



Gemeente  
Amsterdam



# Uitvoeringsplan

22 november 2022

# ligplaatsen passagiersvaartuigen

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Uitgangspunten</b>	<b>5</b>
<b>3. Ligplaatsenareaal</b>	<b>8</b>
3.1 Huidige aanbod	8
3.2 Ligplaatsen aan privaat terrein	8
3.3 Gevolgen van nieuw op- en afstapbeleid	10
3.4 Toekomstig gebruik binnenwater als ligplaats	10
3.5 Onbemande vaartuigen	10
<b>4. Verdelingssysteem</b>	<b>12</b>
4.1 Aanbod ligplaatsen en samenstelling vloot	12
4.2 Vrijgekomen ligplaatsen (vraag en aanbod)	13
4.3 Uitgifteregeling voor ligplaatsvergunningen	14
4.4 Proces van toewijzen voorkeursscenario	14
<b>5. Privaatrechtelijke toestemming</b>	<b>16</b>
<b>6. Precariobelasting</b>	<b>17</b>

# 1. Inleiding

Op 20 mei 2020 is de Nota Varen Deel 2 vastgesteld door de gemeenteraad. Nota Varen Deel 2 beschrijft op hoofdlijnen de beleidsmaatregelen voor nieuw beleid voor onder andere op- en afstappen, transport over water, verduurzaming en ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen in het binnenwater van Amsterdam. Het uitgangspunt is een duurzaam, evenwichtig en slim gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers. In deze Nota Varen staan de contouren van het nieuwe ligplaatsenbeleid voor passagiersvaartuigen. In dit plan is het verdelingsstelsel van de ligplaatsen uitgewerkt.

Ligplaatsen voor passagiersvaartuigen bevinden zich in het Amsterdamse binnenwater al dan niet in jachthavens. Ook kunnen passagiersvaartuigen ligplaatsen buiten het binnenwater van Amsterdam hebben, zoals in havenwater of in een andere gemeente. In dit plan wordt anders dan in de Verordening op het binnenwater onder 'het binnenwater' verder verstaan het openbare water exclusief de jachthavens.

In 2019 is een nieuw systeem voor exploitatievergunningen vastgesteld waarmee toetreding door nieuwe reders tot de markt voor passagiersvaart mogelijk is geworden. Onderdeel van dit beleid is dat de exploitatievergunningen voor het vervoeren van passagiers een beperkte looptijd krijgen, omdat dit schaarse vergunningen zijn. Dit heeft tot gevolg dat de vraag naar ligplaatsen meebeweegt met de exploitatievergunningen. Het is alleen mogelijk om een ligplaatsvergunning te krijgen voor een bedrijfsvaartuig als er ook een exploitatievergunning voor vervoer van personen of goederen voor dat vaartuig is verleend.

Ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in het binnenwater buiten jachthavens die door de gemeente worden toegewezen en vergund

(verder: ligplaatsen) zijn schaars. Er is bijna altijd meer dan één gegadigde voor een ligplaats, vooral in het centrum van de stad. Daarmee is sprake van een schaars recht. Deze schaarse rechten krijgen een beperkte looptijd, omdat deze hierdoor ook beschikbaar kunnen komen voor anderen. In de Nota Varen is aangekondigd dat de gemeente de duur van de ligplaatsvergunning gaat koppelen aan de duur van de exploitatievergunning voor passagiersvaartuigen. Hiermee wordt aangesloten bij het systeem van exploitatievergunningen met een bepaalde looptijd.

De gemeente introduceert met dit uitvoeringsplan een systeem van verdeling van ligplaatsen waarmee het gelimiteerd aantal ligplaatsen efficiënt wordt gebruikt en op transparante en redelijke wijze wordt verdeeld onder geïnteresseerde reders. Daarnaast geeft het duidelijkheid over het gebruik van de bestaande ligplaatsen. Er zijn, samen met de ligplaatsen in jachthavens, in beginsel voldoende ligplaatsen beschikbaar voor de 550 passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning. Hiernaast wordt het belang van het in lijn brengen van precarioliggeld voor passagiersvaartuigen met de prijzen van jachthavens toegelicht.

De druk op het binnenwater in Amsterdam is groot. Niet alleen passagiersvaartuigen nemen ruimte in beslag, maar ook de toename van transport van goederen over water, recreatieve functies zoals zwemmen en (wissel)locaties voor woonboten (onder meer als gevolg van herstel van kades en bruggen). De opgaven in de stad zijn dusdanig dat de realisatie van nieuwe plekken voor passagiersvaartuigen in het binnenwater slechts beperkt mogelijk is. Daarom is het onmogelijk en onwenselijk om voor alle 550 vergunde passagiersvaartuigen een ligplaats in het binnenwater buiten de jachthavens te creëren.

Dit uitvoeringsplan gaat enkel over ligplaatsen voor passagiersvaartuigen. De behoefte aan wissellocaties en ligplaatsen voor andere bedrijfsvaartuigen, zoals dek- en ruimschuiten voor transport over water, chartervaartuigen en ter plaatse functionerende bedrijfsvaartuigen wordt in 2023 door de gemeente uitgewerkt. De bijbehorende bestuursopdracht wordt momenteel door de directie Ruimte & Duurzaamheid voorbereid.

## 2. Uitgangspunten

Passagiersvaartuigen hebben een plaats nodig waar het vaartuig kan worden afgemeerd op de momenten dat het vaartuig niet in bedrijf is. Er zijn in beginsel inclusief jachthavens, voldoende ligplaatsen in het binnenwater. Voor grotere vaartuigen zijn jachthavens echter niet altijd een oplossing omdat deze doorgaans zijn ingericht op vaartuigen tot circa 16 meter. Daarom zal voor deze vaartuigen met name naar een ligplaats buiten jachthavens worden gekeken. Amsterdam beschikt over een gelimiteerd aanbod aan ligplaatsen voor passagiersvaartuigen buiten jachthavens. Omdat de vergoeding voor deze plekken in veel gevallen lager is, dan in jachthavens maakt dat deze plekken aantrekkelijker. Deze ligplaatsen zijn vastgelegd in een bestemmingsplan of zijn geformaliseerd door een besluit in afwijking van het bestemmingsplan. Voor het gebruik van deze ligplaatsen wordt namens het college een ligplaatsvergunning afgegeven. Deze vergunning is persoons-, bedrijfs-, ligplaats- en vaartuiggebonden.

### Jachthavens

Vanwege de grote vraag naar ligplaatsen voor passagiersvaartuigen, is in het verleden 2 keer een paraplubestemmingsplan Jachthavens vastgesteld. Hiermee is het juridisch planologisch mogelijk om bij 26 Amsterdamse jachthavens met een passagiersvaartuig een ligplaats in te nemen. Formeel kon dat daarvoor niet omdat de meeste jachthavens volgens het bestemmingsplan alleen voor pleziervaartuigen bestemd zijn. Met deze paraplubestemmingsplannen is ruimte gemaakt voor ongeveer 650 plekken voor passagiersvaartuigen. Uit een inventarisatie door de gemeente is gebleken dat op dit moment ongeveer 150 (voornamelijk elektrische) passagiersvaartuigen gebruik maken van een ligplaats in een jachthaven. Deze jachthavens faciliteren nu hoofdzakelijk

ligplaatsen van korte en middellange vaartuigen tot ongeveer 16 meter. Formeel moet in deze jachthavens volgens de Verordening op het binnenwater, ook een ligplaatsvergunning door de gemeente worden verleend, omdat dit water niet is afgesloten van de rest van het binnenwater. Het verlenen van ligplaatsvergunningen in deze jachthavens heeft geen meerwaarde en zorgt voor extra regeldruk. Daarom wordt aan het college eind 2022 een besluit voorgelegd waarmee de plicht voor een ligplaatsvergunning in een jachthaven komt te vervallen.

### Schaarse rechten

Zoals aangegeven zijn er voldoende ligplaatsen in Amsterdam voor de 550 exploitatievergunningen. In het binnenwater (exclusief de jachthavens) zijn 377 ligplaatsen beschikbaar. Daarnaast zijn potentieel 650 plekken in de jachthavens beschikbaar. Er is echter een tekort aan ligplaatsen buiten jachthavens om alle passagiersvaartuigen een ligplaats op het binnenwater aan te bieden (fysieke schaarste). Voor stadsdeel Centrum geldt bovendien het beleid dat vanaf 1996 uitbreiding van ligplaatsen niet mogelijk is (beleidsmatige schaarste). Er is zo sprake van een fysieke en beleidsmatige schaarste aan ligplaatsvergunningen voor bedrijfsvaartuigen.

### Looptijd vergunning

Vanwege de schaarste aan plekken buiten jachthavens, is het niet mogelijk om ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd te verlenen. De looptijd van de ligplaatsvergunning is met het nieuwe beleid gelijk aan die van de exploitatievergunning. Daarom zijn de ligplaatsvergunningen die in het verleden voor onbepaalde tijd zijn verleend, in juli 2022 conform Nota Varen Deel 2 omgezet naar

vergunningen voor bepaalde tijd. De einddatum is nu gelijk aan de looptijd van de exploitatievergunning van het vaartuig. Voor een aantal ligplaatsvergunningen dat eerder voor bepaalde tijd is verleend, geldt dat deze ook zijn omgezet naar de nieuwe einddatum van de bijbehorende exploitatievergunning. Voor het omzetten van bestaande ligplaatsvergunningen zijn in maart 2022 controlebrieven naar alle reders gestuurd. Uit de reacties hierop is onder andere gebleken dat enkele vergunde ligplaatsen niet meer gebruikt worden. Deze vergunningen zijn daarna ingetrokken waardoor toewijzing van deze plekken in de eerstvolgende verdeelronde weer mogelijk is. De ligplaatsvergunningen die bij een exclusieve locatie horen, zijn omgezet naar 1 maart 2024, omdat het gebruik van deze plekken onderdeel uitmaakt van afspraken die hierover in de nabije toekomst met de gebruikers van deze locaties worden gemaakt. Hiermee wordt voor vaartuigen op exclusieve locaties een uitzondering gemaakt op het uitgangspunt dat bij het bepalen van de einddata van de ligplaatsvergunningen wordt aangesloten bij de looptijden van de exploitatievergunningen van deze vaartuigen. Dit vormt in zoverre een afwijking op het bepaalde in artikel 2 van de Beleidsregels wijzigen en verlenen ligplaatsvergunningen voor bedrijfsvaartuigen.

Bepaalde tijd	113
Onbepaalde tijd	264
<b>Totaal</b>	<b>377</b>

Tabel 1: Looptijd bestaande ligplaatsvergunningen (peildatum 01-01-2022)

### Verdeelsystematiek ligplaatsen

De tijdelijkheid van de exploitatievergunningen heeft tot gevolg dat in iedere uitgifteronde vergunningen aflopen en opnieuw worden uitgegeven. Deze kunnen daarom ook aan nieuwe vergunninghouders worden toegekend. Ligplaatsvergunningen waarvoor een reder

geen (passend) vaartuig met een exploitatievergunning meer tot zijn beschikking heeft, zullen ter beschikking komen van de nieuwe vergunninghouders. Dit is nodig om de ligplaatsen efficiënt te gebruiken. Voor de verdeling van ligplaatsen moet de gemeente zowel rekening houden met de wens voor stabiliteit en continuïteit van de zittende reders als met reders met een exploitatievergunning die nog geen ligplaatsvergunning hebben. De balans hiertussen en de verschillende opties komen verderop in dit document aan bod.

### Laadinfrastructuur

Verschillende ondernemers hebben in de afgelopen jaren zelf laadinfrastructuur bij de ligplaats aangelegd. Omdat vanaf 2025 alle passagiersvaartuigen uitstootvrij moeten varen, is het naar verwachting nodig om laadinfrastructuur aan te leggen daar waar dat nog niet is gebeurd. Hiervoor ontwikkelt de gemeente een laadstrategie en stelt deze vast. Ook de verdeling van bevoegdheden tussen gemeente en reders voor realisatie van laadinfrastructuur maakt hier deel van uit.

### Aanbod ligplaatsen

Er is in samenwerking met stadsdelen gekeken naar de mogelijkheden om naast de bestaande 377 ligplaatsen nog extra ligplaatsen te creëren. Dit is tot nu toe niet gelukt. Ook in de toekomst is dit zeer beperkt mogelijk en/of wenselijk als gevolg van de grote druk op het vaarwater. Het behoud van de huidige ligplaatsen staat onder druk door onder andere de werkzaamheden aan kades en bruggen, de verplaatsing van woonboten (als gevolg daarvan) en de mogelijke toename van transport over water. Als gevolg van gewijzigde omstandigheden kunnen soms nieuwe ligplaatsen beschikbaar komen. Dit vereist een alerte houding van de gemeente. Het vrijkomen van een ligplaats betekent echter niet zonder meer dat die ook voor passagiersvaartuigen beschikbaar komt. De stadsdelen hebben aangegeven dat er gezien alle opgaven in de stad de noodzaak bestaat om per geval te bekijken of vrijgevallen ligplaatsen al dan niet tijdelijk andere functies zouden moeten krijgen.

Bijvoorbeeld als wissellocaties voor woonboten, een ligplaats ten behoeve van transport over water, natuurvriendelijke oevers of het creëren van meer zicht op het water.

	kort < 10 meter	middellang 10 - 16 meter	lang > 16 meter	Onbemand	Totaal	
Centrum	5	21	92	0	118	31%
Oost	4	4	8	53	69	18%
Zuid	2	2	16	35	55	15%
West	18	22	8	85	133	35%
Nieuw-West	2	0	0	0	2	1%
Totaal	31	49	124	173	377	100%

Tabel 2: Verdeling van ligplaatsen over stadsdelen (peildatum 01-01-2022)

### Flexibiliteit

Vanwege de stedelijke ambities om transport over water te stimuleren, is de verwachting dat de toekomstige vraag naar ligplaatsen en voorzieningen voor deze vaartuigen toeneemt. In verband met de gemeentelijke opgave voor renovatie en herstel van bruggen en kademuren, zal het aanbod aan ligplaatsen voor passagiersvaartuigen buiten jachthavens de komende jaren (tijdelijk) afnemen. Doordat vergunningen voor ligplaatsen niet langer voor onbepaalde tijd worden uitgegeven, is een flexibel systeem nodig dat aansluit op een veranderende behoefte in gebruik van de beschikbare plekken voor verschillende type bedrijfsvaartuigen en functies.

### Belangenafweging

Vanwege de vele claims op ruimte in het binnenwater, is het niet mogelijk om op iedere vrije plek aan een kade een ligplaats voor passagiersvaart te creëren. De gemeente moet ook rekening houden met andere functies van het binnenwater, zoals open ruimte en zichtlijnen, ecologische oevers, woonboten, vaartuigen voor transport, zwemmen, pleziervaart en andere vormen van waterrecreatie. Deze afweging wordt gemaakt aan de hand van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 die op 8 juli 2021 is vastgesteld. Een belangrijk gegeven hierbij is dat voor een beoogde wijziging van het huidige gebruik een afwijkingsprocedure of aanpassing van het bestemmingsplan van het stadsdeel is vereist. De stadsdelen hanteren momenteel het uitgangspunt dat gezien de ruime beschikbaarheid van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in jachthavens er geen urgentie of goede motivatie is om medewerking te verlenen aan uitbreiding van ligplaatsen voor bemande passagiersvaart buiten jachthavens. Dit betekent dat in de toekomst (net zoals nu) niet voor alle passagiersvaartuigen die vanaf 2024 een exploitatievergunning hebben, een ligplaats buiten jachthavens beschikbaar is.

### Efficiënt ruimtegebruik

De gemeente streeft naar efficiënt ruimtegebruik bij de verdeling van ligplaatsen in het binnenwater. De mogelijkheden voor lange vaartuigen zijn door de inrichting en de doelgroep van jachthavens meestal beperkter dan voor kortere vaartuigen. De meeste jachthavens zijn nog niet ingericht op vaartuigen langer dan 12 meter. De te verdelen plekken op het binnenwater die geschikt zijn voor passagiersvaartuigen worden daarom in eerste instantie aan lange vaartuigen toegewezen. Om te voorkomen dat lange passagiersvaartuigen een te grote claim op het aanbod aan te verdelen plekken leggen, moeten deze vaartuigen zoveel als mogelijk een ligplaats hebben bij niet openbare (semi-exclusieve) op- en afstaplocaties. De gemeente hanteert het uitgangspunt dat bij deze op- en afstaplocaties tenminste één ligplaats wordt ingenomen. Hierdoor zal het merendeel van de lange passagiersvaartuigen net als nu een ligplaats innemen bij hun op- en afstapplek.

# 3. Ligplaatsenareaal

Om de bestaande ligplaatsen buiten jachthavens effectief te benutten zijn met de vaststelling van Nota Varen Deel 2 de volgende maatregelen aangekondigd:

1. Omzetten van bestaande ligplaatsvergunningen van onbepaalde naar bepaalde tijd.
2. Looptijd van nieuwe ligplaatsvergunningen wordt gebaseerd op de duur van de exploitatievergunning.
3. Centrale toewijzing van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen.
4. Op- en afstapplekken zijn deels ook als ligplaats te gebruiken.

Op dit moment werkt de gemeente aan uitbreiding van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in de Dijkgracht. De behoefte hieraan volgt uit het nieuwe op- en afstapbeleid (zie onder 3.3), het aandeel van grote passagiersvaartuigen binnen het nieuwe vergunningensysteem en de wens van stadsdeel Centrum voor een minder statisch gebruik van het water in het Open Havenfront.

## 3.1 Huidige aanbod

Om een goed beeld te kunnen vormen van het aantal en soort vergunde ligplaatsen voor passagiersvaartuigen buiten jachthavens, is door de gemeente in 2020 een ligplaatsenregister opgesteld. In totaal zijn daarin de vergunde ligplaatsen voor 377 passagiersvaartuigen opgenomen (zie tabel 2). Voor alle 377 ligplaatsen is geïnventariseerd wat de afmetingen zijn en de eventuele aanwezigheid van steigers, afmeervoorzieningen en laadinfrastructuur. Ook zijn hierin de details van het huidige vergunde vaartuig, de eigenaar van dit vaartuig en de looptijd van de exploitatievergunningen opgenomen.

Om in de toekomst vraag en aanbod te kunnen matchen, zijn alle ligplaatsen in het register onderverdeeld in drie lengtecategorieën. Deze categorieën zijn:

- ligplaatsen geschikt voor vaartuigen langer dan 16 meter (lang)
- vaartuigen tussen 10 en 16 meter (middellang)
- vaartuigen tot 10 meter (kort)

De categorieën zijn afgeleid van de verschillende exploitatiesegmenten waarbij is onderzocht wat de gemiddelde afmetingen van vaartuigen binnen een bepaald segment zijn. Met de verdeling van de beschikbare plekken wordt omwille van efficiënt ruimtegebruik een koppeling gemaakt tussen de afmetingen van het vaartuig en de afmetingen van de ligplaats. Naast de drie lengtecategorieën zijn de onbemande vaartuigen (verhuur) in het ligplaatsenregister als aparte categorie aangemerkt. Uit de ligplaatsvergunningen van de meeste grote passagiersvaartuigen is gebleken dat deze voornamelijk een ligplaats innemen bij de locatie waar grote hoeveelheden passagiers op- en afstappen en waarbij de reders ook andere praktische voorzieningen hebben voor hun bedrijfsvoering. Dit zijn de huidige zogeheten exclusieve locaties (zie afbeelding Exclusieve locaties op pagina 9).

## 3.2 Ligplaatsen aan privaat terrein

Alle huidige 377 vergunde ligplaatsen voor passagiersvaartuigen zijn samen met de stadsdelen getoetst op hun overdraagbaarheid aan een andere gebruiker. Hieruit is gebleken dat in enkele specifieke gevallen een bestaande ligplaats bij het vrijvallen verdwijnt of niet geheel volgens de gebruikelijke verdeelregels aan andere reders kan worden toegewezen.





## Locaties met (semi-)exclusieve op- en afstapplaatsen

### I Open Havenfront/Damrak

1. Open Havenfront: westelijk deel P1 en fietsflat
2. Open Havenfront: middelste gedeelte, zuid- en noordzijde
3. Open Havenfront: oostzijde tussen Damrak en Odebrug
4. Damrak

### II Rokin/Binnenamstel

5. Rokin
6. Binnenamstel 'Hof van Holland' tegenover Hotel De L'Europe

### III Singelgracht

7. Stadhouderskade, bij Heineken Brouwerijen
8. Stadhouderskade, bij Rijksmuseum
9. Stadhouderskade, bij Parkhotel (Park Centraal)
10. Nassaukade, bij het Leidsebosje en de Leidsegracht
11. Nassaukade, tegenover Leidsegracht (incidenteel gebruik)

■ Exclusieve locaties. (Uit Notitie op- en afstappen passagiersvaart, oktober 2021)

**Beperkte toegankelijkheid**

Een aantal ligplaatsen grenst aan privéterrein van een kantoor, aan privéterrein van een hotel of aan een woonboot. Deze ligplaatsen zijn niet direct toegankelijk via de openbare ruimte. Omdat het passagiersvaartuig wel in het openbaar vaarwater ligt, moet voor het gebruik van deze ligplaatsen altijd een ligplaatsvergunning worden afgegeven door het college. De plekken langs woonboten lenen zich niet altijd voor herverdeling. Dat zal van geval tot geval bekeken moeten worden. De eigenaren van privéterreinen moeten toestemming geven voor het betreden van hun terrein om de ligplaatsen te bereiken. De gemeente vraagt in de procedure voor de toewijzing van deze ligplaatsen daarom ook om een bevestiging van toestemming van de eigenaar van het aanpalend gebouw of terrein. De gebruiker van de ligplaats moet altijd een geldige exploitatievergunning voor het binnenwater hebben, een ligplaatsvergunning aanvragen (en verkrijgen) en de bijbehorende precariobelasting voor het gebruik van openbaar water aan de gemeente voldoen.

**3.3 Gevolgen van nieuw op- en afstapbeleid**

Het uitgangspunt voor een nieuw systeem voor de verdeling en het gebruik van exclusieve locaties is efficiënt ruimtegebruik. Op- en afstappen krijgt prioriteit boven andere functies zoals het uitvoeren van onderhoud aan het passagiersvaartuig, maar ook het afmeren van het vaartuig. Iedere op- en afstapplaats die (semi) exclusief in gebruik is, dient minimaal als één ligplaats. Nabij de bestaande locaties verdwijnt mogelijk een deel van de ligplaatsen omdat daar ruimte moet worden gemaakt voor op- en afstappen. En op de nieuwe op- en afstapplaatsen, die naar verwachting met name in het Open Havenfront worden gerealiseerd, komen daar waar mogelijk ligplaatsen bij. Naar verwachting zal hierdoor in de toekomst per saldo ongeveer evenveel ligplaatsen bij op- en afstapplaatsen behouden blijven.

**3.4 Toekomstig gebruik binnenwater als ligplaats**

Naast de belangen van passagiersvaart dient de gemeente ook rekening te houden met andere functies van het binnenwater (zie hoofdstuk 2). Ook zal, als gevolg van werkzaamheden aan kades en bruggen, de komende (tientallen) jaren de beschikbare ruimte op het water beperkt zijn. Een extra complicerende factor is de mogelijkheid om laadinfrastructuur aan te leggen bij ligplaatsen. Gezien de opgaven die er liggen is het noodzakelijk om continu een belangenafweging te maken tussen het gebruik van het binnenwater als ligplaats voor passagiersvaart en andere functies. Uitbreiding van het aantal ligplaatsen ligt dan ook niet voor de hand. Op het moment dat ligplaatsen vrijkomen, gaat de gemeente eerst na of de plaats al dan niet tijdelijk nodig is voor ander gebruik voordat verdeling onder gegadigden plaatsvindt. Hiervoor vindt een inventarisatie plaats van de lokale belangen bij het betreffende stadsdeel.

**3.5 Onbemande vaartuigen**

Vanaf 2024 vindt verhuur plaats van 187 onbemande vaartuigen (verhuur) door 8 exploitanten. Het aantal exploitanten kan in de jaren daarna door het intrekken en uitgeven van exploitatievergunningen veranderen. Voor onbemande vaartuigen geldt dat de ligplaats in de meeste gevallen ook de op- en afstapplaats voor de huurder is. Om praktische redenen is het voor vaartuigen in dit segment niet mogelijk om gebruik te maken van de openbare op- en afstaplocaties. De vaartuigen moeten tussentijds worden opgeladen en schoongemaakt. Daarnaast zijn de meeste openbare op- en afstapplaatsen voor dit type vaartuigen te hoog om op een verantwoorde manier in- en uit te stappen. Dit gegeven zorgt ervoor dat de ligplaatsen voor onbemande vaartuigen anders zijn dan de ligplaatsen voor de overige categorieën passagiersvaartuigen.

Het afwijkende gebruik van ligplaatsen voor onbemande vaartuigen staat ook in Nota Varen Deel 2 beschreven.

Aangezien deze vaartuigen geclusterd worden afgemeerd, is het lastig om nieuwe ligplaatsen te vinden. In Nota Varen Deel 2 is aangegeven dat de huidige locaties voor dit segment zo veel als mogelijk behouden blijven. Daarom is het mogelijk dat het delen van de grotere locaties met andere ondernemers in dit segment nodig is. Exploitatievergunningen voor onbemande vaartuigen worden uitgegeven in sets van 10 vaartuigen omdat een lager aantal praktisch onrendabel is voor ondernemers. Voor een effectieve bedrijfsvoering is het wenselijk om deze vaartuigen bij elkaar af te meren. Daarom zal het aantal ligplaatsen op een locatie minimaal 5 of een veelvoud van 5 zijn. Hiervoor wordt op 5 van de 17 ligplaatslocaties voor dit segment het aantal ligplaatsen verruimd of verminderd met enkele plekken. Als gevolg van het nieuwe volumebeleid zal het aantal benodigde plekken voor onbemande vaartuigen in de komende jaren iets afnemen tot het aantal dat hiervoor is gereserveerd in het in 2019 vastgestelde beleid (zie tabel 3 op pagina 12). De schaarste aan ligplaatsen in dit segment kan worden opgelost door 20 plekken van een tijdelijke ligplaatsvoorziening voor onbemande vaartuigen in de Singelgracht 3 jaar langer aan te houden. Wanneer er geen schaarste is aan ligplaatsen, dan is het eenvoudiger om de beschikbare ligplaatsen te verdelen onder de reders in dit segment. Idealiter doen deze reders dat gezamenlijk en hoeft de gemeente de plekken voor dit segment niet te verdelen. Omdat op- en afstappen door passagiers in jachthavens in de meeste gevallen niet is toegestaan, zijn deze locaties voor dit segment geen geschikt alternatief voor plekken op het binnenwater. Om van dit verbod af te wijken, kan op verzoek van de jachthaveneigenaar bij het stadsdeel een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

# 4. Verdelingsysteem

De segmenten van exploitatievergunningen zijn gebaseerd op het aantal passagiers: segment groot (inclusief historisch en beeldbepalend) bevat vaartuigen voor meer dan 50 passagiers, segment klein en middelgroot bevat vaartuigen met een capaciteit tot 50 passagiers. Voor ligplaatsen zijn echter de fysieke afmetingen van het vaartuig maatgevend, omdat daarmee efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte op het water mogelijk is. Vaartuigen met een exploitatievergunning zijn daarom ingedeeld in de onder punt 3.1 en 4.1 genoemde lengtecategorieën.

## 4.1 Aanbod ligplaatsen en samenstelling vloot

In het ligplaatsenregister zijn de ligplaatsen verdeeld in drie lengtecategorieën: kleiner dan 10 meter, 10 tot 16 meter en groter dan 16 meter. Dit komt overeen met de gangbare maten van de vaartuigen in de verschillende segmenten voor exploitatievergunningen. Binnen de categorie klein is een nader onderscheid gemaakt tussen bemand en onbemand (verhuur). De reden hiervoor is dat voor onbemande vaartuigen de ligplaats in de meeste gevallen ook de op- en afstapplaats is. De bestaande ligplaatsen voor onbemande vaartuigen blijven voorbehouden aan dit segment, omdat op- en afstappen door huurders daar is toegestaan. De verdeling van de ligplaatsen zelf is gemaakt op basis van de lengte van het vaartuig dat daar op dit moment ligt. Dit betekent dat deze ligplaatsen in de praktijk mogelijk ruimte kunnen bieden aan iets grotere of kleinere vaartuigen dan die nu op die plek vergund zijn, maar die wel binnen de grenzen van de lengtecategorie vallen.

Met het hanteren van een aantal lengtecategorieën, zoals in het ligplaatsenregister, kunnen grote ligplaatsen behouden blijven. Deze ligplaatsen worden niet ingenomen door kleine vaartuigen. Indien

grote ligplaatsen onbezet blijven na verdeling onder grote vaartuigen, bijvoorbeeld bij oplevering van nieuwe ligplaatsen in de Dijkgracht, dan is uitgave van deze plekken aan kleinere vaartuigen vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik mogelijk. Alleen onder de voorwaarde dat de ligplaats tot de volgende uitgifteronde wordt vergund, zodat de plek weer kan worden afgestaan aan een groot vaartuig bij de ingang van nieuwe exploitatievergunningen.

Omdat de verdeling van de verschillende segmenten passagiersvaartuigen in de komende jaren kan veranderen, wijzigt daarmee ook de behoefte aan type ligplaatsen. Daarom worden ligplaatsen voor lange vaartuigen die op dit moment niet door deze categorie in gebruik zijn tijdelijk aan korte vaartuigen verleend. In tabel 3 staat de verdeling van de vloot naar ligplaatscategorie per 2022, vanaf 2024 en vanaf 2030.

Exploitatievergunningen	Kort (< 10 meter)	Middellang (10 - 16 meter)	Lang (> 16 meter)	Subtotaal bemand	Onbemand	Totaal
Vloot juli 2022	115	110	115	340	205	545
Vloot vanaf maart 2024	122	119	143	384	197	581
Vloot vanaf maart 2030	99	114	177	390	160	550

Tabel 3: Ontwikkeling van vloot naar lengtecategorie

## 4.2 Vrijgekomen ligplaatsen (vraag en aanbod)

Er zijn verschillende mogelijkheden voor behoud en verdelen van ligplaatsen. Het gaat hier om de ligplaatsen waarvan de exploitatie- en ligplaatsvergunning aflopen en die geen onderdeel uitmaken van (semi) exclusieve locaties:

1. De ligplaats komt direct vrij voor herverdeling binnen die lengtecategorie.
2. De ligplaats komt vrij voor herverdeling, tenzij de huidige gebruiker van de ligplaats een ander vaartuig, met een bestaande of nieuwe exploitatievergunning in dezelfde lengtecategorie heeft waarvoor de reder geen vergunde ligplaats heeft.
3. De ligplaats komt vrij voor herverdeling, tenzij de huidige gebruiker van de ligplaats voor hetzelfde vaartuig een nieuwe exploitatievergunning heeft gekregen.

Deze opties verschillen in de mate waarin dit kansen biedt voor nieuwkomers en doorstroom van het gebruik van ligplaatsen aan de ene kant en stabiliteit en mogelijkheid tot clustering aan de andere kant. Dit is uitgewerkt in 3 scenario's.

### Scenario 1

Na afloop van de ligplaatsvergunning komt de ligplaats direct beschikbaar voor herverdeling onder gegadigden. Wanneer de huidige gebruiker van die plek een nieuwe exploitatievergunning heeft gekregen, dan is in geval van meerdere gegadigden deelname aan een loting nodig.

### Scenario 2

Na afloop van de ligplaatsvergunning komt de plek beschikbaar voor herverdeling, tenzij de huidige gebruiker beschikt over:

- a. een nieuwe exploitatievergunning voor datzelfde vaartuig of
- b. een ander passend vaartuig met een exploitatievergunning zonder ligplaatsvergunning.

### Scenario 3

Na afloop van de ligplaatsvergunning komt de plek beschikbaar voor herverdeling, tenzij de reder beschikt over een nieuwe exploitatievergunning voor datzelfde vaartuig.

Hoewel deze scenario's niet kunnen voorkomen dat de kans bestaat dat clustering van ligplaatsen over meerdere uitgifterondes zal afnemen, is in scenario 1 deze kans het grootst. Deze verschillen worden zichtbaar in de aantallen vrijkomende ligplaatsen na ingang van de vergunningen van tranche 1, per 1 maart 2024 (tabel 4). Bij scenario 1 komen in totaal 57 ligplaatsen voor bemande passagiersvaart vrij. Bij scenario 2 komen nog 19 ligplaatsen vrij. Hierbij is nog geen rekening gehouden met nieuwe ligplaatsen zoals in de Dijkgracht.

	Kort (< 10 meter)	Middellang (10 - 16 meter)	Lang (> 16 meter)	Totaal
Aantal aflopende exploitatievergunningen per 1 maart 2024 voor bemande vaartuigen	28	28	27	83
Waarvan met vergunde ligplaats	13	18	26	57
Scenario 1	13	18	26	57
Scenario 2*	4	7	8	19
Scenario 3	7	13	10	30

Tabel 4: Aantal vrijkomende ligplaatsen

\* De aantallen in scenario 2 zijn berekend aan de hand van de toegewezen vaartuigen in tranche 1. Deze aantallen kunnen uiteindelijk iets afwijken, omdat het mogelijk is dat reders een ander vaartuig in gebruik nemen dat wel in het segment van de exploitatievergunning past, maar een andere afmeting heeft. Plekken die per 1 maart 2024 vrijkomen kunnen worden toegewezen aan vaartuigen die op die datum geen vergunde ligplaats hebben. Dit kunnen zowel vaartuigen met een nieuwe exploitatievergunning zijn als vaartuigen met een lopende exploitatievergunning die nog geen ligplaats in het binnenwater buiten een jachthaven hebben.

### 4.3 Uitgifteregeling voor ligplaatsvergunningen

Door het aflopen van de duur van exploitatievergunningen komen ligplaatsen vrij voor herverdeling. Gebruikers van ligplaatsen moeten immers beschikken over een exploitatievergunning om een ligplaatsvergunning te krijgen of behouden. De beschikbaar gekomen ligplaatsen worden verdeeld onder geïnteresseerde reders door middel van een lotingsprocedure die hieronder is beschreven. Deze verdeling vindt elke twee jaar plaats tussen de uitgifteronde van exploitatievergunningen en de ingang van de nieuwe exploitatievergunningen. De nieuwe ligplaatsvergunningen worden verleend voor een periode die gelijk is aan die van de exploitatievergunning gekoppeld aan het vaartuig waarvoor de ligplaatsvergunning wordt aangevraagd.

De procedure voor het verdelen van beschikbare ligplaatsen in het binnenwater gaat telkens van start nadat de uitkomst van een uitgifteronde van exploitatievergunningen bekend is, want dan is duidelijk welke ligplaatsen beschikbaar komen. De verdeling van ligplaatsen vindt plaats na de verdeling van (semi) exclusieve op- en afstaplocaties. Dan is namelijk bekend welke vaartuigen een ligplaats innemen bij die op- en afstaplocaties en niet meer mee kunnen dingen naar een andere ligplaats in openbaar water.

Afhankelijk van het aantal geïnteresseerden en het aanbod van geschikte plekken, kunnen ligplaatsen worden toegewezen of is loting nodig in het geval van meerdere gegadigden. Toewijzen zonder loting biedt potentieel meer controle over de verdeling, waarmee bijvoorbeeld tegemoet kan worden gekomen aan het clusteren van ligplaatsen van individuele reders. Het blijkt echter niet goed mogelijk om voldoende objectieve en goed toepasbare criteria vast te stellen voor een redelijke en efficiënte verdeling waarbij toewijzing aan een enkele partij kan plaatsvinden. Omdat naar verwachting de belangstelling veel groter is

dan het aanbod aan plekken wordt gekozen voor het middel van loting in combinatie met criteria.

De gemeente wil daar waar dat uit het oogpunt van bedrijfszekerheid gewenst is continuïteit bieden in gebruik van ligplaatsen. Het uitgangspunt bij het ligplaatsenbeleid is daarom dat reders zoveel als mogelijk behouden wat zij hebben (scenario 2 op pagina 13). Dit betekent dat een reder die al een plek heeft in het binnenwater met een ligplaatsvergunning niet kan meedingen naar een andere plek. Hierboven genoemde systematiek heeft ook betrekking op de verdeling van ligplaatsen voor onbemande vaartuigen (verhuur). Echter deze ligplaatsen worden per set uitgegeven en komen dan in principe alleen ter beschikking voor de nieuwe houders van exploitatievergunningen voor onbemande vaartuigen.

### 4.4 Proces van toewijzen voorkeursscenario

#### Stap 1

De bestaande gebruikers kunnen in het geval van een aflopende exploitatievergunning binnen een vooraf bepaalde periode aangeven of zij die plek willen behouden voor hetzelfde opnieuw vergunde vaartuig. Of zij kunnen een ander vaartuig uit hun vloot op deze plek leggen in hetzelfde lengtesegment die een geldige exploitatievergunning heeft met een looptijd tot na 1 maart 2024. De gemeente maakt vervolgens aan de hand van een peildatum inzichtelijk welke ligplaatsen beschikbaar komen per ingangsdatum van de nieuwe vergunningen. De beschikbare plekken worden ingedeeld in één van de drie lengtecategorieën of de categorie 'onbemande verhuur'.

#### Stap 2

Beoordeling door de stadsdelen en programma Varen of de vrijgekomen ligplaatsen beschikbaar blijven voor passagiersvaart of dat een andere vorm van gebruik voorrang heeft.

**Stap 3**

De gemeente nodigt alle reders uit met een lopende (tot na 1 maart 2024) of toekomstige exploitatievergunning die nog geen ligplaats buiten jachthavens hebben om zich in te schrijven voor de verdeling van de beschikbare ligplaatsen. De gemeente verstrekt hiervoor een overzicht van alle beschikbare ligplaatsen voorzien van onder meer de lengtecategorie.

**Stap 4**

Reders kunnen een aanvraag indienen voor elk vaartuig met exploitatievergunning en zonder ligplaatsvergunning. Onderdeel van deze inschrijving is dat de reders de beschikbare plekken in de lengtecategorie van het vaartuig waarin zij interesse hebben, sorteren naar voorkeur (dit kunnen alle beschikbare plekken zijn of een deel hiervan).

**Stap 5**

Nadat de inschrijfperiode is afgelopen, vindt een loting plaats. Op basis van deze loting krijgt elke inschrijving een rangnummer.

**Stap 6**

Per lengtecategorie worden de beschikbare plekken als volgt verdeeld:

- a. De verdeling vindt in één ronde plaats. De gemeente maakt de uitkomst van de verdeling bekend.
- b. Eerst worden de ligplaatsen in lengtecategorie 'lang' verdeeld, vervolgens 'middellang' en daarna 'kort'. Als de onbemande vaartuigen via deze procedure verdeeld worden, volgt deze categorie als laatste.
- c. Het vaartuig met de inschrijving met het laagste rangnummer van de loting (die als eerste getrokken is) in de lengtecategorie wordt als eerste behandeld. Voor dit vaartuig wordt de ligplaats verleend die als eerste voorkeur aangegeven was.

- d. Daarna komt het volgende rangnummer. Dit vaartuig krijgt bij beschikbaarheid de ligplaats met eerste voorkeur. Als deze al bezet is, krijgt deze de tweede voorkeur.
- e. Daarna komt het volgende rangnummer, enzovoort. Dit principe wordt gehanteerd, totdat alle beschikbare plekken zijn vergeven of als er geen vraag meer is.
- f. Wanneer een inschrijving in behandeling is waarvan alle opgegeven voorkeursplekken al zijn toebedeeld aan anderen, dan krijgt dit vaartuig geen plek toegewezen. De procedure gaat dan verder met de behandeling van de inschrijving met het eerstvolgende rangnummer.
- g. Reders mogen tijdens het verdelingsproces ervoor kiezen om de ligplaats die aan hun vaartuig is toegewezen op grond van hun voorkeur niet te aanvaarden. In dat geval krijgen ze geen ligplaatsvergunning voor dit vaartuig. Ligplaatsen die hierdoor beschikbaar komen worden aangeboden aan het eerstvolgende vaartuig op de ranglijst, waarvoor de vrijgekomen ligplaats als hogere voorkeur is aangegeven dan de ligplaats die aan dit vaartuig verleend is. Of waarvoor nog geen ligplaats is verleend.
- h. Alle ligplaatsvergunningen die voor een specifiek vaartuig zijn verleend, worden vergund voor de duur van de exploitatievergunning van het vaartuig die geldt per datum van verlening van de ligplaatsvergunning. Nadat de beschikbare ligplaatsen zijn toegewezen, kunnen reders onderling ligplaatsen ruilen, mits deze ligplaatsen in dezelfde lengtecategorie vallen en de vaartuigen een exploitatievergunning met dezelfde looptijd hebben. Hiervoor dient het reguliere proces voor wijzigen van ligplaatsvergunningen te worden gevolgd.

Als een ligplaats beschikbaar komt voordat de ligplaatsvergunning is afgelopen, dan zal per situatie worden beoordeeld of opnieuw uitgeven van deze plek plaatsvindt vooruitlopend op een nieuwe verdeelronde.

# 5. Privaatrechtelijke toestemming

De houder van een ligplaatsvergunning maakt gebruik van water in eigendom van de gemeente en heeft daarom naast een ligplaatsvergunning ook privaatrechtelijke toestemming van de gemeente nodig. Die toestemming bestaat uit eenzijdige schriftelijke toestemming. Hieraan kan de gemeente voorwaarden verbinden. Eventueel nog lopende overeenkomsten worden tijdig door de gemeente opgezegd en vervangen door eenzijdige toestemming van de gemeente. Door deze vorm van privaatrechtelijke toestemming krijgt de gemeente op uniforme wijze grip op het gebruik van de ligplaatsen en de soms aanwezige aanvullende voorzieningen. De gemeente zal voor het gebruik van de ligplaats geen huur, maar precariobelasting in rekening brengen.

Uit een inventarisatie door Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS, 2021) is gebleken dat gebruikers van een aantal ligplaatsen in het binnenwater buiten jachthavens dat geen (semi) exclusieve locaties zijn, voorzieningen hebben aangelegd zoals steigers, afmeervoorzieningen, laadinfrastructuur, een toegangshek en drinkwateraansluitingen. Mogelijk zijn dergelijke voorzieningen door zogeheten natrekking eigendom van de gemeente geworden. Dit is alleen anders als:

1. De gemeente een concrete andersluidende afspraak met de gebruiker of een derde heeft gemaakt.
2. De voorzieningen niet duurzaam met de grond zijn verenigd.

Indien deze ligplaatsen beschikbaar komen voor herverdeling, dan is het uitgangspunt van het beleid als volgt:

a) Voorzieningen duurzaam verenigd met de grond:

Voor voorzieningen bij ligplaatsen die door natrekking eigendom van de gemeente zijn geworden, kan de gemeente naar redelijkheid een vergoeding betalen. Dit doet de gemeente op grond van de wettelijke regeling voor zogeheten ongerechtvaardigde verrijking. Deze regeling betreft een strenge maatstaf. Bij zaken die wel aan de grond vast zitten, maar waarvoor een huur- of gebruikscontract bepaalt dat die bij het einde van dat contract door de reder weggehaald moeten worden, betaalt de gemeente geen vergoeding. De reder zal die zaken dan tijdig moeten verwijderen.

b) Overige voorzieningen:

Voor voorzieningen die niet door natrekking eigendom van de gemeente zijn geworden, omdat deze niet duurzaam met de grond van de gemeente verenigd zijn of waarover een concreet andersluidende afspraak is gemaakt, betaalt de gemeente geen vergoeding. Daarvoor geeft de gemeente de huidige en de nieuwe gebruiker de gelegenheid om onderling afspraken te maken of die voorzieningen blijven. Ook daarbij blijft privaatrechtelijke toestemming van de gemeente vereist. Wanneer de huidige en nieuwe gebruiker er niet uit komen, dan kan de gemeente de voorziening van haar grond verwijderen\*. Voor eventueel aanwezige laadinfrastructuur komt een aparte regeling. De inhoud hiervan wordt nader bepaald bij het vaststellen van de gemeentelijke laadstrategie.

---

\* Dit geldt niet bij een concrete andersluidende afspraak zoals een eventueel opstalrecht.



# 6. Precariobelasting

In Nota Varen Deel 2 staat dat precariobelasting voor passagiersvaartuigen wordt verhoogd, omdat op dit moment geen reële prijs wordt betaald voor commercieel gebruik van de openbare ruimte en dat het verschil met commerciële tarieven te groot is. Daarom zouden deze tarieven vanaf 2022 worden verhoogd naar een meer marktconform tarief. In 2021 is aan de toenmalige wethouders van Water en Financiën voorgesteld om als gevolg van de corona-epidemie de geplande verhoging nog niet in 2022 in te voeren, maar in te laten gaan vanaf 1 januari 2024. Hiermee komt de gemeente tegemoet aan de moeilijke situatie waarin veel reders verkeren en krijgen zij de tijd om hun financiële positie te versterken. In het kader van lastenverlichting voor ondernemers is besloten dat voor passagiersvaartuigen in 2022 geen precarioliggeld zal worden geïnd. In 2023 wordt een voorstel voorgelegd aan de gemeenteraad om het precarioliggeld voor passagiersvaartuigen vanaf 2024 stapsgewijs te verhogen naar een reëler tarief. Na instemming van de raad wordt het nieuwe tarief in de precarioverordening voor 2024 opgenomen.