

REGLEMENT voor uitgifte van exploitatievergunningen voor passagiersvaart voor het Amsterdamse binnenwater voor de uitgifteronde 2016 voor het segment bemand groot, zoals bepaald in artikel 2.4.5 Vob 2010 juncto artikel 1.3 RPA 2013.

1. Definities

- 1.1. Aanvraag: een aanvraag voor een Vergunning als bedoeld in artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010.
- 1.2. Aanvraagformulier: het formulier dat digitaal en op papier door Waternet wordt verstrekt en moet worden gebruikt bij de aanvraag voor een exploitatievergunning passagiersvaart in het kader van de Uitgifteprocedure 2016.
- 1.3. Aanvrager: de onderneming (vennootschappen of andere economische eenheden zoals coöperaties, verenigingen, stichtingen, maatschappen of eenmanszaken) die een Aanvraag heeft ingediend.
- 1.4. Beleidsnota: de nota Varen in Amsterdam v.2.1, die het college van Burgemeester en wethouders op 19 november 2013 heeft vastgesteld.
- 1.5. Bemand Groot: het in de RPA 2013 omschreven segment van bemande passagiersvaartuigen groter dan 14,00x3,75m en kleiner dan of gelijk aan 20,00x4,25m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping.
- 1.6. Beoordelingscommissie Beeldkwaliteit: de door het college ingestelde adviescommissie die adviseert ten aanzien van het wegingscriterium "Beeldkwaliteit".
- 1.7. Breedte Vaartuig: de grootste breedte van het Vaartuig zoals deze is vastgelegd in de meetbrief, het binnenvaartcertificaat en/of de exploitatievergunning of, indien dit niet een van deze documenten is vastgelegd, de maximale breedte inclusief de uitstekende delen.
- 1.8. Categorie: een afgescheiden deel van het totaal aantal uit te geven Vergunningen, waarvoor in de Uitgifteprocedure 2016 een Aanvraag ingediend mag worden en waarvoor dit reglement de eisen en criteria beschrijft. Er zijn twee categorieën.
- 1.9. Categorie Reguliere Rondvaart: de categorie waarin Vergunningen worden afgegeven op basis van de criteria zoals vastgelegd in artikelen 13 en 14.
- 1.10. Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling: de categorie waarin Vergunningen worden afgegeven op basis van de criteria zoals vastgelegd in artikelen 11 en 12.
- 1.11. Deelnamebewijs: het schriftelijk bewijs van deelname dat de Aanvrager krijgt toebedeeld door de Gemeente per aangevraagde Vergunning. Elk Deelnamebewijs krijgt een uniek Deelnamebewijsnummer.
- 1.12. Deelnamebewijsnummer: het nummer van het Deelnamebewijs.
- 1.13. Eindscore: het puntentotaal van een Aanvraag op basis van de weging van de gunningscriteria. De eindscore wordt verkregen door de scores op alle individuele gunningscriteria op te tellen, zoals vastgelegd in artikel 11 (Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling) en artikel 13 (Categorie Reguliere Rondvaart).
- 1.14. Fase IIIB-norm: de norm die door de Europese richtlijn voor emissies van binnenvaartschepen is gedefinieerd.
- 1.15. Gemeente: de gemeente Amsterdam.
- 1.16. Gemachtigde: degene die optreedt namens de Aanvrager.
- 1.17. Lengte Vaartuig: de grootste lengte van het Vaartuig zoals deze is vastgelegd in de meetbrief, het binnenvaartcertificaat en/of de exploitatievergunning of, indien dit niet een van deze documenten is vastgelegd, de maximale lengte inclusief de uitstekende delen .
- 1.18. Rangorde: de lijst van Aanvragen, gerangschikt op basis van de Eindscore en indien van toepassing de scores van individuele gunningscriteria, conform artikel 12 en artikel 14. Per categorie wordt een rangorde vastgesteld die bepalend is voor het verkrijgen van een Vergunning.
- 1.19. Rangordenummer: plaats van een Aanvraag in de Rangorde.

- 1.20. Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten Aanvraag: een Aanvraag die volledig en tijdig ingediend is, voldoet aan de minimumeisen en waarvan de Aanvrager geschikt en niet uitgesloten is en waarbij de Aanvrager minder dan het maximumaantal Aanvragen heeft ingediend, zoals vastgelegd in artikel 4.
- 1.21. RPA: de Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013.
- 1.22. Segment: de indeling van de Vaartuigen voor passagiersvervoer, zoals beschreven in de Beleidsnota, waarvoor een Vergunning kan worden verleend.
- 1.23. Sluitingsdatum: dag en tijdstip waarop de Aanvraag voor een Vergunning als bedoeld in artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010 uiterlijk moet zijn ontvangen: 10 november 2016 om 12.00 uur.
- 1.24. Uitgifteprocedure 2016: de door de Stichting Waternet namens de Gemeente te organiseren uitgifte van Vergunningen waarop dit Uitgiftereglement betrekking heeft.
- 1.25. Uitgiftereglement: onderhavig document.
- 1.26. Vaartuig: Een bestaand of nog te bouwen passagiersvaartuig dat geëxploiteerd wordt of gaat worden door de Aanvrager.
- 1.27. Vergunning: een Vergunning Bemand groot.
- 1.28. Vergunning Bemand groot: een vergunning zoals bedoeld in artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010 voor Vergunninggebied 1 voor een Vaartuig, dat valt in het Segment Bemand Groot.
- 1.29. Vergunninggebied 1: Amsterdam inclusief centrum-zone zoals bedoeld in artikel 1.1 sub I van de Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013.
- 1.30. Vergunningskandidaat: een Aanvrager wiens Aanvraag rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure is toegelaten en wiens Rangordenummer kleiner is dan of gelijk is aan het aantal beschikbare Vergunningen.
- 1.31. Vob: Verordening op het binnenwater 2010.
- 1.32. Voorwaarden: voorwaarden voor vergunningverlening als bedoeld in artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010, zoals vastgesteld door de Raad van de Gemeente Amsterdam en opgenomen in de RPA 2013.
- 1.33. Voorzitter: een daartoe door of namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam aangewezen persoon.
- 1.34. Werkdag: een dag, niet zijnde een zaterdag of een zondag of een algemeen erkende feestdag in de zin van de Algemene Termijnenwet.

2. *Uitgifteprocedure en aantal beschikbare Vergunningen*

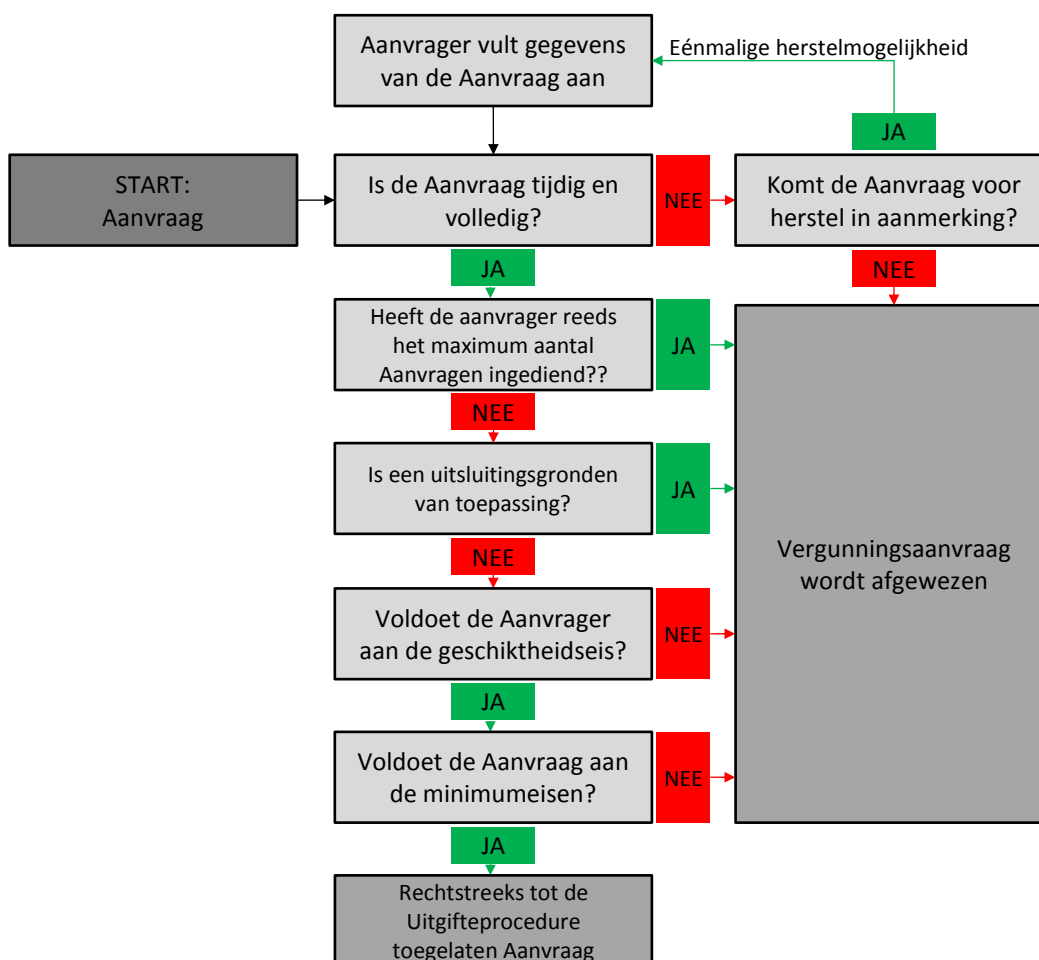
- 2.1. Er zijn 75 Vergunningen Bemand groot, Categorie Reguliere Rondvaart voor Vergunninggebied 1 beschikbaar, die per Vergunning via de Uitgifteprocedure worden uitgegeven.
- 2.2. Er zijn 60 Vergunningen Bemand groot, Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling voor Vergunninggebied 1 beschikbaar, die per Vergunning via de Uitgifteprocedure worden uitgegeven.
- 2.3. Indien het aantal Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten Aanvragen in een Categorie het aantal beschikbare Vergunningen in die Categorie niet overschrijdt, worden de Vergunningen voor de desbetreffende Categorie direct uitgegeven aan de Aanvragers, indien en voor zover de Aanvragen Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten zijn, tenzij de vergunningen moeten worden geweigerd op grond van een of meer van de weigeringsgronden genoemd in de Vob 2010.
- 2.4. Indien het aantal Aanvragen in een Categorie het aantal beschikbare Vergunningen in die Categorie overschrijdt, vindt een uitgifte plaats, overeenkomstig de in dit Reglement omschreven Uitgifteprocedure.

3. *Aanvraag, termijn*

- 3.1. Een Aanvraag dient na 15 september 2016 om 8.00 en voor 10 november 2016 om 12.00 bij Waternet ingediend te zijn. Indiening kan of digitaal (via de door Waternet aangeboden webapplicatie - dus niet via mail of andere digitale kanalen) of persoonlijk bij Waternet aan de Korte Ouderkerkerdijk 7 te Amsterdam (NB: voor indienen papieren aanvragen moet vooraf een afspraak met Waternet gemaakt worden, zodat de aanvraag en bijbehorende machtigingen/ bewijs van identificatie in ontvangst kan worden genomen en factuur voor leges overhandigd kan worden.). Een digitale Aanvraag is ingediend op het moment dat de Aanvraag digitaal ontvangen is. Een persoonlijk bij Waternet ingediende Aanvraag is ingediend op de op het ontvangstbewijs vermelde datum en tijdstip. De Aanvrager maakt voor de indiening van de Aanvraag gebruik van een door Waternet beschikbaar gesteld digitaal of papieren Aanvraagformulier.
- 3.2. De Aanvrager levert voor de Aanvraag de volgende gegevens digitaal of persoonlijk aan:
 - a) Het digitale of papieren Aanvraagformulier, waarin alle gevraagde gegevens zijn ingevuld, voor zover deze van toepassing zijn voor de Aanvrager en het Vaartuig;
 - b) Indien van toepassing een machtigingsdocument, waarin de Gemachtigde wordt aangewezen door middel van ondertekening door een in het handelsregister/Kamer van Koophandel genoemd tekeningsbevoegd persoon van de Aanvrager;
 - c) Een kopie van het identiteitsbewijs van een van de tekeningsbevoegde personen van de Aanvrager;
 - d) Het document omschreven in artikel 7.2;
 - e) De documenten die benodigd zijn om aan te tonen dat de Aanvrager voldoet aan de geschiktheidseisen, zoals vastgelegd in artikel 8;
 - f) De documenten als omschreven in artikel 9.5 en 9.6;
 - g) Alle documenten en gegevens als omschreven in artikel 11.4 (Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling) of artikel 13.3 (Categorie rondvaartboten).
- 3.3. De Aanvrager krijgt voor elke Aanvraag schriftelijk of per e-mail een ontvangstbevestiging, waarbij een voor de Aanvraag uniek Deelnamebewijsnummer wordt toegekend.
- 3.4. In geval van storting (digitaal, post o.i.d) is het hoofd Planadvies & Vergunningen van Waternet gemachtigd de sluitingstermijn, voor alle aanvragen te verlengen. Als dan wordt een proces-verbaal opgemaakt waarbij vastgelegd wordt:
 - a. Aanleiding/oorzaak, besluit, wijze van uitvoering;
 - b. Welke aanvragen na het verlopen van de eerder gecommuniceerde sluitingstermijn zijn binnengekomen en of deze in behandeling zijn genomen.Het proces-verbaal wordt op website Waternet gepubliceerd.

4. Rechtstreeks tot de Uitgifteronde toegelaten Aanvragen

- 4.1. De beoordeling van een Aanvraag begint met het controleren van de tijdigheid en volledigheid van een Aanvraag, conform artikel 5.
- 4.2. Voor alle tijdige en volledige Aanvragen wordt gecontroleerd of de bijbehorende Aanvrager reeds het maximumaantal Aanvragen als bedoeld in artikel 6 heeft ingediend.
- 4.3. Vervolgens wordt gecontroleerd of de uitsluitingsgrond van toepassing is op de Aanvrager, conform artikel 7.
- 4.4. Voor alle tijdige en volledige Aanvragen waarbij de Aanvrager niet uitgesloten is en niet meer dan het maximumaantal Aanvragen heeft ingediend, wordt de geschiktheid van de Aanvrager getoetst.
- 4.5. Voor alle tijdige en volledige Aanvragen waarbij de Aanvrager geschikt en niet uitgesloten is en waarbij de Aanvrager niet meer dan het maximumaantal Aanvragen heeft ingediend, wordt gecontroleerd of de Aanvraag voldoet aan de minimeisen als omschreven in artikel 9.
- 4.6. Alle Aanvragen die na de controles beschreven in artikelen 4.1 t/m 4.5 niet afgewezen zijn, worden rechtstreeks toegelaten tot de Uitgifteprocedure.
- 4.7. De procedure wordt schematisch weergegeven in de volgende figuur.



- 4.8. Alle rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten Aanvragen worden beoordeeld op de gunningscriteria, zoals vastgelegd in artikel 11 t/m 12 (Categorie Vaartuigen met een

gezichtsbepalende uitstraling) en artikel 13 t/m 0 (Categorie Reguliere Rondvaart), alsmede aan de vereiste op grond van de Verordening op het Amsterdamse binnenwater

5. *Tijdigheid en volledigheid*

- 5.1. Indien de Aanvraag voor of na de in lid 1 van artikel 3 genoemde periode is ingediend wordt deze op grond van artikel 2.4.5 van de Vob afgewezen.
- 5.2. Indien de legeskosten één maand na ontvangst van de factuur niet betaald zijn door de Aanvrager, wordt de Aanvraag buiten behandeling gesteld, zoals bepaald in de artikel 1.2.3. van de Vob.
- 5.3. Bij het niet, onvolledig of niet correct aanleveren van de in artikel 3.3 vermelde gegevens krijgt de Aanvrager een termijn van 14 kalenderdagen voor herstel. Deze periode gaat in op het moment dat het verzoek tot aanvullingen en/of correcties verzonden is door Waternet.
- 5.4. Aanvullingen of correcties op de Aanvraag worden uitsluitend aangeleverd door de natuurlijke persoon genoemd op het identiteitsbewijs zoals bedoeld in artikel 3.2c) dat bij de Aanvraag is gevoegd of de Gemachtigde.
- 5.5. Indien de gevraagde aanvullingen of correcties niet of niet binnen de in lid 3 gestelde termijn worden aangeleverd, wordt de Aanvraag op grond van artikel 4:5 Awb buiten behandeling gesteld.
- 5.6. Aanvullingen of correcties op de Aanvraag worden via de webapplicatie aangeleverd als de Aanvraag via deze applicatie is ingediend, of per post als de Aanvraag op papier is ingediend, tenzij Waternet voor een specifieke Aanvraag aangeeft dat deze aanvullingen/correcties op een andere manier mogen worden aangeleverd.

6. *Maximum Aantal Aanvragen*

- 6.1. Een Aanvrager mag in totaal (voor beide Categorieën gezamenlijk) maximaal 34 Aanvragen indienen.
- 6.2. Een Aanvrager mag maximaal 12 Aanvragen voor de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling indienen.
- 6.3. Voor elke Aanvraag in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling mag een Aanvrager aangeven (op het Aanvraagformulier) dat hij hetzelfde Vaartuig ook wenst in te schrijven voor de Categorie Reguliere Rondvaart. Een dergelijke gecombineerde Aanvraag verplicht de Aanvrager tweemaal tot het betalen van de leges, maar telt slechts éénmaal mee als Aanvraag voor het maximumaantal genoemd in artikel 6.1.
- 6.4. Voor een gecombineerde Aanvraag, zoals bedoeld in artikel 6.3, geeft de Aanvrager éénmaal de maten (Lengte en Breedte Vaartuig) en uiterlijke kenmerken van het Vaartuig op (waardoor de maten en uiterlijke kenmerken voor beide Categorieën gelijk zijn). Wel is het toegestaan om de Gunningscriteria 'Uitstoot - Voorstuwning', 'Uitstoot – Voorzieningen' en 'Geluidsoverlast' per Categorie verschillend te beantwoorden (op het Aanvraagformulier).
- 6.5. Wanneer een gecombineerde Aanvraag, zoals bedoeld in artikel 6.3, op basis van de Rangordes in beide Categorieën een Vergunning toegekend zou krijgen, wordt alleen in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling een Vergunning toegekend. Het maximumaantal Vergunningen dat één Aanvrager toegekend kan krijgen is daarom 34.
- 6.6. Wanneer meerdere Aanvragers tot hetzelfde concern behoren, mogen die Aanvragers gezamenlijk niet meer Aanvragen indienen dan de maximumaantallen genoemd in artikel 6.1 en artikel 6.2.
- 6.7. Alle rechtspersonen (waaronder vennootschappen, coöperaties, verenigingen, stichtingen, maatschappen of eenmanszaken) waarin dezelfde rechtspersoon of dezelfde natuurlijke persoon feitelijke zeggenschap heeft, behoren tot hetzelfde concern. Een rechtspersoon of

een natuurlijk persoon wordt geacht feitelijke zeggenschap te hebben in een rechtspersoon wanneer hij meer dan 50% van de aandelen bezit dan wel gerechtigd is meer dan 50% van de stemmen uit te brengen in de besluitvormende organen dan wel op een andere wijze in staat is de besluitvorming te beheersen.

- 6.8. Indien het aantal Aanvragen van één Aanvrager of concern het in artikel 6.1 genoemde maximumaantal overschrijdt, wordt eerst toepassing gegeven aan artikel 6.9. Indien na toepassing van artikel 6.9 het aantal aanvragen het in artikel 6.1 genoemde maximumaantal nog steeds overschrijdt worden alleen de 34 Aanvragen van die Aanvrager of dat concern met de laagste Deelnamebewijsnummers in behandeling genomen. De overige Aanvragen worden conform artikel 2.4.5 van de Vob afgewezen.
- 6.9. Indien het aantal Aanvragen van één Aanvrager of concern voor de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling het in artikel 6.2 genoemde maximumaantal overschrijdt, worden alleen de 12 Aanvragen van die Aanvrager of dat concern voor deze categorie met de laagste Deelnamebewijsnummers in behandeling genomen. De overige Aanvragen voor deze categorie worden conform artikel 2.4.5 van de Vob afgewezen.
- 6.10. Indien een Aanvrager zijn Aanvragen voorziet van oplopende nummers, zal Waternet ervoor zorgen dat de Deelnamebewijsnummers in dezelfde oplopende volgorde worden toegekend. Een Aanvrager kan de nummering aanbrengen op het Aanvraagformulier.

7. Uitsluitingsgronden

- 7.1. Een Aanvraag wordt afgewezen wanneer de Aanvrager in staat van faillissement of liquidatie verkeert, diens werkzaamheden zijn gestaakt, jegens hem een surseance van betaling of een (faillissements-)akkoord geldt, of de Aanvrager verkeert in een andere vergelijkbare toestand ingevolge een soortgelijke procedure die voorkomt in de op hem van toepassing zijnde wet- of regelgeving.
- 7.2. Een Aanvrager dient aan te tonen dat de afwijzing op grond van artikel 7.1 niet op hem van toepassing is door met zijn Aanvraag een verklaring van de belastingdienst mee te sturen, die op het tijdstip van het indienen van de Aanvraag, niet ouder is dan zes maanden. De verklaring betreft de verklaring betalingsgedrag nakoming fiscale verplichtingen, die op www.belastingdienst.nl aangevraagd kan worden. Buitenlandse Aanvragers dienen een gelijkwaardig document in te sturen van een instantie uit het land van vestiging.
- 7.3. Een Aanvrager dient het bewijsstuk in de eerste zes weken van de indieningsperiode aan te vragen bij de desbetreffende instanties. Een Aanvrager die op de Sluitingsdatum het bewijsstuk nog niet ontvangen heeft, kan een kopie met datum van zijn verzoek om het bewijsstuk bij de belastingdienst insturen. Zijn Aanvraag wordt dan in behandeling genomen door Waternet. De Aanvraag kan evenwel alleen worden toegewezen indien het bewijsstuk alsnog aangeleverd wordt door de Aanvrager.

8. Geschiktheidseisen

- 8.1. Een Aanvraag wordt afgewezen als de Aanvrager niet als geschikt wordt beoordeeld voor het in gebruik nemen van een Vergunning. De geschiktheidstoets betreft de technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid van de Aanvrager.
- 8.2. Een Aanvrager wordt als geschikt beoordeeld wanneer hij in de periode tussen 1 januari 2012 en 1 april 2016 minimaal 2 volledige jaren een passagiersvaartuig op het water geëxploiteerd heeft (ongeacht in welke stad of regio).
- 8.3. Een Aanvrager kan aantonen dat voldaan wordt aan de voorwaarden gesteld in lid 2 door de volgende gegevens bij de Aanvraag te voegen:
 - I. Een ingevuld en ondertekend exemplaar van het Aanvraagformulier, waarin start- en (indien van toepassing) einddatum van het bedrijf is opgenomen; en

- II. Een uittreksel van het handelsregister van maximaal 3 maanden oud, waaruit blijkt dat één van de bedrijfsactiviteiten van de Aanvrager het vervoeren van passagiers op het binnenwater is; en
- III. Eén van deze drie typen documenten waaruit blijkt dat de Aanvrager aan de in lid 2 gestelde voorwaarden voldoet:
 - a. Een exploitatievergunning of –onthefing voor een passagiersvaartuig op naam van de Aanvrager, die in de lid 2 genoemde periode minimaal 2 jaar vigerend is;
 - b. jaarverslag of jaarrekening van de onderneming van Aanvrager voor het jaar 2012, 2013 of 2014 waaruit blijkt dat de Aanvrager inkomsten uit zijn bedrijfsactiviteiten aangaande passagiersvaart haalt;
 - c. Als de Aanvrager geen van bovengenoemde documenten aan kan leveren: Een ander document of documenten waarmee de eis in artikel 8.2 aangetoond kan worden;
- 8.4. Een Aanvrager kan zijn geschiktheid ook aantonen met een passagiersvaart die geleverd is door een andere vennootschap of economische eenheid die tot hetzelfde concern behoort als de Aanvrager op basis van de criteria in artikel 6.7. Het in lid 3 sub II genoemde document moet dan afkomstig zijn van deze gelieerde passagiersvaart.
- 8.5. Waternet kan aanvullende informatie opvragen bij de Aanvrager indien de in lid 3 genoemde gegevens niet voldoende zekerheid geven over de in de lid 2 bedoelde geschiktheid van de Aanvrager.

9. *Minimumeisen*

- 9.1. Het Vaartuig waarvoor de Aanvraag gedaan wordt moet voldoen aan de eisen voor het segment 'Bemand Groot', zoals gesteld in de RPA. Een Aanvraag die niet aan die eisen voldoet wordt op grond van artikel 2.4.5 Vob afgewezen.
- 9.2. De opbouw van het Vaartuig dient aan de volgende eisen te voldoen:
 - Er moet een volledig afsluitbare, grotendeels vaste overkapping op het Vaartuig aanwezig zijn;
 - Voor alle op het Vaartuig aanwezige passagiers moet een zitplaats onder de overkapping beschikbaar zijn;
 - Op niet overkapte gedeelten van het Vaartuig mogen geen voorzieningen, zoals versterkt geluid of een bar, aanwezig zijn.
- 9.3. De afmetingen van het Vaartuig dienen aan de volgende eisen te voldoen:
 - Een Lengte van maximaal 2000 cm; en
 - Een Breedte van maximaal 425 cm, of
 - Een Lengte groter dan 1400 cm of een breedte groter dan 375 cm.
- 9.4. De voorstuwing van het Vaartuig dient te voldoen aan de door de Europese commissie vastgestelde eisen van fase IIIB, of een alternatief met lagere uitstootwaarden.
- 9.5. De Aanvrager kan met een van de in bijlage I omschreven methoden aantonen dat een verbrandingsmotor of hybride motor voldoet aan de fase IIIB eisen
- 9.6. Aanvragers dienen, ter controle van de eisen gesteld in lid 1 t/m 3, toe te voegen aan hun Aanvraag:
 - I. In geval de Aanvraag wordt gedaan voor een al vergund Vaartuig waarvoor de aanvrager een vergunningsbewijs heeft ontvangen:
 - a. een kopie van de laatst afgegeven exploitatievergunning;
 - b. een (ontwerp)tekening van het Vaartuig waarop in centimeters nauwkeurig de Lengte Vaartuig en de Breedte Vaartuig zijn aangegeven en de opbouw van de overkapping duidelijk is aangegeven.
 - II. In geval van een al bestaand Vaartuig zonder exploitatievergunning:

- a. een (ontwerp)tekening van het Vaartuig waarop in centimeters nauwkeurig de Lengte Vaartuig en de Breedte Vaartuig zijn aangegeven en de opbouw van de overkapping duidelijk is aangegeven.
 - b. Indien beschikbaar: een meetbrief of binnenvaartcertificaat van het Vaartuig.
- III. In geval van een nog te bouwen Vaartuig of een Vaartuig waarvan de afmetingen en/of de overkapping gewijzigd gaan worden: een ontwerp-tekening van het Vaartuig waarop in centimeters nauwkeurig de Lengte Vaartuig en de Breedte Vaartuig zijn aangegeven en de opbouw van de overkapping duidelijk is aangegeven.

10. Volgorde van beoordeling

- 10.1. De aanvragen voor de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling zullen eerst beoordeeld worden; vervolgens worden de aanvragen in de Categorie Reguliere Rondvaart beoordeeld. Een gecombineerde Aanvraag die in beide Categorieën aanspraak maakt op een vergunning, krijgt een Vergunning toegekend in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling.

Categorie: Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling

11. Gunningscriteria Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling

- 11.1. Aanvragen worden beoordeeld op vijf gunningscriteria. Per gunningscriterium wordt een score toegekend aan een Aanvraag op basis van de in dit artikel beschreven methodiek. Voor elke Aanvraag wordt de Eindscore bepaald door de individuele scores op alle gunningscriteria bij elkaar op te tellen. De maximale Eindscore is 100 punten.
- 11.2. De volgende tabel geeft de gunningscriteria en het maximaal aantal punten per gunningscriterium voor de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling weer.

Gunningscriterium	Maximumaantal punten
Lengte Vaartuig	5 punten
Uitstoot - Voorstuwing	14 punten
Uitstoot - Voorzieningen	7 punten
Geluidsoverlast	4 punten
Beeldkwaliteit	70 punten
Eindscore	100 punten

- 11.3. De Eindscore wordt tot 3 cijfers achter de komma vastgesteld.
- 11.4. Ter beoordeling van de gunningscriteria voegt een Aanvrager het Aanvraagformulier toe aan zijn Aanvraag, waarin hij aangeeft:
- I. De Lengte van het Vaartuig
 - II. De wijze waarop de motor aan boord van energie wordt voorzien (Uitstoot - Voortstuwing);
 - III. De wijze waarop de voorzieningen aan boord van energie worden voorzien (Uitstoot - Voorzieningen)
 - IV. De aanwezigheid van een geluidsversterker in het Vaartuig;
 - V. Tekening op schaal 1:100, waarop is aangegeven:
 - De kleuren met RAL-codes
 - De gebruikte materialen (hout, glas, staal enz.)
 - De maatvoering van alle relevante onderdelen aan de buitenkant van het Vaartuig (o.a. hoogte t.o.v. waterlijnen, afmetingen ramen)

- De eventuele wijzigingen t.o.v. het originele ontwerp (bijvoorbeeld plaatsing opbouw)
- VI. Detailtekeningen op schaal 1:10 of 1:20 van kozijnen, deuren, koekoeken en patrijspoorten en/of andere gezichtsbepalende onderdelen aan de buitenkant van het Vaartuig;
- VII. Vier kleurenfoto's van het Vaartuig (alleen als het een bestaand vaartuig betreft): 1 van schuin voor, 1 van opzij, 1 van schuin achter, en 1 van schuin bovenaf waarop de dekken en opbouwen goed te zien zijn. De kleuren van het schip dienen duidelijk herkenbaar te zijn;

11.5. De score voor het gunningscriterium 'Lengte Vaartuig' wordt berekend met de formule:

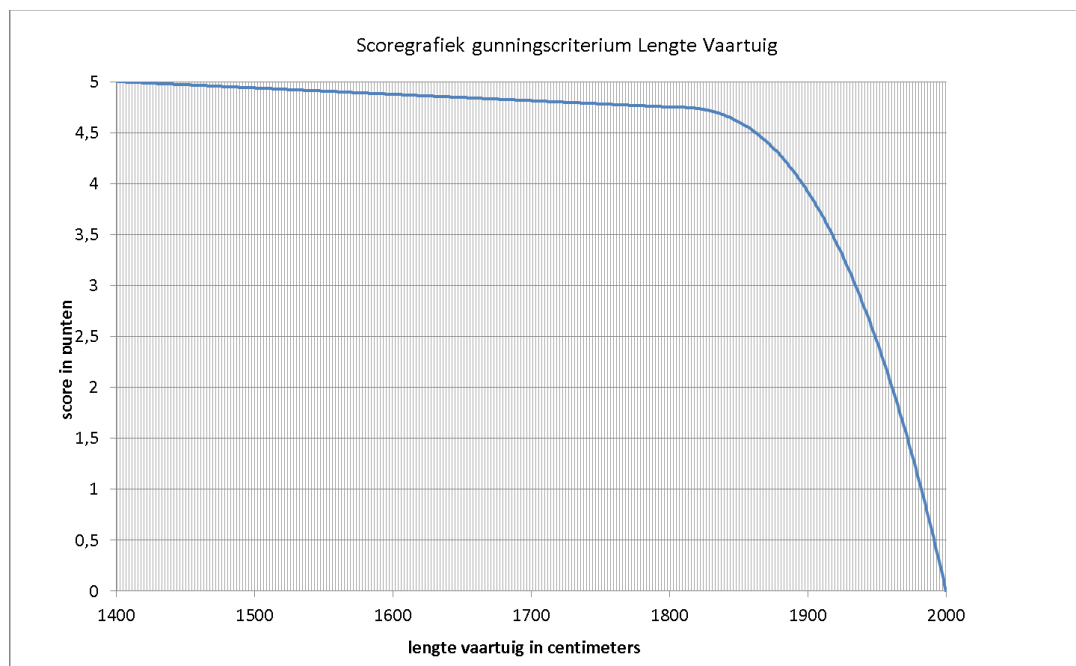
$$1401 \leq \text{lengte} \leq 1800 : \quad \text{Score} = 5 - (\text{lengte} - 1401) * 0,000625$$

$$1801 \leq \text{lengte} \leq 2000 : \quad \text{Score} = 4,75 - \frac{(\text{lengte} - 1801)^{2,5}}{199^{2,5}/4,75}$$

$$2001 \leq \text{lengte} : \quad \text{Score} = 0$$

Waarbij lengte = Lengte Vaartuig in (hele) centimeters. De Scores worden uitgedrukt in drie decimalen.

De grafiek¹ van deze formule ziet er als volgt uit:



¹ Deze grafiek dient alleen ter illustratie; de formule is leidend voor het vaststellen van de Score

- 11.6. Het gunningscriterium 'Uitstoot - Voortstuwing' wordt beoordeeld op basis van drie categorieën:

- a) Fase IIIB
- b) Hybride
- c) Elektrisch

De volgende definities worden gehanteerd:

Fase IIIB: Vaartuig voldoet aan de emissienormen gesteld in artikel 9.4.

Hybride: Vaartuig voldoet aan de emissienormen gesteld in artikel 9.4 en heeft een elektrische motor die, wanneer de brandstofmotor uitgeschakeld is, in staat is het Vaartuig op voor passagiersvaart normale snelheid aan te drijven.

Elektrisch: Voortstuwing waarbij de energievoorziening ten behoeve van de beweging van het Vaartuig geheel elektrisch is. Onder deze categorie valt ook het gebruik van zonne-energie, windenergie of een andere uitstootvrije energiebron. Eventueel aan boord aanwezig zijnde brandstofgeneratoren mogen de motor niet direct of indirect van energie kunnen voorzien.

Het Vaartuig wordt, op basis van de informatie in het Aanvraagformulier, ingedeeld in één van de drie categorieën. De scores worden vervolgens toegekend op basis van onderstaande tabel.

Uitstoot- motor		Score
a)	Fase IIIB	0,0 punten
b)	Hybride	7,0 punten
c)	Elektrisch	14,0 punten

- 11.7. Het gunningscriterium 'Uitstoot - Voorzieningen' betreft de manier waarop de voorzieningen aan boord (verwarming, verlichting, koelkast e.d.) van energie worden voorzien, en wordt beoordeeld op basis van twee categorieën:

- a) Niet-elektrisch
- b) Elektrisch

De volgende definities worden gehanteerd:

Niet-elektrisch: Alle niet-elektrische vormen van energiebronnen die direct of indirect gebruikt worden voor de voorzieningen aan boord, waaronder brandstofmotoren en –generatoren en hybride bronnen.

Elektrisch: De voorzieningen aan boord worden geheel met elektrische bronnen van energie voorzien (bijvoorbeeld accu's). Onder deze categorie valt ook het gebruik van zonne-energie, windenergie of een andere uitstootvrije energiebron. Eventueel aan boord aanwezig zijnde brandstofgeneratoren mogen de voorzieningen niet direct of indirect van energie kunnen voorzien.

Het Vaartuig wordt, op basis van de informatie in het Aanvraagformulier, ingedeeld in één van de twee categorieën. De scores worden vervolgens toegekend op basis van onderstaande tabel.

Uitstoot - voorzieningen		Score
a)	Niet-elektrisch	0,0 punten
b)	Elektrisch	7,0 punten

11.8. Het gunningscriterium 'Geluidsoverlast' betreft uitsluitend het gebruik van een geluidsversterker. Een geluidsversterker is gedefinieerd als een installatie waarmee langs mechanische of elektronische weg geluid, dat live-geproduceerd is of afkomstig is van een geluidsdrager, wordt versterkt. Het verspreiden van geluid middels headsets wordt niet als versterkt geluid gezien. Een Aanvrager geeft op het Aanvraagformulier aan of hij bij het exploiteren van zijn Vaartuig in Vergunningsgebied 1 gebruik maakt van een geluidsversterker.

11.9. De scores worden toegekend op basis van onderstaande tabel.

Gebruik geluidsversterker	Score
Wel gebruik geluidsversterker	0,0 punten
Geen gebruik geluidsversterker	4,0 punten

11.10. Het gunningscriterium 'Beeldkwaliteit' wordt beoordeeld door de Beoordelingscommissie Beeldkwaliteit, op basis van de volgende algemene beeldkwaliteitscriteria:

Beeldkwaliteitscriterium	Max punten
I. A: Schaal en maatverhoudingen;	15
II. B: Relatie tussen vorm, gebruik en constructie;	5
III. C: Relatie tussen schip en omgeving;	15
IV. D: Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context;	5
V. E: Evenwicht tussen helderheid en complexiteit;	5
VI. F: Materiaal, textuur, kleur en licht;	15

11.11. Het volledige document 'Criteria Beeldkwaliteit Passagiersvaartuigen' is als bijlage opgenomen bij dit Uitgiftereglement. Het document bevat de uitgewerkte beoordelingscriteria en werkwijze van de Beoordelingscommissie Beeldkwaliteit.

11.12. Het totale puntenaantal verkregen op basis van de beoordelingscriteria zoals genoemd in artikel 11.10 wordt vermenigvuldigd met 7/6 voordat deze worden toegevoegd aan de Eindscore.

12. Bepaling van de Rangorde in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling

- 12.1. De Rangorde van Aanvragen wordt bepaald op basis van de Eindscores van de Aanvragen. De Aanvraag met de hoogste Eindscore krijgt daarbij het laagste Rangordenummer (dat is Rangordenummer '1').
- 12.2. Een Aanvrager die een Aanvraag heeft ingediend waaraan een Rangordenummer is toegekend lager dan of gelijk aan het aantal beschikbare Vergunningen in de betreffende Categorie, is vergunningsgerechtigd.
- 12.3. Wanneer twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Beeldkwaliteit. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.

- 12.4. Wanneer na toepassing van lid 3, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Uitstoot – Voortstuwing. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.
- 12.5. Wanneer na toepassing van lid 3 en lid 4, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Lengte Vaartuig. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.
- 12.6. Wanneer na toepassing van lid 3, lid 4 en lid 5 nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Uitstoot - Voorzieningen. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.
- 12.7. Wanneer na toepassing van lid 3, lid 4, lid 5 en lid 6, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Geluidsoverlast.
- 12.8. Wanneer na toepassing van lid 3, lid 4, lid 5, lid 6 en lid 7, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald met behulp van een aselechte loting, uitgevoerd door een onafhankelijke notaris.
- 12.9. Voorbeeld van deze procedure wanneer 6 Aanvragen gedaan worden voor 3 Vergunningen.

	Rangorde- nummer	Score Beeld- kwaliteit	Score Uitstoot Voortstuwing	Score Lengte Vaartuig	Score Uitstoot- Voorzieningen	Score Geluids- overlast	Eindscore
Aanvraag A	1	55	14	3	7	4	83
Aanvraag B	2	50	14	5	0	4	73
Aanvraag C	3	45	7	4	7	0	63
Aanvraag D	4	40	7	5	7	4	63
Aanvraag E	5	25	7	4	7	4	47
Aanvraag F	6	20	7	1	7	0	35

- Aanvraag A heeft de hoogste Eindscore (83) en wint de eerste Vergunning;
- Aanvraag B heeft na Aanvraag A de hoogste Eindscore (73) en wint de tweede Vergunning;
- Aanvragen C en D hebben een gelijke Eindscore (63). Aanvraag C heeft een hogere score op het gunningscriterium Beeldkwaliteit dan Aanvraag D (45 punten vs. 40 punten), waardoor Aanvraag C de derde vergunning wint.

Categorie: Rondvaartuigen

13. Gunningscriteria Categorie Reguliere Rondvaart

- 13.1. Aanvragen worden beoordeeld op vier gunningscriteria. Per gunningscriterium wordt een score toegekend aan een Aanvraag op basis van de in dit artikel beschreven methodiek. Voor elke Aanvraag wordt de Eindscore bepaald door de individuele scores op alle gunningscriteria bij elkaar op te tellen. De maximale Eindscore is 100 punten.

- 13.2. De volgende tabel geeft de gunningscriteria en het maximaal aantal punten per gunningscriterium weer.

Gunningscriterium	Maximumaantal punten
Lengte Vaartuig	25 punten
Uitstoot - Voorstuwing	25 punten
Uitstoot - Voorzieningen	25 punten
Geluidsoverlast	25 punten
Eindscore	100 punten

13.3. Ter beoordeling van de

gunningscriteria voegt een Aanvrager het Aanvraagformulier toe aan zijn Aanvraag, waarin hij aangeeft:

- I. de Lengte van het Vaartuig
- II. De wijze waarop de motor aan boord van energie worden voorzien (Uitstoot - Voortstuwing);
- III. De wijze waarop de voorzieningen aan boord van energie worden voorzien (Uitstoot - Voorzieningen)
- IV. De aanwezigheid van een geluidsversterker in het Vaartuig;

- 13.4. De score voor het gunningscriterium 'Lengte Vaartuig' wordt berekend met de formule:

$$1401 \leq \text{lengte} \leq 1800 : \quad \text{Score} = 25 - (\text{lengte} - 1401) * 0,003125$$

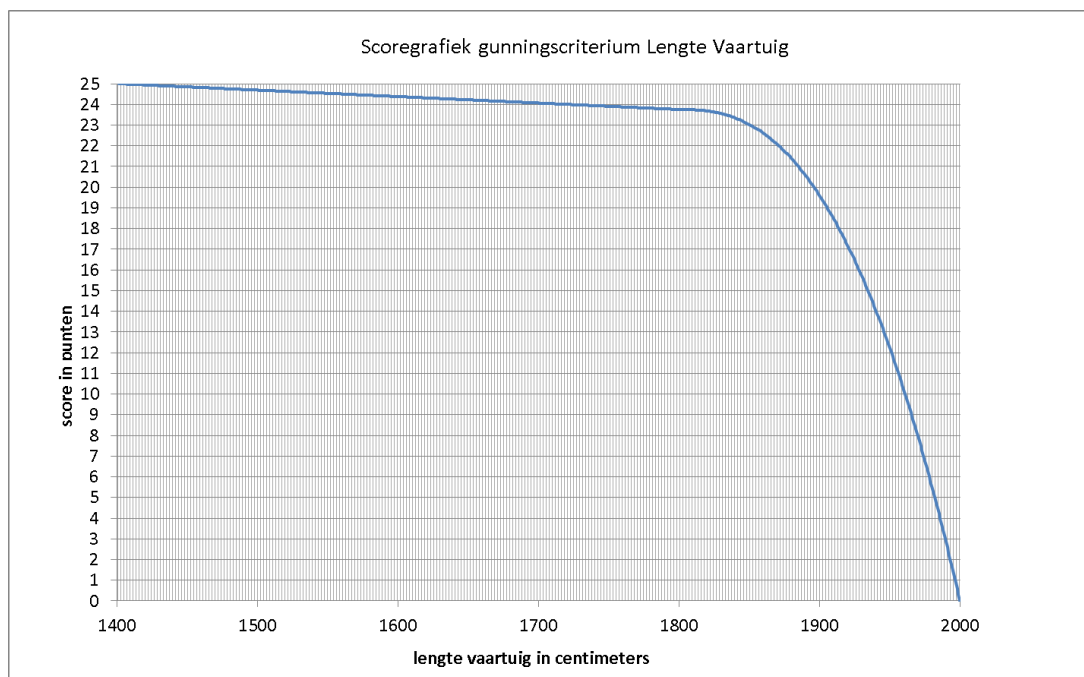
$$1801 \leq \text{lengte} \leq 2000 : \quad \text{Score} = 23,75 - \frac{(\text{lengte} - 1801)^{2,5}}{199^{2,5} / 23,75}$$

$$2001 \leq \text{lengte} \quad \text{Score} = 0$$

Waarbij lengte = Lengte Vaartuig in (hele) centimeters, waarvoor geldt: $1401 \leq LV \leq 2000$. De scores worden uitgedrukt in drie decimalen.

De grafiek² van deze formule ziet er als volgt uit:

² Deze grafiek dient alleen ter illustratie; de formule is leidend voor het vaststellen van de Score



13.5. Het gunningscriterium 'Uitstoot - Voorstuwing' wordt beoordeeld op basis van drie categorieën:

- a) Fase IIIB
- b) Hybride
- c) Elektrisch

De volgende definities worden gehanteerd:

Fase IIIB: Vaartuig voldoet aan de emissienormen gesteld in artikel 9.4.

Hybride: Vaartuig voldoet aan de emissienormen gesteld in artikel 9.4 en heeft een elektrische motor die, wanneer de brandstofmotor uitgeschakeld is, in staat is het Vaartuig op voor passagiersvaart normale snelheid aan te drijven.

Elektrisch: Voorstuwing waarbij de energievoorziening ten behoeve van de beweging van het Vaartuig geheel elektrisch is. Onder deze categorie valt ook het gebruik van zonne-energie, windenergie of een andere uitstootvrije energiebron. Eventueel aan boord aanwezig zijnde brandstofgeneratoren mogen de motor niet direct of indirect van energie kunnen voorzien.

Het Vaartuig wordt, op basis van de informatie in het Aanvraagformulier, ingedeeld in één van de drie categorieën. De scores worden vervolgens toegekend op basis van onderstaande tabel.

Uitstoot		Score
a)	Fase IIIB	0 punten
b)	Hybride	16 punten
c)	Elektrisch	25 punten

- 13.6. Het gunningscriterium 'Uitstoot - Voorzieningen' betreft de manier waarop de voorzieningen aan boord (verwarming, verlichting, koelkast e.d.) van energie worden voorzien, en wordt beoordeeld op basis van twee categorieën:
- a) Niet-elektrisch
 - b) Elektrisch

De volgende definities worden gehanteerd:

Niet-elektrisch: Alle niet-elektrische vormen van energiebronnen die direct of indirect gebruikt worden voor de voorzieningen aan boord, waaronder brandstofmotoren en –generatoren, en Hybride bronnen.

Elektrisch: De voorzieningen aan boord worden geheel met elektrische bronnen van energie voorzien (bijvoorbeeld accu's). Op het Vaartuig mogen eventueel aan boord aanwezig zijnde brandstofgeneratoren de voorzieningen niet direct of indirect van energie kunnen voorzien. Indien de elektrische bron van zonne-energie, windenergie of een andere uitstootvrije energiebron afkomstig is, valt dit ook onder deze categorie.

Het Vaartuig wordt, op basis van de informatie in het Aanvraagformulier, ingedeeld in één van de drie categorieën. De scores worden vervolgens toegekend op basis van onderstaande tabel.

Uitstoot -Voorzieningen	Score
Niet-elektrisch	0 punten
Elektrisch	25 punten

- 13.7. Het gunningscriterium 'Geluidsoverlast' betreft uitsluitend het gebruik van een geluidsversterker. Een geluidsversterker is gedefinieerd als een installatie waarmee langs mechanische of elektronische weg geluid, dat live-geproduceerd is of afkomstig is van een geluidsdrager, wordt versterkt. Het verspreiden van geluid middels headsets wordt niet als versterkt geluid gezien. Een Aanvrager geeft op het Aanvraagformulier aan of hij bij het exploiteren van zijn Vaartuig in Vergunningsgebied 1 gebruik maakt van een geluidsversterker.

De scores worden toegekend op basis van onderstaande tabel.

Gebruik geluidsversterker	Score
Wel gebruik geluidsversterker	0 punten
Geen gebruik geluidversterker	25 punten

14. Bepaling van de Rangorde in de Categorie Reguliere Rondvaart

- 14.1. De Rangorde van Aanvragen wordt bepaald op basis van de Eindscores van de Aanvragen. De Aanvraag met de hoogste Eindscore krijgt daarbij het laagste Rangordenummer (dat is Rangordenummer '1').
- 14.2. Een Aanvrager die een Aanvraag heeft ingediend waaraan een Rangordenummer is toegekend lager dan of gelijk aan het aantal beschikbare Vergunningen in de Categorie Reguliere Rondvaart, is vergunningsgerechtigd in de Categorie Reguliere Rondvaart.
- 14.3. Lid 2 is niet toepassing als de Aanvraag een gecombineerde Aanvraag betreft die vergunningsgerechtigd is in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende

- uitstraling. De gecombineerde Aanvraag krijgt in dat geval een Vergunning toegekend in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling. De Vergunning die hierdoor overblijft in de Categorie Reguliere Rondvaart wordt toegekend aan de Aanvraag met het laagste Rangordenummer die nog niet vergunningsgerechtigd is.
- 14.4. Wanneer twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Uitstoot - Voorstuwing. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.
- 14.5. Wanneer na toepassing van lid 4, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Lengte Vaartuig. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.
- 14.6. Wanneer na toepassing van lid 4 en lid 5, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Uitstoot - Voorzieningen. De hoogste score krijgt het laagste Rangordenummer.
- 14.7. Wanneer na toepassing van lid 4, lid 5, en lid 6, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald op basis van de scores die de Aanvragen behaald hebben op het Gunningscriterium Geluidsoverlast.
- 14.8. Wanneer na toepassing van lid 4, lid 5, lid 6 en lid 7, nog altijd twee of meer Aanvragen een gelijke Eindscore hebben behaald, wordt de onderlinge rangorde tussen die Aanvragen bepaald met behulp van een aselechte loting, uitgevoerd door een onafhankelijke notaris.
- 14.9. Voorbeeld van deze procedure wanneer 6 Aanvragen gedaan worden voor 3 beschikbare Vergunningen.

	Rangorde- nummer	Score Uitstoot - Voorstuwing	Score Lengte Vaartuig	Score Uitstoot- Voorzieningen	Score Geluids- overlast	Eindscore
Aanvraag A	1	25	20	25	25	95
Aanvraag B	2	25	0	0	25	50
Aanvraag C	3	0	25	25	0	50
Aanvraag D	4	0	0	25	25	50
Aanvraag E	5	25	20	0	0	45
Aanvraag F	6	0	10	0	0	10

- Aanvraag A heeft de hoogste Eindscore (95) en wint de eerste Vergunning;
- Aanvragen B, C en D hebben een gelijke Eindscore (50);
- Aanvraag B heeft een hogere score op gunningscriterium Uitstoot – Voorstuwing (25) dan Aanvragen C (0) en D (0) en wint daarom de tweede Vergunning;
- Aanvragen C en D hebben een gelijke Eindscore en dezelfde score op het gunningscriterium Uitstoot-Voorstuwing. Aanvraag C heeft een hogere score op het gunningscriterium Lengte Vaartuig (25) dan Aanvraag D (0), waardoor Aanvraag C de derde vergunning wint.

15. Vervolg na de Uitgifteprocedure

- 15.1. De Gemeente deelt aan de Aanvragers de uitslag van de Uitgifteprocedure mee.

- 15.2. De Gemeente maakt de uitslag van de Uitgifteprocedure op de website van Waternet openbaar.
- 15.3. De uitslag van de Uitgifteprocedure is geen vergunningverlening als bedoeld in artikel 2.4.5 van de Verordening op het binnenwater 2010.
- 15.4. Na de mededeling van de uitslag heeft een intrekking van de Aanvraag die kan worden gehonoreerd op basis van de uitslag, niet tot gevolg dat daardoor ruimte ontstaat voor andere aanvragen die blijkens de uitslag niet in aanmerking komen voor een Vergunning.
- 15.5. Indien een op basis van dit reglement afgegeven Vergunning per 1 januari 2021 nog niet in gebruik is genomen of de Aanvrager failliet is verklaard, kan het college deze vergunning intrekken.

16. *Verlening onder voorbehoud*

- 16.1. Indien de ambtshalve wijzigingen van de huidige exploitatievergunningen in het segment bemand groot van onbepaalde naar bepaalde tijd in rechte geen stand houden, behoudt het college zich het recht voor alle of een deel van de in de Uitgifteprocedure 2016 verleende vergunningen in te trekken om te voorkomen dat er meer dan de 135 Vaartuigen in het segment bemand groot met een vergunning in de vaart komen.
- 16.2. In het geval dat een in eerste instantie afgewezen Aanvraag, als gevolg van een heroverweging van het college in bezwaar of een gerechtelijke uitspraak in beroep, alsnog wordt toegewezen, zal de Rangorde opnieuw berekend worden. Het college heeft het recht een Vergunning, die in de Uitgifteprocedure 2016 aan een Aanvraag is toegekend, in te trekken wanneer die Aanvraag na herberekening niet meer Vergunningsgerechtigd is.
- 16.3. Het college zal na 1 juli 2018 geen gebruik meer maken van het in artikel 16.2 bedoelde recht.

17. *Aanvullende regels voor uitwisseling van informatie tussen Aanvragers en Waternet*

- 17.1. Tijdens de Indieningsperiode wordt geen informatie verstrekt over andere dan door de Aanvrager ingediende Aanvragen.
- 17.2. De Beoordelingscommissie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling adviseert het college omtrent de Aanvragen en zal voorafgaand aan de beoordeling geen adviezen of rechtstreekse informatie verstrekken aan Aanvragers.

18. *Vragenronde*

- 18.1. Er is een Vragenronde voorafgaand aan de Uitgifte. Een Aanvrager kan in de vragenronde schriftelijk of digitaal vragen stellen over het Uitgiftereglement en/of eventuele onduidelijkheden, onvolkomenheden of tegenstrijdigheden melden.
- 18.2. Vragen kunnen ingediend worden na publicatie van het uitgiftereglement
- 18.3. De deadline voor het indienen van vragen is 12:00 uur, 5 augustus 2016.
- 18.4. Waternet zal zo snel mogelijk na 5 augustus 2016, maar uiterlijk 26 augustus 2016, alle vragen beantwoorden en geanonimiseerd publiceren in een Vragenronde.
- 18.5. De Vragenronde wordt digitaal beschikbaar gesteld aan alle Aanvragers en alle (potentiële) gegadigden door middel van publicatie op de website van Waternet of op verzoek toegezonden.
- 18.6. Het is niet mogelijk om een vertrouwelijke vraag te stellen die niet geanonimiseerd gepubliceerd wordt in de Vragenronde.
- 18.7. Wanneer de Vragenronde strijdig is met dit Uitgiftereglement, prevaleert de Vragenronde.
- 18.8. Het is de Aanvrager of Gemachtigde niet toegestaan om tijdens de Indieningsperiode op enige manier contact op te nemen met Waternet met betrekking tot informatie die gevoelig is voor de Uitgifteprocedure, anders dan door schriftelijk / digitaal een vraag in te dienen voor de Vragenronde.

- 18.9. Een Aanvrager die tijdens de Indieningsperiode, buiten de Vragenronde om, contact opneemt met Waternet met betrekking tot informatie die gevoelig is voor de Uitgifteprocedure komt niet meer in aanmerking voor een Vergunning (al zijn Aanvragen worden afgewezen).

19. *Bezwaar*

- 19.1. Een Aanvrager wiens aanvraag buiten behandeling wordt gesteld of is geweigerd of die het oneens is met de wijze waarop zijn Aanvraag is beoordeeld, heeft de mogelijkheid tegen een dergelijke beschikking een bezwaarschrift in te dienen, zoals is bepaald in de Algemene wet bestuursrecht.
- 19.2. Een Aanvrager die een bezwaarschrift heeft ingediend, wordt toegelaten tot de Uitgifteprocedure waarbij het op grond van de uitslag van de Uitgifteprocedure toegekende Rangordenummer uitsluitend geldt, indien het tegen het afwijzende besluit ingediende bezwaarschrift overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht gegrond is verklaard.

20. *Overig*

Ingeval van - naar het oordeel van de Gemeente - bijzondere omstandigheden, heeft de Gemeente tot het moment van toekenning als bedoeld in artikel 15 het recht om bepaalde Vergunningen niet door middel van de Uitgifteprocedure toe te kennen.

Bijlagen:

1. **Criteria Beeldkwaliteit Passagiersvaartuigen (categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling.**
2. **Toetsing Fase IIIb-eis**
3. **Planning Uitvoering uitgifteprocedure 2016**

TOELICHTING UITGIFTEREGLEMENT

Toelichting bij het reglement van uitgifte van Vergunningen voor bedrijfsmatige passagiersvaart in het Amsterdamse binnenwater voor de uitgifteronde 2016 (Uitgifteprocedure “gewogen toetreding” 2016)

Waarom een Uitgifteprocedure?

Op 3 september 2013 heeft het College van burgemeester en wethouders van Amsterdam besloten de nota “Varen in Amsterdam”, waarin het beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam voor passagiersvervoer en pleziervaart is opgenomen, ter vaststelling aan de gemeenteraad aan te bieden. De gemeenteraad heeft de nota op 2 oktober 2013 vastgesteld, en het College heeft vervolgens de door de gemeenteraad gewenste aanpassingen op 19 november 2013 vastgesteld.

Met deze nota is (onder andere) besloten om het passagiersvervoer in verschillende segmenten te verdelen en om het binnenwater van Amsterdam in twee Vergunninggebieden te verdelen: gebied 1 is Amsterdam inclusief de centrumzone en gebied 2 is Amsterdam buiten de centrumzone. De grens van de centrumzone is aangegeven op kaart A, bijgevoegd als bijlage bij de RPA 2013.

Ter uitvoering van de beleidsnota heeft het college tevens de Regeling Passagiersvervoer te water Amsterdam 2013 (RPA 2013) vastgesteld. Daarin staan de beleidsregels die toegepast worden bij de behandeling van aanvragen voor Vergunningen passagiersvaart op grond van artikel 2.4.5 Verordening op het binnenwater 2010. De RPA 2013 bepaalt in artikel 1.3 dat Vergunningen worden verleend door middel van uitgifteronden. Per uitgifteronde besluit het college hoe de Vergunningen worden verdeeld, voor welk Vergunninggebied deze zullen gelden en hoeveel Vergunningen per segment voor welk gebied beschikbaar zijn. Het college heeft op 24 mei 2016 besloten tot een uitgifteronde voor het segment bemand groot. De meeste van de huidige vergunningen in dit segment hebben een looptijd tot 1 januari 2020. In de uitgifteronde 2016 wordt bepaald welke reders met welke Vaartuigen vanaf 1 januari 2020 passagiersvaart in Amsterdam mogen exploiteren tot 1 januari 2030. Verwacht wordt dat in dit segment meer Vergunningen worden aangevraagd dan er te vergeven zijn. Daarom heeft het college op 24 mei 2016 tevens besloten om de Vergunningen via een uitgifteprocedure door middel van een zogenoemde “gewogen toetreding” uit te geven: wie het beste voldoet aan de aangegeven gunningscriteria krijgt een Vergunning voor de periode 2020-2030. Bij deze uitgifteprocedure wordt het onderhavige Uitgiftereglement gehanteerd.

Er zijn twee categorieën: Reguliere Rondvaart en Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling. Vaartuigen kunnen zich voor elk van de beide categorieën inschrijven als zij aan de eisen voor beide categorieën voldoen.

Wie doen er mee aan de Uitgifteprocedure?

Een van de doelen van het vernieuwde beleid is het bevorderen van de diversiteit in het aanbod passagiersvaart. Dat wordt onder andere nagestreefd met de bepaling dat elke Aanvrager maximaal 34 aanvragen voor een Vergunning mag indienen. Als een Aanvrager meer dan 34 Aanvragen indient, worden er slechts 34 in behandeling genomen. De overige aanvragen worden afgewezen en in de Uitgifteprocedure behandeld als niet Rechtstreeks toegelaten Aanvraag.

Het begrip ‘Aanvrager’ dient ruim te worden opgevat, althans ruimer dan het begrip onderneming of het begrip rechtspersoon. Alle vennootschappen of andere economische eenheden waarvoor geldt dat de Aanvrager de besluitvorming kan beheersen (bijvoorbeeld doordat hij meer dan 50% van de aandelen bezit) worden tot dezelfde Aanvrager gerekend. Andersom geldt dit ook voor vennootschappen of andere economische eenheden die de besluitvorming van de Aanvrager kunnen

beheersen. Er wordt nagegaan of gebruik wordt gemaakt van ontduikings- en schijnconstructies en/of stromannen.

Voor elke Aanvraag die tijdig en volledig is ingediend wordt voor de Uitgifteprocedure getoetst of één van de uitsluitingsgronden van toepassing is op de Aanvrager. Vervolgens wordt getoetst of de Aanvrager voldoet aan de geschiktheidseisen. Daarna wordt getoetst of de Aanvraag voldoet aan de minimumeisen die de gemeente stelt. Alle Aanvragen die tijdig en volledig zijn ingediend en die voldoen aan de minimumeisen, en waarvan de Aanvrager geschikt en niet uitgesloten is, en waarbij de Aanvrager minder dan 34 andere Aanvragen met een lager Deelnamebewijsnummer heeft ingediend, worden Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten.

Er worden mogelijk ook Aanvragen ingediend die niet aan de eisen van de Gemeente voldoen. Deze Aanvragen worden allemaal (doorgaans nadat de Aanvrager de kans heeft gekregen om de Aanvraag te herstellen) afgewezen/geweigerd. Tegen deze weigering kan de betreffende Aanvrager een bezwaarschrift indienen.

Het college wil aan de ene kant zo snel mogelijk zekerheid bieden aan Aanvragers. Daarom wordt de Uitgifteprocedure zo snel mogelijk uitgevoerd nadat is besloten tot een Uitgifteronde. Aan de andere kant moet het indienen van een bezwaarschrift wel zinvol zijn. Het indienen van een bezwaarschrift tegen de afwijzing van een Aanvraag op het moment dat de Uitgifteprocedure al afgerond is, waardoor de Aanvrager geen uitzicht op een Vergunning meer kan krijgen, is zinloos. De geweigerde Aanvragen doen daarom ook mee in de Uitgifteprocedure, maar vallen niet onder de Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten Aanvragen.

Hoe werkt de Uitgifteprocedure?

De uitgifteprocedure is gebaseerd op een aantal gunningscriteria, die elk hun eigen weging hebben. In de categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling worden vijf gunningscriteria gehanteerd, terwijl in de categorie Regulier vier gunningscriteria gebruikt worden. De eindscore van een Aanvraag wordt bepaald door de scores op alle individuele gunningscriteria op te tellen. De eindscore bepaalt de positie van de Aanvraag in de Rangorde. Bij een gelijke Eindscore wordt de rangorde bepaald door naar de scores op de onderliggende gunningscriteria te kijken. In dit reglement is bepaald in welke volgorde naar die criteria gekeken wordt. Wanneer een verschil in score op één van de gunningscriteria wordt aangetroffen, zal de Aanvraag met de hoogste score hoger in de rangorde geplaatst worden (een lager rangordenummer krijgen). Aanvragen met een Rangordenummer lager dan het aantal beschikbare Vergunningen (75 in Categorie Reguliere Rondvaart of 60 in Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling) komen in aanmerking voor één van de te verlenen Vergunningen.

De Uitgifteprocedure wordt alleen gebruikt wanneer meer Aanvragen Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure zijn toegelaten dan het college beschikbaar heeft gesteld, en dus niet iedere Rechtstreeks tot de Uitgifteprocedure toegelaten Aanvraag gehonoreerd kan worden.

Toelichting artikel 6.1

De gemeente streeft naar een divers aanbod van passagiersvervoer met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding. Een bepaalde mate van concurrentie op de markt kan de juiste efficiëntie- en innovatieprikkel opleveren die tot deze doelen leiden en is daarom gewenst. Om te voorkomen dat onvoldoende concurrentie tot stand komt op de markt is het aantal Aanvragen dat één Aanvrager mag indienen gemaximeerd. Concurrentie wordt echter ook beperkt wanneer rederijen die momenteel een groot aantal vergunningen bezitten geen doorgroeimogelijkheden hebben. Daarom is het maximaantal (34) dusdanig gekozen dat alle rederijen die momenteel vergunningen bezitten de kans hebben hun vergunningen te behouden en uit te breiden.

Toelichting artikel 6.3: Aanvraag in beide categorieën

Het is toegestaan om een Vaartuig in te schrijven in zowel de categorie 'Reguliere Rondvaart' als 'Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling'. Voor een dergelijke gecombineerde aanvraag kan maximaal één vergunning worden afgegeven. Als de Eindscores van een dergelijke gecombineerde aanvraag recht geeft op een vergunning in zowel de Categorie Reguliere Rondvaart als Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling, wordt de vergunning afgegeven voor de categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling.

Deze aanvraag geldt als één aanvraag ten aanzien van het maximaantal. Een Aanvrager mag dus maximaal 12 gecombineerde aanvragen in beide categorieën doen, omdat dit tevens het maximum is voor de aantallen in de Categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling. Deze zelfde Aanvrager mag vervolgens nog maximaal 22 aanvragen doen in de Categorie Reguliere Rondvaart ($34 - 12 = 22$).

Voor een gecombineerde aanvraag moet de Aanvrager wel tweemaal leges betalen.

Een gecombineerde aanvraag biedt een Aanvrager de kans om een vaartuig dat geen vergunning krijgt in de categorie Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling, alsnog te gaan exploiteren in de categorie Reguliere Rondvaart.

Deze regel is toegevoegd aan het reglement omdat een vaartuig dat afgewezen wordt in de categorie 'Vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling', mogelijk wel vergund kan worden op basis van de criteria in de Categorie Reguliere Rondvaart. Het zou niet in het belang van het binnenwaterbeheer in Amsterdam zijn als een vaartuig alleen op basis van de uiterlijke kenmerken geen kans meer maakt op een vergunning, terwijl dit Vaartuig wel goed scoort op lengte, geluid en/of uitstoot.

De Aanvrager moet zelf een inschatting maken of het zinvol is een aanvraag voor één vaartuig in beide categorieën in te dienen.

Toelichting artikel 6.6

Artikel 6.6 bepaalt dat het maximaantal Aanvragen (34) per concern geldt. Dit artikel is net als artikel 6.1 bedoeld om te voorkomen dat onvoldoende concurrentie op de markt tot stand komt. De marktmacht van een concern kan immers ongebreideld toenemen wanneer alle rechtspersonen die tot het concern behoren 34 Aanvragen mogen indienen. Hierdoor kan de gewenste mate van concurrentie in het geding komen.

Toelichting artikel 6.7

Alle rechtspersonen waarin dezelfde rechtspersoon of dezelfde natuurlijke persoon feitelijke zeggenschap heeft, behoren tot hetzelfde concern als die rechtspersoon of van die natuurlijke persoon. Ook wanneer deze feitelijke zeggenschap indirect is. Dat wil zeggen, wanneer rechtspersoon A feitelijke zeggenschap in rechtspersoon B heeft en rechtspersoon B heeft feitelijke zeggenschap in rechtspersoon C, dan wordt A ook geacht feitelijke zeggenschap in C te hebben.

Toelichting bij artikel 8.2

Dit artikel geeft aan wanneer een Aanvrager geschikt wordt geacht. De genoemde eis is zo opgesteld dat deze naar het oordeel van het college zeer goed haalbaar is voor serieuze Aanvragers. Het maakt niet uit waar de eerdere passagiersvaartdienst is uitgevoerd, als de ervaring maar substantieel is. Het college is van mening dat substantiële ervaring kan worden aangetoond als een Aanvrager in een periode van 4 jaar minimaal 2 jaar de dienst heeft uitgevoerd. Dat hoeven geen twee aaneengesloten jaren te zijn.

Toelichting bij artikel 8.3

De in artikel 8.2 gevraagde geschiktheidseis kan aangetoond worden door de gegevens van de Aanvrager uit het handelsregister aan te vullen met een exploitatievergunning/-onthefing of een jaarverslag of jaarrekening.

Alleen als de Aanvrager deze documenten niet tot zijn beschikking heeft, kan voor een ander document of voor andere documenten worden gekozen. Dit kan bijvoorbeeld een logboek zijn of gegevens waaruit blijkt dat klanten het bedrijf hebben ingehuurd voor passagiersvervoer.

Een geschiktheidseis heeft uitsluitend het doel om te beoordelen of een Aanvrager geschikt is om een Vergunning uit te nutten. Gelet op de definitie van een concern - artikel 6.7 definieert een concern zodanig dat alleen economische eenheden die dicht bij elkaar staan tot hetzelfde concern worden gerekend – wordt aangenomen dat een Aanvrager in staat is om een Vergunning uit te nutten wanneer een eenheid in zijn concern over de hiervoor noodzakelijke ervaring beschikt.

Toelichting op artikel 9.2: de overkapping

De overkapping op de vaartuigen dient vanuit het oogpunt van de RPA voornamelijk om eventuele overlast voor de omgeving te beperken. De overkapping moet daarom geheel afsluitbaar zijn en het materiaal van de overkapping moet zodanig zijn dat het geluidsniveau buiten de overkapping het achtergrondniveau niet overschrijdt.

Eventuele beweegbare delen, zoals ramen die open kunnen en een uitschuifbaar dak zijn toegestaan. Een geheel verwijderbare overkapping (bijvoorbeeld een plastic zeil) is echter niet toegestaan. Ook een luifel zonder ramen/deuren aan de zij- en achterkant is niet toegestaan.

De overkapping hoeft niet altijd gesloten te zijn. De vergunninghouder moet de overkapping sluiten als er hinder of overlast voor de omgeving ontstaat of dreigt te ontstaan en/of op aangeven van Waternet op specifieke tijdstippen en/of locaties.

Het beperken van overlast en hinder voor de omgeving beperkt zich overigens niet tot maatregelen onder de overkapping. Ook op de niet overkapte gedeelten is de vergunninghouder verplicht geen hinder of overlast te veroorzaken. De verantwoordelijkheid ligt hierbij bij de vergunninghouder, en dus niet bij de passagiers.

Toelichting op artikel 9.3: eisen aan afmetingen Vaartuig

Een Vaartuig voldoet aan de afmetingeisen van Bemand Groot als de lengte óf de breedte aan de afmetingeisen voldoet. Een Vaartuig dat korter is dan 3.76 meter, maar wel minimaal 14.01 meter lang is, valt dus ook in het segment Bemand Groot, en mag dus meedoen aan de Uitgifteprocedure 2016.

Ook een Vaartuig dat minimaal 3.76 meter is, maar korter dan 14.01 meter valt in het Segment Bemand Groot. Een Vaartuig dat korter is dan 14.01 meter krijgt dan echter geen wegingsvoordeel ten opzichte van Vaartuigen die exact 14.01 meter lang zijn. De maximum score die een Vaartuig kan halen voor het gunningscriterium Lengte, is de score gebaseerd op 14.01 meter.

Vaartuigen die langer zijn dan 20.00 meter en/of breder dan 4.25 meter, en momenteel niet vergund zijn op grond van de RPA, voldoen niet aan de eisen van Bemand Groot, en voldoen daarom niet aan de eisen van de RPA en dit reglement.

Toelichting op artikel 9.4 en 9.5

Als een vergund Vaartuig met een verbrandingsmotor of hybride motor in gebruik genomen gaat worden, dient de vergunninghouder eerst aan te tonen dat de motor aan de fase IIIb uitstootnormen voldoet. In bijlage I is een overzicht opgenomen van methoden om aan te tonen dat een verbrandingsmotor of hybride motor voldoet aan de fase IIIb uitstooteisen.

Deze gegevens worden tijdens deze uitgifteprocedure nog niet gevraagd, omdat deze motoren pas bij ingebruikname van de vergunning in 2020 aan de eisen hoeven te voldoen.

De toepassing van het gunningscriterium duurzaamheid (uitstoot) is complex, maar tegelijk belangrijk als instrument om emissievrije passagiersvaart in Amsterdam te stimuleren. In de nota Varen is aangegeven dat de uitstootnorm Fase IIIb voor nieuwe toetreders een minimumnorm wordt per 2020. Per 2025 dienen alle vaartuigen in het segment bemand groot uitstootvrij te varen. Dit geldt ook voor de voorzieningen aan boord. Voor bestaande vaartuigen is daarnaast de volgende passage opgenomen:

“Reders met vaartuigen groter dan 14 meter (segment bemande, grote vaartuigen) hebben de keuze: of in 2015 voldoen aan de Fase IIIb norm, of deelnemen aan weging op emissie in 2020. Het college zal in 2020 een groot wegingsvoordeel geven aan vaartuigen die reeds voldoen aan de zero emissie eis. Early Adapters die in 2015 voldoen aan de Fase IIIb norm worden bij de weging voor 2020 niet benadeeld t.o.v. reders die 2020 aan striktere milieueisen voldoen. Zo wil het college ondernemers die in een vroeg stadium investeren in schonere vaartuigen, belonen.”

Op basis van Europees recht (artikel 10 Dienstenrichtlijn) en de vaste jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie (bijvoorbeeld het arrest HvJ EU 9 september 2010, zaak C-64/08, Ernst Engelmann) moeten vergunningsstelsels gebaseerd zijn op criteria die niet discriminatoir zijn en mogen derhalve nieuwe toetreders niet in een nadeliger positie mogen worden gebracht dan bestaande vergunninghouders. De recente uitspraak van het Europees Hof van de EU in de zaak Trijber (1 oktober 2015 C0340/14 en C-334/14) heeft bevestigd dat de Dienstenrichtlijn op het vergunningsstelsel voor de passagiersvaart van toepassing is. Er bestaat hiermee voor de gemeente weinig manoeuvreerruimte voor lokale regelgeving of verordeningen en moet worden vastgesteld dat

het beleid uit de Nota Varen op het punt van niet benadelen van early adapters moet worden gewijzigd, omdat anders overige inschrijvers zich zouden kunnen beroepen op het non-discriminatiebeginsel en de verdelingssystematiek hierop zouden kunnen aanvechten. Dit omdat in het bijzonder de nieuwe toetreders niet de voordelen van deze toezegging kunnen genieten omdat zij in 2015 nog niet over passagiersvaartuigen beschikten en dus niet hebben kunnen aantonen dat ook de motoren van hun vaartuigen sinds 1-1-2015 aan de Fase IIIb-norm voldoen.

Om te bewerkstelligen dat toch zoveel mogelijk vaartuigen in het segment bemand groot in de periode 2020-2030 duurzamer varen, is daarom besloten om de Fase IIIb-norm als minimumeis te hanteren en vervolgens te wegen op uitstoot. I

Het college heeft voor deze systematiek gekozen omdat hiermee de gedane Fase IIIb-norm investeringen (die in elk geval tot 2020 kunnen worden terugverdiend) niet voor niets zijn gedaan. Het is daarnaast de eigen keuze geweest van deze mogelijkheid gebruik te maken: het alternatief was wachten tot de uitgifteronde, en met een nog te bouwen vaartuig meedoen zodat de investeringen pas nodig waren als de vergunning ook werkelijk werd verkregen. Het college wijst er verder op dat in 2020 vergunningen voor 10 jaar zullen worden verleend en dat midden in die periode (vanaf 2025) toch al de eis van volledig elektrisch bestaat en is aangekondigd. Overigens, ook degenen die wel een Fase IIIb –norm-motor hebben laten inbouwen, kunnen er alsnog voor kiezen in te schrijven met zowel het vaartuig zoals inmiddels aangepast als een nog te bouwen vaartuig (gebaseerd op hetzelfde vaartuig) met zero emissie.

Toelichting op artikel 11.6, 11.7, 13.6 en 13.7.

In de categorie 'Uitstoot – Voorzieningen' kan een Aanvrager punten krijgen door een duurzame energiebron (uitstootvrij) te gebruiken voor de voorzieningen aan boord (zoals verwarming, koelkasten, verlichting e.d.) van het Vaartuig

Hierbij kan de Aanvrager alleen extra punten scoren als deze voorzieningen geheel elektrisch van energie worden voorzien. Als er voor de categorie 'Elektrisch' wordt gekozen voor de Voorzieningen, maar er ook brandstofmotoren of -generatoren aanwezig zijn op het Vaartuig, mogen deze *niet* gebruikt kunnen worden voor de stroomvoorziening van de Voorzieningen (ook niet indirect). De Voorzieningen mogen in dit geval dus niet aangesloten zijn op de niet-elektrische energiebronnen.

Het omgekeerde geldt ook: Als voor het criterium 'Uitstoot-Vorstuwing' voor 'Elektrisch' wordt gekozen, mogen eventuele niet-elektrische bronnen bedoeld voor de Voorzieningen niet gebruikt kunnen worden voor het van energie voorzien van de motor.

Met de bovenbeschreven regels wordt voorkomen dat een Vaartuig onterecht punten toegewezen krijgt voor het gebruiken van Elektrische bronnen terwijl in werkelijkheid mogelijk deels gebruikt gemaakt wordt van minder duurzame energiebronnen.

Als een Vaartuig wordt voortgestuwd met een Hybride aandrijving, en deze energiebron ook gebruikt wordt voor de Voorzieningen aan boord, valt dit voor het criterium 'Uitstoot – Voorzieningen' in de categorie 'Niet-elektrisch'.

Toelichting bij artikel 15.4 en 15.5

Deze bepalingen hebben tot doel dat wordt voorkomen dat de gewogen uitgifteprocedure wordt gefrustreerd. Het zou namelijk kunnen dat een Aanvrager 9 aanvragen indient voor nog te bouwen schepen die allemaal hoog scoren qua gunningscriteria en 1 minder goed Vaartuig. Intrekken van de goede aanvragen zou dan leiden dat de minder goede Aanvraag alsnog verleend moet worden. Het doel van de Uitgifteprocedure 2016 (de meest duurzame minder lange vaartuigen moeten in de vaart komen) wordt dan niet meer gehaald.

Daarnaast kan het college/waternet op basis van artikel 15.5 ook een Vergunning intrekken, als blijkt dat deze niet of niet tijdig in gebruik wordt genomen.

Indien het college na 2020 vindt dat een te groot aantal van de in deze procedure uitgegeven vergunningen niet in gebruik is genomen, wordt een nieuwe uitgifteronde georganiseerd om de ingetrokken Vergunningen te herverdelen.

Toelichting bij artikel 16

In artikel 16.1 en 16.2 wordt een voorbehoud gemaakt bij de verlening van de vergunningen na de Uitgifteprocedure 2016. Dat voorbehoud moet worden gemaakt omdat ten tijde van de Uitgifteprocedure 2016 het nog niet duidelijk is wat het oordeel van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State over de ambtshalve wijziging van de exploitatievergunningen in het segment bemand groot van onbepaalde naar bepaalde tijd. Indien de Afdeling van oordeel is dat de gemeente de wijziging dient terug draaien, dan ontstaat de situatie dat er wellicht meer dan het gewenste aantal van ca 140 Vaartuigen in het segment bemand groot in de Amsterdamse grachten komen te varen. Dat moet worden voorkomen: vergunningen verleend in de Uitgifteprocedure 2016 worden dan ingetrokken.

Het voorbehoud in 16.2 houdt eveneens verband met de wens niet meer dan ca 140 Vaartuigen in het segment bemand groot te vergunnen. Indien afgewezen Aanvragers in bezwaar- en beroepsprocedure alsnog gelijk krijgen en hun een vergunning moet worden verleend, moet eenzelfde aantal vergunningen worden ingetrokken. Opgemerkt wordt dat ervan wordt uitgegaan dat Aanvragers met deze situatie rekening houden. Er zal bekend gemaakt worden hoeveel bezwaarprocedures worden gestart en voor hoeveel verleende vergunningen derhalve een voorbehoud moet worden gemaakt.

Toelichting artikel 18.1

Een Aanvrager mag in de vragenronde vragen indienen, zowel om aspecten van de uitgifteronde te verduidelijken als om te wijzen op tegenstrijdigheden / fouten in het Uitgiftereglement. Er zijn geen beperkingen wat betreft het aantal of het onderwerp van de vragen. Wel moeten de vragen voor de deadline ingediend worden en is het niet mogelijk een vertrouwelijke vraag te stellen (dat betekent dat elke vraag – geanonimiseerd en beantwoord – verspreid wordt onder alle geïnteresseerden). Het kan niet voorkomen worden dat marktpartijen, ondanks het anonimiseren van de vraag, op basis van hun marktkennis kunnen begrijpen welke partij een bepaalde vraag heeft ingediend. Waternet zal alle vragen beantwoorden (al dan niet door te verwijzen naar een reeds beantwoorde vraag) en heeft daarbij de mogelijkheid het Uitgiftereglement aan te passen, mocht een vraag daar aanleiding toe geven.

Hebt u nog vragen?

De laatste informatie over de Uitgifteprocedure wordt in ieder geval steeds bekendgemaakt op de website www.waternet.nl. Daar kunt u het Uitgiftereglement downloaden en het besluit van B&W tot het houden van een uitgifteronde 2016 voor het segment bemand groot.

Aan deze toelichting kunnen geen rechten worden ontleend. Het Uitgiftereglement is leidend.

BIJLAGE 1

Criteria Beeldkwaliteit

Passagiersvaartuigen

Projectteam Programma Varen – Passagiersvaart
Extern adviseur: Erfgoedwerf

Datum

30 juni 2016

Versie

definitief



Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam
T 0900 93 94
F 020 608 39 00
KvK 41216593

www.waternet.nl

30 juni 2016

Inhoud

1	Ruimtelijke visie en passagiersvaartuigen	5
1.1	Gewenste situatie	5
1.2	Ruimtelijke visie	5
1.3	Ruimtelijke context en kenmerken van de Amsterdamse binnenstad	5
1.3.1	Gebiedsgerichte beeldkwaliteitscriteria in het binnenstadvaarwater	5
1.3.2	Beschermde stadsgezichten 'Amsterdam binnen de Singelgracht'	5
1.3.3	Grachtengordel van Amsterdam op Werelderfgoedlijst	6
2	Beeldkwaliteit bij vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling	7
2.1	Beeldkwaliteit en gewogen toetreding	7
2.2	Doel en uitgangspunten	7
2.3	Werkwijze bij gewogen toetreding	7
2.3.1	Beoordelingscommissie	7
2.3.2	Gewogen factor score methode	8
2.3.3	Vergelijkende beeldkwaliteitscriteria met scorelijst	8
2.3.4	Beoordelingsprocedure	8
3	Beschrijving beeldkwaliteitscriteria	9
3.1	Beschrijving algemene beeldkwaliteitscriteria voor passagiersvaartuigen	9

1 Ruimtelijke visie en passagiersvaartuigen

1.1 Gewenste situatie

De gemeente Amsterdam hanteert een aparte categorie voor vaartuigen die zich met uitstraling en kwaliteit onderscheiden van het reguliere vaarproduct. Het gaat om gezichtsbepalende vaartuigen die voor de stad van belang zijn; daarom wil het college vaartuigen met een passende uitstraling belonen. Het kan hierbij gaan om bijvoorbeeld salonvaartuigen met een authentiek voorkomen, of om vaartuigen waarvan de maatvoering en karakteristieken aansluiten bij de ruimtelijke visie van de gemeente Amsterdam. Hiervoor zijn specifieke beeldkwaliteitscriteria opgesteld.

1.2 Ruimtelijke visie

De ruimtelijke visie van de gemeente Amsterdam en de gewenste ontwikkelingen zijn beschreven in de Structuurvisie, de Watervisie en de Nota Varen in Amsterdam. Met dit beleid wordt ingezet op het borgen van ruimtelijke kwaliteit in Amsterdam. De Nota Varen in Amsterdam beschrijft een toekomstvisie op het gebruik van het water in Amsterdam als openbare ruimte, voor recreatie en toerisme, wonen en werken, pleziervaart en watersport en vervoer over water. De Watervisie beschrijft het ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water.

De binnenstad van Amsterdam is door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht en een deel daarvan als UNESCO Werelderfgoed. Dit gebied is van algemeen belang wegens de schoonheid, de onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang en de wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. Deze status stelt hoge eisen aan de ruimtelijke kwaliteit.

1.3 Ruimtelijke context en kenmerken van de Amsterdamse binnenstad

1.3.1 Gebiedsgerichte beeldkwaliteitscriteria in het binnenstadvaarwater

De binnenstad van Amsterdam is bij ministeriële beschikking aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het vaarwater, de havens en veel gebouwen hebben een hoge cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde. In de binnenstad staat de bescherming en instandhouding van bestaande waarden voorop. De gebiedsgerichte beeldkwaliteitscriteria in het binnenstadvaarwater zijn altijd van toepassing in de historische binnenstad van Amsterdam en zijn tevens uitgangspunt voor de algemene beeldkwaliteitscriteria voor passagiersvaartuigen.

1.3.2 Beschermd stadsgezicht 'Amsterdam binnen de Singelgracht'

Op 29 januari 1999 hebben de ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de 'binnenstad van Amsterdam binnen de Singelgracht' aangewezen als beschermd stadsgezicht. Bij de bescherming van het stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht ligt het accent op de gave historisch-ruimtelijke structuur en het nog overwegend historisch waardevolle bebouwingsbeeld van de historische binnenstad.

1.3.3 Grachtengordel van Amsterdam op Werelderfgoedlijst

Sinds 2010 is de grachtengordel van Amsterdam binnen de Singelgracht aangewezen als UNESCO-Werelderfgoed. De zeventiende-eeuwse stadsuitbreiding van Amsterdam is het meest complete en meest geslaagde voorbeeld van barokke stedenbouw in Europa en was de enige stadsuitbreiding van deze omvang in die tijd. Zij representeert het type van de Nederlandse grachtenstad in zijn meest ideale vorm. De opbouw in concentrische halve cirkels en radiaalstraten met hoge, meest smalle bouwwerken rondom de middeleeuwse stadskern geeft Amsterdam zijn unieke ruimtelijke en architectonische karakter. Door de eeuwen heen nagenoeg intact gebleven, bepaalt vooral de grachtengordel tot in onze tijd het imago van de stad als erfgoedstad en geeft Amsterdam daarmee zijn unieke positie en roem in de wereld.

De gemeente Amsterdam vindt het vanwege de bijzondere cultuurhistorische waarde van de Amsterdamse grachtengordel dan ook belangrijk dat ook de passagiersvaartuigen die in de Amsterdamse binnenstad varen rekening houden met deze ruimtelijke context en de kenmerken van de Amsterdamse binnenstad.

2 Beeldkwaliteit bij vaartuigen met een gezichtsbepalende uitstraling

2.1 Beeldkwaliteit en gewogen toetreding

Het gebruik van het vaarwater is de laatste decennia steeds intensiever geworden. Ondertussen bevinden zich meer boten op het water en wordt er met grotere vaartuigen gevaren. De gemeente kiest voor een ontwikkeling naar kleinere, schonere vaartuigen en naar betere spreiding over de stad. De rol van de gemeente is te zorgen voor een veilige en vlotte doorvaart en kwaliteitstoezicht. De gemeente streeft er naar onwenselijke ontwikkelingen en excessen tegen te gaan en bonafide ondernemers te steunen in hun streven naar een kwalitatief hoogstaand publieksaanbod.

2.2 Doel en uitgangspunten

In de Verordening op het binnenwater(2010) is vastgelegd dat er eisen aan welstand van vaartuigen kunnen worden gesteld bij het verlenen van de exploitatievergunning aan passagiersvaartuigen. Het college kan nadere regels stellen aan de stedenbouwkundige inpasbaarheid en daarmee het versterken van de beeldkwaliteit. Het voornemen om voor één categorie aanvullende eisen te stellen aan de uitstraling van een vaartuig is kenbaar gemaakt in het collegebesluit 'criteria verdeling exploitatievergunningen passagiersvaart [bemand groot]'. Ook zijn hierin de voorgenomen subcriteria benoemd. De beeldkwaliteitscriteria zijn een verdere uitwerking op deze bepaling en dit besluit. De gemeente vindt dat zorgvuldig vormgegeven en goed onderhouden, gezichtsbepalende passagiersvaartuigen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de beleving en de ruimtelijke kwaliteit van het vaarwater in de Amsterdamse binnenstad en de daaromheen liggende stadsdelen. Om de passende uitstraling vollediger te omschrijven, zijn er beeldkwaliteitscriteria opgesteld. Gelet op het feit dat het om vaartuigen gaat die varen in het beschermd stadsgezicht van Amsterdam, is vooral de esthetische betekenis en uitstraling van deze vaartuigen van belang. De nadruk wordt gelegd op de visuele kwaliteiten van het vaartuig. Op deze manier wordt bijgedragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad van Amsterdam.

De beeldkwaliteitscriteria geven in woord en beeld de uitgangspunten voor de gewenste beeldkwaliteit, door aan te geven welke kenmerken gewenst of juist minder gewenst zijn. De beeldkwaliteitscriteria voor passagiersvaartuigen gaan bijvoorbeeld in op materialen en kleuren, maar ook op de verhoudingen van de verschillende delen van het vaartuig en de mate waarin het vaartuig past in zijn omgeving. De beeldkwaliteitscriteria zijn het toetsingskader. In hoofdstuk 3 worden deze criteria verder toegelicht en uitgewerkt.

2.3 Werkwijze bij gewogen toetreding

2.3.1 Beoordelingscommissie

Voor de beoordeling van passagiersvaartuigen met behulp van de beeldkwaliteitscriteria stelt de gemeente Amsterdam een beoordelingscommissie in. Deze commissie bestaat uit 3 leden, die deskundigheid bezitten op verschillende disciplines. Er zal één lid zitting nemen met expertise op het gebied van scheepsbouw, één lid met expertise op het gebied van het beschermd stadsgezicht en één lid met expertise in

esthetische en visuele kwaliteit van vaartuigen. Het college acht deze drie disciplines nodig om tot een gewogen oordeel te komen over beeldkwaliteit van vaartuigen. De commissie beoordeelt op één moment alle voorliggende aanvragen voor een vergunning voor passagiersvaartuigen voor een periode van tien jaar.

2.3.2 Gewogen factor score methode

Voor de gewogen toetreding hanteert de gemeente de zogenoemde 'gewogen factor score methode'. Bij de gewogen factor score methode wordt de score uitgedrukt in punten. Niet alle criteria wegen even zwaar, de scores worden opgeteld om tot een totaalscore te komen.

2.3.3 Vergelijkende beeldkwaliteitscriteria met scorelijst

De passagiersvaartuigen worden vergeleken op grond van een aantal beeldkwaliteitscriteria. In de bijbehorende scorelijst krijgen de vaartuigen per criterium een score tussen de 0 en 5, waarbij een hogere score een hogere beeldkwaliteit aangeeft. De maximale score is 60 punten.

De scores worden als volgt gehanteerd:

0. Sluit geenszins aan bij het beeldcriterium
1. Sluit minimaal aan bij het beeldcriterium
2. Sluit enigszins aan bij het beeldcriterium
3. Sluit voldoende aan bij het beeldcriterium
4. Sluit ruim voldoende aan bij het beeldcriterium
5. Sluit helemaal aan bij het beeldcriterium

2.3.4 Beoordelingsprocedure

Om een eerlijke beoordeling te garanderen, verloopt de beoordeling volgens een vooraf bepaalde procedure, die in deze paragraaf wordt toegelicht. De drie leden van de beoordelingscommissie krijgen de Aanvragen in geanonimiseerde vorm aangeboden, zodat zij niet weten welke Aanvrager bij een Aanvraag hoort. Uiteraard kan daarbij niet uitgesloten worden dat een beoordelaar een foto van een bekend vaartuig herkent.

De leden van de beoordelingscommissie zullen per beeldkwaliteitscriterium eerst individueel een score tussen 0 en de maximumscore toekennen. Daarna kijkt de commissie voor elk criterium of er twee individuele beoordelingen gegeven zijn die meer dan twee punten van elkaar verschillen. Als dit niet voorkomt worden de individuele scores gemiddeld om zo op een eindscore uit te komen voor het beoordeelde beeldkwaliteitscriterium. Wanneer er wel twee beoordelingen zijn die meer dan twee punten verschillen bespreekt de beoordelingscommissie de afwijking om vervolgens tot een eindcijfer te komen. Nadat alle criteria zo beoordeeld zijn, worden de scores van de individuele criteria – zonder af te ronden – bij elkaar opgeteld, waarna de eindscore wordt afgerond op een geheel punt.

3 Beschrijving beeldkwaliteitscriteria

3.1 Beschrijving algemene beeldkwaliteitscriteria voor passagiersvaartuigen

Bij de beoordeling van een vergunningaanvraag voor de exploitatie van een passagiersvaartuig wordt gekeken naar de bijdrage aan de ruimtelijke visie van de gemeente Amsterdam. Bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit worden getoetst aan de hand van de volgende algemene beeldkwaliteitscriteria¹:

Vergelijkende criteria

- A. Schaal en maatverhoudingen
- B. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie
- C. Relatie tussen schip en omgeving
- D. Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context
- E. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit
- F. Materiaal, textuur, kleur en licht

De bovenstaande zes beeldkwaliteitscriteria zijn hieronder met tekst verder uitgewerkt en met referentiebeelden toegelicht. Aan de hand hiervan kan een weging gemaakt worden van de mate waarin een passagiersvaartuig voldoet aan de kenmerken van de bovenstaande zes beeldkwaliteitscriteria. Als bijlage is een scorelijst toegevoegd.

A. Schaal en maatverhoudingen (totaal maximaal 15 punten)

Een vaartuig dat voldoet aan redelijke beeldkwaliteitseisen heeft een samenhangend stelsel van schaal en maatverhoudingen dat beheerst wordt toegepast in ruimtes, volumes en vlakverdelingen.

A1: Het casco en de opbouw hebben een evenwichtige verhouding: maximaal 5 punten.

Casco: het casco is de scheepsromp zonder de dekken, tuigage en opbouwen, het is het drijflichaam van het vaartuig.

Opbouw: elke besloten ruimte die een redelijk eind boven het dek uitsteekt (het dek is het platte deel van het vaartuig waarop gelopen kan worden).

Hiervoor wordt gekeken naar het volgende element:

- Het casco en de opbouw hebben onderling een evenwichtige verhouding, waarbij het casco in de verschijningsvorm leidend is.

¹ De algemene criteria richten zich op de zeggingskracht en het vakmanschap van het architectonische (en in dit geval het scheepsbouwkundige) ontwerp en zijn terug te voeren op vrij universele kwaliteitsprincipes, die prof. ir. Tjeerd Dijkstra als rijksbouwmeester in 1985 schreef in 'Architectonische kwaliteit, een notitie over architectuurbeleid'.



Maatverhoudingen beheerst toegepast

Volume dak minder beheerst toegepast

A2: De opbouw volgt de zeeglijn, houdt voor- en achterdek vrij en blijft binnen het casco: maximaal 5 punten.

Zeeglijn: de algemene langsscheepse lijn van een vaartuig (vaak de lijn die het berghout en/of de bovenste gang van het casco volgt). Deze lijn staat normaliter hol, zodat deze bij de voor- en achtersteven hoger staat dan in het midden van het vaartuig.

Hiervoor wordt gekeken naar de volgende elementen, waarbij beide elementen even belangrijk zijn:

- Het casco en de opbouw zijn op elkaar afgestemd, hebben een evenwichtige verhouding, waarbij de opbouw de zeeglijn van het vaartuig volgt.
- De opbouw heeft een bescheiden hoogte en breedte, blijft binnen het casco en laat het voor- en achterdek vrij.



Evenwichtige verhouding casco en opbouw

Opbouw volgt de zeeglijn van het casco



Verhouding casco en opbouw minder evenwichtig

A3: Toevoegingen voor de passagiersvaart zijn ondergeschikt aan hoofdvorm en totaalbeeld: maximaal 5 punten.

Hiervoor wordt gekeken naar de volgende elementen, waarbij alle elementen even belangrijk zijn:

- Daken of kappen zijn plat, licht hellend, licht gebogen of licht geknikt.
- Toevoegingen ten behoeve van het gebruik van het vaartuig als passagiersvaartuig (bijvoorbeeld ramen, lichtluiken, deuren, tussendekken, relingen of andere toevoegingen) zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm en het totaalbeeld.
- De uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig vormgegeven met aandacht voor de karakteristiek van het type vaartuig en voor evenwichtige verhoudingen.
- De uitwerking volgt de symmetrie van het vaartuig.



Luifel ondergeschikt aan hoofdvorm
sleepboot



Zitkuip ondergeschikt aan totaalbeeld



Detaillering minder zorgvuldig vormgegeven

B. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie (maximaal 5 punten)

De verschijningsvorm van een vaartuig dat voldoet aan redelijke beeldkwaliteitseisen heeft een relatie met het gebruik ervan en de wijze waarop het gemaakt is, terwijl de vormgeving ook zijn eigen samenhang en logica heeft.

Het gebruik en de constructie van een vaartuig staan aan de wieg van de vorm ervan. De verschijningsvorm van een passagiersvaartuig moet een samenhangend en consistent beeld opleveren, dat logisch volgt uit het gebruik en de constructie. De verschijningsvorm moet een kloppend verhaal opleveren.

B1: De vorm van het vaartuig volgt logisch uit het gebruik en de constructie; er is een duidelijke relatie tussen vorm, gebruik en constructie en het heeft een samenhangend en consistent beeld: maximaal 5 punten.



Duidelijke relatie tussen vorm, gebruik en constructie



Onduidelijke relatie tussen vorm, gebruik en constructie (optelsom van passagiersruimte, soort opbouw, soort plateau)



Onduidelijke relatie tussen vorm en gebruik (bierwaterfiets - schip of tafel?)



Onduidelijke relatie tussen vorm, gebruik en constructie (caféschip - schip of ponton?)

C. Relatie tussen schip en omgeving (maximaal 15 punten)

Een vaartuig dat voldoet aan redelijke beeldkwaliteitseisen levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de openbare binnenstedelijke ruimte. Daarbij worden hogere eisen gesteld naarmate de openbare betekenis van het vaartuig of de omgeving groter is.

Het gemeentelijk beleid als beschermd stadsgezicht is gericht op het behouden en versterken van de historische kenmerken van het vaarwater in de binnenstad.

C1: Het vaartuig past in de ruimtelijke context: maximaal 5 punten.

Op deze score wordt een multiplier van 3 toegepast. Dit betekent dat de mogelijke scores op dit criterium 0,3,6,9,12 en 15 zijn.

Hierbij wordt gekeken naar het volgende element:

- Passagiersvaartuigen maken deel uit van de historische context van de Amsterdamse binnenstad en sluiten met hun beeldkwaliteit aan op de karakteristiek van de bebouwing aan de vaarwegen en havens waar zij veelal zullen varen.



Positieve bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit



Minder positieve bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit



Vaartuig past minder bij karakteristiek van Amsterdam



Vaartuig past bij karakteristiek van Amsterdam



Afmeting en karakteristiek passen bij de bebouwing ... wel in Tokyo, niet in de binnenstad van Amsterdam



Vaarttuig sluit minder aan op karakteristieke bebouwing in binnenstad Amsterdam

D. Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context (maximaal 5 punten)

Bij een vaartuig dat voldoet aan redelijke beeldkwaliteitseisen worden verwijzingen en associaties zorgvuldig gebruikt en uitgewerkt, zodat er concepten en vormen ontstaan die bruikbaar zijn in de maatschappelijke realiteit. Het onderscheidend vermogen is een zekere mate van uniciteit.

D1: De scheepsbouwkundige uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig, en de opbouw past bij de karakteristiek van het type schip. Er is een zekere mate van uniciteit: maximaal 5 punten.

Hierbij wordt gekeken naar de volgende elementen, waarbij alle elementen even belangrijk zijn:

- Er is extra zorg voor de detaillering van toevoegingen voor de functie van passagiersvaartuig, zoals ramen, lichtluiken, toegangsdeuren en daken.
- Bij renovatie of restauratie aan passagiersvaartuigen worden de bestaande kenmerken en detaillering behouden.
- Het karakteristieke beeld van het vaartuig gaat voor op de herkenbaarheid van de functie van het schip als passagiersvaartuig.
- De nadruk ligt op zorgvuldigheid en ambachtelijke scheepsbouwkunde.
- In het vaarwater met nieuwbouw bebouwing is een hedendaagse interpretatie van nautische kenmerken mogelijk.
- Unieke vaartuigen onderscheiden zich in vormgeving, gebruik en uitstraling.



Bruikbare concepten



Associaties minder zorgvuldig uitgewerkt



Nieuwbouw met zorgvuldige detaillering



Bestaande kenmerken minder behouden



Zorgvuldig en ambachtelijk uitgevoerd



Afwerking minder zorgvuldig uitgevoerd



Opbouw salon past minder bij karakteristiek van type vaartuig



Uitwerking minder zorgvuldig vormgegeven

E. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit (maximaal 5 punten)

Bij een vaartuig dat voldoet aan redelijke beeldkwaliteitseisen is structuur aangebracht in het beeld, zonder dat de aantrekkingskracht door simpelheid verloren gaat. Symmetrie, ritme, herkenbare maatreeksen en materialen dragen bij aan een begrijpelijk beeld, dat echter ook een beroep mag doen op de creativiteit van de voorbijganger.

E1: Er is een evenwicht tussen helderheid en complexiteit: maximaal 5 punten.

Hiervoor wordt gekeken naar de volgende elementen, waarbij beide elementen even belangrijk zijn:

- Het schip heeft een begrijpelijk beeld door symmetrie, ritme en herkenbare materialen.
- Het schip heeft complexiteit en aantrekkingskracht.



Structuur in het beeld aangebracht



Aantrekkingskracht door simpelheid verloren



Ritme en herkenbare materialen ontbreken



Aantrekkingskracht door simpelheid verloren

F. Materiaal, textuur, kleur en licht (maximaal 15 punten)

Bij een vaartuig dat voldoet aan redelijke beeldkwaliteitseisen ondersteunen materiaal, textuur, kleur en licht het karakter van het schip zelf en de ruimtelijke samenhang met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan.

F1: Schip gebruikt passende materialen als hout, staal, zeildoek en glas: maximaal 5 punten.

Hiervoor wordt gekeken naar de volgende elementen, waarbij beide elementen even belangrijk zijn:

- Materialen passen bij het vaartuigtype. Er zal vooral hout, staal, zeildoek en transparant glas gebruikt worden, maar geen kunststof of steenachtige materialen.
- Bij renovatie of verbouwingen aansluiten op de detaillering en het materiaal- en kleurgebruik van het vaartuig.



Materiaal en kleur ondersteunen karakter van schip



Materiaal ondersteunt karakter minder



Passende materialen, details en kleuren



Kunststof heeft lage beeldkwaliteit

F2: De kleuren passen bij het vaartuigtype en zijn terughoudend, eventueel met kleuraccenten: maximaal 5 punten.



Kleur minder terughoudend



Kleur minder terughoudend



Kleur minder terughoudend



Kleur past minder bij vaartuigtype



Kleur past minder bij vaartuigtype

F3: Kleuren sluiten aan bij de kenmerken en het karakter van het schip en de omgeving waarin het vaartuig vaart: maximaal 5 punten.



Kleurgebruik past goed in Amsterdam



Kleurgebruik past minder goed in Amsterdam

Aspecten	Naam Passagiersvaartuig
Algemene beeldkwaliteitscriteria	Maximumscores
A. Samenhangend stelsel van schaal en maatverhoudingen	max. 15
A1. Casco en opbouw hebben een evenwichtige verhouding	(max. 5)
A2. Opbouw volgt zeeglijn, houdt voor- en achterdek vrij en blijft binnen het casco	(max. 5)
A3. Toevoegingen voor passagiersvaart zijn ondergeschikt aan hoofdvorm en totaalbeeld	(max. 5)
B. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie	max. 5
B1. Vorm van schip volgt logisch uit gebruik en constructie	(max. 5)
C. Relatie tussen schip en omgeving	max. 15
C1. Het vaartuig past in de ruimtelijke context	(max. 5) X3 multiplier
D. Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context	max. 5
D1. Scheepsbouwkundige uitwerking en detaillering is zorgvuldig en evenwichtig, opbouw past bij karakteristiek van het schip. Er is een zekere mate van uniciteit	(max. 5)
E. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit	max. 5
E1. Er is een evenwicht tussen helderheid en complexiteit	(max. 5)
F. Materiaal, textuur, kleur en licht	max. 15
F1. Schip gebruikt passende materialen als hout, staal, zeildoek en glas	(max. 5)
F2. Kleuren passen bij vaartuigtype en zijn terughoudend eventueel met kleuraccenten	(max. 5)
F3. Kleuren sluiten aan bij de kenmerken en het karakter van het schip en de omgeving waarin het vaartuig vaart	(max. 5)

BIJLAGE 2

Notitie

Aan

Kopie aan

Onderwerp

Toetsingsmethoden voor emissie-eisen motoren bedrijfsvaartuigen gemeente Amsterdam

Datum

10 maart 2016

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Fax afdeling

E-mail

Beoordelingsmethodieken voor het voldoen aan eisen Amsterdam

Om te beoordelen of verbrandingsmotoren die zijn ingebouwd in bedrijfsvaartuigen voldoen aan de gestelde emissienormen voor Amsterdam zijn de onderstaande methoden, op basis van informatie van het TNO¹, het meest geschikt.

1. Motor voldoet af-fabriek minimaal aan de gestelde emissie-eisen van Amsterdam

Elke geproduceerde motor moet af-fabriek aan een bepaalde emissienorm voldoen. In Nederland geldt voor binnenvaartmotoren de CCRII emissienorm. De CCRII norm is, echter, minder streng dan de gestelde eis van Amsterdam. De mogelijkheid bestaat dat er een motor wordt toegepast die niet CCR gekeurd is. Installatie van een dergelijke motor is alleen mogelijk met goedkeuring van ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport). Sommige, niet CCR gekeurde motoren, voldoen af-fabriek aan de eisen van Amsterdam, bijvoorbeeld een Euro V of VI motor (bedoeld voor wegverkeer) of een fase IIIB motor. Indien uit de motorspecificaties blijkt dat er voldaan wordt aan een emissienorm die strenger of gelijk is aan die van Amsterdam, en de motor is door ILT geschikt bevonden voor inbouw, dan is dit een acceptabel bewijs voor het voldoen aan de eis van Amsterdam.

2. Meting in het laboratorium op de motorproefstand volgens ISO 8178

Tijdens de officiële typegoedkeuring worden de emissies van een scheepsmotor getest volgens de testprocedure zoals beschreven in ISO 8178. De test vindt plaats op een motorproefstand in een laboratorium waarbij op verschillende motorbelastingen de emissies gemeten worden (meestal volgens de E3 cyclus). Vervolgens worden de emissieresultaten per vermogenspunt gewogen. Indien een scheepsmotor is geoptimaliseerd om aan de eis van Amsterdam te voldoen kan dit onderbouwd worden met meetresultaten van een motorproefstand meting die volgens de ISO 8178 testprocedure is uitgevoerd.

3. Formele meting aan boord van het schip volgens ISO 8178-2 door een erkend meetbedrijf

Het plaatsen van een motor op een motorproefstand is zeer arbeidsintensief, daarom is ook een meting in de praktijk mogelijk volgens ISO procedure 8178-2. Deze procedure is gebaseerd op de ISO 8178 testprocedure in het laboratorium. Echter is deze test niet formeel toegestaan als typegoedkeuringstest, maar speciaal ontwikkeld voor een goede praktijkmeting.

Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam
T 0900 93 94 (lokaal tarief)
F 020 608 39 00
KvK 41216593

www.waternet.nl

¹ De tekst in deze notitie is overgenomen uit de brief 'Voldoen aan emissie-eisen Amsterdam', TNO/dhr. P. van Mensch, 5 juni 2015.

Notitie

De praktijktest vindt plaats op het schip, de meetapparatuur wordt tijdens een meting aan boord geplaatst. De gewenste motorbelasting voor de vereiste testcyclus (meestal de E3 cyclus) van de ISO 8178 wordt in de praktijk, tijdens het varen nagebootst. Indien gewenst kan de motor ook worden belast volgens de reguliere inzet van een schip, hierdoor wordt de meting meer representatief voor de praktijk. Belangrijk is dat de metingen worden uitgevoerd door een erkend meetbedrijf die volgens het ISO 8178-2 testprotocol kan meten. Belangrijk aandachtspunt is dat de fijnstof emissie gravimetrisch gemeten wordt.

Datum
10 maart 2016

4. Inschatting van praktijkemissies op basis van het vaarprofiel van een rondvaartschip en de testresultaten over de testcyclus

Een vaarprofiel van een rondvaarschip wordt gekenmerkt door lage motorbelastingen (laag koppel en toerental). De testcyclus tijdens de typegoedkeuring is niet representatief voor het vaarprofiel van een rondvaartschip. Dit is met name het gevolg van de sterke invloed van de hoge vermogenspunten die zwaarder meetellen in het resultaat dan lage vermogenspunten.

Indien een motor niet voldoet aan de emissie eisen van Amsterdam tijdens de typegoedkeuring maar wel lage emissies laat zien bij lage vermogenspunten, kan een onafhankelijk instituut beoordelen of lage praktijkemissies gewaarborgd zijn over een typische rondvaarttrip. Hetzelfde geldt voor een praktijkmeting waarbij de officiële testcyclus is nagebootst volgens ISO 8178-2.

Beoordelingsmethodiek per verschoningsoptie

De onderstaande tabel geeft van diverse verschoningsopties de mogelijke beoordelingsmethode weer. Niet elke verschoningsoptie zal de eis van Amsterdam kunnen halen. De lijst van genoemde verschoningsopties is gebaseerd op een beknopte analyse en is waarschijnlijk niet uitputtend. Indien de eventuele ontbrekende verschoningsoptie (onder andere) een verbrandingsmotor bevat wordt door TNO beoordelingsmethodiek 1,2,3 of 4 aanbevolen.

Notitie

Verschoningsoptie		Geschikte beoordelings-methode voor NO _x en fijnstof	Opmerking
Alternatieve aandrijving	Volledig elektrisch met accu's als energiebron	n.v.t.	
	Volledig elektrisch met brandstofcel als energiebron	n.v.t.	
	(plug-in) Hybride (verbrandingsmotor + elektromotor)	1,2,3 of 4	Emissies afhankelijk van type verbrandingsmotor
Schonere dieselmotor	Motor met classificering onder de norm (bijv. Euro IV, V, VI of fase IIIB)	1, 2 of 3	
	Retrofit EGR + DPF	2,3 of 4	
	Retrofit SCR + DPF	2,3 of 4	
	Overig retrofit nabehandeling- of emissiecontrole systeem	2,3 of 4	
Alternatieve brandstof	Aardgas	1,2, 3 of 4	Fijnstof meting niet nodig
	GTL (Gas-To-Liquid)	2,3 of 4	
	Biodiesel	2,3 of 4	
	Overige biobrandstof (zoals HVO en BTL)	2,3 of 4	

Werking en gebruik van systemen en brandstoffen

Voor blijvende lage emissies in de praktijk is het belangrijk dat motoren en emissiereductiesystemen gedurende de levensduur goed functioneren. Bijvoorbeeld EGR en roetfilters zijn gevoelig voor storingen, hiervoor dient onderhoud en reparatie gepleegd te worden indien nodig. Ook juist gebruik van specifieke systemen is belangrijk. Bijvoorbeeld een SCR systeem maakt gebruik van AdBlue om NO_x te reduceren, dit moet regelmatig bijgevuld worden voor een goede werking. Bovendien dienen dieselvangers zoals GTL en biobrandstoffen blijvend toegepast te worden om emissievoordelen te behouden.

Notitie

Reeds beoordeelde aandrijflijnen

Van diverse specifieke aandrijflijnen zijn bij TNO gegevens bekend waaruit blijkt dat deze reeds voldoen aan de eis van Amsterdam, deze staan hieronder weergegeven. Mogelijk is de lijst niet uitputtend.

Datum

10 maart 2016

IVECO N40 F4AE3481D, 93 kW (verbrandingsmotor met SCR).
Aangetoond middels methode 3 en 4.

Volvo Penta D5A TA, 102 kW, in combinatie met DNOxmarine retrofit systeem van STT Emtec (EGR + DPF).
Aangetoond middels methode 2.

John Deere 4045 TFM 75, 90 kW, in combinatie met DNOxmarine retrofit systeem van STT Emtec (EGR + DPF).
Aangetoond middels methode 2.

KVT M130SI 1006 series, 86 kW (Aardgas motor).
Aangetoond middels methode 4.

BIJLAGE 3

Globaal tijdspad Uitgifteprocedure 2016*

[illegible]

13 juli
publicatie
reglement

5 augustus
einde
vragenronde

15 september
start indieningsperiode

10 november
eind indieningsperiode

*: aan deze planning kunnen geen rechten ontleend worden

****:** voor een individuele aanvraag geldt dat eventuele correcties/aanvullingen binnen 14 dagen na het verzoek om informatie van Waternet aangeleverd dienen te zijn