

Het college van burgemeester en wethouders  
Programma Varen  
Postbus 202  
1000 AE Amsterdam

Betreft: Ingebrekestelling beslissing op bezwaar

E-mail:  
Telefoonnr.:



Amsterdam, 26 mei 2020

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij stel ik u namens Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. (voorheen Canal Company B.V.) in gebreke. Op 26 februari 2020 ontvingen wij de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake een vergunning voor bijzonder transport, zaaknummer 201901009/1/A3. Deze uitspraak is ter volledigheid als bijlage bij deze brief gevoegd.

In de uitspraak wordt Stichting Waternet aangemerkt als het bevoegde bestuursorgaan, alleen leek er tijdens de zitting nog enige onduidelijkheid over te bestaan of de verantwoordelijkheid hiervoor niet toch bij het college van B&W is komen te liggen na de verschuiving van taken tussen Waternet en het college. Deze ingebrekestelling wordt derhalve zowel naar het college als naar Waternet verzonden.

De Afdeling heeft voor het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar geen afwijkende termijn opgenomen, hetgeen betekent dat de normale wettelijke termijnen in acht dienen te worden genomen. Ingevolge artikel 7:10 lid 1 van de Awb heeft u zes weken de tijd om een beslissing op het bezwaarschrift te nemen of twaalf weken indien een commissie als bedoeld in artikel 7:13 Awb is ingesteld. In de bezwaarfase was een externe commissie ingesteld, waardoor nu ook van een beslistermijn van twaalf weken mag worden uitgegaan. Dit betekent dat de beslistermijn van twaalf weken vanaf 26 februari 2020 inmiddels is verstreken. Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. hebben echter nog geen gewijzigde beslissing op bezwaar ontvangen. U heeft derhalve niet binnen de wettelijke termijn een besluit genomen.



Ik verzoek u binnen twee weken een besluit te nemen en mij de gewijzigde vergunningen bijzonder transport toe te sturen waar de genoemde overgangsbepaling wel in is opgenomen, zoals volgt uit de uitspraak van de Afdeling van 26 februari 2020.

Indien u de gestelde termijn van twee weken ongebruikt laat verstrijken, maken Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. aanspraak op de wettelijk verschuldigde dwangsommen als bedoeld in artikel 4:17 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Hoogachtend,  
Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V.





Betreft : Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V.



Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
26 februari 2020	201901009/1/A3	275011

Inlichtingen



Onderwerp  
Canal Rondvaart B.V. en Stromma  
Nederland B.V./Waternet  
BPR

Procedure  
Hoger beroep

Geachte heer/mevrouw,

In de bovenvermelde procedure is uitspraak gedaan. De procedure is daarmee beëindigd. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,  
de griffier

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. (voorheen:  
Canal Company B.V.) (hierna gezamenlijk en in enkelvoud:  
Canal Rondvaart), gevestigd te Amsterdam,  
appellanten,

tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 21 december 2018 in  
zaak nr. 18/1760 in het geding tussen:

Canal Rondvaart

en

Stichting Waternet, namens de bevoegde autoriteit zoals bedoeld in  
artikel 5, eerste lid, aanhef en onder b, van het Vaststellingsbesluit  
Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Waternet).

### Procesverloop

Bij besluit van 23 juli 2017 heeft Waternet aan Canal Rondvaart vergunningen bijzonder transport verleend voor meerdere aan haar toebehorende vaartuigen, met een geldigheidsduur tot en met 8 april 2023.

Bij besluit van 24 januari 2018 heeft Waternet het door Canal Rondvaart daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 21 december 2018 heeft de rechtbank het door Canal Rondvaart daartegen ingestelde beroep ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak heeft Canal Rondvaart hoger beroep ingesteld.

Canal Rondvaart heeft een nader stuk ingediend.

Waternet heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 16 oktober 2019, waar Canal Rondvaart, vertegenwoordigd door [REDACTED] advocaat te Rotterdam, [REDACTED] en [REDACTED] en Waternet, vertegenwoordigd door mr. [REDACTED], zijn verschenen.

### Overwegingen

#### **Wettelijk kader**

1. Het wettelijk kader is opgenomen in de bijlage. De bijlage maakt deel uit van deze uitspraak.

#### **Inleiding**

2. In april 2008 is de door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam vastgestelde Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam (hierna: de Regeling doorvaartprofielen) in werking getreden. De regeling is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet (hierna: de SvW) en het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: het Bpr). In deze regeling is opgenomen welke vaartuigen met welke afmetingen door welke Amsterdamse wateren mogen varen. In de regeling zijn, aan de hand van de breedte, lengte en diepgang van een vaartuig, verschillende doorvaartprofielen bepaald. Een vaartuig mag varen op de vaarwegen die horen bij het doorvaartprofiel waarbinnen het vaartuig past. Een vaartuig dat niet aan de maximale vastgestelde eisen van een vaarweg voldoet, wordt niet geacht in overeenstemming te zijn met de karakteristieken van de vaarweg als bedoeld in artikel 1.06 van het Bpr. Op vaarwegen waar een profiel geldt waarbinnen het vaartuig niet past, mag het vaartuig alleen varen als daarvoor een vergunning is verleend. Dat is een vergunning voor bijzonder transport, zoals bedoeld in artikel 1.21 van het Bpr. Het geschil in deze zaak gaat over verlening van dergelijke vergunningen bijzonder transport.

2.1. In de Regeling overgangsvergunningen beroepsvaartuigen artikel 1.21 lid 2 BPR in relatie met de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam (hierna: de Overgangsregeling) heeft Waternet de bevoegdheid om vergunningen bijzonder transport te verlenen, uitgewerkt. In de Overgangsregeling is bepaald dat voor vaartuigen van de op 1 april 2008 bestaande legale beroepsvaart die niet aan de nieuwe doorvaartprofielen voldoen, een vergunning bijzonder transport voor de duur van maximaal 15 jaar kan worden verleend. Die 15 jaar gaan in vanaf de datum waarop de Regeling doorvaartprofielen is vastgesteld. In de Overgangsregeling is verder in artikel II onder 5 bepaald dat de overgangsvergunning wordt vervangen door een vergunning voor onbepaalde tijd, indien binnen de overgangstermijn van 15 jaar wordt overgegaan op een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering (hierna: de overgangsbepaling). Het Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen, versie 27 februari 2008, dat een toelichting inhoudt op de Regeling doorvaartprofielen, vermeldt hierover het volgende: "Voor bedrijfsvaartuigen uit deze groep die in de tussenliggende 15 jaar voldoen aan de nog nader vast te stellen criteria voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering loopt de regeling door tot het moment dat het vergunde schip uit de vaart wordt genomen. De beperking tot de huidige vergunde schepen is ingegeven door de wens om op den duur te komen tot de gewenste situatie, namelijk dat alle vaartuigen in passende profielen varen." De voorwaarden voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering zouden door het college worden vastgesteld. Dit is niet gebeurd en bij een op 23 september 2016 bekendgemaakt besluit is de overgangsbepaling komen te vervallen. Omdat in de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Varen van 2013 is bepaald dat alle rondvaartboten aan strengere milieunormen (uiteindelijk: zero emissie) moeten voldoen, bestond volgens Waternet geen noodzaak meer om de milieuvoorwaarden van de overgangsbepaling in te vullen.

### **Besluitvorming**

3. Canal Rondvaart heeft voor haar vaartuigen vergunningen voor bijzonder transport aangevraagd op grond van de Overgangsregeling. De vaartuigen vallen door hun omvang onder doorvaartprofiel A, maar Canal Rondvaart wil ook varen op de vaarwegen voor profiel B in het centrum van Amsterdam. Daarvoor heeft zij deze vergunningen nodig. Waternet heeft de vergunningen overeenkomstig de Overgangsregeling verleend met een geldigheidsduur tot en met 8 april 2023.

### **De aangevallen uitspraak**

4. De rechtbank heeft onder meer geoordeeld dat Waternet een kenbare belangenafweging heeft gemaakt wat betreft de keuze om geen milieuvoorwaarden op te stellen en de overgangsbepaling met ingang van 23 september 2016 te laten vervallen. Volgens de rechtbank is een aanpassingsduur van 15 jaar een redelijke termijn om te voldoen aan de doorvaartprofielen. De rechtbank heeft in dit verband naar haar uitspraak van 13 september 2018 (ECLI:NL:RBAMS:2018:7145) gewezen en heeft zich aangesloten bij de overwegingen in die uitspraak. Voor zover Canal Rondvaart heeft aangevoerd dat sprake is van strijd met de rechtszekerheid door de overgangsbepaling achteraf in te trekken, heeft de

rechtbank overwogen dat er geen aanspraak bestond op een vergunning voor onbepaalde tijd. De rechtbank heeft ook in dit verband de relevante overwegingen in de uitspraak van 13 september 2018 overgenomen in haar uitspraak.

### **Het hoger beroep**

5. Canal Rondvaart betoogt dat de rechtbank heeft miskend dat, gezien de totstandkomingsgeschiedenis van de Overgangsregeling, Waternet haar een vergunning voor onbepaalde tijd had moeten verlenen. Volgens Canal Rondvaart heeft het college bij de vaststelling van de Regeling doorvaartprofielen uit 2008 geconstateerd dat deze doorvaartprofielen beperkingen opleggen aan de belangrijkste beroepsmatige gebruikers van de grachten, te weten de rondvaartrederijen. In het bijzonder gaat het om de exploitanten van destijds 30 rondvaartvaartuigen die niet aan doorvaartprofiel B voldoen. Om deze exploitanten tegemoet te komen is voorzien in een bijzondere overgangsregeling: een uitsterfconstructie. Het Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen, versie 27 februari 2008, vermeldt hierover het volgende: "Voor bedrijfsvaartuigen uit deze groep die in de tussenliggende 15 jaar voldoen aan de nog nader vast te stellen criteria voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering loopt de regeling door tot het moment dat het vergunde schip uit de vaart wordt genomen." Deze 30 schepen mochten dus in ieder geval nog 15 jaar blijven varen in wateren met doorvaartprofiel B. Echter, ook daarna zouden deze schepen mogen blijven varen in profiel B, indien zou worden voldaan aan nog vast te stellen eisen voor een milieuvriendelijke bedrijfsvoering. De termijn van 15 jaar was volgens Canal Rondvaart dan ook niet bedoeld als redelijke termijn om te voldoen aan de doorvaartprofielen, maar was enkel bedoeld als extra stimulans om over te stappen naar een milieuvriendelijke aandrijfwijze. Dat het niet langer noodzakelijk was hier een prikkel te stellen om aan bepaalde milieueisen te voldoen, omdat hierover regels zijn gesteld in de Nota Varen, biedt onvoldoende onderbouwing voor het laten vervallen van de overgangsbepaling. Het niet voltooien en schrappen van de overgangsbepaling kan daarom niet worden gerechtvaardigd en is daarmee in strijd met het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel. Dat, zoals de rechtbank heeft overwogen, de milieueisen nog een nadere invulling vergden zodat op grond van de Overgangsregeling geen aanspraak bestond op een vergunning voor onbepaalde tijd, gaat eraan voorbij dat Canal Rondvaart altijd aan alle mogelijke milieueisen kan voldoen. Zo kan zij voor al haar vaartuigen met een elektrische motor volledig emissievrij varen. Ook om die reden is met de Overgangsregeling wel degelijk het vertrouwen gewekt dat zij ook na 8 april 2023 met haar vaartuigen kon blijven varen. Daar komt bij dat de rechtbank heeft miskend dat Waternet een onjuiste belangenafweging heeft gemaakt door te overwegen dat het belang van Canal Rondvaart bij vergunningen voor onbepaalde tijd, niet opweegt tegen het belang van een vlotte en veilige doorvaart. Volgens Canal Rondvaart is het belang van een vlotte en veilige doorvaart met haar vaartuigen helemaal niet in het geding.

5.1. Waternet heeft in verweer in hoger beroep naar voren gebracht dat de noodzaak is vervallen om de vergunningsvoorwaarden van de

overgangsbepaling in te vullen, toen de gemeenteraad in oktober 2013 in de Nota Varen heeft bepaald dat alle rondvaartboten aan strengere milieunormen, leidend tot zero emissie, zouden moeten gaan voldoen. Het intrekken van de overgangsbepaling in 2016 is volgens Waternet niet in strijd met de rechtszekerheid, omdat er nooit aanspraak heeft bestaan op een vergunning voor onbepaalde tijd. Volgens Waternet is weliswaar een vergunning voor onbepaalde tijd in het vooruitzicht gesteld, maar Canal Rondvaart kon niet weten aan welke voorwaarden moest worden voldaan, omdat deze nooit zijn uitgewerkt.

Ter zitting heeft Waternet nog betoogd dat de Afdeling voorbij moet gaan aan het beroep van Canal Rondvaart op de Overgangsregeling, omdat deze in strijd met de SvW moet worden geacht.

6. Anders dan Waternet aanvoert, ziet de Afdeling geen reden om de Overgangsregeling in strijd met artikel 4 van de SvW te achten, want deze regeling geeft invulling aan artikel 1.21, tweede lid, van het Bpr en dus aan een verplichting omtrent het varen zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, aanhef en onder a, onder 1, van de SvW. De overgangsbepaling is in de Overgangsregeling opgenomen om de vanuit milieuoverwegingen noodzakelijke investeringen te stimuleren. De Afdeling ziet geen reden om de overgangsbepaling in strijd met artikel 3, eerste lid, aanhef en onder e, van de SvW te achten. Het belang zoals genoemd in dit artikel, beperkt zich, anders dan Waternet aanvoert, niet tot olieverontreiniging alleen.

6.1. Naar het oordeel van de Afdeling is het besluit van Waternet van 23 september 2016 om de overgangsbepaling in de Overgangsregeling te schrappen in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Daarbij betreft de Afdeling de totstandkomingsgeschiedenis. De Overgangsregeling is in 2008 in het leven geroepen om reders de tijd te geven zich aan te passen aan de nieuwe maatvoering van de doorvaartprofielen. Uitdrukkelijk is in een overgangsbepaling opgenomen dat reders een vergunning voor onbepaalde tijd krijgen als zij binnen 15 jaar voldoen aan nader door het college vast te stellen milieuvoorschriften. Daarbij is bepaald dat de overgangsvergunning zal worden verleend tot het moment dat het vergunde vaartuig uit de vaart wordt genomen, mits voldaan is en zal worden aan de eisen van milieuvriendelijke bedrijfsvoering. Hieruit volgt dat Waternet de desbetreffende reders onder deze voorwaarden uitdrukkelijk het perspectief heeft geboden op een vergunning voor onbepaalde tijd. Ook in de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Varen van 2013 is het bestaan van deze overgangsbepaling bevestigd.

Het enkele feit dat het college geen milieuvoorschriften ten aanzien van de bedrijfsvoering heeft opgesteld en dus geen uitwerking heeft gegeven aan de overgangsbepaling, rechtvaardigt niet, gelet op de totstandkomingsgeschiedenis, het vervallen van de overgangsbepaling. Deze rechtvaardiging kan ook niet worden gevonden in het besluit van Waternet van 23 september 2016. Dat in de Nota Varen van 2013 is bepaald dat alle rondvaartboten aan strengere milieunormen (uiteindelijk zero emissie) moeten voldoen, laat de grondslag voor de overgangsbepaling onverlet. Deze heeft namelijk betrekking op de mogelijkheid om na 2023 te blijven varen met grotere rondvaartboten dan bepaald in het doorvaartprofiel B. De

rechtvaardiging voor het vervallen van de overgangsbepaling kan evenmin worden gevonden in het belang van een vlotte en veilige doorvaart, aangezien niet is gebleken dat het doorvaren in de grachten met de in 2008 reeds aanwezige grotere rondvaartboten tot hun afschrijving een onaanvaardbare situatie oplevert vanuit het oogpunt van dit belang. Het schrappen van de overgangsbepaling is immers niet gemotiveerd met dit belang, maar uitsluitend met de ontwikkelingen omtrent milieunormen. Het besluit van 24 januari 2018 houdt in dat Canal Rondvaart tot en met uiterlijk 8 april 2023 met deze rondvaartboten in de grachten met het doorvaartprofiel B mag varen maar daarna niet meer.

Gelet op het voorgaande slaagt het betoog van Canal Rondvaart dat het besluit van 24 januari 2018 in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel.

7. De Afdeling zal het hoger beroep van Canal Rondvaart alleen af om hetgeen hiervoor onder 6.1 is overwogen gegrond verklaren. Datgene wat overigens is aangevoerd behoeft geen bespreking meer. Nu het schrappen van de overgangsbepaling in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel, moet de overgangsbepaling alsnog in de vergunningen van Canal Rondvaart worden opgenomen. De overgangsbepaling verwijst naar de door het college nog vast te stellen voorwaarden voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering. Deze voorwaarden zijn echter nooit vastgesteld, omdat inmiddels algemene voorwaarden voor milieuvriendelijkere bedrijfsvoering waren gesteld in de Nota Varen. De overgangsbepaling moet daarom zo worden gelezen dat de voorwaarden voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering thans zijn opgenomen in de Nota Varen. Indien een rondvaartboot binnen de termijn van 15 jaar aan die voorwaarden voldoet, moet de overgangsvergunning op grond van de overgangsbepaling worden vervangen door een vergunning voor onbepaalde tijd. Omdat Canal Rondvaart hiermee met haar vaartuigen kan blijven varen totdat deze vaartuigen uit de vaart worden gehaald, is er geen belang meer bij hetgeen zij overigens heeft aangevoerd.

### **Conclusie**

8. Het hoger beroep is gegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden vernietigd. Doende hetgeen de rechtbank zou behoren te doen, zal de Afdeling het beroep tegen het besluit van 24 januari 2018 alsnog gegrond verklaren. Dat besluit komt wegens strijd met het rechtszekerheidsbeginsel voor vernietiging in aanmerking, voor zover het de aan Canal Rondvaart verleende vergunningen bijzonder transport betreft. De Afdeling zal zelf in de zaak voorzien door het besluit van 23 juli 2017 te herroepen, voor zover Waternet heeft geweigerd de onder 7 genoemde overgangsbepaling op te nemen in de vergunningen van Canal Rondvaart, bepalen dat Waternet die overgangsbepaling alsnog in die vergunningen opneemt en bepalen dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 24 januari 2018, voor zover vernietigd. Het opnemen van de overgangsbepaling in de vergunningen brengt met zich dat Canal Rondvaart in aanmerking komt voor een vergunning bijzonder transport voor onbepaalde tijd indien zij voor 8 april 2023 voldoet aan de voor haar boten geldende in de Nota Varen gestelde milieuvoorschriften.

9. Waternet dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart het hoger beroep gegrond;
- II. vernietigt de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 21 december 2018 in zaak nr. 18/1760;
- III. verklaart het bij de rechtbank ingestelde beroep gegrond;
- IV. vernietigt het besluit van de bevoegde autoriteit zoals bedoeld in artikel 5, eerste lid, aanhef en onder b, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement van 24 januari 2018, kenmerk: 17.139871 Z17.0000219, voor zover het de aan Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. verleende vergunningen bijzonder transport betreft;
- V. herroept het besluit van 23 juli 2017, kenmerk: 17.106555, voor zover de bevoegde autoriteit heeft nagelaten de in overweging 7 genoemde overgangsbepaling op te nemen in de vergunningen bijzonder transport van Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V.;
- VI. bepaalt dat de bevoegde autoriteit die overgangsbepaling alsnog opneemt in die vergunningen;
- VII. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 24 januari 2018, voor zover vernietigd;
- VIII. veroordeelt de bevoegde autoriteit tot vergoeding van bij Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. in verband met de behandeling van het beroep en het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 2.100,00 (zegge: eenentwintighonderdeuro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
- IX. gelast dat de bevoegde autoriteit aan Canal Rondvaart B.V. en Stromma Nederland B.V. het door hen betaalde griffierecht ten bedrage van € 857,00 (zegge: achthonderdzevenenvijftig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. [REDACTED], voorzitter, en mr. [REDACTED] en mr. [REDACTED], leden, in tegenwoordigheid van mr. [REDACTED], griffier.

[REDACTED]  
voorzitter

[REDACTED]  
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 26 februari 2020

582-859.

Verzonden: 26 februari 2020

## BIJLAGE – Wettelijk kader

Scheepvaartverkeerwet

## Artikel 2

1. Voor de toepassing van deze wet en de daarop berustende bepalingen is dan wel zijn, tenzij daarin anders is bepaald, het bevoegd gezag:

a. indien het betreft een scheepvaartweg in beheer bij:

[...]

3°. een gemeente: burgemeester en wethouders;

[...]

## Artikel 3

1. Toepassing van de artikelen 4, 11 en 12 kan, behoudens het bepaalde in het tweede lid, slechts geschieden in het belang van:

[...]

e. het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen.

[...]

## Artikel 4

1. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot:

a. het deelnemen aan het scheepvaartverkeer op scheepvaartwegen;

[...]

2. De in het eerste lid, onder a, bedoelde regels kunnen slechts inhouden:

a. verplichtingen met betrekking tot:

1° het varen en het ligplaats nemen met schepen en andere vaartuigen;

[...]

Binnenvaartpolitierglement

## Artikel 1.06. Gebruik van de vaarweg

Een schip of een samenstel mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid of de snelheid van dit schip of dit samenstel niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en met de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken.

## Artikel 1.21. Bijzondere transporten

1. Als een bijzonder transport wordt beschouwd het verplaatsen op de vaarweg:

a. van een schip of een samenstel dat niet voldoet aan artikel 1.06;

[...]

2. Een bijzonder transport vaart niet dan met een vergunning van de bevoegde autoriteit. Aan een vergunning kunnen door de bevoegde autoriteit voorwaarden worden verbonden.

[...]

Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitierglement

## Artikel 5

1. In het Binnenvaartpolitierglement wordt onder de bevoegde autoriteit verstaan:

- a. voor de vaarwegen in beheer bij het Rijk, de personen die worden aangewezen door Onze Minister;
- b. voor de vaarwegen in beheer bij een ander openbaar lichaam, de personen die worden aangewezen telkens door het bestuur van het openbare lichaam;
- [...]

Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

[...]

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 8 april 2008 hebben besloten:

- l. te bepalen dat de lengte, de breedte en de diepgang van een schip of een samenstel wordt geacht niet in overeenstemming te zijn met de karakteristieken van de vaarweg bedoeld in artikel 1.06 van het Binnenvaartpolitiereglement (en derhalve niet aan de scheepvaart mag deelnemen), indien de maten groter zijn dan de maten die gelden voor de vaarwegen zoals hieronder zijn aangegeven in de tabel en op de bijgevoegde kaarten doorvaartprofielen "Gemeente Amsterdam" en doorvaartprofielen "Binnenstad" met uitzondering van de Da Costakade, Bilderdijkgracht en Jacob van Lennepkanaal.

profiel	Breedte van de doorvaart	Lengte vaartuigen	Breedte vaartuigen	Doorvaart-profiel diepte
<b>A1</b>	Minimaal 30 m (A1plus: minimaal 50 m: op de Schinkel)	Max 80 m	Max 9.50 m	Max. 3.00 m - n.a.p.
<b>A2</b>	Minimaal 24 m (A2plus: minimaal 50 m: op de Amstel)	Max 67 m	Max 7.20 m	Max. 2.75 m - n.a.p.
<b>B</b>	Minimaal 13 m (uitzondering 12 m)	Max 20m	Max 4,25 m	Max. 2.20 m - n.a.p
<b>C</b>	Minimaal 12 m (uitzondering 11 m)	Max 18 m	Max 4 m	Max. 2.20 m - n.a.p.
<b>D</b>	Minimaal 11 m (uitzondering 10 m)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.90 m - n.a.p.
<b>E</b>	Minimaal 10 m (uitzondering 6,50 m)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.80 m - n.a.p.
<b>E<sup>®</sup></b>	Minimaal 10 m (uitzondering: maatwerk)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.80 m - n.a.p.

[...]

Regeling overgangsvergunningen beroepsvaartuigen artikel 1.21 lid 2 BPR in relatie met de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam

De bevoegde autoriteit Binnenvaartpolitiereglement

[...]

Brengt ter algemene kennis dat hij op 8 april 2008 het volgende heeft besloten:

[...]

II. te bepalen dat de volgende vergunningen op grond van artikel 1.21 lid 2 Binnenvaartpolitiereglement verleend kunnen worden uitsluitend voor vaartuigen van de op 01-04-2008 bestaande legale beroepsvaart die niet voldoen aan de profielvoorwaarden van de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam:

1. vergunningen bijzonder transport voor:

a. Profiel B en C zoals opgenomen in de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam voor beroepsvaartuigen t/m 23,10 meter lang en t/m 4,50 meter breed.

b. Profiel D, zoals opgenomen in de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam voor beroepsvaartuigen t/m 18 meter lang en t/m 4 meter breed.

Voorts te bepalen dat de volgende voorwaarden gelden:

2. Uiterlijk op de vaststellingsdatum van de regeling doorvaartprofielen (01-04-2008) is er een exploitatievergunning verleend als bedoel in artikel 2.4.5 van de VHB 2006 voor het betreffende vaartuig.

3. De overgangsvergunning op grond van artikel 1.21 lid 2 BPR geldt voor maximaal 15 jaar te rekenen vanaf de datum van vaststelling van de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam (01-04-2008).

4. De overgangsvergunning op grond van artikel 1.21 lid 2 BPR is vaartuig gebonden. Bij verkoop van het vaartuig gaat de vergunning mee over met het vaartuig,

5. De termijn van de overgangsvergunning artikel 1.21. lid BPR van 15 jaar kan vervangen worden door een vergunning voor onbepaalde tijd.

Voorwaarde hiervoor is dat binnen de overgangstermijn van 15 jaar wordt overgegaan op een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering. Dit moet worden aangetoond door de eigenaar-aanvrager. De voorwaarden van deze milieuvriendelijkere bedrijfsvoering worden nog vastgesteld door Burgemeester en Wethouders. Indien er voldaan wordt aan de milieuvriendelijkere bedrijfsvoering wordt de overgangsvergunning verleend tot het moment waarop het vergunde vaartuig uit de vaart wordt genomen mits er al die tijd voldaan wordt aan het vereiste van een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering.

6. Deze vergunningsmogelijkheid op grond van artikel 1.21 lid 2 BPR geldt als overgangsregeling.

[...]

# uitspraak

---

## RECHTBANK AMSTERDAM

Bestuursrecht

zaaknummer: AMS 18/1760

uitspraak van de meervoudige kamer van 21 december 2018 in de zaak tussen

de besloten vennootschappen Canal Rondvaart B.V. en Canal Company B.V., beide te Amsterdam, hierna te noemen: eiseressen (gemachtigde [REDACTED]),

en

Waternet, namens de bevoegde autoriteit zoals bedoeld in artikel 5, eerste lid, aanhef en onder b, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, verweerder (gemachtigden: mr. [REDACTED]).

### Proces verloop

Bij besluit van 23 juli 2017 (het primaire besluit) heeft verweerder aan eiseressen voor acht aan hen toebehorende vaartuigen vergunningen bijzonder transport verleend, geldig tot en met 8 april 2023.

Eiseressen hebben tegen het primaire besluit bezwaar gemaakt.

Bij besluit van 24 januari 2018 (het bestreden besluit) heeft verweerder het bezwaar van eiseressen tegen het primaire besluit ongegrond verklaard.

Eiseressen hebben tegen het bestreden besluit beroep ingesteld.

Verweerder heeft een verweerschrift ingediend.

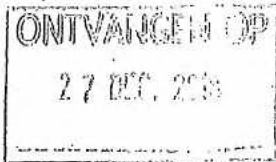
Het onderzoek op de zitting heeft plaatsgevonden op 15 november 2018. Eiseressen hebben zich laten vertegenwoordigen door hun gemachtigde en door mr. [REDACTED], bedrijfsjuriste. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden.

### Overwegingen

#### *Achtergrond: wettelijk kader*

1.1. Op 11 april 2008 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam vastgesteld (hierna: de Regeling doorvaartprofielen). De doorgaande grachten in Amsterdam hebben profiel B gekregen, wat betekent dat per 1 april 2008 niet meer gevaren mag worden met vaartuigen langer dan 20 meter en/of breder dan 4,25 meter (profiel A).

1.2. Artikel 1.06 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bepaalt dat een schip of een samenstel niet mag deelnemen aan de scheepvaart, indien de lengte, de breedte, de hoogte boven water, diepgang, de manoeuvreerbaarheid of de snelheid van dit schip of samenstel



de Rechtspraak

Rechtbank Amsterdam



AANTEKENEN  PER POST  PER FAX 088-2535430



Rechtbank Amsterdam  
Afdeling Publiekrecht  
teams Bestuursrecht

bezoekadres  
Parnassusweg 220 (hoofdingang:  
toren G, Fred, Roeskestraat)  
1076 EC Amsterdam

correspondentieadres  
postbus 75850  
1070 AW Amsterdam

t (088) 361 14 11  
f (088) 361 03 25  
www.rechtspraak.nl

datum 21 december 2018  
onderdeel Sluiffase (keuzemenu: optie 2)  
contactpersoon [REDACTED]  
doorkiesnummer [REDACTED]  
ons kenmerk zaaknummer AMS 18 / 1760 BESLU 186  
uw kenmerk  
bijlage(n)  
faxnummer afdeling (088) 36 10323  
onderwerp het beroep van Canal Rondvaart B.V. te Amsterdam

Bij beantwoording de datum en  
ons kenmerk vermelden. Wilt u  
slechts één zaak in uw brief  
behandelen.

Geachte heer,

Over het beroep met zaaknummer AMS 18 / 1760 BESLU 186 deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een ECLI-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient te worden ingesteld binnen zes weken na de datum van verzending van deze uitspraak door een beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op [www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl) voor meer informatie over het indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtbaar



niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en met de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken.

1.3. Artikel 1.21, tweede lid, van het BPR bepaalt dat de bevoegde autoriteit een vergunning kan verlenen voor bijzondere transporten waaronder mede wordt begrepen het varen met boten die niet voldoen aan artikel 1.06 van het BPR. Aan deze vergunning kunnen ook voorwaarden verbonden worden.

1.4. Eveneens is op 11 april 2008 de Regeling overgangsvergunningen beroepsvaartuigen artikel 1.21, tweede lid, van het BPR in relatie met de Regeling doorvaartprofielen vastgesteld (hierna: de Overgangsregeling). In dit beleid is bepaald dat voor vaartuigen van de op 1 april 2008 bestaande legale beroepsvaart, die niet voldoen aan de profielvoorwaarden van de Regeling doorvaartprofielen, voor de duur van maximaal 15 jaar een vergunning bijzonder transport kan worden verleend.

1.5. In punt II, onder 5, van de Overgangsregeling van 11 april 2008 (hierna: de vervangingsregeling/of overgangsbepaling) staat het volgende. *“De termijn van de overgangsvergunning artikel 1.21 lid BPR van 15 jaar kan vervangen worden door een vergunning voor onbepaalde tijd. Voorwaarde hiervoor is dat binnen de overgangstermijn van 15 jaar wordt overgegaan op een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering. Dit moet worden aangetoond door de eigenaar-aanvrager. De voorwaarden van deze milieuvriendelijkere bedrijfsvoering worden nog vastgesteld door Burgemeester en Wethouders. Indien er voldaan wordt aan de milieuvriendelijkere bedrijfsvoering wordt de overgangsvergunning verleend tot het moment waarop het vergunde vaartuig uit de vaart wordt genomen mits er al die tijd voldaan wordt aan het vereiste van een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering.”*

1.6. Bij besluit van 23 september 2016 van het college van burgemeester en wethouders is de Overgangsregeling in relatie met de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam aangepast, in die zin dat de zogeheten ‘vervangingsregeling’ (Overgangsbepaling) is geschrapt. Dit betekent dat het niet langer mogelijk is om met een verwijzing naar de Overgangsregeling een vergunning bijzonder transport voor onbepaalde tijd aan te vragen dan wel te verkrijgen.

#### *Aanvraag eiseressen en bestreden besluit*

2. Op 17 juli 2017 hebben eiseressen voor acht aan hen toebehorende rondvaartboten vergunningen bijzonder transport aangevraagd op grond van de Overgangsregeling. De betreffende rondvaarbotten vallen door hun omvang onder doorvaartprofiel A, maar eiseressen willen deze rondvaarbotten laten varen in de grachten in het centrum van Amsterdam waarvoor een ander profiel geldt. Eiseressen hebben in de aanvraag expliciet verzocht om opname van de Overgangsbepaling.

3.1. Verweerder heeft bij het primaire besluit aan eiseressen voor de betreffende rondvaartboten tijdelijke vergunningen bijzonder transport voor profielen B en C verleend, geldig tot en met 8 april 2023, zonder opname van de Overgangsbepaling. Aan eiseressen is derhalve geen vergunning voor onbepaalde tijd verleend

3.2. In het bestreden besluit heeft verweerder het door eiseressen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard. Verweerder stelt zich op het standpunt dat geen vergunning voor onbepaalde tijd kan worden gegeven, omdat bij het besluit van 23 september 2016 de

Overgangsbepaling is geschrapt, waardoor het niet langer mogelijk is om een vergunning bijzonder transport aan te vragen/te krijgen voor onbepaalde tijd met een verwijzing naar de Overgangsregeling. Verweerder stelt zich verder op het standpunt dat bij de keuze tot het schrappen van de overgangsbepaling een belangenafweging is verricht. Van belang is dat de Overgangsregeling was bedoeld voor vaartuigen die per 1 april 2008 vanwege hun profiel geen gebruik meer mochten maken van de grachten. Volgens verweerder is verder geen sprake van onevenredige benadeling en evenmin sprake van strijd met het vertrouwensbeginsel en het rechtzekerheidsbeginsel.

#### *Beroepsgronden eiseressen*

4.1. Het beroep van eiseressen heeft alleen nog betrekking op zes van de tijdelijke vergunningen bijzonder transport voor de volgende rondvaartboten: Anton Dreesman, Dr. Albert Heijn, Pieter Heyn I, Pieter Heyn II, Pieter Heyn III en Mondriaan. Eiseressen voeren aan dat deze rondvaartboten verenigbaar zijn met de karakteristieken van de vaarwegen in de zin van artikel 1.06 van het BPR zodat eiseressen daarmee mogen varen zonder dat zij daarvoor vergunningen bijzonder transport nodig hebben. Subsidiar voeren eiseressen aan dat verweerder de verleende vergunningen voor onbepaalde tijd had moeten verlenen.

4.2. In de door eiseressen op 1 november 2018 ingediende nadere onderbouwing van de beroepsgronden, stellen zij het niet eens te zijn met de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 13 september 2018 (ECLI:NL:RBAMS:2018:7145).

#### *Beoordeling door de rechtbank*

##### *- artikel 1.06 van het BPR*

5.1. Eiseressen betwisten het standpunt van verweerder dat de zes rondvaartboten in strijd zijn met artikel 1.06 van het BPR. Zij voeren aan dat niet enkel de afmeting (lengte en breedte) van een schip bepalend is voor de vraag of deze verenigbaar is met de karakteristieken van de vaarwegen in Amsterdam. Veel relevanter is de aanwezigheid van moderne stuurmiddelen, naast de ervaring van de schipper en de verkeerssituatie ter plaatste. Eiseressen verwijzen ter onderbouwing hiervan naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) van 7 juni 2017<sup>1</sup>. De Afdeling heeft daarin – op basis van een analyse uitgevoerd door de TU Delft en vastgelegd in een rapport van april 2016 – geoordeeld dat de afmetingen van een schip niet doorslaggevend zijn voor een vlotte en veilige doorvaart. Eiseressen benadrukken dat vijf van de zes rondvaartboten beschikken over moderne stuurmiddelen, waardoor hun lengte geen enkele belemmering vormt voor een vlotte en veilige doorvaart. Het zesde vaartuig kan worden aangepast. De Regeling doorvaartprofielen is niet coherent en geschikt om het door verweerder nagestreefde doel van vlotte en veilige doorvaart te bereiken. Eiseressen menen dan ook dat de beleidsmatige indeling in doorvaartprofielen in de Regeling doorvaartprofielen, op grond waarvan wel een vergunning nodig zou zijn, onverbindend is. Verweerder had deze Regeling buiten toepassing moeten laten.

5.2. Anders dan eiseressen, is de rechtbank van oordeel dat de door hen aangehaalde uitspraak van de Afdeling niet van toepassing is op de hier aan de orde zijnde aanvraag bijzonder transport op grond van de BPR. In de zaak van de Afdelingsuitspraak gaat het om

<sup>1</sup> ECLI:NL:RVS:2017:1520

omzetting van exploitatievergunningen van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd, waarbij het gaat om toetsing aan de Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) 2013. Weliswaar speelt in beide zaken het overkoepelend belang van de 'vlotte en veilige doorvaart', maar de betreffende regelingen onderscheiden zich van elkaar wat betreft specifiek doel en type regeling. De RPA 2013 bevat beleidsregels die verweerder dient te hanteren bij de beoordeling van de (exploitatie)vergunningsaanvragen op grond van artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010. De RPA 2013 deelt passagiersvaartuigen in in segmenten aan de hand van afmetingen. Passagiersvaartuigen in het segment 'bemand groot' kunnen voor het centrum van Amsterdam een vergunning voor maximaal 10 jaar krijgen. Vergunningen voor vaartuigen in andere segmenten kunnen voor onbepaalde tijd verleend worden. De Afdeling heeft overwogen dat de segmentindeling en de daarmee verband houdende beperking van het aantal vergunningen niet coherent en daarom niet geschikt is om het beleidsdoel (vlotte en veilige doorvaart en het voorkomen van de daarmee samenhangende overlast) te bereiken. Het gaat in die zaak dus met name om de beperking in tijdsduur die niet evenredig is met het beleidsdoel, en verder dat niet aannemelijk is gemaakt dat er een ander doel van het beleid is bedoeld te bereiken.

Het BPR daarentegen is de Algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Het BPR bevat regels/verplichtingen met betrekking tot deelname aan het scheepvaartverkeer. Met de Regeling doorvaartprofielen heeft de gemeenteraad invulling gegeven aan artikel 10.6 BPR. De Afdeling heeft al eerder geoordeeld dat dit beleid gevoerd mag worden en het de grenzen van een redelijke wetsuitleg niet te buiten gaat<sup>2</sup>. Verweerder heeft daarbij op de zitting nader toegelicht dat blijkens het vaststellingsbesluit van 2004<sup>3</sup> bij de totstandkoming van de Regeling doorvaartprofielen alle aspecten van artikel 1.06 van het BPR (dus niet alleen lengte, maar ook manoeuvreerbaarheid) zijn betrokken.

Gelet op het voorgaande is de rechtbank van oordeel dat verweerder bij de toepassing van artikel 1.06 van het BPR de criteria van de Regeling doorvaartprofielen mag hanteren en dit beleid mag voeren. Dit betekent dat, nu de rondvaarbotten van eiseressen langer zijn dan het voor de Amsterdamse grachten bepaalde doorvaartprofiel, verweerder zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat de zes rondvaarbotten in strijd zijn met artikel 10.6 van het BPR en dat een vergunning bijzonder transport in de zin van artikel 1.21 van het BPR is vereist. De beroepsgrond van eiseressen slaagt niet.

*- vergunning voor onbepaalde tijd*

6.1. Eiseressen voeren aan dat de toepassing van de Overgangsregeling op grond waarvan alleen een tijdelijke vergunning tot 8 april 2023 verleend kan worden, voor hen wegens bijzondere omstandigheden tot onevenredige gevolgen gaat leiden. Na deze datum kunnen eiseressen de onderhavige rondvaarbotten niet meer in de grachten van het centrum van Amsterdam laten varen. De zogeheten Overgangsbepaling in de Overgangsregeling was juist bedoeld om deze boten voor onbepaalde tijd te laten varen indien zij zouden voldoen aan nader vast te stellen milieueisen. De rondvaarbotten zijn gebouwd in de periode tussen 1985 en 2005 en kunnen nog tientallen jaren mee. Ten tijde van de bouw, waren de doorvaartprofielen nog niet bekend. Verweerder had, aldus eiseressen, in redelijkheid niet anders kunnen beslissen dan voor de onderhavige rondvaarbotten vergunningen voor onbepaalde tijd te verlenen.

<sup>2</sup> Uitspraak van 1 maart 2017 van de Afdeling, ECLI:NL:RVS:2017:541.

<sup>3</sup> Doorvaartprofiel, een voorwaarde voor een veilige doorvaart en varen in Amsterdam, raadsvergadering 13 april 2004, 2004/4600.

6.2. De rechtbank verwijst in dit verband naar de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 13 september 2018 (ECLI:NL:RBAMS:2018:7145). Daarin is, in soortgelijke zaken, geoordeeld dat verweerder een kenbare belangenafweging heeft gemaakt wat betreft de keuze om geen milieuvorwaarden op te stellen en de Overgangsbepaling bij besluit van 23 september 2016 te laten vervallen. De rechtbank sluit zich bij deze overwegingen in de uitspraak van 13 september 2018 aan en neemt deze in deze zaak over. De Overgangsregeling, zoals die na 2008 geldt, biedt een uitzonderingsmogelijkheid van 15 jaar. Hierbij wordt recht gedaan aan de belangen van de rederijen. Een aanpassingsduur van 15 jaar is een redelijke termijn om te voldoen aan de doorvaartprofielen.

6.3. Voor zover eiseressen hebben aangevoerd dat er sprake is van strijd met de rechtszekerheid door de overgangsbepaling achteraf in te trekken, overweegt de rechtbank, net als in haar uitspraak van 13 september 2018, dat er geen aanspraak bestond op een vergunning voor onbepaalde tijd. De rechtbank neemt ook in dit verband de relevante overwegingen in de uitspraak van 13 september 2018 over in deze zaak.

6.4. Nog daargelaten dat eiseressen onvoldoende hebben onderbouwd dat zij financieel nadeel gaan ondervinden, is de rechtbank van oordeel dat die schade niet opweegt tegen het algemeen belang dat met de Regeling doorvaartprofielen in het kader van het BPR en de Scheepsvaartwet wordt gediend.

6.5. Het betoog van eiseressen dat sprake is van strijd met de Dienstenrichtlijn, slaagt evenmin. Wederom net als in eerder genoemde uitspraak van 13 september 2018 overweegt de rechtbank dat de dienst 'het vervoeren van betalende passagiers' op zich zelf niet wordt beperkt met het stellen van doorvaartprofielen, zolang de rondvaartboot maar binnen het profiel past.

- slotsom

7. Het beroep is ongegrond.

8. Voor een proceskostenveroordeling of vergoeding van het griffierecht bestaat geen aanleiding.

**Beslissing**

De rechtbank verklaart het beroep ongegrond.

Deze uitspraak is gedaan door mr. [REDACTED] voorzitter, mr. [REDACTED] en  
mr. [REDACTED] leden, in aanwezigheid van mr. [REDACTED] griffier. De beslissing is in het  
openbaar uitgesproken op 21 december 2018.

Afschrift verzonden aan partijen op: 21

**Rechtsmiddel**

Tegen deze uitspraak kan binnen zes weken na de dag van verzending daarvan hoger beroep  
worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.  
Als hoger beroep is ingesteld, kan bij de voorzieningenrechter van de hogerberoepsrechter  
worden verzocht om het treffen van een voorlopige voorziening.

KOPIE  
CONFIRM



**Ontvangstbewijs** poststukken stadhuis Amsterdam.

Het betreft een ontvangstbewijs dat wordt verstrekt indien de portier een poststuk in ontvangst neemt.

**In te vullen door indiener**

Poststuk ontvangen van:

Naam: .....

Recreatie Nederland (BL)

Adres: .....

Wolvenhartshoek 36

Woonplaats: .....

Amsterdam

Afgeleverd op

26.05./20. om 18.00 uur

Bestemd voor: .....

Konvinkstraat 100 (College van B&W)

Handtekening: .....



**In te vullen door portier**

In ontvangst genomen door de portier van het stadhuis:

Naam: .....



Handtekening: .....

**In te vullen door de postkamer**

Poststuk in ontvangst genomen van portier door.....(naam medewerker postkamer)

Op ...../...../20..... om .....uur

Handtekening: .....

**In te vullen door Div.**

Poststuk in ontvangst genomen van postkamer door.....(naam Div.medewerker)

Organisatie:.....

Op ...../...../20..... om .....uur

Handtekening: .....

**Poststuknummer: 11706**

