Gemeente Amsterdam

Reactie op de algemene zienswijzen

inzake het voornemen van de omzetting van exploitatievergunningen voor vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd

4 juni 2020

INHOUD

1	**INLEIDING**	**3**
1.1	Inhoud en doel	3
1.2	Omzetting vergunningen	3
1.3	Gevolgde procedure	4
2	**INHOUD BELEID**	**5**
2.1	Doelen, Nota Varen Deel 1, onderzoek	5
2.1.1	Zienswijzen	5
2.1.2	Reden omzetting en doelstellingen Nota Varen Deel 1	5
2.1.3	Beperking overlast	6
2.1.4	Deugdelijkheid onderzoeken	6
2.2	Inhoud van het volumebeleid (o.a. segmentering)	7
2.2.1	Zienswijzen	7
2.2.2	Segmentering, diversiteit	8
2.2.3	Hoogte maximale volume	10
2.2.4	Technische eisen, welstandseisen	10
2.2.5	Balans in beleid (bevoordeling/benadeling specifieke groepen)	11
3	**JURIDISCHE FACETTEN EN SYSTEMATIEK OMZETTING**	**12**
3.1	Europees recht	12
3.1.1	Zienswijzen	12
3.1.2	Volumebeleid en regels van vrij verkeer (o.a. Dienstenrichtlijn)	12
3.2	Omzetting vergunningen	14
3.2.1	Zienswijzen	14
3.2.2	Vaststelling volgorde: bevoegdheid	14
3.2.3	Omzetting vergunningen in tranches	15
3.2.4	Gegevens	16
4	**GEVOLGEN VOOR (HUIDIGE) VERGUNNINGHOUDERS**	**19**
4.1	Bedrijfsgerelateerde zienswijzen (o.a. continuïteit)	19
4.1.1	Zienswijzen	19
4.1.2	Investeringen, continuïteit onderneming (evt. op grond van artikel 16 van het Handvest van de EU), lengte nieuwe vergunningen	19
4.2	Voorzienbaarheid	20
4.2.1	Zienswijzen	20
4.2.2	Voorzienbaarheid en (algemeen) gerechtvaardigde verwachtingen	20
4.3	Overgangstermijn, nadeelcompensatie en schadevergoeding	21
4.3.1	Zienswijzen	21
4.3.2	Overgangstermijn	22
4.3.3	Nadeelcompensatie en schadevergoeding	22
4.3.4	Vergunningen voor bijzonder transport	23

Reactie op de algemene zienswijzen inzake omzetting vergunningen

1 INLEIDING

1.1 Inhoud en doel

Voor u ligt de Reactie op de algemene zienswijzen (hierna: Algemene Reactie) inzake de omzetting van de exploitatievergunningen voor vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater (hierna: vergunning) voor onbepaalde duur naar vergunningen voor bepaalde duur. In deze Algemene Reactie wordt ingegaan op de zienswijzen die zijn ingediend in reactie op de voornemens tot omzetting en die zich lenen voor gezamenlijke en openbare beantwoording. De Algemene Reactie maakt onderdeel uit van de motivering van de besluiten tot omzetting, die op 4 juni 2020 aan de houders van een exploitatievergunning voor vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater (hierna: vergunninghouders) zijn verzonden. Als in ingediende zienswijzen individuele omstandigheden zijn aangevoerd en/of bedrijfsvertrouwelijke informatie is gedeeld, wordt de reactie hierop opgenomen in het besluit tot omzetting van de betreffende vergunninghouder en niet in deze Algemene Reactie.

In deze Algemene Reactie worden de zienswijzen per thema behandeld. De thema's zijn te vinden in de inhoudsopgave en zullen in de bijbehorende paragrafen eventueel nog worden onderverdeeld in subthema's. Op deze manier kan er op een gestructureerde manier een algemeen antwoord worden gegeven op alle ingediende zienswijzen.

Er is gekozen voor een verdeling in de volgende hoofdthema's:

- 'Inhoud beleid', waarbij de materiële aspecten van het nieuwe beleid dat ten grondslag ligt aan de omzetting centraal staan;
- 'Juridische facetten en systematiek omzetting', waarbij wordt ingegaan op zienswijzen die zien op zaken zoals de grondslag en wijze van omzetting (inclusief de feitelijke en juridische vaststelling van de volgorde); en
- 'Gevolgen voor (huidige) vergunninghouders', waarbij wordt ingegaan op de zienswijzen die gaan over de gevolgen van de omzetting voor de huidige vergunninghouders.

1.2 Omzetting vergunningen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam (hierna: het college) heeft in de Nota Varen Deel 1 als maatregel opgenomen dat er een volumebeleid zal worden gevoerd voor het vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater. Dit volumebeleid geldt voor de vaartuigen waarvoor op grond van artikel 2.4.1 van de Verordening op het binnenwater 2010 (hierna: Vob 2010) een vergunning nodig is. Met dit volumebeleid is vastgesteld dat er maximaal 550 vergunningen uitgegeven worden. Door dit volumebeleid is er sprake van een stelsel van schaarse vergunningen voor vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater. De Dienstenrichtlijn schrijft voor dat dergelijke schaarse vergunningen niet voor onbepaalde tijd mogen worden uitgegeven. Nieuwe toetreders moeten ook de mogelijkheid hebben om een vergunning te bemachtigen. Bovendien moeten bestaande vergunninghouders de mogelijkheid hebben om de vloot uit te breiden. De huidige vergunningen die voor onbepaalde tijd zijn uitgegeven, moeten dan ook omgezet worden naar vergunningen voor bepaalde tijd.

1.3 Gevolgde procedure

Het vaarbeleid van de gemeente Amsterdam is al lange tijd in ontwikkeling. Met de 'Trijber-uitspraak' (2016) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een streep gezet door het toenmalige beleid. Sindsdien is het duidelijk dat het beleid ten aanzien van de vaartuigen die personen vervoeren over het Amsterdamse binnenwater in lijn moet worden gebracht met de Dienstenrichtlijn. Het voeren van een volumebeleid (een maximaal aantal vaartuigen) in combinatie met vergunningen voor onbepaalde tijd is op grond van de Dienstenrichtlijn niet toegestaan. Het college heeft zich beraden op nieuw te voeren beleid. Bij het vormen van dit nieuwe beleid heeft het college veel inspraakmomenten voor belanghebbenden – zowel voor vergunninghouders als voor bewoners – georganiseerd en is de gemeenteraad regelmatig betrokken geweest. Dit heeft geleid tot het opstellen van de Nota Varen Deel 1. Nota Varen Deel 1 heeft van 28 februari 2018 tot en met 6 februari 2019 ter inzage gelegen. In de Nota Varen Deel 1 is onder meer bepaald dat er een maximum van 550 vergunningen zal worden uitgegeven (het volumebeleid).

Ter voorbereiding van de omzetting heeft het college in september 2019 een controlebrief gestuurd aan alle vergunninghouders met vergunningen voor onbepaalde tijd. Aan hen is daarbij gevraagd om de bij de gemeente bekende gegevens zoals weergegeven in de controlebrief te controleren op volledigheid en correctheid. Het is voor het vaststellen van de omzettingsdatum van belang dat het college de juiste informatie heeft. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid heeft het college zo nodig ook (aanvullende) informatie bij de vergunninghouders opgevraagd. De door vergunninghouders gecontroleerde gegevens zijn door de gemeente gecontroleerd en verwerkt. Bij brief van 14 januari 2020 zijn de vergunninghouders geïnformeerd over het voornemen van de omzetting en de einddatum van hun vergunning(en). De vergunninghouders hadden tot 14 februari 2020 de tijd om hun zienswijze te geven als reactie op het voornemen tot omzetting. Op 14 januari 2020 zijn de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart in het Gemeenteblad gepubliceerd.

De vergunninghouders zijn in de brief van 14 januari 2020 ook op de hoogte gesteld van de mogelijkheid om de volgorde van de om te zetten vergunningen te wijzigen. Indien een vergunninghouder meerdere vergunningen heeft die op verschillende momenten aflopen, kan hij zelf de volgorde van omzetting bepalen indien zijn vaartuigen vergelijkbaar zijn omdat ze in één segment vallen. Op deze manier kan de vergunninghouder een oudere vergunning, die dus eigenlijk eerder zou aflopen, omruilen met een nieuwe vergunning, om zo een vaartuig langer in de vaart te kunnen houden. Dat geeft vergunninghouders de mogelijkheid om aan de hand van de samenstelling van hun vloot met vaartuigen in hetzelfde segment zelf te bepalen in welke volgorde zij hun vergunningen willen laten aflopen. Hiermee is beoogd maximale flexibiliteit te bieden aan vergunninghouders in de overgangsperiode van het oude naar het nieuwe vergunningenstelsel, conform een daartoe in de gemeenteraad aangenomen motie.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen en als onderdeel van de besluitvorming is deze reactie opgesteld. Bij de besluiten tot omzetting zijn de ingebrachte zienswijzen meegewogen. Dat geldt ook voor zover een indiener in zijn zienswijze naar een zienswijze van een ander heeft verwezen. Voor de reactie op de zienswijzen van derden wordt verwezen naar deze algemene reactie en, voor zover het individuele punten betreft, het besluit ten aanzien van de betrokken derde.

2 Inhoud beleid

2.1 Doelen, Nota Varen Deel 1, onderzoek

2.1.1 Zienswijzen

In de zienswijzen gaan veel opmerkingen over de redenen voor de omzetting en de doelstellingen in de Nota Varen Deel 1 die het college nastreeft met het nieuwe beleid. Daarnaast wordt door een aantal reders aangegeven dat het volumebeleid niet (voldoende) zal bijdragen aan het aanpakken van drukte en overlast op het water of dat andere maatregelen beter zijn. In de zienswijzen komt ook de stelling naar voren dat de onderzoeken die namens het college zijn uitgevoerd onvoldoende (deugdelijk) zouden zijn, onder andere omdat niet duidelijk naar voren zou komen wie precies de problemen op het water veroorzaken.

Deze zienswijzen worden in de navolgende paragrafen behandeld.

2.1.2 Reden omzetting en doelstellingen Nota Varen Deel 1

In de zienswijzen worden vraagtekens gezet bij de redenen van het college om een volumebeleid te voeren en bij de noodzaak om vergunningen voor onbepaalde tijd om te zetten naar vergunningen voor bepaalde tijd. Zo menen sommigen dat het beperken van drukte en overlast niet nodig is, omdat er onvoldoende sprake is van (een toename van) drukte en overlast. Anderen menen dat het college onvoldoende heeft gemotiveerd waarom een vergunningenplafond noodzakelijk, geschikt en evenredig is om de gestelde drukteoverlast weg te nemen. Het aanpakken van bootdeelplatforms zou – volgens sommigen – meer effect hebben. Ook zou bescherming van het UNESCO-werelderfgoed geen deugdelijke doelstelling zijn en menen sommigen dat er geen sprake is van een ongebreidelde groei van het aantal vaarbewegingen. Voorts wordt betoogd dat er geen wijziging in omstandigheden of inzichten is ten opzichte van 2013, waardoor het onduidelijk is waarom er nu een volumebeleid moet komen voor alle vaartuigen.

Het college stelt voorop dat het waarborgen van een vlotte en veilige doorvaart een belangrijke maar zeker niet de enige doelstelling is van het te voeren beleid. Dat geldt ook voor de bescherming van het UNESCO-werelderfgoed en het beperken van overlast.

Het volumebeleid draagt bij aan de balans tussen voorzieningen gericht op bezoekers en voorzieningen gericht op bewoners. Het waarborgen van de leefbaarheid in de stad is een belangrijke doelstelling van het volumebeleid. Deze doelstelling vormt samen met de andere doelstellingen, namelijk de beheersing van de drukte en de vermindering van overlast, een goede verdeling van schaarse ruimte, de bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed en het waarborgen van een vlotte en veilige doorvaart, de reden om een volumebeleid te hanteren.

Amsterdam is al jaren in trek bij toeristen. De groei van het toerisme in de afgelopen jaren en de prognoses van de groei in de komende jaren zorgen ervoor dat de leefbaarheid in de stad onder druk staat. Het is daarom nodig om grip te krijgen en te houden op voorzieningen gericht op bezoekers, en deze te beperken. Eerder heeft dit bijvoorbeeld al geleid tot aanscherping van de regels voor rondleidingen door gidsen en een verbod daarop in bepaalde gebieden. Ook is bijvoorbeeld een

hotelstop ingesteld, en zijn maatregelen getroffen om het aantal winkels gericht op toeristen te beperken.

Het maken van een rondvaart over de Amsterdamse grachten is een populaire attractie voor bezoekers: 28% van alle bezoekers aan Amsterdam maakt een rondvaart (Bron: Amsterdam Marketing). Dat zijn op dit moment circa 5,5 miljoen mensen per jaar, bijna twee keer zoveel bezoekers als het Rijksmuseum en het Van Gogh Museum. Het college wil de mogelijkheid voor bezoekers om te genieten van een rondvaart behouden, maar moet – gelet op de eerdergenoemde balans – wel beperkingen stellen aan de onbeperkte groei daarvan. Uit onderzoeken uitgevoerd in opdracht van het college - waarop hieronder nader zal worden ingegaan – blijkt bovendien dat het in de situatie in de afgelopen jaren (zomer 2018) op bepaalde plekken, op bepaalde dagen al te druk is op het water.

Deze cijfers zijn van voor de crisis als gevolg van het COVID-19 virus. De verwachting is echter dat de crisis een tijdelijke dip in de groei van het aantal toeristen betekent. Het college moet er rekening mee houden dat het aantal toeristen nadat de beperkingen vanwege het COVID-19 virus zijn opgeheven, binnen afzienbare termijn op het oude niveau zal zijn en dat ook de verwachte groei vervolgens zal doorzetten. Het volumebeleid is een stelsel voor de langere termijn en moet er voor zorgen dat het verzorgen van rondvaarten over de Amsterdamse grachten houdbaar en mogelijk blijft, of dat weer wordt.

Het volumebeleid is in dat kader niet de enige maatregel die het college treft. In 'Stad in balans[1]' worden veel maatregelen genoemd die het college neemt of zal nemen om de balans in de stad te waarborgen. Het volumebeleid is bovendien niet de enige maatregel op het water. In de Nota Varen Deel 1 en de Nota Varen Deel 2 zijn nog verschillende andere maatregelen genomen. Het college heeft dan ook niet beoogd dat het volumebeleid op zichzelf in zijn geheel zorgt voor het behalen van de doelstellingen. Het levert een belangrijke bijdrage daaraan.

Deze optelsom van doelstellingen vormen ook een belangrijk verschil met de situatie in 2013. Het volumebeleid gold in 2013 alleen voor het segment 'Bemand Groot' en was met name bedoeld om de vlotte en veilige doorvaart op de grachten te bewerkstelligen. In het nieuwe beleid is dit slechts één van de doelstellingen.

2.1.3 Beperking overlast

Om de overlast verder te beperken zet het college, naast de voornoemde maatregelen ook in op handhaving om (onder andere) illegale verhuur tegen te gaan (maatregel 6 in Nota Varen Deel 1). In de Nota Varen Deel 1 is hoofdstuk 4 volledig gericht op de versterking van de handhaving.

2.1.4 Deugdelijkheid onderzoeken

In de zienswijzen wordt de deugdelijkheid van de onderzoeken – uitgevoerd in opdracht van het college – in twijfel getrokken.

Na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 7 juni 2017 moest het college terug naar de tekentafel. Het college heeft bij brief van 21 juni 2017 aangegeven het gehele beleid te heroverwegen

[1] https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/stad-in-balans/

omdat er grote onderlinge verwevenheid was tussen de verschillende onderdelen van het beleid. Het college heeft meerdere onderzoeken laten verrichten die verband houden met het vaarbeleid.

Het college heeft advies gevraagd aan Brolsma Advies over de doorvaartprofielen op het Amsterdamse binnenwater. De bevindingen van Brolsma zijn neergelegd in het advies uit november 2018 (Toetsing doorvaartprofielen Amsterdam, eindrapport).[2] In het rapport van Brolsma wordt stilgestaan bij de knelpunten op het Amsterdamse binnenwater.

Bovendien heeft Mobycon in 2018 onderzoek gedaan naar het gebruik van het Amsterdamse binnenwater. Mobycon deed onderzoek naar het aantal vaarbewegingen op vooraf geselecteerde knelpunten. Daarbij heeft Mobycon ook geregistreerd hoeveel (bijna) incidenten er op deze knelpunten plaatsvonden. Mobycon heeft ieder incident apart omschreven. Dit onderzoek heeft Mobycon op een later moment herhaald.[3] Uit deze onderzoeken blijkt dat de capaciteit op bepaalde knelpunten op drukke momenten wordt overschreden.

Daarnaast heeft het college onderzoek laten doen naar de overlast op en rond het water in stadsdeel Centrum (OIS, *Overlast op en rond het water in Centrum*, juli 2018)[4] en zijn er meerdere enquêtes gedaan over de leefbaarheid in verschillende delen van de stad. Hieruit blijkt dat Amsterdammers overlast ervaren van onder meer het geluid van versterkte muziek, te hard varen en het stemgeluid van opvarenden. Bovendien blijkt uit dit onderzoek dat er op mooie dagen op sommige plekken bootfiles ontstaan.

Het nieuwe vaarbeleid sluit aan bij het reeds lopende programma 'Stad in Balans' dat ook in bredere zin de ambitie om een nieuw evenwicht te vinden tussen bezoekers enerzijds en bewoners anderzijds. De bezoeker is welkom, maar de bewoner staat centraal. De onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen, zijn ook meegewogen bij het nieuw op te stellen vaarbeleid. Anders dan in sommige zienswijzen wordt verondersteld, is het nieuwe beleid dan ook niet gebaseerd op een enkel onderzoek.

2.2 Inhoud van het volumebeleid (o.a. segmentering)

2.2.1 Zienswijzen

In de zienswijzen zijn vragen gesteld over de segmentering van verschillende soorten passagiersvaartuigen die is aangebracht door het college. Daarnaast zijn vragen gesteld waarom is gekozen voor een bepaalde manier van segmentering (bijvoorbeeld geen segment voor zogenaamde hospitality-vaartuigen). Anderen menen dat het waarborgen van diversiteit geen geldig argument is (of in strijd met artikel 149 en 121 Gemeentewet). Daarnaast zijn er vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over het aantal maximaal uit te geven vergunningen, het ontbreken van technische eisen aan de vaartuigen en de welstandseisen die volgens sommigen onvoldoende duidelijk, ondubbelzinnig en objectief zijn.

[2] Het Concept Eindrapport uit oktober 2018 is verwerkt in de Nota Varen Deel 1. Bron: Toetsing Doorvaartprofielen Amsterdam-concept Eindrapport, Brolsma Advies, oktober 2018;
[3] Mobycon heeft op vrijdag 29 juni 2018, zaterdag 30 juni 2018 en zondag 1 juli 2018 het eerste onderzoekverricht. Voor het herhaalonderzoek heeft Mobycon op vrijdag 31 augustus 2018, zaterdag 1 september 2018 en zondag 2 september 2018 onderzoek gedaan. Bron: Onderzoek gebruik Amsterdams binnenwater, Mobycon, juni/juli en augustus/september 2018
[4] https://www.hierden-bosch.nl/ori/186601-OIS%20Overlast%20op%20en%20rond%20het%20water%20-%20rapport.pdf

In veel van de zienswijzen is naar voren gebracht dat specifieke vaartuigen of specifieke vergunninghouders onevenredig bevoordeeld of benadeeld worden door de gekozen omzettingssystematiek. Het ging daarbij om bevoordelen dan wel benadelen van de huidige vergunninghouders, nieuwe vergunninghouders, vergunninghouders met grote vaartuigen, vergunninghouders met historische/beeldbepalende vaartuigen, vergunninghouders met kleine vaartuigen, vergunninghouders met onbemande vaartuigen, particuliere vaartuigen en vaartuigen met een specifieke dienstverlening en/of bedrijfsvoering (zoals hospitality).

Op deze punten wordt hierna ingegaan.

2.2.2 Segmentering, diversiteit

Het college vindt het belangrijk dat de diversiteit van het aanbod in de passagiersvaart gewaarborgd wordt. Omdat er bij een markt met schaarse vergunningen het risico bestaat dat verschraling van het aanbod optreedt, heeft het college er bij de omzetting van de vergunningen en de uitgifte van de nieuwe vergunningen voor gekozen om segmenten aan te brengen waarmee een minimumaanbod per segment wordt gewaarborgd.

Het aanbrengen van segmenten zal er voor zorgen dat het aanbod van alle vaartuigen, waaronder ook historische en beeldbepalende vaartuigen gewaarborgd blijft. Deze laatste vaartuigen dragen bij aan een hoogwaardig beeld en de beleving van de grachten. Daarnaast zorgt de segmentering voor een divers beeld van verschillende typen en formaten vaartuigen. Een beeld van standaard vaartuigen op de grachten zou te veel afbreuk doen aan de uitstraling van de Amsterdamse grachten. Het aanbrengen van de segmenten met historische en beeldbepalende vaartuigen zorgt daarbij niet voor een onevenredig voordeel voor huidige exploitanten. Ook anderen kunnen deze vergunningen gebruiken voor het vervoer van personen met historische of beeldbepalende vaartuigen. Bovendien hoeft het bij beeldbepalende vaartuigen niet te gaan om historische vaartuigen. Het is dan ook niet nodig om een zeer oud vaartuig te bezitten om aanspraak te maken op een vergunning in deze segmenten.

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

Segmentering draagt voorts bij aan het behoud van efficiënt vervoer van bezoekers door de populaire binnenstad. Grote vaartuigen hebben in die zin ook een belangrijke functie in de Amsterdamse binnenstad. Deze vaartuigen zorgen ervoor dat grote groepen bezoekers op een efficiënte manier de binnenstad kunnen ervaren en maken deel uit van de Amsterdamse rondvaartcultuur. Zonder segmentering bestaat de kans dat de markt zal bewegen richting typen vaartuigen die goedkoop en snel kunnen worden geproduceerd. Dit vormt een gevaar voor deze grote vaartuigen. Dit blijkt ook uit ervaringen uit de aanvraagperiode van de gewogen toetreding uit 2016 en de periode van 1 februari 2017 tot en met 1 juni 2017. In deze laatste periode was de volumestop voor vaartuigen kleiner dan 14 meter

tijdelijk opgeheven. Er zijn in deze korte periode maar liefst 168 exploitatievergunningen passagiersvaart voor kleine vaartuigen aangevraagd. De helft van de aanvrager betrof nieuwe toetreders. Bij de gewogen toetreding bleek het aandeel nieuwe toetreders echter zeer klein.

De segmentering ten behoeve van de diversiteit is niet in strijd met de artikelen 149 en 121 van de Gemeentewet zoals gesteld in een zienswijze. Zo is het doel van de segmentering niet om in te grijpen in de concurrentieverhoudingen tussen vergunninghouders of tussen huidige vergunninghouders en eventueel toekomstige vergunninghouders, maar ziet het op de bescherming van de uitstraling van de (UNESCO-beschermde) grachten en de eisen van welstand en het behoud van gedifferentieerd aanbod. Aangezien deze doelstelling anders is dan de doelstellingen uit de Mededingingswet is er geen sprake van strijd met hogere regelgeving. Het grote belang van de uitstraling van de grachten zorgt er dan ook voor dat er eigen segmenten bestaan voor historische en beeldbepalende vaartuigen.

Het college ziet onvoldoende reden om hospitality-vaartuigen uit te zonderen van het volumebeleid. Het aanbieden van hospitality (activiteiten die samenhangen met het professioneel ontvangen van gasten; bijvoorbeeld voor een bruiloft, diner of vergadering op vaartuigen) verschilt, gelet op de na te streven belangen, niet wezenlijk van de andere vaartuigen die personen vervoeren over het Amsterdamse binnenwater. De bescherming van (de balans in) het stedelijke milieu, de bescherming van de leefbaarheid, de vlotte en veilige doorvaart, alsmede het inperken van de drukte en overlast op het water gelden onverkort als redenen om de hospitality-vaartuigen niet buiten het vergunningensysteem te plaatsen. Hetzelfde geldt voor vaartuigen die met name verhuurd worden voor bijvoorbeeld bedrijfsuitjes. Het terugdringen van toeristische voorzieningen is ook niet het enige belang dat nagestreefd wordt door het college. Bovendien betwijfelt het college of hospitality-vaartuigen – indien er al een objectief onderscheid gemaakt zou kunnen worden tussen toeristische en niet-toeristische vaart – zouden vallen in de categorie van niet-toeristische vaart.

Daarbij komt dat een uitzonderingspositie voor hospitality-vaartuigen handhavingsproblemen met zich mee brengt. Sommige vergunninghouders bieden met hetzelfde vaartuig zowel hospitality-diensten aan als 'gewone' rondvaarten over de grachten. Handhavers zouden dan moeten gaan controleren of vaartuigen op een zeker moment 'hospitality-activiteiten' aan het verrichten zijn. Tot slot streeft het college naar een zo eenduidig mogelijk beleid. Daar past een uitzondering voor hospitality-vaartuigen niet bij.

In reactie op de vraag hoe de grens van 50 zitplaatsen tot stand is gekomen, geldt dat dit aantal grofweg het verschil is tussen het oude segment 'Bemand groot' en de andere twee bemande segmenten.

In reactie op de vraag hoe de grens van '35 plaatsen buiten' tot stand is gekomen is het van belang dat een belangrijke doelstelling van het beleid is dat overlast op en rond het water beperkt dient te worden. Overlast wordt vaak veroorzaakt door grote groepen passagiers in open boten. Dit is een reden om het maximum aantal passagiers in open boten te maximeren. Onder de oude segmentering lag de grens tussen het segment bemand open en bemand gesloten rond de 35 opvarenden. Deze grens is vertaald naar de nieuwe segmenten. Voor open boten en gesloten vaartuigen met buitenruimte wordt daartoe dezelfde grens van 35 personen aangehouden. Al is deze grens voor beide typen vaartuigen om praktische redenen iets anders uitgewerkt; open vaartuigen mogen maximaal 35 zitplaatsen en gesloten vaartuigen mogen maximaal 17,5 m2 buitenruimte die niet afsluitbaar is met een geluidswerende

constructie. De 17,5 m2 is gebaseerd op het uitgangspunt dat aan boord van een vaartuig een maximum van 2 personen per m2 geldt.

2.2.3 Hoogte maximale volume

Zoals eerder vermeld heeft het college ervoor gekozen om geen verdere toename van het aantal passagiersvaartuigen op het Amsterdamse binnenwater toe te laten. In de zomer van 2018 waren er feitelijk 550 passagiersvaartuigen in gebruik, waarvan 471 vergunde varende vaartuigen en 80 structureel varende vaartuigen zonder vergunning (vgl. Nota Varen Deel 1, p. 21). In de zienswijzen is opgemerkt dat de vaartuigen in het segment 'Onbemand' niet in het volumebeleid zouden thuishoren. Het college is een andere mening toegedaan, omdat ook vaartuigen in dit segment gebruikt worden door bezoekers en bijdragen aan de doelstellingen waaronder de drukte en overlast in de stad en de vlotte en veilige doorvaart.

Een aantal van u heeft aangegeven dat het maximum aantal te verstrekken vergunningen zou moeten worden verhoogd, omdat er tussen 2018 en het moment van vaststelling van de Beleidsregel nog vergunningen in gebruik zijn genomen en de 'vrije ruimte', in 2018 bestaande uit de ca. 80 structureel varende vaartuigen zonder vergunning, zou moeten worden gegarandeerd. Het college heeft daar niet voor gekozen, om de redenen genoemd in onderdeel 2.1.2. van deze Algemene Reactie. In de toelichting bij de Beleidsregel[5] is ingegaan op de vrije ruimte en aangegeven dat die ook nu nog kan wijzigen vanwege de daar genoemde omstandigheden.

2.2.4 Technische eisen, welstandseisen

Voor wat betreft technische eisen aan vaartuigen; deze zijn opgenomen in landelijke regelgeving zoals de Binnenvaartwet. Er is geen reden om extra eisen te stellen.

De welstandseisen dienen de wens van het college dat passagiersvaartuigen passen bij het cultuurhistorisch waardevolle UNESCO-werelderfgoed, de beschermde stadsgezichten en de kenmerken van de Amsterdamse binnenstad. Water speelt namelijk een grote rol bij de cultuurhistorische waarde van de binnenstad van Amsterdam. Daartoe was er op 7 februari 2017 reeds de nota 'Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam' vastgesteld. Op 24 februari 2020 zijn deze regels aangepast aan de nieuwe segmentering en verduidelijkt (*Gemeenteblad* 2020, 50868). Deze wijziging vloeide voort uit de evaluatie van het oude beleid.

De welstandseisen staan los van het volumebeleid, aangezien deze zelfstandig van toepassing zijn op de vaartuigen waarvoor een vergunning is vereist, ook indien er niet gekozen zou zijn voor het voeren van een volumebeleid. Een uitgebreide behandeling van de welstandseisen ligt in deze nota dan ook niet voor de hand. De criteria uit het welstandsbeleid zijn – zeker met de uitgebreide toelichting – helder en bieden *juist* duidelijkheid voor vergunninghouders. Zij weten van tevoren aan welke eisen de vaartuigen zullen moeten voldoen. Dit is in het belang van de rechtszekerheid. Bovendien blijkt de angst van vergunninghouders over de welstandseisen in veel gevallen ongegrond. De aanvragen die in de afgelopen periode vanaf september 2018 zijn gedaan en aan het welstandsbeleid zijn getoetst, zijn voor

5 Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2020-8649.pdf

het overgrote gedeelte – eventueel na opmerkingen – in het welstandsadvies positief beoordeeld (132 positief om 17 negatief).

2.2.5 Balans in beleid (bevoordeling/benadeling specifieke groepen)

Het is van belang om de doelstellingen van het beleid steeds te bezien bij de vraag of het beleid in balans is en er geen belanghebbenden onevenredig bevoordeeld of benadeeld worden.

In dat kader is allereerst van belang dat het college ter behartiging van de belangen van de verschillende stakeholders en in het algemeen belang heeft gekozen voor het behoud van diversiteit op het water. Het gaat daarbij om het behoud van diversiteit qua type en formaten vaartuigen, het behoud van efficiënt vervoer van bezoekers over het Amsterdamse binnenwater en het behoud van historische en beeldbepalende vaartuigen. Deze diversiteitsdoelstelling heeft als gevolg dat er een segmentering heeft plaatsgevonden en er per segment een vooraf bepaald aantal vergunningen zal worden uitgegeven. Deze segmentering zorgt dus voor het behartigen van de belangen van alle vergunninghouders, door ervoor te zorgen dat voor de verschillende type vaartuigen een vergunning beschikbaar is. In het licht van de eerdergenoemde doelstellingen ziet het college geen aanleiding om voor bepaalde vaartuigen die op dit moment personen vervoeren over het Amsterdamse binnenwater (zoals hospitality-vaartuigen) een uitzondering op het volumebeleid te maken. Geen van de segmenten wordt onevenredig bevoordeeld of benadeeld.

Het college houdt daarnaast voldoende rekening met de belangen van de *huidige* vergunninghouders. Het college doet dat onder andere door te kiezen voor een gefaseerde omzetting van de vergunningen. Zo kan er rekening gehouden worden met de tijd die de vergunninghouder heeft gehad om gebruik te maken van de vergunning. Bovendien wordt er rekening gehouden met het aantal vergunningen dat een vergunninghouder per segment per tranche kan 'verliezen'. Het college heeft daarbij voorts rekening gehouden met de vergunninghouders die slechts één enkele vergunning hebben. Alle vergunninghouders met één vergunning worden bij de toepassing van de beleidsregels beschouwd als één vergunninghouder. Hierdoor krijgen ook vergunninghouders met één vergunning 'bescherming'.

Sommigen hebben aangegeven dat voor het segment 'Bemand klein en middelgroot' mogelijk veel aanvragen zullen worden gedaan, aangezien het eenvoudig is deze vaartuigen te laten maken. Zij geven aan dat reders met al bestaande vaartuigen in deze categorie daardoor onevenredig zouden worden benadeeld. Van onevenredige benadeling is echter geen sprake. Voor alle aanvragers die in dit segment een aanvraag willen doen, gelden dezelfde regels. Bovendien is bij de duur van de te verlenen vergunning rekening gehouden met de investering in een nieuw vaartuig.

Daarnaast heeft het college ook rekening gehouden met de belangen van potentiële *nieuwe* vergunninghouders en vergunninghouders die graag zouden willen uitbreiden door in tranches elke twee jaar de mogelijkheid te bieden vergunningen te bemachtigen.

Tot slot heeft het college naast de belangen van de betrokkenen in de branche van het vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater, natuurlijk ook rekening gehouden met de belangen van de *bewoners* in het betreffende binnenwatergebied. Zij zijn – net als de vergunninghouders – ook betrokken bij de voorbereiding van het nieuwe beleid. Ook het algemeen belang speelt een rol bij het bepalen van de noodzakelijke maatregelen. Het volumebeleid moet dan ook steeds bezien worden in het

licht van de bredere maatregelen die genomen worden in de stad. In de Nota Varen Deel 1, de Nota Varen Deel 2 en in Stad in balans wordt nog een groot aantal andere maatregelen genomen.

3 Juridische facetten en systematiek omzetting

3.1 Europees recht

3.1.1 Zienswijzen

In de zienswijzen is geregeld naar voren gebracht dat het gekozen volumebeleid in strijd zou zijn met de regels die voortvloeien uit de Dienstenrichtlijn (Richtlijn 2006/123/EG), de Dienstenwet of het vrij verkeer van diensten uit het Europees recht. Daarbij zien de zienswijzen op de omzetting zelf, op de voorwaarden waaronder nieuwe vergunningen zullen worden verleend of op het beleid in zijn geheel.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat veel van de eisen die voortvloeien uit deze regels, zoals evenredigheid en de dwingende reden van algemeen belang, (ook) al op andere plaatsen in deze beantwoording zijn behandeld.

3.1.2 Volumebeleid en regels van vrij verkeer (o.a. Dienstenrichtlijn)

In de Trijber-uitspraak van het HvJ EU (ECLI:EU:C:2015:641) is bepaald dat het door Amsterdam gevoerde vergunningenstelsel voor passagiersvaart over de grachten moet voldoen aan de eisen uit de Dienstenrichtlijn. Artikel 11, eerste lid, onder c, van de Dienstenrichtlijn (geïmplementeerd in artikel 33, eerste lid, onder c, van de Dienstenwet) brengt met zich mee dat het college geen vergunningen voor onbepaalde tijd mag uitgeven, indien het aantal vergunningen is beperkt vanwege een dwingende reden van algemeen belang. Hierdoor moest het college bij het hanteren van het volumebeleid ook zorgen voor omzetting van de huidige vergunningen voor onbepaalde tijd.

Uit rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie bijvoorbeeld: ABRvS 7 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1520, r.o. 10-11) volgt dat het gekozen volumebeleid dienstig aan een dwingende reden van algemeen belang en evenredig moet zijn. Voor de evenredigheid moet worden bezien of de beperking geschikt is om het nagestreefde doel te bereiken en niet verder gaat dan nodig om dat doel te bereiken. Een dergelijke beperking is geschikt om het nagestreefde doel te bereiken als het doel coherent en systematisch wordt nagestreefd. Bij de vraag of een beperking niet verder gaat dan nodig is om het doel te bereiken, dient te worden beoordeeld of het doel niet met andere, minder beperkende maatregelen kan worden bereikt.

Indien de vergunningen zijn omgezet naar vergunningen voor bepaalde tijd, moet het college ook zorgen voor een verdeelprocedure die voldoet aan de eisen uit de Dienstenrichtlijn. Op grond van artikel 10, tweede lid, van de Dienstenrichtlijn moeten de voorwaarden voor vergunningverlening niet-discriminatoir, gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang, evenredig met die reden van algemeen belang, duidelijk en ondubbelzinnig, objectief, vooraf openbaar bekendgemaakt, transparant en toegankelijk zijn. Bij deze toets aan de Dienstenrichtlijn zal de rechter de vraag betrekken of er bij de verlening van de vergunningen reële mededingingsruimte bestaat. Dit houdt in dat potentiële gegadigden voor een vergunning een reële kans moeten hebben om in aanmerking te komen voor een vergunning.

Concluderend geldt dat er voor de omzetting van de vergunningen sprake moet zijn van een dwingende reden van algemeen belang (i), moet het doel coherent en systematisch worden nagestreefd en moet er gekeken worden of er andere, minder beperkende maatregelen denkbaar zijn waarmee het doel ook in dezelfde mate kan worden bereikt (*evenredigheid*: ii). Voor het nieuwe vergunningensysteem (na de omzetting) geldt dat de voorwaarden niet discriminatoir, gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang, evenredig met die reden van algemeen belang, duidelijk en ondubbelzinnig, objectief, vooraf openbaar bekendgemaakt, transparant en toegankelijk moeten zijn (iii).

i. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft meermaals geoordeeld dat het voeren van een volumebeleid voor vaartuigen die personen vervoeren over het Amsterdamse binnenwater gerechtvaardigd is om een dwingende reden van algemeen belang. De Afdeling bestuursrechtspraak vindt daarbij steun in het Europese recht en acht de doelstellingen van milieubescherming, verkeersveiligheid, bescherming van de gezondheid en het voorkomen van overlast dwingende redenen van algemeen belang (Zie onder andere: ABRvS 9 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2488, r.o. 5.2; ABRvS 27 januari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:160, r.o. 11.3; ABRvS 7 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1520, r.o. 13.2). Daarbij komt dat in de rechtspraak recentelijk ook de bescherming van het stedelijk milieu met het oog op de belangen van mensen die wonen en/of werken in Amsterdam als dwingende reden van algemeen belang gezien wordt (zie bijvoorbeeld: ABRvS 19 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4173, r.o. 19.7; Rb. Amsterdam 24 december 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:9755, r.o. 17.7). Daarbij speelde in het bijzonder de druk die toeristen op de leefbaarheid leggen een rol, en het belang om de stad leefbaar te houden voor bewoners door voorzieningen gericht op toeristen te reguleren en te beperken. Er moeten voldoende voorzieningen en voldoende 'stad' voor bewoners overblijven. Voor de leefbaarheid is het bovendien van belang dat bewoners niet het gevoel hebben 'in een open lucht-museum' te wonen, maar dat de stad (ook) van hen is. Er moet voldoende ruimte zijn voor bewoners en bezoekers, en daarom een balans tussen voorzieningen gericht op bewoners en voorzieningen gericht op bezoekers. De eerder genoemde doelstellingen vallen binnen deze dwingende redenen van algemeen belang. Daarbij geldt dat deze dwingende redenen niet alleen betrekking hebben op het vervoer van personen op de Amsterdamse grachten in een bepaald segment, maar op het vervoer van personen op de Amsterdamse grachten in het algemeen.
ii. Het volumebeleid is evenredig. Deze maatregel is een geschikte maatregel om alle eerdergenoemde doelstellingen te bereiken. Het onbeperkt toelaten van vaartuigen die personen vervoeren over het Amsterdamse binnenwater zal, zeker gelet op de toename van het toerisme in Amsterdam, problemen opleveren bij het bereiken van de eerdergenoemde doelstellingen. Bovendien is bij de vormgeving van het voorgestelde volumebeleid rekening gehouden met de gerechtvaardigde belangen van de verschillende belanghebbenden. Het beleid moet dan wel goed in zijn geheel bekeken worden. Het uitlichten van één onderdeel van het beleid doet geen recht aan het totale beleid, waarbij met alle belangen rekening gehouden is. In enkele zienswijzen wordt opgemerkt dat bepaalde gedeelten van het beleid gunstig kunnen zijn voor een bepaalde groep belanghebbenden en, zo begrijpt het college, ongunstiger voor anderen. Het is niet mogelijk om aan alle wensen die er bij de verschillende betrokkenen – huidige vergunninghouders, nieuwe toetreders, vergunninghouders die willen uitbreiden, bewoners – maximaal tegemoet te komen. Het is aan het college om deze belangen te wegen, en tot een evenredige uitkomst te komen. Dat is wat het college heeft gedaan. Het

volumebeleid moet dan ook in zijn geheel beoordeeld worden, en daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat dat beleid tot stand is gekomen na weging van alle relevante belangen en het algemeen belang. Door het instellen van een volumebeleid voor alle passagiersvaartuigen worden de doelstellingen systematisch en coherent nagestreefd. In de voorbereidingperiode zijn vanzelfsprekend verschillende scenario's bekeken, maar het volumebeleid is het meest geschikt gelet op de na te streven doelstellingen.

iii. Het volumebeleid en het nieuwe vergunningbeleid (voor bepaalde duur) zijn duidelijk, objectief en ondubbelzinnig en gelden voor alle exploitatievergunningen voor vervoer van personen over het Amsterdamse binnenwater (en zijn dus niet discriminatoir). Daarbij zijn alle regels, in de Vob 2010, de Regeling op het binnenwater en de beleidsregels, vooraf publiek toegankelijk gemaakt in het Gemeenteblad en op de website van de gemeente Amsterdam. Deze regels zijn hierdoor ook transparant en toegankelijk.

Bovendien worden er geen discriminatoire voorwaarden gesteld om in aanmerking te komen voor een (nieuwe) vergunning. Het stelsel is dus in overeenstemming met artikel 15 van de Dienstenrichtlijn.

3.2 Omzetting vergunningen

3.2.1 Zienswijzen

In de zienswijzen is naar voren gebracht dat het college geen bevoegdheid zou hebben om de volgorde vast te stellen op basis waarvan bepaald wordt wanneer welke vergunning zal worden omgezet. Daarnaast is in een aantal zienswijzen aangegeven dat het college moet wachten met het wijzigen van vergunningen totdat de vaststelling van de volgorde van vergunningen definitief is. Ook zijn er vragen gesteld over de aangebrachte tranches, die maken dat niet alle omgezette vergunningen aflopen in 2022, maar er ook vergunningen aflopen in 2024, 2026 en 2028[6]. In een aantal zienswijzen is bovendien naar voren gebracht dat het college bij de vaststelling van de volgorde van omzetting is uitgegaan van verkeerde feiten. Daarnaast worden vragen gesteld over de vaststelling van de datum die als uitgangspunt genomen wordt bij de omzetting.

3.2.2 Vaststelling volgorde: bevoegdheid

Op grond van artikel 2.2.6, eerste lid, onder b en e, van de Vob 2010 kan het college een vergunning ambtshalve schorsen, intrekken of wijzigingen indien op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekken of wijziging nodig is vanwege een belang ter bescherming waarvan de vergunning is vereist of indien dit noodzakelijk is ter uitvoering van wettelijke, Europeesrechtelijke of andere internationale verplichtingen.

Uit de toelichting bij de Vob 2010 volgt dat artikel 2.2.6 Vob 2010 als basis dient om in 2019 en 2020 reeds verleende vergunningen, die voor onbepaalde tijd zijn verleend, om te zetten naar bepaalde tijd. De bevoegdheid tot omzetting vloeit dan ook voort uit dit artikel.

[6] Op 12 mei 2020 heeft het college van B&W besloten tot verlenging van de looptijd van de huidige vergunningen voor de duur van twee jaar. Deze verlenging is nodig vanwege de impact van de crisis rondom het Covid-19 virus op de rondvaartbranche.

Ter *invulling* van deze bevoegdheid tot wijziging van de vergunningen heeft het college beleidsregels opgesteld. Deze Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart zijn op 14 januari 2020 bekendgemaakt (*Gemeenteblad* 2020, 8649) en regelen de manier waarop de omzetting van de vergunningen wordt uitgevoerd. Op basis van deze beleidsregels wordt onder andere een volgorde gemaakt van de huidige vergunningen voor onbepaalde tijd (de rangorde). Deze lijst zal vervolgens gebruikt worden door het college om toepassing te geven aan de bevoegdheid uit artikel 2.2.6 van de Vob 2010 om de vergunningen voor onbepaalde tijd om te zetten naar vergunningen voor bepaalde tijd. De stelling dat het college daartoe niet bevoegd is, is dan ook onjuist.

3.2.3 Omzetting vergunningen in tranches

Het college heeft gekozen voor een omzetting in tranches. Dit houdt in dat de vergunningen tegelijk omgezet zullen worden, maar dat de einddatum van de vergunningen zal verschillen. Er is gekozen voor het uitgeven in vier tranches, namelijk in 2022, 2024, 2026 en 2028. Pas in 2028 lopen de laatste vergunningen voor onbepaalde tijd af.[7]

Er is voor tranches gekozen om de gevolgen voor de huidige vergunninghouders van de overgang naar een nieuw vergunningstelsel te verzachten. Voor vergunninghouders met meer vergunningen in hetzelfde segment kan zo worden bereikt dat hun vergunningen niet in één keer aflopen, maar dat dat wordt gespreid over een langere periode. Door te werken met tranches hebben nieuwe toetreders en reders die willen uitbreiden ook elke twee jaar een kans op een vergunning, en zit de markt niet voor een langere periode geheel op slot.

Vervolgens moest een objectieve manier worden gevonden om te bepalen welke vergunning in welke tranche afloopt en hoe daarvoor een volgorde in de vergunningen zal worden aangebracht. Dat gebeurt in de eerste plaats door te kijken naar de uitgiftedatum van de om te zetten vergunning, waarbij de oudste vergunning in beginsel als eerste afloopt. Daarvoor is allereerst gekozen omdat de uitgiftedatum van de vergunning een objectief criterium is dat geschikt is om een rangorde in de vergunningen aan te brengen. Het is bovendien niet onredelijk dat vergunningen waarvan het langste gebruik kon worden gemaakt, het eerste worden omgezet.

Oudere vergunningen lopen dus in beginsel eerder af dan nieuwere vergunningen. Op dit uitgangspunt wordt echter een aantal uitzonderingen gemaakt:

1. Er is per vergunninghouder een maximum percentage vergunningen dat per segment per tranche kan worden omgezet. Dit is ingevoerd om de gevolgen van de omzetting voor een vergunninghouder met meerdere vergunningen te beperken en die gevolgen over de verschillende tranches te spreiden.
2. Er is een maximum percentage aan vergunningen dat *per segment* per tranche kan worden omgezet. Zo voorkomt het college dat er in de overgangsperiode een gebrek aan diversiteit op het water ontstaat.
3. De vergunninghouders hebben zelf de mogelijkheid gekregen om de volgorde van hun eigen vergunningen per segment aan te passen. Zo kan het zijn dat een vergunning met een oudere

[7] Op 12 mei 2020 heeft het college van B&W besloten tot verlenging van de looptijd van de huidige vergunningen voor de duur van twee jaar vanwege de impact van de crisis rondom het Covid-19 virus op de rondvaartbranche. Hierdoor lopen de vergunningen nu in tranches van 2024 tot 2030 af.

uitgiftedatum toch later verloopt. Daar staat echter tegenover dat er ook een vergunning met een nieuwere uitgiftedatum van diezelfde vergunninghouder reeds eerder verloopt.

Door deze uitzonderingen kunnen vergunningen met een oudere uitgiftedatum dan uw vergunning toch later worden omgezet. Indien bijvoorbeeld een vergunninghouder enkel tien vergunningen uit 1980 heeft, dan worden deze vergunningen niet allemaal in dezelfde tranche omgezet, maar wordt een deel in volgende tranches omgezet. Het kan dan voorkomen dat een vergunning uit 1980 wordt omgezet naar een vergunning met als einddatum 2026 of 2028.

Het gaat bij het maximum percentage aan vergunningen dat per segment per tranche kan worden omgezet om het behouden van de diversiteit tijdens de periode tot alle vergunningen zijn omgezet. Indien het college geen rekening houdt met de verschillende segmenten bij de omzetting in tranches, dan is het bijvoorbeeld mogelijk dat er ineens veel vergunningen voor grote vaartuigen aflopen, waardoor er kort na deze datum geen nieuwe grote vaartuigen beschikbaar zijn. Dat heeft het college willen voorkomen. Mede hierdoor heeft het college er ook niet voor gekozen om vergunninghouders de mogelijkheid te bieden vergunningen tussen verschillende segmenten te wijzigen.

Een uitgebreide uitleg over het gebruik van de tranches is te vinden in de toelichting bij de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart (*Gemeenteblad* 2020, 8649).

3.2.4 Gegevens

Feitelijke onjuistheden in het gegevensbestand van de gemeente zijn zo veel mogelijk aangepast. Vergunninghouders hebben door middel van de controlebrief kunnen aangeven of de bij de gemeente bekende gegevens correct zijn. Op deze manier heeft het college zoveel mogelijk proberen te waarborgen dat er gebruikgemaakt wordt van juiste gegevens. Daarbij heeft het college zelf ook nog onderzoek gedaan naar de juistheid van de gegevens en heeft het de in de zienswijze aangevoerde feitelijke onjuistheden verwerkt indien daar aanleiding toe was.

Voor wat betreft de aangegeven feitelijke onjuistheden heeft het college deze als volgt beoordeeld.

A. Voor zover is aangegeven dat er een interne overdracht van aandelen of wisseling van het bestuur heeft plaatsgevonden en dit tot een nieuwe uitgiftedatum zou moeten leiden.

Artikel 1 onder e van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart geeft aan wat onder uitgiftedatum wordt verstaan: "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". Het gaat om de verlening van de vergunning of de datum van rechtmatige overdracht van die vergunning aan nieuwe vergunninghouder. Een (interne) wijziging van de ondernemingsstructuur binnen een bestaande vergunninghouder valt hier niet onder. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

B. Voor zover is aangegeven dat de vergunninghouder gewijzigd is, terwijl geen sprake is van een (gehonoreerd) wijzigingsverzoek.

De definitie van 'vergunninghouder' is volgens artikel 1 onder d van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart: "de natuurlijke persoon of de rechtspersoon aan wie de vergunning is

verleend". Indien de vergunninghouder nadien is gewijzigd en daarvoor geen (gehonoreerd) wijzigingsverzoek is ingediend, wordt uitgegaan van de vergunninghouder in de zin van artikel 1 onder d van de Beleidsregels. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

C. Voor zover is aangegeven dat bij verleende wijzigingsvergunningen van (de naam van) een vaartuig of de vervanging van het vaartuig zoals vermeld in de vergunning de datum van dit besluit als nieuwe uitgiftedatum zou moeten worden genomen.

Artikel 1 onder e van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart geeft aan wat onder uitgiftedatum wordt verstaan: "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". Het gaat om de verlening van de vergunning of de datum van rechtmatige overdracht van die vergunning aan een nieuwe vergunninghouder. In de Toelichting op de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart is in dit kader gerefereerd aan de oorspronkelijke uitgiftedatum; het gaat om de periode dat de vergunninghouder profijt heeft kunnen hebben van zijn vergunning. Zodoende zijn na de verlening van de oorspronkelijke vergunning verleende wijzigingsvergunningen van (de naam van) een vaartuig of de vervanging van het vaartuig zoals vermeld in de vergunning niet relevant voor de vraag of de uitgiftedatum gewijzigd dient te worden. Die brengen geen verandering in de periode dat de vergunninghouder van de vergunning gebruik heeft kunnen maken. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

D. Voor zover is aangegeven dat de uitgiftedatum onjuist is, omdat de vergunning is overgedragen aan een andere vergunninghouder die volledig eigendom is van dezelfde aandeelhouder.

Artikel 8 van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart bepaalt dat indien vergunninghouders die direct of indirect volledig eigendom zijn van één aandeelhouder en de aandeelhouder zelf, voor zover die aandeelhouder ook vergunninghouder is, worden aangemerkt als één vergunninghouder. Dit betekent dat overdracht van een vergunning tussen vergunninghouders die volledig eigendom zijn van één aandeelhouder niet wordt meegenomen bij de beoordeling van de uitgiftedatum. Er is immers geen sprake van overdracht aan een nieuwe vergunninghouder in de zin van artikel 1 onder e van de Beleidsregels. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

E. Voor zover is aangegeven dat vergunningen op de lijst ontbreken.

De vergunningen waaraan wordt gerefereerd betreffen ingetrokken vergunningen. Deze vergunningen zijn ingetrokken, omdat deze vergunningen langer dan een termijn van twaalf aaneengesloten maanden niet in gebruik zijn genomen. Eventuele bezwaar- en beroepsprocedures doen hier niets aan af.

F. Voor zover is aangegeven dat de uitgiftedatum onjuist is en wordt verwezen naar een nieuwe datum op uw vigerende vergunning.

Artikel 1 onder e van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart geeft aan wat onder uitgiftedatum wordt verstaan: "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". Het gaat om de verlening van de vergunning of de datum van rechtmatige overdracht van die vergunning aan een nieuwe vergunninghouder. In de Toelichting op de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart

wordt in dit kader gerefereerd aan de oorspronkelijke uitgiftedatum; het gaat om de periode dat de vergunninghouder profijt heeft kunnen hebben van zijn vergunning. Indien er voorafgaand aan de vigerende vergunning een of meerdere vergunningen aan dezelfde vergunninghouder en voor hetzelfde vaartuig zijn verleend, wordt als uitgiftedatum gehanteerd de uitgifte van de eerste ofwel de oorspronkelijke vergunning voor dat vaartuig. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

G. Voor zover is aangegeven dat de statutaire naam van de vergunninghouder is gewijzigd.

Artikel 1 onder e van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart geeft aan wat onder uitgiftedatum wordt verstaan: "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". Wijziging van de statutaire naam van de vergunninghouder is niet aan te merken als de overdracht aan een nieuwe vergunninghouder in de zin van artikel 1 onder e van de Beleidsregels. Er is door de wijziging van de statutaire naam dan ook geen sprake van een nieuwe uitgiftedatum. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

H. Voor zover is aangegeven dat de gegevens niet kloppen voor wat betreft de afmetingen en naam van het vaartuig.

Deze omissies worden - na controle op de juistheid hiervan - aangepast, maar hebben geen invloed op de uitgiftedatum en de daarmee voortvloeiende einddatum van de vergunning. Deze aanpassingen pasten tevens binnen de grenzen van de bestaande segmentering, waardoor de aanpassingen geen gevolgen hebben gehad voor de indeling in een segment.

I. Voor zover is aangegeven dat er aansluiting zou moeten worden gezocht bij de ingebruikname van de vergunning en niet bij de verlening van de vergunning.

Artikel 1 onder e van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart geeft aan wat onder uitgiftedatum wordt verstaan: "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". In de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart is er expliciet voor gekozen om aan te sluiten bij de verlening van de oude vergunning en niet bij de ingebruikname van de vergunning. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

J. Voor zover is aangegeven dat de vergunninghouder van rechtsvorm is gewijzigd, bijvoorbeeld van vennootschap onder firma naar besloten vennootschap.

Artikel 1 onder e van de Beleidsregels omzetting vergunning passagiersvaart geeft aan wat onder uitgiftedatum wordt verstaan: "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". Wijziging van de rechtsvorm van de vergunninghouder is niet aan te merken als de overdracht aan een nieuwe vergunninghouder in de zin van artikel 1 onder e van de Beleidsregels. Er is door de wijziging van de rechtsvorm dan ook geen sprake van een nieuwe uitgiftedatum. De eerdergenoemde uitgiftedatum wordt dan niet gewijzigd.

K. Voor zover is aangegeven dat de door u aangegeven wijzigingen naar aanleiding van de controlebrief niet zijn verwerkt in het omzettingsbestand.

Alle reacties die naar aanleiding van de controlebrief zijn ontvangen, zijn op juistheid gecontroleerd en vervolgens getoetst aan de beleidsregels. Met inachtneming van de beleidsregels hebben wij gecontroleerd of de gegevens dienen te worden aangepast. Dit was niet het geval.

4 Gevolgen voor (huidige) vergunninghouders

4.1 Bedrijfsgerelateerde zienswijzen (o.a. continuïteit)

4.1.1 Zienswijzen

In veel van de zienswijzen is aangegeven dat bepaalde investeringen moeten worden meegewogen, aangezien de vergunninghouders niet konden anticiperen op een volumebeleid. Daarbij komt dat sommigen hebben aangegeven dat er een terugverdientijd per onderneming berekend zou moeten worden. Voor wat betreft de voorzienbaarheid van het volumebeleid wordt verwezen naar de volgende paragraaf. Individuele situaties zullen worden behandeld bij de individuele besluiten omtrent de omzetting. Deze punten zullen hier dan ook niet behandeld worden.

4.1.2 Investeringen, continuïteit onderneming (evt. op grond van artikel 16 van het Handvest van de EU), lengte nieuwe vergunningen

Meer in het algemeen moet opgemerkt worden dat ondernemers rekening moeten houden met beleidswijzigingen. Investeringen die zijn gedaan na het moment dat te voorzien was dat er mogelijk een volumebeleid zou volgen en de ondernemer dus rekening moest houden met het risico dat een volumebeleid zou worden ingevoerd en vergunningen voor onbepaalde tijd opnieuw zouden worden omgezet in vergunningen voor bepaalde tijd, komen voor risico van de ondernemer.

Het is de taak van de overheid om de onevenredige gevolgen van een (rechtmatige) beleidswijziging mee te wegen in de te nemen keuzes. Het college heeft daarom ook besloten om een overgangstermijn te hanteren (zie daarover later meer) en rekening te houden met de belangen van de huidige vergunninghouders. Voor vergunninghouders met meerdere vergunningen houdt dit in dat zij zelf de volgorde kunnen bepalen van hun vergunningen. Bovendien zorgt de uitgifte van nieuwe vergunningen in tranches ervoor dat de vergunningen gespreid zullen aflopen. De huidige vergunninghouders kunnen vanzelfsprekend ook een aanvraag indienen voor de nieuwe vergunningen voor bepaalde tijd.

Het college heeft daarmee een redelijke weging gemaakt tussen de belangen van de bestaande vergunninghouders, mogelijke nieuwe toetreders of vergunninghouders die willen uitbreiden, belangen van bewoners en het algemeen belang. Hiervoor is al toegelicht dat de uitkomst van die weging tot invoering van het volumebeleid heeft geleid. Dat betekent dat daarom ook de vergunningen voor onbepaalde tijd in vergunningen voor bepaalde tijd zullen moeten worden omgezet. Daarbij zijn dus de belangen van de huidige ondernemingen bij continuïteit meegewogen, en is binnen de ruimte van artikel 16 van het Handvest van de EU gebleven.

Mochten er toch onevenredige gevolgen ontstaan voor individuele vergunninghouders, dan kunnen zij een gemotiveerde aanvraag voor nadeelcompensatie doen.

4.2 Voorzienbaarheid

4.2.1 Zienswijzen

In veel van de zienswijzen is naar voren gebracht dat het volumebeleid en de omzetting van vergunningen voor onbepaalde tijd naar vergunningen voor bepaalde tijd niet voorzienbaar waren. In de Nota varen in Amsterdam (uit 2013) was er namelijk juist voor gekozen om geen volumebeleid meer te voeren voor vaartuigen kleiner dan 14 meter.

De vergunninghouders zouden, zo lijkt de strekking te zijn van deze zienswijzen, er gerechtvaardigd op hebben mogen vertrouwen dat zij langer gebruik zouden kunnen maken van hun vergunningen. De behandeling van deze zienswijzen ziet overigens niet op de gestelde *individuele* gerechtvaardigde verwachtingen op basis van gestelde toezeggingen door of namens het college. Deze individuele verwachtingen zullen worden behandeld in de afwikkeling van de individuele aanvragen.

4.2.2 Voorzienbaarheid en (algemeen) gerechtvaardigde verwachtingen

Een volumebeleid voor vergunninghouders met een vergunning voor een vaartuig in het segment 'Bemand Groot' gold al sinds jaar en dag. De vergunningen waren daarbij wel voor onbepaalde duur. Met de Trijber-uitspraak van het Hof van Justitie EU (ECLI:EU:C:2015:641) werd bevestigd dat de combinatie van een volumebeleid en een vergunning voor onbepaalde tijd in strijd was met het Europese recht. In ieder geval vanaf dat moment had het alle vergunninghouders bekend moeten zijn dat een combinatie van een volumebeleid en een vergunning voor onbepaalde tijd niet langer in stand kon blijven.

Bij het vaststellen van de Nota varen 2.1 (19 november 2013) werd vervolgens duidelijk dat de vergunningen voor het segment 'Bemand Groot' omgezet zouden worden naar vergunningen voor bepaalde tijd. Deze nieuwe vergunningen voor bepaalde tijd zouden worden uitgegeven tot 2020. Het idee was om vanaf 2020 een systeem van vergunningen voor bepaalde tijd te combineren met periodiek gewogen toetredingen. De vergunningen zijn toen ook daadwerkelijk omgezet naar vergunningen voor bepaalde tijd en er heeft in 2016 een verdeling plaatsgevonden van de (nieuwe) vergunningen op basis van de Gewogen Toetreding. Voor vergunninghouders met vaartuigen in de categorie 'Bemand Groot' geldt dan ook dat het in ieder geval sinds 19 november 2013 duidelijk was dat de vergunningen voor onbepaalde tijd omgezet zouden kunnen worden naar vergunningen voor bepaalde tijd.

Voor de overige segmenten gold op grond van de nota Varen in Amsterdam 2.1 een stapsgewijze uitbreiding met als toekomstbeeld om de markt in zijn geheel vrij te geven (dus geen volumebeleid). Op 1 februari 2017 is deze doelstelling ook verwezenlijkt door een aanpassing van de RPA 2013. Voor vaartuigen tot 14 meter gold vanaf dat moment geen volumebeleid meer.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 7 juni 2017 heeft het college de omzetting van de vergunningen voor het segment 'Bemand Groot' teruggedraaid. Die uitspraak maakte een heroverweging van het beleid noodzakelijk, waarbij vergunninghouders met alle mogelijke opties rekening dienden te houden.

Het college heeft op 21 juni 2017 een brief gestuurd aan de gemeenteraad met een eerste analyse van de uitspraak. Uit deze brief blijkt dat ook de andere segmenten nader moesten worden onderzocht. De Afdeling bestuursrechtspraak kon namelijk de segmenten niet los van elkaar zien.

Voor vergunninghouders met vaartuigen in het segment 'Bemand Groot' geldt dus niet dat zij naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak er (ineens) op mochten vertrouwen dat zij hun vergunningen voor onbepaalde tijd mochten houden. Het college heeft duidelijk gemaakt dat het hele systeem opnieuw bekeken zal worden, maar heeft daarbij zeker niet aangegeven dat het vrijgeven van de markt voor het segment 'Onbemand Groot' voor de hand lag.

Voor vergunninghouders met vaartuigen in de andere segmenten (tot 14 meter) geldt dat zij er in ieder geval vanaf de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak, het moratorium in 2017, en de brief van het college aan de gemeenteraad van 21 juni 2017 niet meer op mochten vertrouwen dat zij een vergunning voor onbepaalde tijd zouden houden. Het gehele beleid en dus ook het beleid voor vaartuigen kleiner dan 14 meter uit de nota Varen in Amsterdam 2.1 zou heroverwogen worden. Zij dienden in ieder geval vanaf dat moment dus rekening te houden met de mogelijkheid dat ook voor hen weer een volumebeleid zou worden ingevoerd.

De stelling dat vergunninghouders van vaartuigen tot 14 meter rekening hebben moeten houden met het ontvangen van een vergunning voor bepaalde tijd wordt ondersteund door het feit dat het moratorium van 13 juni 2017 ook gold voor aanvragen voor vaartuigen buiten het segment 'Bemand Groot'. De vergunningen voor onbepaalde tijd werden vanaf dat moment dan ook niet uitgegeven. In de zomer van 2017 zijn bepaalde vaartuigen onder de 14 meter wel gedoogd (zie brief aan commissie financiën) tot 1 januari 2018. Duidelijk was echter dat nieuw beleid in de maak was.

De toename van het aantal toeristen naar Amsterdam en de druk die daarmee op de stad werd en wordt gelegd, maakt ook dat vergunninghouders, net als andere ondernemers in de stad, rekening moesten houden met maatregelen zoals een volumebeleid.

De vergunninghouders hadden er dan ook niet in zijn algemeenheid gerechtvaardigd op mogen vertrouwen dat zijn tot het uit dienst nemen van het vaartuig gebruik zouden kunnen maken van de vergunning. Daarbij komt dat niet in één keer alle vergunningen zullen vervallen. Bij de besluitvorming over de wijze van de verdeling of uitgifte is dan ook rekening gehouden met de mogelijkheid om de bedrijfsvoering aan te passen aan de nieuwe vergunning voor bepaalde tijd.

4.3 Overgangstermijn, nadeelcompensatie en schadevergoeding

4.3.1 Zienswijzen

In veel van de zienswijzen is aangegeven dat de overgangstermijn te kort is. De terugverdientijd zoals vastgesteld door het college is volgens deze vergunninghouders te kort om de investeringen terug te verdienen. Ook is door velen aangegeven dat een recht tot nadeelcompensatie niet kan worden uitgesloten wanneer de vergunninghouder een verzoek tot wijziging van de volgorde van zijn vergunningen heeft gedaan en zijn er meer algemene zienswijzen ingediend over nadeelcompensatie. Bovendien zou er – volgens sommigen – een schaderegeling opgesteld moeten worden.

4.3.2 Overgangstermijn

In 2013 heeft het college al aangekondigd dat de huidige vergunningen in het segment 'Bemand Groot' in 2020 zouden eindigen. In 2016 heeft de rechter specifiek voor de exploitatievergunningen voor vervoer van personen nog eens duidelijk gemaakt dat schaarse vergunningen niet voor onbepaalde tijd mogen worden uitgegeven. Dat impliceert dat bestaande vergunningen voor onbepaalde tijd moeten worden ingetrokken. Tegen deze achtergrond acht het college de overgangstermijn tot 2022, 2024, 2026 of 2028 niet te kort.[8] In ieder geval bij investeringen die na 2013 in het segment 'Bemand groot' zijn gedaan, hadden deze vergunninghouders ervan moeten uitgaan dat die investeringen in 2020 dienden te zijn terugverdiend. Alle andere vergunninghouders weten of hadden moeten weten dat vanaf het instellen van het moratorium in 2017 hun vergunningen zouden kunnen worden omgezet naar bepaalde tijd. Alle vergunninghouders – ongeacht in welk huidig of toekomstig segment een vergunninghouder vaartuigen heeft - dienden daarom vanaf 2017 terughoudend om te gaan met investeringen. Dit standpunt wordt ook bevestigd door de brief die op 21 juni 2017 aan de gemeenteraad is gestuurd, waarin is aangegeven dat het gehele vaarbeleid (dus ook andere segmenten dan 'Bemand Groot') zou worden heroverwogen. Een vergunning voor bepaalde tijd voor alle segmenten behoorde toen dus al tot de mogelijkheden.

Een aantal vergunninghouders heeft aangegeven dat de exploitatie van hun vaartuig aan Amsterdam is gebonden, en dat daardoor de terugverdientijd van hun vaartuig langer is dan gebruikelijk. Zij gaan verder in op rapporten die over terugverdientijden van vaartuigen zijn opgesteld, waaronder het rapport van Ecorys. Het college benadrukt dat deze rapporten zijn opgesteld om de duur van de nieuw uit te geven vergunningen te bepalen. Op grond van de Dienstenrichtlijn dient die duur gebaseerd te zijn op een redelijke termijn waarbinnen investeringen kunnen worden terugverdiend en een redelijke winstmarge kan worden behaald. De rapporten zijn niet ten grondslag gelegd aan de overgang naar een nieuw stelsel of de indeling in tranches. Overigens is het wel zo dat als de uitgiftedatum van vergunningen in combinatie met de terugverdientijden voor nieuwe vergunningen wordt bezien, een algehele regeling voor nadeelcompensatie niet in de rede ligt. Dit onderwerp komt in de volgende paragraaf aan de orde.

4.3.3 Nadeelcompensatie en schadevergoeding

Hiervoor is toegelicht dat het volumebeleid noodzakelijk is om de gestelde doelen te bereiken. Een gevolg daarvan is echter wel dat de vergunningen moeten worden omgezet naar vergunningen voor bepaalde tijd. Bovendien moet er een verdeelprocedure komen om de aflopende vergunningen voor bepaalde tijd opnieuw te verdelen. De onzekerheid voor de vergunninghouders vloeit derhalve voort uit de noodzakelijke herverdeling. Bij de herverdeling van de vergunningen zullen de wettelijke eisen in acht worden genomen. Ieder nieuw beleid kan leiden tot juridische procedures en kosten. Voor zover er schade wordt geleden die redelijkerwijs niet ten laste behoort te blijven van degene die de schade lijdt kan een beroep worden gedaan op de Algemene Verordening Nadeelcompensatie van de gemeente Amsterdam. Deze verzoeken zullen per geval worden beoordeeld, waarbij ook de voorzienbaarheid van de huidige maatregelen meegenomen zal worden, alsmede de acties die de vergunninghouders zelf hebben kunnen ondernemen om nadeel zoveel mogelijk te beperken.

[8] Op 12 mei 2020 heeft het college van B&W besloten tot verlenging van de looptijd van de huidige vergunningen voor de duur van twee jaar vanwege de impact van de crisis rondom het Covid-19 virus op de rondvaartbranche.

Gelet op de voorzienbaarheid, de algemene informatie die beschikbaar is over terugverdientijden, de spreiding in tranches en de redelijke overgangstermijn tot uiterlijk 2028 is het naar het oordeel van het college niet nodig om een algemene nadeelcompensatieregeling op te stellen.

In enkele zienswijzen geven vergunninghouders aan dat zij zich niet kunnen vinden in het standpunt van het college dat er geen recht op nadeelcompensatie zal zijn indien de vergunninghouder gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid tot het wisselen van zijn vergunningen. Dit is geen juiste weergave van de benadering van het college. Vergunninghouders kunnen, als zij menen dat zij aanspraak maken op nadeelcompensatie, daarvoor een onderbouwde aanvraag doen. Het college zal die gevallen per geval beoordelen. Ook indien een vergunninghouder heeft besloten tot het wijzigen van de volgorde van zijn vergunningen, kan er een verzoek worden gedaan voor nadeelcompensatie. Bij het oordeel over de vraag of het bieden van nadeelcompensatie is aangewezen, wordt echter wel rekening gehouden met de schadebeperkingsplicht. Indien een vergunninghouder bijvoorbeeld recentelijk grote investeringen heeft gedaan voor een bepaald vaartuig, dan wordt wel van een vergunninghouder verwacht dat hij hier rekening mee houdt bij het bepalen van de volgorde van omzetting van zijn vloot.

4.3.4 Vergunningen voor bijzonder transport

In de zienswijzen wordt gevraagd om voor vaartuigen die over een vergunning voor bijzonder transport beschikken, een latere einddatum te bepalen. Daar bestaat echter geen grond voor. Voor sommige vaartuigen die langer zijn dan twintig meter is een vergunning voor bijzonder transport verleend. Die vergunning is nodig naast een exploitatievergunning voor het vervoer van personen om met een vaartuig dat niet aan de eisen voor het varen in de Amsterdamse vaarwegen voldoet, toch op die vaarwegen te mogen varen. Beide vergunningen staan dus los van elkaar. Er is geen grond om vaartuigen die over een vergunning voor bijzonder transport te beschikken, bij de omzetting en verdeling van exploitatievergunningen anders te behandelen dan andere vaartuigen.