

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent vaststelling van nadere regels over het binnenwater (Regeling op het binnenwater 2020)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op artikelen 2.1.12 en 2.4.7 van de Verordening op het binnenwater 2010,

besluit vast te stellen de volgende regeling:

Regeling op het binnenwater 2020

Hoofdstuk 1

Paragraaf 1 Algemeen

Artikel 1.1.1 Begrippen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *algemene eisen voor vergunningverlening*: eisen bedoeld in artikel 3.1.8;
- *beeldbepalend vaartuig*: vaartuig dat voldoet aan de eisen in bijlage 1;
- *exploitatievergunning voor vervoer van goederen*: vergunning als bedoeld in artikel 2.5.1 van de verordening;
- *exploitatievergunning voor vervoer van personen*: vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1 van de verordening;
- *historisch vaartuig*: vaartuig dat voldoet aan de eisen in bijlage 2;
- *lengte over alles*: grootste lengte van het vaartuig in meters met inbegrip van alle vaste aanbouwsels, zoals delen van roer- en voortstuwingsinstallaties en werktuigbouwkundige inrichtingen;
- *onbemande verhuur*: verhuur van een vaartuig dat tijdens de verhuurperiode niet wordt bestuurd door bemanning die in dienst is of in opdracht werkt van de vergunninghouder;
- *verordening*: Verordening op het binnenwater 2010.

Artikel 1.1.2 Onderscheid tussen vergunning voor binnenwater en haven

De hoofdstukken 2, 3 en 4 zijn van toepassing op een exploitatievergunning voor vervoer van personen die is beperkt tot het binnenwater.

Paragraaf 2 Nadere algemene regels over het gebruik van het openbaar water

Artikel 1.2.1 Vaststelling maximum aantal personen

1. Het aantal personen bedoeld in artikel 2.1.1, eerste lid, van de verordening is dertien.
2. Artikel 2.1.1, eerste lid, van de verordening is niet van toepassing op een zeeschip, binnenschip of vaartuig in gebruik bij een overheidsdienst en geldt niet op de primaire vaarwegen als bedoeld in de verordening.

Hoofdstuk 2 Verplichtingen voor houders van een exploitatievergunning voor vervoer van personen

Paragraaf 2.1 Algemene verplichtingen voor houders van een exploitatievergunning voor vervoer van personen

Artikel 2.1.1 Algemeen

Een houder van een exploitatievergunning voor vervoer van personen draagt er zorg voor dat het gebruik van die vergunning plaatsheeft in overeenstemming met deze paragraaf.

Artikel 2.1.2 Overlast

1. De vergunninghouder draagt er zorg voor dat bij gebruik van een vergunning niet in strijd wordt gehandeld met artikel 2.1.7 van de verordening.

2. In een ruimte op een vaartuig wordt slechts elektronisch versterkte muziek ten gehore gebracht indien op alle op of in het vaartuig aanwezige geluidsinstallaties een geluidsbegrenzer is aangebracht die is afgesteld op ten hoogste 76 dB(A).

Artikel 2.1.3 Techniek

Het vaartuig waarvoor een vergunning is verleend, is in ieder geval voorzien van een inland AIS transponder die 24 uur per dag en zeven dagen per week is ingeschakeld en de naam van het vaartuig en de locatiegegevens uitzendt.

Paragraaf 2.2 Nadere verplichtingen voor onbemande verhuur

Artikel 2.2.1 Algemeen

Een houder van een vergunning voor onbemande verhuur draagt er zorg voor dat het gebruik van die vergunning plaatsheeft in overeenstemming met deze paragraaf.

Artikel 2.2.2 Veiligheid

Het vaartuig is voorzien van:

- a. een technische voorziening waarmee is gewaarborgd dat het vaartuig niet sneller dan 7,5 kilometer per uur kan varen;
- b. bediening waarmee de snelheid met één hendel wordt geregeld, en
- c. voorlichting over de belangrijkste vaarregels en verkeersborden.

Artikel 2.2.3 Vaarwegen

Het vaartuig bevindt zich tijdens de verhuurperiode niet in de haven, het Open Havenfront en de Nieuwe Herengracht en, anders dan ten behoeve van het oversteken van die wateren, op de route Westerkanaal / Kostverlorenvaart / Schinkel, tenzij dit in de vergunning wordt toegestaan.

Artikel 2.2.4 Techniek

In afwijking van artikel 2.1.3 is het vaartuig voorzien van een RFID-chip of soortgelijke techniek waarmee locatiebepaling en identificatie van het vaartuig mogelijk is.

Hoofdstuk 3 Exploitatievergunning voor vervoer van personen

Paragraaf 3.1 Uitgifte van schaarse vergunningen

Artikel 3.1.1 Systeem van schaarse vergunningen met uitgifterondes

1. Het college verleent ten hoogste 550 exploitatievergunningen voor vervoer van personen op het binnenwater.
2. De vergunningen worden verdeeld door middel van uitgifterondes, waarbij telkens een deel van de beschikbare vergunningen wordt verdeeld.
3. Een aanvraag die is ingediend buiten de aanvraagperiode als bedoeld in artikel 3.1.2 wordt afgewezen.
4. Een aanvraag die is ingediend voor een vaartuig waarvoor reeds een exploitatievergunning voor vervoer van personen is verleend met een looptijd tot na de ingangsdatum van de aangevraagde vergunning wordt afgewezen.

Artikel 3.1.2 Verdelingsronde 2022

1. Een exploitatievergunning voor vervoer van personen wordt slechts verleend indien daarvoor een aanvraag is ontvangen in de periode tussen 1 juni 2020 om 8:00 uur en 30 juni 2020 om 16:00 uur.
2. Het college kan op een aanvraag als bedoeld in het eerste lid een vergunning verlenen voor een vaartuig in het segment:
 - a. "beeldbepalend en historisch groot" als het een vaartuig betreft dat voldoet aan de eisen in bijlage 1 of bijlage 2 en het aantal zitplaatsen op het vaartuig meer dan 50 bedraagt;
 - b. "beeldbepalend en historisch klein en middelgroot" als het een vaartuig betreft dat voldoet aan de eisen in bijlage 1 of bijlage 2 en het aantal zitplaatsen op het vaartuig 50 of minder bedraagt;
 - c. "groot" als het aantal zitplaatsen op het vaartuig meer dan 50 bedraagt;
 - d. "klein en middelgroot" als het aantal zitplaatsen op het vaartuig 50 of minder bedraagt;
 - e. "onbemand" als het een vaartuig betreft dat bestemd is voor onbemande verhuur.
3. Het college verleent op een aanvraag als bedoeld in het eerste lid geen exploitatievergunning voor vervoer van personen:

- a. met een ongemotoriseerd vaartuig;
- b. voor onbemande verhuur met vaartuigen langer dan 5,5 meter of breder dan 2 meter, gemeten over alles.

Artikel 3.1.3 Eisen aan een aanvraag

1. Een aanvraag als bedoeld in artikel 3.1.2, eerste lid, gaat in ieder geval vergezeld van:
 - a. een bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel dat niet langer dan drie maanden voor indiening van de aanvraag is verstrekt;
 - b. in voorkomend geval, een bewijs dat degene die de aanvraag indient bevoegd is de aanvragende onderneming te vertegenwoordigen;
 - c. voor een vaartuig met een lengte over alles van meer dan 10 meter: een gedetailleerde tekening op een schaal van 1:50 van het boven-, voor- en achteraanzicht en de zijaanzichten, voorzien van belettering en eventuele logo's of patronen, een aanduiding van de gebruikte of te gebruiken materialen en kleuren met de daarbij behorende RAL-codering;
 - d. voor een vaartuig met een lengte over alles van 10 meter of minder: een gedetailleerde tekening op een schaal van 1:20 van het boven-, voor- en achteraanzicht en de zijaanzichten, voorzien van belettering en eventuele logo's of patronen, een aanduiding van de gebruikte of te gebruiken materialen en kleuren met de daarbij behorende RAL-codering;
 - e. een overzicht van de gebruikte of te gebruiken materialen met een aanduiding van het onderdeel van het vaartuig waarvoor de materialen worden gebruikt;
 - f. een driedimensionale impressie of in kleur of 4 kleurenfoto's van een bestaand vaartuig, waarvan 1 van schuin voor, 1 van opzij, 1 van schuin achter en 1 van schuin bovenaf, waarop de dekken, opbouwen en kleuren van het vaartuig goed te zien zijn, en
 - g. in voorkomend geval, een afschrift van de vergunning die op het moment van het indienen van de aanvraag voor het vaartuig is verleend.
2. Een aanvraag gaat tevens vergezeld van:
 - a. documenten waarmee wordt aangetoond dat de aanvrager over het vaartuig kan beschikken op het moment waarop de aangevraagde vergunning van kracht wordt, waarin, voor zover het een vaartuig betreft dat nog moet worden gebouwd, in ieder geval de financiering en afspraken over de bouw van het vaartuig zijn opgenomen;
 - b. een verklaring waarin de aanvrager aangeeft dat door of namens hem geen afspraken met derden zijn gemaakt waarbij een derde zich ertoe verplicht aanvragen te doen voor exploitatievergunningen voor vervoer van personen om die vergunningen vervolgens direct of indirect over te dragen of ten behoeve van de aanvrager te exploiteren;
 - c. een verklaring van de aanvrager dat de natuurlijke personen of rechtspersonen die in zijn onderneming feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal hebben, niet tevens feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal van een andere aanvrager hebben;
 - d. een document waaruit de structuur blijkt van de natuurlijke personen of rechtspersonen die in de onderneming feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal hebben;
 - e. een verklaring van de aanvrager dat het aantal aanvragen dat hij doet, gelet op artikel 3.1.5, tweede tot en met vierde lid, niet hoger is dan op grond van artikel 3.1.5, eerste lid is toegestaan.
3. De aanvrager geeft in de aanvraag in ieder geval aan:
 - a. hoeveel zitplaatsen op het vaartuig aanwezig zijn;
 - b. voor welk segment, bedoeld in artikel 3.1.2, tweede lid, een vergunning wordt aangevraagd;
 - c. of de aanvraag ziet op een beeldbepalend of een historisch vaartuig;
 - d. op welke wijze is voldaan aan de voorwaarden in bijlage 1, indien de aanvraag ziet op een beeldbepalend vaartuig;
 - e. op welke wijze is voldaan aan de voorwaarden in bijlage 2, indien de aanvraag ziet op een historisch vaartuig;
 - f. of voor het vaartuig op het moment van het indienen van de aanvraag een exploitatievergunning voor vervoer van personen is verleend; en
 - g. in voorkomend geval, de verschillende verschijningsvormen waarin het vaartuig zal worden gebruikt voor de activiteit waarvoor de vergunning wordt aangevraagd.
4. Een aanvraag wordt ingediend door een onderneming in de zin van de Handelsregisterwet 2007.

Artikel 3.1.4 Aantal vaartuigen per aanvraag

1. Een aanvraag ziet op één vaartuig en per vaartuig wordt ten hoogste één aanvraag ingediend.
2. In afwijking van het eerste lid ziet een aanvraag voor onbemande verhuur op ten hoogste tien vaartuigen.

3. Indien een aanvrager meerdere aanvragen indient voor meerdere vaartuigen bundelt de aanvrager de aanvragen en nummert de aanvragen de aanvragen per segment oplopend vanaf nummer 1.
4. Bij gebundelde indiening van de aanvragen worden documenten en verklaringen die betrekking hebben op de aanvrager slechts eenmaal ingediend.

Artikel 3.1.5 Maximaal aantal aanvragen per aanvrager

1. Een aanvrager dient per segment ten hoogste het aantal aanvragen voor een vergunning in dat gelijk staat aan het aantal vergunningen dat op grond van de artikelen 3.2.1 tot en met 3.2.4 voor dat segment ten hoogste kan worden verleend.
2. Rechtspersonen, maatschappen, vennootschappen onder firma, commanditaire vennootschappen en eenmanszaken worden voor de toepassing van het eerste lid beschouwd als één aanvrager indien dezelfde rechtspersoon of natuurlijke persoon daarin feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in de rechtspersoon heeft.
3. Een rechtspersoon of een natuurlijk persoon wordt geacht feitelijke zeggenschap te hebben in een rechtspersoon wanneer hij gerechtigd is meer dan 50% van de stemmen uit te brengen in één of meer van de besluitvormende organen, dan wel op andere wijze in staat is de besluitvorming te beheersen.
4. Een rechtspersoon of een natuurlijk persoon wordt geacht een overwegend belang te hebben in een rechtspersoon wanneer hij een rechtstreeks of middellijk belang heeft van ten minste 50% van het geplaatste kapitaal.
5. Bij overtreding van het eerste lid worden de aanvragen afgewezen voor zover de nummers van die aanvragen, bedoeld in artikel 3.1.4, derde lid, hoger zijn dan de voor het desbetreffende segment beschikbare aantal vergunningen.

Artikel 3.1.6 Indieningswijze aanvraag

1. Voor een aanvraag wordt gebruik gemaakt van de aanvraagmodule op de website van de gemeente Amsterdam of een papieren aanvraagformulier dat op aanvraag beschikbaar is.
2. Een aanvraag wordt ingediend door verzending via de aanvraagmodule op de website van de gemeente Amsterdam of door overhandiging van het aanvraagformulier op een nader te bepalen locatie te Amsterdam.
3. Een aanvraag kan slechts door overhandiging van het aanvraagformulier worden ingediend nadat daarvoor een afspraak is gemaakt.

Artikel 3.1.7 Wijzigen of aanvullen van een aanvraag

1. Een ingediende aanvraag kan door de aanvrager uit eigen beweging worden gewijzigd of worden aangevuld in de periode, genoemd in artikel 3.1.2, eerste lid.
2. Indien sprake is van een geval als bedoeld in artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht stelt het college de aanvrager eenmaal in de gelegenheid om binnen 14 dagen de aanvraag te wijzigen of aan te vullen.

Artikel 3.1.8 Toetsingscriteria

1. Het college wijst een aanvraag in ieder geval af indien:
 - a. de aanvrager naar het oordeel van het college onvoldoende heeft aangetoond dat hij over het vaartuig kan beschikken op het moment waarop de aangevraagde vergunning van kracht wordt;
 - b. een ingediende verklaring als bedoeld in artikel 3.1.3, tweede lid, onderdeel b tot en met e onjuist is, of
 - c. is voldaan aan de criteria, bedoeld in artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel a of b, van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur.
2. Onverminderd het eerste lid wijst het college een aanvraag tevens af indien:
 - a. de aanvraag ziet op een vaartuig als bedoeld in artikel 3.1.2, derde lid, onderdeel a of b;
 - b. het aantal zitplaatsen op het vaartuig:
 - i. hoger is dan 50, voor zover het een aanvraag betreft in het segment "beeldbepalend en historisch klein en middelgroot" of "klein en middelgroot"; of
 - ii. 50 of lager is, voor zover het een aanvraag betreft in het segment "beeldbepalend en historisch groot" of "groot";
 - c. het vaartuig niet voldoet aan redelijke eisen van welstand als bedoeld in artikel 2.4.3, eerste lid, van de verordening, voor zover die eisen leiden tot een negatief oordeel over het vaartuig;
 - d. het vaartuig waarvoor de vergunning is aangevraagd voor verplaatsing geen gebruik maakt van een systeem zonder emissie van CO₂, CH₄, HC, NO_x, PM_{2,5} of PM₁₀, en de motor voor voorwaartse verplaatsing geluid voortbrengt;
 - e. zich op het vaartuig meer dan 17,5 vierkante meter voor publiek toegankelijk oppervlak bevindt buiten een met een geluidswerende constructie afsluitbare ruimte;

- f. de aanvraag ziet op onbemande verhuur, maar is ingediend in één van de andere segmenten, of
 - g. niet is voldaan aan de bepalingen van deze regeling.
3. Indien de aanvraag vermeldt dat het desbetreffende vaartuig meerdere verschijningsvormen heeft wordt bij de beoordeling bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, elk van de door de aanvrager in de aanvraag genoemde verschijningsvormen beoordeeld.

Paragraaf 3.2 Verdeling beschikbare vergunningen

Artikel 3.2.1

Het college verleent voor de aanvragen, bedoeld in artikel 3.1.2, eerste lid, ten hoogste:

- a. 10 vergunningen voor historische vaartuigen in het segment “beeldbepalend en historisch groot”;
- b. 18 vergunningen voor historische vaartuigen in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”;
- c. 6 vergunningen voor beeldbepalende vaartuigen in het segment “beeldbepalend en historisch groot”;
- d. 5 vergunningen voor beeldbepalende vaartuigen in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”;
- e. 25 vergunningen voor vaartuigen in het segment “groot”;
- f. 30 vergunningen voor vaartuigen in het segment “klein en middelgroot”;
- g. 50 vergunningen voor vaartuigen in het segment “onbemand”, en
- h. 11 vrij te verdelen vergunningen.

Artikel 3.2.2

1. Het college rangschikt alle aanvragen in de segmenten “beeldbepalend en historisch groot”, “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”, “groot”, en “klein en middelgroot” door middel van een aselechte loting.
2. Het college behandelt de aanvragen op volgorde van rangschikking, te beginnen bij de hoogst gerangschikte aanvraag.
3. Een aanvraag wordt behandeld overeenkomstig:
 - a. artikel 3.2.3 en, in voorkomend geval, 3.2.7, voor zover het een aanvraag betreft in het segment “beeldbepalend en historisch groot”, waarbij de aanvrager heeft aangegeven dat het een historisch vaartuig betreft;
 - b. artikel 3.2.3a en, in voorkomend geval, 3.2.7, voor zover het een aanvraag betreft in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”, waarbij de aanvrager heeft aangegeven dat het een historisch vaartuig betreft;
 - c. artikel 3.2.4 en, in voorkomend geval, 3.2.7, voor zover het een aanvraag betreft in het segment “beeldbepalend en historisch groot”, waarbij de aanvrager heeft aangegeven dat het een beeldbepalend vaartuig betreft;
 - d. artikel 3.2.4a en, in voorkomend geval, 3.2.7, voor zover het een aanvraag betreft in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”, waarbij de aanvrager heeft aangegeven dat het een beeldbepalend vaartuig betreft;
 - e. artikel 3.2.5 en, in voorkomend geval, 3.2.7, voor zover het een aanvraag betreft in het segment “groot”;
 - f. artikel 3.2.6 en, in voorkomend geval, 3.2.7, voor zover het een aanvraag betreft in het segment “klein en middelgroot”.
4. Aanvragen in het segment “onbemand” worden behandeld overeenkomstig artikel 3.2.8.

Artikel 3.2.3 Beoordeling aanvraag “beeldbepalend en historisch groot” voor een historisch vaartuig

1. Een aanvraag in het segment “beeldbepalend en historisch groot”, waarbij de aanvrager heeft aangegeven dat het een historisch vaartuig betreft, wordt getoetst aan:
 - a. de algemene eisen voor vergunningverlening;
 - b. de eisen in bijlage 2.
2. Indien de aanvraag niet voldoet:
 - a. aan de algemene eisen voor vergunningverlening, met dien verstande dat bij artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel e, de zinsnede “met een geluidswerende constructie” buiten toepassing blijft, wordt de aanvraag afgewezen;
 - b. aan de eisen in bijlage 2, wordt de aanvraag behandeld overeenkomstig artikel 3.2.4.

3. Op een positief beoordeelde aanvraag wordt positief beslist, voor zover er een vergunning beschikbaar is:
 - a. voor een historisch vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch groot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel a;
 - b. voor een beeldbepalend vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch groot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel c, of
 - c. van de vrij te verdelen vergunningen als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel h.
4. In afwijking van het eerste lid wordt een aanvraag niet getoetst indien op het moment van behandeling geen vergunningen als bedoeld in het derde lid meer kunnen worden verleend.
5. De onderdelen van het derde lid worden toegepast in de alfabetische volgorde.

Artikel 3.2.3a Beoordeling aanvraag “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” voor een historisch vaartuig

1. Een aanvraag in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”, waarbij de aanvrager heeft aangegeven dat het een historisch vaartuig betreft, wordt getoetst aan:
 - a. de algemene eisen voor vergunningverlening;
 - b. de eisen in bijlage 2.
2. Indien de aanvraag niet voldoet:
 - a. aan de algemene eisen voor vergunningverlening, met dien verstande dat bij toetsing aan artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel e, de zinsnede “met een geluidswerende constructie” buiten toepassing blijft, wordt de aanvraag afgewezen;
 - b. aan de eisen in bijlage 2, wordt de aanvraag behandeld overeenkomstig artikel 3.2.4a.
3. Op een positief beoordeelde aanvraag wordt positief beslist, voor zover er een vergunning beschikbaar is:
 - a. voor een historisch vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel b;
 - b. voor een beeldbepalend vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel d, of
 - c. van de vrij te verdelen vergunningen als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel h.
4. In afwijking van het eerste lid wordt een aanvraag niet getoetst indien op het moment van behandeling geen vergunningen als bedoeld in het derde lid meer kunnen worden verleend.
5. De onderdelen van het derde lid worden toegepast in de alfabetische volgorde.

Artikel 3.2.4 Beoordeling aanvraag “beeldbepalend en historisch groot” voor een beeldbepalend vaartuig

1. Een aanvraag in het segment “beeldbepalend en historisch groot”, waarvan de aanvrager heeft aangegeven dat het een beeldbepalend vaartuig betreft, wordt getoetst aan:
 - a. de algemene eisen voor vergunningverlening;
 - b. de eisen in bijlage 1.
2. Indien de aanvraag niet voldoet:
 - a. aan de algemene eisen voor vergunningverlening, wordt de aanvraag afgewezen;
 - b. aan de eisen in bijlage 1, wordt de aanvraag behandeld overeenkomstig artikel 3.2.5.
3. Op een positief beoordeelde aanvraag wordt positief beslist, voor zover er een vergunning beschikbaar is:
 - a. voor een beeldbepalend vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch groot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel c, of
 - b. van de vrij te verdelen vergunningen als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel h.
4. In afwijking van het eerste lid wordt een aanvraag niet getoetst indien op het moment van behandeling geen vergunningen als bedoeld in het derde lid meer kunnen worden verleend.
5. In afwijking van het tweede lid, aanhef en onderdeel b, wordt een aanvraag afgewezen, indien deze niet voldoet aan de eisen in bijlage 1 en het aantal op grond van artikel 3.1.5, eerste lid, toegestane aanvragen in het segment “groot” met toepassing van het tweede lid zou worden overschreden.
6. De onderdelen van het derde lid worden toegepast in de alfabetische volgorde.

Artikel 3.2.4a Beoordeling aanvraag “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” voor een beeldbepalend vaartuig

1. Een aanvraag in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot”, waarvan de aanvrager heeft aangegeven dat het een beeldbepalend vaartuig betreft, wordt getoetst aan:
 - a. de algemene eisen voor vergunningverlening;
 - b. de eisen in bijlage 1.
2. Indien de aanvraag niet voldoet:
 - a. aan de algemene eisen voor vergunningverlening, wordt de aanvraag afgewezen;
 - b. aan de eisen in bijlage 1, wordt de aanvraag behandeld overeenkomstig artikel 3.2.6.
3. Op een positief beoordeelde aanvraag wordt positief beslist, voor zover er een vergunning beschikbaar is:
 - a. voor een beeldbepalend vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel d, of
 - b. van de vrij te verdelen vergunningen als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel h.
4. In afwijking van het eerste lid wordt een aanvraag niet getoetst indien op het moment van behandeling geen vergunningen als bedoeld in het derde lid meer kunnen worden verleend.
5. In afwijking van het tweede lid, aanhef en onderdeel b, wordt een aanvraag afgewezen, indien deze niet voldoet aan de eisen in bijlage 1 en het aantal op grond van artikel 3.1.5, eerste lid, toegestane aanvragen in het segment “klein en middelgroot” met toepassing van het tweede lid zou worden overschreden.
6. De onderdelen van het derde lid worden toegepast in de alfabetische volgorde.

Artikel 3.2.5 Beoordeling aanvraag “groot”

1. Een aanvraag in het segment “groot” wordt getoetst aan de algemene eisen voor vergunningverlening.
2. Indien de aanvraag niet voldoet aan de algemene eisen voor vergunningverlening, wordt de aanvraag afgewezen.
3. Op een positief beoordeelde aanvraag wordt positief beslist, voor zover er een vergunning beschikbaar is:
 - a. voor een vaartuig in het segment “groot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel e, of
 - b. van de vrij te verdelen vergunningen als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel h.
4. In afwijking van het eerste lid wordt een aanvraag niet getoetst indien op het moment van behandeling geen vergunningen als bedoeld in het derde lid meer kunnen worden verleend.
5. De onderdelen van het derde lid worden toegepast in de alfabetische volgorde.

Artikel 3.2.6 Beoordeling aanvraag “klein en middelgroot”

1. Een aanvraag in het segment “klein en middelgroot” wordt getoetst aan de algemene eisen voor vergunningverlening.
2. Indien de aanvraag niet voldoet aan de algemene eisen voor vergunningverlening, wordt de aanvraag afgewezen.
3. Op een positief beoordeelde aanvraag wordt positief beslist, voor zover er een vergunning beschikbaar is:
 - a. voor een vaartuig in het segment “klein en middelgroot” als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel f, of
 - b. van de vrij te verdelen vergunningen als bedoeld in artikel 3.2.1, onderdeel h.
4. In afwijking van het eerste lid wordt een aanvraag niet getoetst indien op het moment van behandeling geen vergunningen als bedoeld in het derde lid meer kunnen worden verleend.
5. De onderdelen van het derde lid worden toegepast in de alfabetische volgorde.

Artikel 3.2.7 Onderuitputting en afwijzing resterende aanvragen

1. Indien na toepassing van artikel 3.2.3 tot en met 3.2.6 sprake is van onderuitputting van de beschikbare vergunningen, bedoeld in artikel 3.2.1, eerste lid, wordt positief beslist op het aantal hoogst gerangschikte aanvragen dat gelijkstaat aan het resterende aantal vergunningen, voor zover die aanvragen op grond van artikel 3.2.3, vierde lid, 3.2.3a, vierde lid, 3.2.4, vierde lid, 3.2.4a, vierde lid, 3.2.5, vierde lid, of 3.2.6, vierde lid, niet zijn getoetst en voor zover deze op grond van het eerste lid van de relevante artikelen positief worden beoordeeld.
2. Aanvragen waarop niet op grond van artikel 3.2.3 tot en met 3.2.6 of het eerste lid van dit artikel positief is beslist worden afgewezen.

Artikel 3.2.8 Loting “onbemand”

1. Het college rangschikt de aanvragen in het segment “onbemand” door middel van een aselechte loting.
2. Het college beslist positief op de hoogst gerangschikte aanvragen, bedoeld in het eerste lid, die voldoen aan de algemene eisen voor vergunningverlening, totdat voor 50 vaartuigen een vergunning is verleend.
3. Indien een aanvraag voor vergunningverlening in aanmerking komt, maar daarvoor minder dan het totaal aangevraagde aantal vaartuigen beschikbaar is, worden vergunningen verleend voor het aantal vaartuigen waarvoor deze kunnen worden verleend.
4. De overige aanvragen in het segment “onbemand” worden afgewezen.

Paragraaf 3.3 Verlening van een vergunning

Artikel 3.3.1 Inhoud van de vergunning

1. Een vergunning wordt verleend voor het binnenwater en vermeldt in ieder geval:
 - a. de naam en kenmerken met, in voorkomend geval, de verschillende verschijningsvormen van het vaartuig waarvoor de vergunning is verleend, en
 - b. het aantal zitplaatsen dat op het vaartuig aanwezig is.
2. Een vergunning vermeldt het segment waarvoor deze wordt verleend.
3. Een vergunning wordt verleend voor het segment:
 - a. “beeldbepalend en historisch groot” indien het een aanvraag betreft waarop op grond van artikel 3.2.3 of 3.2.4, in voorkomend geval in samenhang met artikel 3.2.7, positief wordt beslist;
 - b. “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” indien het een aanvraag betreft waarop op grond van artikel 3.2.3a of 3.2.4a, in voorkomend geval in samenhang met artikel 3.2.7, positief wordt beslist;
 - c. “groot” indien het een aanvraag betreft waarop op grond van artikel 3.2.5, in voorkomend geval in samenhang met artikel 3.2.7, positief wordt beslist;
 - d. “klein en middelgroot” indien het een aanvraag betreft waarop op grond van artikel 3.2.6, in voorkomend geval in samenhang met artikel 3.2.7, positief wordt beslist, en
 - e. “onbemand” indien het een vaartuig betreft waarop op grond van artikel 3.2.8, tweede lid positief wordt beslist.
4. Op een vergunning wordt aangetekend dat deze wordt verleend voor een historisch vaartuig, indien de vergunning wordt verleend op grond van:
 - a. artikel 3.2.3, of
 - b. artikel 3.2.3a, of
 - c. artikel 3.2.7, eerste lid, voor zover het een aanvraag betreft die ziet op een historisch vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch groot” of het segment “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” en het vaartuig voldoet aan de eisen in bijlage 2 bij deze regeling.
5. Aan een vergunning wordt in ieder geval het voorschrift verbonden dat de vergunninghouder:
 - a. wijzigingen aan het vaartuig meldt op de in de vergunning omschreven wijze;
 - b. de vergunning ten minste twee jaar zelfstandig exploiteert, zonder dat een derde in belangrijke mate invloed uitoefent op de wijze van exploitatie;
 - c. borgt dat het vaartuig tijdens de verhuurperiode wordt bestuurd door bemanning die in dienst is of in opdracht werkt van de vergunninghouder, voor zover het een vergunning betreft in een ander segment dan “onbemand”.

Artikel 3.3.2 Verleningsduur

Een vergunning die wordt verleend op grond van dit hoofdstuk geldt met ingang van 1 maart 2022 en heeft een geldingsduur van:

- a. 10 jaar, voor zover het een vergunning in het segment “beeldbepalend en historisch groot” of “beeldbepalend en historisch klein en middelgroot” betreft;
- b. 9 jaar, voor zover het een vergunning in het segment “groot” betreft;
- c. 6 jaar, voor zover het een vergunning in het segment “klein en middelgroot” of “onbemand” betreft.

Paragraaf 3.4 Wijziging van vergunningen geldig vanaf 1 maart 2022

Artikel 3.4.1 Toepassing

Deze paragraaf is van toepassing op vergunningen die in werking treden op 1 maart 2022 of later.

Artikel 3.4.2 Wijziging van de vergunning

De gevallen waarin een exploitatievergunning voor vervoer van personen op aanvraag kan worden gewijzigd, als bedoeld in artikel 2.2.6, tweede lid, van de verordening zijn:

- a. een wijziging van de beschrijving van de kenmerken van het vaartuig ten behoeve van de verbouwing of de tijdelijke of permanente vervanging van het vaartuig;
 - b. een wijziging van de naam van het vaartuig; of
 - c. een wijziging van de vergunninghouder.
2. Een exploitatievergunning voor vervoer van personen wordt niet gewijzigd, indien de wijziging van de vergunning wordt aangevraagd voor een vaartuig waarvoor reeds een exploitatievergunning voor vervoer van personen is verleend met een looptijd tot na de ingangsdatum van de vergunning waarvoor de wijziging wordt aangevraagd.

Artikel 3.4.3 Wijziging van de beschrijving van de kenmerken van een vaartuig

1. Op een aanvraag voor een wijziging van de beschrijving van de kenmerken van het vaartuig ten behoeve van de verbouwing of de tijdelijke of permanente vervanging van het vaartuig wordt slechts positief beslist indien:
 - a. de wijziging voldoet aan redelijke eisen van welstand als bedoeld in artikel 2.4.3, eerste lid, van de verordening;
 - b. de wijziging er niet toe leidt dat het vaartuig niet meer voldoet aan de kenmerken of de eisen die zijn gesteld voor het segment waarvoor de vergunning is verleend;
 - c. het vaartuig waarvoor de wijziging wordt aangevraagd voldoet aan de eisen in bijlage 1, voor zover het een vergunning betreft voor een beeldbepalend vaartuig;
 - d. het vaartuig waarvoor de wijziging wordt aangevraagd voldoet aan de eisen in bijlage 2, voor zover het een vergunning betreft voor een historisch vaartuig.
2. Onverminderd het eerste lid wordt een aanvraag voor een wijziging van de beschrijving van de kenmerken van een vaartuig ten behoeve van de tijdelijke vervanging van het vergunde vaartuig met een duur van ten hoogste zes maanden afgewezen indien het vervangende vaartuig niet voldoet aan de eisen die aan het vergunde vaartuig zijn gesteld met betrekking tot de voorstuwing.

Artikel 3.4.4 Wijziging van de naam van het vaartuig

Op een aanvraag voor een wijziging van de naam van het vaartuig wordt slechts positief beslist indien de wijziging voldoet aan redelijke eisen van welstand als bedoeld in artikel 2.4.3, eerste lid, van de verordening.

Artikel 3.4.5 Wijziging van de vergunninghouder

Een aanvraag voor wijziging van de vergunninghouder wordt afgewezen indien:

- a. voldaan is aan de criteria, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a of b, van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur;
- b. de aanvrager niet heeft aangetoond dat de beoogde vergunninghouder over het vaartuig kan beschikken op het moment van inwerkintreding van de beoogde wijziging, of
- c. de aanvraag binnen twee jaar na de inwerkingtredingsdatum van de vergunning is gedaan.

Paragraaf 3.5 Overige voorschriften ten aanzien van een exploitatievergunning voor vervoer van personen

Artikel 3.5.1 Melding voor ingebruikname

1. De termijn als bedoeld in artikel 2.4.6, vierde lid, van de verordening, waarna een vergunning van rechtswege vervalt, is een jaar na het moment waarop de vergunning in werking is getreden.
2. De termijn, bedoeld in het eerste lid, kan op verzoek van de vergunninghouder met ten hoogste 3 maanden worden verlengd.
3. Bij een melding, bedoeld in artikel 2.4.6, eerste lid, van de verordening wordt overgelegd:
 - a. indien van toepassing, het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 6 van het Binnenvaartbesluit;
 - b. de meetbrief die voor het vaartuig is afgegeven;
 - c. documentatie van inschrijving van de transponder en marifoon bij de relevante autoriteiten.

Artikel 3.5.2 Aanvraag voor verlenging termijn

Een aanvraag als bedoeld in artikel 2.4.6, vijfde lid, van de verordening, bevat in ieder geval:

- a. de reden dat het vaartuig niet binnen een jaar na inwerkingtreding van de vergunning in gebruik kan worden genomen, en
- b. een onderbouwing van de gevraagde verlenging van de termijn.

Hoofdstuk 4 Wijziging van vergunningen die in werking zijn getreden voor 1 maart 2022

Artikel 4.1.1 Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op vergunningen die in werking zijn getreden voor 1 maart 2022.

Artikel 4.1.2 Wijziging van de vergunning

De gevallen waarin een exploitatievergunning voor vervoer van personen op aanvraag kan worden gewijzigd, als bedoeld in artikel 2.2.6, tweede lid, van de verordening zijn:

- a. een wijziging van de beschrijving van de kenmerken van het vaartuig ten behoeve van de verbouwing of de tijdelijke of permanente vervanging van het vaartuig;
- b. een wijziging van de naam van het vaartuig; of
- c. een wijziging van de vergunninghouder.

Artikel 4.1.3 Wijziging van een vergunning op aanvraag

1. Een vergunning die in werking is getreden voor 1 maart 2022 kan op aanvraag worden gewijzigd bij:
 - a. tijdelijke vervanging van het vaartuig, indien wordt voldaan aan de voorwaarden, gesteld in de bijlage bij de Regeling passagiersvaart 2013, zoals deze luidde tot het moment van inwerkingtreding van dit artikel;
 - b. permanente vervanging van het vaartuig, indien het vervangende vaartuig:
 - i. behoort tot hetzelfde segment en kleiner is dan of even groot is als het oorspronkelijk vergunde vaartuig en voldoet aan alle overige (milieu)eisen en aan de specifieke vergunningsvoorschriften die voor het oorspronkelijk vergunde vaartuig van toepassing zijn, of
 - ii. behoort tot hetzelfde segment als bedoeld in artikel 3.1.2, tweede lid, onderdeel c, d of e, als het vaartuig waarvoor de wijziging wordt aangevraagd en voldoet aan alle overige (milieu)eisen die op grond van deze regeling, de verordening en de specifieke vergunningsvoorschriften van toepassing zijn;
 - c. vervanging van een vaartuig dat groter is dan 20 x 4,25 meter door een vaartuig dat kleiner is dan of gelijk is aan 20 x 4,25 meter en dat voldoet aan alle overige (milieu)eisen en de specifieke vergunningsvoorschriften die voor het oorspronkelijk vergunde vaartuig of nieuwe segment van toepassing zijn;
 - d. verbouwing van het vaartuig, indien het vaartuig ook na verbouwing tot hetzelfde segment behoort als het oorspronkelijk vergunde vaartuig en even groot blijft als of kleiner dan het oorspronkelijk vergunde vaartuig, en voldoet aan alle eisen die op grond van deze regeling en de specifieke vergunningsvoorschriften voor het oorspronkelijk vergunde vaartuig van toepassing zijn;
 - e. wijziging van de naam van het vaartuig, indien de wijziging voldoet aan redelijke eisen van welstand als bedoeld in artikel 2.4.3, eerste lid, van de verordening;
 - f. wijziging van de vergunninghouder, indien de aanvraag:
 - i. een bewijs bevat dat degene die beoogt de vergunninghouder te worden eigenaar is van het vaartuig of eigenaar wordt op het beoogde wijzigingsmoment, en
 - ii. een verklaring bevat van de vergunninghouder dat hij geen eigenaar meer is van het vaartuig of dat hij geen eigenaar meer zal zijn op het beoogde wijzigingsmoment.
2. Voor de werking van het eerste lid, onderdelen b tot en met d, worden de volgende segmenten onderscheiden:

Bemand groot: bemand passagiersvaartuig langer dan 14 meter en/of breder dan 3,75 meter en korter dan of gelijk aan 20m en/of smaller dan of gelijk aan 4,25 meter, en voorzien van een overkapping die ten minste 55% van het oppervlak van het vaartuig beslaat en die nagelvast is aangebracht;

Bemand gesloten: bemand passagiersvaartuig korter dan of gelijk aan 14 meter en smaller dan of gelijk aan 3,75 meter, en voorzien van een overkapping die ten minste 55% van het oppervlak van het vaartuig beslaat en die nagelvast is aangebracht;

Bemand open: bemand passagiersvaartuig korter dan of gelijk aan 10 meter en smaller of gelijk aan 3,15 meter, zonder (vaste) overkapping;
Onbemand: onbemand passagiersvaartuig korter dan of gelijk aan 5,50 meter en smaller dan of gelijk aan 2 meter;
Waterfiets: waterfiets korter dan of gelijk aan 3,85 meter en smaller dan of gelijk aan 1,55 meter.

Hoofdstuk 5 Vrijstellingen

Paragraaf 1 Vrijstellingen van algemene regels (Gereserveerd)

Paragraaf 2 Vrijstellingen van vergunningplicht

Artikel 5.2.1 Vrijstelling roei-, zeil, en kanosport

Van artikel 2.4.1, eerste lid, van de verordening is vrijgesteld het varen met een ongemotoriseerd vaartuig:

- a. indien dat plaatsheeft in het kader van het beoefenen van de roei-, zeil-, kajak- of kanosport en indien dat vaartuig eigendom is van een vereniging of stichting, die als doelstelling heeft het beoefenen van een of meer van deze watersporten, en
- b. indien de vereniging of stichting bij het college heeft gemeld dat zij van deze vrijstelling gebruik wenst te maken.

Hoofdstuk 6

Paragraaf 1 Overgangsrecht

Artikel 6.1.1 Overgangsrecht

Een melding die is gedaan op grond van artikel 4.2, tweede lid, van de Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 zoals deze luidde tot het moment van inwerkingtreding van deze regeling wordt aangemerkt als een melding als bedoeld in artikel 5.2.1, onderdeel b.

Paragraaf 2 Slotbepalingen

Artikel 6.2.1 Intrekking regelingen

De Regeling uitgifteronde 2022 voor exploitatievergunningen passagiersvaart en de Regeling op het Binnenwater 2019 worden ingetrokken.

Artikel 6.2.2 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van bekendmaking.

Artikel 6.2.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als de Regeling op het binnenwater 2020.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 3 december 2019.

De voorzitter
Femke Halsema

De gemeentesecretaris
Peter Teesink

Bijlage 1 behorende bij de begripsbepaling voor “beeldbepalend vaartuig”, bedoeld in artikel 1.1.1.

Eisen voor een beeldbepalend vaartuig

Een vaartuig wordt als beeldbepalend aangemerkt indien:

- a. het is voorzien van
 - i. een vormgeving die duidelijk verwijst naar een historisch vaartuig, of
 - ii. een historisch casco, en
- b. het vaartuig
 - i. luxe en comfort uitstraalt, en
 - ii. is gebouwd met luxe, duurzame en echte materialen, en
 - iii. in hoge mate esthetisch is vormgegeven en visueel aantrekkelijk is, en
 - iv. van een type is dat past bij de karakteristiek van de historische binnenstad van Amsterdam.

Bijlage 2 behorende bij de begripsbepaling voor “historisch vaartuig”, bedoeld in artikel 1.1.1.

Eisen voor historische vaartuigen

A1. Om te bepalen of een vaartuig historisch is gelden de volgende criteria:

- a. het vaartuig is aantoonbaar gebouwd voor 1970 of het betreft een uniek, gedocumenteerd en nauwkeurig nagemaakt vaartuig, waarvan het origineel historisch is en niet meer bestaat, en
- b. het vaartuig is aantoonbaar in Nederland gebouwd of was voor 1970 beeldbepalend op de Nederlandse wateren, en
- c. de opbouw
 - i. dient van origine bij het type vaartuig te horen, of
 - ii. is aantoonbaar vanaf 1 januari 1970 onafgebroken op het betreffende vaartuig aanwezig geweest, of iii. er wordt gebruik gemaakt van het ruim als verblijfsruimte voor passagiers en kenmerkende delen van de oorspronkelijke opbouw zijn behouden gebleven.

A2. Om te bepalen of historische vaartuigen over voldoende hoge beeldkwaliteit beschikken, waarbij de nadruk ligt op zorgvuldigheid en ambachtelijke scheepsbouwkunde, gelden de volgende criteria:

- a. het vaartuig is van een type dat past bij de karakteristiek van de historische binnenstad van Amsterdam, en
- b. indien het vaartuig is aangepast, zijn de aanpassingen zorgvuldig uitgevoerd met behoud van bestaande kenmerken en detaillering, waaronder de traditionele scheepsbouwkundige eigenschappen en onderdelen, en
- c. het vaartuig is gebouwd met echte materialen die passen bij het type vaartuig.

Toelichting

1. Algemeen

De Verordening op het binnenwater 2019 (hierna ook: de VOB) bevat het regelgevende kader voor de Amsterdamse binnenwateren. Daarin zijn algemene regels opgenomen voor het varen op die wateren en is bepaald in welke gevallen bijvoorbeeld een vergunning is vereist voor een activiteit. De verordening laat het voor een aantal specifiek omschreven onderwerpen aan het college van burgemeester en wethouders over om nadere invulling te geven aan die kaders of om aanvullende regels te stellen. In dit besluit van het college zijn deze regels opgenomen.

Per 1 juni 2019 is de VOB ingrijpend gewijzigd. Die wijzigingen zijn onderdeel van het gemeentelijke beleid dat is gericht op het tegengaan van drukte en overlast op en aan het water. Een deel van de in de VOB aangebrachte wijzigingen biedt een basis om maatregelen die zijn aangekondigd in de Nota Varen deel 1 uit te voeren. In deze regeling zijn de in de Nota Varen deel 1 aangekondigde maatregelen vastgelegd. Het betreft onder meer het verbod om te varen met meer dan 13 personen. Deze maatregel wordt in paragraaf 2 separaat toegelicht.

De gemeente hanteert een systeem van schaarse vergunningen, welke worden uitgegeven in verschillende uitgifterondes. Daarbij worden verschillende segmenten onderscheiden. Dit wordt in paragraaf 3 uitgelegd. In paragraaf 4 wordt beschreven welke toetsingscriteria daarbij worden gehanteerd en paragraaf 5 bevat een toelichting op de lotingsmethode.

2. Verbod om met meer dan 13 personen aan boord te varen

Eén van de in de Nota Varen deel 1 opgenomen maatregelen is een verbod op het varen met meer dan 13 personen aan boord, met een uitzondering voor houders van een exploitatievergunning voor het vervoeren van personen. Het gewijzigde artikel 2.1.1 van de VOB vormt de juridische basis voor deze maatregel. Dat artikel bepaalt dat het verboden is te varen met "een vaartuig of object waarop meer dan een door het college vastgesteld of omschreven aantal personen aanwezig is". Het maximaal toegestane aantal aanwezige personen wordt door het college vastgesteld, evenals eventuele beperkingen van het gebied waar de maatregel geldt. Het verbod is in beginsel alléén van toepassing op de binnenwateren en niet in het havengebied. Verder heeft het college op grond van het tweede lid van artikel 2.1.1 (nieuw) de bevoegdheid om de reikwijdte van het verbod te beperken qua vaartuigen of gebied.

Met deze regeling wordt bepaald dat het maximale aantal 13 personen is. Met dit aantal is aansluiting gezocht bij het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling, waarin ook een onderscheid wordt gemaakt tussen vaartuigen bestemd of gebruikt voor vervoer van meer dan 12 personen. Omdat uit die rijksregelingen bijvoorbeeld verplichtingen voortvloeien met betrekking tot het verplichte vaarbewijs, wordt in deze wijziging omwille van de duidelijkheid voor gebruikers hetzelfde aantal gehanteerd. In tegenstelling tot deze rijksregelingen wordt met deze regeling geen onderscheid gemaakt tussen bemanning en passagiers. Omdat de vergunde commerciële vaart is uitgezonderd van het verbod raakt deze regel voornamelijk de pleziervaart. Met deze kleinere vaartuigen is het onderscheid tussen passagiers en bemanning meestal niet te maken. Uitgaande van het feit dat het besturen van deze vaartuigen in vrijwel alle gevallen zal plaatsvinden door één persoon is ervoor gekozen in deze regeling een maximum van 13 te hanteren. Dat vereenvoudigt de handhaving terwijl feitelijk hetzelfde resultaat wordt bereikt als met de regels van de genoemde rijksregelingen.

Na inwerkingtreding van deze regeling kan bij handhaving worden volstaan met het tellen van het aantal personen dat zich op een vaartuig bevindt. Voor het constateren van een overtreding is dan niet meer van belang of de vaarbeweging tegen betaling plaatsvindt. Daardoor kan de gemeente veel effectiever handhavend optreden tegen degenen die thans illegaal, dus zonder vergunning, passagiersvervoer of vaartochten aanbieden.

3. Systeem van schaarse vergunningen voor passagiersvaart

3.1 Systeem van schaarse vergunningen

Op grond van de VOB is het verboden om zonder vergunning anders dan om niet met een vaartuig personen te vervoeren of te laten vervoeren of een vaartuig daarvoor aan te bieden of ter beschikking te stellen. Het college van burgemeester en wethouders stelt op grond van de verordening regels vast over het verlenen van die vergunningen. In die regels kan onder meer worden vastgelegd dat er slechts een beperkt aantal vergunningen wordt verleend en welke toetsingscriteria worden gehanteerd.

Tegelijkertijd kan, door een vergunning te vereisen voordat met de exploitatie wordt gestart, worden getoetst of aan een aantal basiseisen wordt voldaan. Het gaat om eisen met betrekking tot het uiterlijk

van het vaartuig, de integriteit van de vergunninghouder en de voortstuwing van het vaartuig. Die aspecten worden getoetst wanneer een vergunning wordt aangevraagd.

Op 9 mei 2019 heeft de raad Nota Varen deel 1 vastgesteld met daarin 5 doelstellingen: voldoende ruimte voor bewoners, beheersing van de drukte en vermindering van de overlast, verdeling van de schaarse ruimte, bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed en het waarborgen van een vlotte en veilige doorvaart. Daarmee is vormgegeven aan het coalitieakkoord 'Een nieuwe lente een nieuw geluid': bezoekers zijn welkom, maar staan niet centraal. De gemeente stuurt daarbij op kwaliteit en diversiteit.

De verwachte toename van het aantal bezoekers in de komende jaren maakt het noodzakelijk om maatregelen te nemen om te voorkomen dat de drukte doorslaat.¹ De passagiersvaart is al jaren de meest populaire toeristische attractie in Amsterdam. In 2018 hebben 5,5 miljoen bezoekers gebruik gemaakt van de passagiersvaart.

Hoewel de branche de stad veel goeds brengt is een ongebreidelde groei niet in het belang van Amsterdam. Daarom heeft de raad besloten dat er maximaal 550 exploitatievergunningen voor passagiersvaart worden verleend. Bij de behandeling van de Nota Varen Deel 1 heeft het college op hoofdlijnen inzicht gegeven aan de raad hoe deze 550 vergunningen zullen worden verdeeld.

Om grip te krijgen en te houden op het aantal passagiersvaartuigen en de drukte op en om het water, is het noodzakelijk een volumebeleid in te voeren, juist omdat de branche door de komst van extra toeristen enorm kan groeien. Daarbij vaart de passagiersvaart inmiddels bijna het gehele jaar door. Het 'Amsterdam Light Festival' in het najaar en de bollentochten in het voorjaar maken dat er slechts een klein gedeelte van het jaar weinig wordt gevaren door passagiersvaartuigen.

Inmiddels staat vast dat het vervoeren van passagiers over het water tegen betaling niet onder de uitzonderingsregeling van de Dienstenrichtlijn valt, maar een dienst is in de zin van de Dienstenrichtlijn. Dat betekent 'een open markt tenzij er een dwingende reden van algemeen belang is'.

In juni 2017 heeft de Raad van State geoordeeld (ECLI:NL:RVS:2017:1520) dat de gemeente terecht heeft geconstateerd dat het te druk is op en aan het water. In september 2018 heeft de Raad van State nogmaals geoordeeld (ECLI:NL:RVS:2018:2958) dat er voldoende dwingende redenen van algemeen belang zijn om met een beperkt aantal vergunningen te werken. In de zaak Amsterdam Cheese Company vs het college van Amsterdam (ECLI:NL:RVS:2018:4173) heeft het college op vergelijkbare wijze betoogd dat in het verleden is geïnvesteerd in het toeristenvriendelijk maken van de stad, maar dat de constante toename van toeristen negatief heeft uitgedrukt voor de leefbaarheid van de stad, zowel voor bewoners als voor toeristen, en dat de balans is zoekgeraakt. Een van de factoren die een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid van de binnenstad is de toename van het aantal toeristen. Het gevolg daarvan is een afname van de leefbaarheid voor bewoners. Dit leidt met name bij de bewoners en bij de meer traditionele ondernemers tot een gevoel dat de stad niet meer van de Amsterdammers is en ervaren zij een vervreemding als gevolg van de dominantie van de toeristen. De Raad van State heeft de gemeente in het gelijk gesteld.

In de Nota Varen deel 1 is uitwerking gegeven aan de hoofdlijnen van het nieuwe beleid met als een van de 18 maatregelen het invoeren van een volumeplafond voor de passagiersvaart. Om dat volumeplafond vast te stellen heeft de gemeente het aantal commercieel varende passagiersvaartuigen in 2018 als uitgangspunt genomen. Dat is het ijkmoment op grond waarvan in de Nota Varen deel 1 is aangegeven dat de grens is bereikt.

Daarbij is gekeken naar het aantal vaartuigen dat tegen betaling passagiers vervoert. In 2018 waren dat er 550, waarvan 471 vergunde varende passagiersvaartuigen en 79 structureel varende vaartuigen zonder vergunning. Hoewel naast de passagiersvaart ook de pleziervaart verantwoordelijk is voor de drukte op het water, laat de passagiersvaart als enige continu een groei zien. Daarnaast is het voor de bereikbaarheid van de stad en de ontlasting van de kades en bruggen in de stad van belang dat er meer transport over het water zal plaatsvinden.

3.2 Reikwijdte volumebeleid

1) Dit blijkt onder meer uit het onderzoek "Amsterdam in cijfers" uit november 2018. Bijna alle Europese steden trokken in 2017 meer toeristen dan het jaar ervoor. Volgens The World Tourism Organization groeide het internationale toerisme in de wereld met 7% en in Europa met 8% in 2017. Zowel in Amsterdam als in Nederland neemt het aantal bezoekers met 13% respectievelijk 10% sneller toe dan het Europese gemiddelde. Vergeleken met de andere EU-steden hebben alleen Florence en Brussel een hoger groeitempo dan Amsterdam.

Het college heeft een aantal mogelijkheden om het toepassingsbereik van het vergunningensysteem te beperken. In de hierna volgende tekst worden de keuzes onderbouwd die in deze regeling zijn gemaakt.

Beperking naar plaats

Op grond van artikel 2.4.1 van de VOB is de vergunningplicht voor betaald passagiersvoer niet van toepassing bij doorvaart op de primaire vaarwegen. Het volumebeleid voor exploitatievergunningen wordt met deze regeling niet nader beperkt tot specifieke delen van het binnenwater in de gemeente. De volgende argumenten zijn daarvoor aanleiding geweest.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de vraag naar vergunningen de 550 overschrijdt. De afgelopen jaren is de toestroom van bezoekers aan de stad aanzienlijk toegenomen. Als gevolg van wereldwijde ontwikkelingen die leiden tot een verdere toename van het aantal toeristen wordt aangenomen dat de toename van het aantal bezoekers, en daarmee ook de vraag naar exploitatievergunningen, in de komende tijd niet zal afnemen.

Door in een deel van de stad een volumebeleid te hanteren kan degene die tegen betaling passagiers wil vervoeren een vergunning aanvragen voor het deel van het openbaar water waar dat beleid niet geldt. Door de verwachte overcapaciteit in de vraag naar vergunningen, in combinatie met de toegenomen bezoekersaantallen buiten de centrale delen van de stad, wordt verwacht dat een dergelijk systeem zal leiden tot een onaanvaardbare toename van de drukte in de delen van de gemeente die grenzen aan de delen van de stad waarin de drukte op dit moment niet aanvaardbaar is.

De delen van de gemeente waarin de bezoekersaantallen beperkt zijn, of waarin zich geen locaties bevinden die voor bezoekers in voldoende mate aantrekkelijk zijn vormen slechts een klein deel van de gemeente. De beperkte omvang van die gebieden, in combinatie met de te verwachten beperkte vraag naar vergunningen in die gebieden, zijn onvoldoende rechtvaardiging voor het opzetten van een separaat vergunningensysteem met bijbehorende uitvoerings- en handhavingslasten.

In de komende jaren worden de effecten van het nieuwe vergunningensysteem gemonitord en de uitkomsten daarvan kunnen, in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen in de desbetreffende gebieden, aanleiding zijn tot het ontwikkelen van specifieke vergunningensystemen voor deze gebieden.

Beperking naar tijd

De verordening biedt verder de mogelijkheid om bij het vaststellen van regels voor vergunningverlening onderscheid te maken naar tijd. Dit zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot een volumebeleid in periodes waarin meer vaarbewegingen plaatsvinden en een onbeperkt aantal vergunningen in andere periodes. Er is voor gekozen om dat onderscheid in deze regeling niet te maken.

Voor het college is daarbij van belang dat beleving van drukte door bewoners en bezoekers van de gemeente niet alleen wordt bepaald door het aantal vaarbewegingen op de drukke momenten, maar ook door de omvang en frequentie van momenten van relatieve rust of middelmatige drukte. Indien het volumebeleid slechts wordt gehanteerd op de momenten waarop bijvoorbeeld een bepaald aantal vaarbewegingen wordt overschreden biedt het systeem ruimte om de vaarbewegingen op andere momenten onbeperkt te doen toenemen. Dat zou het aantal relatief rustige momenten doen afnemen. Het college vindt dat onwenselijk.

Voor welke vaartuigen geldt het systeem?

In artikel 2.4.1 van de VOB is een vergunningplicht in het leven geroepen voor de daarin genoemde activiteiten, voor zover deze anders dan om niet plaatsvinden. Op grond van dat artikel is het vergunningensysteem niet van toepassing op pleziervaart.

In 2013 heeft de gemeente een uitgiftebeleid vastgesteld voor de verdeling van vergunningen. Door rechterlijke uitspraken kon dat beleid niet worden uitgevoerd. In dat beleid werd onderscheid gemaakt tussen vaartuigen met een lengte van ten hoogste 14 meter, waarvoor geen systeem van schaarse vergunningen gold, en vaartuigen langer dan 14 meter, waarvoor dat systeem wel gold.

In een uitspraak van 7 juni 2017 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2017:1520) geoordeeld dat de onderbouwing voor het hanteren van dit onderscheid onvoldoende was om een systeem van schaarse vergunningen te rechtvaardigen. Zoals in de Nota Varen deel 1 uiteen is gezet wordt dit onderscheid niet meer gehanteerd in deze regeling. Hoewel vlotte en veilige doorvaart nog altijd een van de redenen is voor het beperken van het aantal vergunningen wordt dit beleidsdoel ook gediend door een beperking van het aantal vaartuigen dat commercieel mag worden gebruikt, een efficiënte verdeling van het aantal beschikbare vergunningen over de verschillende typen vaartuigen en door middel van locatiegerichte maatregelen om de doorstroom te bevorderen.

3.3 Indeling in segmenten

Noodzaak segmentering

Het volumebeleid zal de marktwerking beïnvloeden en dat betekent dat het beleid ook gevolgen kan hebben voor het aanbod binnen de passagiersvaart. Om te borgen dat de diversiteit en kwaliteit van het aanbod geborgd blijven worden verschillende segmenten gecreëerd en wordt aan die segmenten een aantal vergunningen toegekend.

Divers aanbod van passagiersvaartuigen is om verschillende redenen van belang voor de leefbaarheid in de stad. Ten eerste is het wenselijk dat bewoners zich thuis blijven voelen in de stad, en niet in een rol van figurant worden gedwongen in een stad vol voorzieningen die zich hoofdzakelijk op bezoekers van de stad richten. Het aantal vaartuigen in particulier bezit is de afgelopen jaren afgenomen. Naar verwachting zal die afname doorzetten. Het college vindt het belangrijk dat het huren van een kleiner vaartuig, al dan niet met schipper, een reëel alternatief is voor eigen bootbezit. Verder wil het college borgen dat kleinschalig en kwalitatief hoogwaardig aanbod beschikbaar blijft, omdat dat type vaartuig vaak wordt gebruikt voor rondvaarten met groepen, bijvoorbeeld in het kader van een feest of een bedrijfsuitje.

Ten tweede is het noodzakelijk dat de grote groepen bezoekers op efficiënte wijze van rondvaarten kunnen genieten. Het maken van een rondvaart is voor een aanzienlijk deel van de bezoekers een onderdeel van hun bezoek. Doorgaans vinden deze rondvaarten plaats op vaartuigen met een grote capaciteit. Indien er voor deze bezoekers geen plaats meer zou zijn op deze grote vaartuigen zou dat een toename van het aantal vaarbewegingen tot gevolg hebben. Gelet op de wens om het aantal vaarbewegingen niet te laten toenemen is het wenselijk dat er voldoende vaartuigen met grote capaciteit beschikbaar zijn om deze bezoekers een rondvaart aan te bieden.

Gelet op het voorgaande worden bij de verdeling van de beschikbare vergunningen de volgende verschillende typen vaartuigen onderscheiden:

- "beeldbepalend en historisch groot", vaartuigen met meer dan 50 zitplaatsen die kwaliteit en karakter geven aan de stad;
- "beeldbepalend en historisch klein en middelgroot", vaartuigen met ten hoogste 50 zitplaatsen die kwaliteit en karakter geven aan de stad;
- "groot", vaartuigen met meer dan 50 zitplaatsen waarmee efficiënt grote aantallen bezoekers kunnen worden vervoerd;
- "klein en middelgroot", vaartuigen met ten hoogste 50 zitplaatsen, voor een kleinschaliger aanbod en
- "onbemande verhuur", onder meer als alternatief voor eigen bootbezit in de stad.

De te verlenen vergunningen worden verdeeld over segmenten. Omdat een vergunning wordt verleend voor een specifiek segment is het mogelijk de verleningsduur van de vergunning te laten aansluiten bij de investeringen die nodig zijn om in dat segment een vaartuig te kunnen exploiteren. Voor een nadere uitleg wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.3.2.

"Beeldbepalend en historisch"

Een van de doelstellingen van de Nota Varen is het beschermen van de grachten als historisch erfgoed. De Amsterdamse grachten hebben een grote cultuurhistorische waarde en zijn een trekpleister voor bezoekers. Ze hebben een status als beschermd stadsgezicht en een UNESCO Werelderfgoed-status. Dit alles stelt hoge eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van de gehele binnenstad van Amsterdam. Het college vindt het dan ook belangrijk dat de passagiersvaartuigen die nadrukkelijk aanwezig zijn in de Amsterdamse binnenstad passen binnen deze historisch waardevolle omgeving, de ruimtelijke context en de kenmerken van de Amsterdamse binnenstad. Het college wil daarom naast het stellen van minimale welstandseisen voor alle passagiersvaartuigen een minimumaanbod van vaartuigen behouden die door hun historiciteit en hoge beeldkwaliteit bijdragen aan een hoogwaardig beeld en beleving van de grachten.

Bij beeldbepalende vaartuigen hoeft het niet altijd te gaan om historische vaartuigen. Ook vaartuigen die historiciteit uitstralen zonder historisch te zijn dragen bij aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad.

Het type beeldbepalende vaartuig voorziet daarnaast vaak in een behoefte aan hoogwaardige vormen van passagiersvaart. Een substantieel deel van deze vaartuigen verzorgen groepsevenementen, zoals bruiloften en feesten.

Met het borgen van een minimumaanbod wordt voorkomen dat het aantal historische en beeldbepalende vaartuigen vermindert of verdwijnt. Dit type vaartuig heeft namelijk een relatief lange terugverdientijd door onder meer het luxere materiaalgebruik, de aan de ouderdom verbonden onderhoudskosten en de kleinschaligheid van het businessmodel. Dit effect wordt versterkt doordat de grootste vraag en groei op de markt bestaat uit de traditionele toeristische rondvaart en niet naar een vaak duurdere vaart in deze beeldbepalende vaartuigen.

Aan de hand van criteria wordt bepaald of een vaartuig valt binnen het segment “historisch en beeldbepalend”. Die criteria zijn opgenomen in bijlagen 1 en 2 van deze regeling. Op 7 november 2019 is de conceptregeling besproken in de gemeenteraad. Met de motie Boutkan / Bakker / Groen / Simons / van Soest (TA2019-001497) heeft de raad het college verzocht om binnen het segment “beeldbepalend en historisch” een scheiding aan te brengen tussen vaartuigen met meer dan 50 zitplaatsen en 50 of minder zitplaatsen om hiermee de variatie in het aanbod van historische en beeldbepalende vaartuigen te behouden. Het college heeft gehoor gegeven aan deze motie door binnen het segment “historisch en beeldbepalend” onderscheid te maken tussen “historisch groot”, “historisch klein en middelgroot”, “beeldbepalend groot” en “beeldbepalend klein en middelgroot”.

Vaartuigen die voldoen aan de criteria voor historische vaartuigen (bijlage 2) kunnen tevens meeloten voor een vergunning van beeldbepalende vaartuigen, (bijlage 1) als de reder geen historische vergunning heeft weten te bemachtigen.

“Groot”

Het college wil een minimumaanbod van grote vaartuigen behouden om de grote aantallen toeristen zo efficiënt mogelijk te kunnen vervoeren. Momenteel wordt circa 80 - 90% van de 5,5 miljoen passagiers per jaar in grote boten vervoerd. Als het aantal grote boten vermindert of verdwijnt, zal hetzelfde aantal passagiers in kleinere boten vervoerd moeten worden, hetgeen tot extra vaarbewegingen leidt. Naast het voorkomen van extra vaarbewegingen wil het college het aanbod van grote vaartuigen ook waarborgen, omdat dit voorziet in een behoefte aan hospitalityvaart met grote groepen.

Of een vaartuig in het segment “groot” valt, wordt bepaald aan de hand van het aantal beschikbare zitplaatsen. Het overgrote deel van de passagiers wordt vervoerd met vaartuigen met meer dan 50 zitplaatsen. Door het grote aantal zitplaatsen is het mogelijk om op piekmomenten grote groepen passagiers per vaartuig te vervoeren. Hiermee draagt het gebruik van deze vaartuigen bij aan een zo efficiënt mogelijk gebruik van de grachten. Voor het bepalen van het aantal zitplaatsen is gekeken naar de huidige vloot. De grens van 50 zitplaatsen is grofweg het verschil tussen het segment bemand groot en de andere twee bemande segmenten die golden tot aan de inwerkingtreding van deze regeling. Aan de hand daarvan kan in het segment “groot” een vergunning worden aangevraagd voor een vaartuig met meer dan 50 zitplaatsen.

“Klein en middelgroot”

Naast de bovenstaande vaartuigcategorieën wil het college ook het aanbod van kleine en middelgrote vaartuigen waarborgen, zoals open sloepen. Dit draagt bij aan de diversiteit van het aanbod en het voorziet in een duidelijke behoefte op de markt. Een vergunning voor het segment “klein en middelgroot” wordt verleend voor een vaartuig met 50 zitplaatsen of minder, voor zover de aanvrager geen aanvraag heeft ingediend voor een vergunning “beeldbepalend en historisch”.

“Onbemand”

Het college wil Amsterdammers een alternatief bieden voor het eigen botenbezit en wil daarom waarborgen dat er een aanbod van onbemande vaartuigen beschikbaar blijft. Het gaat om vaartuigen die zonder schipper gehuurd kunnen worden. Deze vaartuigen mogen niet langer zijn dan 5,5 meter en niet breder dan 2 meter. Deze beperkingen zijn nodig omdat het niet verantwoord is om onervaren huurders op de drukst bevaren wateren van het land met grotere vaartuigen te laten varen. Zoals in paragraaf 2 is aangegeven gelden aanvullende eisen voor vergunninghouders voor dit type vaartuig.

Vergunningen voor ongemotoriseerde vaartuigen maken geen deel uit van de uitgifteronde 2022. Voor de verdeling van vergunningen voor dit type vaartuigen, zoals waterfietsen, worden op korte termijn regels bekend gemaakt.

Het aantal zitplaatsen op een vaartuig

Het onderscheid tussen “groot” en “klein en middelgroot” binnen en tussen de segmenten wordt gemaakt op basis van het aantal zitplaatsen op een vaartuig. Voor zover op een vaartuig of een tekening van een nog te bouwen vaartuig, waarvoor een vergunning is aangevraagd separate zitplaatsen te onderscheiden zijn worden deze opgeteld. In het certificaat van onderzoek bij een vaartuig wordt vastgelegd hoeveel passagiers ten hoogste op een vaartuig aanwezig mogen zijn en omdat voor alle passagiers een zitplaats beschikbaar moet zijn, het aantal zitplaatsen dat een vaartuig telt. Op grond van artikel 2.4.6 van de verordening moet de vergunninghouder een melding doen, voordat een vergund vaartuig in gebruik wordt genomen. Bij de melding moet ook het certificaat van onderzoek worden overgelegd. Indien blijkt dat een vaartuig niet overeenkomt met de vergunning kan handhavend worden opgetreden.

3.4 Aantal vergunningen per segment

Bij het bepalen van het aantal vergunningen per segment is bepaald wat het minimale gewenste aanbod in de verschillende segmenten is. Het aantal vergunningen per segment is bepaald aan de hand van de huidige vlootopbouw. In eerste instantie heeft het college voorgesteld voor het segment “beeldbepalend en historisch” de huidige situatie als uitgangspunt te nemen, hetgeen zou leiden tot 75 vergunningen voor beeldbepalende vaartuigen, waarvan 35 voor historische vaartuigen. Met die verdeling zouden er 80 vergunningen beschikbaar zijn die niet op voorhand aan een segment zijn gekoppeld, de restruimte. Deze voornemens zijn op 9 mei 2019 in de gemeenteraad besproken. De raad heeft met de motie Bakker / Boutkan (TA2019-000677) te kennen gegeven het totale aantal vergunningen voor historische vaartuigen te willen verhogen met 35 tot 70, en het aantal vergunningen in de restruimte evenredig te verlagen tot 45. Het college heeft deze aantallen overgenomen bij het opstellen van de conceptregeling. Op 7 november 2019 is de conceptregeling besproken in de gemeenteraad. Tijdens de bespreking heeft de raad aangegeven dat het onwenselijk is het plafond van 550 vergunningen verder te verhogen. Tevens is de motie Boutkan / Bakker / Groen / Simons / van Soest (TA2019-001497) aangenomen, waarin de raad heeft aangegeven belang te hechten aan het behoud van historische passagiersvaartuigen op de grachten. De raad heeft het college verzocht het totaal aantal vergunningen in het segment “beeldbepalend en historisch” vast te stellen op 155, waarvan 110 voor historisch en 45 voor beeldbepalend. Volgens de raad kunnen de extra vergunningen voor historische vaartuigen worden gevonden door 30 vergunningen uit het segment “groot” over te hevelen naar het segment “beeldbepalend en historisch” nu gebleken is dat tenminste 30 vaartuigen met meer dan 50 zitplaatsen, die anders in het segment “groot” zouden worden ingedeeld, voldoen aan de criteria voor historisch. Voor de resterende 10 vaartuigen kan het college zelf bepalen uit welk segment deze het beste kunnen worden gehaald, aldus de raad.

Het college heeft gehoor gegeven aan deze motie door het aantal beschikbare vergunningen voor het segment “beeldbepalend en historisch” dienovereenkomstig te verhogen van 115 naar 155, waarvan 110 voor historisch en 40 voor beeldbepalend. Het aantal beschikbare vergunningen voor het segment “groot” is met 30 verminderd van 140 naar 110. Voor de resterende 10 vergunningen heeft het college besloten deze ook uit het segment “groot” te halen, gelet op de huidige vlootopbouw. Daardoor is het aantal vergunningen verder verlaagd met nog eens 10 vergunningen, hetgeen uiteindelijk resulteert in 100 beschikbare vergunningen voor het segment “groot”.

Conform de motie Boutkan / Bakker / Groen / Simons / van Soest (TA2019-001497) vindt binnen het segment “beeldbepalend en historisch” een verdere onderverdeling plaats tussen “historisch groot”, “historisch klein en middelgroot”, “beeldbepalend groot” en “beeldbepalend klein en middelgroot”. Ook deze onderverdeling is gebaseerd op de huidige vlootopbouw. Voor “historisch groot” zijn dan in totaal 35 vergunningen beschikbaar en voor “historisch klein en middelgroot” in totaal 75 vergunningen. Voor “beeldbepalend groot” zijn 22 vergunningen beschikbaar en voor “beeldbepalend klein en middelgroot” 23 vergunningen.

3.5 Verdeling in tweejaarlijkse vergunningrondes

De beschikbare vergunningen worden verleend in verschillende uitgifterondes die in een tweejaarlijks ritme zullen plaatsvinden. De aantallen vergunningen per segment zijn daartoe verder onderverdeeld over de verschillende rondes.

Door de vergunningen uit te geven in verschillende rondes met een regelmatig ritme krijgen ondernemers die willen toetreden tot deze markt of ondernemers die willen uitbreiden regelmatig kansen om dat te doen. Dat zou niet het geval zijn als alle beschikbare vergunningen in een keer worden uitgegeven. In dat geval kunnen nieuw te verlenen vergunningen immers pas geldig worden na het eindigen van de looptijd van de vergunningen.

Verder biedt periodieke verdeling van de vergunningen het college mogelijkheden om te sturen naar aanleiding van onverwachte omstandigheden of van ongewenste effecten van de regels of de gehanteerde aantallen vergunningen in voorgaande rondes. Ook vanuit het perspectief van overheidslasten verdient een systeem met periodieke vergunningrondes de voorkeur. De uitvoeringslasten worden evenrediger verdeeld omdat zich niet eenmalig een piekdrukke voordoet in de vergunningverleningspraktijk, waarna de opgebouwde capaciteit weer moet worden afgebouwd en kennis verloren gaat.

Gelet op het voorgaande is ervoor gekozen de verdelingsrondes elke twee jaar te laten plaatsvinden. Het college is van mening dat daarmee reële mogelijkheden worden geboden om toe te treden tot de markt.

Aantallen beschikbare vergunningen in de vergunningronde 2022

De vergunningen die in de eerste uitgifteronde worden uitgegeven zijn geldig vanaf 1 maart 2022. Om te komen tot het aantal beschikbare vergunningen per segment in de uitgifteronde 2022 is het totale aantal vergunningen in de verschillende segmenten evenredig verdeeld over het aantal uitgifterondes dat nodig is om de vergunningduur voor dat segment te volmaken. In paragraaf 3.5 zijn de aantallen per segment uiteengezet. Een verdeling van deze aantallen over het aantal benodigde rondes leidt tot de volgende verdeling.

Segment	Minimum	Looptijd	Aantal tranches	tranche 1	tranche 2	tranche 3	tranche 4
Restruimte	45		4	11	12	11	11
Groot	100	9	4	25	25	25	25
Historisch/Beeldbepalend*	155	10	4	39	38	39	39
Middel en klein	90	6	3	30	30	30	30
Onbemand	160	6	3	50	60	50	50
Totaal	550			155	165	155	155
<i>*waarvan historisch</i>	<i>110</i>	<i>10</i>	<i>4</i>	<i>28</i>	<i>27</i>	<i>28</i>	<i>27</i>

***) Onderverdeling Historisch/ Beeldbepalend**

historisch groot	40	10	4	10	10	10	10
historisch middel en klein	70			18	17	18	17
beeldbepalend groot	22			6	5	5	6
beeldbepalend middel en klein	23			5	6	6	6
TOTAAL	155			39	38	39	39

In paragraaf 3 van deze regeling wordt alleen het aantal vergunningen en de regels voor verdeling voor die eerste ronde vastgesteld. Het hanteren van een systeem met uitgifterondes geeft het college de mogelijkheid om doorlopend bij te sturen als zich ongewenste effecten voordoen als gevolg van de uitgifte. Het vastgestelde aantal vergunningen voor elke vergunningronde wordt gebaseerd op de gegevens die bij de vaststelling daarvan bekend zijn. Daarbij wordt op basis van het aantal vergunningen dat in ieder geval nog geldig blijft tot de volgende uitgifteronde bepaald hoeveel vergunningen kunnen worden uitgegeven om te komen tot het ten hoogste gewenste aantal vergunningen, te weten 550, en de gewenste samenstelling daarvan per segment. De uitwerking daarvan kan aanleiding zijn voor aanpassingen in de aantallen of de verdelingsregels in daarna volgende vergunningrondes. Ook kan

bijvoorbeeld als gevolg van juridische procedures het totale aantal of de samenstelling van de verleende vergunningen anders uitwerken dan op het moment van vaststellen van de aantallen in de voorgaande ronde kon worden voorzien. In de volgende ronde kan dit worden gecorrigeerd.

Verhouding met Beleidsregels voor het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd

Verder houdt de keuze voor verlening van vergunningen in tranches verband met het omzetten van de vergunningen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling voor onbepaalde tijd zijn verleend. Op grond van artikel 33 van de Dienstenwet en artikel 12 van de Dienstenrichtlijn is het niet toegestaan om vergunningen voor onbepaalde tijd te verlenen als het totaal aantal beschikbare vergunningen beperkt is. Uit de keuze in de Nota Varen deel 1 voor een volumebeleid vloeit derhalve de verplichting voort om deze vergunningen voor onbepaalde tijd om te zetten naar vergunningen voor bepaalde tijd. Daarop zien de Beleidsregels voor het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd. Het verlenen van vergunningen in verschillende uitgifterondes biedt het college ruimte om bij het omzetten van de vergunningen onevenredig nadeel voor de vergunninghouder te voorkomen. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de afwegingen die het college bij het omzetten van de vergunningen heeft gemaakt wordt verwezen naar de toelichting bij deze beleidsregels.

Ongemotoriseerde vaartuigen

In de uitgifteronde 2022 worden geen vergunningen verleend voor ongemotoriseerde vaartuigen. Momenteel wordt daarvoor beleid ontwikkeld. Regels voor de verdeling en het omzetten van de huidige vergunningen voor ongemotoriseerde vaartuigen worden zo spoedig mogelijk bekend gemaakt.

3.6 Indienen van een aanvraag voor een vergunning

Het indienen van een aanvraag is mogelijk vanaf 1 juni 2020 om 8:00 uur tot en met 30 juni 2020 om 16:00 uur. Het aanvraagformulier zal ruim voor aanvang van de indieningsperiode beschikbaar zijn via de website van de gemeente Amsterdam. Het indienen van een ingevuld aanvraagformulier is alleen mogelijk in de genoemde periode en kan digitaal, door inzending via de website, of schriftelijk, door overhandiging van het aanvraagformulier op een nader te bepalen locatie in Amsterdam.

Een vergunning kan slechts door een onderneming worden aangevraagd. In verband met het gewenste integriteitsonderzoek is dit noodzakelijk. Gelet op het feit dat een vergunning wordt aangevraagd voor het vervoeren van passagiers tegen betaling, een BTW-plichtige activiteit, kan dit in de praktijk geen beperking opleveren.

4. Toetsing van de aanvraag

Een vergunning kan slechts worden verleend als aan een aantal criteria is voldaan. Daarbij wordt de aanvrager en het vaartuig beoordeeld. Er zijn criteria die gelden voor vaartuigen in alle segmenten en er zijn criteria die alleen gelden voor vaartuigen in de segmenten "beeldbepalend en historisch" of "onbemand".

4.1 Algemene criteria gericht op de aanvrager

Integriteitsbeoordeling (artikel 3.1.8, eerste lid, onderdeel b)

Een aanvrager wordt aan een integriteitsonderzoek onderworpen. Daarbij wordt getoetst of sprake is van een van de afwijzingscriteria als bedoeld in de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet BIBOB). In artikel 3, eerste lid, in samenhang met artikel 7, eerste lid, van die wet is bepaald dat een aanvraag kan worden afgewezen indien "ernstig gevaar bestaat dat de beschikking mede zal worden gebruikt om a. uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten, of b. strafbare feiten te plegen."

Eén aanvraag per vaartuig (artikel 3.1.4, eerste lid)

Het indienen van meerdere aanvragen voor hetzelfde vaartuig is niet toegestaan, omdat het er toe kan leiden dat voor een vaartuig meerdere vergunningen worden verleend en de verleende vergunningen niet efficiënt worden gebruikt. Als voor een vaartuig meerdere aanvragen worden ingediend worden alle aanvragen voor dat vaartuig, ook de aanvraag die door de eigenaar is ingediend, afgewezen. Omdat een aanvrager moet aantonen dat hij over het vaartuig kan beschikken is het niet mogelijk een volledige aanvraag in te dienen voor een vaartuig waarvan een ander de eigenaar is, zonder dat die eigenaar daarvoor impliciet of expliciet toestemming heeft gegeven. De eigenaar kan overtreding van dit voorschrift derhalve voorkomen. Het is immers slechts mogelijk om over het vaartuig van een ander te beschikken als de eigenaar daarvoor bijvoorbeeld een huurovereenkomst heeft gesloten. Daarom is het afwijzen van de aanvraag van de eigenaar naar het oordeel van het college redelijk.

Als er meerdere rechthebbenden zijn die een aanvraag voor het vaartuig zouden kunnen indienen zullen zij met elkaar in overleg moeten treden over de vraag wie de aanvraag indient. Deze partijen moeten vervolgens ook afspreken dat de aanvrager over het vaartuig kan beschikken als de vergunning wordt verleend, omdat dit een andere voorwaarde is voor vergunningverlening.

Meerdere aanvragen door één aanvrager (artikel 3.1.4, tweede tot en met vierde lid en artikel 3.1.5, eerste lid)

Iedere aanvraag ziet op maximaal één vaartuig. Indien er meerdere aanvragen voor één segment worden ingediend worden deze per segment opeenvolgend genummerd, te beginnen bij nummer 1. Deze nummering is van belang als het aantal aanvragen hoger is dan is toegestaan.

Per segment mag een aanvrager niet meer aanvragen indienen dan er vergunningen beschikbaar zijn. Op deze wijze wordt voorkomen dat aanvragen enkel worden ingediend om de kans op het verkrijgen van een vergunning te vergroten. Als een aanvrager meer aanvragen indient dan het aantal beschikbare vergunningen, wordt de door de aanvrager gekozen nummering gebruikt om aanvragen af te wijzen waarvan de nummers hoger zijn dan het beschikbare aantal vergunningen. Als een aanvrager geen nummering heeft aangebracht worden alle aanvragen afgewezen.

Verbondenheidstoets (artikel 3.1.5, tweede tot en met vierde lid)

Om te voorkomen dat het maximale aantal aanvragen wordt omzeild door rechtspersonen die een organisatorische of financiële samenhang vertonen zijn de volgende waarborgen opgenomen. Daarvoor is bepaald dat verschillende ondernemingen als één aanvrager worden behandeld indien dezelfde rechtspersoon of natuurlijke persoon in die ondernemingen feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal heeft (artikel 3.1.5, tweede lid). Feitelijke zeggenschap ziet op het beheersen van de besluitvorming. Indien dezelfde natuurlijke persoon of rechtspersoon meer dan de helft van de stemmen mag uitbrengen in een orgaan van de onderneming waarin besluiten worden genomen, is sprake van feitelijke zeggenschap. Van een overwegend belang is sprake als een natuurlijke persoon of een rechtspersoon meer dan 50% van het belang in de onderneming in handen heeft. Als ondernemingen als één aanvrager worden beschouwd geldt voor het totaal van die ondernemingen het maximale aantal aanvragen per segment.

Om te voorkomen dat ondernemingen die niet onderling zijn verbonden het maximale aantal aanvragen omzeilen door afspraken te maken om na de verdelingsprocedure verkregen vergunningen of de inkomsten van die vergunningen over te dragen zijn de volgende voorzieningen opgenomen. Ten eerste moet een aanvrager verklaren dat dergelijke afspraken niet zijn gemaakt en dat is voldaan aan de voorwaarden voor onafhankelijkheid van de onderneming. Als tijdens de procedure blijkt dat een ingediende verklaring onjuist is, worden beide aanvragen afgewezen. Blijkt de onjuistheid van de verklaring na vergunningverlening, dan kunnen de betrokken vergunningen worden ingetrokken wegens het verstrekken van onjuiste informatie bij de aanvraag. Dergelijke afspraken zijn zeer waarschijnlijk tevens in strijd met de Mededingingswet. Daarom wordt de Autoriteit Consument en Markt tevens op de hoogte gesteld, indien blijkt dat onderlinge afspraken zijn gemaakt of dat er ongewenste samenhang tussen aanvragers bestaat, zodat er een onderzoek kan plaatsvinden naar misbruik van marktpositie door de betrokken partijen.

Ook nadat een vergunning is verleend zijn vergunninghouders verplicht om gedurende de eerste twee jaar zelfstandig de verleende vergunning te gebruiken. Aan de vergunning wordt de verplichting verbonden om minimaal twee jaar na verlening de vergunning zelfstandig te exploiteren (artikel 3.3.1, vijfde lid). Dit heeft tot gevolg dat ook in de periode na verlening van de vergunning niet mag blijken dat een andere natuurlijke persoon of rechtspersoon feitelijke zeggenschap uitoefent of een overwegend

belang heeft. Overtreding van deze verplichting of het indienen van een onjuiste verklaring daarover kan aanleiding zijn voor intrekking van een verleende vergunning.

Beschikken over het vaartuig (artikel 3.1.8, eerste lid, onderdeel a)

Een aanvrager moet verder bij zijn aanvraag aantonen dat hij kan beschikken over het desbetreffende vaartuig op het moment waarop de aangevraagde vergunning zal ingaan. Indien het een vaartuig betreft dat nog moet worden gebouwd moet hij aantonen dat hij het vaartuig kan financieren, en dat er een mogelijkheid is om het vaartuig daadwerkelijk te laten bouwen (artikel 3.1.3, tweede lid). In geval van huur of lease zal de aanvraag vergezeld moeten gaan van een verklaring waarin de verhuurder aangeeft dat hij het vaartuig aan de aanvrager wil verhuren op het moment waarop de vergunning wordt verleend.

De laatste bepaling die dient ter voorkoming van oneigenlijke aanvragen is een beperking van de mogelijkheid om een schaarse exploitatievergunning over te dragen. Artikel 3.4.4, aanhef en onderdeel c, bepaalt dat het niet mogelijk is om de naam van de vergunninghouder van een dergelijke vergunning te wijzigen binnen twee jaar na verlening ervan.

Met de in het voorgaande genoemde voorzieningen meent het college zo goed als mogelijk strategisch inschrijfgedrag tegen te gaan. Het college onderzoekt verder of het mogelijk is om degenen die proberen de kansen op een vergunning op oneigenlijke wijze te vergroten, uit te sluiten van volgende verdelingsrondes.

4.2 Algemene criteria gericht op het vaartuig

Milieueisen (artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel d)

In de Nota Varen deel 1 is aangegeven dat nieuw vergunde passagiersvaartuigen “per ingang van het nieuwe vergunningsstelsel in 2022 volledig uitstootvrij varen”. Als gevolg daarvan worden geen vergunningen verleend voor vaartuigen die niet uitstootvrij varen. Daaronder wordt verstaan uitstootvrij en geluidloze voortstuwing. In 2025 worden alle passagiersvaartuigen geacht volledig uitstootvrij te varen.

Welstandsbeleid (artikel 2.4.3, eerste lid, van de VOB en artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel c van de regeling)

Verder geldt sinds 1 februari 2017 welstandsbeleid bij vergunningverlening voor passagiersvaartuigen. Dat beleid geldt ook bij de uitgifteronde 2022. Inhoudelijk zijn de voorschriften waaraan wordt getoetst onveranderd ten opzichte van dat beleid. Echter, op basis van ervaringen uit de praktijk is het beleid verrijkt met voorbeelden om deze voorschriften te verduidelijken voor potentiële aanvragers van een vergunning. Voor de criteria die worden gehanteerd en een motivering van de keuzes die daaraan ten grondslag liggen wordt verwezen naar het door het college vastgestelde welstandsbeleid passagiersvaart Amsterdam 2019.

Bij een aanvraag moeten stukken worden gevoegd waarmee het uiterlijk van een vaartuig kan worden beoordeeld. Indien het vaartuig meerdere verschijningsvormen heeft, bijvoorbeeld doordat er delen kunnen worden toegevoegd of verwijderd, moeten er stukken worden ingediend van alle verschijningsvormen waarin de aanvrager het vaartuig wil gaan gebruiken. De welstandsbeoordeling wordt vervolgens toegepast op al deze vormen. Indien een vaartuig niet voldoet aan de welstandseisen zal dat in beginsel leiden tot afwijzing van de aanvraag. Als de geconstateerde afwijking van de criteria van beperkte aard is leidt dit niet tot afwijzing, maar wordt aan de vergunning, indien deze wordt verleend, het voorschrift verbonden dat de afwijking in overeenstemming wordt gebracht met het welstandsbeleid.

Eis ten aanzien van de maximale publiek toegankelijke buitenruimte (Artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel e)

Doordat in de segmentindeling geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen open en gesloten vaartuigen bestaat er wel een kans dat er meer personen worden vervoerd in de open lucht of onder een overkapping met beperkte isolerende waarde. Het college wil voorkomen dat door de nieuwe segmentindeling de overlast op en rondom het water toeneemt. Om toename van de overlast tegen te gaan schrijft de regeling voor dat op een vaartuig ten hoogste 17,5 vierkante meter buitenruimte voor publiek toegankelijk mag zijn. Het gaat om ruimte die niet afsluitbaar is met een geluidswerende

constructie. De formulering van het artikel staat er niet aan in de weg dat de binnenruimte openingen bevat die worden geopend tijdens het varen. Het openen van deuren of ramen is bijvoorbeeld op drukke dagen noodzakelijk en kan wettelijk verplicht zijn. Dit artikel borgt dat de constructie die de overige ruimte omsluit van voldoende kwaliteit moet zijn om geluidsoverlast te voorkomen. Een gespannen zeil is bijvoorbeeld niet voldoende.

In eerste instantie werd uitgegaan van ten hoogste 35 zitplaatsen buiten. Omdat het gaat om het aantal personen dat zich daadwerkelijk buiten bevindt wordt in de vastgestelde regeling niet langer zitplaatsen als criterium gehanteerd, maar wordt het oppervlak als leidend beschouwd. Op vaartuigen wordt een oppervlak van 2 personen per vierkante meter beschouwd als een aannemelijke bezetting in een drukke situatie. Volgens deze aanname is 17,5 vierkante meter een redelijk oppervlak voor 35 personen. Voor vaartuigen is een norm van 2 personen per vierkante meter gebruikelijk.

4.3 Segmentspecifieke criteria

Voor een aantal type vaartuigen gelden specifieke criteria. Het gaat om de historische en de andere dan historische vaartuigen binnen het segment "beeldbepalend en historisch" en vaartuigen in het segment "onbemand".

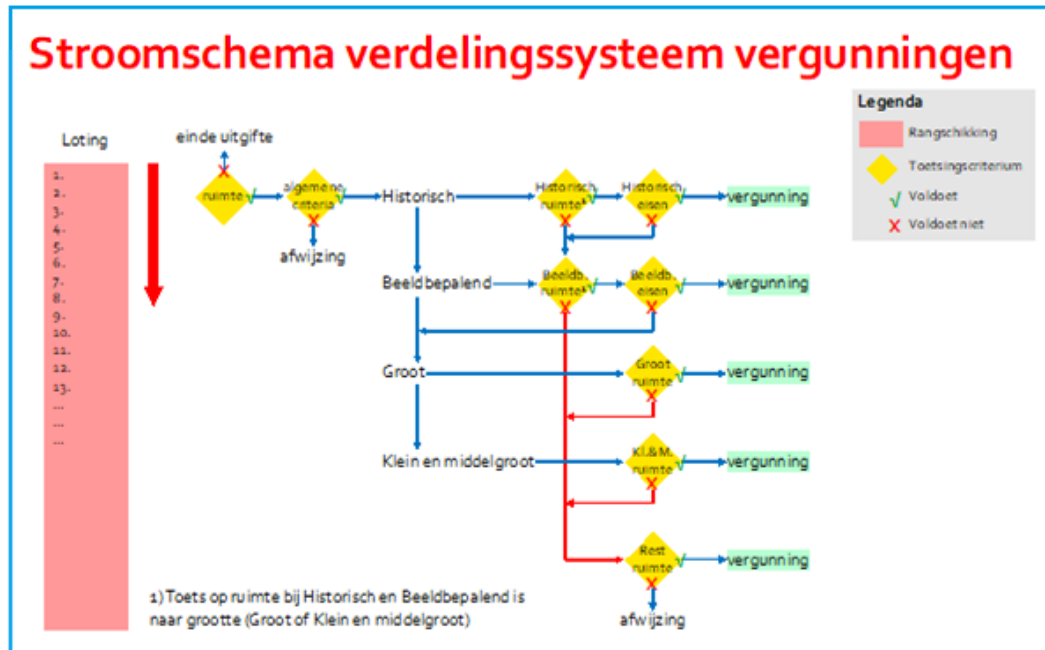
Voor vaartuigen die zonder bemanning worden verhuurd kan slechts een vergunning worden verleend als deze niet langer zijn dan 5,5 meter en niet breder dan 2 meter. Omdat dit type vaartuigen door een ieder kan worden gehuurd acht het college het noodzakelijk om deze maximale afmetingen, die al jaren worden gehanteerd voor dit type vaartuigen, te continueren.

Voor historische vaartuigen zijn de criteria opgenomen in bijlage 2 bij deze regeling. Voor beeldbepalende vaartuigen gelden de specifieke criteria zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling. In het welstandsbeleid passagiersvaart Amsterdam 2019 is uiteengezet op welke wijze deze criteria zijn verkregen en hoe daaraan wordt getoetst.

5. Verdeling door middel van loting

Zoals in het voorgaande is beschreven wordt voor elk segment in de vergunningenronde 2022 een aantal vergunningen beschikbaar gesteld. Daarmee wordt het gewenste minimumaanbod voor dat vaartuigtype geborgd. Daarnaast is een aantal vergunningen beschikbaar dat niet op voorhand aan een segment is gekoppeld. In deze regeling en toelichting worden deze vergunningen vrij te verdelen vergunningen genoemd.

Deze vergunningen worden door middel van loting verdeeld. Het lotingssysteem wordt in deze paragraaf toegelicht en samengevat in het volgende stroomschema:



5.1 Toetsing op volgorde van rangschikking

Alle aanvragen worden tegelijkertijd door middel van één loting van een rangorde voorzien. Vervolgens wordt de hoogst gerangschikte aanvraag beoordeeld. Daarbij wordt getoetst of de aanvraag voldoet aan de algemene eisen voor de aanvrager en het vaartuig. Als het een aanvraag betreft voor een type vergunning waarvoor specifieke criteria gelden wordt ook aan die criteria getoetst. Deze criteria zijn uitgebreid beschreven in paragraaf 4 van deze toelichting.

Op een aanvraag voor een historisch vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch groot” zijn bijvoorbeeld de eisen voor historische vaartuigen (bijlage 2) van toepassing. Als blijkt dat een vaartuig niet voldoet aan de eisen voor historische vaartuigen, maar wel voldoet aan de eisen voor beeldbepalende vaartuigen (bijlage 1), dan wordt de aanvraag behandeld als een aanvraag voor een beeldbepalend vaartuig in het segment “beeldbepalend en historisch groot”. Als blijkt dat een vaartuig niet voldoet aan de eisen voor beeldbepalende vaartuigen, dan wordt de aanvraag verder behandeld als een aanvraag in het segment “groot”.

De aanvragen in het segment “onbemand” worden separaat gerangschikt door middel van een aselechte loting. Voor dat segment kunnen in deze uitgifteronde vergunningen worden verleend voor ten hoogste 50 vaartuigen. De aanvragen worden getoetst, te beginnen bij de hoogst gerangschikte aanvraag. Aan positief beoordeelde aanvragen worden vergunningen toegekend totdat het maximaal aantal beschikbare vergunningen is bereikt. In dit segment bepaalt de aanvrager op hoeveel vaartuigen de aanvraag ziet, met een maximum van 10. Daardoor is het mogelijk dat op de laatste te vergunnen aanvraag niet voor het volledige aantal aangevraagde vaartuigen positief kan worden beslist. In dat geval worden voor deze aanvraag vergunningen verleend voor het resterende aantal vaartuigen.

Voorheen werd een vergunning verleend voor een aantal vaartuigen, corresponderend met de aanvraag, tot een maximum van 10. Dan stonden er bijvoorbeeld 6 vaartuigen op 1 vergunning. Omwille van het volumebeleid van de gemeente, waarbij is besloten voor niet meer dan in totaal 550 vaartuigen een vergunning te verlenen, wordt voortaan ook in het segment “onbemand” per vaartuig een aparte exploitatievergunning verleend. Zodoende kan overzicht worden gehouden over het totale aantal vaartuigen en wordt voorkomen dat een exploitatievergunning wordt verleend voor meer dan 550 vaartuigen.

5.2 Verlening van vergunningen bij positief toetsingsresultaat voor alle aanvragen anders dan in het segment “onbemand”

Als toetsing van de aanvraag leidt tot de conclusie dat niet aan de eisen voor vergunningverlening is voldaan wordt de aanvraag afgewezen. Als de aanvraag positief wordt beoordeeld, wordt eerst gekeken of er nog vergunningen resteren van het type waarvoor de aanvraag is ingediend. Zoals in paragraaf 5.1 is beschreven is het mogelijk dat een aanvraag in het segment "beeldbepalend en historisch groot" uiteindelijk wordt behandeld als een aanvraag in het segment "groot". In dat geval moet dus worden bezien of er nog vergunningen beschikbaar zijn voor het segment "groot". Als dergelijke vergunningen nog beschikbaar zijn, dan wordt een vergunning verleend.

Als er geen specifieke vergunningen meer beschikbaar zijn voor het segment waarbinnen de uiteindelijke toetsing heeft plaatsgevonden, dan komt een aanvraag voor vergunningverlening in aanmerking als er nog vrij te verdelen vergunningen beschikbaar zijn. Voor de verschillende segmenten wordt in de volgende volgorde bezien of voor een aanvraag een vergunning beschikbaar is:

"beeldbepalend en historisch groot":

- voor een historisch vaartuig: eerst een vergunning voor een historisch vaartuig, vervolgens een vergunning voor een beeldbepalend vaartuig en daarna een vrij te verdelen vergunning;
- voor een beeldbepalend vaartuig: eerst een vergunning voor een beeldbepalend vaartuig en vervolgens een vrij te verdelen vergunning;

"beeldbepalend en historisch klein en middelgroot": - voor een historisch vaartuig: eerst een vergunning voor een historisch vaartuig, vervolgens een vergunning voor een beeldbepalend vaartuig en daarna een vrij te verdelen vergunning;

- voor een beeldbepalend vaartuig: eerst een vergunning voor een beeldbepalend vaartuig en vervolgens een vrij te verdelen vergunning;

"groot": eerst een vergunning in het segment "groot" en vervolgens een vrij te verdelen vergunning;

"klein en middelgroot": eerst een vergunning in het segment "klein en middelgroot" en vervolgens een vrij te verdelen vergunning.

Wanneer in de rangschikking wordt toegekomen aan een aanvraag waarvoor op basis van het voorgaande geen vergunning meer beschikbaar is, dan wordt deze aanvraag niet meer getoetst. Dat komt de efficiënte uitvoering van deze regeling ten goede.

5.3 Onderuitputting van het aantal beschikbare vergunningen in de segmenten anders dan "onbemand"

Naar verwachting wordt het aantal in de ronde 2022 beschikbare vergunningen voor alle segmenten volledig uitgegeven. Deze regeling bevat niettemin een voorziening om aan segmenten toegewezen vergunningen die niet worden benut te verdelen over de aanvragen in andere segmenten. Dit werkt als volgt.

Als er onvoldoende positief beoordeelde aanvragen voor historische vaartuigen zijn ingediend om het totale aantal beschikbare vergunningen voor historische vaartuigen te verlenen, wordt de hoogst gerangschikte niet vergunde aanvraag in het segment "beeldbepalend en historisch groot" vergund tot ook deze vergunningen zijn verleend. Dat betekent dat een aanvraag die eerder niet voor vergunningverlening in aanmerking kwam omdat het aantal vergunningen voor het segment "beeldbepalend en historisch" en de vrij te verdelen vergunningen waren uitgeput, alsnog wordt vergund. Een zelfde systeem wordt gehanteerd voor overige vergunningen in de segmenten "beeldbepalend en historisch klein en middelgroot", "groot" en "klein en middelgroot". Resterende vergunningen in deze segmenten worden toegekend aan de hoogst gerangschikte positief beoordeelde aanvragen die eerder niet in aanmerking kwamen voor een vergunning, omdat het aantal beschikbare vergunningen reeds was verleend.

6. Algemene regels voor vergunninghouders

Hoofdstuk 2 van deze regeling bevat een aantal algemene verplichtingen voor houders van exploitatievergunningen voor passagiersvaart. Voorheen waren deze verplichtingen opgenomen in de Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013. Voor onbemande verhuur zijn in paragraaf 2.2 aanvullende verplichtingen opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van snelheidsbegrenzing.

Nieuw in deze regeling is de zorgplicht voor vergunninghouders om overlast tegen te gaan. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het staken van een vaartocht met een groep die veel overlast veroorzaakt. In dat geval kan sprake zijn van overtreding van de zorgplicht. Dat kan, afhankelijk van de ernst van de overtreding, bijvoorbeeld aanleiding zijn voor intrekking van de vergunning.

Inhoudelijk zijn de verplichtingen verder niet gewijzigd of aangevuld. Daarom wordt daarop in deze toelichting verder niet ingegaan. Het gemeentelijk beleid voorziet in een algemeen verbod per 2025 op het gebruik van passagiersvaartuigen met andere dan emissieloze voortstuwing. Het ligt in de rede dat dat verbod, voor zover het vergunninghouders betreft, wordt toegevoegd aan deze algemene verplichtingen.

7. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1.1.1

In artikel 1.1.1 wordt onder meer het begrip “algemene eisen voor vergunningverlening” gedefinieerd. Dat begrip wordt gebruikt in de verschillende artikelen die zien op de verdeling van de vergunningen. Als een aanvraag voldoende hoog eindigt in de rangschikking om voor toetsing in aanmerking te komen wordt beoordeeld of de aanvraag voldoet aan de criteria gesteld in artikel 3.1.8. Dat artikel bevat afwijzingsgronden. Als een aanvraag daar niet aan voldoet wordt geen vergunning verleend.

Artikel 1.1.2

Artikel 2.4.1 van de VOB bepaalt dat een vergunning is vereist voor, kort samengevat, commercieel passagiersvervoer. Deze vergunningplicht geldt voor het openbaar water in de gemeente Amsterdam. Bij de verlening wordt onderscheid gemaakt tussen het binnenwater, dat niet het havenwater omvat, en het havenwater. In deze regeling is geregeld hoe vergunningen voor het binnenwater worden verdeeld.

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 2 bevat de algemene verplichting voor houders van een exploitatievergunning voor personenvervoer. Artikel 2.1.12, eerste lid, van de VOB biedt een basis voor het stellen van deze regels. Bij die regels kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende soorten vergunningen. Van die mogelijkheid wordt in deze regeling gebruik gemaakt. Paragraaf 2.1 bevat voorschriften die gelden voor alle vergunninghouders, terwijl de voorschriften in paragraaf 2.2 zijn gericht tot houders van een vergunning voor onbemande verhuur.

Hoofdstuk 3

Artikel 3.1.1

In het eerste lid van dit artikel is bepaald dat het college maximaal 550 exploitatievergunningen voor de passagiersvaart verleent. Voor een uitgebreide motivering hiervan wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze toelichting.

In het tweede lid wordt geregeld dat exploitatievergunningen voor vervoer van personen slechts via uitgifterondes worden verdeeld. Het derde lid bepaalt dat een aanvraag wordt afgewezen als deze is ingediend buiten een aanvraagperiode. Het vierde lid bepaalt dat een aanvraag voor een vaartuig waarvoor al een exploitatievergunning is verleend wordt afgewezen als deze vergunning een looptijd heeft die langer is dan 1 maart 2022. Daarmee wordt voorkomen dat nieuwe vergunningen worden aangevraagd voor vaartuigen die al een vergunning hebben.

Met deze bepaling wordt gevolg gegeven aan de motie Vroege (TA2019-001494) waarin de raad het college heeft verzocht de kans op oneigenlijke inschrijvingen te beperken, bijvoorbeeld door boten met een lopende vergunning uit te sluiten van deelname. Op deze manier wordt voorkomen dat reders bij

iedere uitgifteronde hun gehele vloot inschrijven, omdat ze daarmee meer kans denken te maken op een gunstige loting. Als een reder een aanvraag doet voor een vaartuig dat beschikt over een nog lopende vergunning, vergroot dat misschien zijn eigen kansen bij de loting, maar daarmee verkleint hij de kansen voor andere reders. Daardoor worden andere reders weer geprikkeld om hetzelfde te doen, met als gevolg dat alle reders maximaal gaan inschrijven. Om dit dilemma te doorbreken, is in de regeling opgenomen dat een aanvraag voor een vaartuig dat al over een vergunning beschikt en waarvan de looptijd nog doorloopt na de beoogde ingangsdatum van de aan te vragen vergunning wordt afgewezen. Bijkomend voordeel is dat er geen dubbele vergunningen worden verleend voor vaartuigen en zodoende optimaal gebruik wordt gemaakt van de schaarse vergunningen en van de doorlooptijd van de reeds bestaande vergunningen. Artikel 2.2.6, vijfde lid, van de VOB is in dit geval niet van toepassing, omdat het college op grond van paragraaf 4 van de VOB nadere regels kan stellen over de aanvraag en het verlenen van exploitatievergunningen voor passagiersvervoer.

Artikel 3.1.2

Zoals in paragraaf 3.5 van deze toelichting uiteen is gezet worden de beschikbare vergunningen verdeeld in tweejaarlijkse verdelingsrondes. In artikel 3.1.2 is vastgelegd wanneer de eerste aanvraagronde plaatsvindt. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de inhoud van de segmenten en de motivering daarvan wordt verwezen naar paragraaf 3.3 van deze toelichting. Het onderscheid tussen het segment "groot" en "klein en middelgroot" ligt bij 50 zitplaatsen. Een aanvrager geeft, op grond van artikel 3.1.3 in de aanvraag aan hoeveel zitplaatsen het vaartuig bevat. Het derde lid bepaalt dat in de aanvraagronde 2022 geen vergunningen worden verleend voor ongemotoriseerde vaartuigen en voor vaartuigen voor onbemande verhuur.

Artikel 3.1.3

Dit artikel regelt de inhoud van een aanvraag. Het eerste lid ziet op de documenten die nodig zijn om te bepalen of een aanvraag bevoegd is gedaan en of het vaartuig voldoet aan de gestelde criteria. Het tweede lid bevat de documenten die nodig zijn om te beoordelen of een aanvrager verbonden is met een andere aanvrager op een wijze die deze regeling niet toestaat. Aanvragers moeten in dat kader onder meer verklaren dat geen afspraken met derden zijn gemaakt over het doen van aanvragen. Het indienen van een onjuiste verklaring kan op grond van artikel 3.1.8 leiden tot afwijzing van een aanvraag.

Bij het beoordelen van een aanvraag wordt onder meer een welstandstoets uitgevoerd. In sommige gevallen kan het uiterlijk van een vaartuig worden gewijzigd, bijvoorbeeld doordat daarop delen kunnen worden aangebracht of verwijderd. Gedacht kan worden aan een dakdeel dat kan worden verwijderd. In dat geval is het aan de aanvrager om te bepalen welke van de verschillende verschijningsvormen aan het welstandsbeleid worden getoetst. Het is mogelijk om meerdere vormen te laten toetsen. Als vervolgens een vergunning wordt verleend is het toegestaan om het vaartuig in alle vergunde vormen te gebruiken.

Artikel 3.1.4

Een aanvrager die meerdere aanvragen indient moet deze aanvragen per segment olopend nummeren. Met segmenten worden de segmenten bedoeld die worden onderscheiden in artikel 3.1.2, tweede lid, van deze regeling: "beeldbepalend en historisch groot", "beeldbepalend en historisch klein en middelgroot", "groot", "klein en middelgroot" en "onbemand". Daarom moeten de aanvragen voor beeldbepalende vaartuigen en voor historische vaartuigen gezamenlijk worden genummerd. Deze nummering is noodzakelijk in verband met het maximaal toegestane aantal aanvragen per segment. Een aanvrager mag in een segment niet meer aanvragen indienen dan er vergunningen beschikbaar zijn in dat segment. Verder bepaalt dit artikel dat per vaartuig één aanvraag mag worden ingediend. Daarop wordt in paragraaf 4.1 van deze toelichting ingegaan.

Artikel 3.1.5

Dit artikel regelt hoe veel aanvragen ten hoogste mogen worden gedaan. Eén aanvrager mag maximaal zoveel aanvragen indienen als er vergunningen beschikbaar zijn in een bepaald segment. De aantallen beschikbare vergunningen zijn vastgelegd in artikel 3.2.1. Evenals in het kader van artikel 3.1.4 geldt dat aanvragen voor historische vaartuigen en voor beeldbepalende vaartuigen worden beschouwd als aanvragen in hetzelfde segment. Om het maximale aantal vergunningen te bepalen worden deze aanvragen dus opgeteld.

Op grond van artikel 3.1.4 moeten de aanvragen worden genummerd. Als meer dan het toegestane aantal aanvragen is ingediend worden de aanvragen afgewezen waarvan de nummers hoger zijn dan het toegestane aantal.

Verder bevat dit artikel regels over de verbondenheid van aanvragers. Hierop wordt in paragraaf 4.1 uitgebreid ingegaan, onder de kop “Verbondenheidstoets”.

Artikel 3.1.7

Indien een aanvrager bijvoorbeeld onjuiste gegevens heeft ingediend of de aanvraag heeft ingediend in het verkeerde segment, kan de aanvraag worden gewijzigd gedurende de aanvraagperiode. Op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht moet een bestuursorgaan daarnaast om aanvullingen vragen als de ingediende aanvraag onvolledig is. Het tweede lid van artikel 3.1.7 bepaalt dat de aanvrager een termijn van 14 dagen krijgt om de aanvraag aan te vullen.

Artikel 3.1.8

Dit artikel regelt op welke gronden een aanvraag kan worden afgewezen.

Eerste lid

Onderdeel a bepaalt dat een aanvraag wordt afgewezen indien daarin niet is aangetoond dat de aanvrager over het vaartuig kan beschikken op 1 maart 2022. Een aanvrager kan dit bijvoorbeeld doen door aan te tonen dat hij eigenaar is van het vaartuig waarvoor een vergunning wordt aangevraagd of, in het geval het gaat om een nieuw te bouwen vaartuig, door aan te tonen dat hij in staat is het vaartuig te laten bouwen. Dit laatste kan worden aangetoond door het overleggen van een offerte van een scheepswerf waaruit blijkt dat het vaartuig tijdig kan worden opgeleverd en voor welke prijs, in combinatie met gegevens over de eigen financiële situatie van de reder waaruit blijkt dat hij over de financiële middelen beschikt om het vaartuig te laten bouwen en, zo nodig, een bankgarantie of offerte voor een lening van een bank voor de financiering van het te bouwen vaartuig.

Een aanvraag kan op grond van het eerste lid, onderdeel b worden afgewezen indien gebleken is dat een aanvrager een onjuiste verklaring heeft ingediend, bijvoorbeeld over afspraken met andere aanvragers. Artikel 2.4.7, eerste lid, onderdeel i, van de VOB biedt een basis voor het stellen van deze regel.

Onderdeel c van het eerste lid bepaalt dat een aanvraag wordt afgewezen als uit een integriteitsonderzoek is gebleken dat er “ernstig gevaar bestaat dat de beschikking mede zal worden gebruikt om uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten, of strafbare feiten te plegen”. Op grond van artikel 7, eerste lid, van de Wet bevordering Integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur mag een aanvraag op deze grond worden afgewezen.

Tweede lid

In het tweede lid zijn de criteria opgenomen die zijn gericht op het vaartuig. Onderdeel a bepaalt dat een aanvraag wordt afgewezen als deze ziet op een aanvraag voor een vaartuig waarvoor in de ronde 2022 geen vergunning wordt verleend. Dat is het geval bij ongemotoriseerde vaartuigen of onbemande vaartuigen met een lengte van meer dan 5,5 meter of een breedte van meer dan 2 meter.

Onderdeel b ziet op een aanvraag die in een onjuist segment is ingediend. Als een vaartuig meer dan 50 zitplaatsen heeft maar de aanvraag ziet op het segment “klein en middelgroot”, dan leidt dat tot afwijzing van de aanvraag.

Indien een vaartuig waarop een aanvraag ziet niet voldoet aan het welstandsbeleid kan dat leiden tot afwijzing van de aanvraag. In de welstandsnota is uiteengezet in welke gevallen een geconstateerde afwijking leidt tot een negatief welstandoordeel en in welke gevallen dit na vergunningverlening mag worden hersteld. Bij een negatief welstandoordeel wordt de aanvraag afgewezen. Dat bepaalt onderdeel

c. Op grond van artikel 2.2.1, vierde lid, van de VOB kunnen aan een verleende vergunning voorschriften worden verbonden. Als een geconstateerde afwijking niet leidt tot een negatief welstandsoordeel kan op grond van dat artikel een voorschrift aan de vergunning worden verbonden, inhoudende dat de geconstateerde afwijking in overeenstemming moet worden gebracht met de geldende eisen. Artikel 3.3.1, vijfde lid van deze regeling staat daaraan niet in de weg. In dat lid is bepaald welke voorschriften in ieder geval aan een vergunning worden verbonden. Het staat het college dus vrij om daar aanvullende voorschriften aan toe te voegen.

In onderdeel d en e zijn milieueisen en een eis ten aanzien van de maximale buitenruimte vastgelegd. Voor een inhoudelijke uiteenzetting wordt verwezen naar paragraaf 4.2 onder de kop "Milieueisen".

Onderdeel f maakt het mogelijk om een aanvraag af te wijzen indien de aanvraag niet voldoet aan een van de andere bepalingen van de regeling.

Derde lid

Het derde lid bepaalt dat alle vormen van het vaartuig die de aanvrager in de aanvraag ter toetsing heeft voorgelegd worden getoetst in het kader van de welstandstoets. Op grond van artikel 3.3.1, eerste lid, onderdeel a, wordt in een verleende vergunning vastgelegd welke verschijningsvormen met de vergunning worden toegestaan.

Artikel 3.2.1 tot en met 3.2.8

Deze artikelen regelen de lotingsmethodiek. Hierop is uitgebreid ingegaan in hoofdstuk 5 van deze toelichting. Daarom wordt voor een toelichting bij deze artikelen volstaan met een verwijzing naar dat hoofdstuk.

Artikel 3.3.1

Dit artikel bepaalt de inhoud van de vergunning.

Met het eerste lid wordt de vergunning beperkt tot het binnenwater, overeenkomstig artikel 1.1.2, en wordt de vergunning gekoppeld aan het vaartuig waarvoor deze wordt verleend. Behalve de naam en de kenmerken, bijvoorbeeld een verwijzing tekeningen bij de vergunningaanvraag, wordt ook vastgelegd of het vaartuig in meerdere vormen mag worden gebruikt. In dit verband wordt verwezen naar artikel 3.1.3, derde lid, onderdeel a, en artikel 3.1.8, derde lid.

Op grond van het tweede lid wordt het segment waarvoor de vergunning wordt verleend vermeld in de vergunning. Dit is onder meer relevant voor de mogelijkheden om bijvoorbeeld een wijziging aan te vragen, waarmee de vergunning voor een ander vaartuig gaat gelden. In het derde lid is bepaald voor welk segment de vergunning wordt verleend. Indien een aanvraag in de loting hoog genoeg eindigt om te worden getoetst en indien het vaartuig voldoet aan de algemene eisen voor vergunningverlening en de eisen in het desbetreffende segment, wordt de vergunning verleend voor het segment waarop de aanvraag ziet. Een aanvraag in het segment "beeldbepalend en historisch groot" kan echter een vergunning voor segment "groot" krijgen als de aanvraag niet voldoet aan de eisen voor beeldbepalende vaartuigen. In dat geval wordt derhalve niet een vergunning in het aangevraagde segment verleend, maar in het segment waarvan het toegepaste toetsingsregime uiteindelijk heeft geleid tot een positief besluit. In de vergunning wordt gemarkeerd of deze is verleend voor een historisch vaartuig.

In het vijfde lid is bepaald welke voorschriften in ieder geval aan een vergunning worden verbonden. Dit zijn de voorschriften die aan alle op grond van deze regeling verleende vergunningen worden verbonden. Het artikel laat, door het gebruik van de formulering "in ieder geval", ruimte om andere dan de genoemde voorschriften te verbinden aan een vergunning. Bijvoorbeeld in het kader van de welstandstoets wordt onderscheid gemaakt tussen afwijkingen die leiden tot een negatief welstandsadvies en afwijkingen die niet aan vergunningverlening in de weg staan. In het laatstgenoemde geval wordt als voorschrift aan de vergunning verbonden dat het vaartuig in overeenstemming wordt gebracht met de eisen van welstand voordat deze in gebruik wordt genomen.

Artikel 3.3.2

Met dit artikel wordt de verleningsduur vastgelegd. Deze is gekoppeld aan het segment waarvoor de vergunning op grond van artikel 3.3.1, derde lid wordt verleend.

Een vergunning die wordt verleend in het segment "beeldbepalend en historisch" heeft een geldingsduur van 10 jaar. Een vergunning die wordt verleend in het segment "groot" heeft een geldingsduur van 9 jaar en een vergunning die wordt verleend in het segment "klein en middelgroot" of "onbemand" heeft een geldingsduur van 6 jaar.

De verleningsduur is vastgesteld aan de hand van verschillende onderzoeken naar de investeringen die een vergunninghouder geacht wordt te maken binnen een bepaald segment en de daaraan gekoppelde terugverdientijd. Dat verklaart het verschil in verleningsduur tussen de segmenten. Zo bedragen de investeringen voor "onbemande" vaartuigen in de regel minder dan voor "grote" vaartuigen.

Artikel 3.4.1 tot en met 3.4.3 en hoofdstuk 4

Deze regeling schrijft voor in welke gevallen een exploitatievergunning mag worden gewijzigd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen vergunningen die in werking zijn getreden voor 1 maart 2022 en vergunningen die op grond van het nieuwe vergunningensysteem worden verleend en die vanaf 1 maart 2022 in werking treden.

In de nieuwe paragraaf 3.4 wordt bepaald in welke gevallen een vergunning mag worden gewijzigd die is verleend op grond van het nieuwe vergunningensysteem. Deze paragraaf geldt alleen voor vergunningen die vanaf 1 maart 2022 in werking treden.

In hoofdstuk 4 wordt bepaald in welke gevallen een vergunning mag worden gewijzigd die in werking is getreden voor 1 maart 2022. Deze vergunningen kunnen op aanvraag worden gewijzigd op grond van de bestaande segmenten waarvoor de vergunning is verleend of op grond van de nieuwe segmenten "groot", "klein en middelgroot" of "onbemand". Zodoende wordt voorkomen dat er problemen ontstaan totdat het nieuwe vergunningensysteem in werking treedt. Op grond van welk regime (en bijbehorend segment) de wijziging van de vergunning wordt aangevraagd, is ter beoordeling van de aanvrager. In beide gevallen geldt dat aan de voor dat regime geldende voorwaarden moet worden voldaan, zoals de voorwaarde dat een vervangend vaartuig niet langer mag zijn dan het oorspronkelijke vaartuig onder het oude regime of de voorwaarde dat een vaartuig beschikt over een bepaald aantal zitplaatsen onder het nieuwe regime. Hiermee heeft het college gevolg gegeven aan de motie Vroege (TA2019-001495) waarin de raad het college heeft verzocht één vervangingsregeling te hanteren die ook gericht is op de nieuwe situatie en de nieuwe segmentindeling.

Artikel 3.5.1 en 3.5.2

Op grond van artikel 2.4.6 van de VOB vervalt een vergunning van rechtswege als niet binnen een door het college te bepalen termijn een melding van ingebruikname is gedaan. Met dit artikel wordt bepaald dat die termijn een jaar is, gerekend vanaf het moment van inwerkingtreden van de vergunning.

Het is mogelijk verlenging te vragen van die termijn. Het derde lid bepaalt dat de termijn met ten hoogste drie maanden kan worden verlengd. Daarvoor is een aanvraag nodig. In artikel 3.5.2 is bepaald wat de aanvrager moet aanleveren. De aanvrager moet in dat geval de noodzaak en de oorzaak van de verlenging onderbouwen. Verder moet in de aanvraag worden aangegeven en worden onderbouwd welke verlening wordt gevraagd.