Gemeente Amsterdam

Beantwoording vragenronde

Beantwoording van vragen die zijn gesteld in het kader van de vragenronde over het proces van uitgifte exploitatievergunningen passagiersvaart in september 2020

mei 2020

Inhoud

1 Inleiding 4
1.1 De vragenronde 4
1.2 De Regeling op het binnenwater 5
1.3 Thematische beantwoording vragen 6
1.3.1 Maximaal toegestane buitenruimte 6
1.3.2 Welstand 6
1.3.3 Beschikking over het vaartuig 8
1.3.4 Loting, beoordeling aanvragen en leges 9

2 Beantwoording vragen 11
2.1 *Algemene vragen* 12
2.2 Vragen over financiering, feitelijke zeggenschap en overwegend belang 19
2.3 Vragen over welstand 25

3 Vervolg 31

1 Inleiding

1.1 De vragenronde

Voor u ligt de beantwoording van vragen die zijn gesteld in het kader van de vragenronde over het proces van uitgifte van exploitatievergunningen voor het vervoer van personen (hierna: exploitatievergunningen) in 2020.

De vragenronde is voorafgaand aan de aanvraagperiode georganiseerd, omdat het tijdens de aanvraagperiode niet mogelijk is om vragen te stellen over de eisen waaraan een aanvraag moet voldoen. Dat is niet mogelijk omdat iedere aanvrager over gelijke informatie moet beschikken over het indienen van een aanvraag ("gelijk speelveld"). Als tijdens de aanvraagperiode vragen worden gesteld en beantwoord, kan niet gegarandeerd worden dat iedereen die informatie tijdig en tegelijk ontvangt.

De vragenronde heeft als doel om antwoord te geven op vragen over de eisen die de Regeling op het binnenwater 2020 (hierna: de Rob) stelt aan een aanvraag voor een exploitatievergunning. Daarnaast konden vragen worden gesteld over de concept-handleiding. De concept-handleiding is opgesteld om uitleg te geven over de Rob en bevat praktische tips voor het indienen van een aanvraag voor een exploitatievergunning. Met het oog op een gelijk speelveld is afgezien van een technische sessie. Daarvoor kunnen immers niet alle mogelijk belangstellenden voor een exploitatievergunning worden uitgenodigd, zodat het beantwoorden van vragen tijdens een technische sessie zou leiden tot een ongelijk speelveld.

De vragenronde is informeel aangekondigd in bestuurlijke overleggen, technische sessies en gesprekken met vergunninghouders. De vragenronde is op 24 februari 2020 formeel aangekondigd met een publicatie op amsterdam.nl/varen en op amsterdam.nl/bekendmakingen. Daarnaast is de vragenronde bekendgemaakt met een advertentie die op 25 februari 2020 is verschenen in de Binnenvaartkrant. Bovendien is op 3 maart 2020 een e-mail gestuurd aan de reders die aangesloten zijn bij het Bestuurlijk Overleg en de reders die op informatiebijeenkomsten hebben aangegeven op de hoogte te willen worden gehouden van ontwikkelingen om hen attent te maken op de vragenronde.

De vragenronde liep van maandag 24 februari t/m zondag 8 maart jl. Gedurende die periode zijn 132 vragen van 16 vragenstellers binnengekomen. Bij de beantwoording van deze vragen is de volgende aanpak gekozen:

- Meerdere vragenstellers hebben over een aantal onderwerpen soortgelijke vragen gesteld. Op die vragen wordt hierna in paragraaf 1.3 een algemeen antwoord gegeven;
- De vragen zijn in hoofdstuk 2 samengevat weergegeven en gelijksoortige vragen zijn samengevoegd. De antwoorden op de vragen zijn echter gebaseerd op de volledige vragen die gesteld zijn.
- Omwille van redenen van privacy zijn de namen van de vragenstellers niet opgenomen in dit document. Aan iedere vragensteller wordt per e-mail aangegeven onder welk nummer zijn of haar vragen en de antwoorden daarop zijn terug te vinden.
- De beantwoording van de vragen wordt per e-mail aan iedere vragensteller toegezonden, en gepubliceerd op https://vaarvergunningen.amsterdam.nl.

Voordat wordt gestart met de beantwoording van soortgelijke vragen, merkt het college op dat het op 12 mei 2020 heeft besloten tot wijziging van de aanvraagperiode voor exploitatievergunningen van juni 2020 naar september 2020 en wijziging van de inwerkingtreding van de eerste tranche vergunningen per 1 maart 2024. Als gevolg van die wijzigingen wijken antwoorden soms af van de vraag, in die zin dat als bijvoorbeeld gevraagd wordt naar aanvragen in juni 2020, dat dan geantwoord wordt met aanvragen in september 2020.

1.2 De Regeling op het binnenwater

Het college heeft de Rob gedurende de vragenronde op een aantal punten gewijzigd. Deze wijziging is gepubliceerd in het Gemeenteblad van 10 maart 2020, nr. 63192. De wijzigingen betreffen onder meer:

- Schaal tekeningen. Tekeningen van vaartuigen met een lengte van 14 meter of minder dienen te worden gemaakt op een schaal van 1:20. Voor vaartuigen die langer zijn dan 14 meter geldt dat een 'voldoende gedetailleerde tekening op een schaal van ten minste 1:100' bij de aanvraag moet worden gevoegd. Als gevolg van deze wijziging kunnen veel voldoende gedetailleerde tekeningen die in het verleden zijn gemaakt opnieuw worden gebruikt, zonder dat daarvoor extra kosten hoeven te worden gemaakt. (zie onderdelen c en d van artikel 3.1.3, eerste lid Rob).
- Afschrift geldende exploitatievergunning hoeft niet langer bij de aanvraag te worden gevoegd. De eis dat bij een aanvraag een afschrift moet worden gevoegd van de vergunning die op het moment van indienen van de aanvraag voor het vaartuig was verleend, is vervallen. Het is voldoende om in de aanvraag het kenmerk van zo'n vergunning op te nemen (zie artikel 3.1.3, derde lid, onderdeel f Rob).
- Bij de aanvraag moet de structuur van de aanvrager worden gevoegd. Vereist is "een document waaruit de structuur blijkt van de natuurlijke personen of rechtspersonen die in de aanvrager feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal hebben" aan te leveren. Verder moet bij de aanvraag worden verklaard dat het bijgevoegde document volledig en juist is (zie artikel 3.1.3, tweede lid, onderdelen c en d Rob).
- De omschrijving van hoe wordt beoordeeld of meerdere aanvragers als één aanvrager aangemerkt moeten worden is aangepast (zie artikel 3.1.5, lid 3 en lid 4 Rob).
- De eis van maximaal 17,5 m_2 buitenruimte is aangepast (zie artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel e Rob). Omdat over dit punt veel vragen zijn gesteld, wordt deze wijziging nader toegelicht in paragraaf 1.3.1 van dit document.

Voorts heeft het college de Rob op 12 mei 2020 opnieuw op een aantal punten gewijzigd, onder meer naar aanleiding van deze vragenronde. Dat betreft onder meer:

a. Wijziging van de aanvraagperiode van juni 2020 naar september 2020
b. Inwerkingtreding per 1 maart 2024 van de vergunningen die in september 2020 worden aangevraagd.
c. Als uit een aanvraag blijkt dat een vaartuig meerdere verschijningsvormen heeft en één van die verschijningsvormen voldoet niet aan de eisen die aan een aanvraag worden

gesteld, dan kan alsnog een vergunning worden verleend voor de verschijningsvormen die wel voldoen;

d. RAL-codering is niet nodig voor historische vaartuigen die geschilderd zijn in een kleur waarvoor geen RAL-codering geldt. In dat geval volstaat het aangeven van de RAL-codering die het dichtst in de buurt komt van de kleur van het vaartuig;
e. Bij de melding voor ingebruikname hoeft een meetbrief alleen indien van toepassing te worden afgegeven.
f. In artikel 3.4.4 van de Rob wordt de eis dat de naam van een vaartuig moet voldoen aan de redelijke eisen van welstand gewijzigd in 'de belettering'. Met deze wijziging is duidelijker dat wordt gedoeld op de criteria bedoeld die in onderdeel J van paragraaf 6.7 zijn opgenomen. Deze criteria zien op de belettering en logo's op vaartuigen. Artikel 3.4.4 ziet dus niet op de naam zelf, maar op de kleur en afmeting e.d. van de belettering van de naam op het vaartuig.

De handleiding is naar aanleiding van deze wijzigingen opnieuw aangepast.

1.3 Thematische beantwoording vragen

In deze paragraaf wordt ingegaan op een aantal onderwerpen waarover veel vragen zijn gesteld.

1.3.1 Maximaal toegestane buitenruimte

In de concept Rob was, kort gezegd, bepaald dat op open vaartuigen maximaal 35 zitplaatsen aanwezig mochten zijn en op gesloten vaartuigen maximaal 20 zitplaatsen buiten de afgesloten ruimte. Deze norm is tot stand gekomen met inachtneming van de norm van de Inspectie Leefomgeving en Transport, te weten maximaal 2 personen per m_2. De concept Rob heeft van 21 juni tot en met 2 augustus 2019 ter inzage gelegen. In de zienswijzen in reactie op de concept Rob is verzocht om de regelingstekst te verduidelijken en om voor open en gesloten vaartuigen hetzelfde criterium te hanteren. Naar aanleiding van deze zienswijzen heeft het college besloten om voor alle vaartuigen dezelfde eis te stellen van maximaal 17,5 m_2 buitenruimte en deze eis in de Rob opgenomen. Nadien is gebleken dat dit criterium voor open vaartuigen niet bruikbaar is, omdat veel open vaartuigen aanzienlijk groter zijn. Het college heeft daarom besloten tot wijziging van de Rob, in die zin dat voor gesloten vaartuigen het criterium van maximaal 17,5 m_2 buitenruimte geldt en voor open vaartuigen een maximum van 35 zitplaatsen. Dit is nu bepaald in artikel 3.1.8, tweede lid onder e Rob.

1.3.2 Welstand

Op grond van de Rob dienen alle passagiersvaartuigen die gebruik maken van het binnenwater van Amsterdam te voldoen aan de redelijke eisen van welstand. Dit is vastgelegd in artikel 3.1.8, tweede lid, onderdeel c Rob: een aanvraag voor een nieuwe exploitatievergunning wordt afgewezen als een vaartuig niet voldoet aan de redelijke eisen van welstand.

De redelijke eisen van welstand voor de passagiersvaartuigen zijn niet opgenomen in de Rob, maar in het welstandsbeleid: Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam 2019 (hierna: het Welstandsbeleid 2019). De reden hiervoor is dat het Welstandsbeleid geldt ongeacht de wijze van de uitgifte van de vergunningen op grond van de Rob.

In het Welstandsbeleid 2019 zijn de criteria vastgelegd waaraan wordt getoetst bij het beoordelen van een aanvraag voor een exploitatievergunning. In hoofdstuk 5 van het Welstandsbeleid 2019 zijn de uitgangspunten en algemene criteria voor welstand van passagiersvaartuigen vastgelegd. Dit zijn uitgangspunten en criteria waaraan alle passagiersvaartuigen (dus ongeacht het segment waar ze onder vallen) moeten voldoen. Hoofdstuk 6 bevat een nadere uitwerking van de criteria die voor alle segmenten gelden. Tot slot zijn in hoofdstuk 7 de criteria opgenomen die specifiek voor beeldbepalende of historische vaartuigen gelden. Aan die criteria hoeft dus alleen te worden voldaan als een aanvraag voor één van die betreffende segmenten wordt ingediend. Daarbij is van belang dat als een aanvraag wordt ingediend voor het segment "historisch", maar het vaartuig voldoet niet aan de criteria uit bijlage 2 bij de Rob dat de aanvraag dan automatisch wordt beoordeeld voor het segment "beeldbepalend". Die beoordeling kan op basis van de stukken die bij een aanvraag worden gevoegd. Wel is het van belang dat het vaartuig dan aan de criteria uit bijlage 1 voldoet. Als dat niet het geval blijkt, dan wordt de aanvraag automatisch beoordeeld voor het segment "groot" of het segment "klein/middelgroot" (afhankelijk van het aantal zitplaatsen).

De meeste criteria van het Welstandsbeleid 2019 zijn bindend, dat wil zeggen: als niet wordt voldaan aan één of meerdere van die criteria dan wordt de aanvraag afgewezen. Een deel van de criteria is echter niet bindend. Het gaat om de criteria opgenomen in onderdelen G tot en met J van paragraaf 6.7 van het Welstandsbeleid 2019. Als een aanvraag niet voldoet aan één of meerdere van deze criteria, dan leidt dat niet tot een afwijzing van de aanvraag maar tot het verbinden van één of meerdere voorschriften aan de vergunning.

Iedere aanvraag wordt getoetst aan de redelijke eisen van welstand. Die toets vindt plaats op grond van de stukken die bij de aanvraag zijn gevoegd (de eisen aan de aanvraag, artikel 3.1.3 van de Regeling). Het gaat daarbij om de tekeningen, foto's of impressies, de materialenlijst en, voor beeldbepalende en historische vaartuigen, een onderbouwing dat wordt voldaan aan respectievelijk bijlage 1 en bijlage 2 bij de Rob. Een formulier ter onderbouwing dat het vaartuig voldoet aan de redelijke eisen van welstand zal facultatief ter beschikking worden gesteld. Op dit formulier zijn de criteria opgenomen die gelden op grond van het Welstandsbeleid 2019. Per criterium kan kort toegelicht worden waarom daaraan wordt voldaan. Daarmee kan een aanvrager ook voor zichzelf nagaan of aan alle criteria van het Welstandsbeleid 2019 is voldaan. Het gebruik van dit formulier is echter niet verplicht. Zodra de digitale aanvraagmodule en het papieren aanvraagformulier beschikbaar worden gesteld (voorafgaand aan de aanvraagperiode) wordt ook dit formulier beschikbaar gesteld.

Iedere aanvraag die als gevolg van de uitkomst van de lotingen in aanmerking zou kunnen komen voor een exploitatievergunning (zie hierover verder de informatie onder het kopje 'Loting en beoordeling aanvragen'), wordt voorgelegd aan de Welstandscommissie ter advisering of wordt voldaan aan de redelijke eisen van welstand. De toets door de Welstandscommissie wordt uitgevoerd op basis van de bij de aanvraag gevoegde tekeningen, foto's of impressies en, voor beeldbepalende en historische vaartuigen, een onderbouwing dat wordt voldaan aan respectievelijk bijlage 1 en bijlage 2 bij de Rob. De toets door de Welstandscommissie kan tot drie verschillende adviezen leiden:

- Een positief advies omdat aan alle van toepassing zijnde criteria uit het Welstandsbeleid 2019 wordt voldaan;
- Een positief advies met het advies om één of meerdere voorschriften aan de exploitatievergunning te verbinden omdat niet wordt voldaan aan één of meerdere criteria uit onderdelen G tot en met J van paragraaf 6.7 van het Welstandsbeleid 2019;

- Een negatief advies omdat niet wordt voldaan aan één of meerdere criteria uit hoofdstuk 6 (paragraaf 6.3 t/m onderdelen A tot en met F van paragraaf 6.7) of hoofdstuk 7.

De Welstandscommissie brengt het advies uit aan het college. Bij de beoordeling van de aanvraag beoordeelt het college in beginsel op basis van het advies van de Welstandscommissie of aan de criteria uit het Welstandsbeleid 2019 is voldaan. Dat is anders als het advies naar inhoud of wijze van totstandkoming zodanige gebreken vertoont dat het advies niet aan de beoordeling ten grondslag zou kunnen worden gelegd. De aanvrager ontvangt het advies op het moment dat op de aanvraag wordt beslist. Het is daarom niet mogelijk om gedurende de behandeling van de aanvraag over het advies in gesprek te gaan of een second opinion over te leggen. Mocht een aanvrager het niet eens zijn met het besluit op zijn aanvraag en het daaraan ten grondslag liggende advies van de Welstandscommissie, dan kan hij daartegen bezwaar maken. In de bezwaarprocedure is er wel de mogelijkheid om een second opinion over te leggen.

1.3.3 Beschikking over het vaartuig

Op grond van artikel 3.1.3, tweede lid onder a Rob gaat een aanvraag vergezeld van documenten waarmee wordt aangetoond dat de aanvrager over het vaartuig kan beschikken op het moment dat de aangevraagde vergunning van kracht wordt, waarin, voor zover het een vaartuig betreft dat nog moet worden gebouwd, in ieder geval de financiering en afspraken over de bouw van het vaartuig zijn opgenomen.

In de toelichting op deze bepaling is opgenomen dat een aanvrager, in het geval van een nieuw te bouwen vaartuig, kan aantonen dat hij over het vaartuig kan beschikken door aan te tonen dat hij in staat is het vaartuig te laten bouwen. Dit laatste kan worden aangetoond door het overleggen van een offerte van een scheepswerf waaruit blijkt dat het vaartuig tijdig kan worden opgeleverd en voor welke prijs, in combinatie met gegevens over de eigen financiële situatie van de reder waaruit blijkt dat hij over de financiële middelen beschikt om het vaartuig te laten bouwen en, zo nodig, een bankgarantie of offerte voor een lening van een bank voor de financiering van het te bouwen vaartuig.
In de concepthandleiding is hierover opgemerkt dat in het geval van een nog te bouwen vaartuig de opdracht tot de bouw van het vaartuig en de financiering van de bouw worden bijgevoegd. Hieronder wordt nader toegelicht hoe dit precies is bedoeld.

Onherroepelijk aanbod
Wat is nu precies nodig om aan te tonen dat over een te bouwen vaartuig kan worden beschikt? Daarvoor dienen documenten te worden overgelegd. Een vrijblijvende offerte of prijsopgave van een werf is in dat kader niet voldoende. Indien een vergunning op grond van zo'n vrijblijvende offerte zou worden verleend, is de werf immers niet gehouden het vaartuig ook daadwerkelijk conform offerte te laten bouwen. Anderzijds is niet nodig dat een onherroepelijke overeenkomst wordt overgelegd. Van aanvragers kan niet worden gevergd dat zij een onherroepelijke opdracht verlenen voor de bouw van een vaartuig, terwijl nog onzeker is of een exploitatievergunning voor het vaartuig zal worden verkregen. Van aanvragers wordt in deze situatie gevraagd dat zij een aanbod tot een overeenkomst van een werf overleggen met daarbij:

- de kenmerken van het te bouwen vaartuig;
- de prijs waarvoor het vaartuig wordt gebouwd;
- het moment dat het vaartuig wordt opgeleverd.

Essentieel is dat de werf zich verbindt tot het gestand doen van het aanbod van de overeenkomst nadat een exploitatievergunning is verleend en dat de reder zich verbindt tot het aanvaarden van

het aanbod nadat een exploitatievergunning is verleend. Een overeenkomst met een werf kan ook worden aangegaan onder een opschortende of ontbindende voorwaarde.
Het bovenstaande geldt ook voor een reeds gebouwd vaartuig, dat met het oog op de aanvraag dient te worden verbouwd. De concepthandleiding is op dit punt verduidelijkt.

Financiering
Een aanvrager kan op veel verschillende manieren aantonen dat hij de bouw of verbouw van een vaartuig kan financieren. Dat kan onder meer door:

- een bankgarantie;
- een offerte voor een lening;
- een hypotheekofferte; of
- of een andere afspraak met derde, waarin die derde zich verplicht tot de financiering van de bouw of verbouw van het vaartuig.

Indien de financier geen bank betreft, zal in de regel moeten worden aangetoond dat die partij in staat is om de financiering te verstrekken. Een aanbod van een natuurlijke persoon of rechtspersoon, terwijl niet duidelijk is of die natuurlijke persoon of rechtspersoon in staat is de financiering daadwerkelijk te verstrekken, is onvoldoende.

In het geval een aanvrager een nog te bouwen vaartuig financiert uit eigen middelen, omvatten de 'documenten inzake de financiering' in ieder geval het volgende:

- een vermelding dat de aanvrager het te bouwen vaartuig uit eigen middelen financiert;
- een recent overzicht van de vermogenstoestand van de aanvrager, zijnde in ieder geval een jaarrekening over het boekjaar 2019 met een toelichting waarin wordt beschreven welke balansposten worden aangewend voor de financiering.

Denkbaar is ook dat een aanvrager de bouw financiert met eigen middelen die niet uit de balans blijken. Bijvoorbeeld: financiering door een toekomstige agiostorting van de aandeelhouder of financiering door middel van toekomstige kasstromen/winsten. In dat geval zal de aanvrager ook andere documenten dan de bovenvermelde documenten moeten indienen, zoals een toezegging van aandeelhouder/stortingsovereenkomst of een prognose van de toekomstige kasstromen/winsten en onderbouwing waarom deze prognose realistisch is.

De concepthandleiding is op dit punt verduidelijkt naar aanleiding van de gestelde vragen.

1.3.4 Loting, beoordeling aanvragen en leges

Na sluiting van de aanvraagperiode op 30 september 2020 om 16:00 uur wordt in ieder geval nagegaan of er door een aanvrager niet meer dan het maximum toegestane aantal aanvragen is ingediend. Als blijkt dat een aanvrager meer dan het toegestane aantal aanvragen heeft ingediend, dan worden de teveel ingediende aanvragen verder buiten behandeling gelaten (en dus niet meegenomen in de loting) (artikel 3.1.5, vijfde lid Rob).

Als blijkt dat een aanvrager verbonden is met een andere aanvrager (dat wil zeggen feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatst kapitaal), dan kan dat gevolgen hebben voor de aanvragen die door deze beide aanvragers zijn ingediend. Het is dus van belang om alle verklaringen die op grond van de Rob worden gevraagd naar juistheid in te vullen. Verder is van belang dat alle aanvragen van verbonden aanvragers bij elkaar worden opgeteld, en dat dus die aanvragen in totaal onder het maximaal toegestane aantal aanvragen per segment moeten blijven.

De aanvragen die niet het maximum toegestane aantal overschrijden, worden meegenomen in de twee lotingen: één voor het segment onbemand en één voor de overige segmenten samen. De lotingen worden door een notaris uitgevoerd, en zijn niet openbaar. Het is dus niet mogelijk om aanwezig te zijn bij de lotingen. Het resultaat van de lotingen wordt door de notaris vastgelegd en is na afloop van de besluitvorming voor alle aanvragers beschikbaar. Resultaat van de lotingen zijn twee lijsten waarop de aanvragen zijn gerangschikt, één lijst voor het segment onbemand en één lijst voor alle overige segmenten. In de lotingen worden dus de aanvragen gerangschikt (niet de aanvragers).

Op basis van die rangschikking wordt gestart met de beoordeling van de aanvragen.

Daarna wordt op alle aanvragen een besluit genomen. Dat besluit kan inhouden dat een aanvraag niet inhoudelijk is beoordeeld omdat de uitkomst van de loting ertoe heeft geleid dat de aanvraag niet in aanmerking komt voor een exploitatievergunning (de aanvraag is niet hoog genoeg geëindigd). Verder kan het besluit luiden dat de aanvraag buiten behandeling wordt gesteld als een aanvrager niet aan de eisen voor in behandeling neming van de aanvraag heeft voldaan en niet tijdig gebruik maakt van de gelegenheid om een incomplete aanvraag aan te vullen. Tot slot kan het besluit inhouden dat een aanvraag inhoudelijk is beoordeeld, en dat dit heeft geresulteerd in een toe- of afwijzing van de aanvraag. Bij een toewijzing kunnen op grond van de beoordeling aan de redelijke eisen van welstand voorschriften aan de exploitatievergunning worden verbonden.

Voor het in behandeling nemen van een aanvraag zijn leges verschuldigd. De leges zijn nu in twee delen gesplitst: één deel van € 392,25 en één deel van € 1.176,75. De leges wordt geheven per stap in het proces van de behandeling van een aanvraag. In de digitale aanvraagmodule kunt u direct bij het indienen van de aanvraag deel 1 van de leges voldoen. Als u besluit dat u dit op een later moment wilt doen, dan moet u er rekening mee houden dat het niet tijdig voldoen van dit deel leidt tot een buiten behandeling stelling van uw aanvraag. U krijgt indien u dit deel niet direct bij indiening van de aanvraag betaalt, per e-mail of per post (afhankelijk van wat u in uw aanvraag aangeeft over uw bereikbaarheid) bericht hierover en nog 14 dagen de tijd om het eerste deel van de leges alsnog te voldoen. Voor de betaling van deel 2 van de leges krijgt u op een later moment bericht. Ook hierbij geldt dat het niet tijdig betalen tot buiten behandeling stelling van uw aanvraag kan leiden.

2 Beantwoording vragen

Bij de beantwoording van de vragen over deze onderwerpen in paragraaf 2 zal worden verwezen naar deze paragraaf en zo nodig in aanvulling daarop nog een specifiek antwoord op de betreffende vraag gegeven.
In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op algemene vragen.
In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op vragen over financiering, feitelijke zeggenschap en overwegend belang.
In paragraaf 2.3 wordt ingegaan op vragen over welstand.

2.1 *Algemene vragen*

	Samenvattende vraag	**Antwoord**
1.	Waarom heeft u ons niet gemaild over de start van deze vragenronde?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.1.
2.	Komt er nog een technische sessie?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.1.
3.	Waarom moet een afschrift van de vergunning worden bijgevoegd?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.2.
4.	Kan duidelijkheid worden geboden over de eis van 17,5m_2 bij open vaartuigen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.1.
5.	Hoe is de norm van 0,5 m_2 per passagier tot stand gekomen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.1.
6.	Waar staat de correctie van 17,5 m_2 buitenruimte?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.1.
7.	Waar is de eis van maximaal 35 mensen op een open vaartuig op gebaseerd?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.1.
8.	Hoe verloopt de loting nu precies?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.4.
9.	Wordt per segment een rangschikking gemaakt voor de loting? Artikel 3.2.2 Rob is niet helemaal duidelijk op dit punt.	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.4.
10.	Wat zijn de precieze grenzen van het Amsterdamse binnenwater waarop de vergunningplicht van de Vob van toepassing is?	De grenzen van het Amsterdamse binnenwater zijn gelijk aan de gemeentegrenzen van Amsterdam met uitzondering van het havenwater, zoals het IJ.
11.	Wat is precies het verschil tussen artikel 4.1.3, eerste lid, sub b, i en ii? Geldt bij vervanging binnen hetzelfde segment als bedoeld onder ii de eis 'gelijk of kleiner dan' niet, waardoor het vervangende vaartuig dus groter mag zijn?	Ja, bij vervanging op grond van artikel 4.1.3, eerste lid, sub b onder ii Rob mag het vervangende vaartuig groter zijn dan het te vervangen vaartuig. Vereist is dat het vaartuig behoort tot hetzelfde segment en dat het vaartuig voldoet aan de daaraan te stellen eisen.
12.	Wanneer zal de gemeente een besluit nemen over de omzetting en op het verzoek om wijziging van de rangschikking van oude vergunningen en hoe wordt gegarandeerd dat wordt gewerkt met een correcte omzettingslijst? Als een vergunning langer doorloopt, hoef ik in juni 2020 niet in te schrijven.	Begin juni 2020 besluit het college over de omzetting van vergunningen voor onbepaalde tijd naar vergunningen voor onbepaalde tijd. Tegelijk met dit besluit zal een besluit worden genomen op het verzoek om wijziging van de rangschikking van de om te zetten vergunningen. Daarmee resteert er voldoende tijd tot het moment dat de exploitatievergunningen kunnen worden aangevraagd, in september 2020.
13.	Een voorlopig oordeel over de rechtmatigheid van de omzetting van de huidige vergunningen kan invloed hebben op de aanvraagperiode van de nieuwe exploitatievergunningen. Resteert er voldoende tijd tussen de	Het college zal ervoor zorgen dat er voldoende tijd resteert tussen de besluiten tot omzetting en wijziging van de rangschikking enerzijds en het moment dat exploitatievergunningen kunnen worden aangevraagd anderzijds.

	omzettingsbesluiten en de besluiten tot wijziging van de rangschikking en het moment dat exploitatievergunningen kunnen worden aangevraagd, onder meer om juridische procedures tegen de omzettingsbesluiten en de besluiten tot wijziging van de rangschikking te kunnen starten?	
14.	Wie bepaalt in welk segment een aanvraag wordt ingediend, hoe werkt de doorstroming van historisch naar beeldbepalend? Hoe werkt de doorstroming van historisch/ beeldbepalend naar groot of klein/middelgroot?	Op grond van artikel 3.1.3, derde lid onder b Rob geeft een aanvrager aan voor welk segment een vergunning wordt aangevraagd. De aanvraag wordt dan beoordeeld aan de hand van de eisen die gelden voor dat segment. Als een aanvraag wordt ingediend voor een historisch vaartuig in de segmenten 'beeldbepalend en historisch groot' of 'beeldbepalend en historisch klein en middelgroot' wordt het vaartuig eerst aan de hand van de eisen voor een historisch vaartuig beoordeeld. Als het vaartuig niet voldoet aan de eisen van een historisch vaartuig, wordt het vaartuig beoordeeld aan de hand van de eisen voor een beeldbepalend vaartuig en, als het vaartuig ook daaraan niet voldoet, aan de eisen voor een vaartuig in het segment groot of het segment klein en middelgroot. Aan de hand van de lotingslijst voor de bemande segmenten wordt in die situatie steeds gekeken of het vaartuig op grond van de lotingslijst voor een vergunning in aanmerking komt. Dat wil zeggen: of er nog een vergunning beschikbaar is voor het betreffende segment. Een aanvraag voor het segment 'beeldbepalend en historisch groot' of 'beeldbepalend en historisch klein en middelgroot' kan zo uiteindelijk in een ander segment worden beoordeeld en verleend dan was aangevraagd.
15.	Hoe wordt gecontroleerd op het aantal zitplaatsen op een vaartuig?	Op grond van artikel 3.1.3, derde lid onder a Rob dient een aanvrager aan te geven hoeveel zitplaatsen op het vaartuig aanwezig zijn. Dit kan worden gecontroleerd door middel van het CVO. Een vaartuig voor meer dan 12 passagiers moet altijd voorzien zijn van een geldig CVO.
16.	Op grond van artikel 3.4.2, tweede lid Rob is het niet mogelijk om een bestaande exploitatievergunning over te zetten op een vaartuig waarvoor reeds een exploitatievergunning is verleend. Kunt u de eis van 3.4.2, tweede lid Rob toelichten? Het moet immers niet praktisch onmogelijk worden gemaakt om vaartuigen met elkaar te wisselen.	Met de motie Vroege (TA2019-001494) heeft de raad aan het college gevraagd de kans op oneigenlijke inschrijvingen te beperken, bijvoorbeeld door vaartuigen met een lopende vergunning uit te sluiten van deelname aan een verdelingsronde. Aan deze motie is gevolg gegeven door middel van artikel 3.1.1, vierde lid Rob, waarin is bepaald dat een aanvraag die is ingediend voor een vaartuig waarvoor reeds een exploitatievergunning is verleend met een looptijd tot na de ingangsdatum van de aangevraagde vergunning, wordt afgewezen.

		Ook artikel 3.4.2, tweede lid Rob vloeit voort uit de motie; het is niet mogelijk om een vaartuig met een lopende vergunning over zetten op een nieuwe vergunning. Hiermee wordt voorkomen dat een exploitatievergunning wordt aangevraagd op grond van een tekening en dat, na verlening en een verzoek tot wijziging van die vergunning, die vergunning alsnog in gebruik wordt genomen voor een vaartuig waarvoor reeds een exploitatievergunning was verleend. Met artikel 3.4.2, tweede lid Rob is beoogd te voorkomen dat via een omweg kan worden bereikt wat met artikel 3.1.1, vierde lid Rob is uitgesloten.
17.	Als een aanvrager in de tranche van 2022 een vergunning heeft gekregen voor een bepaald vaartuig, met een looptijd tot 2032, en in 2024 loot hij mee met een ander vaartuig, dat vaartuig geen vergunning krijgt, mag hij dan het tot 2032 vergunde vaartuig omruilen voor het vaartuig dat in 2024 geen vergunning heeft gekregen? Staat artikel 3.4.2 lid 2 van de Regeling daaraan in de weg?	Het is op grond van artikel 3.4.2, tweede lid van de Rob niet mogelijk om een vaartuig waarvoor een exploitatievergunning is verleend te wisselen voor een ander vaartuig als dat andere vaartuig ook over een exploitatievergunning beschikt. Het is echter wel mogelijk de exploitatievergunning van een vaartuig te wisselen naar een vaartuig dat niet over een exploitatievergunning beschikt. Daarbij geldt wel als voorwaarde dat aan afdeling 3.4 van de Rob moet worden voldaan.
18.	Als een aanvrager in dezelfde tranche twee aanvragen voor twee vaartuigen indient in hetzelfde segment, en één vergunning wordt verleend en de andere wordt geweigerd, mag de aanvrager dan zelf bepalen welk vaartuig wordt ingeleverd en welke wordt vergund? In overleggen tussen reders en gemeente is besproken dat dit mogelijk zou moeten zijn: reders zouden binnen hetzelfde segment hun meest rendabele vaartuig moeten kunnen inzetten.	Op grond van de Rob is het niet mogelijk om tijdens de beoordeling van aanvragen van vaartuig te wisselen. Wel is het op grond van artikel 3.4.3 Rob mogelijk om een verleende vergunning op aanvraag te wijzigen, indien het vervangende vaartuig voldoet aan de daarbij gesteld eisen.
19.	Is het mogelijk om na inloting nog te wisselen van vaartuig, mits in hetzelfde segment en mits door welstand goedgekeurd?	Als een aanvraag is ingeloot, dan wordt die aanvraag beoordeeld zonder dat eerst de uitkomst van de lotingen wordt meegedeeld aan de aanvrager. Het is niet mogelijk om tussen inschrijving en beoordeling van de aanvraag nog van vaartuig te wisselen. Dit kan wel na vergunningverlening (op grond van artikel 3.4.3 Rob en met inachtneming van afdeling 3.4 van de Rob).
20.	Wordt een rederij in de gelegenheid gesteld zijn aanvraag aan te vullen als blijkt dat er documenten ontbreken voor een goede beoordeling?	Indien er sprake is van een geval als bedoeld in artikel 4:5 Awb, wordt een aanvrager op grond van artikel 3.1.7, tweede lid Rob eenmaal in de gelegenheid gesteld zijn aanvraag binnen veertien dagen aan te vullen.

21.	Krijgt een reder de gelegenheid een zienswijze in te dienen en zijn aanvraag aan te passen indien het college voornemens is een aanvraag af te wijzen?	Een besluit tot afwijzing van een aanvraag zal steeds worden gebaseerd op gegevens van de aanvrager zelf. Op grond van artikel 4:8 Awb zal er om die reden geen zienswijzeronde meer volgen voorafgaand aan het nemen van het besluit. Tegen een besluit tot afwijzing van een aanvraag staan bezwaar en beroep open.
22.	In paragraaf 5.2.1 van de handleiding staat: "Documenten waarmee wordt aangetoond dat de aanvrager over het vaartuig kan beschikken …". Dit is echter geen eis die ziet op de aanvrager maar op het individuele vaartuig, dit verschilt immers per vaartuig. Dit zou volgens mij bij '5.2.3. Eisen met betrekking tot het vaartuig, ongeacht het segment' moeten staan. Ik verzoek u dit aan te passen, dan wel te verduidelijken.	Dit is aangepast in de handleiding.
23.	Wat is de functie van het zelf moeten nummeren van de aanvragen? Gebeurt dit niet automatisch als aanvragen worden ingediend via het online portal?	Op grond van artikel 3.1.4 derde lid Rob dient een aanvrager zijn aanvragen per segment te nummeren. Aanvragen die digitaal worden ingediend worden automatisch genummerd. Voor aanvragen die op papier worden ingediend moet de aanvrager dat zelf doen. Op deze manier kan worden gecontroleerd dat er niet meer aanvragen dan toegestaan worden ingediend en kan zo nodig toepassing worden gegeven aan artikel 3.1.5 vijfde lid Rob.
24.	Verzocht wordt om het kenmerk van de vergunning. Dat is voor sommige vergunningen lastig na uitspraak Afdeling 7 juni 2017.	Als u twijfelt aan het kenmerk van uw huidige vergunning kunt u het kenmerk van het omzettingsbesluit invullen.
25.	Hoe vindt, na sluiting van de indieningstermijn, de loting bij de notaris plaats? Mogen alle aanvragers daarbij aanwezig zijn zoals de vorige keer?	De loting vindt plaats zonder publiek. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 1.3.4.
26.	Wat wordt verstaan onder 'op de juiste wijze' in de flowchart in de handleiding? Welke zaken worden nu exact gecontroleerd voorafgaand aan de loting?	Met 'op de juiste wijze' wordt bedoeld dat aanvragen uitsluitend via de digitale aanvraagmodule of op afspraak via het papieren aanvraagformulier kunnen worden ingediend. Alleen aanvragen die via één van die twee wijzen zijn ingediend, worden meegenomen in de loting. Verder dient een aanvraag binnen de aanvraagperiode (1 september 2020 tot 16:00 uur op 30 september 2020) te zijn ingediend. Dat komt tot uitdrukking in het woord 'tijdig'. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 1.3.4.
27.	Wordt een vaartuig ingeloot of een vennootschap, waarbij het eerst ingediende vaartuig het eerst voor vergunning in aanmerking komt?	Op grond van artikel 3.1.4, eerste lid Rob ziet een aanvraag op één vaartuig en wordt per vaartuig maximaal één aanvraag ingediend. De aanvragen worden geloot en daarmee wordt de lotingsvolgorde van de aanvragen en daarmee de vaartuigen vastgesteld. Nummering van de aanvragen per

		segment vindt plaats om te voorkomen dat meer dan het toegestane aantal aanvragen per segment worden gedaan.
28.	Is er nagedacht over de loting voor het segment groot vanaf 2031? De eerste vergunningen die straks per 1 maart 2022 worden verleend voor het segment groot zullen na 9 jaar verlopen, dus in 2031. Nu de lotingen twee jaarlijks plaatsvinden (2022, 2024, 2026, 2028 enz.) zal er geen ronde zijn in 2031.	In 2030 zal er uitgifte worden georganiseerd voor vergunningen die ingaan per 1 maart 2032. Dat geldt ook voor het segment Groot; deze vergunningen treden dan echter in werking op 1 maart 2033.
29.	Wat betekent 'aselecte loting'?	Dit betekent dat de loting wordt bepaald door het toeval en iedere aanvraag even veel kans heeft om te worden getrokken.
30.	Wat gebeurt er met een vergunning die van rechtswege vervalt, omdat deze niet tijdig in gebruik is genomen? Krijgt de eerstvolgende op de lotingslijst deze vergunning of wordt de vergunning meegenomen bij de volgende tranche? De termijnen sluiten daarvoor niet aan.	Op grond van artikel 3.5.1 Rob, vervalt een vergunning van rechtswege indien zij niet binnen twaalf maanden na verlening in gebruik is genomen. Deze termijn kan eenmaal met drie maanden worden verlengd. Indien een vergunning vervalt, leidt dat er niet toe dat aan een ander alsnog een vergunning wordt verleend. Voorafgaand aan iedere tranche wordt onderzocht hoeveel vergunningen er in gebruik zijn genomen. Aan de hand daarvan wordt bepaald hoe veel nieuwe vergunningen er in die tranche kunnen worden verleend.
31.	Geldt de ingebruiknameverplichting van 1 maart 2022 ook voor een nieuw te bouwen vaartuig? De handleiding is op dit punt niet duidelijk.	Voor alle vergunningen die worden verleend op grond van aanvragen die zijn gedaan in september 2020, geldt dat deze in werking treden op 1 maart 2024. Op grond van artikel 2.4.6, vierde lid Vob en 3.5.1 Rob vervalt de vergunning indien deze niet binnen twaalf maanden na inwerkingtreding van de vergunning in gebruik is genomen. Deze termijn kan op verzoek met ten hoogste drie maanden worden verlengd. Dit betekent dat een vergunning van zowel bestaande als nog te bouwen vaartuigen vervalt als deze niet uiterlijk op 1 maart 2025 of, na verlenging met drie maanden, op 1 juni 2025, in gebruik is genomen.
32.	De website vaarvergunningen.amsterdam is nog niet aangepast aan het nieuwe beleid.	Op dit moment is de website nog niet aangepast. Naar verwachting zullen het nieuwe aanvraagformulier en de informatie over de aanvraagronde beschikbaar komen geruime tijd voordat de exploitatievergunningen kunnen worden aangevraagd. Tot die tijd kan het zijn dat niet alle informatie actueel is.
33.	In artikel 3.5.1 derde lid Rob staat dat bij de melding voor ingebruikname een meetbrief moet worden overgelegd. Niet voor ieder vaartuig is echter een meetbrief afgegeven. Waarom	De Rob is zo aangepast dat de meetbrief alleen moet worden overgelegd als de vergunninghouder over een meetbrief beschikt.

	staat hier niet "indien van toepassing"?	
34.	De termijn om het vaartuig te laten bouwen is zonder enige motivering verkort. Een redelijke termijn bedraagt twee jaar.	Exploitatievergunningen die in september 2020 worden aangevraagd, zullen voor 1 maart 2021 worden verleend. Aangezien de inwerkingtreding van deze vergunningen is bepaald op 1 maart 2024, heeft een vergunninghouder drie jaar de tijd om het vaartuig te laten bouwen. Overigens geldt op grond van artikel 2.4.6, vijfde lid, van de Vob en 3.5.2 van de Rob dat een exploitatievergunning uiterlijk een jaar na inwerkingtreding in gebruik moet worden genomen, waarmee dus een extra jaar de tijd wordt gegund voor het bouwen van het vaartuig, voordat de vergunning wordt ingetrokken.
35.	Kunnen de legesbedragen worden onderbouwd in het licht van de eis van kostendekkendheid?	Deze vraag heeft geen betrekking op de eisen waaraan een aanvraag voor een exploitatievergunning moet voldoen.
36.	Kunt u duidelijkheid verschaffen over het proces van verdeling van de schaarse vergunningen in het licht van de Dienstenrichtlijn?	Deze vraag heeft geen betrekking op de eisen waaraan een aanvraag voor een exploitatievergunning moet voldoen.
37.	Kan worden toegelicht wanneer aanvragen worden beoordeeld en wanneer wordt besloten op de aanvragen?	Op grond van artikel 1.2.4. Vob beslist het college binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag met de mogelijkheid om deze termijn voor ten hoogste acht weken te verdagen.
38.	Is het mogelijk om – net als in het omgevingsrecht – een conceptaanvraag te doen en, zo nee, waarom niet?	De Vob en Rob bieden geen grondslag voor het doen van een conceptaanvraag. Het karakter van een uitgifte van schaarse vergunningen staat daaraan in de weg.
39.	Is bij het in gebruik nemen van de vergunningen in 2022 flexibeler gebruik van de op- en afstaplocaties en de ligplaatsen in 2022 geregeld?	Flexibeler gebruik van de op- en afstaplocaties en de ligplaatsen maakt onderdeel uit van de Nota Varen Deel 2, die op korte termijn in de gemeenteraad wordt behandeld.
40.	Wanneer worden de aangevraagde vergunningen in juni 2020 van kracht/ geldig?	Vergunningen die in september 2020 worden aangevraagd treden op 1 maart 2024 in werking.
41.	Wat bedoelt u met verdelingsronde 2022?	Het kopje boven artikel 3.1.2 eerste lid Rob luidt 'Verdelingsronde 2024'. Daarmee wordt bedoeld de aanvragen die op grond van dat artikel in september 2020 kunnen worden aangevraagd en die op grond van artikel 3.3.2 Rob op 1 maart 2024 in werking treden.
42.	Kun je je wel registreren voor juni 2020 en de aanvraag in juni doen?	Begin juli 2020 wordt de digitale aanvraagmodule opengesteld. Vanaf dat moment kan een aanvraag worden aangemaakt. De aanvraag kan worden ingediend vanaf 1 september 2020 om 8:00 uur.
43.	Hoe groot is de kans dat een aanvraag wordt verleend als alles volgens de regels wordt toegepast en ingediend?	Er kan niets worden gezegd over de kans dat een aanvraag wordt verleend, omdat die kans afhankelijk is van de inhoud van de aanvraag en van het totaal aantal aanvragen dat wordt gedaan. Dat aantal is niet bekend.

44.	Hoe veel bedragen de leges voor een aanvraag voor tien dezelfde vaartuigen?	Op grond van artikel 3.1.4 Rob wordt per vaartuig één aanvraag ingediend. Alleen in het segment onbemand kan één aanvraag worden gedaan voor ten hoogste tien vaartuigen. De leges worden geheven per aanvraag en bedragen op grond van 7.2 van de Legestabel 2020, behorende bij de Legesverordening Amsterdam 2020 € 392,25 voor deelname aan de loting en € 1.176,75 voor het in behandeling nemen van een aanvraag nadat bij loting is vastgesteld dat de aanvraag voor verlening in aanmerking komt.
45.	Wat zijn de resultaten van de motie AR/Vroege over het doen van een proefinschrijving of simulatie en op welke wijze zijn de opgedane inzichten toegepast in de nu voorliggende handleiding?	De proefinschrijving heeft in januari 2020 plaatsgevonden. De resultaten van de proefinschrijving zullen aan de gemeenteraad worden gemeld bij beantwoording van de motie.
46.	Hoeveel inschrijvingen verwacht u per segment in de eerste tranche?	Het is niet mogelijk deze vraag te beantwoorden, het aantal aanvragen dat zal worden ingediend is niet bekend.
47.	Ons bereiken signalen dat zowel grote als kleinere rederijen maximaal zullen gaan aanvragen. Bent u hiervan op de hoogte?	Het college houdt met alle mogelijke scenario's rekening.

2.2 Vragen over financiering, feitelijke zeggenschap en overwegend belang

48.	Moet een onherroepelijke opdracht tot bouw worden overgelegd, zoals u in de handleiding schrijft?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
49.	Hoe moeten 'afspraken over de bouw' worden aangetoond, als opdracht pas kan worden gegeven nadat de vergunning is verleend?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
50.	Kan de boekwaarde van een bestaande vloot dienen als bewijs van financiering?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
51.	Kan de boekwaarde van vaartuigen waarvan de vergunning per 1 maart 2022 eindigen, dienen als bewijs van financiering?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
52.	Zijn jaarcijfers, waaruit voldoende kapitaal blijkt, voldoende om financiering aan te tonen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
53.	Is een offerte voor een te bouwen vaartuig voldoende, of moet het een opdracht zijn?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
54.	Is een bankgarantie nodig?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
55.	Welke gegevens moeten worden overgelegd over de eigen financiële situatie als te bouwen vaartuigen worden gefinancierd uit eigen vermogen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3.
56.	Wat verstaat u onder documenten over de financiering en afspraken over de bouw? Wij willen graag weten wat exact nodig is, zodat wij dat in een keer goed aan kunnen leveren. Is bijvoorbeeld een (vrijblijvende) offerte voldoende?	Deze vraag is in algemene zin beantwoord in paragraaf 1.3.3. Een meer specifiek antwoord kan niet worden gegeven, omdat uiteindelijk iedere situatie verschillend is en het college geen inzicht heeft in de wijze waarop u een te bouwen vaartuig wilt financieren.
57.	Als een aanvraag wordt ingediend voor een bestaand vaartuig vraagt u alleen een bewijs van eigendom of een koopovereenkomst. Op welke wijze vraagt u inschrijvers te bewijzen dat zij opdracht hebben gegeven voor de noodzakelijke aanpassingen en die aanpassingen ook kunnen financieren en deze tijdig gerealiseerd kunnen hebben?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.3. De regels die gelden voor een aanvraag voor een vaartuig dat nog moet worden gebouwd gelden mutatis mutandis voor een vaartuig dat nog moet worden verbouwd.
58.	Ik wil een groot deel van een vaartuig dat ik al in eigendom heb in eigen beheer verbouwen. Is dan een opgave van inkoop materialen voldoende, bij gebreke van een offerte?	Voor een verbouwing in eigen beheer, dient te worden aangegeven: • dat de aanvrager over het casco beschikt; • wat de kosten van de verbouwing zijn; • hoe de kosten van de verbouwing worden gefinancierd; • dat de verbouwing tijdig wordt afgerond

		Voorts dient te worden aangetoond dat de aanvrager tot tijdige verbouwing in staat is, bijvoorbeeld door middel van documenten van eerder gebouwde of verbouwde vaartuigen.
59.	Hoe controleert u de eis dat een aanvrager over het aangevraagde vaartuig moet kunnen beschikken indien een aanvrager veel aanvragen doet voor nog niet bestaande vaartuigen?	De eis van artikel 3.1.3, tweede lid onder a Rob dat een aanvrager moet aantonen dat hij over het vaartuig kan beschikken op het moment dat de aangevraagde vergunning van kracht wordt, geldt voor ieder vaartuig afzonderlijk. Daarbij is niet van belang of een aanvrager één aanvraag doet of veel aanvragen. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 1.3.3 van dit document.
60.	Onder welke omstandigheden is er sprake van een aanvrager die ten behoeve van zichzelf de vergunning exploiteert en wat is de begrenzing van de mogelijkheden van samenwerking tussen aanvragers?	Het is van belang dat een aanvrager op het moment waarop de aangevraagde vergunningen van kracht worden, feitelijk kan beschikken over de vaartuigen die zijn vergund. Of een vergunninghouder (voorheen: aanvrager) hierover feitelijk kan beschikken kan afhangen van de afspraken die zijn gemaakt tussen hem en een partij waaraan bepaalde onderdelen van de bedrijfsvoering zijn uitbesteed. Als een vergunninghouder zijn vaartuigen bijvoorbeeld voor langere tijd verhuurt aan een andere partij, zal hij hierover niet meer kunnen beschikken. Voorts dient te worden beoordeeld of een partij waaraan onderdelen van de bedrijfsvoering zijn uitbesteed niet in belangrijke mate invloed uitoefent op de wijze van exploitatie van de vergunningen van de vergunninghouder. Ook dit is afhankelijk van de afspraken tussen de vergunninghouder en de partij waaraan bepaalde onderdelen van de bedrijfsvoering zijn uitbesteed. Als die partij in belangrijke mate invloed kan uitoefenen op de wijze van exploitatie van de vergunninghouder, exploiteert de vergunninghouder de vergunning niet zelfstandig. Tot slot is het niet mogelijk dat een samenwerking ertoe leidt dat meerdere aanvragen worden ingediend voor hetzelfde vaartuig. Artikel 3.1.4, eerste lid Rob staat daaraan in de weg.
61.	Kunnen met één ontwerp meerdere aanvragen worden ingediend, onder Scheepsnaam I, Scheepsnaam II, Scheepsnaam III, etc. en ook als het ontwerp al eerder is gebruik voor een reeds bestaand vaartuig?	Op grond van artikel 3.1.4 Rob ziet een aanvraag op één vaartuig en wordt per vaartuig ten hoogste één aanvraag ingediend. Het is mogelijk om verschillende vaartuigen volgens hetzelfde ontwerp te laten bouwen en dus ook toegestaan om met één ontwerp verschillende aanvragen in te dienen voor verschillende te bouwen vaartuigen, ook als het ontwerp al eerder is gebruikt voor een reeds gebouwd vaartuig. Iedere aanvraag dient wel te voldoen aan de gestelde eisen, waaronder de eis uit artikel 3.1.3, eerste lid onder a Rob dat de aanvrager aantoont dat hij over de vaartuigen kan beschikken. In het geval van te bouwen vaartuigen dienen per vaartuig de afspraken over in ieder geval de financiering en de bouw te zijn opgenomen.

62.	Kan één vaartuig voor meerdere segmenten worden ingeschreven?	Op grond van artikel 3.1.4 Rob ziet een aanvraag op één vaartuig en wordt per vaartuig ten hoogste één aanvraag ingediend. Op grond van artikel 3.1.3, derde lid onder b Rob wordt in de aanvraag aangegeven voor welk segment een vergunning wordt aangevraagd. Op grond van deze bepalingen is het dus niet mogelijk met één vaartuig verschillende aanvragen te doen in verschillende segmenten. Evenmin is het mogelijk om één aanvraag te doen voor verschillende segmenten. Wel is het mogelijk om één ontwerp te gebruiken voor verschillende aanvragen voor verschillende segmenten, mits het ontwerp aan de eisen van die verschillende segmenten voldoet. Iedere aanvraag dient wel te voldoen aan de gestelde eisen, waaronder de eis uit artikel 3.1.3, eerste lid onder a Rob dat de aanvrager aantoont dat hij over de vaartuigen kan beschikken. In het geval van nog te bouwen vaartuigen dienen per vaartuig de afspraken over in ieder geval de financiering en de bouw te zijn opgenomen (zoals uitgebreider toegelicht in paragraaf 1.3.3 van de Inleiding van dit document).
63.	In de branche is het gebruikelijk om vaartuigen in te zetten voor andere rederijen. Met name rederijen die grote 'inbound traffic platforms' hebben huren op piekmomenten vaartuigen van andere rederijen in om aan hun vraag te kunnen voldoen. Is dit straks nog mogelijk met een vergunning die in de komende ronde wordt verworven?	Op grond van artikel 3.1.3 tweede lid onder a Rob dient de aanvrager aan te tonen dat hij over het vaartuig kan beschikken op het moment waarop de aangevraagde vergunning van kracht wordt. Dat kan derhalve de eigenaar van het vaartuig zijn of een exploitant die het vaartuig huurt of leaset. De eigenaar en de huurder dienen onderling af te spreken wie de vergunning aanvraagt (zie de toelichting bij de Rob onder hoofdstuk 4, artikel 3.1.4 eerste lid Rob). Er is geen regel in de Rob die verbiedt dat een rederij op piekmomenten vaartuigen uitleent aan een andere rederij en vice versa. Voorwaarden zijn wel dat: (i) de uitlenende rederij beschikt over een vergunning voor het vaartuig dat wordt uitgeleend en de inlenende partij zich daarvan vergewist; (ii) de uitleen van het vaartuig niet een zodanig karakter heeft dat in feite de inlenende rederij in belangrijke mate invloed uitoefent op de wijze van exploitatie (zie artikel 3.3.1, vijfde lid onder b van de Regeling); en (iii) voor zover het een vergunning betreft in een ander segment dan "onbemand", het uitgeleende vaartuig tijdens de periode waarop het wordt uitgeleend, wordt bestuurd door bemanning in dienst of in opdracht van de uitlenende rederij die over de vergunning beschikt (artikel 3.3.1 vijfde lid onder c Rob).
64.	Verzoek om de eis over het aantonen van de financiering te	De vragenronde heeft als doel om antwoord te geven op vragen over de eisen waaraan een aanvraag voor

	laten vervallen wegens strijd met de Dienstenrichtlijn.	een exploitatievergunning moet voldoen. Deze vraag valt buiten het doel van de vragenronde en wordt niet ingewilligd.
65.	Is informele zeggenschap hetzelfde als feitelijke zeggenschap?	Informele zeggenschap is een vorm van feitelijke zeggenschap. Feitelijke zeggenschap is ofwel het, direct of indirect, kunnen uitbrengen van 50% of meer van de stemmen in één of meer van de besluitvormende organen, ofwel het op andere wijze in staat zijn de besluitvorming te beheersen. Het op andere wijze in staat zijn de besluitvorming te beheersen kan zijn op grond van een stemovereenkomst, maar ook op grond van informele zeggenschap. Informele zeggenschap doet zich voor als een (rechts)persoon zonder formele zeggenschap toch dusdanige invloed kan uitoefenen op een andere (rechts)persoon dat de eerste (rechts)persoon feitelijk zeggenschap heeft in de tweede (rechts)persoon. Daarbij kan worden gedacht een familiaire banden (een vader kan bijvoorbeeld informele zeggenschap over de onderneming van zijn zoon hebben) of aan een stroman-constructie (waarbij de persoon die werkelijk de zeggenschap heeft achter de schermen blijft en een andere persoon naar voren schuift als aandeelhouder).
66.	Mag een aanvrager de aanvraag aanvullen als hij onvoldoende heeft aangetoond over het vaartuig te kunnen beschikken?	Het is aan de aanvrager om aan te tonen dat hij aan alle aanvraagvereisten voldoet. Indien de aanvrager, onvoldoende heeft aangetoond dat hij over het vaartuig kan beschikken, dan loopt de aanvrager het risico dat zijn aanvraag zal worden afgewezen.
67.	Indien ik voor alle beschikbare vergunning in een segment een aanvraag doe, dien ik dan voor elk vaartuig los staande documenten over de financiering te overleggen? Wordt de financiering voor loting gecontroleerd? Als de financiering erna wordt gecontroleerd, kan worden volstaan met de financiering voor alleen ingelote vaartuigen?	Een aanvrager dient voor elke aanvraag afzonderlijk aan te tonen dat hij over het vaartuig kan beschikken en dat hij het te bouwen vaartuig kan financieren. Indien meerdere vergunningen worden aangevraagd, dient ook de financiering van elk vaartuig te worden aangetoond. Het is niet mogelijk om de financiering voor één aanvraag te gebruiken voor meerdere aanvragen. Wel is het mogelijk om de financiering van alle aanvragen in één keer aan te tonen. Teneinde dit te kunnen controleren, moet uit de bij de aanvraag gevoegde documenten blijken dat de financiering ziet op het specifieke vaartuig waarvoor de aanvraag wordt gedaan.
68.	Is het mogelijk om een aanvraag in te dienen door een vennootschap die niet de eigenaar is van het vaartuig, mits beide vennootschappen blijkens het organogram worden bestuurd door dezelfde vennootschap en waarvan de aandelen in eigendom zijn dezelfde moedermaatschappij?	Het college begrijpt de vraag zo dat een vennootschap een vergunningaanvraag indient voor een vaartuig in eigendom van een andere vennootschap met dezelfde bestuurder en dezelfde aandeelhouder. Op grond van artikel 3.1.3 tweede lid onder a Rob dient de aanvrager aan te tonen dat hij over het vaartuig kan beschikken op het moment waarop de aangevraagde vergunning van kracht wordt. Een vennootschap die niet eigenaar is van een vaartuig kan dus geen aanvraag voor dit vaartuig doen, tenzij

		er een overeenkomst is met de eigenaar van het vaartuig op grond waarvan de aanvrager wel over dat vaartuig kan beschikken. Het enkele feit dat beide vennootschappen worden bestuurd door dezelfde vennootschap en waarvan de aandelen in eigendom zijn van dezelfde vennootschap biedt onvoldoende aanknopingspunten om aan te nemen dat de vennootschap die geen eigenaar is, over het vaartuig kan beschikken.
69.	Als de vergunningen worden aangevraagd door verschillende vennootschappen die wel onder dezelfde moedermaatschappij vallen, moeten deze dan per vennootschap worden genummerd, of moet worden doorgenummerd?	Op grond van artikel 3.1.4, derde lid Rob nummert een aanvrager de aanvragen. Op grond van 3.1.5, eerste lid Rob dient een aanvrager per segment niet meer aanvragen in dan voor dat segment kan worden verleend. Op grond van artikel 3.1.5, tweede lid Rob worden verschillende rechtspersonen beschouwd als één aanvrager indien dezelfde rechtspersoon of natuurlijke persoon daarin feitelijke zeggenschap of een overwegend belang hebben. Uit genoemde bepalingen volgt dat aanvragen van verschillende vennootschappen die vallen onder dezelfde moedermaatschappij moeten worden doorgenummerd en dat het aantal aanvragen van die vennootschappen samen niet hoger mag zijn dan het aantal vergunningen dat voor dat segment kan worden verleend.
70.	Dienen bij het organogram ook dochtervennootschappen te worden vermeld die geen aanvraag indienen of is van belang te kunnen zien wie uiteindelijk belanghebbende is?	Op grond van artikel 3.1.3, tweede lid onder c Rob gaat een aanvraag vergezeld van een document waaruit de structuur blijkt van de natuurlijke personen of rechtspersonen die in de aanvrager feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal hebben. Niet van belang is of de natuurlijke personen of rechtspersonen die in de aanvrager feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in het geplaatste kapitaal hebben wel of geen aanvraag indienen. Overigens hebben dochtermaatschappijen van een aanvrager in de regel geen feitelijke zeggenschap of overwegend belang in de moedermaatschappij. In dat geval hoeven dochtermaatschappijen dus niet te worden benoemd. Van belang is inderdaad welke natuurlijke personen of rechtspersonen het belang hebben in de aanvragende onderneming.
71.	Kunnen er concrete voorbeelden worden gegeven bij de uitwerking van de definitie van vergunninghouder/verbondenheids toets?	De vergunninghouder is de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een exploitatievergunning is verleend. Het begrip 'verbondenheidstoets' ziet op het samenstel van de bepalingen in 3.1.5 tweede, derde en vierde lid Rob. In dat kader is met name het begrip 'aanvrager' van belang. Op grond van artikel 3.1.5 tweede lid worden rechtspersonen, maatschappen, vennootschappen onder firma, commanditaire vennootschappen en eenmanszaken beschouwd als

		één aanvrager indien dezelfde rechtspersoon of natuurlijke persoon daarin feitelijke zeggenschap of een overwegend belang in de rechtspersoon heeft.

2.3 Vragen over welstand

72.	Wat zijn de redelijke eisen van welstand met betrekking tot de naam van een vaartuig zoals bedoeld in artikel 3.4.4 Rob?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.2.
73.	Wordt een aanvraag afgewezen als de hoofdverschijningsvorm voldoet, maar een andere verschijningsvorm niet voldoet of is het mogelijk om de hoofdverschijningsvorm wel goedgekeurd te krijgen en de andere verschijningsvorm aan te passen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.2.
74.	Kunt u artikel 3.4.4 Rob, welstandseisen bij naamswijziging, toelichten?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.2.
75.	Wanneer is er duidelijkheid over de wijziging van de eisen omtrent de schaal van tekeningen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.2.
76.	Mijn historisch vaartuig heeft geen RAL-kleur. Hoe moet ik daar bij de aanvraag mee omgaan?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.2.
77.	Wat is de rol van de Welstandscommissie als aanvrager zelf moet motiveren waarom het vaartuig voldoet aan redelijke eisen van welstand. Wat is de ratio achter het vereiste voor de aanvrager om zelf te oordelen of een vaartuig aan redelijke eisen van welstand voldoet als dit volgens het beleid de taak van de Welstandscommissie is? Heroverweeg de eis dat de aanvrager moet beoordelen of een vaartuig voldoet aan redelijke eisen van welstand	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
78.	Wat gebeurt er als de aanvrager en de welstandscommissie van mening verschillen over de vraag of een vaartuig voldoet aan redelijke eisen van welstand?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
79.	Is het mogelijk een second opinion met betrekking tot welstand aan te vragen en welke procedure wordt daarbij gevolgd?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
80.	Hoe moet met een formulier worden onderbouwd dat een vaartuig voldoet aan de welstandscriteria en hoe ziet dit formulier eruit?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.

81.	Waarom wordt een onderbouwing gevraagd en zijn bouwtekeningen, impressies en foto's niet voldoende?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
82.	Waarom moet een aanvrager aantonen dat zijn vaartuig voldoet aan de welstandseisen? De welstandscriteria zijn onvoldoende objectief waardoor deze onderbouwing moeilijk te geven is.	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
83.	Welke onderbouwing wordt op het formulier gevraagd voor het voldoen aan de eisen voor historische en beeldbepalende vaartuigen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
84.	Kan een opsomming worden gegeven van welstandseisen van ondergeschikt belang die niet leiden tot afwijzing?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
85.	Waarom moet een onderbouwing worden bijgevoegd dat een vaartuig voldoet aan welstand. Die eis staat niet in de Rob.	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2.
86.	Hoe kan ik van een nog te verbouwen casco vaartuig aantonen dat er sprake is van een historisch vaartuig?	Bij de aanvraag moet onderbouwd worden dat het vaartuig voldoet aan de criteria die gelden voor historische vaartuigen (bijlage 2 bij de Rob en hoofdstuk 7 van het Welstandsbeleid 2019). Dat is niet anders voor nog te verbouwen vaartuigen. Als het vaartuig pas na de verbouwing aan de criteria voldoet, dan moet met tekeningen en impressies worden aangetoond hoe het vaartuig na de verbouwing eruit komt te zien en voldoet aan de criteria die gelden voor historische vaartuigen.
87.	Voldoet een vaartuig aan de eisen van redelijke welstand indien dat vaartuig eerder door de welstandscommissie is beoordeeld en kan in zo'n geval vrijstelling worden verleend van de beoordeling op redelijke eisen van welstand?	Ten aanzien van iedere aanvraag wordt beoordeeld of deze voldoet aan de redelijke eisen van welstand, ook als het vaartuig waarop de aanvraag ziet in het verleden is beoordeeld. Als een vaartuig in het verleden positief is beoordeeld op grond van de nota 'Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam 2017' bij een eerder vergunnings-/ vervangingsaanvraag voor een exploitatievergunning, zal het vaartuig in beginsel voldoen aan de redelijke eisen van welstand waaraan ieder vaartuig volgens het nieuwe Welstandsbeleid 2019 moet voldoen (de algemene eisen), omdat deze criteria niet zijn gewijzigd ten opzichte van het Welstandsbeleid uit 2017. Dit geldt vanzelfsprekend uitsluitend als het vaartuig ten opzichte van de eerdere beoordeling niet is gewijzigd. Er zijn in het nieuwe welstandsbeleid – naast de algemene criteria – aanvullende criteria opgenomen voor vaartuigen in het segment 'Beeldbepalende en Historisch'. In het verleden is nog niet getoetst aan deze criteria. Een positieve beoordeling van de welstandseisen in het verleden

		kan om die reden niet leiden tot vrijstelling van de welstandstoets voor een historisch vaartuig. Daarnaast is van belang, zoals in paragraaf 1.3.2 is toegelicht, dat het advies van de welstandscommissie een advies is aan het college. Het college moet zich, ten behoeve van de beoordeling van een aanvraag, nog vergewissen van dat advies.
88.	Geldt een POD-motor met een door de romp aangebrachte roerkoning als een 'buiten de romp aangebrachte aandrijving' als bedoeld in paragraaf 6.7, onderdeel F van het Welstandsbeleid?	Een POD-motor met een door de romp aangebrachte roerkoning geldt niet als een 'buiten de romp aangebrachte aandrijving' als bedoeld in paragraaf 6.7, onderdeel F van het Welstandsbeleid 2019, indien de zichtbare delen (de delen die zich niet onder water bevinden) van de POD-motor zich geheel binnen het oppervlak van de romp bevinden en dus niet 'uitsteken'. Van bovenaf gezien zouden de delen die zich niet onder water bevinden op een plattegrond van het vaartuig dus binnen de buitenste lijn van het vaartuig moeten vallen.
89.	Maak vooraf transparante, objectieve en non-discriminatoire voorwaarden bekend waaraan het welstandsbeleid wordt getoetst	In het Welstandsbeleid 2019 zijn de criteria vastgelegd waaraan iedere aanvraag voor een exploitatievergunning passagiersvaart wordt getoetst. Het Welstandsbeleid 2019 is op 24 februari 2020 bekendgemaakt en te raadplegen via (onder meer) https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/water-varen/.
90.	Is registratie bij FVEN voldoende als onderbouwing dat een vaartuig historisch is?	Het is niet voldoende voor de onderbouwing dat een vaartuig historisch is dat het vaartuig geregistreerd is bij FVEN, omdat deze registratie los staat van de Rob en het Welstandsbeleid 2019. Ieder vaartuig moet voldoen aan de redelijke eisen van welstand, dat wil zeggen de criteria die zijn vastgelegd in het Welstandsbeleid 2019. Voor historische vaartuigen gelden naast de algemeen geldende criteria nog aanvullende criteria waaraan moet worden voldaan.
91.	Hoe moet worden aangetoond dat een beeldbepalend vaartuig duidelijk verwijst naar een historisch vaartuig (Bijlage 1)?	Een van de criteria voor een beeldbepalend vaartuig die in bijlage 1 bij de Rob is vastgelegd, is dat het vaartuig een vormgeving moet hebben die duidelijk verwijst naar een historisch vaartuig. Dat moet worden toegelicht in de aanvraag. In de aanvraag moet worden onderbouwd naar welk historisch vaartuig het aangevraagde vaartuig verwijst. Die verwijzing moet onderbouwd worden door referentiebeelden, zodat beoordeeld kan worden of het aangevraagde vaartuig inderdaad duidelijk verwijst naar het betreffende historische vaartuig. Referentiebeelden zijn afbeeldingen van een specifiek vaartuig of een zeer goed gelijkend type vaartuig, dat als voorbeeld dient voor het beeldbepalende vaartuig in kwestie. Het referentiebeeld moet een afbeelding zijn van een bestaand vaartuig, dat een goede impressie geeft van de sfeer die de aanvrager wil realiseren met het beeldbepalende vaartuig.

92.	Wanneer is sprake van een uniek, gedocumenteerd en nauwkeurig nagemaakt vaartuig en hoe kan dit worden aangetoond (Bijlage 2)?	Er is sprake van een uniek, gedocumenteerd en nauwkeurig nagemaakt vaartuig wanneer het gaat om een vaartuig waarvan er maar één bestaan heeft (uniek), dat bovendien blijkens documenten beschreven en getekend of gefotografeerd is (gedocumenteerd), en dat zorgvuldig in dezelfde vorm, afmetingen en materialen als het originele vaartuig is nagebouwd (nauwkeurig nagemaakt). Dit kan worden aangetoond met behulp van bijvoorbeeld historisch fotomateriaal, historische bouwtekeningen, historisch bestek en beeldmateriaal en een beschrijving van de gebruikte bouwmaterialen.
93.	Hoe moet worden aangetoond dat een vaartuig gebouwd is voor 1970 (Bijlage 2)?	Bij het bepalen van de historiciteit van een vaartuig is het van belang alle relevante documentatie te sturen die voorhanden is. Er is geen limitatieve lijst aan te geven van documenten die nodig zijn voor de bepaling van de historiciteit, omdat niet van alle historische vaartuigen alle of dezelfde documenten bewaard gebleven zijn. Bij relevante documenten kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een meetbrief (indien de aanvrager daarover beschikt), een brandmerk, gegevens werf van aanbouw, bouwnummer, aankoopbewijs, logboek, historisch fotomateriaal, oude kranten- of tijdschriftartikelen. Bronnen om relevante documentatie te kunnen vinden zijn bijvoorbeeld liggers van de ScheepsMetingsdienst (https://www.s2ho.nl/), Maritiem Digitaal, Delpher, Het Geheugen van Nederland, Marhisdata, Beeldbank, Bestand Historische Schepen van de LVBHB, Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) van de Federatie Varend Erfgoed Nederland, Oudheidkundige verenigingen en het Stadsarchief.
94.	Hoe moet worden aangetoond dat een vaartuig in Nederland is gebouwd (Bijlage 2)?	Dit kan bijvoorbeeld aangetoond worden door het overleggen van de meetbrief (indien de aanvrager daarover beschikt), een brandmerk, werfgegevens en het bouwnummer.
95.	Hoe moet worden aangetoond dat een vaartuig voor 1970 beeldbepalend was op de Nederlandse wateren en wat wordt in dit geval verstaan onder "beeldbepalend" (Bijlage 2)?	Dit kan bijvoorbeeld worden aangetoond met historisch beeldmateriaal. Onder beeldbepalend wordt hier verstaan dat een bepaald vaartuig karakteristiek was op de Nederlandse wateren voor 1970, omdat er meer vaartuigen van hetzelfde type voeren.
96.	Hoe moet worden aangetoond dat een opbouw aantoonbaar vanaf 1 januari 1970 onafgebroken op het betreffende vaartuig aanwezig is geweest (Bijlage 2)?	Dit moet aangetoond kunnen worden met beeldmateriaal of met schriftelijk materiaal, zoals bouwtekeningen of werfopdrachten.
97.	Wanneer een opbouw na 1970 is aangepast, wat wordt in dat geval verstaan onder "kenmerkende	Hiermee wordt bedoeld dat de voor de opbouw kenmerkende delen van de oorspronkelijke opbouw behouden zijn. Daarbij kan gedacht worden aan

	delen van de oorspronkelijke opbouw" (Bijlage 2)?	onderdelen als de stuurhut, roef, koekoek, den, luikenkap of dak, ramen, lichtluiken of lichtranden en patrijspoorten.
98.	Hoe wordt omgegaan met de consequenties van de lopende rechtszaak over welstand?	Op dit moment geldt het Welstandsbeleid 2019 en daar worden de aanvragen aan getoetst. Er wordt op dit moment geen rekening worden gehouden met mogelijke uitkomsten van lopende procedures.
99.	Klopt het dat de materialenlijst alleen ziet op de zichtbare materialen?	Het is juist dat de materialenlijst niet ziet op materialen die niet zichtbaar zijn, zoals de onderkant van de bodem van het vaartuig of andere onderdelen die zich onder het wateroppervlakte bevinden. De materialenlijst is wel van toepassing op materialen die bijvoorbeeld door het glas van een afgesloten gedeelte zichtbaar zijn.
100.	In hoeverre is bij de welstandseisen rekening gehouden met de technische eisen uit ESTRIN en wordt de aanvraag getoetst aan de ESTRIN-eisen?	ESTRIN bevat scheepsbouwkundige eisen, ten behoeve van bijvoorbeeld veiligheid, vaareigenschappen, apparaten, installaties en voorstuwing. Deze technische eisen gelden onverkort (Europese regelgeving) en naast de (welstands)eisen op grond van de Rob. Bij de totstandkoming van de welstandscriteria is nagegaan of de criteria niet in strijd zijn met de eisen van ESTRIN (o.a. op het gebied van brandveiligheid). Dat is niet het geval. De aanvraag wordt getoetst aan redelijke eisen van welstand en niet afzonderlijk aan de ESTRIN-eisen
101.	In overleggen heeft u gesteld dat ook vaartuigen van voor 1970 die niet in Nederland zijn gebouwd, kunnen meedingen. Waarom wordt deze eis dan toch gesteld? En waarom is deze eis relevant	In bijlage 2 bij de Rob staat voor historische vaartuigen de volgende eis: "*het vaartuig is aantoonbaar in Nederland gebouwd of was voor 1970 beeldbepalend op de Nederlandse wateren"* Er geldt dus niet een eis dat een vaartuig uitsluitend als historisch wordt aangemerkt als het in Nederland gebouwd is. Het is ook voldoende als het vaartuig voor 1970 beeldbepalend was op de Nederlandse wateren. Het belang van deze eis is dat een vaartuig moet passen bij de karakteristiek van de historische binnenstad van Amsterdam. Een voorbeeld is dat een Italiaanse gondel uit 1950 weliswaar historisch is, maar niet past bij de karakteristiek van de historische binnenstad van Amsterdam. Een in Duitsland gebouwd salonvaartuig past daar vaak wel bij (mits het vaartuig sterk lijkt op salonvaartuigen die in die tijd beeldbepalend waren op de Nederlandse wateren).
102.	Waarom is de grens voor grote vaartuigen 50 en niet bijvoorbeeld 40?	Voor het bepalen van het aantal zitplaatsen is gekeken naar de huidige vloot. De grens van 50 zitplaatsen is grofweg het verschil tussen het segment bemand groot en de andere twee bemande segmenten die golden tot aan de inwerkingtreding van deze regeling. Aan de hand daarvan kan in het segment "groot" een vergunning worden aangevraagd voor een vaartuig met meer dan 50 zitplaatsen.

103.	Volstaat het schilderen of coaten van zichtbare lasnaden en ruw gehouden aluminium?	Als door schilderen of coaten de zichtbare lasnaden en ruw gehouden aluminium niet langer zichtbaar zijn, dan zijn die onderdelen op dat punt naar het oordeel van de welstandscommissie niet langer in strijd met de redelijke eisen van welstand op grond van het Welstandsbeleid 2019. Hierbij is wel van belang dat dit zorgvuldig en in de juiste kleurstelling gebeurt, omdat anders alsnog sprake is van strijd met de welstandscriteria.
104.	Zijn er meerdere bouwmaterialen mogelijk naast degene die nu worden benoemd in het welstandsbeleid, waaronder met name plastic?	In onderdeel E van hoofdstuk 6.7 van het Welstandsbeleid 2019 is voorgeschreven dat materialen passend moeten zijn bij het type vaartuig. Er is een aantal materialen genoemd dat toegestaan is, en een aantal materialen dat niet is toegestaan (zoals bijvoorbeeld ongecoat polyester en afwerkingen met plastic). Beide lijsten zijn echter niet limitatief. Als het vaartuig dat wordt aangevraagd van een materiaal is gemaakt dat niet is genoemd als toegestaan of niet toegestaan materiaal, zal worden beoordeeld of het gebruikte materiaal passend is bij het type vaartuig.
105.	Kunnen wij in gesprek met de welstandscommissie, om op bepaalde punten meer duidelijkheid te krijgen over de eisen?	Het is niet mogelijk om voorafgaand aan de aanvraagperiode in gesprek te gaan met de Welstandscommissie over het Welstandsbeleid 2019. Om te zorgen voor een gelijk speelveld (vanwege de verdeling van schaarse vergunningen) is gekozen voor tijdige publicatie van het Welstandsbeleid 2019 en een transparante vragenronde waar iedereen toegang tot heeft. De antwoorden op de vragen worden met iedereen gedeeld. Op deze manier heeft iedere potentiële aanvrager evenveel informatie en kennis.
106.	Kan ik mijn aanvraag aanpassen als de aanvraag niet voldoet aan de welstandseisen? Is het mogelijk om na het inloten de uiterlijke kenmerken van het vaartuig aan te passen zodat wordt voldaan aan de welstandseisen?	Deze vraag is beantwoord in paragraaf 1.3.2. In aanvulling daarop is van belang dat het na de loting niet meer mogelijk is om het vaartuig en de aanvraag aan te passen. De beoordeling van de aanvragen (die op basis van de loting zo geëindigd zijn dat ze in aanmerking zouden kunnen komen voor een exploitatievergunning) vindt direct na de lotingen plaats (zonder dat eerst de uitkomst van de lotingen wordt gecommuniceerd).

3 Vervolg

Naar aanleiding van de vragenronde is, zoals is toegelicht in paragraaf 1.2, de Rob op een aantal punten gewijzigd.

Verder is de concepthandleiding naar aanleiding van de vragenronde aangepast en aangevuld. De handleiding is te raadplegen via https://vaarvergunningen.amsterdam.nl.

De aanvraagperiode loopt van 1 september 2020 tot 30 september 2020 om 16:00 uur. Met het oog daarop wordt de digitale aanvraagmodule begin juli 2020 beschikbaar gesteld. Vanaf dat moment is het mogelijk een aanvraag vast op te starten, in te vullen en bijlagen toe te voegen. Het is nog niet mogelijk een aanvraag in te dienen. Dat kan vanaf 1 september 2020.