt dat het melden van overlast onder vermelding van het registratienummer veel of heel veel bijdraagt aan het verlagen van de overlast, terwijl 57% denkt dat het weinig of geen bijdrage levert. De analyse van de open vragen in de enquête geeft de indruk dat vooral de overlast gevende (rubber)boten niet van een zichtbare registratiesticker zijn voorzien. Verder komt naar voren dat inwoners überhaupt geen meldingen maken omdat ze twijfelen of het zin heeft en/of handhaving er iets mee kan, inwoners weinig overlast (meer) hebben en het niet nodig vinden om het te melden, inwoners niet willen klagen en/of klikken, overlast erbij hoort wanneer je woont aan het water. De conclusie is dat de registratieplicht niet bijdraagt aan de handhavingsbereidheid en het handhaven op meldingen van vaaroverlast.

Weet ik niet/ geen mening	17,1%		
Niet	39,1%		
Weinig	17,7%	56,8%	56,8%
Enige	13,3%	13,3%	
Veel	8,2%		
Heel veel	4,6%	12,8%	26,1%

Tabel 1: analyse enquêteresultaten melden overlast met bootregistratienummer

De registratie wordt bijna niet gebruikt om in contact te komen met eigenaren van vaartuigen.
Boa's geven aan het registratienummer 2 keer te hebben gebruikt om in contact te komen met de eigenaar van een wrak of een vaartuig die wegvoer bij heterdaad constateren van een overtreding. Wrakken bevatten veelal geen zichtbaar registratienummer.

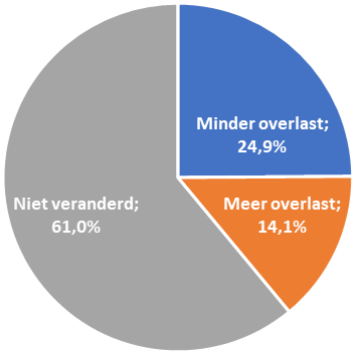
De overlast op het water is acceptabel, stabiel, maar eerder afgenomen dan toegenomen.
Van de respondenten geeft circa 13% aan veel of heel veel overlast te hebben ervaren in het vaarseizoen 2022. Circa 57% geeft aan weinig of geen overlast te hebben ervaren. Van de respondenten die overlast hebben ervaren zegt het merendeel (61%) dat de overlast niet is veranderd ten opzichte van andere jaren. Een kwart geeft aan dat de overlast is afgenomen. Het overige deel (14%) is van mening dat de overlast is toegenomen.
De boa's en politie ervoeren een aanzienlijke afname van de overlast in 2022 ten opzichte van 2021. Een omgevingsanalyse van social media en een afname van het aantal meldingen van vaaroverlast in Dijk en Waard (110 in 2021, 31 in 2022[4]) ondersteunen deze mening. Het kan ook zijn dat de meldingsbereidheid is afgenomen. Een landelijke hypothese is dat er een afname van de overlast op het water is doordat de beperkingen ten gevolgen van het Coronavirus voorbij zijn en daardoor weer meer soorten vermaak beschikbaar zijn. Circa 15% van de respondenten denkt

[4] Hiervan zijn 17 meldingen uit Heerhugowaard. Dit betreft met name meldingen over 1 overlastgever.

dat dit heel veel of veel bijdraagt aan het verminderen van overlast op het water.

Geen overlast	31,8%	57,6%	57,6%
Weinig overlast	25,8%		
Enige overlast	29,2%	29,2%	42,4%
Veel overlast	11,3%	13,2%	
Heel veel overlast	1,9%		

Tabel 2: analyse enquêteresultaten overlast op het water in 2022



Figuur 1: verandering in 2022 volgens inwoners die overlast ervaren

De aanwezigheid van een zichtbaar registratienummer zorgt niet aantoonbaar voor een positieve gedragsverandering bij bestuurders van boten.
De enquête geeft het inzicht dat de aanwezigheid van een zichtbaar registratienummer op de boot niet aantoonbaar zorgt voor een positieve gedragsverandering bij bestuurders van boten. Het aandeel respondenten die zegt dat het niet bijdraagt is iets groter dan het aantal respondenten die heel veel, veel of enige bijdrage aangeeft. Het aandeel respondenten die niet of weinig aangeeft is circa 20% groter dan de respondenten die aangeeft heel veel, veel of enige en zelfs 40% groter dan respondenten die aangeven heel veel of veel.

Weet ik niet/ geen mening	10,8%		
Niet	36,2%	54,4%	54,4%
Weinig	18,2%		
Enige	19,3%	19,3%	34,8%
Veel	10,5%	15,5%	
Heel veel	5,0%		

Tabel 3: analyse enquêteresultaten gedragsverandering

Vooral meer (en strategischer) toezicht op het water draagt bij aan het verminderen van overlast op het water
Door extra boa's met een vaarbewijs[5] en ruimere werktijden was het in 2022 mogelijk om niet alleen meer uur op het water te zijn, maar vooral ook op meer strategische momenten op het water te zijn. Ook uit de enquêteresultaten en de beantwoording van de open vragen komt naar voren dat inwoners ervaren dat vooral meer (en strategischer) toezicht op het water bijdraagt aan het verminderen van overlast op het water. Onder strategisch toezicht wordt onder andere toezicht in avonden, tijdens schoolvakanties, mooi weer, met meerdere boten tegelijk en in samenwerking met de politie verstaan. Boa's zijn in het vaarseizoen 2022 37 keer en in totaal 94 uur op het water in Langedijk geweest, de politie is 6 keer en in totaal 21 uur op het water in

[5] Dijk en Waard heeft ruimte voor 14 FTE boa's, 3 boa's beschikken inmiddels over een vaarbewijs. In 2023 wordt nog 1 boa opgeleid voor vaartoezicht.

Langedijk geweest. Rekening houdende met de (vooralsnog) beperkte bevoegdheden voor boa's domein I om te handhaven op vaaroverlast, is de gedachte dat met name een grotere inzet van politie of boa's domein II kan bijdragen aan het verder verminderen van overlast op het water. Het beschikbare budget biedt ruimte om een duo boa's domein II tot maximaal 120 uur in te zetten, echter beschikbaarheid hiervan is een punt van zorg. De capaciteit en prioritering voor vaartoezicht door de politie is tevens een aandachtspunt.

Weet ik niet/ geen mening	10,3%		
Niet	16,2%		
Weinig	17,3%	33,5%	33,5%
Enige	22,3%	22,3%	
Veel	19,0%		
Heel veel	14,9%	33,9%	56,2%

Tabel 4: analyse enquêteresultaten meer handhaving

Een landelijke registratieplicht voor pleziervaartuigen wordt verwacht.
Brancheorganisatie HISWA-RECRON is voorstander van één landelijke identificatie en registratie van pleziervaartuigen en tegenstander van lokale registratiesystemen[6]. Via hen is Dijk en Waard in contact gekomen met het ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V). J&V bevestigt voorstander te zijn van een registratieverplichting, maar geeft aan dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) verantwoordelijk is voor dit beleid. De RDW staat er positief tegenover en is nauw betrokken. De landelijke registratieplicht voor pleziervaartuigen is opgenomen in het Programma Aanpak Ondermijning Noord-Holland, onderwerp Maritieme Smokkel[7]. J&V geeft aan dat I&W in de loop van dit jaar een verdere verkenning start naar de mogelijkheden van een landelijke registratieverplichting voor pleziervaartuigen. J&V noemt geen beoogde invoeringsdatum, maar voor de invoering is een wijziging van het Bpr nodig.

De tijdzonering zorgt niet aantoonbaar voor het verminderen van overlast op het water.
Het verbod om te (kunnen) varen tussen 23:00 en 07:00 is sinds de harmonisatie van de Apv van toepassing voor heel Dijk en Waard. Het verbod beoogt (geluids-)overlast van boten en opvarenden in de avond- en nachtelijke uren te beperken. Handhavers hebben in 2022 2 keer een proces-verbaal opgemaakt voor dit verbod. Handhaving en politie ervoeren dat de tijdszonering werkt en aanzienlijk bijdraagt aan het verminderen van overlast in de avond- en nachtelijke uren. Uit de enquête komt een ander beeld. Slechts 18% denkt dat het heel veel of veel bijdraagt, terwijl 50% denkt dat het weinig of niet bijdraagt aan het verminderen van overlast. In de open vragen wordt een aantal keer gesproken over 'betutteling' en het 'inperken van vrijheid van een grote groep van de samenleving, voor een beperkt aantal inwoners die last hebben van een kleine groep veroorzakers'. Door de positieve bevindingen van handhaving en politie is het doorzetten van de tijdzonering vooralsnog te onderbouwen.

Weet ik niet/ geen mening	17,9%		
Niet	37,4%		
Weinig	13,3%	50,7%	50,7%
Enige	13,1%	13,1%	
Veel	12,2%		
Heel veel	6,1%	18,3%	31,4%

Tabel 5: analyse enquêteresultaten tijdzonering

[6] https://www.hiswarecron.nl/kennisbank/6082/identificatie-en-registratie-van-boten
[7] https://www.kennisplatformondermijning.nl/kennisbank/bijlage/1027

Conclusie

De evaluatie geeft onvoldoende aanknopingspunten om door te gaan met de registratieplicht voor vaartuigen.
Op de vraag of de bootregistratie voortgezet moet worden zegt een kleine minderheid (44) ja en een kleine meerderheid (56%) nee. Rekening houdende met onderstaande meer specifieke bevindingen is de conclusie dat de evaluatie onvoldoende aanknopingspunten biedt om door te gaan met de registratieplicht voor vaartuigen. Melden van overlast onder vermelding van het registratienummer vindt (bijna) niet plaats, het registratienummer wordt (bijna) niet gebruikt om in contact te komen met eigenaren van vaartuigen en de aanwezigheid van een zichtbaar registratienummer zorgt niet aantoonbaar voor een positieve gedragsverandering op het water. Hier tegenover staat dat een klein deel van de respondenten heel veel of veel overlast ervaart van boten, een deel van deze overlast gevende boten geen zichtbaar registratienummer zal voeren tot dat handhavers een proces-verbaal van bevindingen opleggen en dat het een aanzienlijke ambtelijke inzet met zich meebrengt om dit voor elkaar te krijgen. Dit maakt dat de registratieplicht niet doelmatig is. Meer potentie ligt bij het aanwezig zijn van handhavers op het water op strategisch gekozen momenten. Bij voorkeur betreft het hier politie of boa's met de bevoegdheden om te kunnen handhaven op de belangrijkste vaarregels uit het Bpr. De beschikbaarheid van beiden is echter een aandachtspunt. Het afschaffen van de registratieplicht geeft boa's domein I ook meer ruimte om te handhaven op overlast dan op het handhaven op de registratieplicht. Verdere inzet van communicatie en informatieverstrekking biedt tevens potentie om overlast op het water te verminderen.

Kanttekeningen en risico's

Een deel van de inwoners zal zich niet kunnen vinden in het besluit en vragen om perspectief.
Uit de enquête komt naar voren dat 13% van de respondenten heel veel of veel overlast ervaart. Deze cijfers komen overeen met de respondenten die ervaren dat de bootregistratie (positieve gedragsverandering dan wel het melden) heel veel of veel bijdraagt aan het verminderen van overlast. Naar verwachting zullen deze respondenten zich niet kunnen vinden in het afschaffen van de registratieplicht voor vaartuigen in het Rijk der Duizend Eilanden en vragen om perspectief, zoals alternatieven om overlast te beperken. Mogelijk dat dit ook geldt voor een deel van de respondenten die enige overlast ervaart (29%).
De maatregelen die genomen zijn bij vaststelling van het vaarbeleid in 2021 (registratie, tijdzonering, bebording, communicatie, toezichtstrategie) zijn genomen op basis van meerdere bijeenkomsten met een klankgroep en een brede participatiebijeenkomst. Gebaseerd op het doorlopen proces en de bevindingen van de evaluatie lijkt het perspectief meer te liggen op het optimaliseren en/of verder benutten van handhaving en communicatie, dan het bedenken van nieuwe alternatieve maatregelen.

Alternatieven

De registratieplicht voor vaartuigen doorzetten in :
- *optie 1: het Rijk der Duizend Eilanden of,*
- *optie 2: alle wateren in Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk. Dit betreft een wijziging op Apv artikel 5:31d.*

Op dit moment kunnen booteigenaren van buiten het Rijk der Duizend Eilanden, die niet in het Rijk der Duizend Eilanden willen varen, zonder zichtbaar registratienummer op de boot varen in

andere delen van de gemeente of buiten de gemeente. Een kwart van de respondenten vindt dat de bootregistratie (ook) in andere delen van de gemeente moet komen. Hiervan geeft bijna 40% aan het in heel Dijk en Waard te willen. Dit is echter niet doelmatig, daar inwoners in Heerhugowaard overlast ervaren van voornamelijk één bootbestuurder die reeds onder de aandacht is van politie. Een optie is om de registratieplicht uit te breiden naar alle wateren in Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk.

Bij het doorzetten van de registratieplicht voor vaartuigen is een structureel exploitatiebudget van € 25.000 nodig ten behoeve van aanschaf registratiestickers, communicatie, optimaliseren digitaal aanvraag- en afmeldingsproces, capaciteit verwerken aanvragen en inzet handhavingsjuristen. Dit is exclusief eventuele extra inzet van handhavers op het water. Het exploitatiebudget is nodig daar de implementatie en uitvoering van de proefperiode eenmalig is gefinancierd vanuit projectgelden Langedijk Ontwikkelt met Water.

Bijlagen ter informatie

- Artikelen Apv Dijk en Waard
- Pilotgebied registratieplicht vaartuigen.
- Enquête: samenvatting beantwoording open vragen

Bijlage: Artikelen Apv Dijk en Waard

Artikel 5:31c Tijdzonering

- **1.**Het is verboden om zich tussen 23.00 uur tot 7.00 uur met een vaartuig in openbaar water danwel aan openbare walkanten te bevinden.

- **2.**Het college kan in zeer bijzondere gevallen van het in het eerste lid genoemde verbod ontheffing verlenen op daartoe aan te wijzen perioden, tijden en/of gebieden.

Artikel 5:31d Registratieplicht vaartuigen

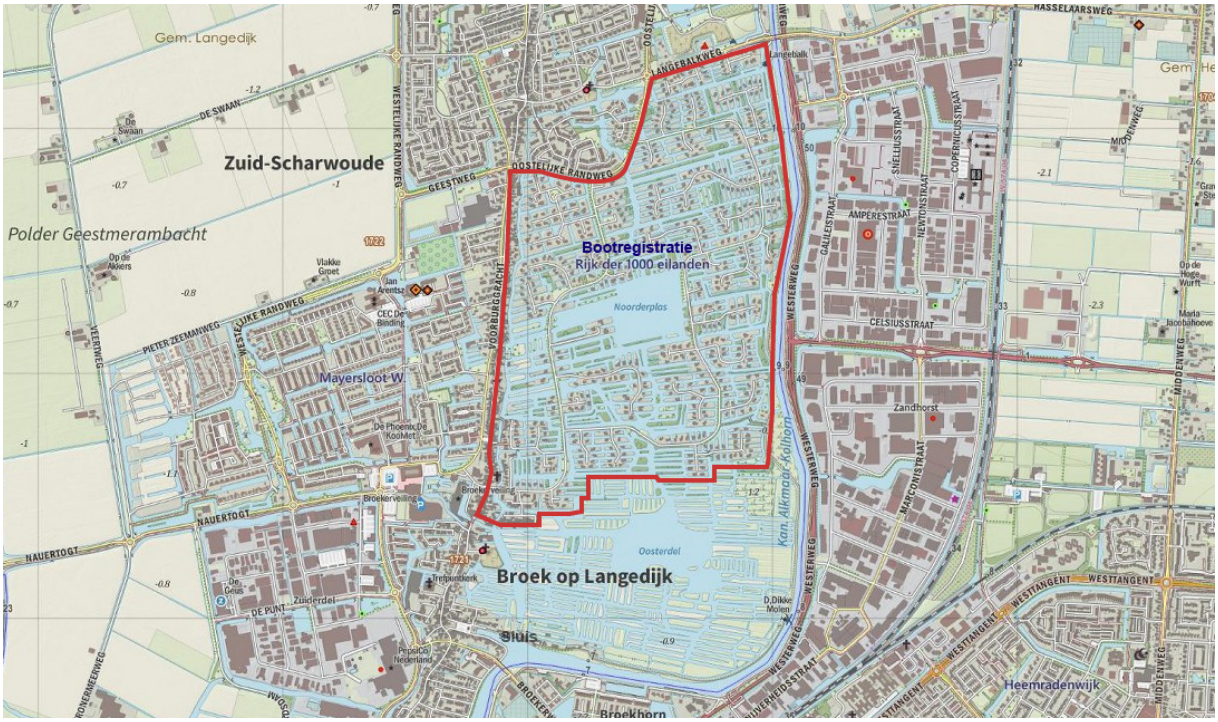
- **1.**Pleziervaartuigen, met uitzondering van vaartuigen die onder een landelijke registratieplicht vallen, die zich bevinden in openbare wateren gelegen binnen het Rijk der Duizend Eilanden dienen te beschikken over een door het college afgegeven uniek registratienummer.

- **2.**Het registratienummer dient goed zichtbaar te zijn aan het vaartuig.

- **3.**Het college kan categorieën van vaartuigen uitsluiten van de verplichting tot registratie zoals genoemd in lid 1

- **4.**Het college kan nadere regels stellen met betrekking tot de registratie en de manier waarop dit dient te geschieden.

Bijlage: Pilotgebied registratieplicht vaartuigregistratie



Bijlage: Enquête: samenvatting beantwoording open vragen

De enquête is 733 keer ingevuld. In sommige gevallen is de mogelijkheid om open vragen te beantwoorden gekoppeld aan het antwoord van een daarvoor gestelde gesloten vraag. Niet iedere respondent die een open vraag kon beantwoorden heeft dat ook gedaan. Hieronder zijn de resultaten van de relevante open vragen samengevat. Een reactie van een respondent kan meerdere redenen bevatten. De reacties van respondenten beantwoorden in sommige gevallen niet de vraag.

Postcodes respondenten		
Postcode	Aantal	%
Binnen gebied bootregistratie.	280	44%
Buiten gebied bootregistratie, maar in voormalig Langedijk .	235	37%
Postcodes ingevuld zonder letters, in voormalig Langedijk, kan binnen en buiten gebied bootregistratie zijn.	92	14%
Heerhugowaard.	20	3%
Buiten Dijk en Waard.	10	2%

Waarom heeft u geen registratienummer van een boot doorgegeven bij het melden van overlast?	
Reden	Aantal
Twijfel of er iets mee gedaan wordt/ kan worden/ heeft geen zin/ handhaving te laat.	92
Weinig last van / overlast is kortdurend of incidenteel / overlast is afgenomen / geen aanleiding / niet nodig.	86
Geen registratienummer op boot / nummer niet te zien (ver weg of donker).	49
Geen behoefte aan / niet aan gedacht / wil niet klagen of klikken / te veel moeite / anderen melden wel.	23
Overlast hoort erbij als je aan het water woont/ zelf ook jong geweest/ elkaar iets gunnen.	20
Overlastgever(s) zelf aanspreken als je overlast ervaart.	13
Niet bekend hoe / waar melden / met wie contact opnemen / niet op de hoogte van nummers.	9
Geen tijd om te reageren (alweer weg).	8
Overlast is al bekend bij gemeente / algemeen geklaagd over drukte en/of overlast op het water.	5
Het is de taak van de gemeente/ politie om te handhaven.	4
Door meer handhaving op het water niet meer nodig.	3
Registratie in het betreffende gebied niet verplicht.	3
Onkunde bootbestuurders (kan gemeente niets aan doen).	3
Geen consequenties / overlastgever(s) komen er met waarschuwing vanaf.	2
Eigen verantwoordelijkheid bootjesvaarders / of ouders.	2
Melding ging om een ander probleem.	2
Anders wordt bootregistratie een succes en permanent ingevoerd.	1
Geen bewijs.	1
Schade ontstaat als we niet thuis zijn.	1
Melding over toename boten in gebied wordt niet als overlast gezien.	1
Geven het door aan sluiswachter en die spreekt ze aan.	1

Andere redenen die bijdragen aan het verminderen van overlast.	
Reden	Aantal
Meer en een strategischere handhavingstactiek van politie en boa's (heterdaad betrappen, ruimere werktijden, meer boten tegelijk, tijdens schoolvakanties, mooi weer).	39
Overlast gevende (rubber) boten hebben geen zichtbare registratienummer op de boot.	23
Vindt bootregistratie / regels onzin of zinloos	17
De hele samenleving aanpakken voor een beperkt aantal inwoners die last hebben van een nog kleinere groep veroorzakers.	12
Varen na 23:00 moet kunnen voor bijvoorbeeld vriendenbezoek. Het is betutteling, het beperkt onze vrijheid, het is geen oorlog.	10
Binnenvaartpolitiereglement handhaven.	6
Sociale controle.	5
Botenhelling lepelaar sluiten.	3
Registratiesticker op de boot is te klein.	2
Gesprek aangaan met booteigenaren die overlast geven.	2
Inzetten buurtregisseur.	2
Eenrichtingsverkeer instellen.	2
Boten buiten de gemeente zijn oorzaak.	2
Knooppunt Broekerveiling ontlasten door nieuwe vaarroutes naar de Noorderplas.	1
Snelheidsmeters op de boot.	1
In andere / nieuwe wijken zwem- en vaarplas maken. Zo verspreid je mensen en boten.	1

In welke wijk of in welke gebieden moet de registratieplicht ook gelden?	
Reden	Aantal
Dijk en Waard.	63
Al het doorvaarbare water in voormalig Langedijk.	14
Alle vaargebieden.	13
Westerdel.	12
Alle wijken in voormalige Langedijk.	11
Mayersloot.	8
Alles achter de sluis.	6
Zuid-Scharwoude.	3
Heerhugowaard.	3
Oosterdelgebied.	3
Broekerveiling omgeving.	2
Noord-Scharwoude.	2
Broek op Langedijk.	2
Stad van de zon.	2
Sint-Pancras.	2
't Waardje Oudkarspel.	1
Butterhuizen.	1