

**Uitspraak 201507159/1/A1, 201507161/1/A1, 201507162/1/A1, 201507165/1/A1,
201507190/1/A1, 201507194/1/A1, 201507214/1/A1, 201507215/1/A1, 201507216/1/A1,
201507237/1/A1, 201507327/1/A1, 201507328/1/A1, 201507330/1/A1, 201507333/1/A1,
201507335/1/A1**

Datum van uitspraak: woensdag 7 juni 2017

Tegen: het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

Proceduresoort: Hoger beroep

Rechtsgebied: Algemene kamer - Hoger Beroep - Verordeningen

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2017:1520**

Bij deze uitspraak is een [persbericht](#) uitgebracht.

201507159/1/A1, 201507161/1/A1, 201507162/1/A1, 201507165/1/A1, 201507190/1/A1, 201507194/1/A1,
201507214/1/A1, 201507215/1/A1, 201507216/1/A1, 201507237/1/A1, 201507327/1/A1, 201507328/1/A1,
201507330/1/A1, 201507333/1/A1, 201507335/1/A1.

Datum uitspraak: 7 juni 2017

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op de hoger beroepen van:

1. [appellante sub 1],
2. [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners,
3. De Rederij C.V.,
4. [appellante sub 4],
5. Canal Bus B.V.,
6. [appellante sub 6],
7. Canal Rondvaart B.V.,
8. [appellante sub 8],
9. Canal Company B.V.,
10. [appellante sub 10A] en [appellante sub 10B],
11. Rederij Amsterdam B.V. en Classic Canal Charters B.V.,
12. Dobber Amsterdam Canal Cruises B.V.,
13. De Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.,
14. Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.,
15. Rederij Lovers B.V.,

allen gevestigd dan wel wonende te Amsterdam (hierna gezamenlijk: vergunninghoudsters),

tegen de uitspraken van de rechtbank Amsterdam van 5 augustus 2015 in zaken nrs. 14/5490, 14/6552, 14/7124, 14/7127, 14/7338, 14/7064, 14/7066, 14/7067, 14/7068, 14/7075, 14/7084, 14/7085, 14/7086, 14/7087, 14/7088, 14/7103, 14/7105, 14/7107, 14/7108, 14/7109, 14/7110, 14/7111, 14/7114, 14/7115, 14/7117, 14/7118, 14/7120, 14/7032, 14/6545, 14/7692, 14/8140, 14/7696, 14/6543, 14/7128, 14/7129, 14/7130, 14/7131, 14/7133, 14/7134, 14/6555, 14/7155, 14/7166, 14/7164, 14/7163, 14/7161, 14/7167, 14/7160, 14/7158, 14/7157, 14/7070, 14/7071, 14/7072, 14/7065, 14/7125, 14/7077, 14/7132, 14/7069, 14/7078, 14/6535, 14/6558, 14/6578, 14/6581, 14/6537, 14/6541, 14/6580, 14/7605, 14/7606, 14/7607, 14/6536, 14/6539, 14/6544, 14/6583, 14/6584, 14/6586, 14/6588, 14/6589, 14/6591, 14/6715 en 14/6713 in de

gedingen tussen:

vergunninghoudsters

en

het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Procesverloop

Bij afzonderlijke besluiten van 30 en 31 december 2013 en 27 januari 2014 heeft het college de aan vergunninghoudsters toebehorende vaartuigen ingedeeld in een segment en de eerder voor deze vaartuigen verleende vergunningen voor passagiersvervoer te water met ingang van 1 januari 2014 ingetrokken en opnieuw vergunning verleend. Voor de vaartuigen die zijn ingedeeld in het segment "Bemand groot" zijn de vergunningen verleend deels tot 1 januari 2020 en deels tot 1 januari 2020 of tot het moment dat het vaartuig uit de vaart wordt genomen, wordt vervangen of wordt verkocht. Voor de vaartuigen die zijn ingedeeld in de overige segmenten heeft het college besloten dat deze vaartuigen voor onbepaalde tijd mogen blijven varen. Bij alle besluiten heeft het college tevens bepaald dat deze vergunningen worden verleend voor het bevaren van het binnenwater in vergunninggebied 1: Amsterdam inclusief centrum-zone en heeft het aan deze vergunningen de in bijlage 1 bij de vergunningen opgenomen voorschriften verbonden.

Bij besluit van 23 september 2014 heeft het college het bezwaar van De Rederij tegen de op haar betrekking hebbende afzonderlijke besluiten van 30 december 2013 gegrond verklaard, het in die besluiten opgenomen vergunningvoorschrift 2.11 herroepen en een gewijzigd voorschrift 2.11 aan de vergunningen verbonden en deze besluiten voor het overige in stand gelaten.

Bij afzonderlijke besluiten van 22 september 2014 heeft het college het door Canal Rondvaart tegen vijf van de op haar betrekking hebbende besluiten van 30 december 2013 gemaakte bezwaar gegrond verklaard, het in die besluiten opgenomen vergunningvoorschrift 2.11 herroepen, een gewijzigd voorschrift 2.11 aan die vergunningen verbonden en deze besluiten voor het overige in stand gelaten.

Bij afzonderlijke besluiten van 23 september 2014 heeft het college de bezwaren van Canal Rondvaart voor de overige aan haar gerichte besluiten van 30 december 2013 ongegrond verklaard.

Bij afzonderlijke besluiten van 16 juli 2014, 26 augustus 2014, 27 augustus 2014, 28 augustus 2014, 29 augustus 2014, 16 september 2014, 23 september 2014, 6 oktober 2014 en 9 oktober 2014 heeft het college de door de overige vergunninghoudsters tegen het op hen betrekking hebbende besluit gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij afzonderlijke uitspraken van 5 augustus 2015 heeft de rechtbank de door vergunninghoudsters tegen de besluiten van 16 juli 2014, 26 augustus 2014, 27 augustus 2014, 28 augustus 2014, 29 augustus 2014, 16 september 2014, 22 september 2014, 23 september 2014, 6 oktober 2014 en 9 oktober 2014 ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Deze uitspraken zijn aangehecht.

Tegen de op hen betrekking hebbende uitspraak hebben vergunninghoudsters hoger beroep ingesteld.

Het college heeft schriftelijke uiteenzettingen ingediend.

Vergunninghoudsters en het college hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaken gevoegd ter zitting behandeld op 26 mei 2016, waar namens de verschillende vergunninghoudsters mr. P. Nicolaï, mr. S. Levelt, mr. R. Elkerbout, mr. C.W. Kniestedt en mr. A. Blokhuis, allen advocaat te Amsterdam, en mr. J. Zwiers, rechtsbijstandverlener te Leusden, zijn verschenen. Voorts zijn namens vergunninghoudsters [gemachtigden] verschenen. Het college is vertegenwoordigd door mr. S.M.C. Nuijten en mr. H.P. Wiersema, onderscheidenlijk advocaat te Amsterdam en te Rotterdam. Aan de zijde van het college zijn tevens verschenen G.G.J. Sprenkeling, mr. M.J.M. Jacobs, mr. D.D.A. Cordus en mr. E.G. Blees.

Na het sluiten van het onderzoek ter zitting heeft de Afdeling het onderzoek heropend om het college in de gelegenheid te stellen nader onderzoek te verrichten.

Het college en vergunninghoudsters hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaken gevoegd voor de tweede keer ter zitting behandeld op 22 maart 2017, waar namens vergunninghoudsters mr. P. Nicolai, mr. S. Levelt, mr. R. Elkerbout, mr. A. Blokhuis en mr. C.W. Kniestedt, allen advocaat te Amsterdam, en mr. R.J. van Rijn, rechtsbijstandverlener te Leusden, zijn verschenen. Voorts zijn namens vergunninghoudsters [gemachtigden] verschenen. Het college is vertegenwoordigd door mr. S.M.C. Nuijten, advocaat te Amsterdam. Aan de zijde van het college zijn tevens verschenen drs. R.C. Boot, G.G.J. Sprenkeling, mr. E.G. Blees, mr. A. Weijenberg, drs. M.F. Emde en ir. J.T.M. van Doorn.

Overwegingen

Inleiding

1. Om de grachten te beschermen en het gebruik ervan te reguleren voerde de gemeente Amsterdam sinds 1948 een volumebeleid voor passagiersvervoer te water. Het volumebeleid kende een maximum van het aantal vergunningen voor passagiersvervoer met uitzondering van bijzondere, vernieuwde initiatieven. Het college constateerde echter dat in de loop van de tijd de drukte op de grachten toenam en dat meer overlast werd ervaren. Daarnaast stelde het college vast dat een onbedoeld neveneffect van het volumebeleid was dat de markt voor passagiersvervoer te water op slot zat en dat nieuwe gegadigden vrijwel geen kans hadden om een vergunning te krijgen. Gelet hierop besloot de gemeente het beleid te herzien.

Op 2 oktober 2013 heeft de raad van de gemeente Amsterdam (hierna: de gemeenteraad) de nota Varen in Amsterdam vastgesteld. In deze nota is een nieuw beleidskader opgenomen dat zich niet alleen richt op bedrijfsmatig passagiersvervoer, maar op alle vaarweggebruikers. Het voornemen is om voor vaartuigen met een lengte tot en met 14 m het beschikbare aantal exploitatievergunningen te verruimen met als eindperspectief het vrijgeven van het aantal vergunningen in 2020. Het aantal vaartuigen groter dan 14 x 3,75 m dat in het centrumgebied mag varen, blijft gemaximeerd op het huidige aantal. Op 2 oktober 2013 heeft de gemeenteraad de Verordening op het binnenwater 2010 (hierna: de Vob) gewijzigd vastgesteld. In artikel 2.4.5, vijfde lid, van de Vob is opgenomen in welke gevallen het college een vergunning voor onder meer bedrijfsmatig passagiersvervoer kan weigeren, intrekken of wijzigen. Bij de uitoefening van deze bevoegdheden hanteert het college de op 3 september 2013 door hem vastgestelde Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 (hierna: de RPA 2013). De RPA 2013 deelt vaartuigen voor passagiersvervoer in in categorieën ("segmenten") op basis van afmetingen, de aan- of afwezigheid van een overkapping en van een professionele bemanning. Het segment "Bemand groot" omvat de bemande passagiersvaartuigen groter dan 14 x 3,75 m en kleiner dan of gelijk aan 20 x 4,25 m, en voorzien van een grotendeels vaste overkapping. Voorts wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende vergunninggebieden. Vergunninggebied 1 is het gebied in Amsterdam dat mede de centrum-zone zoals aangegeven op de bijlage bij de RPA 2013 omvat. Dit is het voor bedrijfsmatig passagiersvervoer veruit meest belangrijke gebied. Ingevolge artikel 1.5, eerste lid, van de RPA 2013 wordt een vergunning voor een vaartuig in het segment "Bemand groot" voor vergunninggebied 1 verleend voor een periode van maximaal 10 jaar. Vergunningen voor vaartuigen in andere segmenten worden ingevolge artikel 1.5, tweede lid, van de RPA 2013 voor onbepaalde tijd verleend.

Vergunninghoudsters verzorgen onder meer rondvaarten door de grachten van Amsterdam. Als gevolg van de wijziging in het gemeentelijk beleid heeft het college in de afzonderlijke besluiten van 30 en 31 december 2013 en 27 januari 2014 (ambtshalve) de in het verleden aan vergunninghoudsters voor onbepaalde tijd verleende vergunningen voor passagiersvervoer te water per 1 januari 2014 ingetrokken en hun vanaf die datum voor vaartuigen in het segment "Bemand groot" die varen in vergunninggebied 1 nieuwe vergunningen verleend tot 1 januari 2020. De vergunningen voor de overige vaartuigen zijn voor onbepaalde tijd verleend. Vergunninghoudsters zijn het met die besluiten en de daarop genomen besluiten op bezwaar niet eens. Volgens hen zijn de besluiten onder meer gebaseerd op beleid dat in strijd is met nationale en internationale regelgeving. De besluiten zelf voldoen volgens vergunninghoudsters evenmin aan de daaraan te stellen eisen.

Toepasselijke regelgeving

2. De relevante bepalingen uit richtlijn nr. 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PB 2006, L 376/36; hierna: de Dienstenrichtlijn), de Dienstenwet, de Vob en de RPA 2013 zijn opgenomen in de bijlage die onderdeel uitmaakt van deze

uitspraak.

3. Het beleidskader dat ten grondslag ligt aan de RPA 2013 is vastgelegd in de nota Varen in Amsterdam. In hoofdstuk 1 van de nota Varen in Amsterdam is vermeld dat de gemeente er naar streeft om het gebruik van het binnenwater van Amsterdam voor een veelheid aan dynamische functies te versterken. Het doel is te komen tot een optimaal nautisch gebruik van het Amsterdams binnenwater, waarbij er evenwicht is tussen de belangen van bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad. Het gaat om een aanpak waarin kwaliteit, toegankelijkheid, veiligheid, duurzaamheid en beperking van overlast de kern zijn. Het huidige stelsel heeft volgens het college onvoldoende geleid tot het afnemen van bekende problemen, zoals drukte en overlast op het water, tekort aan ligplaatsen en onvoldoende vergroening. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de beleidsdoelen van de gemeente. Het college streeft naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater in de nabije toekomst, met kleinere en schonere vaartuigen, een betere spreiding van het vaarverkeer, met slimme verkeerregelingen en dienstverlening, waarmee alle soorten vaarweggebruikers ook op de drukste momenten kunnen doorvaren. Het college wil de schaarse ruimte op een eerlijke wijze verdelen, de veiligheid op het water borgen en meer ruimte voor een divers aanbod van passagiersvervoer om de aantrekkingskracht van de grachten door een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding te vergroten. Verder wil het een verantwoord en duurzaam gebruik van het water, minder overlast voor bewoners op en aan het water, en dienstverlening die bijdraagt aan meer vaarplezier en stimulering van vergroening van de vaartuigen. In hoofdstuk 4 staat dat voor het tegen betaling vervoeren van passagiers over het binnenwater van Amsterdam in beginsel een exploitatievergunning nodig is. Daar is veel vraag naar. Voorts verwacht het college dat het aantal mensen dat in Amsterdam wil varen, zal groeien. Om het beschikbare vaarwater in Amsterdam beter te benutten, streeft het college er naar de omvang van de vloot van grote passagiersvoertuigen te stabiliseren. Volgens het college verbeteren kleinere vaartuigen de doorstroming. Het manoeuvreren van grote vaartuigen bij de bochten in het krap bemeten vaarwegstelsel leidt tot onnodig oponthoud, onveilige situaties en overlast. Dat geldt volgens het college ook voor het elkaar passeren van brede vaartuigen in de overwegend smalle vaarwegen. Daarnaast kunnen kleinere vaartuigen gebruik maken van een groter vaargebied, waardoor meer spreiding kan ontstaan van vaarbewegingen. Daarom heeft het college de indeling van vaartuigen in segmenten gewijzigd en vergunninggebieden aangewezen. Per gebied en segment is gezocht naar de meest geschikte vorm om de beleidsdoelen te realiseren.

Procesbelang

4. Het college stelt zich op het standpunt dat diverse vergunninghoudsters thans niet meer beschikken over vergunningen voor de in deze procedure aan de orde zijnde vaartuigen waardoor het belang bij de procedure voor deze rederijen in zoverre is komen te vervallen.

4.1. Ter zitting heeft [appellante sub 1] verklaard dat de aan haar verleende exploitatievergunning is overgedragen aan een andere rederij. Dat betekent dat haar belang bij het hoger beroep is komen te vervallen. Dat bij de overdracht aan de andere rederij is afgesproken dat [appellante sub 1] deze procedure zou voortzetten, maakt dat niet anders, omdat deze onderlinge afspraak niet afdoet aan het feit dat het belang bij een inhoudelijke beoordeling van het hoger beroep is overgegaan op de verkrijgende rederij.

Met betrekking tot Classic Canal Charters geldt zij is gefuseerd onder algemene titel met Rederij Amsterdam op 18 juni 2015 waarbij Rederij Amsterdam de verkrijgende rechtspersoon is. Als gevolg daarvan is het belang van Classic Canal Charters bij het hoger beroep vervallen.

Wat betreft de opmerkingen van het college over het belang van De Rederij en [appellante sub 8] overweegt de Afdeling dat niet is gebleken dat er geen belang bij het hoger beroep is, omdat ter zitting niet is komen vast te staan dat zij niet meer beschikken over één of meer exploitatievergunningen voor de door het college vermelde vaartuigen.

Ten slotte is ter zitting gebleken dat de exploitatievergunning van [appellante sub 10A] voor het vaartuig "Prins Claus" met instemming van het college door haar wordt gebruikt voor het vaartuig "Albert Pieter". Onder die omstandigheden bestaat er nog belang bij een beoordeling van het hoger beroep.

Dienstenrichtlijn en Dienstenwet

5. Vergunninghoudsters betogen dat de bij de rechtbank bestreden besluiten, voor zover die zien op de

vaartuigen die zijn ingedeeld in het segment "Bemand groot", in strijd zijn met de Dienstenrichtlijn en de Dienstenwet.

Omdat vergunninghoudsters in hun hogerberoepschriften over en weer hebben verwezen naar hetgeen door de andere rederijen is aangevoerd, zal de Afdeling bij de toetsing aan de Dienstenrichtlijn en de Dienstenwet al de door de verschillende rederijen naar voren gebrachte argumenten bespreken.

Leeswijzer

6. De vergunningen voor de in het segment "Bemand groot" ingedeelde vaartuigen zijn bij afzonderlijke besluiten van 30 en 31 december 2013 en 27 januari 2014 ingetrokken en zijn met toepassing van de in artikel 6.1, derde lid, van de RPA 2013 opgenomen overgangstermijn opnieuw verleend tot 1 januari 2020 en hebben daarmee een beperkte geldigheidsduur. In artikel 11, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenrichtlijn en artikel 33, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenwet is bepaald dat een aan een dienstverrichter verleende vergunning geen beperkte geldigheidsduur heeft, tenzij het aantal beschikbare vergunningen is beperkt door een dwingende reden van algemeen belang. In het navolgende zal de Afdeling eerst beoordelen of de Dienstenrichtlijn van toepassing is. Vervolgens zal de Afdeling ingaan op het primaire betoog van vergunninghoudsters dat het aantal beschikbare vergunningen niet beperkt is. Daarna zal de Afdeling toetsen of de beperkte geldigheidsduur van de vergunningen voldoet aan artikel 11, eerste lid, van de Dienstenrichtlijn en artikel 33, eerste lid, van de Dienstenwet.

Toepasselijkheid

7. Van de door vergunninghoudsters aangeboden diensten wordt ook gebruik gemaakt door burgers van andere lidstaten. Artikel 1.3 en artikel 1.5 van de RPA 2013 kunnen een belemmering vormen voor de toegang tot de markt van alle dienstverrichters, ook die gevestigd zijn in andere lidstaten, zodat van de beperkingen van het aantal en de geldigheidsduur van de vergunningen een tussenstaats effect kan uitgaan. Gelet hierop vallen de werkzaamheden van vergunninghoudsters onder de reikwijdte van de Dienstenrichtlijn. Vergelijk het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof van Justitie) van 1 oktober 2015, R.L. Trijber en J. Harmsen, ECLI:EU:C:2015:641.

Is het aantal beschikbare vergunningen beperkt?

8. Vergunninghoudsters betogen dat het aantal beschikbare vergunningen niet beperkt is, omdat er slechts één soort exploitatievergunning bestaat. Het totale aantal exploitatievergunningen is niet beperkt, omdat wel een vergunning zou kunnen worden verkregen voor vaartuigen in een ander segment dan "Bemand groot" of voor een ander vergunninggebied dan vergunninggebied 1.

8.1. De rechtbank heeft dit betoog terecht niet gevolgd. Daarbij heeft de rechtbank terecht van belang geacht dat het college met het oog op het garanderen van een vlotte en veilige doorvaart, het bewaken van de veiligheid en het beperken van overlast bij de verlening van de exploitatievergunningen onderscheid maakt op basis van een indeling in segmenten en vergunninggebieden waarbij het aantal voor het segment "Bemand groot" in vergunninggebied 1 beschikbare exploitatievergunningen is beperkt. Het aantal beschikbare exploitatievergunningen is in zoverre dan ook beperkt. Niet in geschil is dat het aantal gegadigden voor een vergunning in het segment "Bemand groot" voor vergunninggebied 1 groter is dan het aantal vergunningen dat het college maximaal wil afgeven. De stelling van vergunninghoudsters dat de rechtbank niet heeft onderkend dat artikel 2.4.5, eerste lid, van de Vob één soort exploitatievergunning kent en dat het in de RPA 2013 neergelegde beleid over de indeling in segmenten en vergunninggebieden geen verschillende exploitatievergunningen onderscheidt, neemt deze beperking van het aantal vergunningen niet weg. Of een rederij met louter vaartuigen in de segmenten "Bemand gesloten", "Bemand open", "Onbemand" en "Waterfiets" economisch rendabele activiteiten kan ontplooiën, doet, wat daarvan zij, evenmin af aan het bestaan van deze beperking.

Voor zover vergunninghoudsters in hun beroepschriften hebben betoogd dat het volumebeleid wordt opgeheven en dat het aantal beschikbare vergunningen vanaf dat moment niet langer is beperkt en zij vanaf dat moment aanspraak kunnen maken op omzetting van de voor bepaalde tijd verleende vergunning naar een vergunning voor onbepaalde tijd, mist het betoog feitelijke grondslag. Ten tijde van de besluiten op bezwaar was het aantal vergunningen niet vrijgegeven. De in genoemde nota vermelde intentie om het

vergunningenplafond los te laten, geldt bovendien niet voor de vaartuigen in het segment "Bemand groot" die varen in vergunninggebied 1.

Het betoog faalt.

De eis van artikel 11, eerste lid, van de Dienstenrichtlijn

9. Vergunninghoudsters betogen dat de aan hen verleende vergunningen ten onrechte een beperkte geldigheidsduur hebben. Het college heeft de geldigheidsduur beperkt omdat het aantal vergunningen in het segment "Bemand groot" is beperkt, als bedoeld in artikel 11, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenrichtlijn en artikel 33, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenwet. De Afdeling zal daarom beoordelen of de bestreden besluiten in overeenstemming zijn met artikel 11, eerste lid, van de Dienstenrichtlijn en artikel 33, eerste lid, van de Dienstenwet.

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 9 juli 2014, [ECLI:NL:RVS:2014:2488](#) is artikel 11, eerste lid, van de Dienstenrichtlijn geïmplementeerd in artikel 33, eerste lid, van de Dienstenwet. Deze implementatie is naar het oordeel van de Afdeling op volledige en juiste wijze geschied. Niettemin bestaat op grond van het beginsel van Unietrouw, als bedoeld in artikel 4, derde lid, van het Verdrag betreffende de Europese Unie de plicht om de dit artikel uit te leggen in het licht van de Dienstenrichtlijn en daarbij rekening te houden met het doel van de Dienstenrichtlijn (arrest van het Hof van Justitie van 24 januari 2012, [Maribel Dominguez, ECLI:EU:C:2012:33](#)). In het navolgende is het toetsingskader van de Dienstenrichtlijn leidend.

Toetsingskader

10. Indien het aantal vergunningen is beperkt door een dwingende reden van algemeen belang als bedoeld in artikel 11, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenrichtlijn, mag de geldigheidsduur van deze vergunningen niet onbeperkt zijn (vgl. ro. 62 van het voormelde arrest [Trijber en Harmsen van het Hof van Justitie](#) en ro. 11.3 van de uitspraak van de Afdeling van 27 januari 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:160](#)).

11. De Afdeling zal derhalve beoordelen of de beperking van het aantal beschikbare vergunningen wordt gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang. Tevens zal de Afdeling beoordelen of deze beperking evenredig is met die reden van algemeen belang. In dat verband moet worden gezien of de beperking geschikt is om het nagestreefde doel te bereiken en niet verder gaat dan nodig is om dat doel te bereiken. Zoals volgt uit de rechtspraak van het Hof van Justitie (bijvoorbeeld het arrest van 10 maart 2009, [Hartlauer Handelsgesellschaft mbH, ECLI:EU:C:2009:141](#), en het arrest van 12 januari 2010, [Domnica Petersen, ECLI:EU:C:2010:4](#)) is de beperking van het aantal vergunningen geschikt om het nagestreefde doel te bereiken als het doel coherent en systematisch wordt nagestreefd. Bij de vraag of de beperking niet verder gaat dan nodig is om het doel te bereiken, dient te worden beoordeeld of het doel niet met andere, minder beperkende maatregelen kan worden bereikt.

Hoewel artikel 11, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenrichtlijn niet stelt dat de beperking van het aantal vergunningen evenredig moet zijn, is de Afdeling van oordeel dat deze vraag wel moet worden beantwoord. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat in punt 56 van de preambule van de Dienstenrichtlijn in het algemeen is bepaald dat bij vergunningenstelsels of beperkingen, voor zover van belang, de beginselen van evenredigheid altijd moeten worden geëerbiedigd. Ook uit vaste rechtspraak van het Hof van Justitie volgt dat beperkingen alleen gerechtvaardigd zijn door een dwingende reden van algemeen belang, als ze geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken en niet verder gaan dan noodzakelijk is om dat doel te bereiken (vgl. het arrest van het Hof van Justitie van 29 maart 2017, [Furkan Tekdemir, ECLI:EU:C:2017:239](#)).

Dwingende reden van algemeen belang

12. De rechtbank heeft overwogen dat er in dit geval een dwingende reden van algemeen belang is om het aantal beschikbare vergunningen te beperken, nu het college het aantal vergunningen heeft beperkt met het oog op de wens om de beschikbare ruimte op de grachten eerlijker te verdelen en het belang van een vlotte en veilige doorvaart te garanderen, de veiligheid te bewaken en overlast te beperken.

13. Vergunninghoudsters betogen dat deze belangen geen dwingende redenen van algemeen belang zijn. Daartoe voeren zij aan dat artikel 4, aanhef en onder 8, van de Dienstenrichtlijn regelt wat onder dwingende

redenen van algemeen belang wordt verstaan. Volgens vergunninghoudsters blijkt daaruit dat onder dwingende redenen van algemeen belang slechts redenen kunnen worden verstaan die als zodanig zijn erkend in de rechtspraak van het Hof van Justitie. Voorts blijkt uit deze bepaling dat dwingende redenen van algemeen belang betrekking moeten hebben op nationale aangelegenheden met een zekere maatschappelijke relevantie. Daarvan is hier geen sprake, aldus vergunninghoudsters.

13.1. In het advies van de bezwaarschriftencommissie dat ten grondslag ligt aan de besluiten op bezwaar staat dat het college heeft geconstateerd dat de drukte op de Amsterdamse binnenwateren en de noodzaak om overlast en milieubelasting te beperken in de weg staan aan het volledig vrijgeven van het maximale aantal vergunningen in het segment "Bemand groot" in vergunninggebied 1. Het vrijgeven van het aantal vergunningen voor het segment "Bemand groot" in vergunninggebied 1 zou volgens het college leiden tot een forse groei van het aantal grote vaartuigen. Voorts is in het advies opgemerkt dat zowel deze groei als de omvang van de vaartuigen een te groot beslag zouden leggen op de beschikbare ruimte op het water en een onaanvaardbare mate van overlast met zich mee zouden brengen. Voorts zou de vlotte en veilige doorvaart hierdoor in het geding komen. In het advies staat verder dat de grotere vaartuigen meer wateroppervlakte gebruiken, vaak ook meer tijd nodig hebben om te manoeuvreren en in de bochten moeten 'steken'. Daardoor neemt de kans op het veroorzaken van opstoppingen toe naarmate een vaartuig groter is.

13.2. In de definitie van het begrip "dwingende reden van algemeen belang" artikel 4, aanhef en onder 8, van de Dienstenrichtlijn kunnen geen aanknopingspunten worden gevonden voor het oordeel dat dwingende redenen van algemeen belang zich slechts op nationaal niveau kunnen voordoen. Zo wordt in het genoemde artikel onder meer de bescherming van het stedelijk milieu als een dwingende reden van algemeen belang aangemerkt, waaronder volgens overweging 40 van de considerans van de Dienstenrichtlijn ook de stedelijke ruimtelijke ordening wordt begrepen. Dat in dit geval sprake is van een, naar vergunninghoudsters stellen, lokale aangelegenheid en een lokaal belang, betekent derhalve niet dat reeds daarom geen sprake kan zijn van dwingende redenen van algemeen belang. (Vgl. de rechtspraak inzake dwingende redenen van algemeen belang vervat in regionale regelingen in de arresten van het Hof van Justitie van 12 december 2013, *Dirextra Alta Formazione Srl*, ECLI:EU:C:2013:831 en van 8 mei 2013, *Libert en anderen*, ECLI:EU:C:2013:288).

De in 13.1 weergegeven argumenten van het college zijn dwingende redenen van algemeen belang. In de procedure voor de Afdeling is gebleken dat de beperking van het aantal vergunningen in het segment "Bemand groot" vooral is ingegeven door het belang van de vlotte en veilige doorvaart. Het verschil met de boten in het niet gemaximeerde segment "Bemand gesloten" zit immers alleen in de lengte (en breedte) van de boten. Volgens het college zou met name door deze omvang de vlotte en veilige doorvaart in het gedrang komen. De eventuele gevolgen voor milieu en overlast vloeien daar weer uit voort. Naar het oordeel van de Afdeling wordt deze beperking daarmee in beginsel gerechtvaardigd door dwingende redenen van algemeen belang. De Afdeling vindt voor dit oordeel onder meer steun in het arrest van het Hof van Justitie van 11 maart 2010, *Attanasio Group Srl*, ECLI:EU:C:2010:133, waarin het Hof de doelstelling verkeersveiligheid heeft erkend als dwingende redenen van algemeen belang. Dit laat evenwel onverlet dat de beperking van het aantal vergunningen ook evenredig moet zijn.

Evenredigheid

14. Vergunninghoudsters hebben aangevoerd dat de beperking van het aantal beschikbare vergunningen niet evenredig is met die reden van algemeen belang. Ter onderbouwing van deze stelling hebben vergunninghoudsters het door de TU Delft opgestelde rapport "Analyse van een Veilige en Vlotte Doorvaart voor Rondvaartboten in Amsterdam" van april 2016 overgelegd. Uit dit rapport volgt volgens vergunninghoudsters dat de inzet van grotere vaartuigen de vlotte en veilige doorvaart om diverse redenen juist bevordert, het ruimtebeslag op de Amsterdamse grachten vermindert en meer bijdraagt aan de milieudoelstellingen van het college. Het rapport toont volgens hen bovendien aan dat de gekozen afmetingen die als grens gelden voor het segment "Bemand groot" willekeurig zijn. Het is althans onjuist dat kleinere vaartuigen (merkbaar) beter manoeuvreerbaar zijn dan vaartuigen in het segment "Bemand groot". De beschikbaarheid van een moderne stuurinrichting waarbij de schroef ook als stuurmiddel wordt gebruikt - zoals een boegschroef of een roerpropeller - is in dat verband belangrijker, aldus vergunninghoudsters.

14.1. Na de zitting van 26 mei 2016 is het onderzoek heropend om het college de gelegenheid te geven nader te reageren op het rapport van de TU Delft. Daartoe heeft het college deskundigen de opdracht gegeven het belang van de lengte van vaartuigen in de bedrijfsmatige passagiersvaart voor de doelen van het

beleid, en met name voor de vlotte en veilige doorvaart en het voorkomen van overlast in vergunninggebied 1, nader te onderzoeken. Het college heeft drie rapporten overgelegd:

- het rapport "Ruimtebeslag van manoeuvres met vaartuigen voor passagiersvervoer in Amsterdam" van Marin van 23 september 2016
- het rapport "Vaarbewegingen knelpunten grachten Amsterdam" van TNO van 23 september 2016
- het rapport "Review van het rapport: Analyse van een Veilige en Vlotte Doorvaart voor Rondvaartboten in Amsterdam" van Marin van 23 september 2016.

Volgens het college blijkt uit deze onderzoeken dat het in het beleid gehanteerde uitgangspunt dat de lengte van vaartuigen van invloed is op de doelen van het beleid juist is: een langer vaartuig heeft met name op de knelpunten in de Amsterdamse grachten meer tijd en ruimte nodig dan een korter vaartuig en veroorzaakt daardoor stremmingen voor andere vaartuigen. In aanvulling op deze rapporten heeft het college opgemerkt dat de lengte van bemande vaartuigen een relevante factor is geweest voor de indeling in segmenten, maar niet de enige doorslaggevende factor. Voor de segmentindeling zijn namelijk ook de al dan niet bemande verhuur, het al dan niet overkapt zijn van een vaartuig en de breedte van het vaartuig van belang geacht, aldus het college.

14.2. Vergunninghoudsters hebben bij brief van 23 december 2016 in reactie daarop verschillende stukken overgelegd, waaronder drie reacties van de TU Delft van december 2016. Mede op basis hiervan hebben vergunninghoudsters het standpunt ingenomen dat uit de door het college overgelegde rapporten kan worden afgeleid dat het beschikken over bepaalde stuurmiddelen veel belangrijker is voor de vlotte en veilige doorvaart dan de lengte van het vaartuig. De doelstellingen van het college worden beter gediend door niet de lengte van een vaartuig, maar de aanwezigheid van moderne stuurmiddelen als doorslaggevend criterium te hanteren, aldus vergunninghoudsters. Het stuurmechanisme is van grote invloed op de manoeuvreerbaarheid van vaartuigen. Dit volgt volgens vergunninghoudsters uit het door haar overgelegde rapport van de TU Delft van april 2016 en het door het college overgelegde rapport "Ruimtebeslag van manoeuvres met vaartuigen voor passagiersvervoer in Amsterdam" van Marin van 23 september 2016. Vergunninghoudsters hebben er voorts op gewezen dat ook met het nemen van verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld het instellen van eenrichtingsverkeer op drukke vaarwegen, de vlotte en veilige doorvaart kan worden gediend en overlast kan worden voorkomen.

14.3. Bij brief van 8 maart 2017 heeft het college gereageerd op de brief van 23 december 2016. Wat betreft de door vergunninghoudsters genoemde stuurmiddelen heeft het college aangegeven dat het overgrote deel van de vaartuigen die zijn ingedeeld in het segment "Bemand groot" niet beschikt over dergelijke stuurmiddelen en dat stuurmiddelen niet alles bepalend zijn, omdat het ruimtebeslag van grote vaartuigen ook bij gebruik van dergelijke stuurmiddelen veel groter is dan dat van kleinere vaartuigen. Ook kunnen de bedoelde stuurmiddelen niet in alle vaartuigen worden ingebouwd. Ook in het Binnenvaartpolitiereglement en bij het bepalen van de doorvaartprofielen wordt de lengte van vaartuigen ongeacht de aanwezigheid van stuurmiddelen van doorslaggevend belang geacht, aldus het college. Volgens het college wijzen vergunninghoudsters terecht op het belang van verkeersmaatregelen. Deze maatregelen worden door het college bij de regulering van het watergebruik ook betrokken. Het zou echter onvoldoende aan de doelen van het beleid bijdragen als alleen voor verkeersmaatregelen zou worden gekozen en geen sturing kon plaatsvinden op het aantal grote vaartuigen. Voorts plaatst het college kanttekeningen bij de door vergunninghoudsters overgelegde rapporten.

14.4. Vergunninghoudsters hebben bij brief van 10 maart 2017 de door het college geplaatste kanttekeningen betwist en nogmaals beklemtoond dat het optimaliseren van de stuurmiddelen een meer geschikte, minder vergaande en goedkopere oplossing is om de vlotte en veilige doorvaart te bevorderen en daarmee overlast te voorkomen. Zij bestrijden de stelling van het college dat het overgrote deel van de vaartuigen in het segment "Bemand groot" niet over de stuurmiddelen beschikt. Bovendien heeft de door het college ingezette stelselherziening waarin de aanwezigheid van stuurmiddelen van geen belang wordt geacht, een rem gezet op het doen van investeringen in de vaartuigen. Het college verwijt vergunninghoudsters dan ook ten onrechte dat er nog vaartuigen zijn in dit segment zonder moderne stuurmiddelen, aldus vergunninghoudsters.

14.5. Zoals hiervoor onder 1 weergegeven, deelt de RPA 2013 vaartuigen voor passagiersvervoer in in segmenten op basis van de afmetingen en de aan- of afwezigheid van een overkapping en een professionele bemanning. Het segment "Bemand groot" omvat de bemande passagiersvaartuigen groter dan 14 x 3,75 m en kleiner dan of gelijk aan 20 x 4,25 m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping. De Afdeling stelt vast dat de aanwezigheid van een overkapping en een professionele bemanning in het segment "Bemand groot" geen onderscheidende criteria zijn. Ook voor vaartuigen in de segmenten "Bemand open" en "Bemand gesloten" is een professionele bemanning vereist, terwijl in die segmenten het aantal beschikbare vergunningen niet is beperkt. De eis van een vaste overkapping geldt ook voor de vaartuigen die wegens hun afmetingen zijn ingedeeld in het segment "Bemand gesloten". De breedte van de vaartuigen in het segment "Bemand groot" is evenmin een afzonderlijk onderscheidend criterium, omdat de breedte van een vaartuig nauw verband houdt met de lengte daarvan. Er zijn geen vaartuigen die louter op grond van hun breedte in het segment "Bemand groot" zijn ingedeeld. Dit betekent dat bij de indeling van een vaartuig in het segment "Bemand groot" lengte de meest bepalende factor is.

Uit de door vergunninghoudsters overgelegde rapporten leidt de Afdeling af dat het beschikken over moderne stuurmiddelen van invloed is op de doorvaarttijden en het ruimtebeslag en daarmee op de vlotte en veilige doorvaart en het voorkomen van daarmee samenhangende overlast. Ook het door het college overgelegde rapport "Ruimtebeslag van manoeuvres met vaartuigen voor passagiersvervoer in Amsterdam" van Marin van 23 september 2016 ondersteunt dit. Dit rapport doet verslag van een onderzoek waarin de passagetijden van vaartuigen op een kruispunt in de Amsterdamse grachten zijn gemeten. Hieruit volgt dat vaartuigen met moderne stuurmiddelen kortere passagetijden hebben dan vaartuigen met dezelfde of kleinere lengte die niet zijn uitgerust met dergelijke stuurmiddelen. De Afdeling wijst onder meer op figuur 26 van dit rapport. In dit rapport van Marin wordt verder erkend dat bij gebruik van moderne stuurmiddelen ook het ruimtebeslag iets kleiner is. Daarbij komt dat de deskundige van TNO ter zitting van de Afdeling van 22 maart 2017 heeft erkend dat ook andere factoren dan alleen lengte van de vaartuigen een rol spelen bij de doorvaarttijden. Hij heeft in dit verband de verkeerssituatie ter plaatse, de ervaring van de schipper en de aanwezigheid van stuurmiddelen genoemd als voorbeelden van factoren die de doorvaarttijden kunnen beïnvloeden.

14.6. Niettemin kent de RPA 2013 geen betekenis toe aan de aanwezigheid van moderne stuurmiddelen. Dat het merendeel van de vaartuigen in het segment "Bemand groot" volgens het college niet beschikt over deze stuurmiddelen en de lengte van vaartuigen in het Binnenvaartpolitiereglement en de doorvaartprofielen van doorslaggevend belang wordt geacht, betekent niet dat het beschikken over stuurmiddelen niet op enigerlei wijze als criterium zou kunnen worden gebruikt bij de segmentindeling. Zoals in 14.5 is overwogen, dient het beschikken over moderne stuurmiddelen immers de vlotte en veilige doorvaart en het voorkomen van de daarmee samenhangende overlast. Daarbij komt dat vergunninghoudsters meermaals hebben toegezegd bereid te zijn dergelijke stuurmiddelen in hun vaartuigen in te bouwen. Zij hebben die bereidheid onderbouwd met een offerte van Slot Jachtbouw van 15 december 2016 waaruit volgens hen blijkt dat moderne stuurmiddelen tegen aanvaardbare kosten kunnen worden ingebouwd in de vaartuigen.

Door geen betekenis toe te kennen aan het belang van moderne stuurmiddelen ten behoeve van de vlotte en veilige doorvaart, is de segmentindeling van de RPA 2013, die onder meer voorziet in het segment "Bemand groot", en daarmee de beperking van het aantal vergunningen voor dat segment, naar het oordeel van de Afdeling niet coherent en aldus niet geschikt om voormelde door het college nagestreefde beleidsdoelen te bereiken. In dit verband is van belang dat niet aannemelijk is gemaakt dat de beperking van het aantal vergunningen in het segment "Bemand groot" is bedoeld om de andere doelen van het beleid te bereiken. Het voorgaande betekent in het licht van hetgeen in 11 is overwogen dat de beperking niet evenredig is.

Tussenconclusie

14.7. Gelet op hetgeen in 14.6 is overwogen, concludeert de Afdeling dat de beperking van het aantal beschikbare vergunningen voor het segment "Bemand groot" in vergunninggebied 1 niet wordt gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang, omdat deze beperking niet evenredig is. Het gevolg daarvan is dat de verleende vergunningen ten onrechte een beperkte geldigheidsduur hebben. Artikel 1.1, onder k, artikel 1.5, eerste lid, en artikel 6.1 van de RPA 2013 zijn in zoverre onverbindend wegens strijd met artikel 33, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenwet zoals uitgelegd in het licht van artikel 11, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenrichtlijn. Gelet hierop kunnen de bij besluiten van 30 en 31

december 2013 en 27 januari 2014 verleende vergunningen voor het segment "Bemand groot" niet in stand blijven en zullen deze moeten worden herroepen. De rechtbank heeft dat niet onderkend.

Het betoog slaagt.

14.8. De overige door vergunninghoudsters aangevoerde gronden hebben betrekking op de segmentindeling, de daaraan ten grondslag liggende overwegingen van het college en de gemeenteraad en de daaruit voortvloeiende voorschriften die aan de vergunningen zijn verbonden. Naar het oordeel van de Afdeling is de segmentindeling een samenhangend geheel en kunnen de segmenten niet apart van elkaar worden gezien en kan aldus niet worden uitgesloten dat de geconstateerde strijd met de Dienstenwet en Dienstenrichtlijn tot gevolg heeft dat het college de thans gehanteerde segmentindeling in zijn geheel zal wijzigen of het beleid op een geheel andere manier vorm zal geven. De Afdeling komt daarom aan de bespreking van die gronden niet toe en zal ook de vergunningen voor de vaartuigen die zijn ingedeeld in de overige segmenten herroepen.

Nu de herroeping van die besluiten voor zover daarbij vergunningen voor bedrijfsvaartuigen voor passagiersvervoer zijn verleend met zich zou brengen dat vergunninghoudsters niet langer beschikken over exploitatievergunningen, zal de Afdeling deze besluiten ook herroepen voor zover daarin de eerder aan vergunninghoudsters verleende exploitatievergunningen zijn ingetrokken. Het gevolg daarvan is dat vergunninghoudsters thans niet langer behoeven te vrezen dat zij als gevolg van deze besluiten per 1 januari 2020 niet meer beschikken over exploitatievergunningen voor vaartuigen in het segment "Bemand groot" en daardoor schade lijden. De Afdeling komt aan de bespreking van hetgeen vergunninghoudsters hieromtrent hebben aangevoerd dan ook niet toe.

De herroeping van de besluiten van 30 en 31 december 2013 en 27 januari 2014 brengt met zich dat de in die besluiten ingetrokken vergunningen die voorheen aan vergunninghoudsters waren verleend, herleven. De Afdeling realiseert zich dat deze vergunningen voor onbepaalde tijd zijn verleend, hetgeen in strijd is met artikel 33, eerste lid, van de Dienstenwet zoals uitgelegd in het licht van artikel 11, eerste lid, van de Dienstenrichtlijn, omdat het beleid op basis waarvan deze vergunningen zijn verleend, een volumebeleid is (vgl. ro. 11.3 van de uitspraak van de Afdeling van 27 januari 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:160](#)). Deze vergunningen liggen in de onderhavige procedure evenwel niet ter beoordeling voor.

Eindconclusie

15. De hoger beroepen van [appellante sub 1] en Classic Canal Charters zijn niet-ontvankelijk. De hoger beroepen van de overige vergunninghoudsters zijn gegrond. De aangevallen uitspraken dienen in zoverre te worden vernietigd. De besluiten op bezwaar van 26 augustus 2014, 27 augustus 2014, 28 augustus 2014, 29 augustus 2014, 16 september 2014, 22 september 2014, 23 september 2014, 6 oktober 2014 en 9 oktober 2014 komen wegens strijd met artikel 33, eerste lid, aanhef en onder b, van de Dienstenwet zoals richtlijnconform uitgelegd voor vernietiging in aanmerking. De Afdeling zal op na te melden wijze in de zaak voorzien. De besluiten van 30 december 2013 en 31 december 2013 en 27 januari 2014 zullen worden herroepen. De Afdeling zal bepalen dat deze uitspraak in de plaats treedt van de vernietigde besluiten.

16. Het college dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

16.1. De Afdeling overweegt in dit verband met betrekking tot de vergoeding van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand als volgt. De bezwaren, beroepen en hoger beroepen ingesteld door mr. S. Levelt, zijn vrijwel identiek en zijn gelijktijdig ter zitting behandeld. Het gaat hier om samenhangende zaken in de zin van artikel 3 van het Besluit proceskosten bestuursrecht. De zaken waarin mr. S. Levelt als gemachtigde is opgetreden, worden voor de bepaling van de hoogte van de te vergoeden kosten als één zaak beschouwd. Datzelfde geldt voor de zaken waarin mr. P. Nicolai en mr. R. Elkerbout als gemachtigde zijn opgetreden.

Gelet op de omvang en complexiteit van de zaken bestaat in alle zaken voorts aanleiding met betrekking tot de kosten van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand een wegingsfactor van 1,5 toe te passen (onderdeel C1 van bijlage bij het Besluit proceskosten bestuursrecht).

16.2. Met betrekking tot de door vergunninghoudsters gevraagde vergoeding in verband met het opstellen

van diverse deskundigenrapporten, overweegt de Afdeling als volgt. Vergunninghoudsters hebben aangegeven dat 125 uren zijn besteed aan het opstellen van zeven rapporten. Nu het aantal uren niet is gespecificeerd per rapport en gelet op de omvang en inhoud van een deel van deze rapporten zal de Afdeling in de berekening van de vergoeding van de kosten voor de rapporten uitgaan van een totaal van 100 uren dat aan het opstellen van de rapporten is besteed. Voor het opstellen van een deskundigenrapport wordt een forfaitair bedrag van € 75,00 per uur gehanteerd. De Afdeling zal bepalen dat het totaal van het te vergoeden bedrag aan de kosten voor het inschakelen van de deskundigen dient te worden vergoed in één van de zaken waarin mr. S. Levelt als gemachtigde is opgetreden.

16.3. Het college zal worden gelast het door vergunninghoudsters voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep betaalde griffierecht te vergoeden. In dat verband wordt opgemerkt dat aan [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners zowel bij de rechtbank als bij de Afdeling abusievelijk het bedrag aan griffierecht in rekening is gebracht dat moet worden betaald indien het beroep wordt ingesteld door een ander dan een natuurlijk persoon. Daarom is er geen aanleiding om te bepalen dat het door [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners betaalde griffierecht in zijn geheel door het college moet worden vergoed. Het griffierecht, voor zover onverschuldigd betaald, wordt door de griffier van de Raad van State aan [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners teruggestort.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de hoger beroepen van [appellante sub 1] en Classic Canal Charters B.V. niet-ontvankelijk;
- II. verklaart de overige hoger beroepen gegrond;
- III. vernietigt de uitspraken van de rechtbank Amsterdam van 5 augustus 2015 in zaken nr. 14/6552, 14/7124, 14/7127, 14/7338, 14/7064, 14/7066, 14/7067, 14/7068, 14/7075, 14/7084, 14/7085, 14/7086, 14/7087, 14/7088, 14/7103, 14/7105, 14/7107, 14/7108, 14/7109, 14/7110, 14/7111, 14/7114, 14/7115, 14/7117, 14/7118, 14/7120, 14/7032, 14/6545, 14/7692, 14/8140, 14/7696, 14/6543, 14/7128, 14/7129, 14/7130, 14/7131, 14/7133, 14/7134, 14/6555, 14/7155, 14/7166, 14/7164, 14/7163, 14/7161, 14/7167, 14/7160, 14/7158, 14/7157, 14/7070, 14/7071, 14/7072, 14/7065, 14/7125, 14/7077, 14/7132, 14/7069, 14/7078, 14/6535, 14/6558, 14/6578, 14/6581, 14/6537, 14/6541, 14/6580, 14/7605, 14/7606, 14/7607, 14/6536, 14/6539, 14/6544, 14/6583, 14/6584, 14/6586, 14/6588, 14/6589, 14/6591, 14/6715 en 14/6713;
- IV. verklaart de bij de rechtbank in de onder III vermelde zaken ingestelde beroepen gegrond;
- V. vernietigt de besluiten van het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam van:
 - 28 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0115.001 en BZ.1.14.0278.001, waarbij is beslist op de bezwaren van [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners;
 - 23 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0120.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0255.001/DJZ, waarbij is beslist op de bezwaren van De Rederij C.V.;
 - 6 oktober 2014, kenmerk BZ.1.14.0125.001/DJZ waarbij is beslist op het bezwaar van [appellante sub 4];
 - 16 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0253.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0251.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0254.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0119.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van Canal Bus B.V.
 - 23 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0116.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0246.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0247.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0248.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0249.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0250.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van [appellante sub 6];
 - 22 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0237.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0118.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0233.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0234.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0236.001/DJZ en

23 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0235.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0239.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0241.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0242.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0240.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0244.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0245.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0243.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van Canal Rondvaart B.V.;

- 28 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0231.001, kenmerk BZ.1.14.0222.001, kenmerk BZ.1.14.0219.001, kenmerk BZ.1.14.0220.001 en kenmerk BZ.1.14.0224.001 en 16 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0229.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0228.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0227.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0230.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0117.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0232.001/DJZ, waarbij is beslist op de bezwaren van [appellante sub 8];

- 28 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0264.001, kenmerk BZ.1.14.0265.001 en kenmerk BZ.1.14.0270.001 en 16 september 2014, kenmerk BZ.1.14.0121.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0257.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0266.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0271.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0226.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0223.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0261.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0221.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0267.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0269.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0260.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0259.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0258.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0256.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0262.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0268.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0272.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0263.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van Canal Company B.V.;

- 28 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0112.001 en BZ.1.14.0113.001 waarbij is beslist op de bezwaren van [appellante sub 10A] en [appellante sub 10B];

- 26 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0096.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0097.001/DJZ en 27 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0097.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van Rederij Amsterdam B.V.;

- 28 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0109.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0105.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0107.001/DJZ en

9 oktober 2014, kenmerk BZ.1.14.0104.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0106.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0108.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van Dobber Amsterdam Canal Cruises B.V.;

- 28 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0090.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0095.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0100.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0099.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0103.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0101.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0094.001/DJZ, kenmerk BZ.1.14.0102.001/DJZ en kenmerk BZ.1.14.0093.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van De Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.;

- 29 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0130.001/DJZ waarbij is beslist op het bezwaar van Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.;

- 29 augustus 2014, kenmerk BZ.1.14.0129.001/DJZ waarbij is beslist op de bezwaren van Rederij Lovers B.V.;

VI. herroept de besluiten van het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam van:

- 30 december 2013, kenmerk 13.199799 en kenmerk 13.199801 met betrekking tot op [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners;

- 30 december 2013, kenmerk 13.204864 en kenmerk 13.199436 met betrekking tot De Rederij C.V.;

- 30 december 2013, kenmerk 13.199422 met betrekking tot [appellante sub 4];

- 30 december 2013, kenmerk 13.200064, kenmerk 13.200058 en kenmerk 13.200020 en 31 december 2013, kenmerk 13.200624 met betrekking tot Canal Bus B.V.;

- 30 december 2013, kenmerk 13.199985, kenmerk 13.200047, kenmerk 13.200175, kenmerk 13.200021, kenmerk 13.199941 en kenmerk 13.200176 met betrekking tot [appellante sub 6];

- 30 december 2013, kenmerk 13.200146, kenmerk 13.200136, kenmerk 13.200145, kenmerk 13.200139, kenmerk 13.200109, kenmerk 13.200117, kenmerk 13.200103, kenmerk 13.199572, kenmerk 13.200138, kenmerk 13.200144, kenmerk 13.200134, kenmerk 13.200142 en kenmerk 13.200069 met betrekking tot Canal Rondvaart B.V.;
- 30 december 2013, kenmerk 13.200375, kenmerk 13.199734, kenmerk 13.200231, kenmerk 13.199594, kenmerk 13.199508, kenmerk 13.199528, kenmerk 13.200251, kenmerk 13.199661, kenmerk 13.200223, kenmerk 13.199774 en kenmerk 13.199650 met betrekking tot [appellante sub 8];
- 30 december 2013, kenmerk 13.200260, kenmerk 13.199814, kenmerk 13.200169, kenmerk 13.200111, kenmerk 13.200171, kenmerk 13.200381, kenmerk 13.200541, kenmerk 13.200074, kenmerk 13.200365, kenmerk 13.200126, kenmerk 13.200105, kenmerk 13.200110, kenmerk 13.200128, kenmerk 13.200112, kenmerk 13.200125, kenmerk 13.200085 en kenmerk 13.200119 en 31 december 2013, kenmerk 13.200513, kenmerk 13.200536, kenmerk 13.200521 en kenmerk 13.200525 met betrekking tot Canal Company B.V.;
- 30 december 2013, kenmerk 13.200166, kenmerk 13.199978, kenmerk 13.199550, kenmerk 13.199545, kenmerk 13.199434, kenmerk 13.199408, kenmerk 13.199363, kenmerk 13.199957, kenmerk 13.199946, kenmerk 13.199932, kenmerk 13.199922, kenmerk 13.199903, kenmerk 13.199899, kenmerk 13.199644, kenmerk 13.199431, kenmerk 13.199421, kenmerk 13.199616, kenmerk 13.199581, kenmerk 13.199569, kenmerk 13.200078, kenmerk 13.199984, kenmerk 13.200054, kenmerk 13.200068, kenmerk 13.199989, kenmerk 13.200048, kenmerk 13.200060, kenmerk 13.199911 en kenmerk 13.199940 met betrekking tot [appellante sub 10A] en [appellante sub 10B];
- 30 december 2013, kenmerk 13.199459 en kenmerk 13.199583, kenmerk 13.200153 en
27 januari 2014, kenmerk 14.008991 met betrekking tot Rederij Amsterdam B.V.;
- 30 december 2013, kenmerk 13.199905, kenmerk 13.199865, kenmerk 13.199807, kenmerk 13.199891, kenmerk 13.199832 en kenmerk 13.199841 met betrekking tot Dobber Amsterdam Canal Cruises B.V.;
- 30 december 2013, kenmerk 13.199852, kenmerk 13.199355, kenmerk 13.199847, kenmerk 13.199464, kenmerk 13.199478, kenmerk 13.199833, kenmerk 13.199432, kenmerk 13.199494 en kenmerk 13.199446 met betrekking tot De Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.;
- 30 december 2013, kenmerk 13.199925 met betrekking tot Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.;
- 30 december 2013, kenmerk 13.200083, kenmerk 13.200075, kenmerk 13.200066, kenmerk 13.200107, kenmerk 13.200120, kenmerk 13.200131, kenmerk 13.200152, kenmerk 13.200155, kenmerk 13.200135, kenmerk 13.200137, kenmerk 13.200141, kenmerk 13.200143, kenmerk 13.200055 en kenmerk 13.200097 met betrekking tot Rederij Lovers B.V.;

VII. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van de vernietigde besluiten;

VIII. veroordeelt het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam tot vergoeding van:

- bij [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners, De Rederij C.V., Canal Bus B.V., [appellante sub 6], Canal Rondvaart B.V., [appellante sub 8] en Canal Company B.V. in verband met de behandeling van het bezwaar, beroep en hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 5.197,50 (zegge: vijfduizend honderdzevenennegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- bij [appellante sub 4] in verband met de behandeling van het bezwaar, beroep en hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 5.197,50 (zegge: vijfduizend honderdzevenennegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

- bij [appellante sub 8], Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V. en Rederij Lovers B.V. in verband met de behandeling van het bezwaar, beroep en hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 12.697,50 (zegge: twaalfduizend zeshonderdzevenennegentig euro en vijftig cent), waarvan € 5.197,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand en € 7.500,00 aan kosten van deskundigen en met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- [appellante sub 10A] en [appellante sub 10B] in verband met de behandeling van het bezwaar, beroep en hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 5.197,50 (zegge: vijfduizend honderdzevenennegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- Rederij Amsterdam B.V., Dobber Amsterdam Canal Cruises B.V. en De Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V. in verband met de behandeling van het bezwaar, beroep en hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 5.197,50 (zegge: vijfduizend honderdzevenennegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

IX. gelast dat het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam aan:

- [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners het door hem betaalde griffierecht ten bedrage van € 413,00 (zegge: vierhonderddertien euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- De Rederij C.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- [appellante sub 4] het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- Canal Bus B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- [appellante sub 6] het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- Canal Rondvaart B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- [appellante sub 8] het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- Canal Company B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- [appellante sub 10A] en [appellante sub 10B] het door hen betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- Rederij Amsterdam B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- Dobber Amsterdam Canal Cruises B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;
- Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep

vergoedt;

- Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;

- Rederij Lovers B.V. het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt;

X. verstaat dat de griffier van de Raad van State aan [appellant sub 2] handelend onder de naam Classic Boat Dinners het door hem teveel betaalde griffierecht (€ 412,00) terugstort.

Aldus vastgesteld door mr. P.B.M.J. van der Beek-Gillessen, voorzitter, en mr. H.G. Sevenster en mr. N. Verheij, leden, in tegenwoordigheid van mr. M. Duifhuizen, griffier.

w.g. van der Beek-Gillessen w.g. Duifhuizen
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 7 juni 2017

724-473.

BIJLAGE

Richtlijn nr. 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt

Artikel 4

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

8. "dwingende redenen van algemeen belang": redenen die als zodanig zijn erkend in de rechtspraak van het Hof van Justitie; waaronder de volgende gronden: openbare orde, openbare veiligheid, staatsveiligheid, volksgezondheid, handhaving van het financiële evenwicht van het socialezekerheidsstelsel, bescherming van consumenten, afnemers van diensten en werknemers, eerlijkheid van handelstransacties, fraudebestrijding, bescherming van het milieu en het stedelijk milieu, diergezondheid, intellectuele eigendom, behoud van het nationaal historisch en artistiek erfgoed en doelstellingen van het sociaal beleid en het cultuurbeleid;

[...].

Artikel 11

1. Een aan een dienstverrichter verleende vergunning heeft geen beperkte geldigheidsduur, tenzij in gevallen waar:

a. de vergunning automatisch wordt verlengd of alleen afhankelijk is van de voortdurende vervulling van de voorwaarden;

b. het aantal beschikbare vergunningen beperkt is door een dwingende reden van algemeen belang of

c. een beperkte duur gerechtvaardigd is om een dwingende reden van algemeen belang.

[...].

Dienstenwet

Artikel 33

1. Een bevoegde instantie beperkt een vergunning die zij al dan niet voor onbepaalde tijd kan verlenen niet in geldigheidsduur, tenzij:

a. die geldigheidsduur automatisch wordt verlengd,

b. het aantal beschikbare vergunningen beperkt is door een dwingende reden van algemeen belang, of

c. een beperkte duur gerechtvaardigd is om een dwingende reden van algemeen belang.

[...].

Verordening op het binnenwater 2010

Artikel 1.2.6

1. Een vergunning of ontheffing kan voor bepaalde of onbepaalde tijd worden verleend.

2. Aan een vergunning of ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden ter bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de vergunning of de ontheffing is vereist.

3. Het is verboden te handelen in strijd met de aan een vergunning of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen.

Artikel 2.4.5

1. Het is verboden met een bedrijfsvaartuig tegen betaling of andere vergoeding goederen dan wel passagiers te vervoeren zonder een vergunning van het college. Artikel 2.4.1, eerste lid, is van overeenkomstige toepassing.

2. Het is verboden met een ander vaartuig dan een bedrijfsvaartuig of met een object passagiers te vervoeren tegen betaling of andere vergoeding.

3. Het verbod in het eerste en tweede lid is niet van toepassing wanneer uitsluitend sprake is van doorvaart over de primaire vaarwegen, en er geen op Amsterdam gerichte economische activiteiten plaatsvinden.

4. Artikel 2.3.1, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing. Bij de toepassing daarvan, alsmede bij de toepassing van artikel 1.2.6, kan onderscheid worden gemaakt naar categorieën passagiersvaartuigen of segmenten.

5. Het college kan, gelet op de in artikel 2.3.1, tweede lid, genoemde belangen, alsmede met het oogmerk de kwaliteit en samenstelling (divers aanbod) van het passagiersvervoer te verbeteren en een divers aanbod daarvan te faciliteren en voorts ter bescherming tegen overlast, ter beperking van het aantal passagiersvaartuigen de vergunning weigeren, intrekken of aanpassen.

6. Het college kan bij het verlenen van de vergunning tevens bepalen welke wateren, al of niet met enige beperking, mogen worden bevaren, alsmede op welke plaatsen mag worden afgemeerd. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt naar categorieën passagiersvaartuigen of segmenten.

7. Het college kan vrijstelling verlenen van het verbod van het eerste lid.

8. Het college kan nadere regels vaststellen.

9. Het is verboden passagiersvaartochten op het Amsterdamse binnenwater aan te bieden, indien men niet beschikt over een vergunning als bedoeld in het eerste lid.

10. Een vergunning zoals bedoeld in lid 1 wordt niet verstrekt, indien men niet beschikt over een voor het bedrijfsvaartuig legale ligplaats. Het college kan hiervoor nadere of afwijkende regels vaststellen.

Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013

Artikel 1.1

In deze regeling worden de begripsomschrijvingen uit de Verordening op het binnenwater 2010 gebruikt. Voor het overige wordt verstaan onder:

- a. Vob: Verordening op het binnenwater 2010, gewijzigd bij raadsbesluit van 2 oktober 2013 (Gemeentebld afd. 3A, nr. 194/744);
- b. RPA 2007: de Regeling Passagiersvervoer te water Amsterdam 2007;
- c. RPA 2013: Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013;
- d. bemand passagiersvaartuig: een passagiersvaartuig dat met bemanning wordt geëxploiteerd;
- e. onbemand passagiersvaartuig: een passagiersvaartuig dat zonder bemanning worden verhuurd;
- f. vergunning: een vergunning voor de exploitatie van een bedrijfsvaartuig voor vervoer van passagiers of goederen als bedoeld in artikel 2.4.5 Vob;
- g. een vergunningsbewijs: een van gemeentewege verstrekt uniek genummerd schriftelijke bewijs dat men gerechtigd is te varen met het vaartuig waarvoor dat bewijs is afgegeven;
- h. uitgifteronde: door of namens burgemeester en wethouders vast te stellen periode waarbinnen vergunningen kunnen worden aangevraagd;
- i. uitgiftereglement: het door burgemeester en wethouders vastgestelde reglement waarin de procedure met betrekking tot de uitgifte van de vergunningen staat;
- j. volumebeleid: het door of namens burgemeester en wethouders vaststellen van het aantal per uitgifteronde en per segment te verlenen vergunningen als bedoeld in art. 2.4.5 Vob;
- k. segment: de indeling in categorieën van de vaartuigen voor passagiersvervoer op basis van de volgende maatvoering, karakter van het vaartuig en eventuele professionele besturing:
 - Bemand groot: bemande passagiersvaartuigen groter dan 14 x 3,75 m en kleiner dan of gelijk aan 20 x 4,25 m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
 - Bemand gesloten: bemande passagiersvaartuigen kleiner dan of gelijk aan 14 x 3,75 m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
 - Bemand open: bemande passagiersvaartuigen kleiner dan of gelijk aan 10 x 3,15 m, zonder (vaste) overkapping;
 - Onbemand: onbemande passagiersvaartuigen kleiner dan of gelijk aan 5,50 x 2 m;
 - Waterfiets: waterfietsen kleiner dan of gelijk aan 3,85x1,55m;
- l. vergunninggebieden:
 - vergunninggebied 1: het gebied in Amsterdam inclusief de centrum-zone zoals aangegeven op kaart A (bijlage);
 - vergunninggebied 2: het gebied in Amsterdam exclusief centrum-zone zoals aangegeven op kaart A (bijlage).

m. historisch salonvaartuig: een vaartuig dat als zodanig wordt beschouwd door Commissie Historische Schepen of een ander door of namens burgemeester en wethouders als zodanig aangewezen adviesorgaan;

n. Fase IIIB norm: de door of namens de Europese Commissie ontwikkelde emissienorm voor mobiele werktuigen of industriemotoren.

Artikel 1.3

1. Vergunningen worden uitsluitend verleend nadat burgemeester en wethouders hebben besloten tot een uitgifteronde.
2. Per uitgifteronde besluiten burgemeester en wethouders hoeveel vergunningen er per segment en voor welk vergunninggebied beschikbaar zijn en hoe de vergunningen worden verdeeld. Burgemeester en wethouders stellen daartoe een Uitgiftereglement vast, dat wordt toegepast bij de desbetreffende uitgifteronde.
3. Aanvragen voor vergunningen die worden ingediend op een moment dat er geen uitgifteronde van kracht is, worden afgewezen op grond van het volumebeleid.

[...].

Artikel 1.5

1. Een vergunning voor een vaartuig in het segment Bemand groot voor vergunninggebied 1 wordt verleend voor een periode van maximaal 10 jaar.
2. Een vergunning voor vaartuigen in andere segmenten dan het segment Bemand groot voor vergunninggebied 1, wordt verleend voor onbepaalde tijd, tenzij anders in de vergunning is bepaald.
3. Een vergunning voor een vaartuig in vergunninggebied 2 wordt verleend voor onbepaalde tijd, tenzij anders in de vergunning is bepaald.

Artikel 6.1

1. Verwijzingen naar de RPA 2007 in op grond van de RPA 2007 verleende vergunningen worden vanaf de inwerkingtreding van deze regeling geacht te verwijzen naar de corresponderende bepalingen in deze regeling.
2. Ieder ten tijde van de vaststelling van deze regeling vergund vaartuig wordt na vaststelling van deze regeling ingedeeld in één van de segmenten van art 1.1 onder k. Als peildatum voor deze indeling geldt 30 augustus 2013, 12.00 uur. Bij de indeling wordt uitgegaan van de gegevens van het op die datum en dat tijdstip vergunde vaartuig. Indien op 30 augustus 2013 sprake is van een tijdelijke vervanging op grond van art 1.2 lid 3 RPA 2007 wordt van het oorspronkelijke vergunde vaartuig uitgegaan.
3. Alle ten tijde van de inwerkingtreding van deze regeling voor onbepaalde tijd verleende vergunningen voor vaartuigen die worden ingedeeld in het segment Bemand groot worden bij beschikking met ingang van 1 januari 2014 ingetrokken en gelijktijdig opnieuw verleend voor bepaalde tijd tot 1 januari 2020. Deze vergunningen gelden in vergunninggebied 1.
4. Alle ten tijde van de inwerkingtreding van deze regeling voor onbepaalde tijd verleende vergunningen voor vaartuigen die groter zijn dan 20 x 4,25 m, zullen bij beschikking met ingang van 1 januari 2014 worden ingetrokken en gelijktijdig opnieuw verleend voor bepaalde tijd tot 1 januari 2020. Indien de vergunning op of voor 31 december 2019 niet op grond van lid 8 van dit artikel is geëindigd, mag de vergunninghouder met het vergunde vaartuig meedingen bij de gewogen toetredingsronde 2020 voor het segment Bemand groot en ondervinden deze vaartuigen geen wegingsnadeel op maatvoering.
5. Alle voor inwerkingtreding van deze regeling verstrekte vergunningen voor onbepaalde duur voor een "historische (salon)vaartuig" dat op grond van zijn afmetingen in het segment Bemand groot valt, zullen bij beschikking met ingang van 1 januari 2014 worden ingetrokken en gelijktijdig opnieuw verleend voor

onbepaalde tijd.

6. Alle ten tijde van de inwerkingtreding van deze regeling voor onbepaalde tijd verleende vergunningen voor open bemande vaartuigen die groter zijn dan de toegestane maat in dit segment, zullen bij beschikking met ingang van 1 januari 2014 worden ingetrokken en gelijktijdig opnieuw verleend voor onbepaalde tijd.

7. Aan verenigingen en stichtingen die als doel hebben het beheren, in stand houden en conserveren van één of meer waardevolle vaartuigen en een melding hebben gedaan als bedoeld in artikel 5.2, eerste lid RPA 2007, welke melding is geaccepteerd, wordt op verzoek per 1 januari 2014 een vergunning verleend voor onbepaalde tijd. Daarbij worden hun vaartuigen in een van de segmenten ingedeeld en dienen zij te voldoen aan de voorwaarden, eisen, voorschriften en overgangsbepalingen die aan dit segment zijn verbonden. Voor de reeds vrijgestelde stichtingen en verenigingen die niet in aanmerking willen komen voor een exploitatievergunning, geldt dat deze kunnen blijven varen, mits aan de huidige bestaande voorwaarden wordt voldaan, en totdat het vaartuig wordt verkocht of vervangen.

8. De vergunningen bedoeld in de leden 4, 5, 6 en 7 van dit artikel eindigen van rechtswege indien en zodra het gebruik meer dan 4 weken voor andere doelen dan reparatie of onderhoud wordt gestaakt of de eigendom van het vaartuig onder algemene of bijzondere titel overgaat. Ten aanzien van deze vergunningen wordt in afwijking van artikel 3.1 geen medewerking aan wijzigingen verleend.

9. Op aanvragen om een vergunning op grond van art 2.1 lid 4 RPA 2007 (innovatiebepaling) die voor of op 3 september 2013 zijn ontvangen en waarop bij de inwerkingtreding van de RPA 2013 niet onherroepelijk is beschikt, blijft de tekst van artikel 2.1 lid 4 RPA 2007 en de toelichting daarbij van toepassing zoals deze luidde op 31 december 2012.

10. Aanvragen voor een vervanging van een vaartuig op grond van artikel 3.1 RPA 2007 die voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn ingediend en waarop ten tijde van de inwerkingtreding van de regeling nog niet in primo is beschikt, worden afgedaan op grond van het bepaalde in deze regeling.

11. De voorwaarden en voorschriften die zijn verbonden aan vergunningen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling zijn verleend, worden tevens verbonden aan de nieuwe vergunningen tenzij in de vergunning anders wordt bepaald.