

ECLI	ECLI:NL:RVS:2020:722
Datum uitspraak	11 maart 2020
Inhoudsindicatie	Bij drie onderscheiden besluiten van 20 juni 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam de aanvragen van Rederij Amsterdam om exploitatievergunningen passagiersvervoer voor de bedrijfsvaartuigen "[vaartuig A]", "[vaartuig B]" en "[vaartuig C]" afgewezen.

Volledige tekst

201906485/1/A3.

Datum uitspraak: 11 maart 2020

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

Rederij Amsterdam B.V., gevestigd te Amsterdam,

appellante,

tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 19 juli 2019 in zaak nrs. 18/7078, 18/7160 en 18/7161 in het geding tussen:

Rederij Amsterdam

en

het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Procesverloop

Bij drie onderscheiden besluiten van 20 juni 2018 heeft het college de aanvragen van Rederij Amsterdam om exploitatievergunningen passagiersvervoer voor de bedrijfsvaartuigen "[vaartuig A]", "[vaartuig B]" en "[vaartuig C]" afgewezen.

Bij besluit van 1 februari 2019 heeft het college het door Rederij Amsterdam daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 19 juli 2019 heeft de rechtbank de door Rederij Amsterdam daartegen ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak heeft Rederij Amsterdam hoger beroep ingesteld.

Het college heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

Rederij Amsterdam heeft een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 11 december 2019, waar Rederij Amsterdam, vertegenwoordigd door [gemachtigde], bijgestaan door mr. P. Nicolai, advocaat te Amsterdam, en het college, vertegenwoordigd door mr. F.W. Schokking en mr. K. van Driel, bijgestaan door mr. J. Bootsma, advocaat te Den Haag, zijn verschenen.

Overwegingen

Inleiding

1. De relevante bepalingen van de Gemeentewet, de Verordening op het binnenwater 2010 (hierna: de Vob 2010), zoals die luidde ten tijde van belang, en de Regeling uitgifteronde 2022 (hierna: de Regeling 2022) zijn opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak. De bijlage maakt deel uit van de uitspraak.

1.1. Op 13 juni 2017 heeft het college artikel 1.3 van de Regeling Passagiersvaart Amsterdam 2013 (hierna: RPA 2013) gewijzigd en daarin een vergunningstop voor onbepaalde tijd opgenomen voor alle segmenten vaartuigen. Op grond van die vergunningstop werden geen exploitatievergunningen passagiersvervoer meer verleend.

Op 30 april 2018 heeft Rederij Amsterdam aanvragen gedaan om exploitatievergunningen voor onderscheidenlijk de vaartuigen [vaartuig A], [vaartuig B] en [vaartuig C]. Deze vaartuigen vallen onder het segment bemand groot. De vergunningen zijn aangevraagd om passagiers te vervoeren in vergunninggebied 1. Bij de besluiten van 20 juni 2018 heeft het college de aanvragen afgewezen op grond van de vergunningstop.

Bij uitspraak van 12 september 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:2958](#), heeft de Afdeling geoordeeld dat het invoeren van een vergunningstop in het kader van het formuleren van nieuw beleid om een met de Dienstenrichtlijn strijdige situatie te herstellen in beginsel redelijk is. Het instellen van een vergunningstop voor onbepaalde tijd wordt echter onredelijk geacht, omdat deze niet langer kan worden aangemerkt als aanloop naar het formuleren van nieuw beleid als maatregel om de met het Unierecht strijdige situatie te herstellen, aldus de Afdeling in die uitspraak. Hierbij is van belang geacht dat onduidelijk is hoe lang deze situatie zal duren en wanneer een nieuw beleid in werking zal treden.

Bij besluit van 8 januari 2019 is de Regeling 2022 vastgesteld en de RPA 2013 gewijzigd. Artikel 1.3 van de RPA 2013, waarin de vergunningstop was neergelegd, is daarmee vervallen. De Regeling 2022 dient blijkens haar toelichting ter vervanging van artikel 1.3 van de RPA 2013. De huidige vergunningen zullen opnieuw worden verdeeld. Voor de eerste uitgifteronde is in artikel 1, tweede lid, van de Regeling 2022, in samenhang gelezen met het eerste lid, bepaald dat aanvragen die niet zijn ingediend tussen 1 maart 2020 om 08:00 uur en 31 maart 2020 om 18:00 uur, worden afgewezen. In artikel 2 is bepaald dat vergunningen worden verleend met ingang van 1 maart 2022.

Bij het besluit van 1 februari 2019 heeft het college de bezwaren van Rederij Amsterdam tegen de besluiten van 20 juni 2018 ongegrond verklaard. De Regeling 2022 is aan dat besluit ten grondslag gelegd. Omdat de aanvragen van Rederij Amsterdam niet tussen 1 maart en 31 maart 2020 zijn ingediend, heeft het college die afgewezen.

Ter zitting in hoger beroep heeft het college gesteld dat de aanvraagperiode is gewijzigd in de periode tussen 1 juni 2020 om 08.00 uur en 30 juni 2020 om 16.00 uur om reders meer tijd te geven hun aanvragen voor te bereiden. Deze wijziging is inmiddels aan de raad voorgelegd, door het college vastgesteld en wordt op zeer korte termijn in het Gemeenteblad

gepubliceerd. Verder is ter zitting gesteld dat de datum van inwerkingtreding van de nieuw uit te geven vergunningen 1 maart 2022 blijft.

Aangevallen uitspraak

2. De rechtbank heeft overwogen dat er voor het oordeel dat artikel 1 van de Regeling 2022 op een onredelijke belangenafweging rust geen grond is. Het gaat om een tijdelijke regeling die overeenstemt met de uitspraak van de Afdeling van 12 september 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:2958](#), en ook gerechtvaardigd is. Daarmee wordt voorkomen dat toekomstig beleid over de vergunningverlening wordt doorkruist. Bovendien wordt belanghebbenden niet de mogelijkheid ontnomen om een aanvraag in te dienen.

De rechtbank heeft geen grond gezien voor het oordeel dat artikel 1 van de Regeling 2022 in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel. Het college heeft mogen kiezen voor een regeling waarbij tijdelijk geen exploitatievergunningen worden verleend. Dat de regeling ook betrekking heeft op aanvragen die vóór de vaststelling van deze regeling zijn ingediend, maakt dat niet anders. Voor Rederij Amsterdam is de situatie onveranderd gebleven en een dergelijke regeling was voorzienbaar. Of het college terecht heeft gesteld dat het aantal exploitatievergunningen moet worden gemaximeerd, hetgeen volgens Rederij Amsterdam de regeling rechtsonzeker maakt, staat in deze procedure niet ter beoordeling.

De rechtbank is Rederij Amsterdam niet gevolgd in haar betoog dat de Regeling 2022 ondeugdelijk tot stand is gekomen, omdat die met toepassing van de bevoegdheid van artikel 2.4.5, negende lid, van de Vob 2010 is vastgesteld. Voor het oordeel dat de laatstgenoemde bepaling zich niet verdraagt met artikel 156, eerste lid, van de Gemeentewet is geen grond. Daarbij is van belang dat in de Regeling 2022 geen sanctioneringsbevoegdheid is overgedragen, maar een bevoegdheid over het weigeren van een exploitatievergunning.

Verder heeft de rechtbank overwogen dat er geen rechtsregel is, die eraan in de weg staat om de regeling van artikel 1 van de Regeling 2022 in een algemeen verbindend voorschrift vast te stellen. Tot slot is de rechtbank van oordeel dat het college de afwijzingen van de aanvragen om exploitatievergunningen voldoende heeft gemotiveerd.

Hoger beroep

3. Rederij Amsterdam betoogt dat de rechtbank heeft miskend dat artikel 1 van de Regeling 2022 onverbindend is. Aan deze bepaling ligt een ondeugdelijke belangenafweging ten grondslag. Van een doorkruising van het toekomstig beleid, zoals het college stelt, is geen sprake. Uit geen enkel stuk is gebleken waarom het aantal vaarbewegingen dient te worden gemaximeerd vanwege de belangen die het college op grond van de Vob 2010 dient te behartigen. Voorts was het niet nodig om de Regeling 2022 vast te stellen, omdat alle exploitatievergunningen onder het nieuwe vergunningstelsel zullen worden ingetrokken.

Daarnaast is artikel 1 van de Regeling 2022 rechtsonzeker. Deze bepaling voorziet in een afwijzing met terugwerkende kracht, omdat aanvragen die vóór de vaststelling van de Regeling 2022 zijn ingediend, alsnog worden afgewezen. Na de uitspraak van de Afdeling van 12 september 2018 bestond er echter aanspraak op een vergunning. Door de terugwerkende kracht is die aanspraak weggenomen.

Verder had het college de Regeling 2022 niet met toepassing van zijn bevoegdheid van artikel 2.4.5, negende lid, van de Vob 2010 mogen vaststellen. Deze bepaling van de Vob 2010 is onverbindend, omdat die in strijd is met artikel 156, derde lid, van de Gemeentewet. Op grond van artikel 156, derde lid, van de Gemeentewet had de gemeenteraad de onderwerpen waarover het college nadere regels kan vaststellen in de Vob 2010 moeten aanwijzen. Dat is

niet gebeurd. De rechtbank is ten onrechte aan deze beroepsgrond voorbij gegaan. Voorts had artikel 1 van de Regeling 2022 niet in een algemeen verbindend voorschrift mogen worden vastgesteld. Uit artikel 2.4.5, zesde lid, van de Vob 2010 volgt dat het college beleidsruimte heeft om belangen af te wegen. Omdat artikel 1 in een algemeen verbindend voorschrift is vastgesteld, dient een aanvraag zonder meer te worden afgewezen en is een afweging van belangen in concreto, zoals bij beleidsregels, ten onrechte niet meer mogelijk. Door in een algemeen verbindend voorschrift een weigeringsverplichting op te nemen die geen betrekking heeft op de weigeringsgronden van artikel 2.4.5 van de Vob 2010, treedt het college ook buiten zijn bevoegdheid om nadere regels vast te stellen, aldus Rederij Amsterdam.

Berust de Regeling 2022 op een ondeugdelijke belangenafweging?

3.1. In de toelichting van de Regeling 2022 is vermeld dat het concept van de Nota Varen - deel 1 op 27 november 2018 voor inspraak is vrijgegeven. Deze Nota is op 9 mei 2019 vastgesteld en in deze Nota is het nieuwe beleid voor het verlenen van exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen neergelegd. Daarin staat dat de gemeente grip wil krijgen op de drukte en overlast op het water en een balans wil bereiken tussen het aantal passagiersvaartuigen en de overige gebruikers van het water. Het uitgangspunt is dat de algehele drukte op het water en het aandeel van passagiersvaart daarbinnen niet verder toeneemt. De bestaande drukte doet afbreuk aan de vlotte en veilige doorvaart. De maximale capaciteit van het grachtensysteem wordt op drukke momenten op een aantal cruciale locaties in de bestaande situatie al overschreden. Om deze redenen worden in het nieuwe vergunningstelsel maximaal 550 exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen verleend. Het aantal vergunningen dat daadwerkelijk is verleend en in gebruik genomen, bedraagt 471.

Het college heeft aanvullend gemotiveerd dat Rederij Amsterdam zelf over zes exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen beschikt, dat ten tijde van de inspraakronde meer dan 100 aanvragen om een nieuwe vergunning waren gedaan, waaronder de onderhavige aanvragen van Rederij Amsterdam, en dat er rekening mee moet worden gehouden dat meer nieuwe aanvragen worden gedaan. Dat betekent dat het aantal aanvragen het maximum aantal te verlenen vergunningen naar verwachting ruim zal overschrijden. Daarnaast hebben de verleende vergunningen een onbepaalde duur. Die vergunningen zullen in tranches moeten worden ingeleverd om ruimte te maken voor de nieuw uit te geven vergunningen voor bepaalde tijd. Deze nieuwe vergunningen moeten worden herverdeeld onder alle belangstellende huidige en nieuwe reders om aan hen allen de kans te bieden mee te dingen naar een nieuwe vergunning in een verdeelprocedure die voldoet aan het Unierecht. De voorwaarden voor vergunningverlening werden ten tijde van het besluit van 1 februari 2019 uitgewerkt. De periode tot maart 2020 is benut om het nieuwe beleid en de regelgeving ter implementatie van dat beleid af te ronden om de nieuwe vergunningen met ingang van 1 maart 2022 van kracht te laten zijn, zoals in de Regeling 2022 is bepaald. Tot het moment waarop dit beleid ten uitvoer kan worden gelegd, is een voorziening nodig waarmee wordt voorkomen dat er meer dan 550 vergunningen worden verleend en het nieuwe beleid wordt doorkruist, aldus het college.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de rechtbank in hetgeen Rederij Amsterdam heeft aangevoerd terecht geen grond gezien voor het oordeel dat de belangenafweging die aan artikel 1 van de Regeling 2022 ten grondslag is gelegd, onredelijk is. Dat, zoals Rederij Amsterdam stelt, uit geen enkel stuk is gebleken waarom het aantal vaarbewegingen dient te worden gemaximeerd is niet juist, gezien het concept van de Nota Varen dat op 27 november 2018 voor inspraak is vrijgegeven. Verder volgt de Afdeling niet haar betoog dat de

regeling van artikel 1 van de Regeling 2022 niet nodig is, omdat alle vergunningen onder het nieuwe vergunningstelsel zullen worden ingetrokken. Dat betoog gaat eraan voorbij dat het de verantwoordelijkheid van het college is om er voor te zorgen dat (potentiële) aanvragers gelijke kansen op een vergunning hebben waartoe in een transparante procedure voor de verdeling van vergunningen dient te worden voorzien. Om dat te bereiken heeft het college in redelijkheid kunnen bepalen dat aanvragen uitsluitend in de nader geregelde aanvraagperiode 2020 kunnen worden gedaan. Dat een bepaling als vervat in artikel 1 van de Regeling nodig kan worden geacht, klemmt te meer omdat er al meer aanvragen zijn dan het aantal vergunningen dat kan worden verleend.

Is de Regeling 2022 rechtsonzeker?

3.2. De rechtbank heeft terecht geen grond gezien voor het oordeel dat artikel 1 van de Regeling 2022 rechtsonzeker is. Deze bepaling is tot stand gekomen naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 12 september 2018 waarin is geoordeeld dat een vergunningstop op zich redelijk is, maar niet voor onbepaalde tijd. Voor zover Rederij Amsterdam stelt dat zij in een ongunstiger positie terecht is gekomen, is die stelling onjuist omdat zij ook op grond van de vergunningstop van artikel 1.3 van de RPA 2013, zoals gewijzigd op 13 juni 2017, niet in aanmerking kwam voor een exploitatievergunning. Anders dan Rederij Amsterdam voorts stelt, bestond na de uitspraak van 12 september 2018 geen aanspraak op een exploitatievergunning. Dat aanvragen die vóór 1 maart 2020 zijn ingediend ingevolge artikel 1 van de Regeling 2022 worden afgewezen, betekent verder niet dat deze bepaling terugwerkende kracht heeft. De rechtsgevolgen van een besluit tot afwijzing gaan niet in vanaf de datum van de aanvraag.

Is de Regeling 2022 in strijd met artikel 156 van de Gemeentewet?

3.3. De Regeling 2022 is vastgesteld met toepassing van de bevoegdheid van artikel 2.4.5, negende lid, van de Vob 2010. De rechtbank heeft terecht geoordeeld dat die bepaling niet in strijd is met artikel 156, derde lid, van de Gemeentewet. Daarbij heeft zij terecht van belang geacht dat het hier niet gaat om de vaststelling van een verordening die door een strafbepaling of bestuursdwang wordt gehandhaafd. In de Regeling 2022 zijn nadere regels opgenomen over de uitgifteronde 2022. In de Regeling 2022 is nader geregeld wanneer een aanvraag om een vergunning moet worden ingediend om voor inwilliging in aanmerking te kunnen komen alsmede het tijdstip waarop vergunningen van kracht worden. Bovendien heeft de bevoegdheid van het college om op grond van artikel 2.4.5, negende lid, van de Vob 2010 nadere regels te stellen betrekking op onderwerpen waarmee de raad het college in dit artikel heeft belast. Ingevolge het zesde lid van artikel 2.4.5 van de Vob 2010 kan het college gelet op de daar genoemde belangen, waaronder het belang van ordening en de vlotte en veilige doorvaart, een vergunning verlenen, weigeren, intrekken of aanpassen. Ingevolge het zevende lid kan het college bij het verlenen van een vergunning bepalen welke wateren mogen worden bevaren en op welke plaatsen mag worden afgemeerd. Omdat het negende lid in samenhang met de andere leden moet worden gelezen, heeft de bevoegdheid van het college om nadere regels te stellen betrekking op de door de raad in die leden aangewezen onderwerpen.

Mag de Regeling 2022 in een algemeen verbindend voorschrift worden vastgesteld?

3.4. In artikel 2.4.5, zesde lid, van de Vob 2010 is een discretionaire bevoegdheid voor het college opgenomen om een vergunning te weigeren. Hoewel het college beleidsruimte heeft om een vergunning te weigeren, noopt deze bepaling op zichzelf er niet toe dat het college op grond van zijn bevoegdheid van artikel 2.4.5, negende lid, van de Vob 2010 alleen nadere

regels mag vaststellen voor zover daarbij in ruimte is voorzien om bij elke afzonderlijke aanvraag een nadere afweging te maken. In de toelichting op artikel 2.4.5 van de Vob 2010 zijn verder geen aanknopingspunten te vinden voor het oordeel dat het college daartoe gehouden was.

Voor zover Rederij Amsterdam betoogt dat het college buiten zijn bevoegdheid is getreden om nadere regels te stellen door een nieuwe weigeringsgrond in een algemeen verbindend voorschrift vast te stellen, kan zij daarin niet worden gevolgd. Anders dan zij betoogt, gaat het niet om een nieuwe weigeringsgrond die geen grondslag heeft in artikel 2.4.5 van de Vob 2010. Gelet op artikel 2.4.5, zesde lid, gelezen in samenhang met artikel 2.3.1, tweede lid, van de Vob 2010 is het college niet gehouden onbepaald vergunningen te verlenen indien het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart en voorts de bescherming tegen overlast, zich daartegen verzet. Zoals overwogen onder 3.1, staat het college bij de uitoefening van zijn bevoegdheid om vergunningen te verlenen voor de opgave grip te krijgen op de drukte en overlast op het water en wil het college een balans bereiken tussen het aantal passagiersvaartuigen en de overige gebruikers van het water. Uitgangspunt is voor het college dat de algehele drukte op het water en het aandeel van passagiersvaart daarbinnen niet verder toeneemt. De Regeling 2022 is een voorziening tot het in het leven roepen van een tijdelijke vergunningenstop om te komen tot een verdeling van de vergunningen op een wijze die voldoet aan het in het Unierecht geldende transparantie- en gelijkheidsbeginsel. Uit de uitspraak van de Afdeling van 12 september 2018 volgt dat een dergelijke regeling redelijk is, mits niet voor onbepaalde duur. De vergunningenstop is met de Regeling 2022 in tijd begrensd en de nieuwe vergunningen voor bepaalde tijd zullen met ingang van 1 maart 2022 in werking treden. Ter zitting in hoger beroep heeft het college uitdrukkelijk bevestigd dat vergunningen uiterlijk op 1 maart 2022 in werking zullen treden. Nu Rederij Amsterdam in de periode die voor de eerste uitgifteronde van vergunningen met een concrete einddatum in de Regeling 2022 is opgenomen haar aanvragen om vergunningen kan indienen, valt niet in te zien dat deze regeling een extra weigeringsgrond bevat. Voor zover zij in die vergunningverdeelpprocedure met een maximering van het aantal vergunningen te maken krijgt, kan zij dat in die procedure aan de orde stellen.

Tussenconclusie

3.5. Gelet op het vorenstaande heeft de rechtbank terecht geen grond gezien voor het oordeel dat de Regeling 2022 onverbindend is.

Het betoog faalt.

Motivering

4. Verder betoogt Rederij Amsterdam dat de rechtbank heeft miskend dat het college de afwijzingen onvoldoende heeft gemotiveerd. Vergunningverlening zal toekomstig beleid niet doorkruisen, omdat in 2022 alle verleende exploitatievergunningen zullen worden ingetrokken, aldus Rederij Amsterdam.

4.1. Gelet op het overwogene onder 3.1 heeft de rechtbank terecht geen grond gezien voor het oordeel dat het besluit van 1 februari 2019 onvoldoende is gemotiveerd.

Het betoog faalt.

Slotsom

5. Het hoger beroep is ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.

6. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

bevestigt de aangevallen uitspraak.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. C.M. Wissels en mr. C.C.W. Lange, leden, in tegenwoordigheid van mr. K.S. Man, griffier.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Man
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 11 maart 2020

629.

BIJLAGE

Gemeentewet

Artikel 156

1. De raad kan aan het college en aan een door hem ingestelde bestuurscommissie bevoegdheden overdragen, tenzij de aard van de bevoegdheid zich daartegen verzet.

[...].

3. De bevoegdheid tot het vaststellen van verordeningen, door strafbepaling of bestuursdwang te handhaven, kan de raad slechts overdragen voor zover het betreft de vaststelling van nadere regels met betrekking tot bepaalde door hem in zijn verordeningen aangewezen onderwerpen.

[...].

Verordening op het binnenwater 2010, zoals die luidde ten tijde van belang

Artikel 2.3.1

[...]

2. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu, het bestemmingsplan en de vlotte en veilige doorvaart.

Artikel 2.4.5 Exploitatie (bedrijfs)vaartuigen voor vervoer van goederen dan wel passagiers

1. Het is een ieder verboden met een vaartuig of object tegen betaling of andere vergoeding, goederen of passagiers te vervoeren of vaartochten te verzorgen.

2. Het is een ieder verboden een vaartuig of een object te verhuren voor vaartochten dan wel voor het vervoeren van goederen of passagiers.

3. De verboden uit leden 1 en 2 gelden niet in het geval:

a. het een bedrijfsvaartuig betreft en

b. een daartoe strekkende vergunning is verleend door het college. Artikel 2.4.1 eerste lid, tweede volzin, is van overeenkomstige toepassing.

4. Het verbod in het eerste en tweede lid is niet van toepassing wanneer uitsluitend sprake is van doorvaart over de primaire vaarwegen, en er geen op Amsterdam gerichte economische activiteiten plaatsvinden.

5. Artikel 2.3.1, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing. Bij de toepassing daarvan, alsmede bij de toepassing van artikel 1.2.6, kan onderscheid worden gemaakt naar categorieën passagiersvaartuigen of segmenten.

6. Het college kan, gelet op de in artikel 2.3.1, tweede lid, genoemde belangen, alsmede met het oogmerk de kwaliteit en samenstelling (divers aanbod) van het passagiersvervoer te verbeteren en een divers aanbod daarvan te faciliteren en voorts ter bescherming tegen overlast, ter beperking van het aantal passagiersvaartuigen de vergunning weigeren, intrekken of aanpassen.

7. Het college kan bij het verlenen van de vergunning tevens bepalen welke wateren, al of niet met enige beperking, mogen worden bevaren, alsmede op welke plaatsen mag worden afgemeerd. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt naar categorieën passagiersvaartuigen of segmenten.

8. Het college kan vrijstelling verlenen van het verbod van het eerste en tweede lid.

9. Het college kan nadere regels vaststellen.

10. Het aanbieden van hetgeen verboden is op grond van de lid 1 en 2 van dit artikel, is ook verboden.

Artikel 4.1 Strafbepaling

Overtreding van het bij of krachtens deze verordening bepaalde wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie

Regeling uitgifteronde 2022

Artikel 1

1. Een vergunning als bedoeld in artikel 2.4.5, eerste lid, van de Verordening op het binnenwater 2010 wordt slechts verleend indien daarvoor een aanvraag is ingediend in de periode tussen 1 maart 2020 om 8:00 en 31 maart 2020 om 18:00.

2. Aanvragen die zijn ingediend in een andere dan de in het eerste lid genoemde periode worden afgewezen.

Artikel 2

Een vergunning als bedoeld in artikel 1 wordt verleend met ingang van 1 maart 2022.