









































































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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Vragen over de efficiencynorm

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



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

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

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

### Vragen over de indeling in segmenten

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

### Vragen over ligplaatsen

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

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

## Vragen over de loting

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

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

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

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

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

### Vragen over de handhaving op efficiënt gebruik

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



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

### Vragen over hop on-hop off

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

### Vragen over eigendom steigers

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

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

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

### Vragen over de tarieven voor op- en afstappen

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