

## **Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels over het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd (Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart)**

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op artikel 2.2.6, eerste lid, onderdeel b en e, van de Verordening op het binnenwater 2010

besluit de volgende beleidsregels vast te stellen:

### **Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart**

#### **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

##### **Artikel 1 Begripsomschrijvingen**

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

- a. verordening: Verordening op het binnenwater 2010;
- b. vergunning: een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid, van de verordening;
- c. oude vergunning: een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid, van de verordening die voor 1 juni 2019 is verleend en op de datum van wijziging van de vergunning in een vergunning voor bepaalde tijd als bedoeld in deze beleidsregels niet is ingetrokken;
- d. vergunninghouder: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon aan wie de vergunning is verleend;
- e. uitgiftedatum: de datum waarop de oude vergunning is verleend of, als die datum later ligt, de datum waarop de oude vergunning aan een nieuwe vergunninghouder is overgedragen;
- f. segmenten: vaartuigen voor vervoer van personen op basis van maatvoering, karakter en besturing, die vallen onder een van de volgende categorieën:
  - Bemand groot: bemand passagiersvaartuig langer dan 14 meter en/of breder dan 3,75 meter en korter dan of gelijk aan 20 meter 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.

##### **Artikel 2 Indeling in segmenten**

Ieder vaartuig dat beschikt over een oude vergunning valt voor de toepassing van deze beleidsregels onder één van de segmenten als bedoeld in artikel 1 onder f, overeenkomstig de kenmerken van dat vaartuig. Als peildatum voor deze indeling geldt 1 juni 2019. Bij het bepalen van het toepasselijke segment wordt uitgegaan van de gegevens van de op die datum geldende oude vergunning.

##### **Artikel 3 Wijziging in tranches**

1. De oude vergunningen voor de segmenten 'bemand groot', 'bemand gesloten' en 'bemand open' worden in vier tranches gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.
2. De oude vergunningen voor het segment 'onbemand' worden in de eerste drie tranches gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.
3. Elke oude vergunning wordt ingedeeld in een tranche door toepassing van artikel 4 en 5.
4. De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de eerste tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum 1 maart 2022.  
De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de tweede tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum 1 maart 2024.  
De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de derde tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum 1 maart 2026.

De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de vierde tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum 1 maart 2028.

5. De maximale percentages oude vergunningen die per segment en per tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd zijn:

<b>Percentage te wijzigen vergunningen* per 3 december 2019</b>					
	tranche 1	tranche 2	tranche 3	tranche 4	Totaal
Bemand (groot, gesloten, open)	23,5%	26,3%	29,5%	20,7%	100%
Onbemand	33,0%	40,0%	27,0%		100%

Dit leidt tot de volgende cumulatieve percentages per segment per tranche:

<b>Cumulatieve percentages te wijzigen vergunningen* per 3 december 2019</b>				
	tranche 1	tranche 2	tranche 3	tranche 4
Bemand (groot, gesloten, open)	23,5%	49,8%	79,3%	100%
Onbemand	33,0%	73,0%	100%	

De genoemde percentages zijn percentages van het totale aantal oude vergunningen op het moment dat de oude vergunningen worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.

#### **Artikel 4 Rangschikking**

- Het college rangschikt per segment de oude vergunningen op basis van de uitgiftedatum, waarbij een oude vergunning hoger wordt gerangschikt naarmate de uitgiftedatum verder in het verleden ligt. Als peildatum voor deze rangschikking geldt 1 juni 2019.
- Als oude vergunningen op dezelfde uitgiftedatum zijn verleend, bepaalt het college via loting wat de rangorde tussen de oude vergunningen is, als het ten behoeve van de indeling in tranches nodig is om een rangorde aan te brengen.
- Volgens de rangschikking bedoeld in het eerste lid, wordt de hoogste gerangschikte oude vergunning het eerst gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd, totdat het maximale percentage oude vergunningen per segment en per tranche als bedoeld in artikel 3, vijfde lid, is bereikt.

#### **Artikel 5 Spreiding per vergunninghouder over tranches**

- Voor iedere vergunninghouder met twee of meer oude vergunningen bedraagt het maximale percentage oude vergunningen dat per segment en per tranche wordt gewijzigd het percentage als genoemd in artikel 3, vijfde lid.
- Indien het aantal oude vergunningen van een vergunninghouder in één segment het percentage per segment en per tranche als bedoeld in het eerste lid overschrijdt, dan geldt de oude vergunning waardoor het percentage wordt overschreden als de laatste oude vergunning die wordt gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd in die tranche. De daarop in de rangorde volgende oude vergunning van deze vergunninghouder wordt pas in de eerstvolgende tranche gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd.
- Oude vergunningen in het segment 'onbemand' zijn verleend voor meerdere vaartuigen en worden per oude vergunning omgezet in een vergunning voor bepaalde tijd. Het bepaalde in het eerste en tweede lid geldt ook voor vergunninghouders in het segment 'onbemand', waarbij het college per tranche het maximale percentage vaartuigen waarvan de oude vergunning wordt gewijzigd, bepaalt. Indien het aantal vaartuigen waarvoor een oude vergunning is verleend, het maximale percentage overschrijdt, dan geldt de oude vergunning waardoor het percentage wordt overschreden als de laatste oude vergunning die wordt gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd in die tranche.
- Vergunninghouders die uitsluitend over één vergunning beschikken, worden voor de toepassing van dit artikel samen als één vergunninghouder aangemerkt.

#### **Artikel 6 Wijziging van de rangschikking op verzoek**

- Een vergunninghouder kan gedurende de periode die is bestemd voor het indienen van een zienswijze als bedoeld in artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht eenmalig aan het college laten weten dat hij de rangschikking van zijn oude vergunningen wil wijzigen.

2. Aan een verzoek tot wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt voldaan, indien de wijziging ziet op vergunningen voor vaartuigen die behoren tot hetzelfde segment als bedoeld in artikel 1, onder f, van deze beleidsregels of tot hetzelfde segment als bedoeld in artikel 3.1.2, onderdeel c, d, of e, van de Regeling op het binnenwater 2020, en de vaartuigen eigendom zijn van de vergunninghouder.
3. Als peildatum voor het bepalen van de eigendom van de vaartuigen als bedoeld in het tweede lid geldt de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels.

## **Hoofdstuk 2 Toepassing**

### **Artikel 7 Waterfietsen**

Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op waterfietsen.

### **Artikel 8 Aandeelhouders**

Voor de toepassing van deze beleidsregels worden vergunninghouders die direct of indirect volledig eigendom zijn van één aandeelhouder en de aandeelhouder zelf, voor zover die aandeelhouder ook vergunninghouder is, aangemerkt als één vergunninghouder.

## **Hoofdstuk 3 Slotbepalingen**

### **Artikel 9 Inwerkingtreding**

Deze beleidsregels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

### **Artikel 10 Citeertitel**

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van 3 december 2019.*

*De voorzitter  
Femke Halsema*

*De gemeentesecretaris  
Peter Teesink*

## **Toelichting**

### **1. Introductie**

In de beleidsregels voor het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd geeft het college aan hoe de wijziging in zijn werk zal gaan. Het college geeft daarmee invulling aan zijn bevoegdheid op grond van artikel 2.2.6, eerste lid, sub b van de Verordening op het binnenwater 2010 om de duur van de vergunningen te wijzigen in vergunningen voor bepaalde tijd. De beleidsregels hebben uitsluitend betrekking op het wijzigen van bestaande vergunningen en niet op de uitgifte van nieuwe vergunningen.

In de Nota Varen Deel 1 is vastgelegd dat het aantal exploitatievergunningen voor vervoer van personen zal worden beperkt in het belang van het stedelijk milieu, het beperken van overlast en druktebeleving op het water, het verdelen van schaarse ruimte op het water, ter bescherming van de grachten als historisch erfgoed en ten behoeve van een vlotte en veilige doorvaart. In de Verordening op het binnenwater 2010 en de Regeling op het binnenwater 2020 is hier verder invulling aan gegeven.

Uit de Dienstenrichtlijn en de rechtspraak volgt dat schaarse vergunningen alleen voor bepaalde tijd mogen worden verleend. De schaarse vergunningen zullen onder belangstellende partijen moeten worden verdeeld. Op dit moment zijn de vergunningen voor vervoer van personen voor onbepaalde tijd verleend. Deze vergunningen moeten worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd of worden ingetrokken. Op die manier kan uitvoering worden gegeven aan de Nota Varen Deel 1 en kunnen de vergunningen opnieuw worden verdeeld. Er is sprake van een verandering van omstandigheden of inzichten waardoor de vergunningen, juist vanwege de belangen ter bescherming waarvan de vergunning is verleend, moeten worden gewijzigd.

Voor het bepalen van het aantal varende vergunde vaartuigen is 3 december 2019 gehanteerd als peildatum. Op die datum waren er in totaal 538 varende vergunde vaartuigen. In principe worden daarna geen nieuwe vergunningen meer verleend, tenzij het college daartoe wordt verplicht op grond van een juridische procedure. In dat geval wordt direct een vergunning voor bepaalde tijd verleend.

Er is gekozen voor vier tranches, die worden verdeeld over de looptijd waarvoor de nieuwe vergunningen worden uitgegeven. Vervolgens moet worden bepaald welke vergunning in welke tranche ten einde loopt en zal worden omgezet in een vergunning voor bepaalde tijd met een einddatum die past bij die tranche.

De oude vergunningen in de eerste tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd en krijgen een einddatum die aansluit bij de eerste uitgifteronde in de Regeling op het binnenwater 2020. Voor de einddatum van deze vergunningen wordt aangesloten bij de datum waarop de nieuwe vergunninghouders die in de eerste uitgifteronde een vergunning hebben verkregen die vergunning in gebruik kunnen nemen. Deze datum is bepaald op 1 maart 2022. De vergunningen die in de tweede tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd krijgen een einddatum die aansluit bij de tweede uitgifteronde. Voor de derde en vierde tranche geldt hetzelfde. Alle oude vergunningen worden gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd met een einddatum die aansluit bij één van de tranches.

Alle (voornemens tot) besluiten tot wijziging van de oude vergunningen zullen in dezelfde periode worden genomen. Op die manier weten vergunninghouders die beschikken over meer vergunningen ook voor de verder in de toekomst gelegen tranches wat de einddatum van al hun vergunningen is.

## 2. Verdere toelichting beleid

Het wijzigen van de oude vergunningen in vergunningen voor bepaalde tijd geschiedt via drie stappen:

- Berekenen van het benodigd aantal te wijzigen oude vergunningen per tranche en per segment.
- Bepalen van de volgorde van de te wijzigen oude vergunningen op basis van de oorspronkelijke uitgiftedatum.
- Spreaden van de te wijzigen oude vergunningen per reder per segment over de tranches.

Ad a. Berekenen van het benodigd aantal te wijzigen oude vergunningen per tranche en per segment

Het benodigde aantal te wijzigen vergunningen per tranche wordt berekend aan de hand van het uit te geven aantal nieuwe vergunningen per tranche. Het aantal uit te geven vergunningen voor bepaalde tijd volgt uit de gehanteerde tranches, de bijbehorende minimum aantallen per segment en de looptijden en wordt gepland zoals weergegeven in Figuur 1. Er gelden minimum aantallen per segment, die gelijk worden verdeeld over de tranches. Daarnaast is er nog een restruimte, waarbij (nog) niet van tevoren bepaald is in welk segment deze vergunningen terechtkomen. Deze restruimte wordt gelijk verdeeld over de vier tranches.

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
<b>Totaal</b>	<b>550</b>			<b>155</b>	<b>165</b>	<b>155</b>	<b>155</b>
<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>
<b>*) Onderverdeling Historisch/ Beeldbepalend</b>							
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
<b>TOTAAL</b>	<b>155</b>			<b>39</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

Figuur 1

Het aantal te wijzigen oude vergunningen is niet gelijk aan het aantal uit te geven vergunningen voor bepaalde tijd, vanwege twee redenen. Ten eerste zien de bestaande vergunningen voor het segment 'onbemand' vaak op meerdere vaartuigen (maximaal 10). Dit wordt in het nieuwe beleid anders. In het nieuwe beleid blijft het weliswaar mogelijk één aanvraag te doen voor meerdere vaartuigen in het segment 'onbemand', maar deze aanvraag resulteert straks in een vergunning die betrekking heeft op 1 vaartuig. Pas nadat de looptijd van alle bestaande vergunningen onbemand is verstreken zullen 550 verleende vergunningen gelijk staan aan 550 vergunde vaartuigen. Een tweede reden dat het aantal te wijzigen oude vergunningen niet gelijk is aan het aantal uit te geven vergunning voor bepaalde tijd is gelegen in de zogenaamde vrije ruimte. In Nota Varen Deel 1 zijn bovenop het aantal vergunde vaartuigen een vast aantal is leidt de toename van het aantal alsnog in gebruik genomen en vergunde vaartuigen tot een afname van de vrije ruimte. Op dit moment bedraagt de vrije ruimte 12, maar dit aantal kan nog wijzigen, onder meer vanwege de hierboven genoemde omstandigheden.

De vrije ruimte is onderhevig aan verandering door onder andere de ingebruikname van vergunningen die waren uitgegeven voor de peildatum van 1 juni 2019, het intrekken van vergunningen, het beëindigen van de exploitatie, het uit de vaart geraken van vaartuigen of de verplichting om alsnog een vergunning te verlenen vanwege een juridische procedure. Omdat het aantal van 550 vergunde vaartuigen een vast aantal is leidt de toename van het aantal alsnog in gebruik genomen en vergunde vaartuigen tot een afname van de vrije ruimte. Op dit moment bedraagt de vrije ruimte 12, maar dit aantal kan nog wijzigen, onder meer vanwege de hierboven genoemde omstandigheden.

Omzettingen per tranche

Omzettingen per tranche						
# vergunningen	550		tranche 1	tranche 2	tranche 3	tranche 4
in gebruik	538	vrije ruimte	12*			
vrije ruimte	12*	wijzigingen	143	165	155	75

Figuur 2

NB: aantallen vergunningen (nieuwe uitgifte) en vergunde vaartuigen (in gebruik). Vrije ruimte en wijzigingen op basis van de meest actuele cijfers, met peildatum 3 december 2019.

Vervolgens wordt het aantal te wijzigen oude vergunningen per segment berekend, aangezien de vaartuigen die nu over een vergunning beschikken niet in alle gevallen direct toe te bedelen zijn aan een van de nieuwe segmenten. Het gaat hier om de oude segmenten (groot, bemand gesloten, bemand open en onbemand). Een uitzondering hierop is het huidige segment onbemand, dat wel één op één te koppelen is aan het nieuwe segment onbemand.

Door aan te sluiten bij de oude segmenten kan een evenwichtige spreiding van het aantal te wijzigen oude vergunningen per tranche worden bereikt, zowel over reders met meerdere vergunningen, als over de verschillende oude segmenten. Op die manier wordt er ook voor gezorgd dat niet bijvoorbeeld een onevenredig groot deel van de vergunningen voor het segment 'bemand groot' in één tranche wordt omgezet, wat haaks staat op de doelstelling van de Nota Varen Deel 1 en de Regeling op het binnenwater 2020 om voldoende diversiteit in het aanbod te behouden.

Per tranche wordt het percentage te wijzigen oude vergunningen berekend. Dit percentage wordt proportioneel toegepast per oud segment. De genoemde percentages zijn percentages van het totale aantal oude vergunningen op het moment dat de oude vergunningen worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.

Oud segment	tranche 1	tranche 2	tranche 3	tranche 4	Totaal
Bemand	23,5%	49,8%	79,3%	100%	
Onbemand	33,0%	73,0%	100%		
Uitwerking in aantallen					
Bemand	85	95	107	75	362
Onbemand	58	70	48	n.v.t.	176
<b>Totaal</b>	<b>143</b>	<b>165</b>	<b>155</b>	<b>75</b>	<b>538</b>

Figuur 3

Vervolgens wordt bepaald welke vergunningen in welke tranche ten einde lopen. De oude vergunningen die moeten worden gewijzigd, worden daarvoor in de verschillende tranches ingedeeld aan de hand

van twee stappen: een rangschikking op basis van de oorspronkelijke uitgiftedatum (zie hierna onder b) en het spreiden van de te wijzigen vergunningen per reder (zie hierna onder c).

Op basis van de rangschikking zullen vervolgens alle oude vergunningen tegelijk of in dezelfde periode worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.

*Ad b. Bepalen van de volgorde van de te wijzigen oude vergunningen op basis van de oorspronkelijke uitgiftedatum*

Per segment wordt de volgorde van wijziging en de einddatum van de vergunning bepaald op basis van de oorspronkelijke uitgiftedatum van de vergunning. Als de vergunning gedurende de looptijd is overgedragen aan een nieuwe vergunninghouder, wordt de datum van overdracht van de vergunning als uitgiftedatum gehanteerd. De vergunningen worden op uitgiftedatum gerangschikt, waarbij de oudste vergunningen in beginsel als eerste zullen eindigen.

Er moet een objectief criterium gekozen worden om de vergunningen te rangschikken en te bepalen welke vergunning in welke tranche ten einde loopt. Er is gekozen voor het hanteren van de uitgiftedatum zoals gedefinieerd in artikel 1 van de beleidsregels. De reden daarvoor is dat de uitgiftedatum geschikt is als objectief toe te passen criterium waarmee een rangorde in de vergunningen kan worden aangebracht. Deze rangorde sluit aan bij de periode dat de vergunninghouder profijt heeft kunnen hebben van zijn vergunning, waarbij de vergunning van de vergunninghouder die het langste profijt heeft kunnen hebben, in beginsel het eerste afloopt en de vergunning van de vergunninghouder die nog het kortst profijt heeft kunnen hebben, als laatste afloopt.

In artikel 1 van de beleidsregels wordt onder "oude vergunning" verstaan een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid, van de verordening op het binnenwater 2010, die voor 1 juni 2019 is verleend. Onder deze definitie vallen ook vergunningen die zijn verleend op grond van artikel 2.4.5 van de verordening op het binnenwater 2010 (oud).

Om te voorkomen dat vaartuigen worden overgedragen om een betere positie in de rangschikking te verwerven, wordt een peildatum in het recente verleden gehanteerd, te weten 1 juni 2019, voor het bepalen van de rangschikking op basis van de uitgiftedatum.

*Ad c. Spreiden van de te wijzigen oude vergunningen per segment per reder*

De resulterende rangschikking na stap a en b kan leiden tot de ongewenste uitkomst dat voor bepaalde reders een groot deel van de vergunningen in één tranche afloopt. Dat zou afdoen aan één van de doelen van het hanteren van tranches, namelijk het beperken van het risico dat een vergunninghouder die over meerdere vergunningen beschikt, alle vergunningen of een groot deel van zijn vergunningen tegelijk kwijt raakt. Idealiter zouden de verhoudingen van de wijzigingen per vergunninghouder en per segment gelijk moeten zijn. Daarom is ervoor gekozen om deze, voor zover mogelijk, zoveel mogelijk gelijk te trekken.

### **3. Nadere onderbouwing beleid**

Bij het opstellen van het beleid zijn enkele uitgangspunten geformuleerd. In deze paragraaf staat beschreven waarom voor deze uitgangspunten is gekozen en hoe met dit beleid het beste aan deze uitgangspunten wordt voldaan.

*a. Het aantal vergunde vaartuigen waarvan de vergunning afloopt moet aansluiten op het aantal uitgiftes*

Er is een vergunningenplafond vastgesteld van 550 vaartuigen. Indien het aantal vergunde vaartuigen waarvan de vergunning afloopt lager is dan het aantal uitgiftes, kan dit aantal tijdelijk worden overschreden. Maar als het aantal vergunde vaartuigen dat afloopt hoger is dan het aantal uitgiftes, wordt de ruimte van 550 vergunningen niet volledig benut. Daarom wordt het aantal vergunde vaartuigen dat per tranche afloopt, gebaseerd op de planning van het aantal uitgiftes.

*b. De diversiteit van de vloot wordt behouden tijdens de overgangperiode*

Om de diversiteit in het aanbod te behouden worden nieuwe vergunningen in segmenten uitgegeven met een minimum per segment. Om in de overgangperiode ook de diversiteit van de vloot te waarborgen (met voldoende aanbod per segment) is er voor gekozen om per tranche de benodigde wijzigingen proportioneel over de oude segmenten te verdelen. Hierdoor wordt gewaarborgd dat niet een onevenredig groot aandeel van de vergunningen voor één segment tegelijkertijd afloopt en blijft de diversiteit in het aanbod behouden.

Zonder deze proportionele verdeling over de oude segmenten en bij een rangschikking uitsluitend op uitgiftedatum, zullen relatief veel vergunningen uit het segment 'bemand groot' in de eerste tranches aflopen. Het is echter wenselijk om het aanbod van grotere vaartuigen op peil te houden. Dit segment vervoert op dit moment meer dan 90% van de passagiers op efficiënte wijze door de grachten, vanwege de grotere capaciteit. Om het aanbod van grote vaartuigen toch te waarborgen zou, als uitsluitend een rangschikking op basis van uitgiftedatum zou worden gehanteerd, in de eerste tranches een groter aandeel van de vergunningen voor het segment "groot" uitgegeven moeten worden. Hierdoor zou dan echter de ruimte voor nieuw uit te geven vergunningen voor het segment "groot" in de latere tranches weer kleiner worden. Op deze manier ontstaat een onwenselijke fluctuatie in de tranches, die naar de toekomst toe in het systeem ingebakken blijft. Door wijzigingen proportioneel over de oude segmenten te verdelen worden deze effecten voorkomen.

#### *c. Oude vergunningen lopen eerder af dan nieuwe vergunningen*

Alle huidige vergunningen zullen gewijzigd moeten worden in vergunningen van bepaalde tijd, met een einddatum die aansluit bij één van de uitgiftetranches. Omdat de nieuwe vergunningen in tranches worden uitgegeven, is het niet nodig om alle oude vergunningen in één keer te laten aflopen. Dit betekent dat bepaald moet worden welke oude vergunningen als eerste aflopen. Daarvoor moet nu eenmaal een objectief criterium worden gekozen. Er is gekozen voor het hanteren van de uitgiftedatum zoals gedefinieerd in artikel 1 van de (concept)beleidsregels. De reden daarvoor is zoals gezegd dat de uitgiftedatum geschikt is als objectief toe te passen criterium waarmee een rangorde in de vergunningen kan worden aangebracht. Deze rangorde sluit bovendien aan bij de periode dat de vergunninghouder profijt heeft kunnen hebben van zijn vergunning. Er is daarom voor gekozen om de oudste vergunningen in beginsel de eerste einddata mee te geven.

Naar aanleiding van de motie Vroege (TA2019-001495) waarbij de raad het college heeft verzocht reders de mogelijkheid te geven om bij de omzetting van vergunningen van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd zelf de volgorde van de om te zetten vergunningen te bepalen binnen de bestaande of de nieuwe segmentindeling en reders de mogelijkheid te geven om de door hen gewenste volgorde binnen hun eigen vloot kenbaar te maken naar aanleiding van het voornemen van de gemeente de vergunningen om te zetten van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd, kunnen reders eenmalig aan het college laten weten dat zij de rangschikking van de oude vergunningen willen wijzigen.

Voorwaarde is wel dat de wijziging betrekking heeft op vaartuigen die behoren tot hetzelfde segment als bedoeld in artikel 1, onder f, van deze beleidsregels of tot het segment "groot", "klein en middelgroot" of "onbemand" als bedoeld in artikel 3.1.2 van de Regeling op het binnenwater 2020 en dat de wijziging wordt aangevraagd voor vaartuigen die eigendom zijn van de vergunninghouder op het moment van inwerkingtreding van deze beleidsregels.

Voor een vaartuig waarvan de rangschikking op verzoek van de vergunninghouder is gewijzigd, zal geen nadeelcompensatie worden verleend, als aan het einde van de looptijd mocht blijken dat de terugverdiendtijd voor dat vaartuig te kort was. De looptijd van de vergunning is immers op verzoek van de reder zelf aangepast.

#### *d. Wijzigingen worden (per reder) zoveel mogelijk gespreid over de tranches*

In artikel 7 is bepaald dat reders met meerdere rechtspersonen aan wie een vergunning is verleend die volledig eigendom zijn van één aandeelhouder en de aandeelhouder zelf, voor zover die aandeelhouder ook vergunninghouder is, voor de toepassing van deze beleidsregels worden aangemerkt als één vergunninghouder, zodat de spreiding over tranches ook geldt voor een dergelijk samenstel van vergunninghouders. Per tranche en per segment is een maximaal percentage per reder vastgesteld. De te wijzigen vergunning waarbij dit percentage overstegen wordt is de laatste te wijzigen vergunning bij die reder in die tranche en in dat segment. Het maximaal percentage is gelijk aan het percentage aflopende vergunningen voor dat segment en die tranche, zoals weergegeven in Figuur 3.

In de inspraakronde is er nog op gewezen dat de vergunning van kleine reders die uitsluitend over één vergunning beschikken, door de spreiding over tranches die mede ten behoeve van reders met meer dan één vergunning wordt geïntroduceerd, mogelijk eerder wordt omgezet dan als er geen spreiding van de gevolgen per reder zou worden toegepast. Voor een reder die uitsluitend over één vergunning beschikt, kan geen spreiding van de einddata van zijn te wijzigen vergunningen over meerdere tranches plaatsvinden. Deze ene vergunning kan immers uitsluitend eenmaal worden omgezet. Om kleine reders die uitsluitend over één vergunning beschikken, hierin toch tegemoet te komen, is er voor gekozen de kleine reders die uitsluitend over één vergunning beschikken voor de toepassing van artikel 5 samen als één vergunninghouder – die dan fictief alle vergunningen van reders met één vergunning bezit – aan te merken. Zo worden de gevolgen van het omzetten van vergunningen over de groep reders die maar één vergunning hebben verspreid en wordt voorkomen dat deze groep onevenredig wordt geraakt.

*e. De investeringen van de vaartuigen zijn terugverdiend*

Het college gaat er bij de einddatum vanuit dat de door de reders gedane investeringen (bijvoorbeeld de aanschaf van het vaartuig zelf, de marketing, de kosten van het personeel, etc.) zijn terugverdiend. De reders wisten al geruime tijd dat het beleid zou wijzigen en daarbij is tijd en ruimte gegeven om de investeringen daarop aan te passen. In 2013 heeft het college – met het vaststellen van de Nota Varen 2.1 - al aangekondigd dat de huidige vergunningen in het segment “Bemand groot” in 2020 zouden eindigen. Bij investeringen die na 2013 in het segment “Bemand groot” zijn gedaan, moesten partijen ervan uitgaan dat die investeringen in 2020 zouden zijn terugverdiend.

Bovendien heeft de rechter in 2016 bepaald dat vergunningen die in aantal beperkt zijn niet voor onbepaalde tijd mogen worden verstrekt. Daaruit volgt dat de vergunningen voor onbepaalde tijd moeten worden omgezet.

Met het instellen van het moratorium op 13 juni 2017 heeft het college aangekondigd dat het ontwikkelen van nieuw beleid de mogelijkheden volledig openliet en dat een beperkt aantal vergunningen (voor alle segmenten) tot de mogelijkheden behoorde. Reders hadden daarom kunnen weten dat vanaf het instellen van dit moratorium in 2017 de vergunning zou kunnen worden omgezet naar bepaalde tijd.

De beleidsregels hebben als uitgangspunt dat vergunningen met een latere uitgiftedatum een latere einddatum krijgen. Het college heeft besloten om de vergunningen in tranches te laten aflopen waarbij de vergunningen een einddatum krijgen tussen 2022 en 2028. Door deze systematiek is voor iedere vergunninghouder voldoende tijd gecreëerd om de investeringen terug te verdienen. De terugverdiëntijd voor een volledig nieuw vaartuig bedraagt 6 tot 10 jaar. Overigens behouden het vaartuig, de motor en de andere bedrijfsmiddelen altijd een (rest)waarde, ook zonder vergunning.

*f. Overig*

Er is niet expliciet voorzien in een hardheidsclausule. Op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht wijkt het college van de beleidsregel af als toepassing daarvan voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

**4. Uitkomsten van beleid**

Het beschreven beleid leidt tot wijzigingen zoals weergegeven in Figuur 4. In deze figuur is te zien dat de wijzigingen voor alle reders over de tranches verspreid zijn. Een uitzondering hierop wordt gevormd door reders in het oude segment onbemand. Hier wordt in percelen omgezet. Indien een reder een vergunning heeft voor tien vaartuigen, wordt deze in één keer gewijzigd en zal deze dus 100% in één tranche komen.

De totalen per tranche wijken licht af van de globale planning. Dit komt doordat de vergunde vaartuigen bij het oude segment onbemand in percelen worden gewijzigd; hierdoor is het niet mogelijk om precies op het gewenste aantal uit te komen.

De genoemde percentages zijn percentages van het totale aantal vergunde vaartuigen op het moment dat de oude vergunningen worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.

**Bemande vaart**

Concerns met		Tranche 1	Tranche 2	Tranche 3	Tranche 4
meer dan 10 boten	gemiddeld	24%	22%	31%	23%
	range	16%-29%	8%-32%	21%-42%	17%-32%
van 4 tot 10 boten	gemiddeld	18%	30%	29%	23%
	range	0%-40%	0-50%	0-60%	0-100%
2 of 3 boten	gemiddeld	31%	29%	31%	9%
	range	0%-50%	0%-100%	0%-67%	0%-67%
1 boot	gemiddeld	20%	28%	24%	28%
	range	nvt	nvt	nvt	nvt

**Onbemande vaart**

	Tranche 1	Tranche 2	Tranche 3
--	-----------	-----------	-----------



Gemiddeld	25%	42%	33%
Range	0%-91%	0%-100%	0%-100%

*Figuur 4: planning wijzigingen bij het beschreven beleid, op basis van 538 in gebruik genomen vergunde vaartuigen – de situatie met peildatum 3 december 2019.*

## 5. Overwogen alternatieven

### *Alternatief 1: rangschikking op basis van uitgiftedatum, zonder onderscheid in oude segmenten*

In eerste instantie is overwogen om de rangschikking enkel op basis van uitgiftedatum te bepalen, zonder onderscheid te maken tussen de oude segmenten en zonder het uitvoeren van stap 3 (dus geen evenredige verdeling per reder). Deze methode leidt echter tot een relatief hoog aantal vergunningen in het grote segment die in de eerste tranche aflopen (zie Figuur 5). Dit zou betekenen dat er gedurende de overgangperiode tijdelijk minder vergunningen zijn voor grote vaartuigen. Daarnaast zijn er tien reders die een hoog percentage (>50%) van de vergunningen verliezen in de eerste tranche. Deze uitkomsten staan haaks op het belang van het behoud van een divers aanbod zoals neergelegd in de Nota Varen Deel 1 en beschermd door de Regeling op het binnenwater 2020 en staan bovendien haaks op de doelstelling van het beleid om door middel van tranches de mogelijke impact van het aflopen van vergunningen voor individuele reders te voorzien. Daarom is niet voor deze mogelijkheid gekozen.

*Figuur 5: aantal te wijzigen vergunningen per segment bij alternatief 1, o.b.v. het oudere bestand met 477 boten*

Aantal omzettingen	Tranche				Eindtotaal
Segment	1	2	3	4	
Bemand gesloten	7	20	33	7	67
Bemand groot	75	48	19	3	145
Bemand open		22	55	33	110
Onbemand		75	48	32	155
<b>Eindtotaal</b>	<b>82</b>	<b>165</b>	<b>155</b>	<b>75</b>	<b>477</b>

### *Alternatief 2: rangschikking op basis van uitgiftedatum met onderscheid in oude segmenten*

Ook is de mogelijkheid overwogen om het gekozen beleid uit te voeren, maar dan zonder stap 3. Dus een rangschikking op basis van de uitgiftedatum, maar dan zonder het spreiden van de wijzigingen per reder.

Segment	tranche 1	tranche 2	tranche 3	tranche 4	Totaal
Bemand groot	25	50	47	23	145
Bemand gesloten	12	23	22	10	67
Bemand open	19	38	36	17	110
Onbemand	26	54	49	26	155
<b>TOTAAL</b>	<b>82</b>	<b>165</b>	<b>154</b>	<b>76</b>	<b>477</b>

*Figuur 6: aantal te wijzigen vergunningen per segment bij alternatief 2, o.b.v. het oudere bestand met 477 boten*

Hoewel de diversiteit van het aanbod wel behouden blijft bij dit alternatief, zijn er wel twaalf reders waarbij in de eerste tranche de vergunning afloopt voor meer dan de helft van al hun vaartuigen. Dat staat haaks op de doelstelling van het beleid om door middel van tranches mede in een beperking van de mogelijke impact van het aflopen van vergunningen voor individuele reders met meer vergunningen te voorzien. Daarom is niet voor deze mogelijkheid gekozen.

### *Alternatief 3: rangschikking op basis van uitgiftedatum met 50% criterium*

Om de reders tegemoet te komen die meer dan 50% van hun vergunningen zouden verliezen, is overwogen om een 50% criterium voor de eerste tranche aan te houden. Dit betekent dat er een maximum aantal vergunningen die in tranche 1 aflopen, wordt aangehouden per reder. Bij een reder met tien vergunningen die in tranche 1 aflopen, zou dit bijvoorbeeld kunnen betekenen dat er vijf

doorschuiven naar de volgende tranche. De oudste vergunningen uit tranche 2 (die niet van deze reder zijn maar van een andere reder) worden vervolgens naar tranche 1 verplaatst, zodat de totalen nog steeds kloppen. Deze check wordt voor alle reders uitgevoerd. Dit leidt tot een rangschikking die grotendeels op de uitgiftedatum gebaseerd is, maar waarbij geen van de reders onevenredig veel wijzigingen in de eerste tranche heeft. Dit lijkt een mooi alternatief, maar toch heeft ook dit alternatief als resultaat dat sommige reders veel wijzigingen in dezelfde tranche hebben. Doordat de 50% regel alleen voor de eerste tranche gesteld is, verliezen sommige reders een groot deel van de vergunningen in tranche 2, 3 of 4. Dat staat opnieuw haaks op de doelstelling om het mogelijke risico dat een reder een groot deel van de vergunningen in één keer verliest, tegen te gaan. Dat kan wel in het gekozen alternatief dat in de (concept)beleidsregels is uitgewerkt.