



VAN

E.B. Tonissen / Quirin's B.V.
Waalkade 100
6511 XR Nijmegen

AAN

Gemeente Nijmegen
t.a.v. Gemeenteraad
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Nijmegen 29 april 2024

Betreft: Bezwaar tegen voorstel Haven- en Kadeverordening 2024

Geachte heer/mevrouw,

Op 19 maart 2024 is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen aan uw gemeenteraad een voorstel gedaan om de Haven- en Kadeverordening Nijmegen (2016) te wijzigen. Aanleiding hiervoor was mede gelegen in de gedachte dat sprake is van een beperkt aantal ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen, terwijl er meer potentiële gedaagden zouden zijn.

In de kern komt, althans op dit onderdeel, de voorgestelde wijziging van de Haven- en Kadeverordening Nijmegen neer op een aanpassing van de bestaande ligplaatsvergunningen voor bedrijfsvaartuigen. Op dit moment (en al sinds jaar en dag) bestaat voor bedrijfsvaartuigen de mogelijkheid te beschikken over een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd. Op basis van het voorstel van het college van burgemeester en wethouders worden de bestaande ligplaatsvergunningen (voor onbepaalde tijd) ambtshalve gewijzigd naar ligplaatsvergunningen voor een termijn van 15 jaar (artikel 10.3, vijfde lid Haven- en Kadevergunning 2024).

Mijn onderneming (Quirin's B.V.) exploiteert onder de naam 'Escape Boot Nijmegen' een bedrijfsvaartuig en beschikt over een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd. En hoewel mijn bedrijfsvaartuig eerder afgemeerd was aan de oude gemeente steiger ligt mijn boot in totaal al zo'n 57 jaar afgemeerd in de Lindenbergerhaven.

Mijn boot is, in de kern, een drijvend ponton met een opbouw. Dat betekent dat mijn boot speciaal gebouwd en aangepast is om in de Lindenbergerhaven af te meren en daar te blijven liggen. Behoudens een kleine verplaatsing naar een naast gelegen ligplaats kan mijn boot ook helemaal niet zelfstandig varen. Hij heeft dan ook geen eigen motor en roeren.

Maar dat niet alleen. Want, omdat mijn boot al decennialang in de Lindenbergerhaven ligt, is (inmiddels) de bouw en inrichting van de boot geheel afgestemd op deze ligplaats. Anders gezegd: mijn boot kan niet, althans niet zonder ingrijpende aanpassingen, ergens anders afmeren. Tot recent was deze gebondenheid aan de huidige locatie, bedrijfsmatig zonder meer verantwoord; beschikt werd, immers, over een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd. En, en niet minder van belang, in de voorbije jaren was er geen (of nauwelijks) animo voor andere partijen om een ligplaats te bemachtigen. Sterker nog, op dit moment worden 2 van de 4 steigers niet gebruikt als ligplaats.

Het is mij niet bekend dat er inmiddels wél gegadigden zouden zijn. Ik heb hierover, naar aanleiding van het collegevoorstel, vragen gesteld aan de Havendienst. Een antwoord hierop heb ik (nog) niet ontvangen. Logischerwijze zou een gegadigde zich ook bij mij (moeten) melden. Immers, een ligplaats vereist een steiger en ik ben eigenaar van een steiger.

Tegen die achtergrond heb ik een aantal bezwaren tegen, in het bijzonder, het aanmerken van een ligplaatsvergunning als schaarse vergunning en, als gevolg daarvan, het beperken van de termijn van een ligplaatsvergunning tot 15 jaar en het hanteren van een systeem van loting voor het verstrekken van nieuwe vergunningen. Ik zal dit, als onderstaand, nader toelichten.

Quirin's B.V.
h.o.d.n. Escape Boot Nijmegen
Waalkade 100
6511 XR Nijmegen

Tel:
+31 6 190 69 961

Website:
escapebootnijmegen.nl

E-mail:
info@escapebootnijmegen.nl

IBAN:
NL64 ABNA 0499 6369 02

KVK nr:
10143359

BTW nr:
NL8036.56.002B01



Schaarse vergunning?

In het collegevoorstel wordt tot uitgangspunt genomen dat een ligplaatsvergunning een schaarse vergunning is. Gesteld wordt dat (ik richt mij in het bijzonder tot de ligplaatsen in de Lindenbergerhaven) er slechts een beperkt aantal ligplaatsen beschikbaar is, maar dat er meerdere potentiële gegadigden zijn. Een (cijfermatige) onderbouwing hiervan heb ik niet terug kunnen vinden in het collegevoorstel.

In mijn beleving zijn er helemaal geen potentiële gegadigden - en deze situatie is al jaren de gegeven situatie. Ik acht, bovendien, dat de kans dat er binnen (afzienbare) termijn gegadigden zullen zijn om een nieuw te realiseren bedrijfsvaartuig te gaan exploiteren, uitermate beperkt is.

Dat er op dit moment (en in de afgelopen jaren) geen potentiële gegadigden zijn voor een ligplaats, leid ik vooraleerst af uit mijn eigen ervaring. Als gezegd, ben ik eigenaar van een (beschikbare) steiger. Een potentiële gegadigde zou zich, al dan niet met tussenkomst van de Havendienst, zonder meer bij mij gemeld hebben. Mijn steiger is, evenwel, al jaren beschikbaar.

Een bevestiging van deze stelling zou gegeven kunnen worden door de Havendienst. Als gezegd, heb ik hierover contact opgenomen met de Havendienst en heb ik gevraagd om een cijfermatige onderbouwing (of, beter gezegd, ik heb gevraagd hoeveel gegadigden in de afgelopen jaren zich bij de Havendienst hebben gemeld). Een antwoord heb ik (nog) niet gekregen. Het ontbreekt mij op dit moment, gelet op de relatief korte termijn totdat uw gemeenteraad zich over dit collegevoorstel buigt, aan een nader antwoord. Ik heb inmiddels een verzoek ingediend op basis van de Wet open overheid en ik hoop in de gelegenheid te zijn uw gemeenteraad nog nader te kunnen informeren.

Dat het onwaarschijnlijk is dat in de (nabije) toekomst er alsnog potentiële gegadigde zullen zijn, heeft te maken met de aanzienlijke investeringen die nodig zijn om een bedrijfsvaartuig te realiseren en te onderhouden. Ik zal dit, aan de hand van mijn eigen boot, toelichten.

Mijn boot ligt, als gezegd, al decennialang afgemeerd in de Lindenbergerhaven. Anders dan bij, bijvoorbeeld, een grondgebonden pand, heb ik ermee te maken dat ik het ponton (het 'onderschip' of de bodem van het bedrijfsvaartuig) periodiek geheel moet renoveren, om te voorkomen dat mijn boot, kort gezegd, zinkt. Enkele jaren geleden (in 2019) heb ik de bodem geheel gerenoveerd. De kosten hiervan beliepen (ongeveer) € 60.000,00. Dit was hard nodig - en over zo'n 30 tot (maximaal) 40 jaar zal de bodem opnieuw volledig gerenoveerd moeten worden. Deze investering ziet uitsluitend op de drijf functie; onder normale omstandigheden hoeft de eigenaar van een grondgebonden pand niet elke 30 tot 40 jaar de fundering volledig te renoveren.

Om de boot (en de bedrijfsvoering) in een zodanige staat te hebben (en te houden) dat deze in de huidige tijd bestaansrecht heeft, is op dit moment een ingrijpende renovatie noodzakelijk. Zo zal op korte termijn het volledige dak gerenoveerd moeten worden om (ook in de toekomst) een restaurantfunctie te kunnen vervullen. Aandacht is ook te besteden aan (brand)veiligheid; de huidige normen zijn wezenlijk anders (en strenger) dan 57 jaar geleden.

De huidige renovatieplannen zullen naar verwachting ongeveer € 600.000,00 gaan kosten. Dit bedrag zal, als vanzelf, niet voor ieder bedrijfsvaartuig gelden, maar ieder bedrijfsvaartuig zal wel periodiek het vaartuig ingrijpend moeten renoveren - en de kosten hiervoor zijn aanzienlijk. Dit, nog daargelaten de (initiële) investering in een bedrijfsvaartuig.

Een dergelijke 'businesscase' is daarmee slechts kloppend te maken als gerekend kan worden met een lange terugverdientijd. Ga ik uit van de hiervoor genoemde cijfers, dan betekent een investering van € 600.000,00 met een afschrijving in 25 jaar, een jaarlijkse afschrijvingslast van € 24.000,00 en een (gemiddelde) jaarlijkse rentelast van € 15.000,00 (uitgaande van 5% rente per jaar). Deze lasten zijn met de huidige exploitatie te dragen - en met een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd ook bedrijfsmatig te verantwoorden.

Quirin's B.V.
h.o.d.n. Escape Boot Nijmegen
Waalkade 100
6511 XR Nijmegen

Tel:
+31 6 190 69 961

Website:
escapebootnijmegen.nl

E-mail:
info@escapebootnijmegen.nl

IBAN:
NL64 ABNA 0499 6369 02

KVK nr:
10143359

BTW nr:
NL8036.56.002B01



De winst van Escape Boot Nijmegen was in 2023 (voor belastingen) ongeveer € 15.000,00. Ik verwacht de komende jaren (en na de voor mij lastige Corona-jaren) een zekere groei in omzet en ik anticipeer op een (iets) hogere winst. Maar, als ik de hiervoor genoemde investeringen niet in 25 jaar, maar binnen 15 jaar moet terugverdienen (en eigenlijk sneller...) dan gaan de exploitatiekosten (of: afschrijving en rente) van ongeveer € 39.000,00 per jaar naar ongeveer € 55.000,00 per jaar (€ 600.000,00 die in 15 jaar moet worden terugverdiend, 5% rente per jaar). Op dat moment is er geen sprake meer van (een beperkte) winst (ook niet als ik reken met een bescheiden groei), maar van een verlies.

Welnu, het punt dat ik wil maken is niet zozeer dat ik met geen winst meer kan maken, maar is erin gelegen dat *iedere andere* potentiële gegadigde een vergelijkbare berekening zal (moeten) maken en tot de conclusie zal (moeten) komen dat het gaan exploiteren van een bedrijfsvaartuig waarvoor een ligplaatsvergunning voor maximaal 15 jaar gegeven wordt, niet rendabel is. Dat, tegen deze achtergrond, het onwaarschijnlijk is dat er na ommekomst van die 15 jaar méér gegadigden voor de beschikbare ligplaatsvergunningen zijn, dan er ligplaatsen zijn, maakt deze afweging niet anders. Nog daargelaten of een ondernemer dit voor zich sprekende risico zou willen lopen; er is geen financier te vinden die met deze onzekerheid de node financiële middelen ter beschikking zal stellen.

Dat betekent dat het gehanteerde uitgangspunt (een ligplaatsvergunning is een schaarse vergunning) al in de huidige situatie niet opgaat, maar met een beperking van de termijn voor de ligplaatsvergunning volstrekt ondenkbaar is. Daarbij heeft te gelden dat er geen wettelijke verplichting is om een ligplaatsvergunning als schaarse vergunning aan te merken; men kan, als daar (evident) aanleiding toe is besluiten tot het nemen van deze stap. Die aanleiding is er in mijn benadering niet.

Terugverdientijd?

Bedrijfsvaartuigen kenmerken zich doordat sprake is van boten met een economische activiteit. Anders gezegd, het gebruik van de boot heeft tot doel om, na betaling van alle kosten, te voorzien in een inkomen voor de betreffende ondernemer. Daarmee wordt relevant, anders dan bij, bijvoorbeeld, woonboten, dat er sprake is van een redelijke balans tussen de investering(en) die gedaan zijn en de tijd die nodig is om deze investering(en) terug te verdienen. Om te kunnen spreken van een gezonde bedrijfsvoering, zal de exploitatie voldoende moeten opleveren om (vooraleerst) de kosten te kunnen dekken en, daar bovenop, nog winst moeten opleveren. Als de exploitatie onvoldoende oplevert, dan is het bedrijf gedoemd om op te houden met bestaan.

Hiervoor vroeg ik uw aandacht voor de bijzondere omstandigheden waar ik, als eigenaar van een bedrijfsvaartuig, mee te maken heb en die met zich brengen dat ik periodiek groot onderhoud pleeg aan mijn boot. Anders dan, bijvoorbeeld, een grondgebonden pand zal ik het drijfvermogen van mijn boot in stand moeten houden.

Maar dat niet alleen. Want als ik na 15 jaar geen ligplaatsvergunning meer heb, zal ik mijn boot moeten verplaatsen. Ook hierin verschilt de exploitatie van een bedrijfsvaartuig wezenlijk van de exploitatie van een grondgebonden pand; ondenkbaar is dat de eigenaar van een grondgebonden pand na wijziging van de vergunde situatie diens pand zal moeten verplaatsen.

Dit verplaatsen, zoals ik eerder al aangaf, is eigenlijk onmogelijk. Want, na 57 jaar afgemeerd liggen in de Waalhaven is mijn boot specifiek ingericht op het afgemeerd liggen in de Lindenbergerhaven. Een plaats in een andere haven (of zelfs andere stad) vereist een aanzienlijke aanpassing van de boot - met dito kosten. Daar komt (alsdan) nog bij dat het maar zeer de vraag is of een beschikbare plek ook ook een *geschikte* plek is voor een bedrijfsvaartuig; de Waalkade is een aantrekkelijke locatie en gerekend kan worden op een aanzienlijke stroom bezoekers. Ik zou op dit moment geen andere locatie weten die eenzelfde aantrekkingskracht heeft als de Waalkade in Nijmegen.

Los van de onwenselijkheid om mijn boot op een andere, mogelijk zelfs geschikte locatie af te meren, is, als hiervoor ook aangegeven, de zeer beperkte feitelijke mogelijkheid om mijn

Quirin's B.V.
h.o.d.n. Escape Boot Nijmegen
Waalkade 100
6511 XR Nijmegen

Tel:
+31 6 190 69 961

Website:
escapebootnijmegen.nl

E-mail:
info@escapebootnijmegen.nl

IBAN:
NL64 ABNA 0499 6369 02

KVK nr:
10143359

BTW nr:
NL8036.56.002B01



boot over grotere afstand te verplaatsen. Mijn boot is een drijvend ponton en beschikt niet over een eigen voortbeweging. Daarmee kan de boot niet op eigen kracht verplaatst worden en zal ik hiervoor een gespecialiseerd bedrijf moeten inschakelen.

Het gevolg hiervan, in onderlinge samenhang bezien, is dat als ik ermee moet rekenen dat ik over 15 jaar op basis van een lotingssysteem *mogelijk* opnieuw de beschikking krijg over een ligplaatsvergunning (maar evenzo mogelijk ook buiten de spreekwoordelijk boot val), ik nú al ermee moet rekenen dat ik over ten hoogste 15 jaar mijn boot niet meer in de Lindenerhaven mag afmeren en, en mijn boot dus moet afvoeren en slopen. Bovendien een (nieuwe) afweging over het doen van op dit moment (eigenlijk) noodzakelijke investeringen, zal ik daarbij (dus) ook rekening moeten houden met het afvoeren en slopen van mijn boot. Anders dan het hanteren van een sterfhuiskonstructie is, alsdan, volstrekt onverstandig.

Die afweging geldt voor mij - en is voor mij op dit moment actueel in verband met huidige staat van mijn boot - maar geldt in vergelijkbare zin óók voor iedere potentiële gegadigde. En noch ik, noch eender welke potentiële gegadigde zal met deze té beperkte terugverdientijd kunnen leiden tot een kloppende 'businesscase'.

Dit klemt te meer daar ik in het collegevoorstel nauwelijks een onderbouwing (of motivering) lees voor het hanteren van de termijn van 15 jaar. Sterker nog, het college geeft uitdrukkelijk aan niet te beschikken over cijfers die zien op de terugverdientijd van een bedrijfsvaartuig of horecaschip. De gekozen termijn is gekoppeld aan de maximale vergunningsduur voor marktplaatsen die, naar aanleiding van een in dat kader gevoerde juridische procedure, van (oorspronkelijk) 5 jaar, opgerekt is tot 12 jaar, omdat 'onderbouwd is dat een maximale vergunningsduur van 12 jaar volstaat voor het terugverdienen van de gemaakte investeringen'. Daarnaast is gekeken naar de terugverdientijd van rondvaartboten in Amsterdam, die te stellen zou zijn op '9 tot 15 jaar'.

Uit hetgeen ik hiervoor beschreef meen ik dat de vergelijking met een marktkraam en zelfs een rondvaartboot (ernstig) mank gaat. Dit geldt voor de initiële investeringen (de investering voor een marktkraam en zelfs een rondvaartboot zijn aanzienlijk lager dan de investering voor een boot, vergelijkbaar met mijn boot), maar (nog) veel nadrukkelijker voor de kosten van het onderhoud. Bovendien, en ook daarin wijkt de benadering van een marktkraam en een rondvaartboot sterk af, is een marktkraam (en ook een rondvaartboot) naar zijn aard eenvoudig te verplaatsen en elders op vergelijkbare wijze in te zetten.

Dat betekent dat de kosten in mijn geval, zoals hiervoor geschetst, aanzienlijk hóger zijn. Maar dit niet alleen. De omzetsnelheid bij zowel marktkramen als rondvaartboten is vele malen hoger dan bij mijn onderneming. Mijn - relatief dure - boot gebruik ik om een 'escaperoom' te exploiteren en, indien mogelijk, daarmee verband houdende horeca-activiteiten te ontplooiën. Als aangegeven kan ik, zelfs met de geplande investeringen, op een gezonde manier mijn onderneming draaiende houden - maar dat lukt niet als het venster om mijn investeringen terug te verdienen aanzienlijk beperkt wordt.

Ik heb mijn accountant gevraagd om, op een eenvoudige wijze, inzichtelijk te maken of een terugverdientijd van (maximaal) 15 jaar haalbaar is. Een afschrift van zijn uitleg treft u bijgaand aan. De conclusie heb ik u thans beschreven: de gehanteerde termijn is (veel) te kort om nog te kunnen spreken van een lonende bedrijfsvoering.

Financiële gevolgen

Nauw verwant aan deze overwegingen is het feit dat mijn pensioen - ik ben inmiddels 68 jaar oud - 'in mijn boot' zit. Anders gezegd: om mijn pensioen te kunnen verzilveren moet ik mijn boot (en de exploitatie van mijn bedrijf) kunnen verkopen. In de huidige situatie kan ik een (eventuele) opvolger een voldoende perspectief bieden; een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd is hierbij, evenwel, noodzakelijk.

Als ik mijn boot (en de exploitatie van mijn bedrijf) wil verkopen met een horizon van maximaal 15 jaar, dan zal ik een mogelijke overnamekandidaat moeten confronteren met de mogelijkheid dat na ommekomst van die termijn, de boot niet langer geëxploiteerd kan

Quirin's B.V.
h.o.d.n. Escape Boot Nijmegen
Waalkade 100
6511 XR Nijmegen

Tel:
+31 6 190 69 961

Website:
escapebootnijmegen.nl

E-mail:
info@escapebootnijmegen.nl

IBAN:
NL64 ABNA 0499 6369 02

KVK nr:
10143359

BTW nr:
NL8036.56.002B01



worden - en dus afgevoerd en gesloopt moet worden. Dat heeft, als vanzelf, voor mijn pensioen uitermate negatieve gevolgen.

Sterker nog, ik vrees dat ik geen geschikte overnamekandidaat zal vinden en dat ik de komende 15 jaar (let op de eerder genoemde sterfhuiskonstructie) niet anders kan dan zelf de exploitatie voort te blijven zetten. Er vanuit gaande dat mijn gezondheid zulks mogelijk maakt, zal ik op dat moment 83 jaar oud zijn - en zal ik op dat moment alsnog mijn boot moeten afvoeren en slopen.

En hoe zit met mijn eigendom?

Een laatste, niet onbelangrijk element is het feit dat ik, in het verleden, de eigendom heb verworven van een (op dit moment niet in gebruik zijnde) steiger in de Lindenbergerhaven. Dit recht op eigendom heeft, als vanzelf, slechts waarde indien en voor zover ik óók beschik over een ligplaatsvergunning. Anders gezegd: als ik geen ligplaatsvergunning heb, heb ik tot in de lengte der dagen de beschikking over een steiger die ik niet (meer) kan gebruiken.

Het enige alternatief dat ik heb, is dat ik mijn steiger zal moeten aanbieden aan een potentiële gegadigde. Maar, zoals ik hiervoor al becijferde, is de kans uitermate klein dat met een maximale termijn van 15 jaar, er meerdere gegadigden zullen zijn voor deze ligplaats(en). Nu de vergoeding die ik voor het gebruik van mijn steiger zou kunnen vragen volledig tot stand komt op basis van vraag-en-aanbod, voorzie ik dat mijn eigendomsrecht geen enkele waarde meer zal hebben. Feitelijk - maar zonder enige tegemoetkoming daarvoor - leidt dit collegevoorstel tot een met onteigening te vergelijken situatie.

Het collegevoorstel houdt geen rekening met deze bijzonderheid. Ik kan mij voorstellen dat dit geboren is uit onbekendheid hiermee. Maar, mijn belang is daarmee niet minder prangend. Gemeend wordt dat uw gemeenteraad thans wél op de hoogte is van (ook) dit belang - en ook mijn belang mee zal wegen.

Samenvattend

Anders dan het college stelt, zie ik geen aanleiding om de ligplaatsvergunningen voor bedrijfsvaartuigen in de Lindenbergerhaven te actualiseren, de termijn voor ligplaatsvergunningen (aanzienlijk) te verkorten en voorts een systeem van loting te gaan hanteren. Anders gezegd: het ontbreekt aan enige motivering dat sprake zou zijn van een schaarse vergunning.

Voorts - en zelfs als er wél sprake zou zijn van een discrepantie tussen het aantal ligplaatsen en de potentiële gegadigden - is de voorgestelde terugverdientijd (veel) te kort om te kunnen blijven spreken van een gezonde bedrijfsvoering. Mijn inschatting is dat dit voorstel het einde van bedrijfsvaartuigen in de Waalhaven zal betekenen en, en daarin ligt nadrukkelijk mijn belang, dat het gevolg van dit voorstel zal zijn dat ik niet meer in staat ben mijn boot te renoveren, (de exploitatie van) mijn boot te verkopen en op een redelijke manier mijn opgebouwde pensioen te verzilveren. De financiële gevolgen zijn, anders gezegd, aanzienlijk.

Tot besluit wordt géén rekening gehouden met mijn eigendomsrecht - terwijl ook dat recht van eigendom waardeloos zal worden.

Het is om die redenen dat ik een appèl doe op uw gemeenteraad om niet in te stemmen met het voorstel van het college tot wijziging van de Haven- en Kadeverordening 2016, althans dit voorstel slechts in een zodanig gewijzigde vorm aan te nemen, dan ik (en iedere andere ondernemer) in redelijkheid de gelegenheid heeft zijn gemaakte (en te maken) investeringen terug te verdienen.

Bijgesloten vindt u de brief van onze accountant.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

E.B. Tonissen

Quirin's B.V.
h.o.d.n. Escape Boot Nijmegen
Waalgade 100
6511 XR Nijmegen

Tel:
+31 6 190 69 961

Website:
escapebootnijmegen.nl

E-mail:
info@escapebootnijmegen.nl

IBAN:
NL64 ABNA 0499 6369 02

KVK nr:
10143359

BTW nr:
NL8036.56.002B01