



**Gemeente
Amsterdam**

NOTA VAN INLICHTINGEN

BEHOREND BIJ DE

SELECTIELEIDRAAD VOOR HET SLUITEN VAN HUUROVEREENKOMSTEN VOOR AFMEERPLAATSEN OP EEN SEMI-EXCLUSIEVE OP- EN AFSTAPLOCATIE

2 december 2022

vergunningenophetwater@amsterdam.nl

Inhoud

Introductie	3
Vragen over de procedure, termijnen, beschikbare plekken e.d.....	7
Vragen over samenwerkingsverbanden	18
Vragen over beleidskeuzes	20
Vragen over voorzieningen op- en afstapplaatsen	21
Vragen over exploitatievergunningen die nog in procedure zijn / peildatum	26
Vragen over de huurovereenkomst.....	27
Vragen over locaties, sublocaties, clusters, op- en afstapplaatsen (afmeerplaatsen)	36
Vragen over de efficiëncynorm	40
Vragen over de indeling in segmenten	43
Vragen over ligplaatsen	43
Vragen over de loting.....	44
Vragen over de handhaving op efficiënt gebruik.....	48
Vragen over hop on-hop off	49
Vragen over eigendom steigers	49
Vragen over de tarieven voor op- en afstappen.....	51

Introductie

Deze Nota van Inlichtingen vormt een toelichting en aanvulling op de Selectieleidraad die is opgesteld voor het sluiten van huurovereenkomsten voor afmeerplaatsen op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie. Op 9 november 2022 zijn de volgende documenten op de [website](#) van de gemeente Amsterdam gepubliceerd

1. Selectieleidraad voor het sluiten van huurovereenkomsten voor afmeerplaatsen op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie.
2. Modelovereenkomst verhuur afmeerplaatsen met appendix
3. Overzicht te verhuren exclusieve afmeerplaatsen en algemeen toegankelijke flexibele afmeerplekken.

Alle geïnteresseerden hebben de mogelijkheid gekregen om tot 15 november 2022 hun opmerkingen te geven. Er is één verzoek tot verlenging van deze termijn ontvangen. Er is besloten de termijn niet te verlengen.

Artikel 2.5 Selectieleidraad:

Bij eventuele tekortkomingen, tegenstrijdigheden of onvolkomenheden in deze Selectieleidraad of in de op deze Selectieleidraad betrekking hebbende documenten stelt de gemeente de mogelijke deelnemers aan de selectieprocedure hiervan zo spoedig mogelijk op de hoogte via de nota van inlichtingen, voorafgaand aan het moment van inschrijving.

De bijgevoegde vragenlijst bevat alle vragen die zijn binnengekomen naar aanleiding van de Selectieleidraad voor zover deze betrekking hebben op de Selectieleidraad en modelovereenkomst. Vragen over het vastgestelde beleid dat ten grondslag ligt aan deze Selectieleidraad worden niet beantwoord in de Nota van Inlichtingen.

Vragen die zien op de opmaak van de Selectieleidraad, die op 31 oktober 2022 is verspreid aan de reders aan wie is verzocht te onderzoeken of er een door de branche gedragen verdeling mogelijk was, zijn niet meegenomen in deze Nota omdat deze niet zien op de op 9 november 2022 gepubliceerde Selectieleidraad. De inhoud van de op 31 oktober verspreide versie en de gepubliceerde versie is inhoudelijk gelijk.

Correcties in de Selectieleidraad en huurovereenkomst

Deze Nota van Inlichtingen vormt een aanvulling op de Selectieleidraad. Beide documenten dienen in samenhang te worden gezien. Op de volgende plaatsen heeft de beantwoording van de vragen geleid tot een aanpassing/correctie in de Selectieleidraad of de modelhuurovereenkomst:

1. In Bijlage 1 van de Selectieleidraad (de huurovereenkomst) staat bij artikel 3.3 lid a '[X] jaar'. Deze '[X] jaar' wordt vervangen door '2 jaar'.
2. In Bijlage 1 van de Selectieleidraad (de huurovereenkomst) wordt in de eerste zin van artikel 3 lid 5 het woord "niet" toegevoegd, waardoor deze zin luidt: "Het **niet** voldoen van de Reder aan de vereisten die de Gemeente voor deelname aan de selectieprocedure heeft gehanteerd, zoals de vereisten voor het minimumaantal vaartuigen en/of vergunningen, is een ontbindende voorwaarde voor de Overeenkomst."

3. In Bijlage 1 van de Selectieleidraad (de huurovereenkomst) klopt de verwijzing in artikel 13 naar bijlage 3 van de huurovereenkomst niet. De verwijzing is bedoeld naar de **BIO-clausule**, welke als bijlage 4 aan de Modelhuurovereenkomst zal worden toegevoegd. Deze BIO-clausule luidt als volgt:

Integriteitsclausule (bijlage 4 van de Modelhuurovereenkomst)

Artikel Beleidsregel Integriteit en Overeenkomsten (BIO)

1. Op deze overeenkomst is de Beleidsregel Integriteit en Overeenkomsten (BIO) van toepassing. PARTIJDEFINITIE verklaart kennis te hebben kunnen nemen van de BIO en verklaart door ondertekening van deze overeenkomst er uitdrukkelijk mee in te stemmen dat de BIO alleen via genoemde locatie op internet ter beschikking wordt gesteld.
2. PARTIJDEFINITIE verklaart dat op het moment van het sluiten van deze Overeenkomst geen Integriteitsrisico op hem van toepassing is. Onder Integriteitsrisico wordt verstaan:
 - a. het door PARTIJDEFINITIE verrichten van gedragingen c.q. het plegen van of deelnemen aan misdrijven of overtredingen als vermeld in artikel 4 en 5 van de BIO. Onder deelnemen aan een misdrijf of overtreding wordt verstaan: het doen plegen, medeplegen, uitlokken en medeplichtigheid als bedoeld in artikel 47 en 48 Wetboek van Strafrecht;
 - b. het feit dat tegen PARTIJDEFINITIE strafvervolging is ingesteld;
 - c. het door PARTIJDEFINITIE niet tijdig voldoen aan zijn verplichtingen ten aanzien van sociale zekerheidsbijdragen en/of belastingen.
3. PARTIJDEFINITIE verklaart geen kennis te hebben van Integriteitsrisico's die op aan PARTIJDEFINITIE gelieerde partijen van toepassing zijn. Personen of partijen worden in ieder geval, maar niet uitsluitend, geacht gelieerd te zijn aan PARTIJDEFINITIE indien zij:
 - a. direct of indirect leiding aan PARTIJDEFINITIE geven;
 - b. bij de uitvoering van de Overeenkomst een belangrijke rol vervullen of hebben vervuld;
 - c. over PARTIJDEFINITIE zeggenschap hebben;
 - d. aan PARTIJDEFINITIE vermogen verschaffen;
 - e. onderdeel zijn van dezelfde groep als bedoeld in artikel 2:24b BW
 - f. of anderszins in een samenwerkingsverband tot PARTIJDEFINITIE staan;
4. PARTIJDEFINITIE verplicht zich om zich gedurende de looptijd van de overeenkomst te onthouden van niet-integere gedragingen, waaronder in ieder geval worden de verstaan de gedragingen als bedoeld in het tweede lid onder a en c van dit artikel.
5. De Gemeente kan het Landelijk Bureau Bibob op grond van artikel 5a Wet Bibob over PARTIJDEFINITIE om advies vragen alvorens opschorting of ontbinding van de overeenkomst, dan wel beëindiging van de rechtshandeling, indien een van de situaties zich voordoet zoals bedoeld in artikel 9, derde lid Wet Bibob.
6. PARTIJDEFINITIE zal de Gemeente onverwijld op de hoogte stellen indien en zodra PARTIJDEFINITIE kennis heeft genomen van het feit dat hij onderwerp is van strafrechtelijk onderzoek of dat tegen PARTIJDEFINITIE of een aan PARTIJDEFINITIE gelieerde partij strafvervolging is ingesteld.
7. PARTIJDEFINITIE meldt aan de gemeente elke overname van de onderneming van PARTIJDEFINITIE en elke wijziging in de zeggenschapsverhouding binnen de onderneming die leidt tot een significante wijziging in de zeggenschap (waarbij geldt dat elke wijziging in de zeggenschap groter dan 10% significant is).
8. De gemeente heeft het recht om PARTIJDEFINITIE gedurende de looptijd van de Overeenkomst te screenen op het bestaan van een Integriteitsrisico. Indien de gemeente hiertoe de medewerking van PARTIJDEFINITIE nodig heeft, zal PARTIJDEFINITIE deze op eerste verzoek verlenen.
9. De Gemeente heeft het recht om door PARTIJDEFINITIE bij de uitvoering van deze overeenkomst te betrekken derden te screenen op het bestaan van een Integriteitsrisico. PARTIJDEFINITIE staat er voor in dat bij de uitvoering van deze overeenkomst te betrekken derden hun medewerking aan deze screening daartoe op eerste verzoek van de Gemeente verlenen. Op grond van een Integriteitsrisico kan de Gemeente de inschakeling van een derde partij weigeren of verlangen dat de inschakeling van deze derde partij wordt beëindigd, tenzij voornoemde beëindiging in redelijkheid niet van de PARTIJDEFINITIE kan worden verlangd.
10. De kosten van de screening komen voor rekening van de Gemeente, tenzij de Overeenkomst naar aanleiding van de screening kan worden ontbonden of beëindigd op basis van lid 11 van dit artikel.
11. De gemeente kan de uitvoering van de Overeenkomst en elke andere overeenkomst tussen de PARTIJDEFINITIE en de gemeente onmiddellijk en naar eigen keuze opschorten, of beëindigen door middel van ontbinding of opzegging, zonder gehouden te zijn tot vergoeding van eventuele schade en zonder daarbij een termijn in acht te hoeven nemen, indien:
 - a. PARTIJDEFINITIE niet conform de waarheid heeft verklaard ten aanzien van het bepaalde in het tweede lid van dit artikel;
 - b. PARTIJDEFINITIE of gelieerde partij onherroepelijk is veroordeeld voor het plegen of deelnemen aan delicten als bedoeld in artikel 4 lid 1 van de BIO.
 - c. PARTIJDEFINITIE of gelieerde partij onherroepelijk is veroordeeld voor het plegen of deelnemen aan delicten als bedoeld in artikel 5 lid 3 van de BIO.
 - d. PARTIJDEFINITIE of gelieerde partij een ernstige fout in de uitoefening van zijn beroep heeft begaan als bedoeld in artikel 5 lid 4 en 5 van de BIO.
 - e. Al dan niet blijkend uit een Bibob-advies, gevaar bestaat dat een Overeenkomst door de PARTIJDEFINITIE mede zal worden gebruikt om (i) uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten, (ii) strafbare feiten te plegen of (iii) dat teneinde een Overeenkomst te sluiten een strafbaar feit is gepleegd.

- f. Door de bevoegde autoriteiten strafvervolgning tegen PARTIJDEFINITIE of een aan PARTIJDEFINITIE gelieerde partij is ingesteld.
 - g. PARTIJDEFINITIE niet tijdig heeft voldaan aan zijn verplichtingen ten aanzien van sociale zekerheidsbijdragen en/of belastingen.
 - h. PARTIJDEFINITIE of de derde partij als vermeld in lid 9 van dit artikel onvoldoende zijn/haar medewerking heeft verleend in het kader van een screening door de Gemeente of een in opdracht van de Gemeente uitgevoerde screening, bijvoorbeeld maar niet uitsluitend als sprake is van een omstandigheid als beschreven in artikel 4 Wet Bibob.
 - i. Ten aanzien van PARTIJDEFINITIE of een aan PARTIJDEFINITIE gelieerde partij sprake is van andere integriteitsrisico's dan vermeld in dit lid, waardoor onverkorte instandhouding van de Overeenkomst in redelijkheid niet van de Gemeente kan worden gevergd.
12. Alvorens de gemeente overgaat tot het opschorten, of beëindigen door middel van ontbinding of wel opzegging conform lid 11, zal de gemeente beoordelen of de te nemen maatregel proportioneel is in het licht van de ernst van de geconstateerde integriteitsrisico en de al genomen maatregelen door de PARTIJDEFINITIE.
13. Indien de gemeente de Overeenkomst op basis van lid 11 van dit artikel ontbindt, geheel of gedeeltelijk beëindigt, verbeurt PARTIJDEFINITIE onmiddellijk, zonder dat enige verdere actie of formaliteit is vereist, jegens de gemeente een boete ten bedrage van € 25.000,- zonder dat de gemeente enig verlies of schade behoeft te bewijzen en onverminderd het recht van de gemeente om aanvullende schadevergoeding te vorderen.
14. PARTIJDEFINITIE vrijwaart de gemeente voor claims van derden als gevolg van een opschorting, ontbinding of beëindiging van de Overeenkomst.

4. In Bijlage 3 van de Selectieleidraad wordt "Rederij Plas BV" gewijzigd naar: "Rederij E.E. Plas BV".
5. In Bijlage 1 van de Selectieleidraad (de huurovereenkomst) wordt in de eerste zin in artikel 2 lid 1 "onroerende zaken" vervangen door "steigers". Deze eerste zin luidt daarmee:
"De Gemeente geeft de Reder toestemming tot het gebruik van de in de Appendix vermelde Afmeerplaats(-en), bestaande uit het gebruik van het grond- en waterperceel daarvan inclusief eventueel daarmee verbonden steigers."
6. In bijlage 1 van de Selectieleidraad (de huurovereenkomst) wordt artikel 3 lid 1. gewijzigd. Het vetgedrukte deel wordt ingevoegd. Artikel 3 lid 1 luidt daarmee:
"Partijen gaan de Overeenkomst per 1 maart 2024 voor onbepaalde tijd aan, **onder de opschortende voorwaarde dat de steiger per 1 maart 2024 leeg en ontruimd is opgeleverd en de lopende overeenkomst is geëindigd, c.q. bestaande rechten zijn geëindigd**. Deze Overeenkomst vervangt elke andere eventuele voorgaande overeenkomst tussen partijen en/of eenzijdig door de Gemeente gegeven (stilzwijgende) toestemming betreffende de afmeerplaats."
7. Als gevolg van het later publiceren van de Nota van inlichtingen vinden wijzigingen plaats in de planning in artikel 3.1 van de Selectieleidraad. Hieronder is de nieuwe planning opgenomen.

Onderdeel	Datum/Tijdstip
1 Publicatie Selectieleidraad op de website	1-11-2022
2 Indienen van vragen naar aanleiding van de publicatie	2-11-2022 t/m 15-11-2022
3 Versturen van de nota van inlichtingen	02-12-2022
4 <i>Mogelijkheid tot het starten van een kort geding tegen de procedure</i>	02-11-2022 t/m 30-12-2022
5 Inschrijvingsperiode	05-12-2022 t/m 06-01-2023
6 Beoordelen van de verzoeken, inclusief opvragen en beoordelen van eventuele aanvullingen	09-01-2023 t/m 03-03-2023
7 Vaststellen van de norm op grond van het aantal verzoeken	06-03-2023 t/m 10-03-2023

8	Indienen verzoeken tot behoud exclusieve afmeerplaatsen	13-03-2023 t/m 26-03-2023
9	Beoordelen door de gemeente van de verzoeken tot behoud exclusieve afmeerplaatsen, inclusief opvragen en beoordelen van eventuele aanvullingen	27-03-2023 t/m 21-04-2023
10	Inventarisatie van de overige nog te verdelen exclusieve afmeerplaatsen	24-04-2023 t/m 26-04-2023
11	Prioriteren van de overige nog te verdelen exclusieve afmeerplaatsen	27-04-2023 t/m 14-05-2023
12	Beoordelen door de gemeente van de verzoeken voor de overige nog te verdelen exclusieve afmeerplaatsen	15-05-2023 t/m 19-05-2023
13	Mededelen van de voorlopige selectiebeslissing	22-05-2023
14	Indienen van de verzoeken om te ruilen	22-05-2023 t/m 09-06-2023
15	Beoordelen door de gemeente van de verzoeken om te ruilen	12-06-2023 t/m 19-06-2023
16	Bekendmaken van de definitieve selectiebeslissing	20-06-2023
17	<i>Mogelijkheid tot het starten van een kort geding tegen de selectiebeslissing</i>	20-06-2023 t/m 18-07-2023
18	Aanvragen van de ligplaatsvergunningen	21-06-2023 t/m 05-07-2023
19	Aanbieden van de huurovereenkomsten	19-07-2023
20	Sluiten van de huurovereenkomsten	16-08-2023

8. In de Selectieleidraad wordt in artikel 4.1 lid 1 het zinsdeel “28 november 2022 om 8:00 uur en 31 december 2022 om 16:00 uur” vervangen door “5 december 2022 om 08.00 uur en 6 januari 2023 om 16.00 uur”, waarmee het lid 1 als volgt luidt:
 “Een onderneming of een samenwerkingsverband komt alleen in aanmerking voor het sluiten van een huurovereenkomst met de gemeente voor een of meer afmeerplaatsen voor passagiersvaartuigen op semi-exclusieve op- en afstaplocaties, indien een verzoek daartoe wordt ingediend in de periode tussen **5 december 2022 om 08.00 uur en 6 januari 2023 om 16.00 uur.**”

Vragen over de procedure, termijnen, beschikbare plekken e.d.

Nummer	Vraag	Antwoord
1	De Selectieleidraad spreekt over “de selectieprocedure”. Waaruit bestaat deze selectieprocedure?	Deze Selectieleidraad beschrijft de procedure die de gemeente doorloopt voor de selectie van huurders om een huurovereenkomst mee te sluiten voor het gebruik van één of meer afmeerplaatsen voor passagiersvaartuigen op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie (hierna: ‘de selectieprocedure’). De selectieprocedure omvat de wijze waarop rechten op afmeerplaatsen worden toegekend.
2	"In paragraaf 1.3 is de volgende passage opgenomen: “Wanneer een reder hier niet (meer) aan voldoet, vervalt de aanspraak op deze afmeerplaats en kan deze weer worden herverdeeld.” Op welk moment wordt dit bepaald en wat zijn dan de consequenties? Stel dat een reder op 1-6-2025 (1-3-2024 plus 1 jaar plus 3 maanden) onvoldoende vergunningen in gebruik heeft genomen om aan de norm te voldoen, vervalt dan per direct zijn recht op een afmeerlocatie? Zo nee waarom niet, zo ja, hoe en per wanneer wordt deze tot 1-3-2026 opnieuw aan een andere geïnteresseerde rederij toegewezen?	De gevolgen van het niet (meer) voldoen aan de vereisten zijn geregeld in artikel 3 van de model huurovereenkomst, in het bijzonder lid 4 tot en met 7. Dit kan voortdurend worden beoordeeld. Plekken die tussentijds vrijvallen worden na iedere uitgifteronde van exploitatievergunningen opnieuw verdeeld.
3	2.4 De gemeente geeft aan dat zij niet verplicht is een onderneming, dan wel een samenwerkingsverband, te selecteren. Indien de onderneming c.q. het samenwerkingsverband voldoet aan alle gestelde voorwaarden, en op grond van het verdelingsmechanisme/protocol in aanmerking komt voor selectie, dan handelt de gemeente onrechtmatig als zij niet tot selectie van en het aanbieden van een huurovereenkomst aan de betreffende onderneming over gaat, tenzij de gemeente de betreffende afmeerplaats in het geheel niet meer wenst te verhuren. Bedoelt de gemeente deze laatste situatie. Of bedoelt de gemeente iets anders. Zo ja, dan wensen wij graag transparant te vernemen onder welke voorwaarden de gemeente niet overgaat tot selectie. Anders ligt favoritisme en willekeur (en dus strijd met het gelijkheidsbeginsel) op de loer. Zonder het geven van deze transparantie handelt de gemeente in strijd met artikel 3:14 BW (a.b.b.b., Didam-arrest ECLI:NL:HR:2021:1778). Wij verzoeken de gemeente deze transparantie te verschaffen.	Hiermee is bedoeld dat de gemeente niet verplicht is om een onderneming of een samenwerkingsverband te selecteren, als de selectieprocedure daartoe geen aanleiding geeft. Hiermee is ook bedoeld dat de gemeente zich te allen tijde het recht voorbehoudt om de selectieprocedure stop te zetten.

4	Hoe moet Artikel 2.6 worden gelezen?	In artikel 2.6 staat dat de verzoeker zich na het indienen van zijn inschrijving niet meer kan beroepen op niet daarvoor gemelde tekortkomingen, tegenstrijdigheden of onvolkomenheden in de Selectieleidraad en modelhuurovereenkomst. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat verzoekers zich na het indienen van de inschrijving en tijdens de procedure beroepen op onduidelijkheden in de Selectieleidraad. Met zijn inschrijving committeert een verzoeker zich aan de Selectieleidraad en aan de modelhuurovereenkomst.
5	In paragraaf 3.3 is opgenomen dat de beoordeling van de verzoeken plaatsvindt door ambtenaren van Programma Varen. Welke maatregelen heeft de gemeente genomen om een zorgvuldige en onafhankelijke selectie te garanderen?	Beslissingen over en beoordeling van verzoeken in het proces zullen worden gemotiveerd en kenbaar gemaakt zodat controleerbaar is op welke gronden de beslissingen worden genomen. De rangschikking door middel van loting zal plaatsvinden door een beëdigd notaris. Een nadere beschrijving van dit proces is te vinden bij de beantwoording van vraag 183.
6	Ad 3.5.1.: Dat betekent dat de uitnodiging om vragen te stellen nimmer tot effect kan hebben dat er iets in deze procedure opschort, de vraag is of dat rechtmatig is. Gaarne een helder antwoord. "Het indienen van opmerkingen, suggesties of klachten heeft geen opschortende werking ten aanzien van deze selectieprocedure."	Dat is niet juist. Met de nota van inlichtingen kunnen aanpassingen in de Selectieleidraad en of modelovereenkomst worden gemaakt. De Selectieleidraad bestaat uit de leidraad en de nota van inlichtingen samen. Het feit dat het indienen van opmerkingen, suggesties of klachten geen opschortende werking heeft ten aanzien van deze selectieprocedure wil niet zeggen dat vragen of opmerkingen niet kunnen leiden tot aanpassing van de Selectieleidraad.
7	Ad 3.5.2.: De Gemeente Amsterdam treedt op als publiekrechtelijke partij, als privaatrechtelijke partij, en nu ook als rechtsprekende partij. De bedoeling is duidelijk, maar deze volmaakte uitsluiting van het inzetten van andere rechtsmiddelen dan door de Gemeente in één van haar hoedanigheden ingezet, lijkt zich niet te verhouden met rechtsbescherming, wat nota bene de titel is. Welke rechten van wie worden beschermd, in deze op stelling uitsluitend die van de Gemeente om de procedure te kunnen doorlopen. Voorts, als de rechter in Kort Geding (is het een privaot- of bestuursrechtelijke procedure?) de vordering toewijst, eventueel met opschortende werking, en er een bodemprocedure gevoerd wordt, is dan uitsluiting rechten?	Een onderneming of samenwerkingsverband kan uiterlijk 2 weken na publicatie van de nota van inlichtingen een kort geding bij de civiele rechter aanhangig maken tegen de Selectieleidraad of de daarin omschreven procedure. Dit is een gebruikelijke termijn bij dergelijke procedures die zorgt voor vroegtijdige duidelijkheid bij deelnemers aan de procedure. Zie ook de beantwoording van vraag 9.
8	In paragraaf 3.5.2 is opgenomen dat een onderneming die zich niet kan verenigen met de inhoud van de Selectieleidraad [...] voorafgaand aan het moment van inschrijving uiterlijk twee weken na publicatie van de nota van inlichtingen een kort geding aanhangig maken. Wordt [...] geen kort geding aanhangig gemaakt, dan vervalt het	De geldende voorwaarden zijn de Selectieleidraad, de model huurovereenkomst en de appendix. Naar het oordeel van de gemeente zouden de gemeente en de geselecteerde huurder onredelijk worden benadeeld indien pas na deze termijn alsnog tegen deze voorwaarden zou worden opgekomen. Het is uiteindelijk aan de rechter om indien gevraagd een uitspraak te doen over het eventuele verval van recht.

	<p>recht om tegen de geldende voorwaarden in rechte op te komen en/of daarop enige vordering tot schadevergoeding of welke andere aanspraak dan ook te baseren, althans heeft de onderneming [...] de rechten daarop verwerkt. (paragraaf 3.5.2) Waarop baseert de gemeente dat een dergelijke uitsluiting in overeenstemming is met het recht? Wat zijn in dit verband “de geldende voorwaarden” precies? En hoe verhoudt dit zich tot de uitgifte van ligplaatsvergunningen?</p>	<p>De uitgifte van ligplaatsvergunningen staat verder los van de selectieprocedure, maar een reder kan alleen een ligplaatsvergunning aanvragen voor een passagiersvaartuig op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie, als hij een huurovereenkomst met de gemeente heeft gesloten voor die op- en afstaplocatie.</p>
9	<p>Volgens de tekst van paragraaf 3.5.2. moet een kortgedingprocedure binnen twee weken na 25-11 worden opgestart en volgens het planningsoverzicht bij 3.1 onderdeel 4 bestaat die mogelijkheid tot 23-11. Welke van de twee moeten wij aanhouden? Hetzelfde geldt voor het starten van een kort geding tegen de definitieve selectiebeslissing (3.5.3 en onderdeel 17 van de planning bij 3.1).</p>	<p>In artikel 3.5, lid 2, staat dat indien een onderneming of een samenwerkingsverband zich niet kan verenigen met de inhoud van de Selectieleidraad, de beantwoording van de vragen of de reactie van de gemeente op klachten van de onderneming of het samenwerkingsverband, de onderneming of het samenwerkingsverband, voorafgaand aan het moment van inschrijving, uiterlijk 2 weken na publicatie van de nota van inlichtingen een kort geding aanhangig dient te maken. In de planning wordt twintig dagen genoemd; deze twintig dagen kan worden aangehouden. Hetzelfde geldt voor artikel 3.5, derde lid.</p>
10	<p>3.5 De gemeente geeft aan dat een kort geding moet worden gestart. Is dit ‘kort geding kantonzaken’ of ‘kort geding’?</p>	<p>Hiermee wordt bedoeld een kort geding bij de civiele rechter. De verdeelprocedure ziet op het aangaan van een privaatrechtelijke overeenkomst. Daarvoor geldt de privaatrechtelijke rechtsgang.</p>
11	<p>3.5 De gemeente geeft aan dat het aanhangig maken van een kort geding de selectieprocedure of onderdelen daarvan niet opschort. Wij verzoeken de gemeente dat het vonnis in kort geding wordt afgewacht voordat de loting plaatsvindt. Op zijn minst verzoeken wij de gemeente te bevestigen dat géén huurovereenkomsten worden gesloten voordat uitspraak in kort geding is geweest.</p>	<p>Er is in de planning ruimte opgenomen voor een kortgedingprocedure. Naar verwachting zal een kortgedingprocedure kunnen plaatsvinden voordat er tot een verdeling is gekomen. Huurovereenkomsten worden pas gesloten als de gehele selectieprocedure is doorlopen.</p>
12	<p>In hoeverre doen reders door het doen van een verzoek, als bedoeld in 4.1 van de Selectieleidraad, en/of door het aangaan van een huurovereenkomst voor aangeboden afmeerplaatsen af van eventuele eigendomsrechten en gebruiksrechten met betrekking tot deze en andere afmeerplaatsen en de daar aanwezige opstallen?</p>	<p>Met het indienen van een <u>verzoek</u> doen reders geen afstand van bestaande rechten. De procedure is erop gericht reders te selecteren voor het sluiten van een nieuwe huurovereenkomst met de gemeente voor het gebruik van een of meer afmeerplaatsen voor passagiersvaartuigen op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie. De <u>huurovereenkomst</u> vervangt elke andere eventuele voorgaande overeenkomst tussen partijen en/of eenzijdig door de gemeente gegeven (stilzwijgende) toestemming. Zie artikel 3.1, eerste lid.</p>
13	<p>4.2 Kan de gemeente bevestigen dat het een concern niet is toegestaan meerdere malen een verzoek in te dienen (d.w.z. dat vanuit een concern slechts éénmaal een verzoek mag worden ingediend). Als de gemeente het meerdere malen ‘inschrijven’ als concern toestaat, dan leidt dit tot</p>	<p>Een onderneming of een concern kan zich alleen inschrijven als deze voldoende exploitatievergunningen heeft of vertegenwoordigt. Met een exploitatievergunning kan niet vaker dan eenmaal worden ingeschreven. Zie hiervoor artikel 4.5 van de Selectieleidraad.</p>

	<p>vervalsing van de mededinging, en daarmee is sprake van strijd met het gelijkheidsbeginsel. Immers, op die wijze kan een concern ‘tig’ ondernemingen oprichten, en zich aldus met ‘tig’ loten een voordeel in de loting verschaffen.</p> <p>---</p> <p>4.2. Kan de gemeente bevestigen dat het een onderneming niet is toegestaan meerdere malen een verzoek in te dienen. Als de gemeente het meerdere malen ‘inschrijven’ als concern toestaat, waardoor aldus meerdere loten kunnen worden verkregen, dan leidt dit tot vervalsing van de mededinging, en daarmee is sprake van strijd met het gelijkheidsbeginsel.</p>	
14	<p>In paragraaf 4.2.3.a schrijft de gemeente dat de verzoeker moet aangeven dat de exploitatievergunningen in ieder geval geldig zijn vanaf 1 maart 2024. Bedoelt de gemeente ‘op’ in plaats van ‘vanaf’?</p>	<p>De gemeente bedoelt dat de vergunningen een langere looptijd moeten hebben dan 1 maart 2024. Vergunningen die aflopen per 1 maart 2024 kunnen dus niet worden gebruikt.</p>
15	<p>Ad 4.3 over ‘Onderneming’: dit is in onjuist fout: de Handelsregisterwet 2007 bepaalt uitsluitend welke soort partijen in het Handelsregister in geschreven kunnen worden (Artikel 5), en vervolgens welke ingeschreven behoren te zijn, en dat richt zich tot de taak van het Handelsregister en is hier niet juist toegepast. De rechtspersoonlijkheid vloeit voort uit het Burgerlijk Wetboek, dit artikel dient daarnaar te verwijzen, waaraan vervolgens de eis verbonden kan worden dat deze deugdelijk zijn ingeschreven in het Handelsregister moet zijn. Gaarne dit aanpassen.</p>	<p>Deze voorwaarde is consistent met andere regelgeving die betrekking heeft op het Amsterdamse binnenwater. Zie bijvoorbeeld artikel 3.1.3, vierde lid, of artikel 5.2.2, derde lid, van de Regeling op het binnenwater 2020. Dit artikel wordt niet aangepast.</p>
16	<p>Art. 4.5 “Indien een exploitatievergunning voor een passagiersvaartuig meerdere keren of bij verschillende verzoeken is gebruikt, dan wordt deze exploitatievergunning uitsluitend meegenomen bij de behandeling van het verzoek dat rechtmatig als eerste is ingediend.”</p> <p>Wanneer is dit verzoek rechtmatig?</p>	<p>Een verzoek is rechtmatig als voldaan is aan de in hoofdstuk 4 genoemde voorwaarden.</p>
17	<p>Art 5.1 Er zijn in de procedure 5 werkdagen gepland voor het vaststellen van de norm en/of het aanwijzen van extra plekken voor verdeling. Gezien de grote maatschappelijke impact van de keuzes die hierin gemaakt worden, is het van belang hier langer de tijd voor te nemen en hierover ook overleg te voeren met de branche. Bent u bereid om een langere termijn op te nemen?</p> <p>---</p> <p>5.1 De gemeente geeft aan dat zij de norm kan aanpassen nadat alle verzoeken zijn ontvangen.</p>	<p>Het aantal semi-exclusieve plekken op A+ locaties, de norm en hoe deze norm, indien nodig, naar boven toe bij te stellen zijn onderdeel van al eerder vastgesteld beleid. Een belangrijk onderdeel van het beleid is dat iedere reder die dit wenst een afmeerplaats kan krijgen. Voordat de norm verhoogd wordt zullen eerst maximaal twee flexibele plekken worden toegevoegd aan het aantal te verdelen exclusieve plekken. Indien deze toevoeging nog onvoldoende is om vraag en aanbod samen te brengen zal de norm naar boven bijgesteld worden tot maximaal 4 grote of 8 kleine vaartuigen per plek. Het College van b en w vindt dat 5 werkdagen hiervoor</p>

	<p>Het is niet transparant wanneer sprake is van aanpassen van de norm, en wanneer niet. Dit betekent dat favoritisme en willekeur (en dus strijd met het gelijkheidsbeginsel) op de loer ligt. Aangezien de norm thans 3 c.q. 6 exploitatievergunningen is doet zich tevens de vraag of verhoging naar 4 en 8 vergunningen wenselijk is of leidt tot onredelijke uitsluiting van kleinere partijen. Onder welke voorwaarden zal deze aanpassing precies plaatsvinden? Zonder het geven van deze transparantie handelt de gemeente in strijd met artikel 3:14 BW (a.b.b.b., Didam-arrest ECLI:NL:HR:2021:1778). Wij verzoeken de gemeente deze transparantie te verschaffen.</p>	<p>toereikend zijn. Het college van b en w zal hiervoor geen langere termijn opnemen. Bij de beantwoording van vraag 183 is een uitgebreidere toelichting op de procedure van loting en verdeling opgenomen.</p>
18	<p>In de toelichting bij artikel 6 wordt aangegeven dat reders "na de loting" kunnen aangeven welke afmeerplaatsen zij willen behouden. Moet dit niet zijn "voor de loting"?</p>	<p>Nee, de huidige tekst "na de loting" is correct. Alle aanvragen voor een exclusieve plek doen mee met de loting. De te behouden plekken worden vervolgens toegewezen aan de aanvragen met de meest gunstige lotnummers van de betreffende reder. Bij de beantwoording van vraag 183 is een uitgebreidere toelichting op de procedure van loting en verdeling opgenomen.</p>
19	<p>Art. 6.3 De termijn van twee weken om een rangschikking aan te geven is extreem kort, zeker in vergelijking met de termijn om een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor een afmeerplek (bijna 5 weken). Dit laatste verzoek is slechts een administratieve handeling, de reder zal pas moeilijke afwegingen moeten gaan maken bij het aangeven van de rangschikking. Bent u bereid om deze periode te verlengen?</p>	<p>Deze periode wordt niet verlengd omdat het in het belang van alle partijen is dat de uitslag tijdig bekend wordt gemaakt. De gemeente acht twee weken voldoende tijd. Over de rangschikking kan ook nu al worden nagedacht.</p>
20	<p>Bij 7.4.1. wordt opnieuw gerangschikt. Is dit dezelfde rangschikking als op pagina 16 2e bullit van onderen wordt bedoeld? Anders dan bij de onder 6 beschreven rangschikking kan bij 7 wél plekken die in een cluster zijn ingedeeld individueel opnemen in de rangschikking. Graag toelichten hoe dit zit.</p>	<p>Ja dit is dezelfde rangschikking. De lijst voor rangschikking geeft de mogelijkheid om zowel het cluster als de individuele plekken binnen een cluster te ordenen naar volgorde van voorkeur.</p>
21	<p>Hoe verhoudt paragraaf 7.5 zich tot het uitgangspunt van efficiënte passagiersafwikkeling? Werkt dit niet juist versnippering van de bestaande grotere vloten in de hand?</p>	<p>Er is een afweging gemaakt tussen de mogelijkheid tot clustering voor efficiëntere bedrijfsvoering en een gelijke kans op een voorkeursplek voor alle reders.</p>
22	<p>Zou u kunnen uitleggen wat bedoeld wordt met: 7.5 Uitsluiting van deelname aan de eerste ronde? Verzoekers die al een plek hebben, kunnen dacht ik niet nog aanspraak maken op een andere plek?</p>	<p>Artikel 7.5 heeft betrekking op verzoekers die bovenop het behouden van plekken ook nog in aanmerking komen voor extra plekken, omdat de grootte van de vloot in relatie tot de norm daar ruimte toe biedt. Door het behouden van plekken wordt zo een verzoeker voor de aanvullende plekken uitgesloten van deelname in de eerste verdelingsronde en kan pas in de tweede verdelingsronde meedoen.</p>

23	<p>In 7.5 zou na 'een' toegevoegd moeten worden 'of meer' en dan het facultatieve meervoud bij afmeerplaatsen. De toelichting op pagina 18 na het eerste bolletje is onduidelijk: en is tekstueel niet gelijk aan 7.5. Het lijkt semantisch, maar het is cruciaal voor ondernemers die hun inkomsten uit rondvaart halen.</p>	<p>Het maakt niet uit of een aanvrager één of meer exclusieve plekken toegewezen krijgt op grond van 6.1 Selectieleidraad. Ook bij toewijzing van slechts één exclusieve afmeerplaats wordt een verzoeker uitgesloten van deelname aan de eerste ronde. De voorgestelde toevoeging is dus niet relevant en kan alleen maar tot verwarring leiden.</p>
24	<p>Artikel 8.1. sub 1: Er is een mogelijkheid om binnen 2 weken na publicatie van uitslag plekken te ruilen. Dit is een veel te korte termijn. Reders zijn eerst nog even bezig met het laten indalen van de uitslag, vervolgens moeten zij bepalen welke plekken zij eventueel zouden willen ruilen, dan moeten zij nog daarover overleggen met de reder die deze plekken heeft en zij moeten hiervoor gezamenlijk een formulier ondertekenen en indienen. Voor dit soort belangrijke beslissingen moet een langere termijn gegund worden. Bent u bereid om deze periode te verlengen? --- 8.1: De periode om te ruilen (15-5 t/m 2-6) is erg kort, vooral als bij de ruil 4-5 locaties betrokken zijn en met meerdere andere reders geruild moet worden die op hun beurt wellicht ook met anderen in gesprek zijn. Valt deze periode te verruimen?</p>	<p>Deze periode wordt niet verlengd omdat het in het belang van alle partijen is dat de uitslag tijdig bekend wordt gemaakt. Ruilverzoeken kunnen ook worden ingediend nadat de huurovereenkomsten gesloten zijn. Huurders kunnen daartoe een verzoek indienen bij de gemeente.</p>
25	<p>8.2: onderdeel 1: welke zwaarwegende belangen zouden zich tegen een voorgestelde ruil kunnen verzetten? --- 8.2 De gemeente kan besluiten dat onderling ruilen niet mogelijk is indien een zwaarwegend belang zich daartegen verzet. Kunt u voorbeelden geven van een dergelijk zwaarwegend belang?</p>	<p>Dit wordt per geval beoordeeld. Bijvoorbeeld een stromanconstructie zou de eerlijkheid van de procedure aantasten hetgeen een zwaarwegend belang kan zijn tegen de ruil.</p>
26	<p>Ad 10. De strekking van deze paragraaf is duidelijk, maar wat wordt bedoeld met voetnoot 2? Beleidsregels is iets anders dan een "leidraad", waar is dit deel te vinden?</p>	<p>De Beleidsregels voor het aanvragen en verdelen van ligplaatsen passagiersvaartuigen zijn hier gepubliceerd: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-529870.html</p>
27	<p>Artikel 12 lid 2: De reder ziet af van vorderingen voor zover deze betrekking hebben op de selectieprocedure. Wat wordt allemaal wordt verstaan onder "de selectieprocedure".</p>	<p>Zie hiervoor de beantwoording van vraag 1.</p>
28	<p>Als een reder een nieuw vergund vaartuig krijgt moet de appendix weer worden aangepast. Dit geeft veel onnodige romslomp. Waarom moeten in de appendix alle vergunde vaartuigen worden opgenomen? Het gaat toch alleen om de afmeerplaatsen (en bijbehorende ligplaatsen)?</p>	<p>Het is van belang om alle vergunde vaartuigen in de appendix op te nemen, zodat voor iedereen duidelijk is met welke passagiersvaartuigen gebruik mag worden gemaakt van een of meer afmeerplaatsen op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie en kan worden beoordeeld of een reder voldoende exploitatievergunningen heeft om recht te blijven houden op alle afmeerplaatsen. Daarom moeten de namen en vergunninggegevens van de vaartuigen die krachtens de</p>

		overeenkomst gebruik mogen maken van de afmeerplaats(en) op de appendix worden vermeld. De gemeente acht het aanpassen van de appendix, zonder dat de huurovereenkomst hoeft worden aangepast, een juiste werkwijze.
29	Bijlage 3: Lijst bestaande reders. Rederij Boekel B.V. ontbreekt, wilt u deze rechtspersoon toevoegen?	Nee. Rederij Boekel BV maakte namelijk ten tijde van de opzegging (29 juni 2021) volgens de gegevens van het Handelsregister, geen vennootschapsrechtelijk onderdeel uit van Rederij Kooij (bedoeld onder 3 van Bijlage 3).
30	Rederij Plas B.V. bestaat niet, wilt u deze schrappen? Rederij E.E. Plas B.V is de correcte rechtspersoon.	Rederij Plas BV wordt gewijzigd naar: Rederij E.E. Plas BV.
31	Overzicht beschikbare plekken. Wat is de status van dit overzicht? Het wordt namelijk niet vermeld in de bijlagen bij de Selectieleidraad. In hoeverre is het overzicht onderdeel van “de selectieprocedure” zoals bedoeld in artikel 12 lid 2 van de modelhuurovereenkomst?	Het overzicht dat in de Selectieprocedure wordt gepubliceerd op het moment dat de rangschikking kan worden opgegeven is het definitieve overzicht. Dit overzicht zal hooguit kleine wijzingen bevatten ten opzichte van het eerder verstrekte overzicht waarin nog plekken onder voorbehoud waren opgenomen. Het overzicht maakt deel uit van de selectieprocedure.
32	In het overzicht van beschikbare plekken heeft een aantal afvaartplekken in de Oostkom van het Openhavenfront de status “ruimtelijke inpasbaarheid nog nader te bepalen”. Is er voorafgaand aan de verdeling wel duidelijkheid of deze plekken daadwerkelijk beschikbaar zijn?	Zie hiervoor het antwoord op vraag 31.
33	Bij de afvaartplekken aan het Koffiehuis in de Oostkom van het Open Havenfront staat vermeld dat de allocatievrijheid nader bepaald moet worden. Wat betekent dit en wanneer komt hier duidelijkheid over?	Mogelijk is voor gebruik van deze plekken ook afzonderlijke toestemming nodig van de erfpachter van de grond waaraan deze afvaartplek grenst. Indien van toepassing zal in het overzicht waarnaar bij de beantwoording van vraag 31 wordt verwezen vermeld zijn of zulke afzonderlijke toestemming nodig is.
34	Op het Rokin zijn één flexibele plek en twee nieuwe exclusieve plekken ingetekend. Wij hebben grote twijfels of zoveel vaartuigen in dit smalle rak niet tot nautische problemen leidt. In hoeverre zijn de nautische en andere ruimtelijke gevolgen hiervan onderzocht? Moeten deze plekken niet de status krijgen “ruimtelijke inpasbaarheid nader te bepalen”?	Deze plekken zijn op nautische aspecten beoordeeld en geschikt bevonden.
35	Vervolgproces. In de beleidsnotitie Op- en afstappen passagiersvaart is opgenomen dat naast de hierin geformuleerde uitgangspunten ook maatwerk nodig is. Er zullen daarom zullen ook gesprekken worden gevoerd om te zorgen dat er een nieuwe situatie gecreëerd kan worden waarbinnen iedere reder zo goed als mogelijk toegang krijgt tot de faciliteiten die nodig zijn om het bedrijf te exploiteren. Wanneer worden deze gesprekken opgestart?	Deze gesprekken hebben grotendeels plaatsgevonden en de bevindingen daaruit zijn meegenomen in de uitwerking van het op- en afstap beleid, zoals de Selectieleidraad. Voor andere uitwerkingspunten zijn vervolggesprekken voorzien zoals voor de aanvullende maatregelen op de drukke A-locaties, de dekking van flexibele locaties voor incidentele afvaarten en de nadere inrichting van Hop-on Hop-off.

36	Hoe verhoudt het bieden van maatwerk zich ten opzichte van artikel 1.4 van de Selectieleidraad, waarbij door inschrijving moet worden ingestemd met de (standaard) modelhuurovereenkomst?	De bepalingen uit de huurovereenkomst zullen voor alle huurders gelijk zijn. Hier is geen maatwerk mogelijk. Welke specifieke afmeerplekken gehuurd worden verschilt uiteraard wel per huurder. De appendix zal op dat punt verschillen tussen huurders.
37	<ul style="list-style-type: none"> • Wat wordt bedoeld met paragraaf 2.4, waarbij de gemeente niet verplicht is een onderneming te selecteren? • Op diverse plekken in de Selectieleidraad worden de mogelijkheden om te protesteren tegen bepaalde onderdelen uitgesloten, bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> o (paragraaf 1.4), o (paragraaf 2.1), o (paragraaf 2.2), o (paragraaf 2.3), o (paragraaf 2.6) (Bedoelt de gemeente gemelde tekortkomingen, tegenstrijdigheden of onvolkomenheden in de Selectieleidraad?) en o (paragraaf 2.7). <p>Waarop baseert de gemeente dat het recht om te protesteren tegen het een en ander zo kan worden uitgesloten? En hoe verhoudt dit zich tot de uitgifte van ligplaatsvergunningen? Hebben deze bepalingen ook betrekking op hetgeen in hoofdstuk 10 van de Selectieleidraad is opgenomen?</p>	<p>Hiermee wordt bedoeld dat de gemeente zich het recht voorbehoudt om te allen tijde de selectieprocedure te stoppen.</p> <p>Om te voorkomen dat bij iedere stap opnieuw discussie kan ontstaan over de selectieprocedure, de inhoud van de huurovereenkomst etc., hanteert de gemeente als uitgangspunt dat een reder of een samenwerkingsverband door in te schrijven akkoord gaat met de door de gemeente vastgestelde selectieprocedure, de huurovereenkomst en de daarin bepaalde voorwaarden en de bijbehorende appendix.</p> <p>Indien u zich niet kunt verenigen met de inhoud van de Selectieleidraad of de beantwoording van de vragen dan kunt u een civielrechtelijk kort geding starten.</p> <p>De uitgifte van ligplaatsvergunningen staat verder los van de selectieprocedure, maar een reder kan alleen een ligplaatsvergunning aanvragen voor een passagiersvaartuig op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie, als hij een huurovereenkomst met de gemeente heeft gesloten voor die op- en afstaplocatie.</p>
38	Wat is het peilmoment voor het starten van een kort geding procedure: het verzoek aan de voorzieningenrechter om aan de hand van een concept dagvaarding een datum voor een zitting te bepalen?	Indien een verzoeker rechtsmaatregelen wil treffen, dient de verzoeker binnen de in de planning (p. 6 van deze Nota van Inlichtingen) aangegeven periode door betekening van een dagvaarding een kort geding bij de rechtbank in Amsterdam aanhangig te hebben gemaakt. Een kopie van de dagvaarding dient zo snel mogelijk aan de contactpersoon van deze selectieprocedure te worden gemaild via vergunningenophetwater@amsterdam.nl .
39	De gemeente wenst de vergoeding van schade die het gevolg is van het stoppen zetten en beëindigen van de selectieprocedure uit te sluiten. Hoe ziet de gemeente dit als het stopzetten of beëindigen van de selectieprocedure te wijten is aan een omstandigheid die voor rekening van de gemeente komt?	Het staat de gemeente vrij de selectieprocedure te staken of te beëindigen als daar redenen voor zijn. De gemeente acht zich dan niet aansprakelijk.
40	N.a.v. artikel 12.2, heeft de verwijzing naar ‘de in de considerans bedoelde selectieprocedure van semi-exclusieve Afmeerplaatsen en Locaties’ betrekking op méér dan de “Selectieleidraad voor het selecteren van huurders voor het sluiten van een huurovereenkomst met de gemeente voor het gebruik van een of meer afmeerplaatsen voor passagiersvaartuigen op een exclusieve op- en	In 12 lid 2 wordt verwezen naar de selectieprocedure. Dit betreft de procedure die de gemeente Amsterdam doorloopt om uiteindelijk te komen tot een selectie van huurders voor het sluiten van een huurovereenkomst voor het gebruik van een of meer afmeerplaatsen voor passagiersvaartuigen op een semi-exclusieve op- en afstaplocatie.

	afstaplocatie"? En zo ja, waarop en wat is daarvoor de rechtvaardiging?	
41	<p>1) Verder wordt in de Selectieleidraad uitgesproken dat er voldoende gelijkwaardige locaties beschikbaar zouden zijn maar dat is aantoonbaar onjuist. Er is een groot verschil tussen de commerciële waarde van de locaties waarbij die waarde van een groot aantal variabelen afhankelijk is.</p> <p>2) In hoeverre spleen de volgende variabelen mee in de waardering van een op en afstaplocaties als A, A+, B-steiger of anders:</p> <p>1 De aanloop van aantallen passanten langs de locatie;</p> <p>2 Zichtbaarheid van de locatie vanaf de looproute;</p> <p>3 Beschikbaarheid van een verkoopkantoor naast, aan of vlakbij de locatie;</p> <p>4 Mogelijkheid om op een later tijdstip een verkoopkantoor te realiseren naast, aan of vlakbij de locatie;</p> <p>5 Beschikbaarheid van een bevoorradingsruimte of –boot naast, aan op of in de buurt van de steiger;</p> <p>6 Mogelijkheid om op een later tijdstip een bevoorradingsruimte of –boot naast, aan op of in de buurt van de steiger;</p> <p>7 De mogelijkheid om de locatie ook te gebruiken als nachtligplaats;</p> <p>8 De mogelijkheid om op de locatie een tweede vaartuig af te meren;</p> <p>9 De aanwezigheid van afmeervoorzieningen voor zowel grote als kleine schepen;</p> <p>10 De aanwezigheid van krachtstroomvoorzieningen voor de afgemeerde vaartuigen;</p> <p>11 De mogelijkheid om de locatie af te sluiten voor het publiek;</p> <p>12 De mogelijkheid om de locatie te beveiligen met cameratoezicht;</p> <p>13 De mogelijkheid om gasten te laten wachten op de locatie in afwachting van de volgende afvaart;</p> <p>14 De aanwezigheid van eigen toiletvoorzieningen op de locatie of van openbare toiletvoorzieningen in de buurt van de locatie.</p>	<p>1) De verschillende bedrijfsvoeringen van de huidige gebruikers van exclusieve afmeerlocaties laten zien dat op alle verschillende exclusieve locaties een rendabele bedrijfsvoering mogelijk is. Het is daarom dat alle locaties als gelijkwaardig beschouwd worden.</p> <p>2) De A+ locaties zijn locaties in bewonersluwe gebieden waar zowel op het water als op de kade voldoende ruimte is voor grotere bezoekersstromen. Op deze locaties zullen single-ticket afvaarten toegestaan worden en al deze locaties hebben ruimte om afmeerplekken voor exclusief gebruik uit te geven.</p> <p>Alle andere locaties zijn beschikbaar voor incidentele groepsafvaarten, waarbij 15 min afgemeerd mag worden. Voorheen werden deze plekken ‘openbare’ plekken genoemd; in het nieuwe systeem zijn dit de flexibele A, B en C locaties. De indeling naar A, B of C is op basis van intensiviteit van het gebruik, deze indeling heeft invloed op het op- en afstaptarief.</p>
42	In paragraaf 3 van hoofdstuk 1 Inleiding staat dat in de eerste fase de huidige gebruikerws mogen aangeven welke afmeerplaatsen zij wensen te	Ja dat klopt.

	<p>behouden. Vervolgens staat er dat de overige ligplaatsen worden verdeeld onder ALLE reders indien zij hiervoor over voldoende vergunningen beschikken om de plekken efficiënt te kunnen gebruiken. Mogen we er vanuit gaan dat de huidige gebruikers niet mogen inschrijven op de overige afmeerplaatsen met vergunningen waarvoor ze in fase 1 al een afmeerplaats hebben verworven?</p>	
43	<p>Graag nog een antwoord op de vraag hoe met tijdelijke plekken van bestaande rederijen rond centraal station wordt omgegaan. Die partijen hebben terugkeergarantie naar de middenkom en momenteel 'nieuwe' tijdelijke plekken daarbuiten. Mogen zij in het kader van behoud van bestaande plekken ook kiezen om niet terug te keren naar de middenkom en de tijdelijke locatie te behouden als die mogelijk als nieuwe plek in 2024 beschikbaar komt? Zou het effect dan zijn dat deze bestaande partijen keuze hebben uit meer plekken ten koste van nieuwe partijen? Zou het recht op behoud van bestaande plekken niet alleen over de oude situatie moeten gaan en niet ook over tijdelijke plekken om extra bevoordeling te voorkomen?</p>	<p>Door de nieuwe inrichting van het Open Havenfront is een exacte terugkeer naar de oude situatie niet mogelijk. Bij het terugkeren wordt primair gekeken naar de historische situatie van voor de verschillende bouwprojecten en naar gelijkwaardigheid in de nieuwe situatie. Daarbij kunnen operationele zaken een rol spelen, zoals clustering van plekken, bruikbaarheid voor verdeling van de resterende plekken en het beperken van verhuisbewegingen. Hoe invulling wordt gegeven aan de afspraken met individuele reders rondom de terugkeer naar het open havenfront betreft een separaat traject en wordt niet in deze nota meegenomen.</p>
44	<p>Is de peildatum van 1 september 2022 losgelaten?</p>	<p>Nee. Vergunningen die na die periode zijn verleend mogen niet worden meegenomen in deze procedure.</p>
45	<p>In de tabel behorende bij de planning van de procedure (3.1 Planning, onderdeel 4) wordt beschreven dat de Mogelijkheid tot het starten van een kort geding tegen de procedure (20 dagen) loopt van 25 november 2022 tot en met 23 december 2022.</p> <p>In artikel 3.5 lid 2 echter staat: “Indien een onderneming of een samenwerkingsverband zich niet kan verenigen met de inhoud van de Selectieleidraad, de beantwoording van de vragen of de reactie van de gemeente op klachten van de onderneming of het samenwerkingsverband, voorafgaand aan het moment van inschrijving, uiterlijk 2 weken na publicatie van de nota van inlichtingen een kort geding aanhangig te maken. Wordt door een onderneming of samenwerkingsverband geen kort geding aanhangig gemaakt binnen deze termijn, dan vervalt het recht om tegen de geldende voorwaarden in rechte op te komen...”</p> <p>(i) Binnen welke termijn dient een kort geding aangespannen te worden? Binnen 14 dagen na 25</p>	<p>In artikel 3.5, tweede lid, staat dat indien een onderneming of een samenwerkingsverband zich niet kan verenigen met de inhoud van de Selectieleidraad, de beantwoording van de vragen, of de reactie van de gemeente op klachten van de onderneming of het samenwerkingsverband, voorafgaand aan het moment van inschrijving, uiterlijk 2 weken na publicatie van de nota van inlichtingen een kort geding aanhangig dient te maken.</p> <p>In de planning wordt twintig dagen genoemd; deze twintig dagen kan worden aangehouden. Hetzelfde geldt voor artikel 3.5, derde lid.</p> <p>Naar het oordeel van de gemeente zouden de gemeente en de geselecteerde huurder onredelijk worden benadeeld indien pas na deze termijn alsnog tegen deze voorwaarden zou worden opgekomen</p> <p>Het aanhangig maken van een kort geding door een onderneming of een samenwerkingsverband schort de selectieprocedure of onderdelen daarvan echter niet op. Zie artikel 3.5, vierde lid.</p>

	<p>november of tussen 25 november en 24 december?</p> <p>(ii) Hoe is wettelijk geborgd dat een onderneming of samenwerkingsverband niet buiten deze termijnen een kort geding zou mogen starten?</p>	
46	<p>Waarom is er wederom niet aan de gepubliceerde planning gehouden?</p>	<p>Dit is geen vraag over de Selectieleidraad.</p>
47	<p>"1. 1.3 / 6.1 De gemeente geeft een verzoeker die nu al gebruikmaakt van een exclusieve afmeerplaats de mogelijkheid om aan te geven of zij deze afmeerplaatsen zij wil behouden. Mits de verzoeker voldoet aan de norm van voldoende exploitatievergunningen krijgt hij - zonder te hoeven loten - een huurovereenkomst aangeboden voor de betreffende afmeerplaats. In feite wordt dus voor de betreffende afmeerplaats géén mogelijkheid aan alle (potentiële) gegadigden (lees: verzoekers) geboden om mee te dingen naar de betreffende afmeerplaats. De niet-zittende gegadigden (verzoekers) hebben enkel de mogelijkheid om mee te dingen naar de betreffende afmeerplaats als de zittende gegadigde (verzoeker die in bijlage 3 zijn genoemd) aangeeft de afmeerplaats niet te willen behouden. Dit betekent dat gegadigden (niet-zittende verzoekers enerzijds en zittende verzoekers anderzijds) geen gelijke kans hebben om de betreffende afmeerplaats te huren. Daarmee handelt de gemeente in strijd met haar verplichtingen uit hoofde van de EU-verdragen, de Dienstenrichtlijn, artikel 3:14 BW (a.b.b.b., Didam-arrest ECLI:NL:HR:2021:1778), en haar toezeggingen in de Memorie van Antwoord in de procedure die is aangespannen door Electric Tours c.s., randnummer 4.11 t/m 4.13). De gemeente geeft dit voordeel van zittende verzoekers ook toe in paragraaf 7.5 Selectieleidraad.</p> <p>Het argument dat er in de visie van de gemeente voldoende gelijkwaardige exclusieve afmeerplaatsen beschikbaar zijn snijdt geen hout. De afmeerplaatsen zijn immers niet gelijkwaardig aan elkaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niet voor niets mogen verzoekers een rangschikking opgeven van hun voorkeur, en wordt hier in de loting rekening mee gehouden. - Ook blijkt reeds uit het kaartje 'flexibele op- en afstapplekken' dat verschillende locaties binnen 	<p>De gemeente verwacht dat er voldoende exclusieve afmeerplaatsen zijn om iedere reder die dit wenst en aan de voorwaarden voldoet een exclusieve afmeerplaats aan te kunnen bieden. Bij de verdeling van de exclusieve afmeerplaatsen kiest de gemeente voor een systeem waarbij de bestaande gebruikers hun huidige afmeerplaatsen kunnen behouden, mits zij daarvoor voldoende exploitatievergunningen hebben. De overige afmeerplaatsen worden verdeeld onder alle gegadigden.</p> <p>De gemeente acht deze procedure redelijk, omdat er voldoende gelijkwaardige exclusieve afmeerplaatsen beschikbaar zijn voor alle gegadigden. De gemeente beschouwt het (gedwongen) verhuizen van bestaande gebruikers naar andere afmeerplaatsen als ondoelmatig en als onnodig bezwarend voor de bedrijfsvoering.</p> <p>Alle exclusieve afmeerplaatsen, ook de nieuwe, liggen binnen de contouren van de huidige op- en afstaplocaties. Daarom acht de gemeente al deze plekken gelijkwaardig. Het (periodiek) moeten verhuizen als een huurovereenkomst eindigt heeft impact op de bedrijfsvoering van reders en weegt naar de mening van de gemeente niet op tegen de belangen van overige gegadigden om ook aanspraak te kunnen maken op deze afmeerplaatsen. Dit systeem zal voor de toekomst ook gaan gelden voor nieuw verworven semi-exclusieve op- en afstaplocaties.</p>

	<p>het Centrum niet gelijkwaardig aan elkaar zijn. Dit geldt ook voor de locaties die in Bijlage 2 zijn opgenomen. En ook binnen de locaties die in Bijlage 2 zijn opgenomen geldt dat van gelijkwaardige afmeerplaatsen geen sprake is. De ene afmeerplaats is aantrekkelijker dan de andere afmeerplaats, bijvoorbeeld door aanlooproute. Het argument dat sprake is van impact op bedrijfsvoering is géén uitzondering die deze handelswijze rechtvaardigt.</p> <p>Wij verzoeken u dan ook met klem om deze fase in de selectieprocedure te laten vervallen, en elke afmeerplaats afzonderlijk bij loting te verdelen.</p>	
--	---	--

Vragen over samenwerkingsverbanden

Nummer	Vraag	Antwoord
48	Is een B.V. voldoende als samenwerkingsverband?	Ja, het samenwerkingsverband staat gedefinieerd in de model huurovereenkomst (art. 1. sub b): een contractueel vastgelegde - en/of een vennootschapsrechtelijke vorm van samenwerking tussen reders die een onherroepelijke vergunning hebben, waarbij deze reders aan de Reder volmacht hebben verstrekt om de Overeenkomst namens en ten behoeve van hen te sluiten. Hierbij wordt ook verwezen naar het antwoord bij vraag 49.
49	Toelichting bij 4.: hoe werkt dit uit? Een aantal huidige gebruikers en aanvragers maakt deel uit van een concern, maar de exploitatievergunningen die nodig zijn, staan op naam van daarin opererende vennootschappen, zijn aan die vennootschap gebonden en dat zijn de aanvragers, niet het concern. Die kunnen ook niet als samenwerkingsverband beschouwd worden, en overigens ontgaat de strekking van dit artikel ons. Graag een heldere toelichting.	<p>Voor het sluiten van een huurovereenkomst met een samenwerkingsverband worden de exploitatievergunningen van alle daarbinnen samenwerkende partijen als het ware geacht van dat samenwerkingsverband te zijn. Twee voorbeelden om dit te verduidelijken.</p> <p>(1) VOF: reders A en B werken samen en richten een VOF op, met de bedoeling dat die VOF optreedt als aanvrager (en dus als beoogd huurder). A en B geven dan een volmacht aan de VOF om namens A en B te contracteren (zie artikel 1 sub b en artikel 4 van de model huurovereenkomst). De VOF contracteert namens A en B die immers de exploitatievergunningen hebben.</p> <p>(2) Concern. Er is een concern (een holding-BV met 4 dochter-BV's). De 4 dochter-BV's hebben elk een aantal exploitatievergunningen. De 4 dochter-BV's geven een volmacht aan de Holding-BV om namens de 4 dochter-BV's te contracteren. De Holding-BV contracteert namens de dochter-BV's die de exploitatievergunningen hebben.</p>
50	Art. 4 "Voor deze procedure beschouwt de gemeente een concern als samenwerkingsverband en niet als afzonderlijke onderneming. Op grond	Ja dat is anders. Dit is een nieuwe regeling. Indien uw gegevens in uw oude account aansluiten bij de vereisten uit de Selectieleidraad kan deze oude account worden gebruikt, anders dient u een nieuw account te maken.

	<p>hiervan zal een concern zich ook als zodanig moeten inschrijven.”</p> <p>Is dit nu wel of niet anders dan bij de aanvraagprocedure voor exploitatievergunningen, waarbij voor elke rechtspersoon een aparte account moest worden aangemaakt?</p>	
51	<p>Moet een samenwerkingsverband nu wel of niet bij de KvK ingeschreven zijn. In 1.1 lid g worden ook contractueel vastgelegde samenwerkingen toegestaan. Die worden niet bij de KvK ingeschreven.</p> <p>---</p> <p>Kunt u meer informatie geven over de eisen van een samenwerkingsverband? Ik lees een contractueel vastgelegde - en/of een vennootschapsrechtelijke vorm van samenwerking - hieruit maak ik op dat een inschrijving in de KVK niet nodig is voor een samenwerkingsverband - immers een contractueel vastgelegde samenwerking lijkt voldoende.</p>	<p>Een samenwerkingsverband moet altijd bij de KvK ingeschreven staan. Met de term "contractueel" vastgelegd" bij de term samenwerkingsverband wordt bedoeld op ondernemingen die geen rechtspersoonlijkheid hebben maar wel bij de KvK ingeschreven (moeten) zijn, zoals een VOF en een maatschap.</p>
52	<p>In paragraaf 1.1 sub g is 'samenwerkingsverband' gedefinieerd, die vervolgens wordt gelijkgesteld met een onderneming die als verzoeker kan optreden. Op welke wijze garandeert de gemeente dat het aldus in het leven geroepen systeem, waarin aan de kant van de verdeling van de op- en afstapplaatsen het clusteren van reders is toegestaan en aan de kant van de exploitatievergunningen clusteren gepaard gaat met een beperking van aantal aanvragen, niet op termijn leidt tot het volledig verdringen van reders die niet zijn aangesloten bij een samenwerkingsverband van de op- en afstaplocaties? De aangesloten reders bij een samenwerkingsverband kunnen immers per reder het maximum aanvragen voor exploitatievergunningen indienen, en de som van de door de reders aldus verkregen exploitatievergunningen vormt grondslag bij de toekenning van de op- en afstaplocaties aan het samenwerkingsverband.</p>	<p>Het staat reders vrij een samenwerkingsverband op te richten. Ten aanzien van de rechtsvorm daarvan en deelnemers zijn geen beperkingen opgenomen. De gemeente heeft mededinging door een samenwerkingsverband mogelijk willen maken omdat bleek dat daar behoefte aan was. Reders met onvoldoende exploitatievergunningen wordt zo ook de mogelijkheid geboden om in een samenwerkingsverband in aanmerking te komen voor een (semi) exclusieve op- en afstapplaats. In het systeem zijn er voldoende afmeerplaatsen om aan alle aanvragen te voldoen.</p>
53	<p>Waarom beschouwt de gemeente een concern als een samenwerkingsverband? Een concern sluit niet aan op de definitie van samenwerkingsverband als opgenomen in paragraaf 1.1. Mag een concern een samenwerkingsverband met andere rechtspersonen (concern of niet) sluiten?</p>	<p>Een concern waarin meer dan één vennootschap exploitatievergunningen heeft, voldoet reeds daardoor aan de definitie van samenwerkingsverband. Ook een concern mag een samenwerkingsverband met een of meer andere reders aangaan.</p>

54	Is een samenwerkingsverband van 10-15 reders toegestaan? Met wie heeft de gemeente in dat geval een overeenkomst?	Ja, de overeenkomst wordt gesloten met het samenwerkingsverband, dus niet met de daartoe behorende reders.
55	Hoe is de kostenverdeling als er meerdere rederijen een steiger huren?	Het samenwerkingsverband is de contractant en moet de huur betalen. Artikel 7 lid 6 van de modelovereenkomst bepaalt dat in geval van een samenwerkingsverband de daartoe behorende reders jegens de gemeente hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de betaling van de vergoeding.
56	Mag een entiteit die geen exploitatievergunningen op zijn naam heeft staan (denk aan de vereniging van rederijen) mee dingen naar de exclusieve steigers?	Ja, dat mag, indien de deelnemers aan dit samenwerkingsverband samen voldoende vergunningen hebben om in aanmerking te komen voor een of meer exclusieve afmeerplaatsen.
57	Mogen er contracten komen met een vereniging met meerdere rederijen aangesloten?	Ja dat mag.

Vragen over beleidskeuzes

Nummer	Vraag	Antwoord
58	Waarom is er geen mogelijkheid opgenomen tot verdeling van plekken naar segment? Dezelfde argumenten die zijn aangevoerd voor de segmentindeling bij de verdeling van exploitatievergunningen gaan hier immers ook op. Namelijk, behoud van diversiteit van het aanbod en voorkomen dat segmenten elkaar kunnen verdringen.	De Selectieleidraad is gebaseerd op beleid dat in de "Notitie Op- en afstappen passagiersvaart vanaf 2024" in oktober 2021 reeds is vastgesteld. Vragen over beleid zijn geen vragen ter verduidelijking van de verdelingsprocedure en worden niet in deze nota beantwoord.
59	Hoe gaat het beleid om met rederijen die aanvankelijk vergunningen verliezen en daarmee afmeerplaatsen maar in latere rondes vergunningen verkrijgen en daarmee weer aan de oorspronkelijke norm voldoen. Deze rederijen krijgen dan op- en afstaplocaties verspreid over de stad wat uiteindelijk tot een enorme versnippering zal leiden.	Eventuele oude vergunningssituaties spelen geen rol bij de verdeling van afmeerplekken. Er is een afweging gemaakt tussen de mogelijkheid tot clustering voor efficiëntere bedrijfsvoering en een gelijke kans op een voorkeursplek voor alle reders.
60	De vergunningenloting maakt fluctuaties in het aantal vergunningen van reders (en eventueel fluctuaties in de norm) onvermijdelijk, wat ook zal leiden tot tweejaarlijkse fluctuaties in de aanspraak op het aantal afmeerplaatsen. Er is geconstateerd dat elke 2 jaar herverdelen van plekken op basis van het actuele aantal vergunningen ertoe zal leiden dat op termijn de reders volledig versnipperd raken over de stad. Geclusterd uitgeven van plekken en de mogelijkheid om plekken te ruilen is hiervoor geen oplossing. Is de gemeente het eens dat dit probleem (eerst) opgelost moet worden?	Er is een afweging gemaakt tussen de mogelijkheid tot clustering voor efficiëntere bedrijfsvoering en een gelijke kans op een voorkeursplek voor alle reders.

61	Waarom is er geen gehoor gegeven aan het verzoek van de reders om vrijkomende plekken niet direct opnieuw uit te geven of op zijn minst een vertraging in te bouwen in het toepassen van correcties op het aantal afmeerplekken waar een reder recht op heeft?	Om te kunnen voldoen aan de verwachte vraag naar nieuwe op- en afstapplekken zullen deze plekken direct beschikbaar moeten zijn voor verdeling.
62	P. 15 laatste bullet. Wat bedoelt u met 'Bij het selecteren (...) deze vrije plekken aaneengesloten'? Kunt u dit verduidelijken, mogelijk met een voorbeeld?	Bedoeld wordt dat de vrijkomende plekken niet dienen weg te vallen in een groot cluster van plekken die door een reder worden behouden zodat de vrijkomende plek feitelijk onvoldoende zelfstandig kan worden geëxploiteerd.

Vragen over voorzieningen op- en afstapplekken

Nummer	Vraag	Antwoord
63	Kunnen de reders per afmeerplek een overzicht ontvangen van alle relevante kenmerken, waaronder de afmetingen van het waterperceel, hoogte van de kade, reeds aanwezige voorzieningen en vergunningen, etc.?	De hoogte van de kade en de afmeting van het perceel doen voor de huurovereenkomst niet ter zake. Overige voorzieningen maken geen deel uit van de huurovereenkomst. De relevante kenmerken waarop een reder zijn voorkeur voor een afmeerplaats bepaalt, kunnen per reder verschillen. De afmeerplaatsen zijn bovendien vrij te bezoeken. Om bovengenoemde redenen wordt geen overzicht verstrekt.
64	Kan het college voordat de procedure van start gaat van voor iedere in te schrijven afmeerplek, al dan niet in samenhang met de semi-exclusieve locatie een inventarisatie aanleveren van, (maar niet gelimiteerd tot) afmetingen van de afmeerplek, steigers en de afmetingen daarvan, laadinfrastructuur, bolders, wateraansluitingen, nutsvoorzieningen, kassahuisjes, vlaggenmasten, toegangsvoorzieningen, rolstoeltoegankelijkheid etc? --- Kan het college voorafgaande aan de procedure een technische specificatie geven van de aanwezige laadinfrastructuur ten behoeve van de vaartuigen?	Hierbij wordt verwezen naar de beantwoording van vraag 63.
65	Hoe zit het v.w.b. Laadpaal en Laadsysteem per steiger en de kostenverdeling ervan? Hoe zit het met de beschikbaarheid van voldoende stroomvoorzieningen en eventuele uitbreidingsmogelijkheden?	Op iedere plek zal het mogelijk zijn om bij de netbeheerder een aansluiting aan te vragen of, indien aanwezig, een bestaande aansluiting en laadinfrastructuur in overleg over te nemen. Bij een overname zal afgestemd moeten worden met de huidige eigenaar van deze laadinfrastructuur.
66	Wat geldt voor de nieuwe afmeerplaatsen? Moeten reders hier zelf steigers bouwen of doet de gemeente dat? In het eerste geval: hoe weet een reder wat er op de afmeerlocatie gebouwd mag worden? In het laatste geval: hoe weet een reder wat hij precies huurt en in hoeverre heeft hij hier nog invloed op over zeggenschap over?	Het streven is om voor maart 2024 alle afmeerplekken van een steiger te hebben voorzien. Op locaties waar er nu nog geen aanwezig is zal de gemeente voor een steiger zorgdragen. Dit is op basis van de planning haalbaar, maar kan echter niet gegarandeerd worden. Hiervoor moet in sommige gevallen een ruimtelijke toestemmingsprocedure (vergunningen etc) worden gevolgd. Overige voorzieningen maken geen deel uit van de huurovereenkomst.

		Daarnaast geldt ook de mogelijkheid om afspraken te maken over overname van voorzieningen. Het College verstrekt van deze voorzieningen geen overzicht.
67	N.a.v. artikel 2.5, welke zaken (“zoals een kassahuisje, afsluitvoorziening en dergelijke”) behoren precies bij elk van de voor verdeling in aanmerking komende afmeerplaatsen? Zodat bij inschrijving en verkrijging duidelijk is waar het precies om gaat. Dit is een belangrijke factor bij het bepalen van de waarde van een locatie. Hierbij is ook relevant of er eventueel relevante voorwaarden/beperkingen zijn vanuit het bestemmingsplan en of eventueel niet aanwezige maar noodzakelijke en nog te realiseren voorzieningen in aanmerking komen voor de vereiste (omgevings)vergunningen.	Hierbij wordt verwezen naar de beantwoording van de vragen 65 en 66. Voor de realisatie van eventuele overige gewenste infrastructuur dient u de gebruikelijke ruimtelijke procedures te doorlopen.
68	Zijn bij de afvaartplekken laadvoorzieningen aanwezig voor elektrische vaartuigen en zo ja, welke type aansluiting? In hoeverre is de gemeente bereid om zelf de benodigde laadinfrastructuur te realiseren bij de afvaartplekken? In hoeverre is de gemeente bereid om medewerking te verlenen aan (omgevingsvergunningen voor) het realiseren van laadinfrastructuur bij de afvaartplekken, zoals laadpunten en transformatorhuisjes?	Zie hiervoor het antwoord op vraag 65. Bij enkele nieuwe plekken, zoals in het Open Havenfront, zal de gemeente een aansluiting en laadinfrastructuur voorbereiden om meervoudig openbreken van de openbare ruimte te voorkomen.
69	Op een aantal locaties is geen infrastructuur voorhanden. De realisatie daarvan is de verantwoordelijkheid van de huurder. Mag van het College medewerking aan het realiseren van die infrastructuur verwacht worden?	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 65.
70	Hoe gaat het college om met de reeds bestaande contracten met stroomleveranciers binnen de locatie? Dit speelt met name bij deelgebruik.	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 65.
71	Hoe zit het met de vergunningen voor de laadpalen?	De aanvrager is verantwoordelijk voor het aanvragen van de juiste vergunningen.
72	Heeft de steiger een adres?	Voor iedere steiger is mogelijk om bij Liander een huisaansluiting aan te vragen. Het is op dit moment onbekend of (alle) steigers een adres hebben.
73	Hoe zit het met de openbare ruimte rondom de ligplaatsen. Momenteel hebben sommige reders kleine ticket sales gebouwen, of kantoorruimtes rondom de ligplaatsen. Krijgen de nieuwe te loten ligplaatsen ook de optie dit te mogen bouwen/plaatsen in de openbare ruimte?	De gemeente gaat ervan uit dat met de term ligplaatsen in deze vraag wordt bedoeld op afmeerplaatsen. Voor de realisatie van gewenste infrastructuur bent u zelf verantwoordelijk en dient u de noodzakelijke ruimtelijke procedures te doorlopen.

74	<p>Is het planologisch mogelijk om op de (nieuwe) afmeerlocaties steigers te realiseren? --- In hoeverre is de gemeente bereid om medewerking te verlenen aan omgevingsvergunningen voor het realiseren van steigers op de afmeerlocaties? --- Kan de gemeente garanderen dat voor 1 maart 2024 een steiger op de afvaartlocaties aanwezig is, dan wel dat deze voor die tijd gerealiseerd kan worden?</p>	Zie hiervoor het antwoord op vraag 65.
75	<p>Kan per afvaartlocatie worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn voor het plaatsen van kassahuisjes en andere voorzieningen (kantoor, opslag, etc.) en voor het doen van reclame-uitingen?</p>	Zie hiervoor het antwoord op vraag 66. Voor de realisatie van eventuele overige gewenste infrastructuur bent u zelf verantwoordelijk en dient u de gebruikelijke ruimtelijke procedures te doorlopen.
76	<p>In hoeverre is de gemeente bereid om medewerking te verlenen aan omgevingsvergunningen voor deze voorzieningen en/of deze voorzieningen planologisch mogelijk te maken op of bij de afvaartlocaties?</p>	Zie hiervoor het antwoord op vraag 75.
77	<p>Artikel 5: De reder is uitsluitend verantwoordelijk voor het verkrijgen van publiekrechtelijke toestemmingen. Hoe zit dat met de publiekrechtelijke toestemming voor het bouwen van een steiger op het gehuurde waterperceel? Wat als blijkt dat hiervoor geen toestemming kan worden verkregen omdat de steiger bijvoorbeeld niet in het bestemmingsplan past?</p>	Zie hiervoor het antwoord op vraag 75.
78	<p>N.a.v. artikel 5, het overzicht met locaties/afmeerplekken bevat een aantal nieuwe locaties, waar nog geen basis op- en afstapvoorzieningen aanwezig zijn en waarvan het bij inschrijving/verrijking onzeker is of de hiervoor vereiste vergunningen verleend mogen (bestemmingsplan) of zullen (bijv. naar oordeel stadsdeel) gaan worden. Een rederij heeft niets aan een afmeerplaats als deze niet gebruikt kan worden. Op welke wijze denkt de gemeente deze reder hiervoor te gaan compenseren?</p>	Het overzicht dat in de Selectieprocedure wordt gepubliceerd en op basis waarvan de rangschikking kan worden opgegeven is het definitieve overzicht, waarbij duidelijkheid zal zijn over de inpasbaarheid in het bestemmingsplan.
79	<p>N.a.v. artikel 6.2, hoe verhoudt de te allen tijde en onvoorwaardelijk verlenen medewerking zich tot de uitvoering in overleg en hetgeen in 6.3 staat geschreven?</p>	Een reder wordt geacht onvoorwaardelijk elke door de gemeente gewenste medewerking te verlenen aan onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Dat betekent dat als een reder besluit om geen medewerking te verlenen aan onderhouds- en herstelwerkzaamheden, dit voor de gemeente aanleiding zal zijn om nakoming van de verplichtingen in de huurovereenkomst te vorderen.

		De uitvoering van onderhouds- en herstelwerkzaamheden wordt in overleg met de reder gepland en bij de uitvoering van onderhouds- en herstelwerkzaamheden spant de gemeente zich in om mogelijke overlast en andere voor de reder nadelige gevolgen te beperken.
80	N.a.v. artikel 8.1, waarom acht de gemeente het in een geval het eindigen van de Overeenkomst leidt tot aansprakelijkheid van de gemeente gerechtvaardigd dat reders bij voorbaat afstand doen van hun aanspraak op schadevergoeding? Wat gebeurt er bijvoorbeeld als een rederij niet de vereiste omgevingsvergunning voor het realiseren van een op- en afstapvoorziening verkrijgt (zie artikel 5)?	De reder is zelf verantwoordelijk voor het aanvragen en verkrijgen van de eventuele overige vergunningen e.d. (zie artikel 5 en 14 van de huurovereenkomst). De gemeente acht de betreffende afstand van aansprakelijkheid redelijk. Deze is ook niet onbeperkt.
81	Wat typeert de bepaling van A locatie steiger?	Een A+ locatie is gelegen in een bewonerssluw gebied waar voldoende ruimte op de wal en op het water is om grote bezoekersstromen te kunnen verwerken. Alle (semi) exclusieve op- en afstapplaatsen bevinden zich op A+ locaties. Op de A+ locaties zullen ook flexibele steigers worden gerealiseerd. De overige flexibele steigers bevinden zich buiten de A+ clusters en zijn veelal niet geschikt voor zeer intensief gebruik. De indeling naar A, B en C indiceert bij deze flexibele plekken het tarief dat voor het aanmeren op de betreffende locatie geldt.
82	Op welke variabelen wordt gelijkwaardigheid beoordeeld? "Welke weging is toegekend aan de volgende onderdelen?: a) De aanloop van aantallen passanten langs de locatie; b) Zichtbaarheid van de locatie vanaf de looproute; c) Beschikbaarheid van een verkoopkantoor naast, aan of vlakbij de locatie; d) Mogelijkheid om op een later tijdstip een verkoopkantoor te realiseren naast, aan of vlakbij de locatie; e) Beschikbaarheid van een bevoorradingsruimte of –boot naast, aan op of in de buurt van de steiger; f) Mogelijkheid om op een later tijdstip een bevoorradingsruimte of –boot naast, aan op of in de buurt van de steiger; g) De mogelijk om de locatie ook te gebruiken als nachtligplaats; h) De mogelijkheid om op de locatie een tweede vaartuig af te meren; i) De aanwezigheid van afmeervoorzieningen voor zowel grote als kleine schepen;	Alle nieuwe en bestaande exclusieve plekken liggen in een bestaande A+ locatie. Daarmee zijn de plekken niet gelijk maar wel gelijkwaardig. De voorzieningen verschillen per afmeerplek, maar iedere plek biedt de mogelijkheid om op een concurrerende wijze rondvaarttochten aan te bieden. Plekken zullen altijd verschillende kenmerken hebben, maar de voorkeuren van de reders hebben dat ook. Reders kunnen zelf hun voorkeur kenbaar maken voor beschikbare plekken.

	<p>j) De aanwezigheid van krachtstroomvoorzieningen voor de afgemeerde vaartuigen;</p> <p>k) De mogelijkheid om de locatie af te sluiten voor het publiek;</p> <p>l) De mogelijkheid om de locatie te beveiligen met cameratoezicht;</p> <p>m) De mogelijkheid om gasten te laten wachten op de locatie in afwachting van de volgende afvaart;</p> <p>n) De aanwezigheid van eigen toiletvoorzieningen op de locatie of van openbare toiletvoorzieningen in de buurt van de locatie</p> <p>o) Toegankelijkheid minder valide op de steigers</p> <p>p) vuilnisvoorzieningen op de steigers?</p> <p>q) de verkoopmogelijkheid van losse tickets ter plaatse?</p> <p>r) De stromingen rond de steiger: drijft afval in de hoek?</p> <p>Is er ook sprake van Nautische gelijkwaardigheid tussen de steigers? Kan je overal evengoed manoeuvreren met een groot schip?</p> <p>Is de sprake van een gelijkwaardig onderwaterprofiel bij de steigers? Is het overal even diep of in ieder geval met een minimale diepte?</p> <p>Zijn er voldoende beschikbare/gelijkwaardige steigers in de buurt van de drukbezochte Amsterdamse attracties/verzamelpunten (bijv. Centraal station, Heineken Experience) die vrij in de loting komen?</p>	
83	<p>Wat zijn de afspraken omtrent reclame-uitingen bij de steiger en is dit gelijkwaardig bij alle A- steigers?</p> <p>Wat zijn de afspraken omtrent runvergunningen bij de steiger en is dit gelijkwaardig bij alle A- steigers?</p> <p>Wat zijn de afspraken omtrent afvalwerking bij de steiger en is dit gelijkwaardig bij alle A- steigers?</p> <p>Zijn er voldoende afvalverwerking plaatsen op "eigen/gehuurde" steiger om overlast te voorkomen?</p>	<p>Toestemming voor reclame-uitingen, runvergunningen en dergelijke wordt geregeld door de stadsdelen. Dit kan verschillen per afmeerplek en per locatie.</p>
84	<p>Wie is verantwoordelijk voor de betreffende steiger, en hoe geschiedt de handhaving?</p>	<p>Hiervoor wordt verwezen naar artikel 2 en artikel 6 van de huurovereenkomst.</p>
85	<p>Moet je de steigers bemand laten?</p>	<p>Nee.</p>
86	<p>In een dergelijk systeem zijn bufferplekken onontbeerlijk en het College heeft dit meermaals beaamd. In de laatste versie van het document met de beschikbare plekken zijn deze bufferlocaties verdwenen. Hoe verklaart het college dit gewijzigde inzicht en komen er alsnog bufferplekken? En zo nee, hoe kan het stelsel dan nu wel zonder bufferplekken functioneren?</p>	<p>De extra afmeerplekken zijn getoetst op nautische aspecten en geschikt bevonden. Er zijn geen plekken aangewezen als bufferlocaties daarom staan er ook geen in het overzicht.</p>

	<p>---</p> <p>Een afvaartlocatie voor grote rondvaartboten kan niet functioneren zonder voldoende bufferplaatsen/ligplaatsen. In de beleidsnotitie Op- en afstappen passagiersvaart staat dat het belang van het behoud van bufferplekken in het nieuwe op- en afstapbeleid door de gemeente wordt onderkend. Binnen de drie 'clusters' wordt aan de hand van een analyse van de vraag naar op- en afstapplaatsen op locatieniveau bezien waar en hoeveel bufferplekken benodigd en mogelijk zijn. Waarom zijn er geen bufferplekken opgenomen in het overzicht?</p> <p>---</p> <p>Wanneer wordt bepaald hoeveel bufferplekken benodigd zijn en hoe wordt bepaald waar deze moeten komen?</p>	
87	<p>Heeft aanwijzen van bufferplekken eventueel gevolgen voor de beschikbaarheid van te verdelen afvaartplekken?</p>	<p>Zie hiervoor het antwoord op vraag 86.</p>

Vragen over exploitatievergunningen die nog in procedure zijn / peildatum

Nummer	Vraag	Antwoord
88	<p>1A) Welke voorziening is er getroffen voor alle vergunningen die nog in procedure zijn?</p> <ul style="list-style-type: none"> - GWT vergunningen en vergunningen aangevraagd voor het Moratorium. - Buitenbehandeling gestelde en inhoudelijk afgewezen vergunning uit de loting voor maart '24. <p>1B) Wordt, indien deze vergunningen (of deel ervan) alsnog toegekend moeten worden, de loting overnieuw gedaan?</p> <p>1C) Kunnen deze vergunningen meeloten en na uitkomst rechtszaken bekeken wordt of ze de opstapplaatsen krijgen?</p> <p>1D) Worden er extra op- en afstapplaatsen gerealiseerd indien vergunningen alsnog toegekend zullen worden?</p> <p>1E) Of wordt er extra geld opzij gezet voor een eventuele schadevergoeding bij het onterecht niet mee mogen doen bij deze loting?"</p> <p>---</p> <p>Er zijn nog exploitatievergunningen die onderwerp zijn van procedures. Neem bijvoorbeeld de exploitatievergunningen die zijn ingetrokken omdat deze niet binnen 12 maanden in gebruik zijn genomen en aanvragen om</p>	<p>Er is in die gevallen geen sprake van een exploitatievergunning. Vooralsnog is hiervoor geen voorziening getroffen. Elke reder die voldoet aan de voorwaarden op de door het college vastgestelde peildatum, kan meedingen.</p> <p>Hierbij wordt verwezen naar uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 23 november 2022:</p> <p>https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@133890/202201799-1-a3/?highlight=amsterdam#toonpersaankondiging</p>

exploitatievergunningen in het kader van de Gewogen Toetreding. Mogen deze exploitatievergunningen ook betrokken worden bij een verzoek?

Vragen over de huurovereenkomst

Nummer	Vraag	Antwoord
89	Wij verwijzen naar onze brief van 9 juni 2022 aan het college, waarin de nodige opmerkingen zijn gemaakt op een eerder concept van modelhuurovereenkomst. Wij zien weinig van deze opmerkingen in de modelhuurovereenkomst die bij de Selectieleidraad is gevoegd, terug. Hierom verwijzen wij kortheidshalve naar deze brief met nogmaals het verzoek aan de gemeente om te reageren op de punten die in deze brief aan de orde zijn gesteld.	De gemeente heeft kennisgenomen van deze brief. Op 8 juli 2022 heeft er naar aanleiding hiervan een gesprek plaatsgevonden over de Modelhuurovereenkomst met de indieners van de brief. Waar de gemeente dat van belang achtte, heeft de gemeente, rekening houdend met de redelijke belangen van de rederijen, aanpassingen doorgevoerd.
90	N.a.v. artikel 3.1, wat betekent dit voor in het verleden verkregen toestemmingen/rechten, als deze bijvoorbeeld onderwerp zijn van een juridisch geschil?	Artikel 3.1. gaat slechts over de, wat de gemeente betreft, redelijke en logische vervanging van de eerdere toestemming/rechten door het aangaan van de huurovereenkomst, waarmee voor alle reders gelijke voorwaarden gaan gelden, en niet over een eventueel juridisch geschil.
91	N.a.v. 3.3.a, als de gemeente om wat voor reden dan ook het beleid dient te herzien, is de gemeente bevoegd om de overeenkomst op te zeggen. Wat betekent dit concreet voor het (voortzetten van het) gebruik van afmeerplaatsen door een reder? Wordt het gebruik dan (al dan niet per direct) beëindigd, wordt dit voortgezet zonder overeenkomst incl. rechten/plichten? En om hoeveel jaar na het sluiten van de overeenkomst gaat het? N.a.v. 3.3.b, In welke gevallen is er naar het oordeel van de gemeente sprake van een gedeeltelijke bedrijfsoverdracht?	Voor het opzeggen om die reden hanteert de gemeente een in de huurovereenkomst opgenomen termijn van 2 jaar. Er zal dan geen opzegging per direct plaatsvinden. De gemeente zal bij een opzegging de redelijke belangen van de reders meewegen. In ieder geval geldt er een opzegtermijn van ten minste drie maanden (artikel 3 lid 2). De bepaling in 3.3.b stelt geen voorwaarden of beperkingen. Daarom hanteert de gemeente geen definitie.
92	Wat wordt precies verhuurd? --- Wat wordt nu precies gehuurd met de overeenkomst? Ziet de huurovereenkomst op individuele afmeerplekken of clusters van afmeerplekken? --- Wat wordt er exact verhuurd? Een steiger inclusief laadinfrastructuur et cetera? Zie bijvoorbeeld de locatie OHF-Kamperbrug, waar alleen water ligt en het maaiveld zich enkele meters boven het water bevindt.	De modelovereenkomst ziet ingevolge artikel 2 lid 1 op het grond- en waterperceel, inclusief het gebruik en onderhoud van de steiger. Indien een steiger geen eigendom is van de gemeente zal de gemeente met de eigenaar van de steiger een aparte afspraak maken over het gebruik en onderhoud. Ingevolge artikel 2 lid 5 van de overeenkomst zal de gemeente overige voorzieningen op een afmeerplaats bij separate toestemming of overeenkomst om niet aan de reder ter beschikking stellen. Er wordt één huurovereenkomst gesloten, waarbij één of meerdere individuele afmeerplaatsen worden verhuurd. De betreffende afmeerplaatsen worden concreet in de Appendix

		benoemd. Sommige daarvan kunnen tot een cluster behoren. Clusters op zich worden niet als zodanig verhuurd, maar als losse afmeerplaatsen.
93	In hoeverre heeft het aanwijzen van clusters gevolgen voor de huurovereenkomst? Betreft de huurovereenkomst alleen de individuele afmeerplaatsen, of huurt een reder in sommige gevallen ook een cluster van afmeerplaatsen, waarvoor het gebruiksrecht op basis van Artikel 3 lid 5 alleen als cluster kan worden ontbonden?	Er wordt één huurovereenkomst gesloten, waarbij één of meerdere individuele afmeerplaatsen worden verhuurd. De betreffende afmeerplaatsen worden concreet in de Appendix benoemd. Sommige daarvan kunnen tot een cluster behoren. Clusters op zich worden niet als zodanig verhuurd, maar als losse afmeerplaatsen.
94	Tussen de afmeerplaatsen onderling lijkt een grote verscheidenheid van voorzieningen en faciliteiten te bestaan. Desondanks is de huurprijs van alle afmeerplaatsen gelijk. Hoe verklaart het college dit?	Het gehuurde is in alle gevallen gelijk, namelijk een grond- en waterperceel, inclusief een steiger indien deze eigendom is van de gemeente. De overige voorzieningen vallen niet onder deze overeenkomst. Hierover dienen reders aparte afspraken te maken met de betreffende instanties zoals stadsdeel, Liander of de huidige gebruiker van de voorzieningen.
95	De lopende overeenkomsten zijn opgezegd per 1 juli 2024, de nieuwe overeenkomsten gaan in per 1 maart 2024. Bij deelgebruik zal dat problemen gaan opleveren. Hoe gaat het beleid hiermee om?	Alle nieuwe huurovereenkomsten gaan in beginsel per 1 maart 2024 in. Dit kan anders zijn indien de gemeente een afmeerplaats als gevolg van juridische procedures niet per 1 maart 2024 ter beschikking kan stellen. Een huurovereenkomst voor zo'n afmeerplaats kan dan mogelijk later alsnog ingaan en er wordt indien nodig naar een tijdelijke oplossing gezocht.
96	3.1 In de planning staat dat de huurovereenkomsten gesloten worden op 5 augustus 2023. In artikel 3.1 van de huurovereenkomst staat dat de overeenkomst per 1 maart 2024 in gaat. En in paragraaf 3.2 van de Nota Op- en afstappen Passagiersvaart staat dat de bestaande gebruiksrechten per 1 juli 2024 zijn opgezegd. Wat is juist, althans, hoe verhoudt een en ander zich tot elkaar?	Deze data zijn juist. Zie hiervoor de beantwoording van vraag 95.
97	In de huurovereenkomst wordt in Artikel 12 gesproken over "vrijwilligheid." Daarvan is echter geen sprake; er is immers geen keuze; de reder kan niet kiezen uit een andere aanbieder en/of andere locaties. Hoe legt het College deze vrijwilligheid van de rederij uit? "Artikel 12. Vrijwilligheid. 1.Partijen verklaren de Overeenkomst te hebben gelezen, de inhoud ervan volledig te begrijpen, en in de gelegenheid te zijn gesteld ter zake hiervan juridisch advies in te winnen. 2.Door het instemmen met – en het aanvaarden van de Overeenkomst en het daarin bepaalde, verklaart de Reder af te zien van het instellen of voortzetten van elke mogelijke vordering in rechte, voor zover die vordering betrekking heeft op de in de considerans bedoelde selectieprocedure van	Het staat een aanvrager vrij om een semi-exclusieve locatie aan te vragen. Hij dient dan wel in stemmen met de voorwaarden.

	semi-exclusieve Afmeerplaatsen en Locaties. De Reder vrijwaart de Gemeente voor elke vordering die hierop (kan) betrekking hebben.”	
98	Op diverse plekken in de Selectieleidraad en de modelhuurovereenkomst worden reders geacht af te zien van bepaalde rechten dan wel deze op te geven, of dient de reder in te stemmen dat de gemeente niet aansprakelijk kan worden gesteld voor eventuele schade. Bijvoorbeeld in artikel 2.6, 3.5 en 3.6 van de Selectieleidraad en in artikel 3, 8 en 12 van de modelhuurovereenkomst. Kan een overzicht worden gegeven van de rechten en aanspraken die reders geacht worden op te geven bij het doen van een inschrijving en/of het tekenen van de huurovereenkomst en voor welke eventuele schade de gemeente zichzelf vrijwaart?	De gemeente verwijst naar de modelhuurovereenkomst en geeft in deze Nota van Inlichtingen geen aparte opsomming.
99	Vindt beoordeling of een reder over voldoende exploitatievergunningen beschikt (artikel 3 lid 5 van de huurovereenkomst) ook plaats aan de hand van het cluster? Wordt het hele cluster opgezegd als de reder op basis van de norm in artikel 5.1 van de Selectieleidraad en artikel 3 lid 5 van de huurovereenkomst geen aanspraak meer kan maken op dit cluster?	Nee. Er wordt alleen gekeken naar het totaal van de reder resp. van het samenwerkingsverband. Enkel bij de verdeling van vrijgekomen plekken kunnen sommige plekken als cluster aangeboden worden, waarvoor een aanvrager dan over een voldoende grote vloot moet beschikken om in aanmerking te kunnen komen voor het aantal plekken in zo een cluster. Als een reder eenmaal een cluster in exclusief gebruik heeft, wordt het cluster als losse afmeerplaatsen gezien in de zin van artikel 6.1.
100	Bent u bereid om het mogelijk te maken om ook na het afsluiten van de huurovereenkomst afmeerplekken ruilen? Zo nee, waarom niet?	Voor ruilen na de periode die daarvoor in de planning is opgenomen, en nadat een huurovereenkomst is gesloten, kan door de betreffende huurders een verzoek bij de gemeente worden ingediend.
101	Artikel 9.1. sub 4. Wanneer uiteindelijk toch geen huurovereenkomst wordt gesloten kan de plek in dat geval aan de reder worden aangeboden die daar als eerstvolgende voor in aanmerking komt. Als dit een plek is uit ronde 1 en er waren meerdere rondes, leidt dit dan niet tot een ketting van verschuivingen? Immers de plek die deze reder daarmee opgeeft zou dan ook weer moeten worden aangeboden aan de eerstvolgende die hiervoor in aanmerking komt, enz.	Ja dat zou inderdaad kunnen, met name als het een plek betreft die in de eerste ronde toebedeeld is. Het lijkt overigens onwaarschijnlijk dat dit zal gebeuren met een plek van eerste of hoge voorkeur. Zoals vermeld in 9.1 lid 4 kan de gemeente een dergelijke plek weer aanbieden, de gemeente kan echter ook tot een andere oplossing besluiten zoals het aanwijzen als een flexibele plek.
102	Als de huurovereenkomst het gebruik van het grond- en waterperceel betreft, waarom wordt dit gebruik beperkt tot alleen op- en afstappen en is het (zonder vergunning) niet ook toegestaan om dit perceel te gebruiken als ligplaats?	Voor het innemen van een ligplaats kent de gemeente een vergunningenstelsel. Daarom blijft dit onderwerp buiten de huurovereenkomst.
103	Ad 1.4: er is een aantal huurovereenkomsten (Project De Entree) waarvan de huur is opgezegd per 1 juli 2024, en dat wijkt af van 1 maart 2024. Hoe werkt zich dat uit?	Zie het antwoord bij vraag 95. Project De Entree en het eindigen van enkele tijdelijke verplaatsingsovereenkomsten staan los van de ingangsdatum van de overeenkomsten op grond van de komende verdeling.

104	<p>In algemene zin kunne wij de methodiek als beschreven onder 6. Verdeling, onderschrijven, echter één cruciaal element ontbreekt, ook in de andere stukken: de Gemeente geeft gebruiksrechten onder de noemer 'huur', daarover verder méér. Op welke wijze kan de reder of kunnen reder een Gemeente dan handhaven? Komt er op al dan niet korte termijn een register van ligplaatsen? En hoe past het eerste deel in de gekozen lijn die beschreven is onder de laatste alinea van 1.3 op de pagina's 4 en 5?</p>	<p>Wij interpreteren uw vraag zo dat u vraagt hoe partijen nakoming kunnen vorderen van hetgeen tussen partijen is overeengekomen. De afspraken zijn in een overeenkomst neergelegd. Partijen dienen deze afspraken na te komen en dit kan desnoods worden afgedwongen. Er is reeds een ligplaatsregister. Ook in volgende rondes kunnen contractanten hun plekken behouden omdat de overeenkomsten voor onbepaalde tijd worden gesloten. In de overeenkomst is echter opgenomen dat in het geval een contractant over minder exploitatievergunningen beschikt dan hij moet hebben om aanspraak te kunnen maken op alle gehuurde afmeerplaatsen, hij het surplus aan plekken dient op te geven. Zie hiervoor onder andere artikel 3 lid 6 van de model huurovereenkomst</p>
105	<p>Als eerder glashelder aangegeven aan de Gemeente, in het bijzijn van de Landsadvocaat: welk deel van huur steunt in het Burgerlijk Wetboek, en meer specifiek is gevraagd waarom niet wordt verwezen naar de grondbeginselen van huur, en van huur van bedrijfsruimte. Voorts, als daadwerkelijk sprake is van huur van bedrijfsruimte, steunt dit dan op BW 7:230a of BW 7:290? De gedachterichting van de Gemeente is gezien het feit dat er meer sprake is van huur ex 290, er problemen rond de huurperiodes kunnen ontstaan, maar dat zou betekenen dat geen sprake is van een huurovereenkomst, maar van een gebruiksovereenkomst. Dat beaamde de Landsadvocaat ook en wij zien hier graag een passende toelichting op.</p>	<p>Het betreft hier geen huur zoals bedoeld in artikel 7:230a of 7:290 BW. Artikel 2 lid 1 van de model huurovereenkomst maakt, in samenhang met artikel 3, duidelijk dat hier sprake is van verhuur zoals bedoeld in artikel 7: 201 BW: het in gebruik verstrekken van een zaak of een gedeelte daarvan met een tegenprestatie van de huurder (betaling van huurprijs).</p>
106	<p>Huurovereenkomst - Overweging 1. Wat is de strekking van de laatste alinea en is de omschrijving van 'liggen' niet te nauw? Als er sprake is van een half uur, of langere duur tussen twee vaarten is dan sprake van 'liggen'? Hoe is dit bedoeld? Dit komt terug in Overweging 5, en dat zou een toelichting op 'liggen' vereisen. --- Huurovereenkomst - Overweging 5.: de VOB 2010 is niet erg duidelijk in wat 'liggen' is, en hanteert het begrip ook niet, maar het begrip 'ligplaats in te nemen', gezien het in vele gevallen exclusieve gebruik dat beoogd wordt met deze 'huurovereenkomst', waarbij een andere reder dus niet aan mag leggen, er is immers een gebruiksrecht verleend, kan het zijn dat een reder ervoor kiest of moet kiezen om tussen twee vaarten een uur, of twee uur te laten. Hoe werkt dat uit? En waarom is niet aangesloten bij de VOB</p>	<p>In artikel 2.3.6 van de Verordening op het binnenwater (VOB) is aangegeven dat het zonder ligplaatsvergunning verboden is ligplaats in te nemen. In de VOB wordt een ruime opvatting van liggen/ligplaats nemen gehanteerd. De exclusieve plekken zullen door de gemeente in een aanwijzingsbesluit worden aangewezen. Daarmee is daar geen ligplaatsvergunning nodig voor het laten op- en afstappen van passagiers voor huurders van die afmeerplaats. Voor de overige vormen van liggen is nog steeds een ligplaatsvergunning benodigd.</p>

	<p>2010? Waar is het bepalende onderscheid tussen 'ligplaats innemen' en 'afmeerplaats' te vinden, en biedt een gebruiksovereenkomst bescherming tegen reders, op die afmeerplaats, die daar geen gebriksrechten hebben? Hoe werkt dat uit? Waarom is afgeweken van de VOB, terwijl daar wel naar verwezen wordt?</p>	
107	<p>Huurovereenkomst - Overweging 2. Hoort niet thuis in een individuele huurovereenkomst en kan geschrapt worden, of anders, wat is de reden (geweest) om dit op te nemen?</p>	<p>De gemeente deelt deze opmerking niet. Er is geen aanleiding deze te schrappen. Dit deel van de considerans - net als de andere delen ervan - strekt ter verduidelijking van de achtergrond en het doel van de model huurovereenkomst. Dat is gebruikelijk.</p>
108	<p>Artikel 1. Onder b. wordt het begrip exact gebruikt: ligplaatsvergunning, waarom is onder a. dan niet ook het begrip exploitatievergunning zo benoemd, en als eerder aangegeven: hier staat vennootschap en een eenmanszaak is geen rechtspersoon noch vennootschap.</p>	<p>De begripsaanduiding "vergunning" (artikel 1 onder a) is om te verduidelijken welke vergunning hier van primair belang is. De term "eenmanszaak" speelt niet bij een samenwerkingsverband.</p>
109	<p>Artikel 2. Gebruik van de Afmeerplaats Lid 1: de Gemeente geeft de reder toestemming tot gebruik is geen huurovereenkomst, en moet dus aangepast worden. BW 7:210 is volstrekt duidelijk in wat onder 'huur' verstaan moet worden, en 'toestemming tot het gebruik' is dan ook niet juist. BW 7:201 is direct verbonden met BW 7:203, en dat zegt genoeg. Graag uw expliciete antwoord hierop, want vervolgens dient óók aangegeven t zijn of sprake is van huur in de zin van BW 7:230a of BW 7:290.</p>	<p>Artikel 2 lid 1 van de model huurovereenkomst maakt, in samenhang met artikel 3, duidelijk dat hier sprake is van verhuur zoals bedoeld in artikel 7: 201 BW: het in gebruik verstrekken van een zaak of een gedeelte daarvan met een tegenprestatie van de huurder (betaling van huurprijs).</p>
110	<p>Artikel 2 Lid 2 richt zich alleen op activiteiten, en niet op het ontbreken van activiteiten, wat bijvoorbeeld gebeurt als een schip in refit is. Lid 3. Lijkt daarop toe te zien, Door op-/afstap (Afmeerplaatsen) te combineren met 'ligplaatsen' voldoet een reder per definitie niet aan de overeenkomst als een schip bijvoorbeeld in groot onderhoud is, of een refit ondergaat om de door de Gemeente voorgeschreven emissieloze aandrijving te krijgen. In de rechtsfiguur 'huur' is geen ruimte voor de beperkingen en aanscherpingen van lid 3: huur betekent een gekaderd gebruik. Als een auto gehuurd wordt, is er ook geen verplichting daarmee te gaan rijden, in een huurhuis een minimaal aantal nachten moeten slapen is ook geen bestaand rechtsfiguur.</p>	<p>De gemeente heeft als verhuurder de bevoegdheid eisen te stellen aan het gebruik van het gehuurde. Een reder kan bij een tijdelijke vervanging van een vaartuig om toestemming vragen bij de gemeente. Hier biedt artikel 2 lid 2 modelovereenkomst ruimte voor.</p>
111	<p>Artikel 2 Lid 4 is in tegenstrijd met het 'semi-exclusieve gebruik: als een Reder een huurovereenkomst heeft voor een afmeerplaats, dan moet hij dat vrijelijk kunnen gebruiken, en hoe</p>	<p>Een afmeerplaats wordt of gehuurd door één reder of gehuurd door een samenwerkingsverband van meerdere reders. De afmeerplaats die gehuurd wordt kan enkel door die reder of dat samenwerkingsverband worden gebruikt.</p>

	stelt de verhuurder zich dat voor: een Afmeerplaats die verhuurd is aan Reder A, die daar zijn kassahuisje heeft en wachtende passagiers, moet daar een andere reder de ruimte hebben om ook mensen aan boord en van boord te laten stappen? Als dit niet zo bedoeld wordt, dan moet dit duidelijker omschreven zijn, en daarmee herhalen wij de vraag: wat wordt gehuurd en wat is dat gebruik?	
112	Artikel 2 Lid 5. Als voorbeeld de Middenkom: een kassahuisje daar is meestal in eigendom van de reder, wat stelt de Gemeente dan ter beschikking? En waarom zijn laadinrichtingen hier niet in opgenomen, nu de Gemeente die nog lang niet overal heeft aangelegd?	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 92.
113	Artikel 2 Lid 7 kan niet kloppen: als de Reder zijn in huur gegeven Afmeerplaats gebruikt, en het is druk, dan hindert hij per definitie een andere Reder, vooral als sprake is van afvaart op een bepaald tijdstip, bijvoorbeeld over een half uur. Moet der Reder met huurovereenkomst voor die Afmeerplaats dan wegvaren en weer terugkomen naar de wachtende passagiers die dan moeten mengen met passagiers van een andere reder die op die Afmeerplaats willen uitstappen? Als dit anders zit, graag een toelichting.	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 111.
114	Artikel 3. Lid 1: elke andere Overeenkomst is veel te breed: elke Reder heeft meerdere overeenkomsten met de Gemeente, en deze Overeenkomst vervangt geen overeenkomst voor een laadkast, of wat ook. Zal dit lid met inachtneming hiervan verbeterd kunnen worden?	Hier wordt bedoeld dat de nieuwe huurovereenkomst alleen die eerdere overeenkomst vervangt die ziet op het gebruik c.q. de huur van de betreffende afmeerplaats als zodanig.
115	Artikel 3 Lid 3. Heeft een aparte consequentie, de Gemeente is publiekrechtelijk berokken, verhuurt in tegenstelling tot de aanhef een eigendom als private partij en eigenaar in een publieke functie, en is ook regelgevend voor het gebruik. Als er weer Covid komt, of als de Gemeente besluit dat er minder gevaren mag worden vanwege ene andere reden, dan is geen sprake meer van een overeenkomst tussen een huurder en verhuurder. Want 'inactiviteit' is ook een grond voor beëindiging van de huur, maar als die het gevolg is van de verhurende overheid?	hier is slechts die vorm van inactiviteit bedoeld die aan de huurder te verwijten is. Eventuele inactiviteit die het gevolg is van handelen of een besluit van de gemeente valt hier inderdaad niet onder.
116	Artikel 3 Lid 5 lijkt fout te zijn: indien de Reder voldoet aan de vereisten, is dat een ontbindende voorwaarde voor de overeenkomst. Dit wordt aangepast? Is het anders bedoeld, dan dringend een verduidelijking.	Hier dient inderdaad het woord niet te worden toegevoegd: bedoeld wordt dat wanneer een Reder niet (meer) aan de vereisten voldoet, dat die situatie dan een ontbindende voorwaarde oplevert.

117	<p>Artikel 8, lid 3.: de Gemeente is wel degelijk aansprakelijk als sprake is van bijvoorbeeld onrechtmatige daad, of bijvoorbeeld, stel dat de steigers Middenkom vanwege onbekende problemen (zij zitten aan het dak bevestigd, en er dreunt een schip van 40 ton tegen) niet gebruikt kunnen worden, dan is het gehuurde voor een deel niet beschikbaar. Deze uitsluiting is te strikt, en zal naar wij aannemen aangepast worden?</p>	<p>Deze bepaling gaat over bepaalde overmacht situaties en ziet niet op het soort voorvallen dat deze vraag beschrijft.</p>
118	<p>N.a.v. artikel 8.1.3, is dit een redelijke bepaling als de gemeente bijvoorbeeld een gracht of rak afsluit en een rederij niet bij zijn afmeerplaats kan komen? Of als de kademuur van een locatie instort a.g.v. nalatigheid (bijv. achterstallig onderhoud) door de gemeente?</p>	<p>Zie hiervoor de beantwoording bij vraag 117.</p>
119	<p>Artikel 9. Hoe zeer dit ons ook welkom is, er lijkt een discrepantie tussen 'ligplaats', wat een langere duur kan zijn, en 'Afmeerplaats' van de VOB en Artikel 2.4 van deze conceptovereenkomst. Want naast ligplaats moet er ook ruimte gegeven worden aan andere reders om passagiers op- en af te laten stappen. Hoe is dit bedoeld? En klopt het deel 'per drie exploitatievergunningen één ligplaats', want er zijn er toch zes voor klein/middelgroot? En hoe werkt zich dat uit in de praktijk?</p>	<p>De afmeerplaats wordt gebruikt als op- en afstaplocatie. Separaat kan de huurder de plek ook als ligplaats gebruiken. Hoe hij dit in de praktijk combineert is aan huurder zelf, ook als er sprake is van een samenwerkingsverband als contractant. Of er meerdere ligplaatsvergunningen kunnen worden verleend hangt af van onder andere het bestemmingsplan. Indien er ruimte is om bij een afmeerplaats meerdere ligplaatsvergunningen te verlenen en er ook overigens geen bezwaren tegen bestaan (bijvoorbeeld op nautische gronden) kunnen er meerdere ligplaatsvergunningen worden afgegeven. Er is echter altijd minimaal 1 ligplaats aanwezig, ook in geval van gebruik door zes kleine vaartuigen.</p>
120	<p>Artikel 2 lid 2: Zonder toestemming mag geen gebruik gemaakt worden van de afvaartplek door een ander vaartuig dan vermeld in de Appendix. Toegezegd is dat reders met hun vaartuigen niet geboden zijn aan een specifieke afvaartplek, maar met hun hele vloot van al hun afvaartplekken gebruik kunnen maken. Kan dit artikel hierop worden aangepast? (zie ook de vragen bij de Appendix)</p>	<p>Alle vaartuigen die in de appendix staan kunnen gebruik maken van alle afmeerplaatsen die in de appendix zijn vernoemd. Indien er vaartuigen zijn die niet in de appendix zijn opgenomen, bijvoorbeeld in geval van een (tijdelijke) vervanging, dan kan de gemeente verzocht worden om toestemming om ook met deze vaartuigen gebruik te maken van de afmeerplaatsen. Dit artikel wordt niet aangepast.</p>
121	<p>"Artikel 2 lid 5: Reeds aanwezige voorzieningen worden om niet ter beschikking gesteld. In hoeverre wordt de reder die deze voorzieningen gerealiseerd heeft hiervoor gecompenseerd?"</p>	<p>Als een reder voorzieningen geplaatst heeft die duurzaam met de grond zijn verbonden, zijn deze door natrekking eigendom van de gemeente. Die reder kan dan eventueel een vergoeding wegens ongerechtvaardigde verrijking vragen, d.w.z. indien en voor zover aan de wettelijke voorwaarden daarvoor wordt voldaan.</p>
122	<p>Artikel 3 lid 3 sub b in samenhang met artikel 10 lid 1: bedrijfsoverdracht wordt mogelijk gemaakt, alleen is hiervoor schriftelijke toestemming nodig van de gemeente. Op basis van welke overwegingen kan de gemeente deze toestemming weigeren?</p>	<p>Toe- of uittreden uit een samenwerkingsverband is geen bedrijfsoverdracht. Een eventuele toestemming kan, onder andere, worden geweigerd als er aanleiding is te verwachten dat er van omzeiling van de verdelingscriteria sprake is.</p>

	<p>Waarom geldt deze toestemming niet voor reders die toetreden of uittreden uit een samenwerkingsverband (artikel 4 lid 5)?</p>	
123	<p>N.a.v. artikel 2.3, wat omvat precies een voldoende intensief gebruik van een afmeerplaats? Gaat het om een minimaal aantal afvaarten, een minimaal aantal passagiers, welke aantallen horen daar in beide gevallen bij? Welke tijdsperiode wordt hierbij gehanteerd waarover een bepaald gemiddeld gebruik wordt vastgesteld, etc? Hanteert de gemeente naast bijvoorbeeld een gemiddelde tijdsperiode ook een gemiddeld gebruik van aan een reder toebedeelde afmeerplaatsen (bijv. 1 plek wordt helemaal niet gebruikt, maar een andere plek >200% van een vastgesteld minimum)? Op welke wijze legt de gemeente het kwantitatieve gebruik van afmeerplaatsen vast?</p>	<p>De intensiteit van het gebruik wordt in redelijkheid beoordeeld. Er kan van tevoren geen specifieke invulling worden gegeven omdat het afhangt van de omstandigheden van het geval. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een plek alleen aangevraagd wordt om andere reders te weren en niet om daadwerkelijk in gebruik te nemen als afmeerplek of om te voorkomen dat een schaarse plek ongebruikt blijft. Bij de beoordeling van de intensiteit wordt het gebruik van de (sub)locatie als geheel ook meegenomen.</p>
124	<p>Artikel 3 lid 3 sub c (in samenhang met artikel 2 lid 3): indien een reder onvoldoende intensief gebruikt is de gemeente bevoegd de overeenkomst gedeeltelijk op te zeggen. Wanneer is volgens de gemeente sprake van onvoldoende intensief gebruik?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 123.</p>
125	<p>Moet op alle afvaartplekken (altijd) met minimaal 3 vaartuigen afgevaren worden? Is het toegestaan om de afvaartplek in de winterperiode minder intensief of zelfs tijdelijk niet te gebruiken?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 123.</p>
126	<p>Moeten alle afvaartplekken even intensief gebruikt worden? Hoeveel vrijheid heeft een reder om ten behoeve van een optimale logistiek bepaalde afvaartplekken alleen te gebruiken als opstapplek, andere alleen als afstapplek en andere alleen als bufferplaats?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 123.</p>
127	<p>Is het toegestaan om in een periode van economische neergang en minder passagiers wel minder intensief te varen? Of is de reder verplicht om desnoods met lege boten te varen?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 123.</p>
128	<p>N.a.v. overweging 3, welke eisen verbindt de gemeente aan het voldoende intensief gebruik van de afmeerplaatsen, hoe controleert de gemeente dit, wat zijn de gevolgen als blijkt dat afmeerplaatsen onvoldoende intensief worden gebruikt en per wanneer zou dit gevolgen kunnen hebben voor het kunnen voortzetten van het gebruik van de afmeerplaats? Wat is het belang van de gemeente om zulke vergaande eisen te</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 123.</p>

	stellen aan de bedrijfsvoering van de betrokken reder?	
129	2.3/3.3c. Wat verstaat u onder 'voldoende intensief'/'onvoldoende intensief'. Kunt u dit transparant verduidelijken?	Zie het antwoord op vraag 123.
130	Indien er naar het oordeel van de gemeente onvoldoende gebruik wordt gemaakt van afmeerplaatsen is de gemeente bevoegd om concrete schriftelijke aanwijzingen te geven om het gebruik te intensiveren. Hoe zouden deze aanwijzingen er uit kunnen zien? Kan een rederij verzocht worden frequenter te varen o.b.v. een lagere bezettingsgraad? Kan een rederij verzocht worden om meer passagiers te vervoeren? Kan de gemeente een rederij verzoeken een deel van de aan de rederij toebedeelde afmeerplaatsen (al dan niet tijdelijk) niet meer te gebruiken en het gebruik ervan door een andere rederij toestaan?	Zie het antwoord op vraag 123.
131	Bent u bereid Artikel 3 lid 5 te herformuleren naar een "kanbepaling"? Daarmee wordt de nodige ruimte gecreëerd voor de gemeente om het probleem van toekomstige versnippering op te lossen.	De gemeente ziet geen aanleiding dit artikel te herformuleren. Het schept duidelijkheid over mogelijke gevolgen van die situatie en is nodig voor een eerlijke verdeling van afmeerplaatsen onder alle geïnteresseerden.
132	Artikel 3 lid 7 gaat over het opleveren van de afmeerplaatsen bij beëindiging van de overeenkomst. Onduidelijk is hoe de locatie opgeleverd moet worden bij het niet aangaan van een overeenkomst. Moet deze dan ook leeg opgeleverd worden? Artikel 2 lid 5 suggereert dat reders aangebrachte voorzieningen mogen laten staan.	De ontruiming van het gehuurde zoals bedoeld in artikel 3 lid 7 ziet op alle roerende zaken, voor zover die geen eigendom zijn van de gemeente.
133	In hoeverre hanteert het College een verschillend tarief voor afvaartplekken met aanwezige voorzieningen en afvaartplekken zonder aanwezige voorzieningen? Voor zover er geen onderscheid wordt gemaakt, waarom niet?	Hier wordt geen onderscheid in gemaakt omdat deze voorzieningen geen deel uitmaken van het gehuurde.
134	Op de appendix moet worden aangegeven welk vaartuig gebruik maakt van welke afmeerplaats. Dit is voor een rederij met meerdere afvaartplekken niet werkbaar en ook nergens voor nodig. Kan de appendix zo worden aangepast dat reder met al zijn vergunde vaartuigen gebruik kan maken van alle afmeerplekken die genoemd zijn in de appendix?	Er wordt geen vaartuig/exploitatievergunning gekoppeld aan een specifieke afmeerplaats. Enkel bij een ligplaatsvergunning is dit het geval. Artikel 2 lid 2 bepaalt dat elk vaartuig dat is opgenomen in de appendix gebruik mag maken van elke afmeerplaats die is genoemd in de appendix.
135	Hoe gaat het met de kosten van de boten die af- en aanvaren? Wanneer betaal je en tot wanneer?	Op de (semi) exclusieve afmeerplaatsen is een jaarlijkse vergoeding verschuldigd. Er wordt niet per aanlegmoment betaald. De administratieve uitwerking van de facturatie zal nog worden geregeld en gecommuniceerd.

136	Alleen rederijen op contract mogen aanleggen, dus met toestemming van de rederij mag een andere Gebruiker niet aanleggen?	Nee, enkel met vaartuigen opgenomen in de appendix mag gebruik worden gemaakt van de afmeerplaats. Indien andere vaartuigen willen afmeren, bijvoorbeeld bij (tijdelijke) vervanging, kan hiervoor toestemming worden gevraagd bij de gemeente. Onderhuur is in ieder geval niet toegestaan.
137	Waarom zijn de contracten voor onbepaalde tijd?	Zoals in artikel 1.3 van de Selectieprocedure is aangegeven zal het recht op behoud van een locatie voor de toekomst ook gelden voor nieuw verworven semi-exclusieve op- en afstaplocaties. Dat betekent dat reders straks ook gebruik mogen maken van deze locaties met nieuw vergunde passagiersvaartuigen. Dan ligt het voor de hand om overeenkomsten voor onbepaalde tijd te sluiten.
138	3.1 Het aangaan van een overeenkomst voor onbepaalde tijd verhoudt zich niet tot de EU-verdragen, de Dienstenrichtlijn en artikel 3:14 (a.b.b.b.). Wij verzoeken de gemeente om de huurovereenkomst af te sluiten voor een redelijke termijn van [10 jaar]. Dit komt overeen met de afschrijvingstermijn van de investeringen die moeten worden gepleegd.	De gemeente is van mening dat deze overeenkomst met appendix niet in strijd is met de Dienstenrichtlijn. De overeenkomst is voor onbepaalde tijd, maar de omvang varieert met het aantal exploitatievergunningen die een reder heeft. De gemeente past deze bepaling niet aan en verwijst naar artikel 3.5 van de Selectieleidraad.

Vragen over locaties, sublocaties, clusters, op- en afstapplaatsen (afmeerplaatsen)

Nummer	Vraag	Antwoord
139	<p>Aan de hand van welke criteria worden clusters vastgesteld?</p> <p>Hoe zijn de clusters genoemd in paragraaf 4.2.3.b precies ingedeeld?</p> <p>De aanwijzing van de clusters van exclusieve afmeerplaatsen die worden verdeeld, en in hoeveel rondes dit geldt, heeft kennelijk nog niet plaatsgevonden. Waarom niet? Aan de hand van welke maatstaven bepaalt de gemeente welke afmeerplaatsen als cluster wordt aangewezen?</p> <p>---</p> <p>Wanneer is een afvaartplek "op basis van logistiek" geschikt om deze als clusterplek of juist als enkele plek aan te wijzen?</p> <p>---</p> <p>Wanneer is een afvaartplek "op basis van populariteit" geschikt om deze als clusterplek of juist als enkele plek aan te wijzen?</p>	<p>Bij het aanwijzen van clusterplekken is gekeken naar de fysieke eigenschappen van de steigers, de vraag naar clusterplekken en een redelijke verdeling per locatie tussen enkele plekken en clusterplekken. Op basis van fysieke kenmerken zullen alle vrijkomende vingerpielen als cluster aangewezen worden. Daarnaast zullen mogelijk ook enkele langssteigers als cluster aangewezen worden. Dit zal mede afhankelijk zijn van welke plekken vrijvallen na toepassing van 6.1 (Voortzetting) en de vraag naar clusterplekken. Logistieke kenmerken of de populariteit van een plek zijn geen specifieke criteria bij het aanwijzen van clusterplekken.</p>
140	Kunt u aangeven wat de eisen zijn om op 'clusters' aanspraak te maken?	Er zijn geen aanvullende eisen om aanspraak te kunnen maken op een cluster. Een aanvrager moet alleen beschikken over voldoende exploitatievergunningen om voor meerdere plekken in aanmerking te kunnen komen.
141	<p>Bij de locaties zijn voorzieningen zoals laadinfrastructuur, kassahuisjes etc die voor kosten van de huidige gebruiker aangelegd zijn. Hoe gaat het beleid hiermee om?</p> <p>---</p>	De modelovereenkomst ziet ingevolge artikel 2 lid 1 op het grond- en waterperceel, inclusief het gebruik en onderhoud van de steiger. Indien een steiger geen eigendom is van de gemeente zal de gemeente met de eigenaar van de steiger een aparte afspraak maken over het gebruik en onderhoud.

	<p>Op een aantal locaties zijn überhaupt geen voorzieningen. Deze hebben hetzelfde tarief als de locaties met meer voorzieningen; is daar een verklaring voor?</p> <p>---</p> <p>Hoe is het onderhoud van de voorzieningen van de locaties geregeld?</p>	<p>Kassahuisjes vallen niet onder de huurovereenkomst. Artikel 2 lid 5 van de overeenkomst regelt de overige voorzieningen. . Daarnaast geldt ook de mogelijkheid om afspraken te maken over overname van voorzieningen.</p>
142	<p>De gegadigden kunnen vooraf aangeven in welke clusters van aanmeerplekken men interesse heeft. Deze clusters worden echter niet vooraf bekend gemaakt. Hoe ziet het college voor zich hoe men deze interesse kenbaar kan maken?</p>	<p>Op grond van artikel 4.2, lid 3, van de Selectieleidraad geeft de verzoeker aan of hij wil meedingen naar één of meer clusters van twee of meer afmeerplaatsen voor passagiersvaartuigen op semi-exclusieve op- en afstaplocaties. Aan de hand daarvan maakt de gemeente op grond van artikel 6.2 van de Selectieleidraad een inventarisatie van de overige nog te verdelen exclusieve afmeerplaatsen. Bij deze inventarisatie kan de gemeente deels een onderverdeling maken van de overige nog te verdelen exclusieve afmeerplaatsen in clusters van 2 of meer afmeerplaatsen. Vervolgens stelt de gemeente een overzicht op van alle afmeerplaatsen, waarbij de gemeente per afmeerplaats aangeeft of deze is gereserveerd als cluster van 2 of meer exclusieve afmeerplaatsen. De gemeente stuurt vervolgens een overzicht naar alle verzoekers die in aanmerking komen voor het sluiten van een huurovereenkomst met de gemeente. Daarop kunnen deze verzoekers een rangschikking opgeven van hun voorkeur.</p>
143	<p>Wat is het verschil tussen een locatie, een sublocatie, een cluster en een afmeerplaats?</p>	<p>De locaties en sublocaties liggen vast. In het bestand "Beschikbare plekken op A+ locaties 2024.pdf" is iedere bladzijde een aparte locatie. In het Open Havenfront West en midden worden de noord en zuidzijde als aparte sublocaties gezien. In de oostkom zijn de plekken aan de Barbizonsteiger een sublocatie, en de andere plekken verdeeld in drie sublocaties. Alle andere locaties kennen geen sublocatie.</p>
144	<p>Wat zijn de verschillende locaties en sublocaties waarnaar verwezen wordt? Liggen deze vast of kunnen deze nog gewijzigd worden?</p>	<p>Zie de beantwoording van vraag 31 en 143.</p>
145	<p>Waarom is ervoor gekozen om de grens te stellen op 1/3 en hoe werkt dit in de praktijk uit. Kunt u dit illustreren met een voorbeeld?</p> <p>---</p> <p>Bij bullit 4/sub bullit 3 staat "Bij het selecteren van de te behouden plekken beslaan de overblijvende vrije plekken (voor zover die er zijn) niet minder dan 1/3 van de plekken op iedere (sub)locatie en liggen deze vrije plekken aaneengesloten." Kunt u dit nader toelichten?</p> <p>---</p> <p>In hoeverre worden de reders in bijlage 3 door het aanwijzen van (sub)locaties feitelijk beperkt in hun mogelijkheden om zelf te kiezen welke plekken zij willen behouden?</p>	<p>Deze regel is opgesteld om te voorkomen dat er een plek vrijkomt voor verdeling die 'weggedrukt' wordt door een blijvende dominante aanwezigheid van één reder. De grens van 1/3^e is tot stand gekomen na beoordeling van gelijkwaardigheid op alle locaties. Op de 1/3^e wordt alleen getoetst op het moment dat een reder plekken opgeeft op een (sub)locatie. Deze regel zal alleen van invloed zijn op (sub)locaties vanaf 4 plekken.</p> <p>Voorbeeld 1: Een reder heeft alle 4, 5 of 6 plekken op een (sub)locatie in gebruik. Deze reder kan al deze plekken behouden mits hij aan de norm voldoet. Als deze reder plekken opgeeft op deze (sub)locatie dan moeten dat er minstens twee zijn. Bij het opgeven van 1 plek zou deze reder immers nog steeds meer dan 2/3 van alle plekken in gebruik hebben.</p>

		Voorbeeld 2: Indien een reder op een (sub)locatie 2/3 of minder van de plekken in gebruik heeft, dan kan ieder aantal plekken vrijgegeven worden, aangezien de resterende plekken meer dan 1/3 van de sublocatie bevatten (ook al zijn en blijven deze in gebruik bij een andere reder). Wel moeten de vrij te geven plekken aaneengesloten zijn.
146	Door het aanwijzen van (sub)locaties kan de gemeente in meer of mindere mate bepalen welke plekken de genoemde reders in bijlage 3 mogen behouden. In theorie zou de gemeente door het kiezen van (sub)locaties zelfs rechtstreeks kunnen bepalen welke afvaartplekken deze reders wel en niet mogen behouden. In hoeverre wordt de mogelijkheid van de gemeente om naar welgevallen (sub)locaties aan te wijzen en te wijzigen begrenst?	Locaties en sublocaties liggen al vast en zijn gebaseerd op fysieke eigenschappen; zie ook de beantwoording van vraag 143.
147	In hoeverre kan het aanwijzen van (sub)locaties en/of het in de toekomst wijzigen van bestaande (sub)locaties gevolgen hebben voor de lopende huurovereenkomsten? Kan een eventuele toekomstige wijziging van de (sub)locaties leiden tot het intreden van een ontbindende voorwaarde, zoals bedoeld in artikel 3 van de huurovereenkomst?	Nee dat kan niet gebeuren; zie ook het antwoord op vraag 143.
148	In hoeverre kan het aanwijzen van clusters en/of het in de toekomst wijzigen van clusters gevolgen hebben voor de lopende huurovereenkomsten? Kan een eventuele toekomstige wijziging van de clusters leiden tot het intreden van een ontbindende voorwaarde, zoals bedoeld in artikel 3 van de huurovereenkomst?	Nee dat kan niet gebeuren; zie ook het antwoord op vraag 143.
149	In het kader van het project De Entree zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente en de bestaande reders over tijdelijke verplaatsing van hun afmeerplaatsen en terugkeer naar de Middenkom. Op basis hiervan vinden nog gesprekken plaats met de gemeente over de definitieve situatie. Biedt de procedure ruimte om dit te betrekken in het antwoord?	Zie ook het antwoord bij vragen 95 en 103. De uitkomst van gesprekken kan wel gevolgen hebben voor de vraag welke afmeerplaatsen de reder exact bij de verdeling wil behouden.
150	In hoeverre kunnen afvaartplekken verdeeld worden waar nog een juridisch geschil bestaat tussen gemeente en de huidige gebruiker over het eigendom dan wel het opzeggen van bestaande gebruiksrechten? Kan de gemeente garanderen dat deze plekken daadwerkelijk beschikbaar zijn voor de reders die hiervoor op basis van de loting geselecteerd worden?	Zie hiervoor het antwoord op vraag 95.
151	Art. 4.2 lid 3 sub b - Wanneer zijn deze clusters bekend?	De clusters zijn bekend op het moment dat de voorkeursrangschikking kan worden opgegeven. Op dat

		moment is het aanbod van de vrijvallende plekken bekend en het aantal verzoekers met interesse in een clusterplek. Deze variabelen zijn daarop van invloed.
152	Hoe bepaalt de gemeente de interesse naar clusterplekken als aanvragers nog geen rangschikking hebben aangegeven?	Naar de interesse in clusterplekken wordt direct bij de inschrijving gevraagd.
153	Kan de gemeente bij deze of een volgende selectieronde besluiten om afmeerplaatsen die reeds door een reder gebruikt worden, onderdeel te maken van een groter of kleiner cluster, waardoor de betreffende reder (op grond van artikel 6.1. lid 1, in samenhang met de norm in artikel 5.1 lid 1 en 2) geen aanspraak meer kan maken op voortzetting van het gebruik?	Nee dat kan niet; alleen plekken die vrijvallen (na 6.1 'voortzetting' of niet in exclusief gebruik) kunnen bij een nieuwe verdeling als cluster aangewezen worden.
154	Artikel 7.2. De gemeente kan bepalen na hoeveel rondes clusters vrijkomen. Wanneer beslist de gemeente dit? Is dat voorafgaand bij het publiceren van het in artikel 7.3 genoemde overzicht, of is dat na elke ronde?	Dit zal afhankelijk zijn van het aanbod van en de vraag naar clusterplekken. Dit wordt voor het moment bedoeld in artikel 7.3 besloten en direct kenbaar gemaakt op het overzicht zoals bedoeld in 7.3, dus voordat de voorkeuren opgegeven worden (7.4 'rangschikking').
155	Wat wordt precies verstaan onder een afmeerplaats. De verwijzing naar de VOB is onduidelijk. Bij 7.3 wordt een overzicht benoemd. Is dit hetzelfde overzicht als bij op pagina 16 3e bullit van boven staat beschreven?	Op basis van artikel 2.3.6. lid 2 sub b VOB zal het college van b en w een aanwijzingsbesluit nemen. Hiermee worden de afmeerplaatsen juridisch vastgesteld. Een afmeerplaats is een waterperceel met steiger waar passagiers kunnen op- en afstappen. Ja dit is hetzelfde overzicht.
156	U stelt dat als een reder (die nu allemaal na twee jaar Covid en een heftig vaarseizoen op apegapen liggen , als ze niet failliet zijn depressief of hun vergunning verkocht omdat ze geen toekomst meer hebben , zoals de helft van de salonboten. U stelt dat als reders niet binnen twee weken na deze vage contouren een kort geding aanspannen ze alle rechten verliezen. Pas over een jaar blijkt hoe de selectie heeft gewekt: alles naar grote jongens. Daar kun je nu geen kort geding tegen aanspannen. Bizarre manier van machtsmisbruik En dan ergens als klein regeltje dat ook de openbare steigers (nu voor hospitality gewoon vergeven worden aan de single tickets Dus gemeente raad , als u hier mee instemt dan weet u dat over twee jaar alle steigers wolligen met oranje boten of oranje shirts dragende runners. En de hospitalityboten , bruiloften en bewoners kunnen de boom in.	In deze reactie op de Selectieleidraad worden geen feitelijke vragen gesteld. Overigens behoudt de stad een netwerk van flexibele op- en afstapplaatsen ('openbare steigers'); deze zullen niet 'worden vergeven aan single tickets'. Het bieden van een (semi) exclusieve plek aan meer reders zal juist tot gevolg hebben dat de flexibele steigers minder overlast ondervinden van (niet toegestane) 'single ticket' vaart.
157	6.2/7.2 De gemeente geeft aan dat zij een onderverdeling 'kan' maken in clusters van 2 of meer afmeerplaatsen.	Vingerpielen lenen zich minder goed voor het huren door twee verschillende partijen. Daarom zullen deze als cluster worden verhuurd. Dit is uit gesprekken met reders naar voren

	<p>1. Er is geen enkele objectief gerechtvaardigde reden om een onderverdeling in clusters van 2 of meer afmeerplaatsen te maken. Dit is dan ook in strijd met artikel 3:14 BW (a.b.b.b., Didam-arrest ECLI:NL:HR:2021:1778). Wij verzoeken de gemeente met klem om deze mogelijkheid te laten vervallen.</p> <p>2. Los daarvan: Het is niet transparant wanneer sprake is van clusters, en wanneer niet. Het is ook niet transparant wanneer sprake is van clusters van '3 afmeerplaatsen', '4 afmeerplaatsen' etc. Op pagina 16 geeft de gemeente hier enig inzicht in, maar transparant is dit niet. En los daarvan: Het is niet transparant voor hoeveel rondes dit geldt. Dit betekent dat favoritisme en willekeur (en dus strijd met het gelijkheidsbeginsel) op de loer ligt. Zonder het geven van deze transparantie handelt de gemeente in strijd met artikel 3:14 BW (a.b.b.b., Didam-arrest ECLI:NL:HR:2021:1778). Wij verzoeken de gemeente deze transparantie te verschaffen.</p>	<p>gekomen. Aanvullend wordt hierbij tevens verwezen naar de antwoorden bij de vragen 139 en 142.</p>
158	<p>6.2 De gemeente stelt een overzicht op van alle afmeerplaatsen, waarbij de gemeente aangeeft of deze is gereserveerd voor flexibel gebruik. Kunt u bevestigen dat de plekken die gereserveerd zijn voor flexibel gebruik overeen komen met hetgeen is bekend gemaakt in Bijlage 2. Indien u dit niet kunt bevestigen, dan merken wij op dat het niet transparant is welke afmeerplaatsen gereserveerd zijn voor flexibel gebruik en dus sowieso buiten de selectieprocedure vallen. Dit betekent dat favoritisme en willekeur (en dus strijd met het gelijkheidsbeginsel) op de loer ligt. Zonder het geven van deze transparantie handelt de gemeente in strijd met artikel 3:14 BW (a.b.b.b., Didam-arrest ECLI:NL:HR:2021:1778). Wij verzoeken de gemeente deze transparantie te verschaffen.</p>	<p>Om alle inschrijvers een plek te kunnen bieden staan er in Bijlage 2 enkele plekken die afhankelijk van de vraag als flexibel of als (semi) exclusief te verdelen kunnen worden aangemerkt. Deze marge zit in het systeem om te zorgen dat de norm niet direct hoeft te worden aangepast. In de selectieprocedure zal op het moment dat een rangschikking kan worden aangegeven (en de vraag naar het totaal aantal plekken bekend is) een definitieve labeling van de plekken worden gepubliceerd.</p> <p>Tevens is bij de beantwoording van vraag 17 aangegeven dat maximaal twee plekken eventueel als exclusieve plek kunnen worden ingezet. De overige plekken blijven flexibel.</p>

Vragen over de efficiëncynorm

Nummer	Vraag	Antwoord
159	Hoe definieert het college "voldoende efficiënt gebruik van de afmeerplaats" en in hoeverre zijn in deze definitie seizoensinvloeden verwerkt?	In artikel 2 lid 3 van de Selectieleidraad is aangegeven dat de Gemeente bevoegd is om een reder concrete schriftelijke aanwijzingen te geven over de minimum omvang van het gebruik, waaraan een reder dan gehouden zal zijn. Het voldoen aan deze aanwijzingen geldt als voldoende gebruik van de afmeerplaats.
160	Het college behoudt zich het recht voor gedurende de procedure en bij latere rondes, de	De norm ligt op 3/6 vaartuigen op 1 plek, tenzij een hogere norm nodig is om een hogere vraag naar exclusieve plekken

	<p>efficiëncynorm te wijzigen van 1 op 3 naar 1 op 4. Hoe ziet het college dit beleid met het oog op de rechtszekerheid van de rederijen?</p>	<p>in lijn te brengen het aanbod. Alleen in dat geval wordt de norm verhoogd. De norm zal daarbij nooit hoger worden dan 4/8 vaartuigen op 1 plek en kan ook tussen de 3 en 4 komen te liggen. Deze aanpak ligt vast in de Selectieleidraad waardoor er dus vooraf al zekerheid is over deze aanpak. De norm wordt per selectieprocedure bepaald en zal tussentijds niet aangepast worden.</p>
161	<p>De norm verhogen naar 1:4 / 1:8 dwingt bij de reders een nog intensiever gebruik af van de op- en afstapplekken dan al wordt afgedwongen door het uitgangspunt van 1:3 / 1:6. Dit leidt voor reders tot een onwerkbaar situatie, aanzien de bedrijfsvoering een dergelijk intensief gebruik tegelijkertijd op alle afvaartplekken niet aankan, terwijl dit wel een voorwaarde wordt voor het gebruik. Tegelijkertijd leidt het verhogen van de norm tot aanzienlijk meer drukte op het water en de wal, waarbij niet onderzocht is of de omgeving van de afvaartlocaties dat wel aankan. De ruimtelijke en bedrijfseconomische impact van het eventueel afwijken van dit uitgangspunt in de beleidsregels moet eerst zorgvuldig worden onderzocht en politiek-bestuurlijk worden afgewogen. Dit is niet slechts een uitvoeringskwestie en kan daarom niet lopende de selectieprocedure worden besloten. Bent u bereid om het vaststellen van de norm (hoofdstuk 5 van in de Selectieleidraad) niet op te nemen in de procedure?</p>	<p>Als er meer inschrijvingen zijn dan exclusieve afmeerplaatsen, dan moet de gemeente de mogelijkheid hebben om de norm aan te passen of flexibele locaties in te zetten als semi-exclusieve op- en afstaplocaties.</p> <p>De mogelijke gevolgen van deze aanpassing zijn reeds verdisconteerd bij het vaststellen van de (maximale) verhoging van de norm.</p>
162	<p>Ad 5. Norm: wat is de strekking van 5.1.2? Hoe kan het aantal 'verzoeken' de 'norm' die verder niet gewijzigd wordt, aantasten? Er passen niet opeens meer schepen aan een afmeerplaats, dan de 3 groot, 6 klein. Graag een toelichting.</p>	<p>Het betreft hier uitvoering van vastgesteld beleid. De verwachting is dat met een norm van 3/6 vaartuigen op 1 plek het aanbod aan exclusieve plekken voldoende is voor de vraag naar zulke plekken. Mocht die vraag toch groter blijken te zijn dan kan de norm verhoogd worden tot maximaal 4/8 vaartuigen op 1 plek. Zoals in de aanloop naar het vastgestelde beleid ook al aangegeven betekent het gebruik van een steiger door 4 grote vaartuigen met rondvaarten van 1 uur dat in de piek elk vaartuig 20 minuten beschikbaar heeft voor op- en afstappen.</p>
163	<p>Artikel 3 lid 5: Voldoen aan de vergunningnorm is een ontbindende voorwaarde. Dit biedt reders onvoldoende rechtsbescherming. De huurovereenkomst kan hiermee elke 2 jaar worden opgebroken, waarbij de reder mogelijk een deel van zijn afvaartplekken moet opgeven. Hoe verhoudt dit zich tot de Nota Varen deel 2, waarin is opgenomen dat de duur van de gebruiksovereenkomst gelijk moet zijn aan de duur van de exploitatievergunning die de reder heeft?</p>	<p>Door de periodieke uitgifte van nieuwe vergunningen is het nodig om ook de verdeling van exclusieve afmeerplaatsen hierop aan te kunnen passen. De mogelijkheid in artikel 6.1 tot het voortzetten van gebruik geeft een waarborg voor continuïteit voor de reder. Dit artikel voldoet aan de beleidsuitgangspunten zoals deze reeds zijn vastgelegd in de Notitie Uitgangspunten op- en afstappen passagiersvaart (College van b en w, 5 oktober 2021).</p>

	Waarom wordt in dit geval niet gekozen voor een huurovereenkomst voor de gemiddelde looptijd van de vergunningen?	
164	Op grond van hoofdstuk 5 van de Selectieleidraad kan de gemeente nu ook elke 2 jaar besluiten om de norm te verhogen (tot maximaal 1:4). Het voortbestaan van het huurcontract wordt daarmee deels afhankelijk gemaakt van een besluit van de gemeente. Bent u het eens dat het niet redelijk is dat de gemeente eenzijdig kan besluiten tot het (laten) optreden van een ontbindende voorwaarde? Bent u bereid om artikel 3 lid 5 te verduidelijken, zodat het gaat om de norm die gold ten tijde van het aangaan van de overeenkomst?	Het mogelijk verhogen van de norm zal het gevolg zijn van een hogere vraag dan het aanbod. Dit is geen apart besluit van de gemeente maar ligt vast in de Selectieleidraad. Door de periodieke uitgifte van nieuwe vergunningen is het nodig om ook de verdeling van exclusieve afmeerplaatsen periodiek hierop aan te kunnen passen waarbij de norm telkens opnieuw bepaald moet worden om vraag en aanbod op elkaar af te kunnen stemmen. Bij een nieuwe verdeling zal daarom ook de dan geldende norm gehanteerd worden en niet een norm uit een voorgaande periode.
165	In de toelichting schrijft de gemeente dat vaartuigen met een capaciteit van 45 of meer passagiers worden beschouwd als vaartuigen in het segment 'groot'. Waarom is binnen die uitzondering een onderscheid gemaakt naar (de oude, niet meer bestaande) segmentindeling waarbij alleen "bemand groot" meedoet en niet "bemand gesloten"? Norm Waarom kiest de gemeente ervoor om in dat geval de verhouding van de exploitatievergunning voor vaartuigen in het segment 'klein en middelgroot' tot 'groot' (2 = 1) te behouden?	In het oude segment 'Bemand groot' betreft dit grotere vaartuigen waarbij de capaciteit relatief makkelijk te verhogen zou zijn naar meer dan 50; in de andere oude segmenten is dat niet het geval. De norm is gebaseerd op vastgesteld beleid.
166	Uit de leidraad lees ik dat de huidige gebruikers voorrang krijgen, betekent dit dat zij voorrang krijgen en het maximaal aantal plekken kunnen krijgen (immers een reder met 10 vergunningen en wil 10 plekken behouden) - waar er voor nieuwe reders zonder huidige plek een kans bestaat dat ze geen plek krijgen?	Door het hanteren van de norm zullen alle aanvragers die aan de norm voldoen een plek kunnen krijgen. Huidige gebruikers kunnen plekken behouden voor zover dat past binnen de norm. Daarna volgt de verdeling van de overige plekken. Hierbij zijn er voldoende plekken om iedere aanvrager die aan de norm voldoet van een plek te kunnen voorzien.
167	Ik lees: minimaal 3 grote of 6 kleinere vaartuigen per exclusieve afmeerplaats. Betekent het dat 1 grote vaartuigen staat tot 2 kleinere vaartuigen? bijvoorbeeld 1 grote vaartuig en 4 kleinere is voldoende om aan de efficiency eis te voldoen, idem met 2 grote vaartuigen en 2 kleinere vaartuigen?	Ja dat klopt.
168	Ik lees: de norm kan daarbij tot maximaal 4 exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen in het segment "groot", dan wel acht exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen in het segment "klein en middelgroot" worden verhoogd. Kunt u aangeven hoe dit in de praktijk werkt? Indien je niet aan 8 vergunningen in klein	Ja, in theorie is dat mogelijk. Als het nodig is zal de norm worden verhoogd, maximaal zoveel als nodig om vraag en aanbod in evenwicht te brengen, en hooguit tot 4 (voor Groot). Een verhoging naar 3,5 zou betekenen dat met 7 vergunningen klein- en middelgroot een plek aangevraagd kan worden. Wanneer de norm hoger wordt dan 3,5 dan zijn 8 vergunningen klein en middelgroot nodig voor een (semi) exclusieve op- en afstaplek.

	middelgroot voorziet, is er een kans dat je geen plek zal krijgen?	
--	--	--

Vragen over de indeling in segmenten

Nummer	Vraag	Antwoord
169	Er zijn vaartuigen die zijn ingericht voor minder dan 45 passagiers, die bij de toepassing van de norm worden beschouwd als "klein", terwijl ze wel langer zijn dan 14 meter en daarom niet met 2 vaartuigen tegelijk afvaartplekken verdeeld worden. Wat geldt vooran een afmeerplek van 20 meter kunnen afmeren. Bent u bereid om deze norm aan te passen, zodat de lengte van het vaartuig en de gevolgen hiervan voor de capaciteit van de afmeerplaats hierin wordt meegenomen?	Nee, deze norm wordt niet aangepast. Om efficiënt gebruik van exclusieve plekken te waarborgen is aangesloten bij de indeling naar op basis van meer dan 50 PAX voor segment Groot, waarbij voor het oude segment groot aan een PAX vanaf 45 volstaat. Bij de inzet van langere vaartuigen is het aan de reder om daar rekening mee te houden bij het opgeven van de voorkeuren. Langere vaartuigen kunnen immers kortere steigers gebruiken mits de ligging van de steiger dat mogelijk maakt.
170	Een aantal passagiersvaartuigen is langer dan 20 meter. Niet ieder afmeerplek is daarvoor toegerust. Hoe gaat het college met die categorie vaartuigen om?	Bij de inzet van langere vaartuigen is het aan de reder om daar rekening mee te houden bij het opgeven van de voorkeuren. Langere vaartuigen kunnen immers kortere steigers gebruiken mits de ligging van de steiger dat mogelijk maakt.

Vragen over ligplaatsen

Nummer	Vraag	Antwoord
171	In het overzicht van beschikbare afvaartplekken valt op dat niet alle bestaande ligplaatsen op bestaande afmeerlocaties zijn ingetekend. Dit geldt in ieder geval voor Damrak en Rokin. In hoeverre is dit overzicht leidend voor het aantal beschikbare ligplaatsen op de afmeerlocatie?	Bij het aanwijzen van plekken voor exclusief gebruik is voorrang gegeven aan het op- en afstappen; dit betekent dat er op sommige locaties minder ligplaatsen over blijven. Specifiek voor de locaties Damrak en Rokin wordt nog beoordeeld hoeveel ligplaatsen behouden kunnen blijven. Dit wordt in het overzicht zoals vermeld in artikel 7.3 van de Selectieleidraad duidelijk. Indien ligplaatsen verdwijnen om plek te maken voor gebruik als afmeerplek dan zal voor de huidige gebruiker van zulke ligplaatsen naar een alternatieve ligplaats gezocht worden zolang de ligplaatsen in Dijkgracht-Oost nog niet beschikbaar zijn. Indien een gebruiker (een) ligplaats(en) verliest omdat deze niet langer aanspraak zal maken op de bijbehorende afmeerplek (bijvoorbeeld vanwege toepassing van de efficiency norm), dan is het aan deze gebruiker om zelf een alternatief hiervoor te vinden.
172	Is het eventueel terugbrengen van het aantal bestaande ligplaatsen op bestaande afmeerlocaties, dan wel het verplaatsen van deze ligplaatsen een integraal onderdeel van de Selectieleidraad? Of wordt dit geregeld in een apart beleid of besluit?	Dit is niet geregeld in deze leidraad. De ligplaatsvergunningen bij exclusieve locaties zullen per 1 maart 2024 aflopen. Hiervoor zijn omzettingsbesluiten genomen. Voor ligplaatsen die verdwijnen zal geen nieuwe vergunning kunnen worden aangevraagd. Hiervoor zal soms een ruimtelijk traject nodig zijn.
173	In hoeverre is sprake van verplaatsing van ligplaatsen naar de Dijkgracht Oost en is dit ook een integraal onderdeel van de Selectieleidraad?	Dit betreft geen integraal onderdeel van de Selectieleidraad.

174	Als het inderdaad de bedoeling is dat met de Selectieprocedure en bijbehorende stukken tegelijkertijd ook bestaande ligplaatsen op bestaande afmeerplaatsen worden opgeheven, wat is hiervoor de motivatie? Nautisch gezien zouden deze bestaande ligplaatsen immers niet hoeven te verdwijnen.	Bij het aanwijzen van plekken voor exclusief gebruik is voorrang gegeven aan het op- en afstappen; dit betekent dat er op sommige locaties minder ligplaatsen over blijven. Zie ook de beantwoording van vraag 171.
175	Wat gebeurt er met de ligplaatsen bij afmeerplekken die een reder moet opgeven? Worden die verplaatst naar elders of komen deze ligplaatsen simpelweg te vervallen?	Deze ligplaatsvergunningen komen te vervallen. De ligplaatsen zelf blijven en daar kan door een nieuwe huurder een ligplaatsvergunning worden aangevraagd.
176	In hoeverre is dit ligplaatsenbeleid onderdeel van "de selectieprocedure" zoals bedoeld in artikel 5.5 van de Selectieleidraad en artikel 12 lid 2 van de modelhuurovereenkomst?	Afgezien van het bepaalde in hoofdstuk 10, staat het ligplaatsenbeleid los van de in de Selectieleidraad beschreven selectieprocedure.
177	Kan nu wel of geen ligplaats ingenomen worden op een afmeerplaats	Dit is mogelijk, mits een ligplaatsvergunning is verleend voor die locatie.
178	Op een aantal semi-exclusieve locaties bevinden zich ook afmeerplaatsen die uitsluitend als ligplaats dienen. Hoe verhoudt het op- en afstapbeleid zich tot het ligplaatsbeleid?	Het beleid voor op- en afstappen staat los van het ligplaatsbeleid. Er moet daarom naast een huurcontract voor de afmeerplek altijd een ligplaatsvergunning worden verkregen voor het ligplaats nemen. Het beleid voorziet erin dat afmeerplaatsen straks efficiënt worden gebruikt met minimaal drie vaartuigen. Daarnaast moet er voor worden betaald.
179	Het realiseren van de Dijkgracht was in de optiek van het College onontbeerlijk voor het laten functioneren van het systeem. De realisatie van de Dijkgracht komt echter pas op zijn vroegst in 2027 tot stand. Welke alternatieven kan het College tot die tijd ter beschikking stellen en over welke (laad)faciliteiten beschikken deze alternatieven?	De behoefte aan ligplaatsen voor grote vaartuigen zal vanaf 2024 iets stijgen, als gevolg van het invoeren van het nieuwe beleid. Met beperkte alternatieve ligplaatsen wordt dit probleem opgelost tot het gereedkomen van de Dijkgracht.
180	Artikel 9: De gemeente kan toestemming verlenen voor het gebruik van een afmeerplaats als ligplaats. Daarbij wordt per drie exploitatievergunningen één ligplaats ter beschikking gesteld. Wat is het doel van deze laatste toevoeging? Is dit bedoeld voor samenwerkingsverbanden, zodat partijen binnen het samenwerkingsverband alleen in aanmerking komen voor een ligplaats op de afmeerplaats als zij drie vergunde vaartuigen hebben?	Deze bepaling benadrukt dat er minimaal 1 ligplaats is per op- en afstapplek. Een reder of samenwerkingsverband dient minimaal 3 grote vaartuigen of 6 kleine vaartuigen te hebben om aanspraak te kunnen maken op 1 afmeerplek. Voor slechts 1 van deze vaartuigen kan een ligplaatsvergunning worden afgegeven. De aanvrager, zal moeten kiezen voor welk vaartuig deze ligplaatsvergunning wordt aangevraagd en welke vaartuigen elders ligplaats moeten innemen. De aparte partijen binnen een samenwerkingsverband behoeven niet zelf drie vaartuigen te hebben om in aanmerking te komen voor een ligplaats.
181	Op 20 meter steiger komt 1 ligplaats, mag dit ook ingevuld worden voor 2 kleinere boten?	Dit kan als het bestemmingsplan die mogelijkheid biedt.

Vragen over de loting

Nummer	Vraag	Antwoord
--------	-------	----------

<p>182</p>	<p>Ad 1.2: een 'meer flexibelere en efficiëntere vorm van semi-exclusief gebruik' is behalve taalkundig ook praktisch niet juist: het is een vast systeem met vaste huur- c.q. danwel gebruiksovereenkomsten voor aangegeven en geselecteerde reders. Dat blijkt ook door de niet onderbouwde aankondiging dat het zal gaan om een loting, en niet om enige andere privaat- of bestuursrechtelijke toewijzing. Voorts blijkt verder dat de 'loting' alleen geldt voor het surplus, dat overblijft nadat toekenningen zijn ingevuld op basis van de bestaande rechten. Dat laatste kunnen wij onderschrijven. Klopt deze inschatting over 'loting'?</p> <p>Overigens is het doel, bescherming van de geselecteerde huurders, vanwege huurdersbescherming al bereikt indien er een 'werkelijke' huurovereenkomst gesloten is, en is een uitsluitingsbeding als het onderhavige, niet nodig. Let wel, het deel van de toewijzing aan bestaande reders onderschrijven wij volledig. Echter, welke onredelijke benadeling van de Gemeente zou kunnen plaatsvinden?</p> <p>Voorts, hoe staat dit in verhouding met de absolute macht die de Gemeente zich toe-eigent onder 3.7? Dan is sprake van benadeling van de Gemeente en de rederijen, terwijl dit in 3.5.2. getracht wordt te voorkomen. Als een reder/verzoeker of welke inschrijvende partij ook, voldoet aan alle eisen, dan kunnen daar aanspraken uit volgen, die niet zomaar als het de Gemeente goed dunkt, afgewezen kunnen worden vanwege 3.7. Dit artikel dient geschrapt te worden, omdat ook de bestaande rechten onder dit deel komen te vallen. Graag een helder antwoord op al deze onderdelen.</p>	<p>1) Aan 'flexibelere en efficiëntere vorm' wordt voldaan door iedere reder in de gelegenheid te stellen om een exclusieve plek aan te vragen mits wordt voldaan aan de norm.</p> <p>2) Bij de toedeling zal rekening gehouden worden met de voorkeuren van de reders; bij een gelijke voorkeur tussen verzoekers zal de loting gebruikt worden als objectief criterium.</p> <p>3) Behoud van continuïteit in bedrijfsvoering wordt ondersteund door de mogelijkheid tot voortzetting zoals geboden in 6.1.</p> <p>4) Artikel 3.7 zal niet geschrapt worden. In het geval een huurder het gebruik van een afmeerplek moet opgeven dient de plek weer ter beschikking te worden gesteld aan een andere reder. Zo wordt efficiënt gebruik gemaakt van het bestaande areaal aan afmeerplekken.</p>
<p>183</p>	<p>Hoe wordt de loting -gezien eerdere ervaringen- gedaan, hoe openbaar is dat, op welk moment gebeurt dit en hoe verhoudt 'rangschikken' zich met een aselechte loting, waarbij een loting hier per definitie niet aselechte kan zijn gezien de reeds toegekende rechten? Graag een toevoeging in deze Leidraad van de lotingsprocedure.</p> <p>---</p> <p>De toelichting op hoofdstuk 6 stelt: "Na de loting krijgen de reders die nu al gebruikmaken van exclusieve afmeerplaatsen de mogelijkheid om binnen 2 weken aan te geven welke afmeerplaatsen zij willen behouden." Hoe verhoudt deze loting zich tot de stappen 8 en 9 van de gepubliceerde planning uit Hoofdstuk 3?</p> <p>---</p> <p>Volgens paragraaf 6.4 rangschikt de gemeente de lotnummers door middel van een aselechte loting.</p>	<p>De loting zal door een notaris worden uitgevoerd. Hiervan wordt een proces-verbaal gemaakt dat openbaar wordt gemaakt.</p> <p>Een toelichting op de loting en verdeling is hieronder opgenomen:</p> <p>Verdelingsprocedure in Selectieleidraad en rol van loting hierin</p> <p><u>Indiening verzoek</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een verzoeker doet een aanvraag. In de aanvraag geeft de verzoeker aan welke exploitatievergunningen hij gebruikt voor zijn aanvraag en hoeveel plekken hij wil aanvragen. <p><u>Vaststelling norm</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Op basis van alle aanvragen stelt de gemeente de norm vast.

<p>Welke maatregelen heeft de gemeente genomen om een zorgvuldige en onafhankelijke loting te garanderen?</p> <p>Bij bullit 1 van de toelichting staat dat na de loting etc. Dit is toch reeds vóór de loting gebeurd? Graag toelichten</p> <p>---</p> <p>" 7.6 Ons is niet duidelijk hoe de verdeling per afmeerplaats plaatsvindt. Wij begrijpen de procedure als volgt:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Door middel van loting wordt bepaald welke afmeerplaats welk lotnummer krijgt. (6.4)2. Eerst wordt de afmeerplaats met het hoogste lotnummer toegewezen.3. Er wordt gekeken welke verzoeker de betreffende afmeerplaats op nummer 1 heeft gezet. De verzoekers die reeds een afmeerplaats hebben toegewezen gekregen worden uitgesloten.4. Is dit één verzoeker, dan wordt de afmeerplaats aan die ene verzoeker toebedeeld.5. Zijn dit meerdere verzoekers, dan wordt de afmeerplaats verloot tussen de betreffende verzoekers.6. Vervolgens wordt de afmeerplaats met het één na hoogste lotnummer toegewezen. Dit gebeurt op dezelfde wijze als bij punt 3, 4 en 5 <p>- Maar, hoe gaat het met de clusters? En hoe verhoudt toewijzing van de clusters zich tot individuele toewijzing?</p> <p>- En, hoe gaat het na stap 6?</p> <p>- Zou u de procedure stapsgewijs kunnen beschrijven?</p> <p>---</p> <p>P. 16 laatste bullet. De gemeente geeft aan dat verzoekers het aantal loten krijgt waar zij aanspraak op kunnen maken. Dit begrijpen wij niet. Bedoelt u dat per verzoeker gekeken wordt naar hoeveel exploitatievergunningen hij heeft, en aan de hand daarvan wordt bepaald hoeveel loten hij krijgt. Dus 3 exploitatievergunningen groot = 1 lot? Kunt u dit verduidelijken?</p>	<ol style="list-style-type: none">a. Er wordt bepaald of er bij de norm van 3 (grote, of 6 kleine) vaartuigen per plek voldoende plekken zijn voor alle aanvragers. Als dat zo is dan wordt de norm niet aangepast.b. Voordat de norm verhoogd wordt, worden eerst maximaal twee flexibele plekken omgezet naar exclusieve plekken.c. Indien deze toevoeging nog onvoldoende is om alle aanvragen een plek te kunnen geven, dan wordt de norm bijgesteld. De norm wordt maximaal 4 (grote of 8 kleine) vaartuigen per plek. De twee flexibele plekken zullen alleen exclusief worden indien dit nodig is om de norm niet verder te laten stijgen. Zie ook het antwoord op vraag 17. <ol style="list-style-type: none">3. Voor elk verzoek bepaalt de gemeente het aantal plekken dat mag worden aangevraagd. Dit wordt berekend door het aantal exploitatievergunningen in het verzoek door de norm te delen. Voor elke plek die een verzoeker mag en wil aanvragen wordt een lot aangemaakt. Dit kan betekenen:<ol style="list-style-type: none">a. De verzoeker wil minder of evenveel plekken als de norm toestaat: de verzoeker krijgt net zoveel lotnummers als het aantal plekken hij aanvraagt; ofb. De verzoeker wil meer plekken dan de norm toestaat: de verzoeker krijgt alleen loten voor het aantal plekken dat binnen de norm past. Voorbeeld: een reder heeft 2 plekken aangevraagd, met 6 grote vaartuigen, maar de norm is aangepast naar 3,5: deze reder kan een lotnummer voor 1 plek krijgen. Als de norm wel 3 blijft, dan kan hij wel voor 2 plekken een lotnummer krijgen.c. Het kan gebeuren dat een verzoeker doordat de norm is aangepast geen recht heeft op een plek. Voorbeeld: Een reder die met 7 kleine vaartuigen een plek heeft aangevraagd krijgt bij een norm van 3 of maximaal 3,5 wel een lotnummer voor een plek. Maar als de norm hoger wordt dan 3,5 dan kan hij geen plek meer krijgen.4. De notaris voert een aselechte loting uit. Een verzoeker doet hierbij dus mee met een aantal lotnummers dat gelijk is aan het aantal plekken dat hij kan/wil krijgen. De lotingsuitslag wordt gebruikt om de volgorde te bepalen waarin verzoekers plekken krijgen toegewezen. Er vindt in de hele verdeelprocedure 1 loting plaats: alle lotnummers staan als gevolg van deze loting in een volgorde die de toewijzing van alle plekken bepaalt.
--	--

		<p><u>Verdeling</u></p> <ol style="list-style-type: none">5. Verzoekers die al plekken in gebruik hebben kunnen aangeven welke van deze plek(ken) ze willen behouden. Dit is maximaal het aantal plekken dat overeenkomt met het aantal loten dat ze hebben, voor de keuze in het behouden van plekken zijn aanvullende criteria opgesteld (minimaal 1/3^e, aansluitend). Elke plek die wordt behouden wordt gekoppeld aan het gunstigste nog vrije lot van de verzoeker. (Met gunstig wordt aan het rangnummer van de loting gerefereerd: het eerst getrokken lot is het gunstigste lot, het laatst getrokken lot is het minst gunstige lot.)6. Alle verzoekers die daarna nog loten hebben zetten de nog te verdelen plekken op volgorde van hoogste voorkeur naar laagste voorkeur. Dit is de rangschikking uit artikel 7.4 van de Selectieleidraad. Hiervoor wordt op dat moment een overzicht gepubliceerd van alle nog te verdelen plekken. De plekken aangewezen als een cluster kunnen zowel als cluster als individueel op volgorde van voorkeur geselecteerd worden. Indien een verzoeker voor bepaalde plekken niet in aanmerking wil komen kan dit aangegeven worden in de volgorde van voorkeur.7. De verdeling van plekken vindt plaats in rondes, waarbij elke verzoeker per ronde steeds meedoet met zijn hoogste lotnummer (dat nog niet aan een afmeerplek is gekoppeld). Elke ronde wordt één lotnummer gekoppeld aan de hoogste nog beschikbare plek in de rangschikking zoals de verzoeker die heeft opgegeven. Verzoekers aan wie reeds plekken zijn toegewezen in stap 6 zijn uitgesloten van deelname aan de eerste verdeelronde. Binnen een ronde vindt de verdeling van plekken plaats in volgorde van de verzoeker met het gunstigste lot naar de verzoeker met het minst gunstige lot* waarbij iedere verzoeker de nog beschikbare plek of cluster van hoogste voorkeur toegewezen krijgt. <p>* Voorbeeld met 2 verzoekers:</p> <p>Verzoeker A en B hebben allebei 3 loten. De loten van verzoeker A hebben in de loting plek 1, 2 en 6 gekregen. De loten van verzoeker B worden staan na de loting op de plekken 3, 4 en 5.</p> <p>De verdeling vindt plaats in 3 rondes:</p> <p>Ronde 1: Verzoeker A heeft het gunstigste lot (positie 1 t.o.v. positie 3): verzoeker A krijgt de nog beschikbare plek die het hoogst op zijn voorkeurslijst staat (rangschikking artikel 7.4). Daarna krijgt verzoeker B de nog beschikbare plek die het hoogst op zijn voorkeurslijst staat.</p>
--	--	---

		<p>In de tweede ronde heeft verzoeker A weer het gunstige ongebruikte lot (2e tegen 4e positie in de loting).</p> <p>In de derde ronde heeft verzoeker B het gunstigste ongebruikte lot (5e tegen 6e positie in de loting), in deze ronde krijgt eerst verzoeker B de nog beschikbare plek waarvoor hij de hoogste voorkeur heeft aangegeven en volgt daarna verzoeker A.</p> <p>8. Voor het verkrijgen van een plek wordt het gunstigste lot van een verzoeker ingezet. Voor het verkrijgen van een cluster wordt de gunstigste loten overeenkomend met het aantal plekken in het cluster ingezet.</p> <p>9. Na het afronden van een verdeelronde start een nieuwe verdeelronde, totdat er geen verzoekers met ongebruikte loten meer zijn of totdat er geen plekken meer beschikbaar zijn waar verzoekers met ongebruikte loten een voorkeur voor hebben opgegeven.</p> <p>10. Nadat de verdeling is afgerond hebben de verzoekers de gelegenheid om plekken te ruilen.</p> <p><u>Huurovereenkomsten en ligplaatsen</u></p> <p>11. Na het afronden van de verdeling biedt de gemeente de verzoekers huurovereenkomsten waarin de plekken die aan de verzoeker zijn toegewezen zijn opgenomen.</p> <p>12. Verzoekers wordt gevraagd een ligplaats aan te vragen voor elk van de ligplaatsen op de plek die ze toegewezen hebben gekregen.</p>
184	<p>9.1.4 U geeft aan dat als een toegewezen huurovereenkomst niet wordt afgesloten, deze aan de opvolgende in de loting wordt aangeboden. Maar, die opvolgende in de loting heeft toch dan al een andere afmeerplaats toebedeeld gekregen. Krijgt diegene dan twee afmeerplaatsen? Dit lijkt toch ook niet de bedoeling? Schuift dan iedereen op? Hoe ziet u dit voor zich?</p>	<p>Iedereen schuift dan op. Zie hiervoor ook de beantwoording van vraag 101. Tevens wordt verwezen naar de beschrijving van de procedure bij vraag 183.</p>

Vragen over de handhaving op efficiënt gebruik

Nummer	Vraag	Antwoord
185	<p>Stel dat een schip in onderhoud of in refit is vanwege de door de Gemeente opgelegde emissieloze aandrijving, en wel in aanmerking komt of zou komen voor deze afmeerplaats, dan kan die niet direct in gebruik genomen worden. Hier dient een voorziening voor te zijn, die in de leidraad thuis hoort. In het algemeen dient ook toegevoegd worden dat een rederij een afmeerplaats tijdelijk gebruiken mag voor een ander schip, en dat hoort ook thuis in de te sluiten overeenkomsten en vergunningen. Elk schip heeft</p>	<p>Een reder kan bij een tijdelijke vervanging van een vaartuig om toestemming vragen bij de gemeente. Hier biedt artikel 2 lid 2 modelovereenkomst ruimte voor. De gemeente heeft als verhuurder de bevoegdheid eisen te stellen aan het gebruik van het gehuurde.</p>

	op enig moment onderhoud nodig, voor kortere of langere duur. Graag die aanvulling in de stukken.	
186	Bijlage 3: De lijst is ter kennisgeving aangenomen, en wij kunnen dit onderschrijven. Hoe is echter de samenstelling tot stand gekomen, en wat is de functie om vennootschappen die niet over exploitatievergunningen zullen en kunnen beschikken, op te nemen, en hoe verhoudt dit zich met het eerder gestelde over 'concern' en 'samenwerkingsverband', dat laatste vooral omdat daar een aparte status aan gegeven wordt in de Leidraad. Voorts ontbreken vennootschappen die wel tot het 'concern' Stromma behoren, en zijn andere vennootschappen niet direct betrokken. Is deze lijst ter kennisgeving? Om aan te vullen? Om in overeenstemming met de werkelijkheid te brengen, of al een definitieve keuze van de Gemeente, en welke impact zou dat laatste dan hebben?	De vennootschappen die in die lijst van Bijlage 3 zijn benoemd, zijn exact al die vennootschappen die -per reder- zijn vermeld in de opzeggingsbrieven van 29 juni 2021. Het gaat hiermee dus om alle BV's met exploitatievergunningen die behoren tot een reder die nu exclusieve locaties op enige wijze in gebruik heeft.

Vragen over hop on-hop off

Nummer	Vraag	Antwoord
187	<p>In juni 2022 is een eerste versie van de beschikbare plekken gepubliceerd, incl. een schema met typen/tarieven. In dit schema staat bij Hop on-Hop off vermeld: "Alleen voor vaartuigen met hop on-hop off abonnement Op sommige locaties deelgebruik van plekken voor flexibel en hop on-hop off gebruik."</p> <p>Vraag 1: De Selectieleidraad bevat als bijlage een aantal plattegronden met locaties die t.b.v. semi-exclusief gebruik kunnen worden toegewezen. De gele plekken zijn bedacht t.b.v. flexibel gebruik; kunnen deze ook allemaal door lijndiensten worden gebruikt?</p> <p>Vraag 2: De plattegrond op de laatste pagina van deze bijlage bevat de flexibele op- en afstapplaatsen voor zover deze buiten de A+ locaties liggen. Kunnen al deze locaties net als nu het geval is vanaf maart 2024 door lijndiensten worden (mede)gebruikt?</p> <p>Vraag 3: Indien het antwoord op een van de eerste twee vragen nee is, kunt u dan per locatie/plek toelichten welke vorm van (voorkeurs/deel) gebruik u per 1 maart 2024 voor ogen heeft?</p>	<p>Ja, de lijndiensten kunnen zowel gebruik maken van de eigen (semi) exclusieve plekken, alsook van de flexibele plekken (tegen het voor de desbetreffende plek geldende tarief) als ook van de specifieke lijndienstplekken. Deze laatsten zijn nog nader aan te wijzen. De flexibele plekken die ook als lijndienstplek worden aangeduid zullen niet separaat worden gefactureerd voor de desbetreffende hop on hop off vaartuigen, maar binnen het lijndienstabonnement vallen. Beantwoording van de 3^e vraag is daarmee niet van toepassing.</p>

Vragen over eigendom steigers

Nummer	Vraag	Antwoord
--------	-------	----------

188	<p>Uit de omschrijving “Publiekrechtelijke rechtspersoon” volgt dat de Gemeente privaatrechtelijk als eigenaar van de opstallen optreedt. Hoe werkt zich dat uit over Afmeerplaatsen die in eigendom van reders zijn? Die vraag is eerder ook aan de orde geweest en nog niet beantwoord. Graag een toelichting.</p> <p>Het voorgaande en de hierna volgende vragen betekenen overigens niet het niet willen of kunnen aanvaarden van een huurovereenkomst, maar dat voor alle partijen zal duidelijk moeten zijn of sprake is van een gebruiksovereenkomst of een huurovereenkomst zoals in de titel staat, en in dat laatste geval zal huurbescherming ingeroepen kunnen worden. Wij verzoeken om een helder antwoord op de (juiste) rechtsfiguur, immers, in eerder en andere stukken is aangegeven dat een huurovereenkomst wordt aangegaan met een vennootschap en/of samenwerkingsverband, daarmee komt de vorm ‘eenmanszaak’ niet voor, en dient dit geschrapt te worden. Voorts is dit in strijd met het ook al verkeerde deel over ‘onderneming en handelsregister’ van 4.3 in de leidraad: een eenmanszaak is geen rechtspersoon en in strijd met 1.b. van de huurovereenkomst. Indien dat niet het geval is, gaarne een toelichting. Vervolgens in ‘Algemeen’: de eerste overwegingen richten zich op het verklaren van het beleid, doel van de voorliggende overeenkomst is het aangaan van een huurovereenkomst, en zou zich meer op die zijde van de te sluiten overeenkomst dienen te richten. Of beleid er toe strekt om het beleid ‘efficiënt te gaan en blijven gebruiken’ en of er eisen worden gesteld aan het minimum aantal schepen is van totaal ondergeschikt belang aan een huurovereenkomst. Graag uw visie daar op.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er zijn geen afmeerplaatsen die eigendom van de reders zijn. Alle grond- en waterpercelen zijn eigendom van de gemeente. 2. Voor het antwoord op de vraag wat de gemeente exact verhuurt, wordt verwezen naar het antwoord bij vraag 92. Als een reder een steiger geplaatst heeft die duurzaam met de grond is verbonden, is deze door natrekking eigendom van de gemeente. Die reder kan dan eventueel een vergoeding wegens ongerechtvaardigde verrijking vragen, d.w.z. indien en voor zover aan de wettelijke voorwaarden daarvoor wordt voldaan. 3. De huurovereenkomst betreft huur zoals bedoeld in artikel 7:201 BW. 4. Als er sprake is van een drijvende steiger dan is de gemeente in beginsel bereid te praten over overname van deze steiger.
189	<p>Artikel 6 van de Huurovereenkomst ziet op Onderhoud en herstel van de afmeerplaatsen. Uit de definitie van deze plaatsen door het college volgt dat dit grond- en waterprecelen zijn: hoe ziet het college de invulling van Artikel 6 voor zich in de praktijk?</p> <p>In vervolg daarop: hoe dient Artikel 8 uit de Huurovereenkomst te worden gelezen?</p>	<p>De gemeente zal de steigers onderhouden. Onderhoud van de plaats zal kunnen bestaan uit baggeren of groot onderhoud aan de aanwezige steiger. Als een reder, met toestemming van de gemeente, aanvullende voorzieningen mag plaatsen en/of gebruiken, dan is de reder verantwoordelijk voor het onderhoud daarvan. Artikel 8 regelt de verdeling van aansprakelijkheden.</p>
190	<p>Een aantal reders betwist dat de faciliteiten aanwezig op die afmeerplaatsen (zie voor een opsomming vraag 17) eigendom van de gemeente is. Welke bewijzen draagt het college aan om die stelling te weerleggen?</p>	<p>Het bespreken van deze vraag is voor de uitleg en toepassing van de Selectieleidraad en de model huurovereenkomst niet van belang.</p>
191	<p>Artikel 6 lid 1: de gemeente is alleen verplicht is tot onderhoud van afmeerplaatsen voor zover de plekken hun eigendom zijn. Omdat de afmeerplaats in de eerste plaats een waterperceel is klopt deze formulering niet. Moeten we dit zo</p>	<p>Zie hiervoor de beantwoording van vraag 189.</p>

	lezen dat het hier gaat om de steigers op de afmeerplaats?	
--	--	--

Vragen over de tarieven voor op- en afstappen

Nummer	Vraag	Antwoord
192	N.a.v. artikel 7.4, aan de hand van welke criteria/factoren worden tarieven vastgesteld en op welke wijze is verzekerd dat de verhoging van de tarieven aan de hand van dezelfde (eventueel geactualiseerde) criteria/factoren plaats vindt en daarbij de grenzen van de redelijkheid niet worden overschreden?	Bij het vaststellen en eventueel aanpassen van tarieven is de gemeente in elk geval gehouden aan regels van voorkomen van ongeoorloofde staatssteun en van de Wet Markt en Overheid.
193	Artikel 7 lid 3: Het College stelt de tarieven vast voor de diverse soorten afmeerplaatsen. Welke tarieven heeft het College vastgesteld en waarom is dit tarief niet expliciet opgenomen in de huurovereenkomst? Staat voorafgaand aan de inschrijving vast wat welke tarieven voor de diverse soorten afmeerplaatsen zijn vastgesteld? --- 7.3. Kunt u een overzicht verstrekken van de tarieven per afmeerplaats? Dit is een essentieel vereiste om af te wegen of wij wel/geen verzoek indienen. Kunt u daarnaast aangeven op welke wijze de vaststelling van de hoogte van de tarieven tot stand zijn gekomen, nu geen sprake is van een openbare biedprocedure?	Hiertoe wordt verwezen naar de tarieventabel die het college op 14 juni 2022 heeft vastgesteld. Deze is ook te vinden op: https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/11736861/1/09012f97808643f4
194	7.4 U geeft aan dat het College de tarieven eens per kalenderjaar kan indexeren. Kunt u transparant kenbaar maken onder welke voorwaarden wel c.q. niet geïndexeerd wordt, waarbij wij opmerken dat de tarieven ten allen tijde marktconform dienen te zijn.	Met indexering van de tarieven wordt in dit kader een inflatiecorrectie bedoeld.