Gemeente Amsterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Amsterdam

Nr. 129389

22 mei 2019

Wijzigen van de Verordening op het binnenwater 2010 ter implementatie van de Nota Varen deel 1 alsmede het wijzigen van een aantal andere verordeningen, gemeente Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 26 maart 2019 (Gemeenteblad afd. 1, nr. 445);
Gelet op artikelen 147, 149, 154b en 216 van de Gemeentewet,

Besluit :

I. vast te stellen de volgende verordening tot wijziging van de Verordening op het binnenwater 2010, zoals bekend gemaakt in het Gemeenteblad 2010, afd. 3A, nr. 2/14, laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 20 december 2017, zoals bekend gemaakt in het Gemeenteblad 2017, afd. 3A, nr. 381/1561.

De Verordening op het binnenwater 2010 wordt als volgt gewijzigd.

Artikel I

A

Hoofdstuk 1 komt te luiden:

Hoofdstuk 1 Algemeen

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1.1 Begripsbepalingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- bedrijfsvaartuig: vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zeeschip, binnenschip of vaartuig in directe dienst bij de gemeente, hoofdzakelijk gebruikt voor de uitoefening van een reëel bedrijf of beroep met dat vaartuig dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;
- binnenschip: schip niet zijnde een zeeschip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor interlokaal dan wel internationaal bedrijfsmatig vervoer van goederen te water;
- binnenwater: al het openbare water dat niet tot de haven behoort;
- BPR: Binnenvaartpolitiereglement;
- college: college van burgemeester en wethouders;
- haven: wateren binnen het Noordzeekanaalgebied die voor de scheepsvaart openstaan, alsmede alle tot de haven behorende kunstwerken en de scheepshellingen, dokken, scheepreparatiewerven en los- en laadplaatsen, een en ander zoals aangegeven op het bij deze verordening behorend kaartmateriaal (bijlage 1);
- kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
- object: al dan niet drijvend voorwerp of vaartuig dat in, op of boven het water is aangebracht of afgemeerd en dat niet behoort tot enig andere in dit artikel genoemde categorie, met uitzondering van een vaartuig dat wordt ingezet in directe dienst voor de gemeente;
- openbaar water: alle wateren in de gemeente Amsterdam die al of niet met enige beperking voor het publiek bevaarbaar of anderszins toegankelijk zijn;
- passagiersvaartuig: bedrijfsvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd:
  1. voor vervoer van personen, of
  2. om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie;

- primaire vaarwegen: het Noordhollandsch Kanaal, het IJ, het Noordzeekanaal, het Zijkanaal G, de Nieuwe Meer/Schinkel/Kostverlorenvaart, het Oosterdok/de Nieuwe Herengracht/de Amstel, de Weespertrekvaart en het Amsterdam Rijnkanaal;
- pleziervaartuig: schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie;

- schip: elk vaartuig, met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, dat feitelijk wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van vervoer te water; onder schip wordt mede verstaan drijvende werktuigen, zoals kranen, werkeilanden, een drijvende kraan, baggermolens, pontons of materieel van soortgelijke aard;
- schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert.
- watergebonden activiteit: activiteit die ter uitoefening van het beroep of bedrijf noodzakelijkerwijs op het water plaatsvindt en met het water een aanwijsbare en vanzelfsprekende binding heeft;
- woonboot: vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf.

Artikel 1.1.2 Toepassingsbereik

1. Deze verordening is van toepassing op het binnenwater
2. De artikelen 2.1.6 en 2.1.12 zijn tevens van toepassing op de bruggen en sluizen die het binnenwater overspannen of verbinden.
3. De artikelen 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.7, 2.1.11 en 2.1.12 en de paragrafen 2 tot en met 4 en paragraaf 6 van hoofdstuk 2 zijn tevens van toepassing in de haven.

B

Het opschrift van hoofdstuk 2 komt te luiden:

Hoofdstuk 2 Gebruik van openbaar water

C

De paragrafen 1 en 2 van hoofdstuk 2 komen te luiden:

Paragraaf 1 Gebruik van openbaar water

Artikel 2.1.1 Maximaal aantal personen per vaartuig

1. Het is verboden te varen met een vaartuig of object waarop meer dan een door het college vastgesteld of omschreven aantal personen aanwezig is.
2. Het verbod bedoeld in het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik van een vaartuig of object waarvoor krachtens artikel 2.4.1 een vergunning is verleend.
3. Het college kan bepalen dat het verbod, bedoeld in het eerste lid, slechts geldt voor een door het college aangewezen gebied of dat het verbod niet geldt voor vaartuigen behorende tot een bepaalde categorie.

Artikel 2.1.2 Verbod varen in bepaald gebied of tijdens aangewezen tijdvak

1. Het college kan een gebied of tijdvak aanwijzen waarin het verboden is om te varen.
2. Het college kan bepalen dat het verbod, bedoeld in het eerste lid, verbod slechts van toepassing is op een bepaalde categorie vaartuigen.

Artikel 2.1.3 Objecten

1. Het is verboden een object in, op of boven het water te plaatsen of te houden.
2. Het college kan van het eerste lid ontheffing verlenen indien de overige vereiste vergunningen of ontheffingen voor het aanbrengen of plaatsen van die objecten zijn verleend.
3. Het college kan categorieën objecten aanwijzen waarop het verbod, bedoeld in het eerste lid, niet van toepassing is.

Artikel 2.1.4 Pleziervaartuigen

1. Onverminderd het bepaalde in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is het verboden ligplaats in te nemen met een pleziervaartuig:
   a. dat niet is voorzien van een op het vaartuig duidelijk zichtbaar aangebracht geldig en juist vignet dat voor dat vaartuig op grond van de Binnenhavengeldverordening Pleziervaart van gemeentewege is verstrekt, of
   b. dat langer is dan 10 meter, op de lengte over het dek gemeten.

2. Indien voor gebruik van het openbare water met een vaartuig op grond van de Binnenhavengeldverordening Pleziervaart een recht verschuldigd is, is het verboden met dat vaartuig te varen indien het niet is voorzien van een op het vaartuig duidelijk zichtbaar aangebracht

geldig en juist vignet dat voor dat vaartuig op grond van die verordening van gemeentewege is verstrekt.
3. De eigenaar van een vaartuig verwijdert een vignet als bedoeld in het eerste of tweede lid zo spoedig mogelijk nadat de periode waarvoor het vignet is afgegeven is verstreken.
4. Het vignet, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt aan de bakboordzijde aangebracht op de achterzijde van het vaartuig.

Artikel 2.1.5 Gebruik van (verkeers)objecten

1. Onverminderd het bepaalde in het Binnenvaartpolitiereglement is het verboden om meerboeien en tonnen in het openbaar water, alsmede tekens, lantaarnpalen, bomen, relingen of soortgelijke objecten in de openbare ruimte voor een ander doel te gebruiken dan waarvoor deze zijn bestemd.
2. Het is verboden om meerpotten, haalkommen, bolders, palen en andere voor afmeer bestemde objecten voor een ander doel te gebruiken dan waarvoor zij zijn bestemd.

Artikel 2.1.6 Gebruik sluizen en bruggen

1. Het is verboden, ten tijde van het openen, het geopend zijn en het sluiten van een brug of sluis zich te bevinden op het beweegbare gedeelte van een brug of sluis of op het aansluitende weggedeelte tot de slagboom.
2. Het is verboden, bruggen en sluizen, alsmede de daarbij behorende objecten zoals aanvaarbescherming, remmingwerk, dukdalf, of steiger ten behoeve van onderhoud, te gebruiken voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn bestemd.
3. Het is anderen dan dienstdoende brug- of sluiswachters verboden om bruggen en/of sluizen te bedienen of daarbij gebruikte slagbomen te openen of te sluiten.

Artikel 2.1.7 Overlast

1. Het is verboden met of op een vaartuig of ander object te water geluidsoverlast of hinder voor de omgeving te veroorzaken.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid is het verboden aan boord van een vaartuig of object anders dan in een ruimte die is afgesloten met een geluidswerende constructie met geluidsapparatuur versterkt geluid voort te brengen.
3. Het tweede lid is niet van toepassing op het geluid van apparatuur die noodzakelijk is voor navigatie van het vaartuig of object.
4. Degene die de feitelijke leiding voert over een vaartuig of object draagt er zorg voor dat overlast en hinder als bedoeld in het eerste en tweede lid wordt voorkomen.

Artikel 2.1.8 Verwijderen obstakels

Degene die met een schip een brug passeert, is verplicht van zijn vaartuig zo veel mogelijk uitstekende obstakels te verwijderen indien daardoor het openen of het geopend houden van de brug kan worden voorkomen.

Artikel 2.1.9 Tekens

1. Het college kan tekens plaatsen en die tekens voorzien van nadere aanduidingen.
2. Het is verboden te handelen in strijd met een teken en de daarbij behorende nadere aanduiding, bedoeld in het eerste lid.
3. Het plaatsen of verwijderen van tekens en aanduidingen als bedoeld in het eerste lid geschiedt krachtens een besluit van het college.
4. Zonder besluit kunnen door het college in de hierna genoemde omstandigheden en voor de duur van die omstandigheden tekens worden aangebracht ingeval van:
   a. uitvoering van werken;
   b. dreigend gevaar;
   c. een andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard.

5. Toepassing van het eerste lid geschiedt in het belang van:
   a. de leefkwaliteit, het voorkomen van overlast, het milieu of het stedelijk milieu;
   b. het beschermen van de kwaliteit van de grachten als historisch erfgoed.

Artikel 2.1.10 Aanwijzingen

1. Het college kan aan een ieder die zich op het water bevindt een aanwijzing geven, onverminderd de bevoegdheden van de burgemeester ter handhaving van de openbare orde.
2. Het college kan aanwijzingen geven met betrekking tot de aanleg en het gebruik van openbare nutsvoorzieningen langs en op het water.
3. Degene tot wie een aanwijzing is gericht, is gehouden de aanwijzing onmiddellijk op te volgen.
4. Toepassing van het eerste lid geschiedt in het belang van:

a. de leefkwaliteit, het voorkomen van overlast, het milieu of het stedelijk milieu;
b. het beschermen van de kwaliteit van de grachten als historisch erfgoed.

Artikel 2.1.11 Anti-hop bepaling

Nadat een ligplaatsvergunning als bedoeld in de paragraaf 2.3, een ontheffing van artikel 2.1.4, eerste lid, of een vergunning of ontheffing als bedoeld in artikel 3.2 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaal 2012 is geweigerd, dan wel voor deze bepalingen of ter beëindiging van gebruik met een vaartuig in strijd met desbetreffende bestemming een besluit tot last onder bestuursdwang of een besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom is genomen, is het verboden in de gemeente ligplaats in te nemen, tenzij het een door het college aangewezen ligplaats betreft als bedoeld in artikel 2.3.5, tweede lid, onderdeel a.

Artikel 2.1.12 Nadere regels

1. Het college kan nadere regels stellen over het gebruik van het binnenwater en van bruggen en sluizen.
2. De regels, bedoeld in het eerste lid kunnen betrekking hebben op:
   a. de technische kenmerken van een vaartuig, waaronder de voortstuwing en het gebruik van locatiebepaling;
   b. het geluidsniveau dat een vaartuig, of een activiteit op een vaartuig, ten hoogste mag voortbrengen;
   c. de inrichting van een vaartuig of object en de delen die voor anderen dan de bemanning toegankelijk zijn;
   d. de kenmerken van objecten, waaronder de afmetingen en het uiterlijk daarvan;
   e. de kennis en vaardigheden die van een bestuurder van een vaartuig tenminste zijn vereist en documenten waaruit die kennis en vaardigheden blijken;
   f. de toelaatbaarheid van het ter beschikking stellen van een vaartuig of object anders dan om niet zonder bemanning;
   g. de activiteiten die aan boord van een varend vaartuig of object mogen plaatsvinden.
3. In de regels, bedoeld in het eerste lid, kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende categorieën vaartuigen en het college kan bepalen dat de regels slechts van toepassing zijn:
   a. in een bepaald gebied;
   b. in een bepaald tijdvak;
   c. op houders van een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1 of 2.5.1, waarbij onderscheid kan worden gemaakt tussen houders van verschillende soorten vergunningen.
4. Toepassing van het eerste lid geschiedt in het belang van:
   a. de leefkwaliteit, het voorkomen van overlast, het milieu of het stedelijk milieu;
   b. de vlotte en veilige doorvaart;
   c. de kwaliteit van de grachten als historisch erfgoed;
   d. het voorkomen van schade aan kades, oevers, bruggen of sluizen.

Paragraaf 2 Vergunningen

Artikel 2.2.1 Vergunningverlening

1. Een vergunning wordt verleend door het college.
2. Een vergunning vermeldt in ieder geval een beschrijving en, in voorkomend geval de naam, van het vaartuig of van de vaartuigen of van het object of de objecten waarvoor deze wordt verleend en de naam van de natuurlijke persoon of de rechtspersoon aan welke deze wordt verleend.
3. Onverminderd het tweede lid vermeldt een vergunning die wordt verleend op grond van paragraaf 3 de locatie waarvoor deze wordt verleend.
4. Aan een vergunning kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
5. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften en beperkingen als bedoeld in het vierde lid.

Artikel 2.2.2 Mondelinge vergunningverlening

Een vergunning kan mondeling worden verleend indien zij betrekking heeft op een spoedeisend geval, een eenmalige gedraging of een handeling van korte duur. In dat geval wordt de vergunning alsnog zo spoedig mogelijk op schrift gesteld en bekendgemaakt, tenzij redelijkerwijs kan worden aangenomen dat daaraan geen behoefte bestaat.

Artikel 2.2.3 Aanvraag

Voor het indienen van een aanvraag wordt gebruik gemaakt van een door het college vastgesteld aanvraagformulier.

Artikel 2.2.4 Behandeling van een aanvraag
Voor het in behandeling nemen van een aanvraag zijn leges verschuldigd als bedoeld in de vigerende Legesverordening.

Artikel 2.2.5 Verleningsduur
1. Het college bepaalt de duur waarvoor een vergunning wordt verleend.
2. In afwijking van het eerste lid wordt een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1 of 2.5.1, voor onbepaalde tijd verleend, tenzij bij regels als bedoeld in artikel 2.4.7, eerste lid, of 2.5.2 in samenhang met artikel 2.4.7, eerste lid, anders is bepaald.
3. In afwijking van het tweede lid wordt een vergunning voor een door het college te bepalen duur verleend indien:
   a. het aantal vergunningen krachtens artikel 2.4.4, tweede lid, is beperkt, of
   b. een vergunning wordt verleend omdat een ander vaartuig waarvoor een vergunning is verleend tijdelijk niet kan worden gebruikt.

4. De duur, bedoeld in het tweede lid, kan verschillen voor verschillende categorieën vergunningen.

Artikel 2.2.6 Intrekking of wijziging van een vergunning
1. Het college kan een vergunning ambtshalve schorsen, intrekken of wijzigen indien:
   a. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
   b. op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang ter bescherming waarvan de vergunning is vereist;
   c. een vergunninghouder in strijd handelt of heeft gehandeld met het gestelde bij of krachtens deze verordening, of aan de vergunning gestelde voorschriften, of handelingen verricht waarvoor krachtens deze verordening een vergunning vereist maar niet verleend is;
   d. het vaartuig waarvoor de vergunning is verleend niet binnen een door het college vastgestelde termijn, gerekend vanaf het moment van vergunningverlening, gereed is voor gebruik en overeenkomstig de vergunning is gebouwd.

2. Het college kan op aanvraag van de vergunninghouder een vergunning wijzigen in door het college te bepalen gevallen.
3. Een wijziging of intrekking als bedoeld in het eerste lid kan met terugwerkende kracht geschieden.

Artikel 2.2.7 Beslistermijn
1. Het college beslist binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag.
2. Het college kan deze beslissing voor ten hoogste acht weken verdagen.
3. Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing op de aanvraag om een vergunning als bedoeld in de artikelen 2.3.6, 2.3.8, 2.3.9, 2.4.1 en 2.5.1 van die artikelen.

D

Het opschrift van paragraaf 3 komt te luiden: Ligplaatsen.

E

In artikel 2.3.5 vervallen het derde en vierde lid.

F

Het opschrift van paragraaf 4 vervalt en de artikelen 2.4.1 tot en met 2.4.4 worden vernummerd tot 2.3.6 tot en met 2.3.9.

G

Paragraaf 5 vervalt.

H

De paragrafen 4, 5 en 6 van hoofdstuk 2 komen te luiden:

Paragraaf 4 Exploitatievergunning voor vervoer van personen

Artikel 2.4.1 Vergunningplicht voor vervoer van personen

1. Het is verboden zonder vergunning anders dan om niet:
   a. met een vaartuig of object personen te vervoeren of te laten vervoeren ;
   b. een vaartuig of object ter beschikking te stellen voor het varen met een of meerdere personen.

2. Het is verboden een vaartuig of object anders dan om niet aan te bieden voor het varen met een of meerdere personen of om anders dan om niet aan te bieden om personen te vervoeren of te laten vervoeren, of die activiteiten te bevorderen, voor zover
   a. voor die activiteiten geen vergunning is verleend, en
   b. die activiteiten betrekking hebben op Amsterdam.

3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing bij doorvaart op de primaire vaarwegen zonder dat in Amsterdam wordt afgemeerd, of indien dat afmeren plaatsvindt op een ligplaats die is aangewezen krachtens artikel 2.3.6, tweede lid, onderdeel a.

Artikel 2.4.2 Gronden voor toetsing of afwijzing

1. Een vergunning wordt in ieder geval geweigerd indien verlening daarvan in strijd is met redelijke eisen van welstand.
2. Het college stelt nadere regels over de wijze waarop een aanvraag wordt beoordeeld.

Artikel 2.4.3 Het belang van welstand

1. Het college stelt een welstandsnota vast, inhoudende beleidsregels waarin in ieder geval de criteria zijn opgenomen die het toepast bij de beoordeling of het verlenen van een vergunning in strijd is met redelijke eisen van welstand, gelet op het uiterlijk van een vaartuig of object, zowel op zichzelf beschouwd, als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan.
2. In de welstandsnota kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende categorieën vaartuigen of objecten, of kunnen daaraan gestelde eisen afhankelijk worden gemaakt van de duur of het gebied waarvoor een vergunning wordt aangevraagd.

Artikel 2.4.4 Aanvraagronde en beperkt aantal vergunningen

1. Het college kan bepalen dat een vergunning of een vergunning voor een bepaalde activiteit slechts kan worden verleend indien een aanvraag in een door hem vastgestelde periode is ingediend.
2. Het college kan bij het vaststellen van een periode als bedoeld in het eerste lid een aantal vergunningen vaststellen dat ten hoogste wordt verleend.
3. Bij toepassing van het eerste en tweede lid kan het college onderscheid maken tussen verschillende categorieën vaartuigen of objecten, of tussen verschillende tijdvakken of gebieden waarvoor de vergunning geldt.

Artikel 2.4.5 Rangschikking

1. Indien het aantal aanvragen, in voorkomend geval voor een bepaalde categorie vaartuigen of objecten, in een periode als bedoeld in artikel 2.4.4, eerste lid, het voor die periode vastgestelde aantal vergunningen overschrijdt worden de aanvragen door middel van een door het college te bepalen methode gerangschikt.
2. Bij toepassing van het eerste lid kan het college onderscheid maken tussen verschillende categorieën vaartuigen of objecten, of tussen verschillende tijdvakken waarvoor de vergunning geldt.
3. Op het aantal hoogst gerangschikte aanvragen dat gelijkstaat aan het aantal voor die vergunningcategorie beschikbare vergunningen wordt positief beslist. De overige aanvragen worden afgewezen.
4. In afwijking van het derde lid, laatste volzin, kan het college bepalen dat aanvragen waarop niet positief is beslist opnieuw worden gerangschikt in een rangschikking van een andere vergunningcategorie.

Artikel 2.4.6 Melding voor gebruik vergunning

1. Een houder van een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.1 meldt zich voor aanvang van de activiteit waarvoor de vergunning is verleend met het vergunde vaartuig of object op een door het college aangewezen locatie en geeft bij die melding de gelegenheid het vaartuig of object te inspecteren.
2. Na de melding en inspectie ontvangt de vergunninghouder een meldingsbewijs met een uniek nummer.
3. Een vergunninghouder draagt er zorg voor dat het meldingsbewijs van de buitenzijde zichtbaar is op het vaartuig of object zolang de activiteiten waarvoor de vergunning is verleend, worden uitgevoerd.
4. Een vergunning vervalt van rechtswege indien de melding bedoeld in het eerste lid niet binnen een door het college vastgestelde termijn is gedaan of indien de activiteiten waarvoor de vergunning is verleend niet binnen een door het college vast te stellen termijn zijn gestart.

5. Het college kan op aanvraag de termijn, bedoeld in het vierde lid, met ten hoogste door het college te bepalen termijn verlengen.
6. Een aanvraag als bedoeld in het vijfde lid wordt ten minste zes weken voor het verstrijken van de termijn, bedoeld in het vierde lid, ingediend en het college beslist binnen vier weken na ontvangst van een aanvraag.

Artikel 2.4.7 Nadere regels

1. Het college kan nadere regels stellen over:
   a. voorschriften en beperkingen die in ieder geval aan een vergunning worden verbonden;
   b. de duur waarvoor de vergunning wordt verleend;
   c. bij een aanvraag over te leggen documenten en gegevens en de daarin te verstrekken informatie;
   d. het gebruik van meetmethoden;
   e. het herverdelen van het aantal beschikbare vergunningen voor een bepaalde categorie, indien het aantal vergunningen dat voor die categorie ten hoogste kan worden verleend niet wordt verleend;
   f. het aantal aanvragen dat ten hoogste door een aanvrager wordt ingediend;
   g. de onderlinge relatie tussen aanvragers;
   h. de melding, bedoeld in artikel 2.4.6, eerste lid;
   i. gronden voor toetsing of afwijzing van een aanvraag als bedoeld in artikel 2.4.6, zesde lid.

2. Bij toepassing van het eerste lid, kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende categorieën vaartuigen of vergunningen.

Paragraaf 5 Exploitatievergunning voor vervoer van goederen

Artikel 2.5.1 Vergunningplicht voor vervoer van goederen

1. Het is verboden zonder vergunning anders dan om niet:
   a. met een vaartuig of object goederen te vervoeren of te laten vervoeren;
   b. een vaartuig of object ter beschikking te stellen voor goederenvervoer.

2. Het is verboden de activiteiten, bedoeld in het eerste lid onder a of b, aan te bieden, voor zover
   a. voor die activiteiten geen vergunning is verleend.
   b. die activiteiten betrekking hebben op Amsterdam.

3. Het tweede lid is niet van toepassing bij doorvaart op de primaire vaarwegen en indien de activiteit niet op Amsterdam is gericht.

Artikel 2.5.2 Overeenkomstige toepassing

Artikel 2.4.2, tweede lid, 2.4.4, 2.4.5, 2.4.6 en 2.4.7 zijn van overeenkomstige toepassing op een vergunning als bedoeld in artikel 2.5.1.

Paragraaf 6 Vrijstelling en ontheffing

Artikel 2.6.1 Vrijstelling en ontheffing

1. Het college kan ontheffing verlenen van artikel 2.1.1, 2.1.2, eerste lid, 2.1.7, eerste en tweede lid, 2.1.9, tweede lid, 2.3.5, eerste lid, 2.4.1, eerste en tweede lid, en 2.5.1, eerste lid en van de regels gesteld krachtens artikel 2.1.12, eerste lid.
2. Het college kan vrijstelling verlenen van artikel 2.1.1, eerste lid, 2.1.2, eerste lid, 2.1.7, eerste en tweede lid, 2.4.1, eerste en tweede lid, en 2.5.1, eerste en tweede lid en van de regels gesteld krachtens artikel 2.1.12, eerste lid.
3. Aan een ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
4. De artikelen 2.2.1, 2.2.2, 2.2.4, 2.2.5, 2.2.7, 2.2.8 en 2.2.9 zijn van overeenkomstige toepassing op een ontheffing als bedoeld in het eerste lid.
5. Het college kan een ontheffing verlenen van artikel 2.3.5, eerste lid, voor indien:
   a. het betrokken vaartuig niet hoofdzakelijk als hoofdverblijf wordt gebruikt of is bestemd, of
   b. het een voormalig binnenschip betreft dat door een voormalig schipper als woonverblijf zal worden gebruikt.

Artikel 2.6.2 Lastenreductie

Een ontheffing als bedoeld in artikel 2.6.1, eerste lid, wordt geacht te zijn verleend van artikel 2.1.1, eerste lid, 2.1.2, eerste en tweede lid, en 2.1.7 voor de duur en de plaats waarvoor een evenementenvergunning op grond van artikel 2.40 Algemene Plaatselijke Verordening is verleend, en voor zover die vergunning is verleend voor activiteiten die een afwijking inhouden van die artikelen.

I

Aan artikel 5.1 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Artikel 2.1.4, eerste lid, onderdeel a is niet van toepassing op een vaartuig met een lengte, over het dek gemeten, van ten hoogste 12 meter, waarvoor de eigenaar kan aantonen dat in 2013 een vignet op grond van de Verordening Binnenhavengeld Pleziervaart van gemeentewege is afgegeven.

J

In opschrift van bijlage A wordt de zinsnede “gedefinieerd in artikel 2.2.1, aanhef, onder d, van de VOB 2012” vervangen door: gedefinieerd in artikel 1.1.1, van de Verordening op het binnenwater 2010.

Artikel II Overgangsrecht

1. Een vergunning die is verleend op grond van artikel 2.4.1, eerste lid, 2.4.3, 2.4.4 of 2.4.5, eerste lid, van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze luidde voor inwerkingtreding van deze verordening wordt geacht te zijn verleend op grond van respectievelijk artikel 2.3.6, 2.3.8, 2.3.9 of 2.4.1 van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze luidt na inwerkingtreding van deze verordening.
2. Een ontheffing die is verleend op grond van artikel 2.1.1, tweede lid, 2.1.2, derde lid, 2.1.3, derde lid, 2.3.5, vijfde lid, 2.5.1, vijfde lid, van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze luidde voor inwerkingtreding van deze verordening wordt geacht te zijn verleend op grond van artikel 2.6.1, eerste lid, in samenhang met respectievelijk artikel 2.19, tweede lid, 2.1.7, eerste of tweede lid, 2.1.5, tweede lid, 2.6.1, vijfde lid, of 2.1.4, eerste lid, van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze luidt na inwerkingtreding van deze verordening.
3. Een op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening aanhangige aanvraag of verzoek tot het nemen van een besluit op grond van deze verordening, is aanhangig in de staat waarin deze zich op dat moment bevindt en wordt vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening overeenkomstig het bepaalde bij en krachtens deze verordening behandeld.
4. Een op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening aanhangig bezwaarschrift dat betrekking heeft op het nemen van een besluit op grond van deze verordening, is aanhangig in de staat waarin het zich op dat moment bevindt en wordt behandeld en daarover wordt beslist overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de verordening zoals deze luidden op het moment van indiening van het desbetreffende bezwaarschrift.
5. Artikel 2.1.12 van deze verordening is van toepassing indien een ontheffing als bedoeld in paragraaf 2.5 van de Verordening op het binnenwater 2010, zoals deze luidde voor inwerkingtreding van deze verordening, is geweigerd, dan wel voor deze bepalingen een besluit tot last onder bestuursdwang of een besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom is genomen.
6. Een aanwijzing krachtens artikel 2.4.1, tweede lid, onderdeel a of b, van de Verordening op het binnenwater 2010, zoals deze luidde voor inwerkingtreding van deze verordening geldt na inwerkingtreding van deze verordening als een aanwijzing op grond van artikel 2.3.6, tweede lid, van de Verordening op het binnenwater 2010.
7. Voor zover op het moment van inwerkingtreden van deze verordening vrijstelling is verleend op grond van artikel 2.4.5, zevende lid van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze op dat moment luidde, wordt op grond van artikel 2.6.1, tweede lid, een gelijkluidende vrijstelling geacht te zijn verleend van artikel 2.4.1.
8. Regels die op het moment van inwerkingtreden van deze verordening zijn gesteld krachtens artikel 2.4.1, zevende lid, of 2.4.2 van de Verordening op het binnenwater 2010, zoals deze luidde voor inwerkingtreding van deze verordening, worden vanaf inwerkingtreding van deze verordening geacht te zijn gesteld krachtens artikel 2.3.6, zevende lid, onderscheidenlijk 2.3.7 van deze verRgeordening.
9. Artikel 2.4.6 is van toepassing op een vergunning voor de activiteiten bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid, of 2.5.1, eerste lid, die wordt verleend met toepassing van het derde en vierde lid.
10. In afwijking van artikel 2.4.6, vierde lid, is op een vergunning die is verleend voor inwerkingtreding van deze verordening het gestelde bij en krachtens artikel 1.2.8, eerste lid, onderdeel b, van toepassing zoals dat luidde voor inwerkingtreding van deze verordening.
11. Een besluit, genomen op grond van artikel 1.2.9 of 2.1.1 van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze luidde voor inwerkingtreding van deze verordening wordt geacht te zijn genomen op grond van artikel 2.1.10 of 2.1.9 van de Verordening op het binnenwater 2010 zoals deze luidt na inwerkingtreding van deze verordening.
12. Een besluit tot oplegging van een bestuurlijke boete, last onder dwangsom of last onder bestuursdwang dat is genomen voor inwerkingtreding van deze verordening wordt na

inwerkingtreding geacht te zijn genomen op grond van de overeenkomstige bepalingen in deze verordening.

Artikel III Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

II. Vast te stellen de gewijzigde toelichting op Verordening op het binnenwater 2010.

Toelichting bij de Verordening op het binnenwater 2010

PLAATSBEPALING VAN DE VERORDENING OP HET BINNENWATER

In dit hoofdstuk wordt de reikwijdte van de Verordening op het binnenwater, (hierna: Vob 2010), beschreven, alsmede de relatie van de verordening tot aanverwante regelgeving op het gebied van verkeer, milieu en ruimtelijke ordening.

Reikwijdte van de VOB
Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

- *Water als transportsysteem (nautisch vaarwegbeheer):*
  De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, etcetera). De Vob 2010 vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.

- *Water als onderdeel van de openbare ruimte:*
  Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Het college geeft vergunningen af voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautisch vaarwegbeheerder (bv. doorvaartprofielen) in acht worden genomen.

- *Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer):*
  Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de Vob 2010.

Verhouding tot aanverwante regelgeving - verkeersregulering
Voor het gebruik van de Nederlandse binnenwateren bestaat regelgeving op verschillende niveaus. Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW - 1988) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnen-wateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken als gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon, het afmeren, enz.

Artikel 121 van de Gemeentewet laat het gemeentebestuur de bevoegdheid om lokale verordeningen te maken ten aanzien van onderwerpen waarin ook hogere regelgeving voorziet, mits deze verordening niet strijdig is met de hogere regelgeving. Of een verordening en een hogere regeling hetzelfde onderwerp regelen, wordt bepaald aan de hand van de motieftheorie. Indien een hogere en een lagere regeling dezelfde gedragingen reguleren met hetzelfde motief, wordt er gesproken van hetzelfde onderwerp. Voor de Vob 2010 betekent dit dat zolang het gemeentebestuur niet op grond van verkeersmotieven tekens plaatst, dit naar eigen inzicht kan gebeuren. Een voorbeeld hiervan is het instellen van een afmeerverbod voor de ambtswoning van de Burgemeester: dit wordt niet ingesteld met een motief tot verkeersregulering, maar veeleer met het oog op de veiligheid. Een dergelijk besluit wordt gebaseerd op de Vob 2010. Indien het verkeersmotief wel een rol speelt, dienen de regels van de SVW en het BPR gevolgd te worden.
Verhouding tot aanverwante regelgeving - inrichting openbare ruimte

De Vob 2010 bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wabo en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuurs-orgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan.
Dit is veranderd door een uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak en Woningwet en omgevingsvergunning kunnen dus wel van toepassing zijn op woon-boten die bouwwerken zijn. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De Woningwet en de Wabo zijn van toepassing op woonboten die bouwwerken zijn. De Vob 2010 stelt wel een vergunningplicht voor verbouw- en vervanging van een woonboten niet zijnde bouwwerken.

Verhouding tot aanverwante regelgeving - zorg voor het milieu

Tot de taken van het gemeentebestuur behoort een veilig en milieuverantwoord beheer. De Vob 2010 stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord waterbeheer gewaarborgd blijft.

De regels bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook op de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden.

Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen. Aanvullend, via de Vob 2010, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke stoffen, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

Herziening in 2019

In 2019 is de Nota Varen – deel 1 vastgesteld. Die nota beschrijft de opgaves en doelstellingen voor het gebruik van het water en de wal. Beoogd wordt de drukte en overlast tegen te gaan en zo de leefbaarheid te vergroten. In de nota zijn concrete maatregelen opgenomen om die doelen te bereiken.

Tegelijk met de vaststelling van de Nota Varen deel 1 is de Verordening op het binnenwater 2010 uitgebreid gewijzigd. De aanleiding voor de wijzigingen is tweeledig. Ten eerste kan een aantal van de maatregelen in de Nota Varen deel 1 niet worden uitgevoerd zonder aanpassing van de verordening, omdat er momenteel geen bevoegdheid voor bestaat. In de toelichting op de specifieke onderdelen van de verordening is aangegeven welke bevoegdheden het betreft.
De tweede aanleiding voor de wijzigingen is dat een moderniseringsslag van de verordening noodzakelijk was. Die conclusie werd onderstreept door de conclusies in het rapport van de Rekenkamer van de Metropool Amsterdam "Zicht op schaarse vergunningstelsels". Daarin wordt geconcludeerd dat de wijze waarop de regels over vergunningverlening momenteel zijn geborgd onvoldoende duidelijk is. De rekenkamer is met name kritisch over de wijze waarop de bevoegdheidsverdeling tussen de raad en het college is vastgelegd:

> "Vergunningplafonds zijn op verschillende wijzen ingesteld, terwijl een motivering voor deze keuzes ontbreekt. In sommige gevallen is het plafond ingesteld door de gemeenteraad per verordening en in andere gevallen door het college van B en W met nadere regels, beleidsregels of met een afzonderlijk besluit. Soms is in zijn geheel niet duidelijk of het 'nadere regels' of 'beleidsregels' betreft, terwijl de juridische consequenties van beide verschillen.
> De vraag of het college een discretionaire bevoegdheid van de gemeenteraad krijgt om een vergunningplafond in te kunnen stellen, is op basis van een algemene formulering in de verordening niet altijd helder of blijkt soms alleen uit de toelichting op de verordening."
> (Rekenkamer Metropool Amsterdam, Zicht op schaarse vergunningstelsels – bestuurlijk rapport, p. 15)

De rekenkamer constateert dat eenduidige en duidelijke verdelingsregels ontbreken en dat de juridische grondslag waarop deze regels zijn gebaseerd onvoldoende duidelijk zijn. De destijds geldende tekst , waarin de verordening bepaalt voor welke activiteiten een vergunning nodig is en het college "nadere regels stelt" is in 2019 verduidelijkt. In de verordening is een uitgebreidere beschrijving van het vergunningensysteem en de verdeling tussen bevoegdheden tussen de raad en het college opgenomen. Daarom worden in de verordening de hoofdlijnen van het vergunningensysteem vastgelegd en wordt

gedetailleerd beschreven op welke punten het college deze regels kan aanvullen. Dit leidt tot een groter aantal artikelen waarmee bevoegdheden worden overgedragen, maar tot een beperking van datgene waarover het college regels mag stellen.

Bij de herziening zijn naast de regels met betrekking tot exploitatievergunningen ook de algemene regels voor het varen en algemene regels over vergunningen gewijzigd. In de desbetreffende paragrafen is ook een gedetailleerde omschrijving opgenomen van de aan het college gedelegeerde bevoegdheden. De verordening bevat derhalve met betrekking tot deze onderwerpen alle hoofdelementen van het juridische systeem. Zo is een hoofdelement het verbod om zonder vergunning personen te vervoeren tegen betaling. Het college bepaalt vervolgens bijvoorbeeld of een beperkt aantal vergunningen beschikbaar is, welke typen vergunningen worden onder-scheiden, wat een aanvrager moet aanleveren en welke criteria worden gehanteerd bij toetsing van een aanvraag. Een ander hoofdelement is het verbod om met meer dan een door het college te bepalen aantal personen te varen. De raad bepaalt in dit geval in de verordening dat een dergelijk verbod wenselijk is, maar laat het aan het college om het aantal personen in te vullen.

Deze verdeling van bevoegdheden is wenselijk vanwege de dynamiek van het varen op de binnenwateren van Amsterdam. De raad zet de hoofdlijnen uit met de keuze voor de beschikbare, scherp afgebakende instrumenten, het college kan de toepassing van die instrumenten invullen en eventueel op basis van ervaringen met vastgestelde normen aanscherpen of versoepelen. Daarom wordt met deze wijzigingen voorgesteld om het college verantwoordelijk te maken voor de inzet en de invulling van deze specifiek in de verordening genoemde en afgebakende maatregelen. Dit draagt bij aan een effectief en wendbaar beleid. Uiteraard blijft het college gehouden ook bij aanpassingen van deze maatregelen of inzet van nog niet gebruikte bevoegdheden gelegenheid te geven voor inspraak, overeenkomstig de Algemene inspraakverordening.

Hoofdstuk 1. Algemene begripsomschrijvingen en procedurebepalingen
Paragraaf 1.1 Algemene begripsomschrijvingen

Artikel 1.1.1 Begripsbepalingen

Bedrijfsvaartuig
Onder het begrip bedrijfsvaartuig is eveneens begrepen het bedrijfsvaartuig dat niet meer geschikt is om te varen. Binnenschepen zijn geen bedrijfsvaartuigen in de zin van deze verordening.

Het woord "reëel" moet voorkomen dat er discussies kunnen ontstaan of een ligplaatsvergunning zou moeten worden verleend voor een vaartuig waarmee niet kan worden voorzien in het levensonderhoud van de eigenaar. Het is niet de bedoeling dat de mogelijkheid bestaat dat voor een dergelijke vaartuig ligplaatsvergunningen worden verleend. Of voldaan wordt aan het vereiste dat er sprake is van een reëel bedrijf is dus afhankelijk van het antwoord op de vraag of met het resultaat dat met dat bedrijfsvaartuig wordt gegenereerd, voorzien kan worden in het levensonderhoud van de ondernemer. Als dat resultaat gelijk of nagenoeg gelijk is aan de bijstands-norm die geldt op het moment dat er besloten wordt over de ligplaats-vergunning, wordt aangenomen dat met het bedrijf in het levensonderhoud van de ondernemer kan worden voorzien. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat wanneer er sprake is van tegenvallende resultaten in een bepaalde periode, dit niet zonder meer betekent dat er alsdan geen sprake is van een reëel bedrijf. Evenzo kan niet zonder meer worden geconcludeerd dat wanneer er sprake is van een opstartend bedrijf (bijvoorbeeld bij een bedrijfsovername of als er sprake is van een nieuwe ondernemer) en het resultaat dat met het bedrijf wordt gegenereerd is lager dan de bijstandsnorm, dat er dan geen sprake is van een reëel bedrijf. Of er sprake is van een reëel bedrijf dient van geval tot geval beoordeeld te worden.

Achter de woorden "reëel bedrijf of beroep" is toegevoegd "met dat vaartuig" om duidelijk te maken dat het bedrijfsvaartuig moet worden gebruikt voor de uitoefening van het bedrijf of beroep. Zo is geen bedrijfsvaartuig in de zin van deze verordening een vaartuig waarmee een hotel haar gasten vervoerd terwijl daarvoor niet extra wordt betaald (het varen maak geen onderdeel uit van het hotelbedrijf). Een ander voorbeeld: geen bedrijfsvaartuig is het vaartuig in Amsterdam van een tandartspraktijk elders in het land dat geregistreerd is op naam van de praktijk en waarop geen tandartspraktijk wordt uitgeoefend.

Binnenschip
De binnenscheepvaart maakt een essentieel onderdeel uit van de Amsterdamse (haven)activiteiten. Er wordt veelvuldig in deze verordening gesproken over een schip of een schipper. Een schip omvat tevens een binnenschip; het begrip schipper heeft hier betrekking op een binnenschip. Voorts biedt de verordening in artikel 2.6.1, eerste lid, in combinatie met het vijfde lid, de basis voor een door

burgemeester en wethouders vast te stellen regeling voor zogeheten oud-schippers: voormalige schippers die meestal gepensioneerd zijn.

Binnenwater
Het binnenwater omvat hier het gebied buiten de haven. De optelsom van de haven en het binnenwater levert het openbaar water op. Het onderscheid is gemaakt voor de bepalingen waarin de reikwijdte zich alleen uitstrekt tot het binnenwater.

Haven
De definitie is overgenomen uit de in 2012 vernieuwde Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied (RHN); het eerdere in de voorgaande versies van de Vob 2010 gemaakte onderscheid tussen haven en havengebied is hiermee komen te vervallen.

Kapitein/schipper
De omschrijving van de begrippen kapitein en schipper is ruimer dan hieronder in de praktijk wordt verstaan. Als de formele kapitein of schipper verstek laat gaan, is er volgens deze omschrijving altijd iemand die als zodanig functioneert.

Openbaar water
Het begrip "openbaar" heeft hier geen bijzondere juridische betekenis, zoals dat wel voor openbare wegen geldt. Openbaar water wordt hier in feitelijke zin gebruikt en omvat al het water dat voor het publiek toegankelijk is of voor enig gebruik open staat voor vervoer over water. Water dat aan een andere eigenaar dan de gemeente behoort of is verhuurd, maar dat feitelijk wel door de scheepvaart wordt gebruikt, blijft openbaar. De openbaarheid kan worden opgeheven of beperkt indien de eigenaar de toegankelijkheid door feitelijke maatregelen verhindert of beperkt.

Object
Onder het begrip object vallen voorwerpen en vaartuigen die niet onder één van de andere begripsomschrijvingen zijn te brengen. Tevens zijn hieronder begrepen in aanbouw zijnde schepen, vaartuigen, casco's, enz. Vanwege het in aanbouw zijn is het niet reëel de bepalingen voor de desbetreffende categorie in volbouwde staat van toepassing te verklaren. Omdat in 2019 het begrip dienstvaartuig is vervallen is in dit begrip nu opgenomen dat “een vaartuig dat wordt ingezet in directe dienst voor de gemeente” niet kwalificeert als object in de zin van deze verordening.

Passagiersvaartuig
Bedrijfsvaartuigen voor het bedrijfsmatig vervoeren van personen te water, alsmede vaartuigen die bedrijfsmatig ter beschikking worden gesteld aan personen om daarmee zelf recreatief te gaan varen, zijn in deze categorie ondergebracht. Passagiersvaartuigen zijn dus een species van bedrijfsvaartuigen. Ook bijvoorbeeld waterfietsen, die bedrijfsmatig geëxploiteerd worden, vallen onder de definitie.

Pleziervaartuig
Met de term “varende recreatie” wordt duidelijk dat een (meestal duurzaam op een ligplaats afgemeerde) woonboot, niet onder het begrip “pleziervaartuig valt. Ook hier heeft de term “bestemmen” een objectieve betekenis. De beantwoording van de vraag, of een vaartuig als pleziervaartuig kan worden aangemerkt dient, evenals bij woonboten, te geschieden naar spraakgebruik. Het vaartuig dient naar bouw, inrichting en/of uiterlijke kenmerken duidelijk, naar objectieve maatstaven, als zodanig te herkennen zijn. Een belanghebbende die een buitenboordmotor hangt aan bijvoorbeeld een dekschuit, kan daarmee dus niet zijn object bestemmen tot pleziervaartuig. Als een pleziervaartuig bijvoorbeeld duidelijk waarneembaar bewoond wordt of als buitenruimte wordt gebruikt, is er geen sprake van een pleziervaartuig. Bijlage A bevat afbeeldingen van objecten die niet als pleziervaartuig worden aangemerkt.

Watergebonden activiteit
Over de exacte duiding van het begrip ‘watergebonden' is de afgelopen jaren discussie gevoerd. Door toevoeging van deze definitie verduidelijkt de wetgever zijn intentie om paal en perk te kunnen stellen aan de groei van het aantal coffeeshopboten, hotelboten, etcetera. Deze activiteiten behoeven immers niet noodzakelijkerwijs op het water plaats te vinden en hebben al zeker geen aanwijsbare en/of vanzelfsprekende binding met het water. Anderzijds maakt de omschrijving duidelijk dat activiteiten als scheepsreparaties als watergebonden activiteiten geduid moeten worden.

Woonboot
In de verordening is met betrekking tot deze categorie voor een verzamelbegrip gekozen dat het meest aansluit bij het gangbare taalgebruik, te weten: woonboot. Het gebruik als of het bestemd zijn tot wonen is bepalend, of een vaartuig of object op het openbaar water als zodanig moet worden aangemerkt. Het begrip bestemmen is geobjectiveerd en derhalve niet afhankelijk van hetgeen een belanghebbende voor ogen heeft met het object. De beantwoording van de vraag, of een object als woonboot kan worden aangemerkt, dient te geschieden naar spraakgebruik. De betrokken boot moet naar bouw of inrichting

of uiterlijke kenmerken duidelijk, naar objectieve maatstaven, als woonboot te herkennen zijn. Oorspronkelijke vrachtschepen of (grote) voormalige pleziervaartuigen zijn, als ze bewoond worden, ook als woonboot te herkennen.

Artikel 1.1.2 Toepassingsbereik

In beginsel zijn de bepalingen van deze verordening slechts van toepassing op het binnenwater. Artikel 2.1.6 ziet ook op gedrag dat plaatsheeft op bruggen of sluizen. Daarom is in het tweede lid van artikel 1.1.2 bepaald dat dat artikel ook van toepassing is op bruggen en sluizen.

Het derde lid verklaart een aantal artikelen ook van toepassing in de haven. Het gaat om de artikelen ter voorkoming van overlast, regulering van objecten in het water, het innemen van ligplaatsen met een pleziervaartuig, de anti-hop bepaling, en nadere regels over bijvoorbeeld het maximale geluidsniveau dat een vaartuig mag voortbrengen. Verder is de vergunningplicht voor passagiersvervoer wel, en voor goederenvervoer niet van toepassing in de haven. Ook de artikelen die zien op het innemen van een ligplaats met een bedrijfsvaartuig of een woonboot zijn van toepassing in de haven op grond van dit artikel.

Paragraaf 2.2 Algemene regels over vergunningen

Hoofdstuk 2. Bepalingen met betrekking tot het gebruik en beheer van het openbaar water

Paragraaf 2.1 Gebruik van openbaar water

Artikel 2.1.1 Maximaal aantal personen per vaartuig

Eén van de in de Nota Varen deel 1 opgenomen maatregelen is een verbod op het varen met meer dan 13 personen aan boord, met een uitzondering voor houders van een exploitatievergunning voor het vervoeren van personen. Artikel 2.1.1. van deze verordening vormt de juridische basis voor deze maatregel. Met dat artikel wordt niet voorgeschreven voor welk aantal personen het verbod geldt. Dat aantal wordt door het college vastgesteld, evenals eventuele beperkingen van het gebied waar de maatregel geldt. Door het college het aantal personen te laten vaststellen kan bij onbedoelde effecten op korte termijn het aantal worden bijgesteld.

Het verbod is van toepassing op de binnenwateren en in het havengebied. Het college op grond van het tweede lid van artikel 2.1.1 de bevoegdheid om de reikwijdte van het verbod te beperken.

Artikel 2.1.2 Verbod op gebruik bepaalde vaartuigen of varen tijdens bepaalde tijdvakken

Met artikel 2.1.2 is in 2019 een bevoegdheid voor het college geïntroduceerd waarmee het kan worden verboden te varen in een bepaald gebied of in een bepaald tijdvak. Deze bevoegdheid is noodzakelijk om te kunnen ingrijpen indien zich regelmatig verstoringen van de openbare orde of overlast voordoen door gebruik van het water in een bepaald gebied. Indien dergelijke problemen zich bijvoorbeeld tijdens de nacht voordoen kan met dit artikel worden bewerkstelligd dat in een aanwijzen periode niet mag worden gevaren.

Bij de toepassing van deze bevoegdheid moet rekening worden gehouden met het belang van gebruikers van een pleziervaartuig en ondernemers om tijdig op de hoogte te worden gesteld van wettelijke verplichtingen die ingrijpen op plannen en hun bedrijfsvoering. Het is derhalve telkens aan het college om te bepalen binnen welke termijn een maatregel kan worden ingesteld.

Artikel 2.1.3 Objecten

In het belang van een doelmatig gebruik van de ligplaatscapaciteit geldt voor deze categorie eveneens een verbod. Het verbod om op enigerlei wijze het water te misbruiken is vergelijkbaar met artikel 8.1 van de APV waarin een soortgelijk verbod voor de openbare weg is opgenomen. Evenals ten aanzien van de openbare weg is het voor het openbaar water noodzakelijk maatregelen te kunnen nemen waarmee het naar eigen inzichten "inrichten" van het water kan worden tegengegaan.

Het college kan objecten aanwijzen waarvoor het verbod niet geldt en kan van het verbod tevens een ontheffing verlenen. Ter onderscheid of iets een object dan wel een deel van de woonboot is, is in de toelichting het onderscheid van aard en nagelvast opgenomen. Als iets alleen met schade aan de woonboot verwijderd kan worden (dan zit iets dus aard en nagelvast aan de woonboot vast) dan is het geen object, maar onderdeel van de woonboot en moet iets via de verbouwingsregels afgehandeld worden. Anders geldt het regiem van objecten (dus: mag niet, tenzij een ontheffing, of tenzij een goedgekeurd object).

Het artikel biedt de mogelijkheid om specifieke categorieën aan te wijzen waarop het verbod om voorwerpen in, op of boven het openbaar water te plaatsen en te houden, niet van toepassing is. Dit biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld noodzakelijke toegangssteigers toe te laten als categorie.

Ten aanzien van in aanbouw zijnde schepen, andere vaartuigen of casco's is het uitgangspunt dat dergelijke activiteiten in principe op een scheepswerf thuishoren en niet in het openbaar water. In artikel 3.3.1 wordt dit onderwerp geregeld. Tevens dient te worden voorkomen dat met het uitoefenen van dergelijke activiteiten ruimtebeslag wordt gelegd op openbaar water.

Artikel 2.1.4 Pleziervaartuigen
Voor pleziervaartuigen die in Amsterdams openbaar water ligplaats innemen, moet men aangifte doen in het kader van de Binnenhavengeldverordening Pleziervaart. Wanneer dat gebeurt, krijgt de aangever een vignet (sticker) dat ingevolge het eerste lid van dit artikel zichtbaar moet worden aangebracht op het vaartuig.

In 2013 is de bepaling heringevoerd dat men vanaf 1 januari 2014 over een geldig vignet dient te beschikken ook als men niet ligt afgemeerd. Deze wijziging is ingegeven door het standpunt dat elke gebruiker van het Amsterdamse binnenwater dient mee te betalen aan het op peil houden van het Amsterdamse grachtensysteem, bijvoorbeeld door aanschaf van een dagvignet. Bij de herziening in 2019 is verduidelijkt dat de uitzondering, die is opgenomen in de Binnenhavengeld-verordening, voor pleziervaartuigen die niet aanleggen of slechts aanleggen bij een sluis, ook geldt voor dit artikel.

In principe kan van oudsher overal in Amsterdam (waar geen lokaal afmeerverbod geldt) vrij worden afgemeerd met een pleziervaartuig. De hier opgenomen regeling sluit aan bij dit regime. Alleen voor grote pleziervaartuigen geldt een afmeerverbod. Ontheffing kan evenwel worden verleend, bijvoorbeeld op basis van de historische waarde van het pleziervaartuig. Ook kunnen speciale plekken voor grote pleziervaartuigen worden aangewezen. In 2013 is de maximale lengte teruggebracht van 12 naar 10 meter. Bij het bepalen van deze lengte is aangesloten bij de ervaring in de praktijk: de meeste (echte) pleziervaartuigen zijn niet langer dan 10 meter. De reden voor het verbod voor grote pleziervaartuigen was aanvankelijk, dat er steeds meer grote vaartuigen werden afgemeerd die eigenlijk geen pleziervaartuig zijn, maar in toenemende mate illegaal werden bewoond. Teneinde grip op deze ontwikkeling te krijgen werd het afmeren van grote pleziervaartuigen gebonden aan een verbod-met-ontheffingenstelsel. Inmiddels is de schaarste aan kaderuimte een minstens even belangrijk argument hiervoor. Voorts horen grotere pleziervaartuigen zeker voor wat betreft het afmeren eerder thuis in een jachthaven dan in de relatief smalle en drukke grachten. De maximale lengtemaat van 10 meter geldt per 1 januari 2015.

In 2019 zijn de regels voor pleziervaartuigen vernummerd van artikel 2.5.1 naar 1.2.4. De regels zijn daarbij niet inhoudelijk gewijzigd. Wel is een deel van de artikelleden van artikel 2.5.1 (oud) niet overgenomen, omdat daarin regels waren opgenomen die niet meer gelden. De mogelijkheid om een ontheffing te verlenen voor vaartuigen die niet voldoen aan de lengte-eisen voor pleziervaartuigen is opgenomen in artikel 2.6.1 (nieuw). In de praktijk is gebleken dat verlopen vignetten vaak niet onmiddellijk

worden verwijderd. Daarom wordt met het vierde lid van artikel 2.1.4 (nieuw) de verplichting geïntroduceerd om verlopen vignet zo spoedig mogelijk te verwijderen.

Artikel 2.1.5 Gebruik van (verkeers)objecten
Op grond van artikel 1.13 van het BPR mag men geen verkeerstekens gebruiken om daaraan bijvoorbeeld af te meren. De hier geformuleerde bepaling richt zich niet alleen tot de schipper, maar ook tot de zwemmer of surfer. Het tweede lid beoogt het oneigenlijk gebruik van afmeervoorzieningen tegen te gaan.

Artikel 2.1.6 Gebruik sluizen en bruggen
Deze bepaling beoogt het misbruiken van sluizen en bruggen tegen te gaan. Het artikel verbiedt een breed scala van activiteiten die op en vanaf bruggen en sluizen kunnen worden ondernomen, zoals vissen, zwemmen of het opslaan van goederen.

Artikel 2.1.7 Overlast
De populariteit van het varen op de grachten is groot. Deze medaille heeft ook een keerzijde. Op gezette tijden kan er aanzienlijke overlast ontstaan voor de bewoners aan en op de grachten. De afgelopen

jaren is de geluidsoverlast op het water sterk toegenomen. Het wordt steeds populairder om met groepen in open vaartuigen rond te varen, vaak met harde muziek aan boord. Artikel 2.1.7 maakt het mogelijk handhavend op te treden tegen deze overlast.

Het eerste lid regelt dat het veroorzaken van overlast of hinder verboden is. Tot 2019 gold dat artikel is het veroorzaken van hinder of overlast slechts verboden was indien dit werd veroorzaakt door het gebruik van “geluidsapparatuur, een toestel of machine of ander voorwerp”. Door deze beperking te schrappen wordt ook overlast of hinder door bijvoorbeeld stemgeluid of golfslag onder de werking van het artikel gebracht. Het overboord werpen van afval of uitwerpselen wordt doorgaans ook als zeer hinderlijk ervaren, maar valt niet onder de reikwijdte van dit artikel. Dat gedrag is reeds verboden op grond van de Afvalstoffenverordening 2019 van de gemeente Amsterdam.

In de praktijk blijkt de formulering van artikel 2.1.7 (tot 2019 artikel 2.1.2) te zorgen voor problemen in de handhaving ervan. Op grond van het eerste lid is het noodzakelijk aan te tonen dat voor omwonenden hinder of overlast ontstaat. Aangezien dat een subjectieve norm is, afhankelijk van de beleving door de omwonenden, kan dit tot veel discussie leiden met de overlastveroorzakers. Door het project "Overlast te water 2008-2010" is aanbevolen om een objectieve norm te introduceren. Die aanbeveling is verwerkt in het tweede lid. Dat lid verbood het “aan boord van een open vaartuig versterkte muziek ten gehore te brengen”. In 2019 is dit artikellid aangescherpt. Ter verduidelijking wordt niet meer het begrip “open ruimte” gehanteerd, maar bevat het artikel de formulering “anders dan in een ruimte die niet is afgesloten met een geluidswerende constructie”. Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat bijvoorbeeld het aanbrengen van een plastic overkapping over het vaartuig onvoldoende is om daaronder dit type geluid te mogen voortbrengen. Het materiaal waarop de afsluiting bestaat moet meer dan een beperkte demping van het geluid tot gevolg hebben. Vervolgens blijkt uit het artikel dat de ruimte ook daadwerkelijk moet zijn afgesloten. Indien er ramen of deuren zijn geopend, waardoor het geluid alsnog ongedempt buiten de ruimte wordt gehoord, wordt niet aan dit artikel voldaan. Tevens wordt daarmee duidelijk dat de ruimte volledig moet zijn afgesloten, en niet bijvoorbeeld alleen aan de bovenzijde.

In 2019 is de reikwijdte van dit verbod uitgebreid. De termen “versterkte muziek” zijn vervangen door "versterkt geluid". Daardoor is ook het gebruik van een omroepinstallatie in een niet afgesloten ruimte verboden. Met het derde lid wordt het gebruik van noodzakelijke navigatiesystemen van het verbod uitgezonderd. Daarbij kan worden gedacht aan het gebruik van een marifoon, maar ook aan apparatuur waarmee de stuurman van een roeiploeg de roeiers aanwijzingen geeft tijdens het roeien.

Het spreekt voor zich dat de handhaving zich in de praktijk vooral zal gaan richten op de aanpak van serieuze overlast veroorzakend geluid. Versterkte muziek op speciale dagen, zoals Koninginnedag, de Canal Parade, en bij vergunde evenementen, blijft mogelijk, omdat het college hiervoor op grond van artikel 2.6.1 een ontheffing kan verlenen. In artikel 2.6.2 is verder geregeld dat een ontheffing van dit artikel geacht wordt te zijn verleend voor evenementen waarvoor een evenementenvergunning is verleend.

In 2019 is tevens een nieuw vierde lid aan dit artikel toegevoegd. Met dat lid wordt een zorgplicht geïntroduceerd voor degene die de feitelijke leiding voert over het vaartuig. Die persoon wordt geacht om overlast of hinder te voorkomen. Als gevolg hiervan kan deze persoon bijvoorbeeld worden beboet als de zorgplicht niet is nageleefd. Zo kan deze persoon worden verweten dat op het vaartuig langdurig overlast wordt veroorzaakt zonder dat de vaartocht is gestaakt, of dat door opvarenden meegebrachte geluidsapparatuur wordt gebruikt.

Voor deze overtredingen kan een bestuurlijke boete worden opgelegd. Dit is geregeld in de Verordening Bestuurlijke Boete Overlast in de Openbare Ruimte. De Gemeentewet biedt hiervoor de ruimte, gelet op het feit dat de in het Besluit bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte genoemde gedragingen zowel zien op hinder als overlast.

Artikel 2.1.8 Verwijderen obstakels

Het artikel beoogt te voorkomen dat onnodig bruggen moeten worden geopend met het gevolg dat het verkeer op het land wordt geblokkeerd. Hiervan is sprake als de betrokkene zelf vrij eenvoudig voorzieningen kan treffen waardoor de doorgang zonder het openen van een brug mogelijk is.

Artikel 2.1.9 Tekens

Verkeerstekens die een verbod of een gebod bevatten, kunnen op grond van het BPR worden afgekondigd als dat in het belang is van het gestelde in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet. Er kan evenwel

behoefte zijn aan ordening om andere dan verkeerstechnische motieven. Het gebruik van tekens op grond van deze verordening is dan ook niet gebaseerd op het in goede banen leiden van het verkeer op het water.

In de herziening van 2019 is de bestaande bevoegdheid voor het college om tekens te plaatsen uitgebreid, zodat daarvan bijvoorbeeld ook gebruik mag worden gemaakt ter voorkoming van overlast voor bewoners van de woningen rondom de wateren waarop de verordening ziet. Deze bevoegdheden vormen een aanvulling op de mogelijkheid om aanwijzingen te geven of tekens te plaatsen op grond van de Scheepvaartverkeerswet. Hoewel is beoogd eenzelfde bevoegdheid te creëren als de bevoegdheden in die wet, bevat de verordening geen procedurele regels ten aanzien van het uitoefenen van die bevoegdheden, waar de Scheepvaartverkeerswet deze wel kent. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de verschillende regimes te uniformeren.
Het geven van aanwijzingen en het plaatsen van tekens geschiedt op grond van de huidige verordening "in het belang van de ordening, de veiligheid, het milieu en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder" respectievelijk "in het belang van de ordening, openbare orde, veiligheid of het milieu". Het verschil tussen de gevallen waarin deze bevoegdheden kunnen worden ingezet is onwenselijk en onduidelijk. Daarom is tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om de formulering van dit artikel in overeenstemming te brengen met de beleidsdoelen in de Nota Varen. Met deze wijziging wordt het bijvoorbeeld mogelijk om het verkeer te reguleren ter voorkoming van overlast voor omwonenden van drukbevaren wateren.

De onderhavige bepaling vormt de basis waarop onder meer het ligplaatsbeleid gestalte kan worden gegeven door het, conform het geldende planologisch kader, plaatsen van tekens of het afkondigen van voorschriften inzake de ligplaatsverdeling.

Artikel 2.1.10 Aanwijzingen

De verordening omvat een groot aantal verschillende operationele handelingen, waarbij het van belang is dat van gemeentewege concrete aanwijzingen kunnen worden gegeven. Deze bepaling schept daartoe de mogelijkheid; via (sub)mandaat zullen de beheerder binnenwater of de haven hieraan vorm kunnen geven. Uitgangspunt is de mogelijkheid om bevoegdheden met een operationeel karakter te mandateren. Dit behoeft verder geen wettelijke regeling, aangezien het systeem van de Gemeentewet met zich brengt dat mandaat aan een ambtenaar vrijwel altijd geoorloofd is. Hetgeen in de toelichting bij artikel 2.1.9 is opgenomen met betrekking tot de reikwijdte van de bevoegdheid om tekens te plaatsen geldt ook voor dit artikel.

Het tweede lid van dit artikel regelt dat, daar waar mogelijk, schippers gebruik móeten maken van op de wal geplaatste nutsvoorzieningen, zoals elektriciteitskasten in plaats van de eigen generatoren met het oog op de veiligheid, het tegengaan van geluidsoverlast of onnodig ruimtebeslag e.d, bijvoorbeeld ter voorkoming van een wirwar aan kabels en dergelijke.

Artikel 2.1.11 Anti-hop bepaling

Zonder ligplaatsvergunning is het verboden om met een woonboot ligplaats in te nemen. Wanneer een woonboot toch zonder ligplaatsvergunning wordt afgemeerd heeft een bestuursorgaan op haar territoir de mogelijkheid dwangmiddelen zoals bestuursdwang toe te passen. De kans is reëel dat wanneer een woonboot ergens onder dwang verdwijnt, deze elders in de stad weer opduikt en zich als zodanig schuldig maakt aan 'hoppen'. In deze verordening is daarom de bevoegdheid om dwang toe te passen centraal gehouden wanneer er steeds weer opnieuw in een ander stadsdeel ligplaats wordt ingenomen terwijl het duidelijk is dat de woonboot niet vergunbaar is. Door het op de A-lijst plaatsen van dit artikel houdt ons college de bevoegdheid om de 'hoppende' eigenaar aan te schrijven en zijn woonboot uit geheel Amsterdam te verwijderen. Een en ander behoudens de mogelijkheid van legalisatie in een bepaald stadsdeel.

Gemakshalve wordt in het voorgaande als voorbeeld woonboten genoemd. Het genoemde geldt mutatis mutandis voor bedrijfsvaartuigen, pleziervaartuigen langer dan 12 meter en objecten.

Artikel 2.1.12 Nadere regels

In artikel 2.1.12 wordt verduidelijkt welke nadere regels het college mag stellen ten aanzien van het varen op de binnenwateren. Dit artikel is geïntroduceerd met de wijziging in 2019. Tot die wijziging waren dergelijke bevoegdheden verspreid over verschillende plaatsen in de tekst. Verder werd de beleidsvrijheid die het college thans heeft bij het verstrekken van vergunning voor passagiersvaart op dit moment gebruikt om nadere regels te stellen voor het verlenen van vergunningen en om regels te stellen die gelden voor vergunninghouders. De Rekenkamer Metropool Amsterdam beveelt in het

rapport “zicht op schaarse vergunningstelsels” aan om deze bevoegdheidsverdeling te expliciteren. Dat is onder meer gebeurd met artikel 2.1.12.

In het tweede lid van artikel 2.1.12 worden de onderwerpen waarover het college nadere regels mag stellen limitatief vastgelegd in de onderdelen a tot en met g. Dat komt de duidelijkheid en de rechtszekerheid ten goede. Het derde lid van dit artikel maakt het bijvoorbeeld mogelijk om bij het stellen van regels onderscheid te maken tussen houders van vergunningen en anderen, of om de te stellen regels te beperken tot bepaalde gebieden. Dit artikel maakt het onder meer mogelijk een duidelijk onderscheid te maken tussen verplichtingen die aan vergunninghouders worden opgelegd via vergunningvoorschriften en verplichtingen die via algemeen ver-bindende voorschriften aan vergunninghouders worden opgelegd.

Onderwerpen waarover nadere regels kunnen worden gesteld
De onderdelen a en b van artikel 2.1.12 geven het college een mogelijkheid om aanvullende regels te stellen met betrekking tot de technische eisen aan vaartuigen of het geluidsniveau dat wordt voortgebracht. Op grond van onderdeel a kunnen de duurzaamheidseisen worden vastgesteld die voor vergunninghouders zijn opgenomen in de Nota Varen en de voorschriften met betrekking tot locatiebepaling zoals die zijn opgenomen in de huidige Regeling passagiersvaart Amsterdam 2013.

Op grond van onderdeel c kunnen bijvoorbeeld aanvullende eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid voor passagiers van niet afgesloten delen van een vaartuig. Regels als bedoeld in de onderdelen a, b, c en d zijn al in de huidige Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 opgenomen als vergunningvoorschrift voor vergunninghouders of als criteria voor vergunningverlening. Uit de ervaring die daarmee is opgedaan is gebleken dat het de uitvoerbaarheid en de rechtszekerheid ten goede komt om dit type voorschriften voortaan als algemeen verbindende voorschriften op te nemen, in plaats van als voorschriften die worden verbonden aan een vergunning.

Op grond van onderdeel e kan bijvoorbeeld worden geregeld dat voor het varen op de binnenwateren een specifiek bewijs van vaarvaardigheid verplicht is. De Nota Varen is aangegeven dat zal worden onderzocht of Amsterdams vaarbewijs kan worden ingevoerd. Indien uit dat onderzoek blijkt dat het invoeren van een dergelijk bewijs wenselijk is kan dit onderdeel dienen als basis voor de invoering ervan.

Verder kan op grond van onderdeel f worden geregeld dat een vaartuig niet zonder bemanning voor verhuur ter beschikking mag worden gesteld. Mogelijk vormt dit type verhuur een onevenredig aandeel in de overlast en de verminderde doorvaart op piekmomenten. Met dit onderdeel kan, indien daarvoor inderdaad redenen bestaan, bijvoorbeeld het gebruik van onbemand verhuurde vaartuigen slechts in bepaalde gebieden worden toegestaan.

Paragraaf 2.2 Algemene bepalingen over vergunningen
De afgelopen jaren is een groot aantal juridische procedures gevoerd over verleende of geweigerde vergunningen voor passagiersvaart. De ervaringen die in die procedures zijn opgedaan hebben in 2019 geleid tot een fundamentele herformulering van de algemene regels voor vergunningen in de Verordening op het binnenwater 2010. Met deze aanpassing is geen beleidswijziging beoogd ten opzichte van die tot dat moment geldende regels, maar een beleidsneutrale omzetting van de bestaande regels en praktijk naar een toekomstbestendig juridisch kader.

Artikel 2.2.1 Vergunningverlening
Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat een vergunning die op grond van deze verordening nodig is wordt verleend door het college. Het tweede lid bepaalt dat een vergunning wordt verleend aan een natuurlijke persoon of een rechtspersoon. De vergunning mag, als gevolg van artikel 2.4.1, slechts door of namens die persoon worden gebruikt. Artikel 3:83, derde lid van het Burgerlijk Wetboek regelt dat een ander recht, waaronder ook een vergunning moet worden verstaankeur, slechts overdraagbaar is wanneer de wet dit bepaalt. Als gevolg daarvan is een vergunning op grond van deze verordening niet overdraagbaar.

Verder wordt een vergunning verleend voor een specifiek vaartuig, dat vooraf wordt getoetst aan het welstandsbeleid voor vaartuigen. Het derde lid bepaalt dat in een ligplaatsvergunning ook de locatie van de ligplaats wordt vastgelegd.

De houder van een vergunning kan wel een wijziging van de vergunning aanvragen, waarmee in beginsel bijvoorbeeld de naam van de vergunninghouder zou kunnen worden gewijzigd. Het college bepaalt op grond van artikel 2.2.6, tweede lid, in welke gevallen wijziging van een vergunning op aanvraag mogelijk is. Deze gevallen worden in de uitvoeringsregeling vastgelegd. Dit systeem zorgt

voor duidelijkheid; een wijziging op aanvraag is slechts in de door het college genoemde gevallen mogelijk. In de overige gevallen moet een nieuwe vergunning worden aangevraagd.

Aan vergunningen kunnen op grond van het vierde lid voorschriften en beperkingen worden verbonden, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebied waarvoor de vergunning geldt.

Artikel 2.2.2 Schriftelijke of mondeling vergunning of ontheffing

In het geval er sprake is van een mondeling besluit op grond van het tweede lid van dit artikel zal dit ten behoeve van de rechtsbescherming van derden zo spoedig mogelijk achteraf schriftelijk worden bevestigd. Het artikel is zo geformuleerd dat het mogelijk is om deze schriftelijke bevestiging achterwege te laten als redelijkerwijs aangenomen mag worden dat niemand hieraan behoefte heeft. Dit voorkomt onnodige juridisering.

Artikel 2.2.5 Verleningsduur

De duur waarvoor een vergunning wordt verleend kan op grond van dit artikel in beginsel worden gekozen door het college. Een uitzondering vormt de vergunning in de zin van artikel 11 van de Dienstenrichtlijn. Voor vergunningen die toegang geven "tot de uitoefening van een dienstenactiviteit" schrijven die richtlijn en artikel 33 van de Dienstenwet voor dat deze in beginsel voor onbepaalde tijd moeten worden verleend. Een dergelijke vergunning mag op grond van de dienstenrichtlijn worden verleend als de vergunning van rechtswege wordt verlengd, als het aantal beschik-bare vergunningen beperkt is, of als een dwingende reden van algemeen belang het beperken van de vergunningsduur rechtvaardigt.

Deze hoofdregel is vastgelegd in het derde lid van artikel 2.2.5. Daarin is geregeld dat een vergunning in beginsel voor onbepaalde tijd wordt verleend. Bij nadere regels over de desbetreffende vergunning kan worden bepaald dat de vergunningsduur beperkt is. In de motivering bij die regels zal in dat geval uiteen moeten worden gezet welke van de in de dienstenrichtlijn genoemde uitzonderingen van toepassing is, voor zover sprake is van een vergunning in de zin van de dienstenrichtlijn. In het tweede lid is vastgelegd dat een vergunning altijd voor bepaalde tijd wordt verleend als het aantal vergunningen beperkt is. Ook als een vergunning wordt verleend omdat een ander, vergund, vaartuig niet beschikbaar is wordt een tijdelijke vergunning af-gegeven. De dwingende reden van algemeen belang die leidt tot het beperken van het aantal vergunningen dwingt in dat geval ook tot de tijdelijkheid van deze vergunning.

Artikel 2.2.6 Intrekking of wijziging van een vergunning

Het eerste lid van dit artikel bepaalt in welke gevallen een vergunning ambtshalve kan worden gewijzigd, geschorst of gewijzigd. De onderdelen van dat lid zien op onjuiste gebleken aanvraaggegevens of wijziging van omstandigheden. Het intrekken, schorsen of wijzigingen kan ook plaatsvinden indien een vergunninghouder in strijd handelt met wettelijke voorschriften, afwijkt van de voorschriften van de vergunning of indien hij anderszins in strijd handelt met een vergunningplicht op grond van de verordening. Bij het toepassen van deze bevoegdheid zal het college moeten onderbouwen wat de relatie is tussen de geconstateerde overtreding en de toegepaste bevoegdheid.

Het tweede lid regelt dat het college bepaalt in welke gevallen een vergunning op aanvraag kan worden gewijzigd. Enkel in door het college genoemde gevallen kan derhalve worden overgegaan tot wijziging op aanvraag. Deze constructie is gekozen omdat in de praktijk is gebleken dat een wijzigingsbevoegdheid zonder nadere inperking onvoldoende rechtszekerheid bood en dat de met de vergunningplicht gediende belangen hierdoor werden geschaad.

Artikel 2.2.7 Beslistermijn

Het eerste en tweede lid van dit artikel regelen dat in beginsel binnen dertien weken op een vergunningaanvraag wordt beslist en dat die termijn met ten hoogste acht weken kan worden verlengd. Ingeval op grond van artikel 2.4.4, tweede lid, is gekozen voor een systeem met schaarse vergunning is deze termijn op grond van het derde lid verlengd naar tweeëntwintig weken.

Artikel 28 van de Dienstenwet bepaalt dat een vergunning in de zin van de Dienstenrichtlijn van rechtswege wordt verleend, tenzij een wettelijk voorschrift anders bepaalt. Het derde lid van dit artikel bevat een dergelijk wettelijk voorschrift, waarmee wordt geregeld dat een ligplaatsvergunning voor bedrijfsvaartuigen en daaraan gerelateerde vergunningen, een exploitatievergunning voor passagiers-vervoer en een exploitatievergunning voor goedervervoer zijn uitgezonderd van de werking van artikel 28 van de Dienstenwet.

Overgangsrecht bij herziening 2019
Op grond van het overgangsrecht bij de herziening van 2019 worden vergunningen die zijn verleend op grond van de artikelen zoals deze luidden voor inwerkingtreding van de herziening na de herziening geacht te zijn verleend op grond van de artikelen zoals die thans luiden.

Paragraaf 2.3 Woonboten

Artikel 2.3.1 Ligplaatsvergunning woonboot

Het vergunningenstelsel heeft betrekking op al het openbaar water in de stad. Een gebied waar volgens een geldend bestemmingsplan woonboten aanwezig mogen zijn, is niet hetzelfde als een aangewezen officiële plaats of een ligplaats daarbuiten. Of in concreto met een woonboot ligplaats mag worden ingenomen, hangt ook af van het resultaat van de afweging van de in artikel 2.3.1 genoemde belangen. Voor het verlenen van de vergunning dient primair vast te staan dat de woonboot ook daadwerkelijk voor woonverblijf mag worden gebruikt op grond van de in artikel 2.3.2 geldende regels. Hiermee wordt bevorderd dat de beschikbare ligplaatscapaciteit daadwerkelijk voor de in aanmerking komende woonboten wordt aangewend.

Bij het behandelen van de aanvraag om een vergunning kunnen met het oog op de welstand overwegingen met betrekking tot het passen in de omgeving worden betrokken. De mogelijkheid bestaat dat op bepaalde locaties voor een bepaalde categorie woonboten geen, maar voor een andere categorie wel een ligplaats-vergunning zal worden verleend. Deze toets vindt alleen plaats bij woonboten die geen bouwwerken zijn. Voor woonboten – zijnde bouwwerken – vindt de welstandstoets plaats in het kader van de omgevingsvergunning.

Daarnaast kunnen voorschriften worden gesteld in het belang van ordening te water, veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. Bij het verlenen van de vergunning kan onder meer worden bepaald op welke concrete plaats de woonboot mag worden afgemeerd, wat de toegestane lengte, breedte, hoogte of diepgang van de boot is en welke afstand het ten opzichte van andere vaartuigen dan wel de wal of een brug moet innemen. Ook kan de vergunning worden losgekoppeld van specifieke eisen, maar waarbij de vergunninghouders wel zijn gebonden aan nadere door het college te stellen regels, die betrekking hebben op de voormelde motieven.

Met de woorden "overige vergunningen of ontheffingen" in het derde lid wordt gedoeld op vergunningen die verstrekt worden op basis van bijvoorbeeld de Keur AGV of de Waterwet. Ook wordt gedoeld op de omgevingsvergunning. Het moet de voor de burger onduidelijke situatie voorkomen bijvoorbeeld dat deze wel een ligplaatsvergunning krijgt, hoewel een benodigde Keurvergunning wordt geweigerd. Met ingang van 1 januari 2018 is de Wet verduidelijking voorschriften woonboten in werking getreden waarmee de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht worden gewijzigd. Deze wijziging is noodzakelijk doordat woonboten in de jurisprudentie van de afgelopen jaren in veel gevallen worden aangemerkt als bouwwerken als bedoeld in voornoemde wetten. Dit heeft tot gevolg dat het niet meer nodig is de ligplaatsvergunning voor woonboten of drijvende objecten zijnde bouw-werken te kunnen weigeren in het belang van de welstand of het bestemmingsplan omdat die toets al wordt uitgevoerd bij de omgevingsvergunning die nodig is voor een bouwwerk.

Artikel 2.3.2 Nadere regels woonboten

Het stellen van regels met betrekking tot registratie en (brand)veiligheid als in het eerste lid opgenomen, is centraal gehouden vanwege respectievelijk het belang van doelmatigheid van beheer en de meer algemene gelding van de hier bedoelde veiligheidsregels. De Brandbeveiligings-verordening 2013, waarin veiligheidsregels opgenomen zijn, is van toepassing op woonboten, maar niet op schepen die op grond van de Binnenvaartwet over een Certificaat van Onderzoek beschikken. Woonboten die op grond van de Binnenvaartwet over een Certificaat van Onderzoek beschikken, worden geacht te voldoen aan het gestelde in het eerste lid van dit artikel. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij die woonboten waarmee tevens varende activiteiten worden ondernomen.
De in het tweede lid genoemde regels met betrekking tot afmetingen zullen vooral nauw samenhangen met de specifieke aard en omstandigheden van de locaties waar

een ligplaats kan worden ingenomen en hebben derhalve mede betrekking op de stedenbouwkundige inpassing.

Dit artikel vormt de juridische basis voor het welstandsbeleid op het water. Zo kan het college met het oog op welstand onder meer regels stellen met betrekking tot de stedenbouwkundige inpasbaarheid en de maximale lengte van de in te nemen ligplaats. Ook kan het college ten behoeve van dit beleid

categorieën van woonboten onderscheiden. Het welstandbeleid is uitgewerkt in de Welstandsnota op het water.

Artikel 2.3.3 Vervangen woonboot niet zijnde een bouwwerk

Het vervangen van een woonboot kan een grote impact hebben op de omgeving; daarom wordt het aan regels onderworpen die het college kan stellen. Daarbij wordt gedacht aan regels die opgesteld worden met het oog op ordening op het water, welstand, openbare orde, veiligheid en milieu.

Met ingang van 1 januari 2018 treedt de Wet verduidelijking voorschriften woonboten in werking waarmee de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht worden gewijzigd. Deze wijziging is noodzakelijk doordat woonboten in de jurisprudentie van de afgelopen jaren in veel gevallen worden aangemerkt als bouwwerken als bedoeld in voornoemde wetten. Dit heeft tot gevolg dat het niet meer nodig is een vervangingsvergunning te verlangen voor woonboten of drijvende objecten zijnde bouwwerken omdat er voor vervanging van een woonboot zijnde een bouwwerk reeds een omgevingsvergunning nodig is.

Artikel 2.3.4 Verbouwen woonboot niet zijnde een bouwwerk

Deze bepaling regelt de situatie van het wijzigen van de staat van een woonboot door op-, aan- of verbouw of vergroting of het schilderen ervan. Het beoogt te voorkomen dat zonder nadere afweging een groter of anderszins ongewenst beslag op de openbare ruimte zou worden gelegd dan wel dat zonder nadere afweging de uiterlijke staat zou wijzigen. Ook voor kleine verbouwingen is een verbouwingsvergunning nodig als de afmetingen of de uiterlijke staat wijzigen. Wanneer de romp (of casco) van een woonboot vervangen of onherkenbaar veranderd wordt, is geen sprake van verbouwing maar van een nieuwe woonboot.

Het tweede lid van dit artikel is per 1 januari 2018 gewijzigd. Het deels schrappen van de vergunningsplicht dient het aanbrengen van duurzame initiatieven zoals zonnepanelen en groene daken, aantrekkelijker en eenvoudiger te maken zodat meer woonbooteigenaren bereid zijn hiertoe over te gaan. Een uitzondering geldt voor het beschermd stadsgezicht. Voor het aanbrengen van zonnepanelen of groene daken in beschermd stadsgezicht is wel een verbouwingsvergunning nodig voor zover er sprake is van woonboten niet zijnde bouwwerken. Voor woonboten niet zijnde bouwwerken, blijft de vergunning nog wel nodig.

Met ingang van 1 januari 2018 treedt de Wet verduidelijking voorschriften woonboten in werking waarmee de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht worden gewijzigd. Deze wijziging is noodzakelijk doordat woonboten in de jurisprudentie van de afgelopen jaren in veel gevallen worden aangemerkt als bouwwerken als bedoeld in voornoemde wetten. Dit heeft tot gevolg dat het niet meer nodig is een verbouwingsvergunning te verlangen voor woonboten of drijvende objecten zijnde bouwwerken omdat er voor verbouwing van een woonboot zijnde een bouwwerk reeds een omgevingsvergunning nodig is (tenzij de woonboot geen bouwwerk is). Daarnaast is de Welstandsnota op het water bepalend voor welke wijzigingen aan het uiterlijk van de woonboot aangebracht mogen worden.

Artikel 2.3.5 Woonverblijf anders dan op een woonboot

Deze bepaling vormt een complement van artikel 2.3.1 en beoogt in het belang van een doelmatig ligplaatsenbeheer het ontstaan van een verkapte vorm van wonen te water te voorkomen dan wel tegen te gaan.

Het verbod van het eerste lid is niet van toepassing op binnenschepen. Gelet op de aard van deze schepen doet zich hier niet de situatie voor van het ontstaan van een ongewenste vorm van wonen op het water. Het derde lid schept de mogelijkheid ontheffing te verlenen. Dit is vooral bedoeld voor het geval dat een vaartuig niet hoofdzakelijk een woonfunctie heeft en waarvan de bijkomende woonfunctie niet op bezwaar stuit. Hierbij kan worden gedacht aan een dienstwoning voor die situaties dat het voor de uitoefening van een bedrijf noodzakelijk is dat een betrokken bedrijfsvaartuig mede wordt bewoond. Het wonen is dan afhankelijk van het bedrijf en legt in het algemeen geen beslag op ligplaatscapaciteit.

Op grond van artikel 2.6.1, eerste lid, in combinatie met het vijfde lid, kan het college aan zogeheten oud-schippers toestaan woonverblijf op een voormalig binnenschip te hebben. Het zal hier om een beperkt aantal gevallen gaan, waarin wordt toegestaan dat een bepaalde (vaak gepensioneerde) schipper voor een nader vast te stellen termijn op zijn voormalig binnenschip woonverblijf mag houden. De regeling zal betrekking hebben op personen die een zodanig lange periode actief zijn geweest in de

bedrijfsmatige beroepsvaart en daardoor dat milieu als hun woonomgeving beschouwen, dat het vanuit sociaal oogpunt redelijk is hen in (de nabijheid van) deze omgeving woonverblijf te laten houden. Op basis van de beschikbare ligplaats-capaciteit en de omstandigheden van het geval zal bepaald worden welke ligplaats mag worden ingenomen. De ontheffing is rechtstreeks gekoppeld aan de persoon van de oud-schipper. De bevoegdheid is centraal gehouden omdat de betrokken ligplaatsen uitsluitend in de haven zullen zijn gelegen. Het Havenbedrijf Amsterdam voert de regeling uit.

Artikel 2.3.6 ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig

Om voor vergunning in aanmerking te komen moeten bedrijfsvaartuigen gericht zijn op het uitoefenen van watergebonden activiteiten of de aan- of afvoer van materialen over water. Het regime is zoveel mogelijk hetzelfde als dat voor woonboten. De mogelijkheid is opgenomen dat het college voor een specifieke categorie een concrete locatie kan aanwijzen (lid 2), waar in afwijking van het gestelde in het eerste lid de eis van watergebondenheid niet behoeft te gelden en zonder vergunning ligplaats kan worden ingenomen. In dat geval zal ook het verbod en vergunningen-stelsel niet gelden voor dat bepaalde watergebied of die bepaalde ligplaats. Hiermee kan elke gewenste economische activiteit die ook in de omgeving past, mogelijk worden gemaakt zonder afhankelijk te zijn van het criterium "watergebonden". Wel zal een vaartuig in dat gebied aan dezelfde eisen die ook aan vergunninghouders worden gesteld, moeten voldoen ingevolge artikel 2.3.7.

In 2016 is de tekst van lid 2 sub 2 enigszins gewijzigd. Bij nader inzien is het in plaats van "dan wel voor de aan- en afvoer van materialen over water" juridische juister is te spreken over "dan wel voor het laden en lossen van goederen", aangezien de uitzondering op het verbod zonder vergunning ligplaats in te nemen is gecreëerd om de activiteit van het laden en lossen mogelijk te maken en het niet gaat om de activiteit aan- of afvoer over water op daartoe aangewezen plekken. Aan- en afvoer ziet immers op gedraging varen en niet op de gedraging ligplaats innemen. Onder meer in de uitspraak van de Afdeling van 1 oktober 2008 in zaak nr. 200800788/1 is bepaald dat onder innemen van ligplaats moet worden verstaan stilliggen in de zin van geankerd zijn (waaronder ook begrepen het afmeren met behulp van spudpalen) of afgemeerd liggen zoals bedoeld in artikel 1.01, aanhef, onder D, onder 31, van het Binnenvaartpolitiereglement, anders dan in afwachting van de bediening van een brug of sluis, bunkeren en al het overige voor korte duur stilliggen wat naar verkeersopvatting niet kan worden gezien als ligplaats nemen.

Per 1 januari 2018 is aan lid 2 een sub c toegevoegd. De gemeente maakt het planologisch mogelijk om bij jachthavens ligplaatsen voor passagiersvaartuigen te realiseren. Voor het innemen van deze ligplaatsen is ingevolge de huidige Vob 2010 een ligplaatsvergunning bedrijfsvaartuig nodig. Voor het innemen van ligplaatsen zal veelal een privaatrechtelijke rechtsverhouding tot stand komen tussen reders en jachthavens. Het is hierom onwenselijk om de vergunningsvereiste te handhaven. Met de toevoeging van sub c kan de gemeente jachthavens aanwijzen waarvoor het vergunningsvereiste niet geldt.

Lid 7 vormt de juridische grondslag voor een regeling die het mogelijk maak reeds lang vooruit een ligplaats te reserveren.
De openbare ruimte is beperkt, ook op het water. In de praktijk is er vrijwel geen ruimte voor nieuwe bedrijfsvaartuigen, en daarom wordt deze ruimte tot nu toe strikt beperkt tot watergebonden activiteiten.

Lid 8 maakt het mogelijk om van de eis van watergebondenheid af te zien. Dit is een stadsdeelbevoegdheid. Alvorens van deze bevoegdheid gebruik te willen maken dient advies te worden ingewonnen bij de nautisch vaarwegbeheerder.

Paragraaf 4 Exploitatievergunning voor vervoer van personen

Artikel 2.4.1 Vergunningplicht voor vervoer van personen

Artikel 2.4.1 vormt de basis voor de uitgifte van vergunningen voor het vervoeren van passagiers. Voor handelingen die niet op grond van dat artikel zijn verboden is geen vergunning nodig. Het artikel is in 2019 opnieuw geformuleerd. Daarmee is niet beoogd de reikwijdte van het artikel te wijzigen. Het betreft slechts een aanpassing op basis van in de praktijk opgedane ervaringen met de verordening.

Ten eerste is het vervoeren of laten vervoeren van personen tegen een vergoeding verboden. De formulering “anders dan om niet” wordt gebruikt vanwege de uniformiteit met andere regelgeving, maar daarmee wordt geen wijziging beoogd ten opzichte van de huidige tekst “tegen betaling of andere vergoeding”. Met het “laten vervoeren van personen” wordt de organisator bedoeld van vaartochten. Die organisatie kan bijvoorbeeld bestaan uit het inhuren van personeel om een eigen vaartuig te besturen. Verder is het anders dan om niet ter beschikking stellen van een vaartuig of object voor het varen verboden zonder vergunning. Gekozen is voor de formulering “ter beschikking stellen” en niet

voor de huidige formulering "verhuren", omdat deze aanleiding is voor discussies voor de vraag of de verhuurhandeling zich in bepaalde gevallen binnen de territoriale werking van de verordening afspeelt. Het ter beschikking stellen gaat uit van de feitelijke locatie waarop de huurder over het vaartuig kan beschikken.

Het tweede lid verbiedt het aanbieden van een vaartuig of object voor het varen in Amsterdam. Dit is op grond van de huidige verordening al verboden, maar er is onduidelijkheid over de huidige formulering van het artikel, met name met betrekking tot de relatie tot deelplatforms. Met de voorgestelde tekst wordt ondubbelzinnig duidelijk dat het, wederom "anders dan om niet", aanbieden van een vaartuig niet is toegestaan als daarvoor geen vergunning is verleend. Het is niet relevant of het vaartuig met of zonder schipper wordt verhuurd en hoeveel personen met het vaartuig gaan varen. Dat blijkt uit de zinsnede "met een of meerdere personen". Deelplatforms kunnen worden aangesproken als zij niet meewerken aan het verwijderen van advertenties of als zij actief meewerken aan het in strijd handelen met het verbod om deze vaartuigen of objecten aan te bieden. Dat blijkt uit de toevoeging van de zinsnede "of die activiteiten te bevorderen" in de aanhef van het tweede lid. Op grond van het derde lid is geen vergunning nodig voor doorvaart op de primaire vaarwegen.

Artikel 2.6.1, eerste lid, voorziet in de mogelijkheid een ontheffing of vrijstelling te verlenen van de vergunningplicht. Dat betekent dat de vergunningplicht bijvoorbeeld op een bepaalde plaats of voor een bepaald type vaartuigen niet van toepassing kan worden verklaard.

Artikel 2.4.2 tot en met 2.4.5 en 2.4.7 Hoofdlijnen van de procedure in de verordening, invulling door het college

In januari 2019 heeft de Rekenkamer Metropool Amsterdam in het rapport "Zicht op schaarse vergunningstelsels" geadviseerd de bevoegdheden om nadere regels te stellen beter te omschrijven. In de artikelen 2.4.2 tot en met 2.4.7 wordt de mogelijkheid om regels te stellen over vergunningverlening conform dat advies expliciet gemaakt, hetgeen de democratische legitimering ten goede komt. De gemeenteraad bepaalt daardoor expliciet de kaders waaraan het college invulling kan geven. Uiteraard is het college gehouden de gemeenteraad te informeren over nieuw beleid of beleidswijzigingen. Tevens moeten deze wijzigingen voor inspraak openbaar worden gemaakt.

Het college stelt nadere regels over:

- de criteria die worden gehanteerd bij de toetsing van een aanvraag (artikel 2.4.2). Dit artikel bepaalt dat een aanvraag in ieder geval wordt afgewezen als voor het aangevraagde vergunningtype welstandseisen zijn gesteld en de aanvraag daarmee in strijd is,
- de keuze om het aantal beschikbare vergunningen al dan niet te beperken of om te werken met uitgifterondes voor vergunningen (artikel 2.4.4 nieuw),
- de wijze waarop een eventueel beperkt aantal vergunningen wordt gerangschikt (artikel 2.4.5). Overeenkomstig de aanbevelingen van de Rekenkamer van de Metropool Amsterdam bevat de verordening de afwijzingsgronden,
- eventueel aan een aanvraag te verbinden voorschriften of beperkingen (artikel 2.4.7),
- de informatie die een aanvraag moet bevatten en de documenten die moeten worden meegestuurd (artikel 2.4.7), en
- overige in artikel 2.4.7 genoemde onderwerpen die zien op de aanvraag-procedure, zoals het beperken van het aantal aanvragen per aanvrager.

Met deze systematiek wordt beoogt vergunningenbeleid beleid een stevige staats- en bestuursrechtelijke basis te bieden. Deze expliciete bevoegdheidstoedeling komt de politieke verwachtingen ten goede. Voor burgers en bedrijven bieden deze wijzigingen naar verwachting meer rechtszekerheid, omdat de juridische stabiliteit van op basis daarvan genomen beslissingen beter kan worden geborgd.

Artikel 2.4.3 Positie van de welstandstoets

De positie van de welstandstoets en het welstandsbeleid is met de in 2019 door-gevoerde wijzigingen in lijn gebracht met de welstandstoets in het omgevingsrecht. Dat houdt in dat de basis voor de welstandstoets in de hoofdregeling wordt vastgelegd. Tevens wordt daarin de positie van de welstandsnota door de gemeenteraad vastgelegd.

Artikel 2.4.6 Vergunningbewijs en van rechtswege vervallen van vergunningen

Op grond van de regels die tot de wijzigingen in 2019 golden mocht een vergunning pas in gebruik worden genomen nadat daarvoor een vergunningbewijs is afgegeven. Dit vergunningbewijs diende primair ter identificatie van het desbetreffende vaartuig. Het achterliggende idee daarbij was dat bij de afgifte ervan kan worden getoetst of het vaartuig, dat in veel gevallen zal zijn gebouwd nadat de vergunning is verleend, wel overeenkomstig de vergunning is gebouwd.

Door de jaren heen zijn meer eisen opgenomen voor het verkrijgen van dit ver-gunningbewijs, waardoor de juridische status van afgifte daarvan onduidelijk is geworden. Daarom is in artikel 2.4.6 nieuw systeem geïntroduceerd. Voorafgaand aan het eerste gebruik van de vergunning moet een vergunninghouder zich melden met zijn vaartuig op een nader aan te wijzen locatie. Dat geeft toezichthouders de gelegenheid om na te gaan of het vaartuig overeenkomt met de vergunning die daarvoor is verleend. Indien dat niet het geval is kan bijvoorbeeld een preventieve last onder dwangsom worden opgelegd. Deze melding vormt de afronding van het vergunningproces. Omdat de afhandeling daarvan met kosten gepaard gaat ligt het in de rede hiervoor leges vast te stellen.

Indien de melding niet plaatsvindt voor een door het college vastgestelde termijn vervalt de vergunning van rechtswege. Een vergunninghouder kan op grond van het zesde lid van artikel 2.4.6 (nieuw) verlenging van de termijn vragen, bijvoorbeeld als zich bijzondere omstandigheden hebben voorgedaan als gevolg waarvan het niet mogelijk was het vaartuig in gebruik te nemen.

Paragraaf 5 Exploitatievergunning voor vervoer van goederen

Artikel 2.5.1 en 2.5.2 Vergunning voor vervoer van goederen

Artikel 2.5.1 regelt de vergunningplicht voor goederenvervoer op het water tegen betaling. Met de herziening in 2019 is voor goederenvervoer een separaat artikel gecreëerd. Daardoor kan in de toepassing van het artikel meer recht worden gedaan aan de verschillen met vervoer van personen. Dit artikel is, in tegenstelling tot artikel 2.4.1 over vervoer van personen, niet van toepassing in de haven.

Artikel 2.5.2 regelt dat bepaalde artikelen over het vervoeren van personen van overeenkomstige toepassing op de vergunning voor het vervoeren van goederen. Het betreft de artikelen over het vaststellen van toetsingsgronden (artikel 2.4.2), het verdelen van vergunningen met aanvraagrondes en het voeren van volumebeleid (artikel 2.4.4), rangschikking van aanvragen (artikel 2.4.5), een verplichte melding voor gebruik van de vergunning (artikel 2.4.6) en nadere regels over de vergunningprocedure (artikel 2.4.7).

Paragraaf 6 Vrijstelling en ontheffing

Artikel 2.6.1 Vrijstelling en ontheffing

Met de herziening in 2019 is ervoor gekozen de vrijstellings- en ontheffingsbevoegd-heden, die tot dat moment verspreid waren over de verordening, samen te brengen in een artikel. Dit artikel, 2.6.1, bevat derhalve de tot dat moment geldende ontheffingen en vrijstellingen en daarin zijn de artikelen 2.1.1, eerste lid, (maximaal aantal personen op een vaartuig) en 2.1.2, eerste lid, (verbod om met een bepaald type vaartuig of tijdens een bepaald tijdvak te varen) ook opgenomen.

Het vijfde lid bevat de zogenaamde “oud schippers-regeling”, die tot de herziening in 2019 was opgenomen in artikel 2.3.5, vijfde lid.

Overgangsrecht bij herziening 2019

Op grond van het overgangsrecht bij de herziening van 2019 zijn ontheffingen en vrijstellingen die zijn verleend op grond van de artikelen zoals deze luidden voor inwerkingtreding van de herziening ook na de herziening van toepassing.

Artikel 2.6.2 Lastenreductie

Artikel 2.6.2 regelt dat geen specifieke ontheffing hoeft te worden aangevraagd indien voor een evenement een evenementenvergunning is aangevraagd en verkregen. In dat geval wordt ook een ontheffing van de artikelen 2.1.1, 2.1.2 en 2.1.7 geacht te zijn verleend. Dit geldt echter slechts voor zover de desbetreffende activiteiten met de evenementenvergunning zijn toegestaan.

Hoofdstuk 3. Bepalingen in het belang van ordening, veiligheid en milieu, samenhangend met het toelatings- en meerregime

Paragraaf 3.2 Bepalingen in het belang van ordening en veiligheid

Artikel 3.2.4 Verhalen anders dan op eigen aanvraag

Vaartuigen of objecten kunnen in de weg liggen als bijvoorbeeld een calamiteit op het land of op het water moet worden bestreden. Tevens kunnen schepen zelf door een calamiteit gevaar lopen. Daarnaast zijn er openbare orde- en andere motieven denkbaar die het noodzakelijk maken dat een vaartuig of object (tijdelijk) moet worden verhaald. Voor Sail bijvoorbeeld dienen de woonboten die hier gelegen zijn voor de duur van het evenement verhaald te worden.

De verhaalsmogelijkheid voor werkzaamheden aan gemeente-eigendommen spreekt voor zich. De bevoegdheid tot en de regeling van het toepassen van bestuursdwang is opgenomen in de Gemeentewet en in de Algemene wet bestuursrecht. Daarbij geldt - spoedeisende gevallen uitgezonderd - dat de overtreder eerst zelf in de gelegenheid moet worden gesteld om een einde te maken aan de overtreding. Geeft de overtreder geen gevolg aan de aanzegging, dan kan op kosten van de overtreder tot verhalen worden overgegaan.

In het tweede lid wordt de mogelijkheid geboden om te verhalen zonder dat hier een aanzegging aan de betrokkene aan vooraf gaat. Mocht deze situatie zich voordoen, dan is er geen sprake van een overtreding en derhalve geen grondslag voor het uitoefenen van bestuursdwang. De kosten van het verhalen zullen daarom niet worden verhaald.

De situatie dat de kapitein of schipper of rechthebbende onbekend is, zal zich voordoen in het geval dat zij in redelijkheid niet kunnen worden achterhaald. Vanwege het spoedeisende karakter zal de in het tweede lid opgenomen bevoegdheid van het college aan de havenmeester respectievelijk de beheerder binnenwater worden gemandateerd.

Paragraaf 3.3 Bescherming openbaar water en milieu

Artikel 3.3.1 Verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden

Op nieuwbouw-, verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden die zich voordoen in dan wel uitstrekken tot het openbaar water, de haven en het binnenwater, is de onderhavige bepaling van toepassing. Daar de veiligheid en het milieu bij deze werkzaamheden in het geding zijn, zijn al deze activiteiten onder de verbodsbepaling gebracht. De hoofdlijn is dat dergelijke werkzaamheden op een werf worden uitgevoerd waar de werkzaamheden op grond van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer en Waterwet mogen worden verricht.

Veelal zullen verbouwingen van bijvoorbeeld woonboten niet onder het verbod vallen. Of men krijgt ontheffing ingevolge het vierde lid, omdat bij woonboten vaak geen sprake is van een grote impact op de omgeving.

Artikel 3.3.2 Vrijkomen van stoffen en dergelijke

Dit artikel is van belang in verband met de overlast die ten gevolge van stof-, rook- en roetvorming e.d. kan optreden. In de meeste gevallen zullen de bijzondere wetten geen uitkomst bieden als bij de uitstoot van stoffen, gassen en dampen e.d. effecten waarneembaar zijn op de omgeving. De Wet inzake de luchtverontreiniging ziet toe op het verontreinigen van de lucht, maar biedt bij het in incidentele gevallen vrijkomen van stof, rook, roet et cetera onvoldoende houvast voor het nemen van maatregelen ter voorkoming van overlast of hinder voor de havengebruikers. Milieu- en veiligheidswetten hebben betrekking op een inrichting en bieden geen grondslag om in gevallen als hier bedoeld op te treden; zodoende geeft deze bepaling een aanvullende regeling

Artikel 3.3.3 Stoffen of voorwerpen in het openbaar water

Met dit artikel wordt beoogd zo snel mogelijk maatregelen te kunnen treffen wanneer een dergelijke calamiteit zich voordoet. De opgelegde alertheid van de vervuiler en van degene die van een dergelijk voorval weet heeft moeten hieraan bijdragen. Tevens is uitdrukking gegeven aan de gedachte dat de vervuiler verantwoordelijk is voor de gevolgen van zijn daden. Uiteraard zal dit artikel eerst zijn dienst bewijzen als de milieuwetgeving geen adequaat antwoord biedt voor de ontstane problemen. Met name moet hier worden gedacht aan de Waterwet en de Wet milieubeheer. Regels bij of krachtens deze wetten leggen veelal verplichtingen op aan degene die een inrichting drijft of aan de vergunninghouder om onvoorziene lozingen te melden en om maatregelen te treffen. Dit artikel heeft derhalve een aanvullend karakter.

Artikel 3.3.4 Overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen Uit milieuoverwegingen is het gewenst dat bepaalde onverpakte niet schadelijke of gevaarlijke vloeibare stoffen, zoals melasse, niet in het water terecht komen. Het artikel heeft zowel betrekking op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen als op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen onderling.

Artikel 3.3.7 Bunkeren en slopafgifte

Onder slops zijn te verstaan vloeibare afvalstoffen die vrijkomen als gevolg van de normale bedrijfsvoering op een schip. Hieronder dienen ook de water- en/of olieresten uit een machinekamer te worden gerekend; het zogenaamde bilgewater in binnenvaarttermen.

Artikel 3.3.8 Laden en lossen aan afmeerboeien
Jurisprudentie heeft uitgewezen dat laad- en losactiviteiten van droge bulkgoederen uit schepen op of aan afmeerboeien niet als een inrichting ingevolge de Wet milieubeheer kunnen worden gezien. Aan deze handelingen dienen echter nautische en milieutechnische eisen te worden gesteld. Na overleg met de Dienst Milieu en Water van de Provincie Noord-Holland en het Havenoverleg onder leiding van de Officier van Justitie is een aantal voorschriften geformuleerd. Deze voorschriften worden in de in het tweede lid bedoelde nadere regels bij besluit van het college vastgesteld. De genoemde ontheffing is in het algemeen van toepassing op alle openbare wachtboeien.

Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 9 mei 2019.

De plv. voorzitter

Rik Torn
De 2e plv. raadsgriffier

George Dikhout