

## Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 (3B, 2016, 132)

Afdeling 3B

Nummer 132

Publicatiedatum 28 juni 2016

Onderwerp

Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

brenge(n) ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 24 mei 2016 hebben besloten de Regeling Passagiersvaart 2013 (de "RPA 2013", gemeentebblad 2013, afd 3b, nummer 213 van 19 november 2013, laatstelijk gewijzigd bij besluit van V&W op 26 april 2016) wederom te wijzigen en de volgende tekst vast te stellen een en ander ter uitvoering van de gewogen toetreding waartoe besloten is door ons college besloten op 24 mei 2016 en door de Gemeenteraad op 22 juni 2016.

De RPA bevat beleidsregels die B&W dienen te hanteren bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen op grond van artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010; indien het gewenst is de vergunninghouder te binden aan de regels van de RPA dienen deze regels als voorwaarde, voorschrift of eis in de vergunning worden opgenomen of dient de vergunning tenminste een verwijzing naar de RPA te bevatten.

Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013

PARAGRAAF 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

artikel 1.1 begripsomschrijvingen

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

- a. VOB: Verordening op het binnenwater 2010
- b. RPA 2007: de Regeling Passagiersvervoer te water Amsterdam 2007;
- c. RPA 2013: Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013;
- d. bemand passagiersvaartuig: een passagiersvaartuig dat met bemanning wordt geëxploiteerd;
- e. onbemand passagiersvaartuig: een passagiersvaartuig dat zonder bemanning worden verhuurd;
- f. vergunning: een vergunning voor de exploitatie van een bedrijfsvaartuig voor vervoer van passagiers of goederen als bedoeld in artikel 2.4.5 VOB;
- g. een vergunningsbewijs: een van gemeentewege verstrekt uniek genummerd schriftelijke bewijs dat men gerechtigd is te varen met het vaartuig waarvoor dat bewijs is afgegeven;
- h. uitgifteronde: door of namens Burgemeester en wethouders vast te stellen periode waarbinnen vergunningen kunnen worden aangevraagd;
- i. uitgiftereglement: het door Burgemeester en wethouders vastgestelde reglement waarin de procedure met betrekking tot de uitgifte van de vergunningen staat;
- j. volumebeleid: het door of namens Burgemeester en wethouders vaststellen van het aantal per uitgifteronde en per segment te verlenen vergunningen als bedoeld in art. 2.4.5 VOB;
- k. segment: de indeling in groepen van de vaartuigen voor passagiersvervoer op basis van de volgende maatvoering, karakter van het vaartuig en eventuele professionele besturing:
  - Bemand groot: bemande passagiersvaartuigen langer dan 14m en/of breder dan 3,75m en korter dan of gelijk aan 20m en/of smaller dan of gelijk aan 4,25m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
  - Bemand gesloten: bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 14m en smaller dan of gelijk aan 3,75m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
  - Bemand open: bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 10m en smaller of gelijk aan 3,15m, zonder (vaste) overkapping;

- Onbemand: onbemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 5,50m en smaller dan of gelijk aan 2m;
  - Waterfiets: waterfietsen korter dan of gelijk aan 3,85m en smaller dan of gelijk aan 1,55m;
- l. vergunninggebieden:
- vergunninggebied 1: het gebied in Amsterdam inclusief de centrum-zone en de haven zoals aangegeven op kaart A (bijlage);
  - vergunninggebied 2: het gebied in Amsterdam exclusief centrum-zone zoals aangegeven op kaart A (bijlage).
- m. historisch salonvaartuig: een vaartuig dat als zodanig wordt beschouwd door Commissie Historische Schepen of een ander door of namens Burgemeester en wethouders als zodanig aangewezen adviesorgaan;
- n. Fase IIIB norm: de door of namens de Europese Commissie ontwikkelde emissienorm voor mobiele werktuigen of industriemotoren
- o. Categorie: de ten behoeve van de uitgifteronde 2016 voor het segment bemand groot gemaakte onderverdeling in de categorie "reguliere rondvaart" en de categorie "vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling"

#### artikel 1.2 de aanvraag

1. Een vergunning dient schriftelijk te worden aangevraagd, tenzij Burgemeester en wethouders bij hun besluit tot een uitgifteronde anders hebben bepaald. De indiener van de aanvraag overlegt daarbij in ieder geval een actueel bewijs van inschrijving bij de Kamer van Koophandel en een bewijs dat hij bevoegd is de aanvrager te vertegenwoordigen. Burgemeester en wethouders kunnen aanvullende voorwaarden stellen aan de wijze van aanvragen.
2. Een vergunning moet worden aangevraagd middels een door of namens Burgemeester en wethouders beschikbaar gesteld en volledig ingevuld aanvraagformulier.

#### artikel 1.3 wijze van vergunningverlening binnenwater

1. Als het aantal te verlenen vergunningen beperkt is, worden vergunningen uitsluitend verleend nadat Burgemeester en wethouder hebben besloten tot een uitgifteronde..
2. Per uitgifteronde besluiten Burgemeester en wethouders hoeveel vergunningen er per segment en voor welk vergunninggebied beschikbaar zijn en hoe de vergunningen worden verdeeld. Burgemeester en wethouders stellen daartoe een Uitgiftereglement vast, dat wordt toegepast bij de desbetreffende uitgifteronde.
3. Aanvragen voor vergunningen die in aantal beperkt zijn en die worden ingediend op een moment dat er geen uitgifteronde van kracht is, worden afgewezen op grond van het volumebeleid..
4. Om in aanmerking te komen voor een vergunning moet het vaartuig in ieder geval voldoen aan de vergunningsvoorwaarden zoals geformuleerd in artikel 2.1 en 2.9.
5. Een vergunning wordt pas verleend indien de aanvrager naar het oordeel van Burgemeester en wethouders voldoende heeft aangetoond over een legale ligplaats voor het vaartuig te beschikken. Burgemeester en wethouders kunnen per uitgifteronde anders bepalen.
6. Een vergunning wordt verleend en vergunningsbewijs wordt verstrekt per vaartuig met uitzondering van de vergunning voor de segmenten Onbemand en Waterfiets. Voor deze segmenten wordt per set vaartuigen één vergunning verleend. Voor elk onbemand vaartuig of waterfiets wordt een vergunningsbewijs verstrekt.

#### artikel 1.4 ingebruikname van de vergunning

1. De vergunning kan in gebruik worden genomen indien hiervoor een vergunningbewijs is verstrekt.
2. Het vergunningsbewijs wordt afgegeven nadat de vergunninghouder naar het oordeel van Burgemeester en wethouders voldoende heeft aangetoond:
  - a. dat hij over een legale ligplaats beschikt,
  - b. dat aan alle vergunningsvoorwaarden is voldaan en
  - c. dat het vergunde vaartuig door de vergunninghouder in gebruik kan worden genomen.
3. In aanvulling op het bepaalde in leden 1 en 2 en onder verwijzing naar artikel 1.2.8 lid 1 onder b VOB 2010 zijn Burgemeester en wethouders bevoegd een verleende vergunning in te trekken als deze gedurende een periode van twaalf aaneengesloten maanden niet is gebruikt.

#### artikel 1.5 geldigheidsduur vergunning

1. Een vergunning voor een vaartuig in het segment Bemand groot voor vergunninggebied 1 wordt verleend voor een periode van maximaal 10 jaar.

2. Een vergunning voor vaartuigen wordt alleen verleend voor onbepaalde tijd als het aantal te verstrekken vergunningen onbeperkt is. Een vergunning voor een vaartuig in vergunninggebied 2 wordt verleend voor onbepaalde tijd, tenzij anders in de vergunning is bepaald.

#### artikel 1.6 bereik vergunning

1. De vergunning voor vaartuigen uit de segmenten Bemand groot, Bemand gesloten en Bemand geldt uitsluitend voor het binnenwater, tenzij in de vergunning anders wordt bepaald.
2. De vergunning voor passagiersvaartuigen die worden geëxploiteerd in de haven, wordt verleend met de voorwaarde dat de vergunde vaartuigen niet op het binnenwater varen tenzij dit blijkt de vergunning is toegestaan, en dan alleen op gedeelten van het binnenwater die in de vergunning staan vermeld.

#### artikel 1.7 Register bedrijfsmatig passagiersvervoer binnenwater

1. Er is een openbaar Register bedrijfsmatig Passagiersvervoer te water.
2. In het register wordt in ieder geval bijgehouden aan wie een vergunning voor het binnenwater is verleend, voor welk vaartuig en voor welk segment.

### PARAGRAAF 2 – VOORWAARDEN, VOORSCHRIFTEN EN EISEN

#### artikel 2.1 voorwaarden m.b.t. milieu en techniek voor het binnenwater

1. In 2025 dienen alle vaartuigen in het segment bemand groot elektrisch te zijn dan wel een gelijkwaardig alternatief met zero emissie en zero geluid.
2. De voortstuwing van vaartuigen, die vallen binnen het segment Bemand gesloten, waarvoor op het moment van de inwerkingtreding van deze regeling een vergunning is verleend, dient met ingang van 1 januari 2020 elektrisch te zijn dan wel een gelijkwaardig alternatief met zero emissie en zero geluid. De voorzieningen aan boord van de vaartuigen dienen met ingang van 1 januari 2025 te voldoen aan de zero-emissie eis.
3. De voortstuwing en de voorzieningen aan boord van vaartuigen die vallen binnen het segment Bemand open, waarvoor op het moment van de inwerkingtreding van deze regeling een vergunning is verleend, dienen met ingang van 1 januari 2015 elektrisch te zijn dan wel een gelijkwaardig alternatief met zero emissie en zero geluid.
4. Aan vergunningen voor vaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd en waarvoor op het moment van de inwerkingtreding van deze regeling nog geen vergunning is verleend, verbinden Burgemeester en wethouders in ieder geval de volgende minimale eisen ten aanzien van voortstuwing:
  - a. Voor het segment Bemand groot: Fase IIIB
  - b. Voor het segment Bemand gesloten: elektrisch of gelijkwaardig alternatief met zero emissie en zero geluid.
  - c. Voor het segment Bemand open: elektrisch of gelijkwaardig alternatief met zero emissie en zero geluid.
5. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd op aanvraag aan historische salonvaartuigen waaraan op het moment van de inwerkingtreding van deze regeling een vergunning is verleend, vrijstelling te verlenen van het bepaalde in de leden 1 tot en met 4. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorwaarden en/of voorschriften verbinden.
6. Vaartuigen in de segmenten Onbemand en Waterfiets komen slechts voor een vergunning in aanmerking indien zij ten aanzien van voortstuwing voldoen aan de eis: spierkracht, elektrisch of gelijkwaardig alternatief met zero emissie en zero geluid.
7. Aan de vergunning voor vaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd verbinden Burgemeester en wethouders het voorschrift dat deze vaartuigen dienen te zijn voorzien van een goed functionerende snelheidsmeter die de vaarsnelheid weergeeft.
8. De vergunning voor vaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd en waarvoor het voorschrift dat de vaartuigen moeten zijn voorzien van een goed functionerende snelheidsmeter die de vaarsnelheid weergeeft, nog niet geldt bij de inwerkingtreding van deze regeling, wordt door Burgemeester en wethouders aangepast met het voorschrift dat de vergunninghouder de snelheidsmeter voor 1 april 2014 geïnstalleerd dient te hebben.
9. Aan de vergunning voor vaartuigen in het segment Onbemand verbinden Burgemeester en wethouders het voorschrift dat deze vaartuigen moeten zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer van 7,5 km per uur en moeten zijn voorzien van één-handle-bediening.
10. De eisen die in lid 1 worden gesteld aan vaartuigen in het segment Bemand groot, gelden ook voor de vaartuigen die groter zijn dan 20 x 4,25 meter en waarvoor op grond van een overgangsregeling genoemd in artikel 6.1 lid 4 een vergunning voor bepaalde tijd wordt verleend.

11. De eisen die in lid 3 worden gesteld aan vaartuigen in het segment Bemand open, gelden ook voor de vaartuigen die groter zijn dan 10 x 3,15 meter en waarvoor op grond van een overgangsregeling genoemd in artikel 6.1 lid 6 een vergunning voor onbepaalde tijd wordt verleend.

artikel 2.2 voorschrift: vergunningsbewijs

Burgemeester en wethouders nemen in de vergunning het voorschrift op dat het vergunningsbewijs goed zichtbaar op het vaartuig moet worden aangebracht.

artikel 2.3 voorschrift: keuringsbewijs

Burgemeester en wethouders nemen in de vergunning het voorschrift op dat de vergunninghouder van een vergund vaartuig er zorg voor draagt dat Waternet, dan wel het Havenbedrijf Amsterdam, elk voor hun werkgebied – voordat het vaartuig wordt ingezet - beschikt over een kopie van het geldende keuringsbewijs dat voor dit vaartuig is afgegeven. Uit dit bewijs blijkt in ieder geval dat het vaartuig voldoet aan de aan dat vaartuig gestelde eisen ten aanzien van veiligheid, milieu, formaat en techniek, alsmede tot welke datum het bewijs geldig is.

artikel 2.4 voorschrift: meetbrief

Burgemeester en wethouders nemen in de vergunning het voorschrift op dat de vergunninghouder van een vergund vaartuig er zorg voor draagt dat Waternet, dan wel het Havenbedrijf Amsterdam, elk voor hun werkgebied - voordat het vaartuig wordt ingezet - beschikt over een kopie van de meetbrief die voor het vaartuig is afgegeven.

artikel 2.5 voorschriften: veiligheid en overlast

Burgemeester en wethouder verbinden aan de vergunningen de volgende voorschriften.

1. Voor alle segmenten geldt dat voor iedere opvarende een deugdelijke zitplaats aanwezig moet zijn, alsmede voldoende, deugdelijke en goed bereikbare reddingsmiddelen.
2. Voor het personeel van vaartuigen die met bemanning worden geëxploiteerd, is een instructie aan boord aanwezig waarin tenminste de relevante voorschriften van de vergunning zijn opgenomen.
3. Voor vaartuigen in de segmenten Onbemand en Waterfiets geldt dat in de vaartuigen voorlichting over de belangrijkste vaarregels en verkeersborden aanwezig is.
4. Vaartuigen in de segmenten Onbemand en Waterfiets zijn niet toegestaan in de haven, het Open Havenfront en de Nieuwe Herengracht.
5. Vaartuigen in de segmenten Onbemand en Waterfiets zijn niet toegestaan op de route Westerkanaal / Kostverlorenvaart / Schinkel; het is wel toegestaan met de vaartuigen van deze segmenten deze route over te steken.

artikel 2.6 voorschrift: transponder en RFID-chip

Burgemeester en wethouder verbinden aan de vergunningen de volgende voorschriften.

1. Met ingang van 1 april 2014 dient ieder passagiersvaartuig in de segmenten Bemand groot, Bemand gesloten en Bemand open te zijn voorzien van een goed werkende transponder zoals bedoeld in het door of namens Burgemeester en wethouders opgestelde transponder-voorschrift. (zie bijlage 2).
2. Met ingang van 1 april 2014 dient ieder passagiersvaartuig in de segmenten Onbemand en Waterfiets te zijn voorzien van een RFID-chip of soortgelijke techniek waarmee locatiebepaling en identificatie van het vaartuig mogelijk is.

artikel 2.7 voorschrift: vaartijden

Burgemeester en wethouder verbinden aan de vergunningen voor de vaartuigen van de segmenten Onbemand en Waterfiets het voorschrift dat het niet is toegestaan om met deze vaartuigen te varen voor zonsopgang en na 23.00 uur.

artikel 2.8 voorschrift: muziek en geluid

Burgemeester en wethouder verbinden aan de vergunningen het voorschrift dat de vergunninghouder verplicht is te bewerkstelligen dat:

1. er niet met of op het vaartuig overlast of hinder voor omwonenden of overigens voor de omgeving wordt veroorzaakt, door geluidsapparatuur, een toestel of machine of ander voorwerp in werking te hebben of te gebruiken.
2. onverminderd het eerste lid, er geen versterkte muziek ten gehore wordt gebracht aan boord van een open vaartuig.
3. onverminderd het eerste lid, er op vaartuigen in de segmenten Bemand groot en Bemand gesloten alleen versterkte of onversterkte muziek ten gehore wordt gebracht, in een afgesloten ruimte, als:
  - a) op iedere geluidsinstallatie aan boord een geluidsbegrenzer is aangebracht die is afgegrensd op 76 dB(A).
  - b) de muziek het achtergrondniveau niet overschrijdt.

artikel 2.9 nadere veiligheid-, milieueisen, voorwaarden en voorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen per uitgifteronde en per segment, voorafgaand aan de indieningstermijn en in aanvulling op de artikelen 2.1 tot en met 2.8, nadere voorwaarden, voorschriften en eisen ten aanzien van veiligheid, milieu, formaat en techniek vaststellen, die aan de te verlenen vergunningen verbonden zullen worden.

### PARAGRAAF 3 - WIJZIGING VAN DE VERGUNNING OP AANVRAAG

artikel 3.1 wijziging van de vergunning op aanvraag

1. Burgemeester en wethouders werken in beginsel alleen mee aan een aanvraag tot wijziging van de vergunning in de volgende gevallen:
  - a. tijdelijke vervanging van het vaartuig: indien wordt voldaan aan de in de bijlage bij deze regeling gestelde voorwaarden;
  - b. permanente vervanging van het vaartuig: indien het vervangende vaartuig tot hetzelfde segment behoort en even groot is als het oorspronkelijk vergunde vaartuig of kleiner dan dat vaartuig, en dat aan alle overige (milieu)eisen voldoet die op grond van deze regeling en de specifieke vergunningsvoorschriften voor het oorspronkelijk vergunde vaartuig van toepassing zijn;
  - c. een aanvraag tot vervanging van een vaartuig dat groter is dan 20x4,25m door een vaartuig dat kleiner is dan of gelijk is aan 20x4,25m en dat aan alle overige (milieu)eisen voldoet die op grond van deze regeling en de specifieke vergunningsvoorschriften voor het oorspronkelijk vergunde vaartuig of nieuwe segment van toepassing zijn;
  - d. verbouwing van het vaartuig: indien het vaartuig na verbouwing tot hetzelfde segment behoort als het oorspronkelijk vergunde vaartuig, en even groot blijft als of kleiner dan het oorspronkelijk vergunde vaartuig en ook voldoet aan alle eisen die op grond van deze regeling en de specifieke vergunningsvoorschriften voor het oorspronkelijk vergunde vaartuig van toepassing zijn.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid onder b en c, en in de situatie dat de aanvraag wordt gedaan nadat een uitgifteronde heeft plaats gevonden waarin de vergunningsverlening is gebaseerd op gewogen toetreding, worden aanvragen betreffende het segment Bemand groot afgewezen indien de vervanging of verbouwing leidt tot de situatie dat het vervangende of verbouwde vaartuig minder wegingsvoordelen heeft dan het oorspronkelijk vergunde vaartuig.

Burgemeester en wethouders werken niet mee aan een wijziging van de tenaamstelling van een vergunning indien de vergunning is verleend in het kader van de uitgifteronde 2014 en een periode van twee jaar na datum van de verlening nog niet is verstreken.

### PARAGRAAF 4 – UITZONDERINGEN OP DE VERGUNNINGPLICHT

artikel 4.1 doorvaart

Voor doorvaart in de zin van artikel 2.4.5, derde lid VOB is geen vergunning vereist, voor zover niet in Amsterdam wordt afgemeerd dan wel indien wordt afgemeerd op een aangewezen ligplaats als bedoeld in artikel 2.4.1, tweede lid VOB.

artikel 4.2 roei-, zeil- kajak en kanosportverenigingen

Geen vergunning als bedoeld in artikel 2.4.5, eerste lid VOB is vereist voor het varen met een ongemotoriseerd vaartuig

1. als dat gebeurt in het kader van het beoefenen van de roei-, zeil-, kajak- en/of kanosport en dat vaartuig eigendom is van een vereniging of stichting, die als doelstelling heeft het beoefenen van een of meer van deze watersporten en
2. indien de in het eerste lid bedoelde vereniging of stichting zich heeft gemeld bij Burgemeester en wethouders.

#### PARAGRAAF 5 – GOEDERENVERVOER BINNENWATER

##### artikel 5.1 toepasselijke bepalingen voor kleinschalig bedrijfsmatig goederenvervoer

1. Op het bedrijfsmatig goederenvervoer als bedoeld in artikel 2.4.5 VOB zijn van overeenkomstige toepassing:
  - a. par. 1 (algemene bepalingen met uitzondering van artikel 1.3, 1.7 );
  - b. par. 3 (wijziging van de vergunning op aanvraag); en
  - c. par. 6 (slotbepalingen).
2. Aan de vergunning kunnen voorwaarden en/of voorschriften verbonden worden ten aanzien van onder meer veiligheid, milieu, formaat en techniek.
3. Aan de vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden ten aanzien van onder meer (versterkte) muziek en (draagbare) geluidsapparatuur aan boord.

#### PARAGRAAF 6 - SLOTBEPALINGEN

##### artikel 6.1 overgangsbepalingen

1. Verwijzingen naar de RPA 2007 in op grond van de RPA 2007 verleende vergunningen worden vanaf de inwerkingtreding van deze regeling geacht te verwijzen naar de corresponderende bepalingen in deze regeling.
2. Ieder ten tijde van de vaststelling van deze regeling vergund vaartuig wordt na vaststelling van deze regeling ingedeeld in één van de segmenten van art 1.1 onder k. Als peildatum voor deze indeling geldt 30 augustus 2013, 12.00 uur. Bij de indeling wordt uitgegaan van de gegevens van het op die datum en dat tijdstip vergunde vaartuig. Indien op 30 augustus 2013 sprake is van een tijdelijke vervanging op grond van art 1.2 lid 3 RPA 2007 wordt van het oorspronkelijke vergunde vaartuig uitgegaan.
3. Alle ten tijde van de inwerkingtreding van deze regeling voor onbepaalde tijd verleende vergunningen voor vaartuigen die worden ingedeeld in het segment Bemand groot worden bij beschikking met ingang van 1 januari 2014 ingetrokken en gelijktijdig opnieuw verleend voor bepaalde tijd tot 1 januari 2020. Deze vergunningen gelden in vergunninggebied 1.
4. Alle ten tijde van de inwerkingtreding van deze regeling voor onbepaalde tijd verleende vergunningen voor vaartuigen die groter zijn dan 20x4,25 m, zullen bij beschikking met ingang van 1 januari 2014 worden ingetrokken en gelijktijdig opnieuw verleend voor bepaalde tijd tot 1 januari 2020. Indien de vergunning op of voor 31 december 2019 niet op grond van lid 8 van dit artikel is geëindigd, mag de vergunninghouder met het vergunde vaartuig meedingen bij de gewogen toetredingsronde 2020 voor het segment Bemand groot en ondervinden deze vaartuigen geen wegingsnadeel op maatvoering.
5. vervallen
6. vervallen
7. Aan verenigingen en stichtingen die als doel hebben het beheren, in stand houden en conserveren van één of meer waardevolle vaartuigen en een melding hebben gedaan als bedoeld in artikel 5.2, eerste lid RPA 2007, welke melding is geaccepteerd, wordt op verzoek per 1 januari 2014 een vergunning verleend. Daarbij worden hun vaartuigen in een van de segmenten ingedeeld en dienen zij te voldoen aan de voorwaarden, eisen, voorschriften en overgangsbepalingen die aan dit segment zijn verbonden. Voor de reeds vrijgestelde stichtingen en verenigingen die niet in aanmerking willen komen voor een exploitatievergunning, geldt dat deze kunnen blijven varen, mits aan de huidige bestaande voorwaarden en/of voorschriften wordt voldaan, en totdat het vaartuig wordt verkocht of vervangen.
8. De vergunningen bedoeld in de leden 4, 5, 6 en 7 van dit artikel eindigen van rechtswege indien en zodra het gebruik meer dan vier weken voor andere doelen dan reparatie of onderhoud wordt gestaakt of de eigendom van het vaartuig onder algemene of bijzondere titel overgaat. Ten aanzien van deze vergunningen wordt in afwijking van artikel 3.1 lid 1 onder c en d geen medewerking aan wijzigingen verleend.
9. Op aanvragen om een vergunning op grond van art 2.1. lid 4 RPA 2007 (innovatiebepaling) die voor of op 3 september 2013 zijn ontvangen en waarop bij de inwerkingtreding van de RPA 2013 niet onherroepelijk is beschikt, blijft de tekst van artikel 2.1. lid 4 RPA 2007 en de toelichting daarbij van toepassing zoals deze luidde op 31 december 2012.



10. Aanvragen voor een vervanging van een vaartuig op grond van artikel 3.1 RPA 2007 die voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn ingediend en waarop ten tijde van de inwerkingtreding van de regeling nog niet in primo is beschikt, worden afgedaan op grond van het bepaalde in deze regeling.
11. De voorwaarden en voorschriften die zijn verbonden aan vergunningen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling zijn verleend, worden tevens verbonden aan de nieuwe vergunningen tenzij in de vergunning anders wordt bepaald.

artikel 6.2 datum inwerkingtreding

Deze regeling is in werking getreden drie dagen na publicatie in het gemeenteblad. en werkt terug tot 3 september 2013.

De wijzigingen treden in werking drie dagen na publicatie in het gemeenteblad.

artikel 6.3 citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013.

TOELICHTING Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013

Toelichting algemeen

Op grond van artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater (VOB) 2010 zijn Burgemeester en wethouders bevoegd tot het verlenen van vergunningen voor bedrijfsmatige passagiersvaart en goederenvervoer in Amsterdam. Deze bevoegdheid houdt uiteraard ook het weigeren van de vergunning, het verbinden van voorwaarden en/of voorschriften aan de vergunning, het handhaven van de regels en dergelijke in.

Het beleid van Burgemeester en wethouders dat sinds eind jaren tachtig wordt gevoerd inzake het passagiersvervoer op vooral het binnenwater, was tot 2007 vastgelegd in verscheidene beleidsnota's, vergunningsvoorwaarden en in sommige gevallen in brieven aan belanghebbenden. Als gevolg hiervan was een zekere versnippering van de regels ontstaan. Zowel voor ondernemers als voor bewoners, vergunningverleners en handhavers was niet altijd op het eerste gezicht duidelijk welke regel in een bepaald geval van toepassing was. De in 2007 opgestelde Regeling Passagiersvervoer Amsterdam (RPA) was een bundeling van alle tot dan toe bestaande regels voor de bedrijfsmatige passagiersvaart op het binnenwater in de stad, zoals bedoeld in artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater (VOB). In de RPA 2007 was geen nieuw beleid opgenomen. De regeling sloot aan bij de definities en omschrijvingen zoals die destijds in verschillende artikelen van de VOB (en diens voorganger de Vhb, Verordening op de haven en het binnenwater) waren opgenomen.

In de RPA 2007 is vastgelegd dat toekomstige beleidswijzigingen, zoals bijvoorbeeld een uitbreiding van het vergunningenbestand, altijd zullen plaatsvinden door wijziging van deze Regeling. Zo zou te allen tijde duidelijk moeten zijn welk beleid op een bepaald moment geldt: namelijk de beleidsregels zoals vastgelegd in de RPA.

Op 2 oktober 2013 heeft de gemeenteraad de Nota Varen in Amsterdam 2.0 (raadsbesluit 195/745, gemeenteblad 2013, afd. 3a) vastgesteld, waarin Burgemeester en wethouders voorstellen diverse beleidswijzigingen op het gebied van de passagiersvaart door te voeren. Deze beleidswijzigingen zijn verwerkt in de RPA. Aangezien de RPA 2007 op onderdelen drastisch bleek te worden gewijzigd, is besloten de RPA 2007 te vervangen door de RPA 2013. Voor een goed begrip van de artikelen in deze RPA 2013 wordt daarom geadviseerd naast de deze toelichting ook de hieraan gerelateerde passages in de Nota Varen in Amsterdam door te nemen.

De Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 bevat beleidsregels in de zin van artikel 1:3, vierde lid Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit betekent dat bij de weigering of verlening van een vergunning, het verbinden van voorwaarden en/of voorschriften aan een vergunning, het handhavend optreden enzovoort voortaan als motivering kan worden volstaan met een verwijzing naar de Regeling (artikel 4:82 Awb). Op grond van artikel 4:84 Awb worden Burgemeester en wethouders geacht in overeenstemming met de beleidsregel te handelen, tenzij dit voor een of meer belanghebbenden wegens bijzondere omstandigheden onevenredige gevolgen heeft. Omdat een dergelijke afweging al op grond van de wet moet plaatsvinden is het niet nodig om in deze regeling een hardheidsclausule op te nemen.

De Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 is gepubliceerd en aan de bij Waternet bekende belanghebbenden toegezonden. Tevens is de Regeling permanent beschikbaar op de website van Waternet.

In de vergunning hoeven in beginsel slechts voorwaarden en voorschriften opgenomen die zo specifiek op de betreffende vergunning van toepassing zijn, dat zij niet in deze regeling zijn opgenomen. Voor de meer algemene voorwaarden kan worden volstaan met een verwijzing in de vergunning naar (de van toepassing zijnde bepalingen in) de Regeling. Het beleid wordt op grond van mandaat uitgevoerd door de directeur van Waternet en de Havenmeester in dienst bij het Havenbedrijf Amsterdam. Omdat de passagiersvaart in sommige gevallen in het beheersgebied van beide bedrijven plaatsvindt, wordt de vergunningverlening in die gevallen in onderlinge samenwerking uitgevoerd. Daarbij spelen zaken als klantvriendelijkheid, efficiëntie en effectieve handhaving een belangrijke rol.

De nota Varen in Amsterdam, met als ondertitel: "beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvervoer en pleziervaart", beperkt zich bewust tot passagiers- en pleziervaart op het binnenwater.

Maar ook voor kleinschalig bedrijfsmatig vervoer van goederen geldt de vergunningplicht van artikel 2.4.5 VOB. Het gaat sinds jaar en dag om een beperkt aantal initiatieven waarbij weinig of geen overlast of nautische bezwaren bestaan. Voor het goederenvervoer zijn dan ook geen specifieke regels opgenomen. Wel wordt in paragraaf 5 van de Regeling een aantal bepalingen van overeenkomstige toepassing verklaard. Het gaat daarbij vooral om procedurele en niet om inhoudelijke bepalingen, zoals het verbouwen van reeds vergunde vaartuigen, de overdraagbaarheid van vergunningen en dergelijke. Het volumebeleid is op het goederenvervoer niet van toepassing, maar Burgemeester en wethouders zijn van mening dat de vergunningplicht voor dergelijk vervoer moet blijven bestaan om ook toekomstige ontwikkelingen te kunnen blijven ordenen.

Verder wordt met betrekking tot het goederenvervoer nog het volgende opgemerkt. Burgemeester en wethouders hebben in de "Watervisie 1e fase" uitbreiding van goederenvervoer over water als één van de thema's voor de komende jaren aangewezen. Plannen rondom goederenvervoer zullen op een ander moment in het kader van de uitwerking van de Watervisie aan de orde komen.

In de Regeling zijn geen bepalingen opgenomen over ligplaatsen. Het verlenen en weigeren van een ligplaatsvergunning voor een bedrijfsvaartuig is geregeld in artikel 2.4.1 VOB. Deze bevoegdheid ligt bij de dagelijkse besturen van de stadsdelen.

artikelsgewijze toelichting

## PARAGRAAF 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

In artikel 1.1. onder k worden vijf segmenten passagiersvaartuigen onderscheiden, waarvoor vergunning verleend kan worden op het binnenwater. Een vaartuig moet voldoen aan de maximaal toegestane breedte- en lengtemaat. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar de wijze van exploitatie binnen een segment. Dat betekent dat het ondernemers vrij staat om bijvoorbeeld een rondvaartboot te gebruiken als partyschip en omgekeerd. Uiteraard dient men zich altijd te houden aan de overige geldende regels, zowel de regels die in de RPA en de vergunning zijn opgenomen als de voorschriften van bijvoorbeeld het Binnenvaartpolitiereglement, de Binnenvaartwet met daaraan gerelateerde uitvoeringsregelingen.

### Art 1.1.l vergunninggebieden

Met de invoering van twee vergunninggebieden (en het behouden van het volumebeleid voor het segment Bemand groot in gebied 1, zie hierna) wordt beoogd de spreiding van vaarbewegingen te stimuleren en tevens de druk op de vergunningenvraag voor het Centrumgebied op de korte termijn te verminderen.

De vergunninggebieden houden rekening met het feit dat het water in Amsterdam is verdeeld in binnenwater en havenwater. Op grond van de VOB 2010 heeft men in beginsel aparte vergunningen nodig wil men passagiersvervoer exploiteren op het binnenwater of het havenwater. Indien men derhalve een vergunning heeft voor het vergunningengebied 1 of 2 is men niet per definitie gerechtigd te varen in het havenwater. Dit is voor alle duidelijkheid vastgelegd in artikel 1.6. Wat de grenzen zijn tussen het binnenwater en het havenwater wordt aangegeven op de kaart die behoort bij de VOB 2010.

In artikel 1.1. onder k worden de genoemde maten adequater gedefinieerd en wordt de mogelijkheid gecreëerd dat binnen het segment bemand groot onderscheid wordt gemaakt tussen het reguliere rondvaartproduct en overige vaartuigen die zich door uitstraling en kwaliteit daarvan onderscheiden. De wijze waarop de afmetingen van de segmenten zijn verwoord laat ruimte voor verwarring, hetgeen inmiddels is gebleken uit de aanvragen voor de uitgifteronde 2014. Door de gewenste afmetingen met de termen "langer dan en/of breder dan" te omschrijven wordt elke onduidelijkheid weggenomen.



Aan het artikel is in mei 2016 lid o toegevoegd In het segment bemand groot wordt een aantal vaartuigen geëxploiteerd die zich ten opzichte van het reguliere rondvaartproduct door uitstraling en kwaliteit onderscheiden. Ons college heeft besloten om de uitstraling en kwaliteit van dergelijke vaartuigen te belonen in de verdeling van vergunningen in de uitgifteronde 2016 bemand groot waarbij de vergunningsaanvragen aan de hand van diverse criteria worden gewogen. Met het hanteren van twee categorieën in de verdeling van exploitatievergunningen – namelijk de categorie Reguliere Rondvaart en de categorie Overige vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling– kunnen de criteria en gewichten per categorie verschillend worden ingedeeld.

De aanvullende voorwaarden die Burgemeester en wethouders mogen stellen aan de wijze van aanvragen op grond van artikel 1.2. lid 1 kunnen worden opgenomen in een op te stellen reglement voor de uitgifterondes.

Sinds 1948, met een korte onderbreking in het begin van de jaren '90, voert de gemeente een volumebeleid wat betekent dat het aantal te verlenen vergunningen voor bedrijfsmatige passagiersvaart beperkt gehouden wordt. Burgemeester en wethouders zijn hiertoe op grond van artikel 2.4.5, vijfde lid van de VOB bevoegd.

De gemeenteraad heeft op 2 oktober 2013 besloten dat het volumebeleid voor het segment Bemand groot in vergunninggebied 1 gehandhaafd blijft. De gemeente heeft daarnaast de intentie uitgesproken dat op termijn via een stapsgewijze uitbreiding van het aantal vergunningen het volumebeleid voor de overige segmenten in gebied 1 en voor alle segmenten in vergunninggebied 2 wordt afgeschaft, indien uit onderzoek blijkt dat dit geen negatief effect heeft op de door de gemeente na te streven doelstellingen van het ordeningsbeleid op het gebied van de passagiers- en pleziervaart.

De Dienstenrichtlijn bepaalt dat exploitatievergunningen voor onbepaalde tijd moeten worden verstrekt; slechts in de gevallen dat het aantal vergunningen om dwingende redenen van algemeen belang beperkt is (en er dus een volumebeleid wordt gevoerd), moeten de vergunningen voor bepaalde tijd worden verleend. Van tijd tot tijd moeten deze vergunningen met bepaalde tijd worden herverdeeld; dat gebeurt in uitgifterondes.

Artikel 1.3 regelt de wijze waarop vergunningen worden verleend. Burgemeester en wethouders kunnen besluiten een uitgifteronde te organiseren. In het besluit tot het organiseren van een uitgifteronde bepalen Burgemeester en wethouders tevens aan welke eisen en voorwaarden een aanvraag moet voldoen om voor een vergunning in aanmerking te kunnen komen, hoeveel vergunningen per segment beschikbaar komen en dergelijke. De uitgifte van nieuwe vergunningen, de te volgen procedure en de voorwaarden waaronder dat gebeurt worden ruim van te voren bekendgemaakt. Daarna volgt een termijn waarbinnen aanvragen voor een vergunning kunnen worden ingediend. Alle aanvragen worden allereerst beoordeeld op de vergunningsvoorwaarden van maatvoering en de eisen van milieu en techniek (artikel 2.1). Aanvragen die aan alle eisen voldoen, komen in aanmerking. Burgemeester en wethouders besluiten per uitgifteronde op welke wijze de vergunningen worden verdeeld, als er meer aanvragen worden ingediend dan er vergunningen beschikbaar zijn.

Artikel 1.3 lid 5 wordt als volgt toegelicht. Bij toekomstige uitgifteronden zal nauw worden samengewerkt tussen stadsdelen en centrale stad (Waternet) om de verlening van de vergunning en de ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig te coördineren. Er is in Amsterdam een tekort aan ligplaatsen voor vergunde passagiersvaartuigen, omdat die volgens de huidige bestemmingsplannen op de meeste locaties niet zonder meer zijn toegestaan. Wijziging van bestemmingsplannen vergt tijd. De door Burgemeester en wethouders aangestelde ligplaatsregisseur zal voorstellen doen voor substantiële uitbreiding van het aantal ligplaatsen.

Burgemeester en wethouders willen voorkomen dat - zolang er onvoldoende ligplaatsen zijn - ondernemers in een vicieuze cirkel raken. Daarom is in artikel 1.3 lid 5 opgenomen dat het college per uitgifteronde kan bepalen of van de voorwaarde dat men moet aantonen over een legale ligplaats te beschikken, wordt afgeweken. Zo is voor de uitgifteronde 2014 (voor de segmenten bemand gesloten, bemand open en onbemand) bepaald dat vergunningen worden verleend onder de opschortende voorwaarde dat er binnen een jaar een legale ligplaats voor het vaartuig is. Aanvragers die een vergunning hebben bemachtigd, hebben een jaar de gelegenheid gekregen om een ligplaats te vinden. Vanaf het moment dat een ligplaats is gevonden en in gebruik kan worden genomen en men dus over een legale ligplaats beschikt (en aan de overige voorwaarden is voldaan), kan het vergunningsbewijs worden afgegeven en het vaartuig in gebruik genomen worden (zie artikel 1.4 lid 2). Pas vanaf dat moment mag er gevaren worden. Vergunningsaanvragers die al bij loting in het bezit waren van een legale ligplaats hebben direct na inloting het vergunningsbewijs gekregen en hebben de vergunning in gebruik kunnen nemen als aan de andere voorwaarden en voorschriften, zoals het keuringsbewijs, is voldaan. Onder het begrip

“legale ligplaats” wordt ook verstaan een ligplaats buiten Amsterdam, of een ligplaats in een particuliere (d.w.z. niet openbaar water) jachthaven, of een stalling op de wal.

Artikel 1.4, derde lid bepaalt dat de vergunning wordt ingetrokken als deze een jaar lang niet in gebruik is. Dat geldt dus ook voor een vergunning die voor het eerst wordt verleend en niet in gebruik wordt genomen. Het is niet de bedoeling dat een vergunning wordt aangevraagd om daarmee het recht te verwerven om ooit, in de toekomst, passagiersvervoer te mogen exploiteren. Dat is oneerlijk tegenover ondernemers die startklaar zijn en op grond van het volumebeleid geen vergunning krijgen. In bijzondere omstandigheden kan van deze bepaling worden afgeweken, waarbij aan de vergunninghouder een termijn gesteld wordt waarbinnen de vergunning gebruikt moet worden.

Artikel 1.5 bepaalt dat een vergunning die is afgegeven voor gebied 1 voor vaartuigen in het segment Bemand groot, geldig is voor bepaalde tijd. Voor de overige segmenten blijft de vergunningsduur –onbepaald, evenals de vergunningen die voor gebied 2 worden afgegeven. Met het afgeven van vergunningen voor bepaalde tijd in gebied 1 beogen Burgemeester en wethouders de vergunningverlening voor grote vaartuigen in de centrumzone te beperken, tegelijkertijd de diversiteit in het passagiersvervoer te water te bevorderen, en het behalen van de overige in de Nota Varen in Amsterdam genoemde beleidsdoelen te ondersteunen.

Hoewel artikel 1.6 enigszins een open deur is (wie een vergunning voor varen op het binnenwater van Amsterdam heeft, is niet meteen gerechtigd te varen op het water dat als havenwater is bestempeld), wordt de duidelijkheid van het beleid bevorderd door opname van dit artikel in deze regeling. Verreweg de meeste vergunningen zijn in één van de twee gebieden geldig.

Waternet houdt het register genoemd in artikel 1.7 bij. Hierin is de actuele stand van zaken voor alle voor het binnenwater afgegeven vergunningen opgenomen. Er zijn gegevens opgenomen over de houder van de vergunning, over het vaartuig enzovoort. Vergunningen die zijn uitgegeven voor passagiersvaart in de haven zijn niet in dit register opgenomen.

De directeur van Waternet is gemandateerd om het register te beheren en wijzigingen door te (laten) voeren. Het vergunningenregister is openbaar en is in te zien en/of te downloaden op de internetsite van Waternet.

## PARAGRAAF 2 – VOORWAARDEN, VOORSCHRIFTEN EN EISEN

In deze paragraaf zijn algemene inhoudelijke bepalingen opgenomen over de eisen waaraan het vaartuig en de wijze van exploitatie moeten voldoen om voor een vergunning in aanmerking te komen.

In artikel 2.1 zijn de voorwaarden op het gebied van milieu en (voortstuwings)techniek verwoord. Daarbij gelden voor de verschillende segmenten verschillende eisen, maar ook zijn er verschillen tussen de eisen bij de ten tijde van de inwerkingtreding van de RPA 2013 al in gebruik zijnde vergunningen en de nieuwe aanvragen. Aan de bestaande vloot worden, bij wijze van overgangsregeling, minder strenge eisen gesteld dan aan vaartuigen waarvoor nog geen vergunning is verleend. Er geldt een overgangstermijn, waarbij, zoals omschreven in de Nota Varen in Amsterdam, het uitgangspunt is dat op de langere termijn per segment dezelfde eisen zullen gelden.

De eerste twee volzinnen in artikel 2.1 zijn geschrapt en wel om de volgende redenen.

De toepassing van het gunningscriterium duurzaamheid (uitstoot) is complex, maar tegelijk belangrijk als instrument om emissievrije passagiersvaart in Amsterdam te stimuleren. In de nota Varen is aangegeven dat de uitstootnorm Fase IIIb voor nieuwe toetreders een minimumnorm wordt per 2020. Per 2025 dienen alle vaartuigen in het segment bemand groot uitstootvrij te varen. Dit geldt ook voor de voorzieningen aan boord. Voor bestaande vaartuigen is daarnaast de volgende passage opgenomen:

“Reders met vaartuigen groter dan 14 meter (segment bemande, grote vaartuigen) hebben de keuze: of in 2015 voldoen aan de Fase IIIb norm, of deelnemen aan weging op emissie in 2020. Het college zal in 2020 een groot wegingsvoordeel geven aan vaartuigen die reeds voldoen aan de zero emissie eis. Early Adapters die in 2015 voldoen aan de Fase IIIb norm worden bij de weging voor 2020 niet benadeeld t.o.v. reders die 2020 aan striktere milieueisen voldoen. Zo wil het college ondernemers die in een vroeg stadium investeren in schonere vaartuigen, belonen.” Dit beleid is vervolgens vastgelegd in artikel 2.1 lid 1.

Op basis van Europees recht (artikel 10 Dienstenrichtlijn) en de vaste jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie (bijvoorbeeld het arrest HvJ EU 9 september 2010, zaak C-64/08, Ernst Engelmann) moeten vergunningsstelsels gebaseerd zijn op criteria die niet discriminatoir zijn en mogen derhalve

nieuwe toetreders niet in een nadeliger positie mogen worden gebracht dan bestaande vergunninghouders. De recente uitspraak van het Europees Hof van de EU in de zaak *Trijber* (1 oktober 2015 C0340/14 en C-341/14) heeft bevestigd dat de Dienstenrichtlijn op het vergunningsstelsel voor de passagiersvaart van toepassing is. Er bestaat hiermee voor de gemeente weinig manoeuvreerruimte voor lokale regelgeving of verordeningen en moet worden vastgesteld dat het beleid uit de *Nota Varen* op het punt van niet benadelen van *early adapters* moet worden gewijzigd, omdat anders overige inschrijvers zich zouden kunnen beroepen op het non-discriminatiebeginsel en de verdelingssystematiek hierop zouden kunnen aanvechten. Dit omdat in het bijzonder de nieuwe toetreders niet de voordelen van deze toezegging kunnen genieten omdat zij in 2015 nog niet over passagiersvaartuigen beschikten en dus niet hebben kunnen aantonen dat ook de motoren van hun vaartuigen sinds 1-1-2015 aan de Fase IIIb-norm voldoen.

Om te bewerkstelligen dat toch zoveel mogelijk vaartuigen in het segment bemand groot in de periode 2020-2030 duurzamer varen, is daarom besloten om de Fase IIIb-norm als minimumeis te hanteren en vervolgens te wegen op uitstoot.

Het college heeft voor deze systematiek gekozen omdat hiermee de gedane Fase IIIb-norm investeringen (die in elk geval tot 2020 kunnen worden terugverdiend) niet voor niets zijn gedaan. Het is daarnaast de eigen keuze geweest van deze mogelijkheid gebruik te maken: het alternatief was wachten tot de uitgifteronde, en met een nog te bouwen vaartuig meedoen zodat de investeringen pas nodig waren als de vergunning ook werkelijk werd verkregen. Het college wijst er verder op dat in 2020 vergunningen voor 10 jaar zullen worden verleend en dat midden in die periode (vanaf 2025) toch al de eis van volledig elektrisch bestaat en is aangekondigd. Overigens, ook degenen die wel een Fase IIIb –norm-motor hebben laten inbouwen, kunnen er alsnog voor kiezen in te schrijven met zowel het vaartuig zoals inmiddels aangepast als een nog te bouwen vaartuig (gebaseerd op hetzelfde vaartuig) met zero emissie.

Artikel 2.2 bepaalt dat een vergunningsbewijs goed zichtbaar op de boot moet zijn aangebracht. Of het vergunningsbewijs goed zichtbaar is, staat ter beoordeling van de handhavers van *Waternet* en *Havenbedrijf Amsterdam* op het water.

Artikel 2.3 schrijft voor dat *Waternet* in het bezit dient te zijn van een kopie van keuringsbewijs dat voor dat vaartuig is afgegeven. Uit het keuringsrapport moet blijken dat het vaartuig geschikt en veilig is voor het beoogde gebruik, zoals blijkend uit de vergunning(aanvraag). De keuring van passagiersvaartuigen die minimaal 12 personen kunnen vervoeren wordt uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie binnenvaart en vindt plaats op basis van landelijke regelgeving. Daarbij gelden de technische en aanvullende eisen die het college van Burgemeester en wethouders van Amsterdam (in weigeringsgronden en vergunningsvoorwaarden) stelt. Voor de overige vaartuigen dient de keuring te worden uitgevoerd door erkende keuringsinstituten en -bedrijven. Uit de keuringscertificaten moet blijken dat aan de aanvullende eisen getoetst is en tot welke datum het certificaat geldig is.

Artikel 2.4 Met meetbrief wordt bedoeld een door de inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) afgegeven document met het volledige signalement van het vaartuig.

In artikel 2.5 zijn de veiligheidsvoorschriften opgenomen die deels ook betrekking hebben op het beperken van overlast. De meeste voorschriften zijn reeds gehanteerd in de uitgifteronde 2006 en kunnen voor ieder vaartuig eenvoudig worden toegepast. Met reddingsmiddelen worden reddingsvesten en/of reddingsboeien bedoeld, die kunnen worden gebruikt indien een passagier te water raakt.

Voor segmenten *Onbemand* en *waterfiets* geldt op grond van artikel 2.5 lid 3 dat opvallende voorlichting aan huurders over vaarregels zichtbaar op de vaartuigen moet zijn aangebracht. De huurders moeten ervoor tekenen dat zij de regels gelezen hebben. Het is niet voldoende dat huurders *pro forma* dan wel in "de kleine lettertjes" op de vaarregels worden gewezen. Ondernemers hebben een actieve informatieplicht.

Ad artikel 2.5. lid 4: Vanwege de toenemende drukte in de haven en de steeds grotere schepen die daar varen, is het onverantwoord om onbemande passagiersvaart (huurbootjes en waterfietsen) in het havenwater toe te staan. De route genoemd in lid 5 wordt intensief gebruikt door de binnenvaart. Het voorschrift voor huurbootjes en waterfietsen daar niet mogen te varen, is ingegeven uit veiligheidsoverwegingen.

In artikel 2.6 is het voorschrift opgenomen dat alle vaartuigen moeten worden voorzien van een transponder of RFID-chip, zoals omschreven in de *Nota Varen* in Amsterdam. Deze apparatuur is onontbeerlijk voor de werking van het verkeersmodel en/of om op afstand toezicht te kunnen houden of men zich houdt aan de gebiedsgrenzen die aan de vergunningen voor gebied 2 worden verbonden.

Eisen ten aanzien van de vaartijden (artikel 2.7) worden gesteld vanwege de veiligheid en het beperken van overlast.

Artikel 2.8 is opgenomen ter beperking van geluidsoverlast, vooral voor woonboot- en walbewoners. De genoemde geluidseisen worden al sinds enige jaren in de vergunningen opgenomen als voorschrift.

In artikel 2.9 is geregeld dat via de vergunning specifieke eisen per segment passagiersvaartuig gesteld kunnen worden. Omdat bovendien de eisen per uitbreidingsronde kunnen verschillen per segment, zijn niet alle eisen letterlijk in de RPA opgenomen. De verschillen in eisen per uitbreidingsronde kunnen deels het gevolg zijn van nieuw beleid van de gemeente, deels van (gewijzigde) hogere regelgeving, maar kunnen ook bestuurlijke oorzaken hebben (opheffen stadsdelen).

### PARAGRAAF 3 - WIJZIGING VAN DE VERGUNNING OP AANVRAAG

In artikel 1.3 lid 3 is de kern van het volumebeleid vastgelegd: aanvragen voor vergunningen die in aantal beperkt zijn en die worden ingediend op het moment dat er geen uitgifteronde gaande is, worden afgewezen met een enkele verwijzing naar het volumebeleid. Uiteraard kunnen wel tussentijdse wijzigingen in lopende vergunningen worden toegestaan. In paragraaf 3 is vastgelegd hoe met dergelijke verzoeken wordt omgegaan. Na afgifte van de vervangingsvergunningen zal het register worden aangepast.

Een vergunning kan worden gewijzigd op aanvraag of ambtshalve. De ambtshalve wijziging is geregeld in artikel 1.2.8 VOB en behoeft hier geen nadere toelichting. Een wijziging op aanvraag kan vervanging van het vaartuig betreffen, of verbouwing.

Artikel 1.3 lid 6 bepaalt dat per vaartuig één vergunning wordt verleend. Alleen voor de onbemande vaartuigen en de waterfietsen geldt hierop een uitzondering. Een vergunning per vaartuig houdt dus in dat bij vervanging van het vaartuig ook een vervangende vergunning moet worden aangevraagd. De voorwaarden waaronder wordt meegewerkt aan de tijdelijke vervanging wegens onderhoud of reparatie dienen onder andere om misbruik van de vervangingsregeling genoemd in artikel 3.1 lid 1 onder a tegen te gaan. De separaat opgestelde regeling voorziet in een procedure voor vervanging wegens gepland onderhoud en reparatie, maar ook voor vervanging wegens eens calamiteit met een vergund vaartuig. Hier wordt opgemerkt dat het vervangende vaartuig over een legale ligplaats dient te beschikken indien dit vaartuig in Amsterdam ligt afgemeerd. Het vervangende vaartuig dient overigens en tevens te voldoen aan de aan passagiersvaartuigen gestelde voorwaarden en voorschriften op grond van deze RPA of andere van toepassing zijnde regelgeving zoals het Binnenvaartpolitiereglement.

Bij artikel 3.1 wordt verder het volgende opgemerkt. Aan een aanvraag tot wijziging in de vergunning voor wat betreft het segment wordt niet meegewerkt. Ook wordt niet meegewerkt aan een vervanging als het vervangende vaartuig groter of vervuilender is dan het vaartuig dat vervangen wordt. Bovendien moet, in geval is deelgenomen aan een gewogen toetredingsronde, het vervangende vaartuig tenminste hetzelfde wegingsvoordeel hebben als het vaartuig dat wordt vervangen. Het is immers niet de bedoeling dat men bij de gewogen toetredingsronde op basis van gunstige factoren een vergunning krijgt toegevoegd en dat men vervolgens dit toegelaten vaartuig vervangt door een vaartuig dat niet over de wegingsvoordelen beschikt.

Omdat de vergunning persoons-, bedrijfs- en vaartuiggebonden is, kan deze niet rechtstreeks worden overgedragen. Aan wijziging van de tenaamstelling van een vergunning bij verkoop van het vaartuig wordt niet meegewerkt, als er sprake is van vergunningen die in de uitgifteronde 2014 zijn verleend en zolang een periode van twee jaar niet is verstreken. Deze "lock-up" is ingevoerd om te bewerkstelligen dat voorlopig een diversiteit aan ondernemers op het Amsterdamse binnenwater passagiersvaart blijft exploiteren en dat de bedrijfstak niet in handen komt van een paar grote ondernemers die vaartuigen en vergunningen van kleine ondernemers overnemen.

### PARAGRAAF 4 – UITZONDERINGEN OP DE VERGUNNINGPLICHT

In paragraaf 4 is een aantal gevallen geregeld, waarin Burgemeester en wethouders van oordeel zijn dat de betreffende activiteit niet onder de vergunningplicht valt.

In het derde lid van artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater (VOB) is bepaald dat de vergunningplicht niet van toepassing is wanneer uitsluitend sprake is van doorvaart over de primaire vaarwegen, en er geen op Amsterdam gerichte economische activiteiten plaatsvinden. Vooral de laatste zinsnede bleek niet voor iedereen duidelijk genoeg: in welke gevallen is er geen sprake van op Amsterdam gerichte economische activiteiten? Artikel 4.1 van de RPA bepaalt dat voor passagiersvaartuigen op doorvaart alleen vrijstelling geldt, voor zover niet in Amsterdam wordt afgemeerd of als wordt afge-

meer op een daarvoor aangewezen ligplaats. Zolang deze passagiersvaartuigen zich dus beperken tot de primaire vaarroutes en de daarvoor speciaal aangewezen op- en afstapplaatsen is geen vergunning nodig.

Bij artikel 4.1 kan gedacht worden aan de cruiseschepen die bij de Passenger Terminal Amsterdam afmeren, maar ook aan de zogeheten bruine en witte vloot, die Amsterdam wel aandoet, maar geen specifiek op Amsterdam gerichte activiteiten uitvoert.

De in de RPA 2007 opgenomen vrijstelling voor stichtingen en verenigingen zonder commercieel belang is komen te vervallen, omdat gebleken is dat de regeling ondoelmatig en lastig handhaafbaar is. Van een aantal vrijgestelde organisaties bestond bovendien de indruk dat deze commerciële activiteiten uitoefenden, bijvoorbeeld gelet op de advertenties. Voor de inmiddels van de vergunning vrijgestelde stichtingen en verenigingen is een overgangsregeling opgenomen: aan stichtingen en verenigingen die ten tijde van vaststelling van de nota Varen in Amsterdam waren vrijgesteld, en die er voor hebben gekozen commercieel te willen gaan varen, is een exploitatievergunning verleend, uiteraard onder de voorwaarden zoals die voor het desbetreffende segment gelden. Voor de op het moment van inwerkingtreding in 2013 van deze RPA reeds vrijgestelde stichtingen en verenigingen die niet in aanmerking hebben willen komen voor een exploitatievergunning, geldt dat deze op basis van een gedoogbesluit nog in ieder geval tot 2016 kunnen blijven varen, mits aan de huidige bestaande voorwaarden wordt voldaan (o.a. jaarlijks aanleveren van de jaarcijfers, geen commercieel gewin), en totdat het vaartuig wordt verkocht of vervangen.

#### PARAGRAAF 6 – SLOTBEPALINGEN

Deze paragraaf bevat de overgangsbepalingen en de inwerkingsbepaling. De overgangsbepalingen moeten bewerkstelligen dat de exploitanten die mogelijk benadeeld worden door de voorgestelde beleidswijzigingen en de daarmee samenhangende nieuwe regels, voldoende gelegenheid en tijd krijgen aan de nieuwe regels, voorwaarden en voorschriften te voldoen of zelfs daarvan vrijgesteld worden. Van deze beleidsregels moet worden afgeweken als in een individueel geval uit onderzoek blijkt dat een exploitant onevenredig benadeeld wordt indien onverkort wordt vastgehouden aan deze overgangsbepalingen. Dan kan bijvoorbeeld het geval zijn als een exploitant recentelijk een vaartuig heeft vervangen of gemoderniseerd op basis van en conform de oude regelgeving.

Ad artikel 6.1 lid 2: Alle huidige vergunninghouders krijgen een voornemen tot wijziging van de vergunning toegestuurd waarin ook staat vermeld in welk segment hun vaartuigen vallen. Zij krijgen de gelegenheid hun zienswijze daarover uit te brengen. Vervolgens krijgen zij de nieuwe vergunning toegestuurd. Tegen deze beschikking staat bezwaar en beroep open. Als peildatum is gekozen voor 30 augustus 2013 omdat op die datum de exploitanten in een informatiebijeenkomst zijn ingelicht over dit voorstel aan Burgemeester en wethouders.

Vergunningen voor onbepaalde tijd in het segment Bemand groot worden omgezet naar vergunningen geldig tot 1 januari 2020. Vervolgens kunnen de vergunninghouders deelnemen aan de nieuwe uitgifteronde. Er is gekozen voor een vergunning die geldig is tot 1 januari 2020. Daarbij hebben Burgemeester en wethouders overwogen:

- dat alle vergunningen in dit segment in of voor 2006 zijn verleend, zodat ze in 2020 ten minste 14 jaar oud zijn;
- dat de gemiddelde afschrijvingstermijn voor een vaartuig in dit segment 25 jaar is;
- dat de gemiddelde afschrijvingstermijn voor een motor in dit segment 10 jaar is;
- dat vaartuigen bij verlies van een vergunning voor gebied 1 kunnen worden ingezet in gebied 2 of verkocht kunnen worden nu het totale aantal vergunningen niet afneemt;
- dat vanaf mei 2013 bekend is dat de duur van vergunningen zal worden beperkt.

Ad het vervallen verklaren van de leden 5 en 6: De situaties genoemd in de leden 5 en 6 van de overgangsbepaling van artikel 6.1. kunnen zich niet meer voordoen. Hiermee zijn deze leden overbodig geworden en kunnen ze vervallen. Dit laat onverlet dat de op basis van de vervallen bepalingen verstrekte vergunningen vallen onder het uitsterfbeleid zoals dat is verwoord in artikel 6.1 lid 8.

Ad lid 7. De op het moment van inwerkingtreden van deze regeling van de vergunningsplicht vrijgestelde verenigingen en stichtingen die niet opteren voor een exploitatievergunning, krijgen een gedoogverklaring waarin staat op gesond onder welke voorwaarden deze vaartuigen worden gedoogd. Die voor-

waarden komen overeen met de vrijstellingsvoorwaarden genoemd in artikel 5.2 van de RPA 2007 (o.a. jaarlijks aanleveren van de jaarcijfers, geen commercieel gewin).

Het artikel bevat in lid 9 een overgangsbepaling voor de geschrapte innovatiebepaling (artikel 2.1. lid 4 RPA 2007). Zonder overgangsbeleid zou op het moment van besluitvorming getoetst moeten worden aan het dan geldende beleid. Dat houdt in dat aanvragen die niet voor de inwerkingtreding van de nieuwe regeling worden afgedaan, afgewezen moeten worden, omdat de bepaling dan niet meer bestaat. Om dit te voorkomen wordt in de overgangsbepalingen opgenomen dat de datum van aanvraag bepalend is voor de regelgeving waar bij besluit op wordt getoetst. Van belang hierbij zijn het besluit van Burgemeester en wethouders van 16 februari 2010 (BD2010-000621, invoering innovatiebepaling) en de daarmee verband houdende besluiten en documenten zoals bijvoorbeeld het besluit van B&W van 19 maart 2013 (BD2013-002912, verduidelijking en toepassing innovatiebepaling).

Om te voorkomen dat vergunninghouders op grond van de oude bepaling (artikel 3.1 RPA 2007) voor de vaststelling van de nieuwe regeling aanvragen doen voor het vervangen van hun vergunde kleinere vaartuigen door grotere vaartuigen (aanvragen die vervolgens niet kunnen worden geweigerd omdat zij zonder overgangsregeling getoetst moeten worden aan de oude regeling die gunstiger voor hen is), wordt in de overgangsbepaling lid 10 geregeld dat dergelijke aanvragen getoetst worden aan de nieuwe regeling. Lid 11 is opgenomen om te verzekeren dat oude vergunningsvoorwaarden en voorschriften ook onder de nieuwe RPA van toepassing zijn.

In artikel 6.2 wordt bepaald dat de RPA terugwerkt tot 3 september 2013, want op die datum hebben Burgemeester en wethouders de RPA 2013 vastgesteld, onder het voorbehoud dat de gemeenteraad de wijziging van de Verordening op het binnenwater zou vaststellen.

Burgemeester en wethouders voornoemd,

E.E. van der Laan, burgemeester A.H.P. Van Gils, secretaris