

Toelichting op de concept beleidsregels voor het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd

Inhoud

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Introductie | 1 |
| 2. Verdere toelichting beleid..... | 2 |
| a. <i>Berekenen benodigd aantal te wijzigen vergunningen per tranche en segment</i> | 2 |
| b. <i>Bepalen volgorde wijzigingen o.b.v. oorspronkelijke uitgiftedatum</i> | 4 |
| c. <i>Verspreiden te wijzigen vergunningen per reder</i> | 4 |
| 3. Nadere onderbouwing beleid..... | 4 |
| 4. Uitkomst beleid | 6 |
| 5. Overwogen alternatieven | 7 |

1. Introductie

In de Nota Varen Deel 1 is vastgelegd dat het aantal exploitatievergunningen voor vervoer van personen zal worden beperkt in het belang van het stedelijk milieu (o.a. om voldoende ruimte voor bewoners te hebben), het beperken van overlast en druktebeleving op het water, het verdelen van schaarse ruimte op het water, ter bescherming van de grachten als historisch erfgoed en ten behoeve van een vlotte en veilige doorvaart. In de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB) en de Regeling op het binnenwater 2019) is hieraan invulling gegeven.

Uit de Dienstenrichtlijn en de rechtspraak volgt dat schaarse vergunningen geen onbepaalde duur mogen hebben maar voor bepaalde tijd moeten worden verleend. Deze schaarse vergunningen zullen onder belangstellende partijen moeten worden verdeeld. Op dit moment zijn er vergunningen voor onbepaalde tijd verleend. Deze vergunningen zullen moeten worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd of worden ingetrokken. Op die manier kunnen de vergunningen opnieuw worden verdeeld en kan uitvoering worden gegeven aan de Nota Varen Deel 1. Er is hier dus sprake van een verandering van omstandigheden of inzichten die maken dat de vergunningen vanwege de belangen ter bescherming waarvan de vergunning is vereist, moeten worden gewijzigd.

In het kader van de vorige voorgenomen verdeling van vergunningen in 2013 zijn alle toen verleende vergunningen tegelijk ingetrokken en opnieuw voor bepaalde tijd verleend. Voor reders die over meer vergunningen beschikken, bestaat dan echter het risico dat zij alle vergunningen tegelijkertijd verliezen, terwijl zij in de verdeling geen nieuwe vergunningen verkrijgen. Om de mogelijke impact voor reders te beperken, zullen vergunningen daarom een einddatum krijgen en in tranches opnieuw worden verdeeld. Een ander voordeel van een verdeling in tranches is dat reders in een volgende uitgifteronde een nieuwe kans hebben om een vergunning te verkrijgen en de markt niet voor een langere aaneengesloten periode op slot zit. Er is gekozen voor vier tranches, die worden verdeeld over de looptijd waarvoor de nieuwe vergunningen worden uitgegeven. Vervolgens moet worden bepaald welke vergunning in welke tranche ten einde loopt en zal worden omgezet in een vergunning voor bepaalde tijd met een einddatum die bij die tranche past.

De vergunningen in de eerste tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd en krijgen een einddatum die aansluit bij de eerste uitgifteronde onder de Nota Varen Deel 1. Voor de einddatum zal worden aangesloten bij de datum waarop nieuwe vergunninghouders die in de eerste uitgifteronde een vergunning hebben verkregen, die vergunning in gebruik moeten kunnen

nemen. De vergunningen in de tweede tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd en krijgen een einddatum die aansluit bij de tweede uitgifteronde. Voor de derde en vierde tranche geldt dat ook. Alle oude vergunningen zullen worden gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd met een einddatum die bij één van de tranches past. Alle besluiten tot wijziging van de oude vergunningen zullen in dezelfde periode worden genomen. Vergunninghouders weten zo ook voor de verder in de toekomst gelegen tranches al wat de precieze einddatum van hun vergunning is.

In de Beleidsregels voor het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd geeft het college aan hoe dit in zijn werk zal gaan. Het college geeft daarmee invulling aan zijn bevoegdheid op grond van artikel 2.2.6, eerste lid, sub b van de Verordening op het binnenwater om de duur van de vergunningen te wijzigen in vergunningen voor bepaalde tijd.

De beleidsregels hebben uitsluitend betrekking op het wijzigen van bestaande vergunningen, en dus niet op de uitgifte van vergunningen.

2. Verdere toelichting beleid

De planning van de te beëindigen vergunningen wordt uitgevoerd in drie onderdelen:

- a. Berekenen benodigd aantal te wijzigen vergunningen per tranche en segment
- b. Bepalen volgorde te wijzigen vergunningen op basis van oorspronkelijke uitgiftedatum
- c. Verspreiden te wijzigen vergunningen per reder over de tranches.

a. Berekenen benodigd aantal te wijzigen vergunningen per tranche en segment

Op basis van het uit te geven aantal nieuwe vergunningen per tranche, wordt het benodigde aantal te wijzigen vergunningen per tranche berekend.

Het aantal uit te geven vergunningen volgt uit de gehanteerde tranches, bijbehorende minimum aantallen per segment en looptijden en wordt gepland zoals in Figuur 1 is weergegeven. Er gelden minimum aantallen per segment, die gelijk over de tranches verdeeld worden. Daarnaast is er nog een restruimte, waarbij (nog) niet van tevoren bepaald is in welk segment deze terecht komt. Deze restruimte wordt gelijk over vier tranches verdeeld.

[Alle genoemde aantallen in deze ontwerp-beleidsregels en -toelichting zijn voorlopig en onder voorbehoud. Zij kunnen in de definitieve beleidsregels en toelichting nog wijzigen.]

| Segment | Minimum | Looptijd | Aantal tranches | tranche 1 | tranche 2 | tranche 3 | tranche 4 |
|---------------------|------------|----------|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| Restruimte | 45 | | 4 | 11 | 12 | 11 | 11 |
| Groot | 140 | 8 | 4 | 35 | 35 | 35 | 35 |
| Beeldbepalend* | 115 | 8 | 4 | 29 | 28 | 29 | 29 |
| Middel en klein | 90 | 6 | 3 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Onbemand | 160 | 6 | 3 | 50 | 60 | 50 | 50 |
| Totaal | 550 | | | 155 | 165 | 155 | 155 |
| *waarvan historisch | 70 | 8 | 4 | 18 | 17 | 18 | 17 |

Figuur 1

Het aantal te wijzigen vergunningen is niet helemaal gelijk met het aantal uit te geven vergunningen, omdat er een verschil is tussen het maximum van 550 en het aantal vergunningen dat nu in gebruik is (477). Deze vrije ruimte betreft op dit moment 73 vergunningen, dit kan nog wijzigen. Deze vergunningen uit de vrije ruimte worden in de eerste tranche afgetrokken van het aantal te wijzigen vergunningen, zodoende worden de huidige reders zoveel mogelijk ontzien in de eerste fase van de implementatie van het nieuwe vergunningenstelsel. Dit leidt tot de rood omrande aantallen te wijzigen vergunningen per tranche in *Dit aantal kan de komende tijd nog wijzigen, wat invloed zal hebben op het aantal om te zetten vergunningen in tranche 1.

Figuur 2.

| # vergunningen | 550 | | tranche 1 | tranche 2 | tranche 3 | tranche 4 |
|----------------|-----|--------------------|-----------|------------|------------|-----------|
| in gebruik | 477 | vrije ruimte | 73* | | | 80 |
| vrije ruimte | 73* | wijzigingen | 82 | 165 | 155 | 75 |

*Dit aantal kan de komende tijd nog wijzigen, wat invloed zal hebben op het aantal om te zetten vergunningen in tranche 1.

Figuur 2

Vervolgens wordt het aantal te wijzigen vergunningen per segment berekend. Het gaat hier om de oude segmenten die bij de vorige verdeling zijn gebruikt (groot, bemand gesloten, bemand open en onbemand), aangezien de boten die nu over een vergunning beschikken geen 'nieuw' segment hebben en deze ook niet steeds direct toe te bedelen zijn aan een van de segmenten. Een uitzondering hierop is het segment onbemand, dat wel één op één te koppelen is aan het nieuwe segment onbemand. Door aan te sluiten bij de oude segmenten kan een evenwichtige spreiding van het aantal te wijzigen vergunningen per tranche worden bereikt, zowel over reders met meerdere vergunningen, als over de verschillende oude segmenten. Op die manier wordt er ook voor gezorgd dat niet bijvoorbeeld een onevenredig groot deel van de vergunningen voor het segment 'bemand groot' in één tranche wordt omgezet, wat haaks zou staan op de doelstelling van de Nota Varen Deel 1 en de Regeling op het binnenwater 2019 om voldoende diversiteit in het aanbod te behouden.

Per tranche wordt het percentage te wijzigen vergunningen berekend. Dit percentage wordt proportioneel toegepast per oud segment.

[Alle genoemde aantallen in deze ontwerp-beleidsregels en -toelichting zijn voorlopig en onder voorbehoud. Zij kunnen in de definitieve beleidsregels en toelichting nog wijzigen.]

| Oud segment | tranche 1 | tranche 2 | tranche 3 | tranche 4 | Totaal |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Aandeel te wijzigen vergunningen | | | | | |
| Bemand | 11% | 33% | 33% | 23% | |
| Onbemand | 31% | 38% | 31% | n.v.t. | |

| | | | | | |
|-----------------|----|----|----|--------|-----|
| Bemand groot | 15 | 48 | 48 | 34 | 145 |
| Bemand gesloten | 7 | 22 | 22 | 16 | 67 |
| Bemand open | 12 | 37 | 36 | 25 | 110 |
| Onbemand | 48 | 58 | 49 | n.v.t. | 155 |

| | | | | | |
|---------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| Totaal | 82 | 165 | 155 | 75 | 477 |
|---------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|

Figuur 3

Vervolgens moet worden bepaald welke vergunningen in welke tranche ten einde zullen lopen. De vergunningen die moeten worden gewijzigd, worden daarvoor in de verschillende tranches ingedeeld aan de hand van twee stappen: een rangschikking op basis van de oorspronkelijke uitgiftedatum (b) en het verspreiden van de te wijzigen vergunningen per reder (c).

b. Bepalen volgorde wijzigingen o.b.v. oorspronkelijke uitgiftedatum

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

Er moet een objectief criterium gekozen worden om de vergunningen te rangschikken, en te bepalen welke vergunning in welke tranche ten einde loopt.

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

Om strategisch gedrag in het kader van de omzetting van vergunningen te voorkomen, wordt een peildatum in het recente verleden gehanteerd voor het bepalen van de rangschikking op basis van de uitgiftedatum.

c. Verspreiden te wijzigen vergunningen per reder

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

3. Nadere onderbouwing beleid

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

a. Het aantal vergunningen dat afloopt moet aansluiten op het aantal uitgiftes

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

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

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

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

c. Oude vergunningen lopen eerder af dan nieuwe vergunningen

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

d. Wijzigingen worden (per reder) zoveel mogelijk verspreid over de tranches

Het wijzigen van bestaande vergunningen kan echter leiden tot de ongewenste uitkomst dat voor bepaalde reders een groot deel van de vergunningen in één tranche afloopt. Idealiter zouden de verhoudingen per tranche per reder gelijk zijn. Daarom is ervoor gekozen om deze, voor zover mogelijk, gelijk te trekken.

Per tranche en per segment is er een maximaal percentage per reder. De te wijzigen vergunning waarbij dit percentage overstegen wordt is de laatste te wijzigen vergunning bij die reder in die tranche en in dat segment. Dit maximaal percentage is gelijk aan het percentage aflopende vergunningen voor dat segment en die tranche, zoals weergegeven in Figuur 3.

Voor reders met maar één boot kan deze maatregel geen effect hebben, het systeem voorziet niet in halve vergunningen. Bij twee of meer boten biedt deze regel wel een bescherming. Op basis van de percentages uit Figuur 3, is het effect daarvan concreet dat een reder met twee vergunningen

waarvan er een in de eerste tranche afloopt, de tweede vergunning pas in de 3^e of 4^e tranche afloopt.

e. Overig

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

4. Uitkomst beleid

Het beschreven beleid leidt tot wijzigingen zoals weergegeven in Figuur 4. In de figuur is te zien dat de wijzigingen voor alle reders over de tranches verspreid zijn.

Een uitzondering hierop wordt gevormd door reders in het oude segment onbemand. Hier wordt in percelen omgezet. Indien een reder een vergunning voor tien boten bezit, wordt deze in één keer gewijzigd en zal deze dus 100% in één tranche komen.

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

[Alle genoemde aantallen in deze ontwerp-beleidsregels en -toelichting zijn voorlopig en onder voorbehoud. Zij kunnen in de definitieve beleidsregels en toelichting nog wijzigen.]

Verdeling te wijzigen vergunningen – aandeel van boten per reder per tranche
gemiddelde en range (min-max) per groep reders

Bemande vaart

| Reders met | | Tranche 1 | Tranche 2 | Tranche 3 | Tranche 4 |
|--------------------|--------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| meer dan 10 boten | gemiddeld range | 8% 0% - 14% | 33% 29% - 38% | 35% 31% - 41% | 24% 17% - 33% |
| van 4 tot 10 boten | gemiddeld range | 11% 0% - 40% | 34% 17% - 50% | 20% 0% - 50% | 34% 0% - 83% |
| 2 of 3 boten | gemiddeld range | 7% 0% - 50% | 40% 0% - 100% | 37% 0% - 67% | 16% 0% - 100% |
| 1 boot | gemiddeld range | 15% n.v.t. | 28% n.v.t. | 33% n.v.t. | 23% n.v.t. |

Onbemande vaart

| | Tranche 1 | Tranche 2 | Tranche 3 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| gemiddeld | 28% | 37% | 35% |
| range | 0% - 100% | 0% - 100% | 0% - 100% |

Figuur 4: planning omzettingen bij het beschreven beleid

5. Overwogen alternatieven

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

In eerste instantie is overwogen om de rangschikking enkel op basis van uitgiftedatum te bepalen, zonder onderscheid te maken tussen de oude segmenten en zonder het uitvoeren van stap 3 (dus geen evenredige verdeling per reder). Deze methode leidt echter tot een relatief hoog aantal vergunningen in het grote segment die in de eerste tranche aflopen (zie Figuur 5). Dit zou betekenen dat er gedurende de overgangperiode tijdelijk minder vergunningen zijn voor grote boten. Daarnaast zijn er tien reders die een hoog percentage (>50%) van de vergunningen verliezen in de eerste tranche. Deze uitkomsten staan haaks op het belang van het behoud van een divers aanbod zoals neergelegd in de Nota Varen Deel 1 en beschermd door de Regeling op het binnenwater 2019 en staan haaks op de doelstelling van het beleid om door middel van tranches mede in een beperking van de mogelijke impact van het aflopen van vergunningen voor individuele reders met meer vergunningen te voorzien. Daarom is niet voor deze mogelijkheid gekozen.

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

Figuur 5: aantal te wijzigen vergunningen per segment bij alternatief 1

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

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

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

Figuur 6: aantal te wijzigen vergunningen per segment bij alternatief 2

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

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

Om de reders tegemoet te komen die meer dan 50% van hun vergunningen zouden verliezen, is overwogen om een 50% criterium voor de eerste tranche aan te houden. Dit betekent dat er een maximum aantal vergunningen die in tranche 1 aflopen, wordt aangehouden per reder. Bij een reder met tien vergunningen die in tranche 1 aflopen, zou dit bijvoorbeeld kunnen betekenen dat er vijf doorschuiven naar de volgende tranche. De oudste vergunningen uit tranche 2 (die niet van deze reder zijn maar van een andere reder) worden vervolgens naar tranche 1 verplaatst, zodat de totalen nog steeds kloppen. Deze check wordt voor alle reders uitgevoerd. Dit leidt tot een rangschikking die grotendeels op de uitgiftedatum gebaseerd is, maar waarbij geen van de reders onevenredig veel wijzigingen in de eerste tranche heeft.

Dit lijkt een mooi alternatief, maar toch heeft ook dit alternatief als resultaat dat sommige reders veel wijzigingen in dezelfde tranche hebben. Doordat de 50% regel alleen voor de eerste tranche gesteld is, verliezen sommige reders een groot deel van de vergunningen in tranche 2, 3 of 4. Dat staat opnieuw haaks op de doelstelling om het mogelijke risico dat een reder een groot deel van de vergunningen in één keer verliest, tegen te gaan. Dat kan wel in het gekozen alternatief dat in de beleidsregels is uitgewerkt.

CONCEPT

Concept beleidsregels voor het wijzigen van de duur van exploitatievergunningen voor vervoer van personen in vergunningen voor bepaalde tijd

Het college stelt de volgende beleidsregels vast voor het uitoefenen van zijn bevoegdheid op grond van artikel 2.2.6, eerste lid, sub b, van de Verordening op het binnenwater 2010 om de duur van de vergunningen te wijzigen in vergunningen voor bepaalde tijd ten behoeve van de nieuwe uitgifte van de schaarse exploitatievergunningen voor vervoer van personen. In onderstaande regels zijn waterfietsen niet behandeld.

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

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

- a. VOB: Verordening op het binnenwater 2010;
- b. VMR: Verordening op de vermakelijkhedenretributie te water 2013;
- c. vergunning: een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.5, derde lid, VOB met uitzondering van een vergunning voor waterfietsen;
- d. oude vergunning: een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.5, derde lid, VOB die voor 1 juni 2019 is verleend en op de datum van wijziging van de vergunning als bedoeld in deze beleidsregels niet is ingetrokken;
- e. vergunninghouder: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon aan wie de vergunning is verleend; de vergunninghouders die op grond van de VMR als één belastingplichtige worden aangemerkt, worden voor de toepassing van deze beleidsregels als één vergunninghouder aangemerkt;
- f. uitgiftedatum: de datum waarop de oude vergunning is verleend of, als die datum later ligt, de datum waarop de oude vergunning aan een nieuwe vergunninghouder is overgedragen of, als die datum later ligt, de datum waarop de vergunning is gewijzigd als gevolg van het feit dat het vaartuig waarop de vergunning betrekking had is gewijzigd;
- g. indeling in segmenten: de indeling in groepen van de vaartuigen voor passagiersvervoer op basis van de volgende maatvoering, het volgende karakter van het vaartuig en eventuele professionele besturing:
 - Bemand groot: bemande passagiersvaartuigen langer dan 14m en/of breder dan 3,75m en korter dan of gelijk aan 20m en/of smaller dan of gelijk aan 4,25m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
 - Bemand gesloten: bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 14m en smaller dan of gelijk aan 3,75m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
 - Bemand open: bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 10m en smaller of gelijk aan 3,15m, zonder (vaste) overkapping;
 - Onbemand: onbemandede passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 5,50m en smaller dan of gelijk aan 2m.

Artikel 2 Indeling in segmenten

Ieder vaartuig of object dat over een oude vergunning beschikt wordt ingedeeld in één van de segmenten van artikel 1 onder g. Als peildatum voor deze indeling geldt 1 juni 2019. Bij de indeling wordt uitgegaan van de gegevens van de op die datum geldende oude vergunning. Indien op 1 juni 2019 sprake is van een tijdelijke vervanging op grond van artikel 1.2, derde lid, Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2007 wordt van de oorspronkelijke verleende oude vergunning uitgegaan.

Artikel 3 Wijziging in tranches

1. De oude vergunningen voor de segmenten 'bemand groot', 'bemand gesloten' en 'bemand open' worden in vier tranches gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.
2. In afwijking van het eerste lid worden de oude vergunningen voor het segment 'onbemand' in de eerste drie tranches gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd.
3. Elke oude vergunning wordt ingedeeld in een tranche door toepassing van artikel 4 en 5.
4. De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de eerste tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum van de vergunning [*datum waarop nieuwe vergunningen eerste tranche uitgifte in werking treden*]. De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de tweede tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum van de vergunning [*datum waarop nieuwe vergunningen tweede tranche uitgifte in werking treden*]. De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de derde tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum van de vergunning [*datum waarop nieuwe vergunningen derde tranche uitgifte in werking treden*]. De oude vergunningen die zijn ingedeeld in de vierde tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd met als einddatum van de vergunning [*datum waarop nieuwe vergunningen vierde tranche uitgifte in werking treden*].
5. Per tranche bepaalt het college het maximale percentage oude vergunningen dat per segment wordt gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd.
6. De maximale percentages oude vergunningen die per segment en per tranche worden gewijzigd in vergunningen voor bepaalde tijd zijn:

[In de volgende tabel zijn onder voorbehoud voorlopige percentages opgenomen. Deze percentages staan nog niet vast en kunnen in de definitieve beleidsregels nog wijzigen.]

| Percentage omzettingen per segment per tranche | | | | | |
|------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| | tranche 1 | tranche 2 | tranche 3 | tranche 4 | Totaal |
| Bemand (groot, gesloten, open) | 11% | 33% | 33% | 23% | 100% |
| Onbemand | 31% | 38% | 31% | | 100% |

Artikel 4 Rangschikking

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

Artikel 5 Spreiding per vergunninghouder over tranches

1. Voor iedere vergunninghouder met twee of meer oude vergunningen, bepaalt het college het maximale percentage oude vergunningen dat per segment en per tranche wordt gewijzigd. Het percentage is gelijk aan het percentage genoemd in artikel 3, zesde lid.
2. Indien het aantal oude vergunningen van een vergunninghouder in één segment het percentage per segment en per tranche als bedoeld in het eerste lid overschrijdt, dan geldt de oude vergunning waardoor het percentage wordt overschreden als de laatste oude vergunning die wordt gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd in die tranche. De daarop in de rangorde

volgende oude vergunning van deze vergunninghouder wordt eerst in de eerstvolgende tranche gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd.

3. Oude vergunningen in het segment 'onbemand' zijn verleend voor tien vaartuigen en worden per oude vergunning omgezet in een vergunning voor bepaalde tijd. Het bepaalde in het eerste en tweede lid geldt ook voor vergunninghouders in het segment 'onbemand', waarbij het college per tranche het maximale percentage vaartuigen waarvan de oude vergunning wordt gewijzigd, bepaalt. Indien het aantal vaartuigen waarvoor een oude vergunning is verleend, het maximale percentage overschrijdt, dan geldt de oude vergunning waardoor het percentage wordt overschreden als de laatste oude vergunning die wordt gewijzigd in een vergunning voor bepaalde tijd in die tranche.

CONCEPT