



Rekenkamer Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Gemeente Amsterdam
t.a.v. de gemeenteraad
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

datum	20 december 2017
ons kenmerk	RA_17_136
behandeld door	E.V. Oppenhuis
onderwerp	Uitkomst verkenning onderzoek naar vergunningverlening in de passagiersvaart

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 18 mei 2017 ontving ik van u het verzoek om onderzoek te doen naar “het gehele proces rond de passagiersvaart sinds de nota Varen en nu”. Op 28 juni heb ik u gemeld dat een dergelijk onderzoek passend is bij onze taak. Ik had bij het onderzoek ook enkele aarzelingen, omdat er op dat moment rond vergunningverlening voor de passagiersvaart in Amsterdam veel gebeurde. Vandaar dat ik het onderwerp eerst grondig wilde verkennen om te onderzoeken welke mogelijkheden voor onderzoek ik zag.

De verkenning hebben we in de periode augustus 2017 tot en met november 2017 uitgevoerd. De resultaten van de verkenning zijn bekend en worden gelijktijdig met het verzenden van deze brief via de website van de rekenkamer openbaar gemaakt:

<https://www.rekenkamer.amsterdam.nl/lopend-onderzoek/vergunningverlening-in-de-passagiersvaart>.

In de verkenning hebben we een reconstructie gemaakt van de gebeurtenissen die zich rondom de vergunningverlening in de passagiersvaart in de periode 2010-2017 hebben voorgedaan. Eén van de belangrijke gebeurtenissen in die periode is de uitspraak van de Raad van State op 7 juni 2017 in het hoger beroep dat de reders van de grotere rondvaartboten hadden aangespannen tegen het intrekken van hun vergunning voor onbepaalde tijd. De Raad van State heeft de reders in het gelijk gesteld en het besluit tot de intrekking van de vergunning voor onbepaald tijd vernietigd. Het volumebeleid voor één specifieke soort rondvaartboten was volgens de Raad van State onvoldoende onderbouwd. Deze uitspraak van de Raad van State heeft een belangrijke pijler onder het vaarbeleid (Nota Varen) van de gemeente Amsterdam weggeslagen.

Eén en ander heeft geleid tot de opschorting van de vergunningverlening en de start van een proces dat moet leiden tot een nieuw vaarbeleid van de gemeente Amsterdam. Dat proces is inmiddels in volle gang en moet eind 2018 zijn afgerond.

Ik ben van mening dat het binnen deze context niet zinvol is om in aanvulling op de reeds uitgevoerde verkenning nog nader onderzoek te doen naar het proces dat ten grondslag ligt aan het oude en achterhaalde vaarbeleid van de gemeente Amsterdam. Wel zie ik op basis van de verkenning twee andere mogelijke invalshoeken voor onderzoek die zinvol en relevant zijn en die resultaten opleveren die voor toekomstig beleid van de gemeente van nut kunnen zijn.

Vergunningstelsels en de Dienstenwet

De in de verkenning besproken rechtszaken “Trijberproces” en “proces van de reders in het segment Bemand groot” laten zien dat de inrichting en toepassing van een vergunningsstelsel waarbij een volumebeleid wordt gehanteerd nauw luistert. Beperkingen in het aantal vergunningen en de geldigheidsduur van vergunningen kunnen volgens de Dienstenwet alleen worden toegepast als een dwingende reden van algemeen belang kan worden aangetoond. Zoals het proces van de reders laat zien kan succesvol tegen intrekking of verlening van vergunningen worden geprocedeerd als aan deze voorwaarde niet wordt voldaan. Deze situatie is echter niet uniek voor het verlenen van vergunningen voor de passagiersvaart maar speelt overal waar de overheid kiest voor een beperking van het aantal vergunningen en waar de Dienstenwet van toepassing is. Een onderzoek waarin wordt nagegaan hoe vergunningsstelsels binnen en buiten Amsterdam worden vormgegeven als er sprake is van “schaarste” levert informatie op over de randvoorwaarden waaraan dergelijke vergunningsstelsels moeten voldoen en geeft antwoord op de vraag of de gemeente voldoende zicht heeft op de verschillende opties waaruit zij kan kiezen.

Vertaling wensen gemeenteraad naar relevante gunningscriteria en toetsing

De verkenning laat zien dat bij de gewogen toetreding in 2016 een grote discrepantie is ontstaan tussen enerzijds de wensen en verwachtingen van de gemeenteraad en anderzijds de uitkomst van de gewogen toetreding. De vraag die daarbij voorligt is hoe dit kon gebeuren. In een dergelijk onderzoek komen de verschillende stappen aan de orde vanaf de kaderstelling van het beleid in de gemeenteraad tot de uiteindelijk toetsing door de beoordelingscommissie van de vergunningen. Uit een dergelijk onderzoek kunnen lessen getrokken worden voor toekomstig beleid, welke mogelijkerwijs ook worden betrokken bij de inrichting van het nieuwe vergunningsstelsel voor de passagiersvaart in Amsterdam. Het geeft daarnaast een oordeel over de zorgvuldigheid waarmee het college richting heeft gegeven aan de verschillende fases in het vergunningsproces.

Vervolg

Aangezien beide voorgestelde onderzoeksrichtingen niet geheel aansluiten bij het door de gemeenteraad in de brief van 18 mei geuite verzoek, lijkt het mij zinvol om bij de start van het onderzoek met raadsleden in gesprek te gaan over de precieze richting van ons onderzoek. Hierover zal ik te zijner tijd contact opnemen met de raadfracties.

Ik vertrouw erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Indien u nog vragen of opmerkingen heeft kunt u contact opnemen met de projectleider van de verkenning Erik Oppenhuis (telefoon 020 25 478 64 of email eoppenhuis@rekenkamer.amsterdam.nl), of met mij.

Met vriendelijke groet,



dr. J.A. de Ridder
directeur Rekenkamer Metropool Amsterdam