College van B & W

 Bestuursdienst Juridische Zaken

 Amstel 1

 1011 PN Amsterdam

Amsterdam 27 mei 2015.

Betreft: **bezwaarschrift exploitatievergunning markies van Amsterdam BV en Boot2go BV.**

Geachte college,

Op 31 maart 2015 heeft de werkgroep Water van het wijkcentrum d’ Oude Stadt tijdig bezwaar aan getekend tegen 21 verleende exploitatievergunningen aan Markies van Amsterdam B.V. en Boot2go B.V. Er is een bevestiging van ontvangst van de portier van het stadhuis van dezelfde datum.

Ter aanvulling van onze gronden hebben wij een langere termijn gevraagd. Via de VVAB vernamen wij dat onze termijn voor het indienen van gronden gelijk was gesteld en nu ook 6 weken betrof, tot 20 mei. Op 18 mei 2015 werd ons per email medegedeeld dat wij een extra termijn van één week, tot en met uiterlijk 27 mei 2015, werd gegund voor het indienen van onze gronden aangezien een andere bezwaarde daarom had gevraagd. Middels deze brief, dienen wij derhalve tijdig onze gronden in.

Ons gronden van bezwaar richten zich dus op de volgende vergunningen:

W-14.03759 (Boot2go21 – 25) vergund 24 februari 2015, W-14.03771 (Boot2go20) vergund 24 februari 2015, W-14.03770 (Boot2go19) vergund 24 februari 2015, W-14.03769 (Boot2go18) vergund 24 februari 2015, W-14.03768 (Boot2go17) vergund 24 februari 2015, W-14.03767 (Boot2go 16) vergund 24 februari 2015, W-14.03766 (Boot2go 15) vergund 24 februari 2015, W-14.03765 (Boot2go 14) vergund 24 februari 2015, W-14.03764 (Boot2go13) vergund 24 februari 2015, W-14.03762 (Boot2go12) vergund 20 februari 2015, W-14.03761 (Boot2go11) vergund 20 februari 2015, W-14.03781 (Boot2go 10) vergund 20 februari 2015, W-14.03780 (Boot2go 9) vergund 20 februari 2015, W-14.03779 (Boot2go 8) vergund 20 februari 2015, W-14.03778 (Boot2go 7) vergund 20 februari 2015, W-14.03777 (Boot2go 6) vergund 20 februari 2015, W-14.03776 (Boot2go 5) vergund 20 februari 2015, W-14.03775 (Boot2go 4) vergund 20 februari 2015, W-14.03774 (Boot2go 3) vergund 20 februari 2015, W-14.03773 (Boot2go 2) vergund 20 februari 2015, W-14.03772 (Boot2go 1) vergund 20 februari 2015.

Bovengenoemde vergunningen betreffen twintig exploitatievergunningen voor open sloepen (Boot2go 1 tot en met 20) en een set van vijf exploitatievergunningen voor verhuurboten (Boot2go 21-25) allen verleend op basis van de Innovatiebepaling van de RPA. In totaal betreft het hier dus exploitatievergunningen voor 25 vaartuigen.

**Vergunningverlening in strijd met beleid**

Ons bezwaar richt zich op de kern dat vergunningverlening in strijd is met het beleid. De uitzonderingsbepaling zou betrekking moeten hebben op een uitzondering zoals de naam al doet vermoeden. Het vergunnen van 25 vergunningen aan één ondernemer die bootjes van dezelfde makelij op zonne-energie laat rondvaren terwijl er al meerderen van deze boten rondvaren heeft niets meer met innovatie te maken. Maar zorgt voor extra drukte in de gracht, drukte die wie willen voorkomen

*Volumebeleid:*

Voor de exploitatie van passagiersvervoer over water is een vergunningstelsel in het leven geroepen dat nader is uitgewerkt in de Regeling Passagiersvervoer (RPA), het volumebeleid. Dit beleid dient om de drukte op het water te reguleren. Het volumebeleid houdt in dat het aantal te verlenen vergunningen beperkt is en dat het uitgeven van nieuwe vergunningen gebeurt door het houden van een uitgifteronde. Zo een uitgifteronde kan plaatsvinden als het college vindt dat de drukte op het water dat toelaat.

*Uitzonderingsbepaling:*

Een aanvraag om een vergunning die wordt gedaan buiten een uitgifteronde wordt niet in behandeling genomen mits het gaat om een bijzonder initiatief met een milieuvriendelijke aandrijving of een innovatief vervoersconcept. Op 16 februari 2010 is namelijk een 4de lid aan artikel 2.1. van de RPA toegevoegd:

*Het college kan in afwijking van het eerste lid buiten een uitgifteronde om vergunning verlenen voor een bijzonder initiatief met milieuvriendelijke aandrijving of voor een innovatief vervoersconcept.*

De reden voor deze uitzonderingsmogelijkheid is dat de gemeente Amsterdam waar mogelijk innovatieve en milieubewuste ontwikkelingen van het watervervoer wil stimuleren en faciliteren. De kern is dat het bij de te vergunnen initiatieven moet het gaan om voor de voor de gemeente waardevolle aanvullingen op reeds bestaande exploitatievormen, met nieuwe onbewezen technieken.

Het initiatief of concept dient een bovendien een exclusief karakter te hebben; *“Aanvragen voor een soortgelijke initiatieven of concepten maken reeds weinig kans om gehonoreerd te worden.”.*

*TNO deskundigenadvies:*

Of een initiatief aan deze criteria voldoet, staat ter beoordeling van het college. Op verzoek van het college heeft TNO in maart 2013 een advies opgesteld hoe deze criteria nader toe te passen. Dit TNO advies stond geagendeerd als Spoedvoordracht voor de college vergadering 19 maart 2013, portefeuille 27, agendapunt A0. In deze spoedvoordracht staat onder 4 ondermeer het volgende te lezen:

*”Aanvragen om vergunning voor initiatieven of concepten conform art. 2.1. lid 4 in de Regeling passagiersvervoer worden, binnen de bestaande regelgeving en in afwachting van de besluitvorming van het nieuwe stelsel voor passagiersvervoer, weer ter beoordeling in behandeling genomen. “*

“*Dit bij wijze van uitzondering op het vigerende volumebeleid, wat betekent dat op grond van de uitzonderingsbepaling daadwerkelijk bij wijze van uitzondering een vergunning kan worden verstrekt” (onderstreping VVAB)*

Er is geen twijfel over mogelijk wat werd beoogd met de uitzonderbepaling namelijk bij hoge uitzondering vergunning te verlenen in afwachting van nieuw beleid.

In de spoedvoordracht wordt ook expliciet verwezen naar het gehele advies dat als bijlage bij de voordracht is toegevoegd:

*Het volledige deskundigenadvies van TNO is als bijlage bij deze voordracht gevoegd”*

 *Indien het college dit advies overneemt zal dit gemotiveerd in de in de individuele beslissingen worden overgenomen.*

*College besluit over deskundigenadvies TNO:*

Het college besluit het volledige TNO advies over te nemen. Dat het hier een collegebesluit betreft blijkt ook uit de kennisgeving op waternet.nl waarin wordt vermeld dat het college besloten heeft gebruik te maken van de innovatiebepaling en nieuwe aanvragen kunnen worden ingediend:

*Amsterdam heeft een restrictief vergunningenbeleid voor de commerciële vloot voor passagiersvervoer in Amsterdam. Volgens een uitzonderingsbepaling in dit vergunningenbeleid (artikel 2.1 lid 4 van de Regeling Passagiersvervoer te water) kunnen scheepseigenaren mogelijk een vergunning krijgen voor schepen die een bijzonder milieuvriendelijke aandrijving hebben of schepen die een innovatief vervoersconcept vertegenwoordigen.*

*Het college van B&W heeft op 19 maart 2013 besloten dat Waternet aanvragen voor vergunning van initiatieven op basis van deze uitzonderingsbepaling in behandeling zal nemen.*

*Of een initiatief aan de criteria in de uitzonderingsbepaling voldoet, staat ter beoordeling van het college. Voor het verduidelijken van de criteria heeft het college bij innovatiedeskundigen van TNO advies ingewonnen (PDF). De inhoud van dit advies zal gemotiveerd in de individuele beslissingen op aanvragen worden overgenomen. (Onderstreping VVAB)*

In het TNO deskundigenadvies van 14 maart 2013, staat op pagina 3 na een uitgebreide toelichting over diverse te hanteren criteria voor respectievelijk een milieuvriendelijke aandrijflijn en een innovatief vervoersconcept het volgende:

*“Ten aanzien van het aantal schepen, dat onder de uitzonderingsbepaling zou mogen vallen, kunnen verschillende criteria gehanteerd worden. Over het algemeen is het wenselijk om praktijkervaring op te bouwen met meerdere schepen.”*

*“Twee tot vijf schepen is dan een redelijk getal. Dit kan als pilot getypeerd worden. (pag 4)*

**Resumerend,**

-       Vast staat dat een restrictief beleid wordt gevoerd ten aanzien van vergunningen voor commerciële vaart en dat de innovatiebepaling een uitzonderingssituatie betreft, die slechts met inachtneming van strikte criteria kan worden gebruikt. Die criteria zijn gegeven door TNO en overgenomen door het college;

-       Gezien bovenstaande en nog los van de vraag of de aanvragen van de aanvrager überhaupt in behandeling genomen hadden mogen worden is het verhouding zoek dat er aan één ondernemer 25 exploitatievergunningen op basis van de innovatiebepaling voor 25 boten op zonne-energie worden verleend. De bestredenen besluiten zijn derhalve onvolledig en onzorgvuldig tot stand gekomen. Alsmede in strijd met vastgesteld beleid.

-       Voor wat betreft de 20 sloepen ( bemande verhuur): Er waren ten tijde van de aanvraag (31 augustus 2013) al legio soortgelijken zonne-sloepen vergund en in de vaart die qua afmeting en techniek identiek zijn aan deze aanvraag. Daarnaast heeft de aanvrager pas op 1 april 2014 aangegeven gebruik te willen gaan maken van het opwekken van zonne-energie aan boord.

-       Voor wat de 5 vergunningen die zijn verleend voor onbemande verhuur, geldt eveneens hetzelfde. Er waren ten tijde van de aanvraag (31 augustus 2013) al 10-tallen verhuurbootjes operationeel die gevoed werden door zonne-energie aan boord. Dit geldt in grotere mate ten tijde van het moment dat de aanvrager besloot zijn aanvraag te wijzigen dat er toch aan boord op gewekt zou worden (1 april 2014)

-       TNO adviseert *“Twee tot vijf schepen is dan een redelijk getal. Dit kan als pilot getypeerd worden.”* Dit TNO advies is door het college overgenomen en de aanvragen dienen hier aan getoetst te worden. Deze toetsing heeft niet plaats gevonden.

-       Evenmin is hier sprake van een *concept en/of initiatief met een* exclusief karakter .

-       Het college had de vergunning in eerste aanleg (31 augustus 2013) maar zeker toen deze wezenlijk werd aangepast op 1 april 2014 moeten weigeren aangezien er was bepaald dat ‘*Aanvragen voor een soortgelijke initiatieven of concepten maken reeds weinig kans om gehonoreerd te worden’.*

-       Het is onvoorstelbaar welke ruimte deze ondernemer elke keer heeft gekregen van een beleiduitvoerende instantie om zijn aanvraag keer op keer aan te passen, geheel tegen de regels en vastgesteld beleid in. Ruimte die andere aanvragers zeer zeker niet is gegund (willekeur).

-       Daarnaast moet de vergunningverlening van 25 sloepen ook worden afgezet tegen het aantal vergunningen dat voor open sloepen beschikbaar werd gesteld in de reguliere uitgifteronde in 2014. Dit aantal is namelijk gesteld op 30. Blijkbaar was het college van mening dat meer dan 30 sloepen in de binnenstad extra niet wenselijk was.

Overigens heeft zowel de VVAB maar ook het Wijkcentrum d’ Oude stad geageerd tegen het voornemen om 30 vergunningen voor sloepen te verlenen in de lotingsronde van 2014 omdat de druk en overlast op het water in de binnenstad extreme vormen aanneemt en handhaving onvoldoende is.

**Conclusie:**

Het voorgaande samenvattend zijn wij van mening dat

* de vergunningverlening van de 25 vergunningen aan Boot2go BV en Markies BV onder de innovatiebepaling ten onrechte zijn verleend,
* er sprake is van onzorgvuldig en strijdigheid met het vastgestelde beleid.
* Hierom verzoeken wij u verzoeken om de vergunningen te herroepen.

Verder behouden wij het recht om in een later stadium nog aanvullende gronden aan te leveren aangezien vandaag is gebleken dat TNO, de beoordelende instantie, meer informatie over de aanvragen heeft toegezonden gekregen dan wij hebben aangetroffen in de stukken. Zodra wij alle stukken hebben ontvangen zullen wij daar nog nader op reageren.

Vriendelijke groeten, namens de leden van de werkgroep Water van het wijkcentrum d’Oude Stadt,

H.E. van Nierop