

Commissieadvies

Datum : 23 mei 2002

Nummer PS: PS2002REG08

Dienst/sector : REG / RER

Commissie : R&G

Registratienummer: 2002REG000564i

Rapporteur: J.P.J. Lokker

Titel : Wijziging Verordening bescherming natuur en landschap 1996 met het oog op toevoeging van hoofdstuk III: Wateren; Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012.

Advies van de commissie:

De commissie adviseert overwegend positief over dit ontwerp-statenvoorstel, echter, de detailbeantwoording van vragen van onder meer insprekers wordt afgewacht.

Vervolgens zal over dit onderwerp het debat in de staten worden aangegaan.

Reactie van gedeputeerde staten:

De antwoorden op de gestelde vragen zijn bij dit advies gevoegd. Ze geven geen aanleiding tot wijzigingen.

Datum:

Gedeputeerde staten van Utrecht

Voorzitter,

Griffier,

Beantwoording vragen en reacties statencommissie Ruimte en Groen d.d. 23 mei 2002 (PS2002REG08) inzake de behandeling van de Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 en de daarmee samenhangende wijziging van de Verordening bescherming natuur en landschap 1996 (hierna VNL genoemd).

Voor zover de vragen van de verschillende fracties niet tijdens de vergadering konden worden beantwoord geven wij hierbij nog in het kort antwoord:

VVD fractie:

1. Nu nog € 40.000,-- beschikbaar, raming overige kosten?
2. Verhouding artikel 7c, lid 2 met artikel 7f. VNL?
3. Artikel 7j in relatie tot jachthavens en recreatievaartuigen?
4. De beleidsknelpunten en de kosten bij gedwongen verplaatsing?
5. Toelichting op de 'witte verschijning'?
6. Wie voert de regie in de overgangszones stad en buitengebied?
7. Is de verordening juridisch toetsbaar?

Ad. 1.

Voor de totstandkoming van de notitie en het daaraan verbonden communicatietraject is nog € 15882,-- beschikbaar (€ 38571,-- minus € 22689,--). Het budget is niet bedoeld om concrete knelpunten aan te pakken.

De aanpak van knelpunten en de daarmee samenhangende kosten is sterk afhankelijk van de aard en omvang van het knelpunt en de opgebouwde rechten van de woonschepbewoners. Over de omvang van de kosten valt eigenlijk nog weinig te zeggen. Voor sommige situaties zullen geen kosten hoeven te worden gemaakt en in andere gevallen wel. Bijvoorbeeld samenwerkingsprojecten waarin een locatie wordt heringericht. De partners zullen dan allen hun deel moeten financieren. Subsidies kunnen de kosten drukken. Deze projecten zullen individueel of in de vorm van een programma bij de kadernota worden ingediend. Onder project nummer 10 is in de kadernota 2003 voor een knelpuntenpot een bedrag van € 20.000,-- geraamd als startkapitaal voor het oplossen van knelpunten.

Ad. 2.

In het toepassingsgebied van de VNL kan alleen ontheffing worden verleend van het verbod om met een woonschip ligplaats in te nemen (artikel 7c, lid 1) als voldaan is aan artikel 7c, lid 2. Er moet dus eerst een legale ligplaats zijn conform dit artikel. Is hieraan voldaan dan kan eventueel ontheffing worden verleend voor een woonschip op de gevraagde ligplaats. Artikel 7f regelt dan voor ontheffinghouders de mogelijkheid tot overdracht van de ontheffing aan een rechtsopvolger en de wijziging van de ontheffing in het geval het uiterlijk aanzien van het woonschip wijzigt.

Ad. 3.

De VNL beoogt niet op treden tegen de ontwikkeling van jacht- en bedrijfshavens als de locatie planologisch is afgewogen. In de toelichting bij artikel 7j, lid 1 wordt dit bevestigd. Deze insteek wordt ook gehanteerd voor de daarmee verband houdende voorzieningen. Voor de vaartuigen afgemeerd in jacht- en bedrijfshavens geldt het verbod van artikel 7h, lid 1 niet. Dit is geregeld in artikel 7h, lid 3.

Ad. 4.

De belangrijkste beleidsknelpunten zijn primair de locaties waar woonschepen en vaartuigen zonder ontheffing liggen. Soms zijn het locaties die al jaren voortwoekeren. Voor deze locaties moeten thans beslissingen genomen worden. De keus tussen legaliseren of saneren.

Gedwongen verplaatsingen vormen overigens geen doel op zich. Is het echter onvermijdelijk dan staan verschillende juridische instrumenten ter beschikking. De kosten zijn geheel afhankelijk van de juridische status van de ligplaats en het instrument dat wordt gebruikt om deze verplaatsing mogelijk te maken. Omdat in veel gevallen het gaat om samenwerkingsprojecten ligt het in de bedoeling de eventuele kosten evenredig over de partijen te verdelen. Het mag niet zo zijn dat bijvoorbeeld gemeenten opdraaien voor alle kosten, zoals het maken van een vervangende ligplaats, omdat ze bereid zijn het bestemmingsplan als juridisch instrument te gebruiken om de gedwongen verplaatsing te kunnen realiseren. Bij verplaatsingen van illegale woonschepen zijn de kosten overigens volledig voor rekening van de overtreder. Deze zijn op wettelijke gronden verhaalbaar. Verplaatsing vindt dan plaats naar een opleghaven. Zie ook pagina 19 van de notitie.

Ad 5.

Om woonschepen landschappelijk in te passen zijn deze in een donkere kleurstelling geschilderd. Omdat recreatievaartuigen overwegend wit zijn vormen zij, in tegenstelling tot de woonschepen, een dikwijls opvallend element in het landschapsschoon. Vandaar de opvallende witte verschijning.

Ad 6.

De afstemming in de grenszones tussen stad en buitengebied zal op basis van samenwerking moeten plaatsvinden. Met name vanuit de rol van handhaving. De provincie zou dit vanuit de Samenwerkingsovereenkomst Handhaving kunnen coördineren.

Ad 7.

De VNL hoofdstuk III Wateren is zeer zorgvuldig en goed doordacht tot stand gekomen. De VNL is samengesteld door ervaren juristen in nauwe samenspraak met ervaren materiedeskundigen. De besluiten genomen op basis van de VNL zijn conform de Algemene wet bestuursrecht voor beroepsgronden ontvankelijk.

CDA-fractie:

1. Wat betekent het afmetingenbeleid voor grotere woonschepen?
2. Bezwaar tegen artikel 7c lid 3. Alles kan worden toegestaan?
3. Hoe kan het dat een bestemde ligplaats geen garantie geeft op een adequate regeling in het bestemmingsplan (pag. 5 notitie)?
4. Zijn er niet teveel categorieën?

Antwoorden:

Ad. 1.

De woonschepen die nu al grotere afmetingen hebben dan het afmetingenbeleid toestaat mogen die afmetingen behouden. Bij vervanging gelden echter de afmetingen zoals genoemd in artikel 7e. Meestal bieden de nieuwe afmetingen meer ruimte dan de oude maten. Dikwijls gaat het om lange en lage woonschepen met een kleine breedte. De belangrijkste en eigenlijk enigste reden om een grotere hoogtemaat voor woonschepen toe te staan (van 3.50 naar 4.00 meter boven de waterspiegel) is juist gelegen in het inleveren van lengte door schepen langer dan 18.00 meter. Met dit lengte-voor-hoogte beleid zal het totale oeverbeslag door woonschepen niet toenemen, maar op de langere termijn eerder afnemen. Hierin ligt de winst voor natuur en landschap.

Ad.2.

De vrijstelling is een bevoegdheid van GS om via een regeling een bepaalde categorie woonschepen op bepaalde plaatsen van de ontheffingsplicht uit te sluiten. In de vrijstelling is dan geregeld waaraan de vrijgestelde woonschepen moeten voldoen. Dit is dikwijls een homogene groep. De naleving van de vrijstellingsbepalingen wordt door GS gehandhaafd.

Ad. 3.

Zoals uit bijlage IV, overzicht 1 blijkt zijn in de bestemmingsplanvoorschriften niet overal maximale afmetingen voor woonschepen opgenomen of bijvoorbeeld een algemeen afmeerverbod. Als deze voorschriften ontbreken is er een vacuüm. De ligplaats is dan wel bestemd, maar er is verder niets geregeld over het woonschip op de ligplaats.

Ad. 4.

Met het nieuwe beleid is het juist de bedoeling de categorie-indeling terug te brengen. De indeling van categorieën in de Notitie woonschepenbeleid is gebaseerd op de verschillende ontheffingen die zijn afgegeven op basis van de huidige provinciale Woonschepenverordening. Vanuit de overwegingen in de ontheffing zijn woonschepen in meer of mindere mate als knelpunt aangemerkt. Woonschepen zonder ontheffing zijn sowieso een belangrijk knelpunt. Door het oplossen van de knelpunten wordt toegewerkt naar het opschonen van het bestand en daarmee de categorie-indeling. Met het opschonen zullen keuzes moeten worden gemaakt over de knelpunten.

Groen Links-fractie:

1. Hoe is de relatie met de Huisvestingswet?
2. Hoe dekkend is de verordening in stedelijke gebieden?

Antwoorden:

Ad. 1.

Voor de relatie met de Huisvestingswet verwijzen wij kortheidshalve naar ons antwoord op de hierna volgende inspraakreactie van het LWO.

Ad. 2.

Deze vraag is alleen relevant voor het onderdeel woonschepen, omdat de andere onderdelen niet van toepassing zijn binnen de bebouwde kom vastgesteld volgens de Wegenwet. Artikel 7c lid 2 bepaalt dat op het moment dat een woonschip illegaal ligplaats inneemt, geen ontheffing van het verbod kan worden verleend als het geen ligplaats is met ontheffing krachtens de huidige Woonschepenverordening of in het bestemmingsplan aangewezen ligplaats. De stedelijke gebieden genoemd in artikel 7b worden (op termijn) uitgesloten in het nieuwe hoofdstuk III van de VNL.

D66-fractie:

1. Hoe balans vinden in het toestaan van woonschepen en het handhavingsbeleid?
2. Waar is het beschermingsbeleid voor de woonschepen die we wel willen. ?
3. We hebben de plicht om te handhaven. De vraag is of dit in voldoende mate kan?
4. Er is te weinig ruimte voor architectonische creativiteit. Geen stimulans vanwege kleuren en afmetingenbeleid?

Antwoorden:

Ad 1.

De systematiek van de VNL zit nu zo in elkaar dat ligplaatsen eerst via de ruimtelijk ordening moeten zijn gewogen alvorens ontheffing voor het woonschip op deze ligplaats kan worden verleend. Via het streekplan geeft de provincie de ruimtelijke randvoorwaarden voor nieuwe ligplaatsen. Hierin moet de basis worden gelegd voor het wonen op het water als aanvaardbare woonvorm. De VNL legt de basis voor een uniforme regeling voor het woonschip (afmetingen, typen, oevers en kleur) op de ligplaats.

Ad. 2.

Reeds in het streekplan Utrecht van 28 november 1986 is het wonen op het water door de provincie beschouwd als erkende vorm van huisvesting. Dit resulteerde in het beleidsuitgangspunt dat woonschepen en hun ligplaatsen in een bestemmingsplan moeten worden geregeld. Dit was een eerste bijdrage in de richting van een betere rechtsbescherming voor de bewoners van woonschepen. Dit beleid wordt onverminderd voortgezet. In bijlage 1 pagina 29 onder punt 8 van de notitie wordt aangegeven dat in kader van het Restauratieplan Vecht een aanbeveling zal worden gedaan voor een eindregeling voor woonschepen en hun ligplaatsen voor locaties die geen knelpunt vormen. Deze regeling moet de bewoners rechtsbescherming en bovenal zekerheid bieden. Deze regeling kan een voorbeeld zijn voor overige locaties in de provincie. Een belangrijke rol hierin is weggelegd voor water- en oevereigenaren vanuit hun rol als eigenaar zoals onder punt 9 gememoreerd. Het privaatrechtelijke aspect van het wonen op het water.

Ad. 3.

Met de verkleining van het toepassingsgebied vallen 455 woonschepen niet meer onder de verordening. Dit betekent dat de aan deze woonschepen verbonden ontheffingen niet meer hoeven te worden onderhouden en gecontroleerd. Wij streven ernaar met de vrijgekomen capaciteit hoofdstuk III van de VNL op een adequaat niveau te kunnen handhaven (zie ook pagina 24 van de notitie). Intensieve samenwerking met de handhavingpartners is daarvan onderdeel.

Ad. 4.

Er zijn geen andere woonvormen waarbij de ontwerp- en bouw mogelijkheden zo vrij zijn als bij woonschepen. De bouwverordening en het bouwbesluit zijn op deze roerende zaken niet van toepassing. Binnen de grenzen gesteld in artikel 7e van de VNL is veel architectonische vrijheid. Het probleem ligt niet zozeer in de beperking van het afmetingen en kleurenbeleid, maar meer in de keuze van de woonbootbewoners voor een ladeplan (veel van hetzelfde) in plaats van een individueel ontwerp. Om dit te doorbreken zou de provincie bijvoorbeeld een prijsvraag kunnen uitschrijven om architecten uit te dagen om binnen de gegeven randvoorwaarden een woonschip te ontwerpen. De ontwerpen naderhand ter beschikking te stellen aan de arkenbouwers.

Christen-Unie –fractie

1. In hoeverre is de provincie in staat de gesignaleerde knelpunten op te lossen?

Er is grote variatie in knelpunten. Een variatie die is ontstaan door de uitvoering en handhaving van de huidige Woonschepenverordening. Deze variatie betekent ook een variatie in de oplossingsrichtingen. Soms eenvoudig, zoals in het geval woonschepen 1 op 1 kunnen worden bestemd en soms heel gecompliceerd, zoals de ontwikkeling van een reconstructieplan voor een knelpuntlocatie. In het laatste geval zal de provincie dit niet alleen willen en kunnen oplossen, maar zal dat gaan doen in samenwerking met de betrokken belanghebbenden (gemeenten, grondeigenaren, rijkswaterstaat, water- en recreatieschap, de bewoners etc.). Voor de meer complexe gevallen zijn al voorbereidende besprekingen gevoerd.

De Inspraakreacties:

1. De heer Blaauw, secretaris Landelijke Woonboten Organisatie, postbus 8192, 3503 RD Utrecht.
2. De heer J. W. Jansen, Mastwijkerdijk 120 3417 BT Montfoort.

Ad. 1.

De Landelijke Woonboten Organisatie (hierna LWO genoemd) ontkent dat met haar overleg is gevoerd over de beleidsvoorstellen. Op 25 juli 2001 is echter met een vertegenwoordiger van het LWO uitgebreid gesproken over de discussienota met daarin de beleidsvoornemens. De discussienota was tevoren toegestuurd aan het LWO. Uit het bijvoegde verslag blijkt ook dat niet alleen is gesproken over afmetingen van woonschepen, maar dat alle onderdelen op hoofdlijnen zijn doorgesproken. Het LWO kon leven met deze beleidsvoornemens, maar lijkt daarop nu bij monde van de heer Blaauw op terug te komen.

Rondom woonschepen en hun ligplaatsen zijn veel relaties te leggen met andere regelgeving. Bijlage 1 van de notitie geeft daarvan een overzicht. De notitie beperkt zich tot de regelgeving waarin de provincie een actieve rol heeft met betrekking tot woonschepen. Dit is de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de voorgestelde wijziging van de Verordening bescherming natuur en landschap (hierna VNL genoemd). Het LWO beperkt zich daartoe niet en noemt verschillende regels waarin de provincie geen rol speelt, waardoor makkelijk verwarring kan ontstaan en een te eenzijdig beeld wordt gegeven.

Het LWO start haar betoog over het gebrek aan huurbescherming en het misbruik daarvan. Dit is hier niet ter zake, omdat de beleidsvoorstellen niet zijn gebaseerd op privaatrechtelijke aspecten van het wonen op een woonschip. Daarbij gaat het om de privaatrechtelijke verhoudingen tussen de eigenaar van het water en/of de oever met de woonschiphbewoner. Zie verder nogmaals bijlage 1 onder 9 van de notitie.

Vervolgens gaat het LWO in op de Huisvestingswet en de rol van de gemeenten hierbij. Ook dit is feitelijk niet ter zake, behalve dan de juridische afstemming van de VNL met de Huisvestingswet. Zie eerst nogmaals bijlage 1 nu onder punt 7.

In artikel 88 van de Huisvestingswet staat dat gemeenten ten aanzien van ligplaatsen geen algeheel verbod kunnen opnemen om woonschepen te weren. Dit betekent dat de wet de gemeentelijke autonomie om regels te stellen ten aanzien van woonschepen en ligplaatsen ten dele doorbreekt. Gemeenten dienen met tenminste één ligplaats op hun grondgebied rekening te houden. Deze ligplaats dient eerst bestemd (bestemmingsplan) te zijn of aangewezen via de APV of Havenverordening om door woonschepen te mogen worden ingenomen. Indien binnen een gemeente al één of meer legale woonschepen aanwezig zijn is feitelijk voldaan aan artikel 88. LWO vergeet vervolgens te vermelden dat in de memorie van toelichting van de Huisvestingswet ook staat dat uit jurisprudentie blijkt dat niet uitsluitend gemeenteraden doch ook provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat bevoegd zijn bepalingen vast te stellen betreffende de plaats door woonschepen bij verblijf binnen de gemeente in te nemen, mits deze bepalingen een eigen van de Huisvestingswet te onderscheiden doel dienen. De Huisvestingswet is een wet met als belangrijkste doel de verdeling van de woonruimte waaronder begrepen ligplaatsen van woonschepen. De gewijzigde VNL is een zogenaamde landschapsverordening met als doel bescherming van landschappelijke, natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Een ander motief dus. De staatssecretaris noemt zelfs als voorbeeld provinciale verordeningen ter bescherming van natuur- en landschapsschoon. Deze bevoegdheid mag echter niet zover gaan dat de bepalingen het recht van woonschiphbewoners om in een bepaalde gemeente verblijfplaats te kiezen geheel ondermijnen en aldus generlei

ruimte laten voor toepassing van artikel 88 van de Huisvestingswet. Artikel 7c, lid 2 van de VNL biedt daarvoor de ruimte, voor zover deze ruimte niet al ligt in de artikelen 7a en 7b. Zie verder de toelichting op het artikel op pagina 10 van het statenvoorstel.

Reeds in het streekplan Utrecht van 28 november 1986 is het wonen op het water door de provincie beschouwd als erkende vorm van huisvesting. Dit resulteerde, ter vergroting van de rechtszekerheid, in het beleidsuitgangspunt dat woonschepen en hun ligplaatsen in een bestemmingsplan moeten worden geregeld. Deze erkenning betekent echter niet dat onbeperkt met woonschepen op willekeurige plaatsen ligplaats mag worden ingenomen. Indien via de ruimtelijk ordening nieuwe ligplaatsen worden ingericht staat de verordening deze initiatieven niet in de weg. Hiervoor biedt artikel 7c, lid 2 van de VNL ook de ruimte. Op deze wijze komen nieuwe ligplaatsen voor woonschepen altijd op plaatsen waar dat past binnen het ruimtelijk beleid, met daarbij de zorgvuldige afweging van alle belangen.

Het voorstel is dus zeker geen bevroeringsmodel met geen of ondeugdelijk motivatie. Het voorstel is zeker ook geen saneringsmodel op zich met een groot scala aan willekeur en rechtsonzekerheid. Deze interpretatie is volledig voor rekening van het LWO. Over de afgelopen jaren is het aantal ligplaatsen voor woonschepen in de provincie per saldo alleen maar toegenomen door de positieve benadering van deze woonvorm, maar wel binnen de daarvoor gestelde kaders vanuit de ruimtelijke ordening en natuur en landschap. Met belangen en opgebouwde rechten van woonschipbewoners is en zal zorgvuldig worden omgesprongen zoals blijkt op pagina 6 onder 2.1 en pagina 11 onder 2.2.2. van de notitie. Met het beleid willen wij juist een einde maken aan de rechtsonzekerheid van bewoners van woonschepen op knelpuntlocaties door het verschaffen van duidelijkheid. Het beëindigen van gedoogsituaties hoeft niet altijd negatief uitgelegd te worden. Het kan ook legalisering inhouden al dan niet met een algehele kwaliteitsverbetering van de leefomgeving en daardoor een betere rechtsbescherming via de daartoe geëigende instrumenten. Voor die gevallen waar dit niet mogelijk is moet een juridisch instrument een handvat bieden tot beëindigen van ongewenste, dikwijls illegale situaties. De VNL bevat de elementen om dit te kunnen realiseren.

Tenslotte nog enkele korte opmerkingen:

- Het inleveren van lengte voor hoogte en breedte is over het algemeen, ook door het LWO, zeer positief ontvangen. Ook arkenbouwers zien goede kansen om binnen de nieuwe maatvoering meer variatie in het uiterlijke aanzien van woonarken te brengen. Uit de praktijk blijkt bovendien dat met het inleveren van lengte door het toepassen van de nieuwe maten de leefruimte niet minder wordt maar eerder toeneemt. Zie verder statenvoorstel pagina 11 onder artikel 7e, lid 1 en 7f, lid 2
- Het niet mogen vervangen van woonschepen hangt samen met de ontheffingshistorie van enkele woonschepen. Zie notitie pagina 10 onder punt 5 en statenvoorstel pagina 10 onder artikel 7c, lid 4.
- Juist het LWO bleek groot voorstander om een regeling op te nemen voor woonschepen met historische waarden. Dat daaraan een maximale lengtemaat wordt gesteld is logisch. Zie verder statenvoorstel pagina 11 onder artikel 7e, lid 1c. In het geval een historisch schip toch groter is dan 30 meter biedt artikel 7e, lid 4 de mogelijkheid bij wijze van uitzondering van de maximale maten af te wijken. Zie statenvoorstel pagina artikel 7e lid 4.
- Het artikel 7e, lid 4 is, zoals gezegd, bedoeld om in bijzondere gevallen afwijkingen op de maatvoering mogelijk te maken. Daarbij is als voorbeeld genoemd een solitair gelegen woonschip omgeven door camouflerend groen. Vanuit het motief van de verordening zou in dat geval een grotere maatvoering en/of afwijkende uitvoering tot de mogelijkheden kunnen behoren. Dit vereist maatwerk afgewogen tegen de belangen van natuur en landschap.
- In de notitie op pagina 8 is de categorie-indeling gemotiveerd. Het is de status van de ligplaats zoals die voortvloeit uit het ontheffingen- en handhavingsbeleid van de Woonschepenverordening provincie Utrecht 1978 (hierna WSV genoemd). Op pagina 11 onder nieuw beleid staat aangegeven wat de komende 10 jaar met betrekking tot de knelpunten staat te gebeuren.
- Er zijn geen ligplaatsen weggemoffeld.
- Artikel 31-havens bestaan sinds 1 juli 1998 niet meer. Op grond van de provinciale Woonschepenverordening zijn nooit ontheffingen verleend voor de woonschepen in Amersfoort, zodat zij op grond van deze verordening worden gedoogd.

Ad. 2.

De antwoorden op de vele vragen van de heer Jansen zijn kort en bondig gehouden. In veel gevallen is korthedshalve verwezen naar de notitie en het statenvoorstel. De vragen zijn beantwoord in de dezelfde

volgorde als de vraagstelling. Hieronder geven we eerst een algemene reactie op de samenvatting en conclusies van de heer Jansen (pagina 5 van zijn pleitnotitie) om vervolgens via de beantwoording van zijn vragen zijn veronderstellingen te weerleggen.

Ten eerste willen wij benadrukken dat hoofdstuk III van de gewijzigde Verordening bescherming natuur en landschap (hierna VNL genoemd) zeer zorgvuldig en goed doordacht tot stand is gekomen, nu de heer Jansen de juridische kwaliteit van hoofdstuk III van de gewijzigde Verordening bescherming natuur en landschap (hierna VNL genoemd) in twijfel trekt. De VNL is samengesteld door ervaren juristen in nauwe samenspraak met ervaren materiedeskundigen. De kritische kanttekeningen van de heer Jansen zoals opgesomd in zijn Samenvatting en conclusies op pagina 5 zijn gezien de onderstaande antwoorden op zijn vragen geen aanleiding de VNL of de notitie aan te passen.

De betrokkenheid van de heer Jansen met dit onderwerp vloeit voort uit 6 ingediende aanvragen om ontheffing van de Woonschepenverordening provincie Utrecht 1978 (hierna WSV te noemen) om 5 woonschepen te mogen afmeren en daarvoor voorzieningen te mogen treffen (de 6^e aanvraag). Deze aanvragen zijn afgewezen. De heer Jansen was hier mondeling reeds in kennis gesteld vóór 23 mei 2002, de datum van de cie-behandeling. Ook in het recentelijk vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied Montfoort is zijn verzoek om een viertal ligplaatsen voor woonschepen afgewezen.

Pagina 1, Samenvatting.

Uit de systematiek van de Woonschepenverordening provincie Utrecht 1978 blijkt dat het onderwerp van regeling niet een ligplaats is maar het woonschip als zodanig. Het accent ligt dus op het woonschip en niet op de ligplaats.

Het spreekt vanzelf dat voor het oplossen van knelpunten ook de belanghebbende woonschipbewoners en oever- en watereigenaren in samenwerkingsprojecten worden betrokken.

Pagina 2

Over de beleidsvoornemens is gecommuniceerd met twee organisaties die de belangen van woonschipbewoners behartigen. Zoals de heer Jansen tijdens de vergadering zelf aangaf is hij lid van één van deze organisaties. Deze organisatie behartigd mede zijn belangen.

Inzake de opzet van de VNL kan nog worden opgemerkt dat deze dichter in de buurt ligt van de landschapsverordening van de provincie Zuid Holland dan die van Noord-Holland of het model van de VNG. Hiermee is gekozen voor een vorm die het beste bij de beleidsvoornemens van de provincie Utrecht past.

Ontwerpbesluit

De definitie van een woonschip is inhoudelijk niet ingrijpend gewijzigd ten opzichte van de huidige Woonschepenverordening, maar enigszins aangepast aan de toepassingservaringen met deze definitie sinds 1978. Inzake deze definitie is veel bruikbare jurisprudentie gevormd. Een deel van de definitie is verhuist naar artikel 7h, lid 1 zoals op pagina 12 nader toegelicht.

Voor de overige opmerkingen inzake de Huisvestingswet verwijzen wij naar de beantwoording hierboven ad 1 en bijlage 1 van de notitie punt 9.

Op het perceel van de heer Jansen bevindt zich één woonschip dat met ontheffing van de provinciale Woonschepenverordening aanwezig is. Op dat punt kloppen de gegevens in het woonschepenregistratiesysteem (WORES). In de praktijk ligt het eigendom van het water en de oever vaker bij een ander dan de eigenaar van het woonschip. Voor de verordening maakt deze eigendomsverhouding niet uit. Het verbod is immers het afmeren van het woonschip ongeacht de eigendomsverhoudingen van de ondergrond.

Op pagina 11 van de notitie onder nieuw beleid punten 1 en 2 staat de kern van het conserverende beleid op basis van de VNL weergegeven. Dit is vertaald in artikel 7c, lid 2. De toelichting bij artikel 7c, lid 4 geeft aan waarvoor het primair is bedoeld.

In de notitie op pagina 16 staan de achtergronden opgenomen voor artikel 7h, lid 1. Als de vletsloot is gelegen buiten de bebouwde kom Wegenwet en artikel 7h, lid 4 niet van toepassing is, dan moet inderdaad voor het afmeren van een pleziervaartuig in de vletsloot een ontheffing op grond van artikel 8 van de VNL worden aangevraagd. Artikelen 7k lid 1 en 7k lid 2 hangen met elkaar samen. De toelichtingen spreken vanzelf en is dus niet van toepassing in de geschetste casus.

Voor de toepassing van de VNL hebben de begrippen zakelijk gerechtigde tot of bezitter, houder of gebruiker niet eerder tot onjuistheden en verwarring geleid, terwijl deze terminologie van meet af in de landschapsverordeningen wordt gebruikt. De juridische redactie is na al die decennia prima sluitend gebleken. Een nadere definiëring is overbodig.

Artikel II.

Toevoeging van het jaartal is niet relevant omdat het vanzelf spreekt dat de geldende versie wordt ingetrokken. Onder artikel 7c lid 2 wordt in voetnoot 2 deze versie al eerder expliciet benoemd.

Toelichting.

De havenatlas van de gemeente Utrecht bevat een ligplaatsenkaart, maar is verder voor de VNL niet relevant. De afname van het aantal vloeit voort uit de inwerkingtreding van artikel 7b lid 2. Het verschil is het aantal woonschepen in de gemeente Nieuwegein.

In de samenvatting wordt bedoeld op de startnotitie waarin de 4 doelen van beleid op hoofdlijnen zijn aangegeven. 2.3 is het resultaat van de discussie over de beleidsvoornemens, hetgeen past binnen de beleidsdoelen 3 en 4.

Terreineigenaren zijn zakelijk gerechtigde. In de verordening worden de juridische termen gebezigd. De toelichting maakt deze termen voor niet-juristen meer leesbaar.

Voor de Wet op Woonwagens en Woonwagens 1918 en de Huisvestingswet verwijzen wij naar hierboven onder ad 1 en bijlage 1 van de notitie punt 9. Nu de wet uit 1918 per 1 juli 1998 is ingetrokken hoeft hiermee ook geen rekening gehouden te worden in artikel 7c lid 2 op pagina 10.

In het algemeen geldt dat een gedoogbeschikking voor het woonschip alleen wordt afgegeven vanaf het moment dat het gemeentebestuur de planologische procedure in gang zet om te komen tot een dienovereenkomstige bestemming. Het gedogen geschiedt voor zolang het bestemmingsplan nog niet is aangepast. De ontheffing kan immers pas worden afgegeven als de ligplaats onherroepelijk in het bestemmingsplan is aangewezen.

De toelichting op pagina 10 onder artikel 7c. lid 5 is niet verwarrend. Ontheffing ingevolge artikel 8 lid 1 van de VNL van het verbod als bedoeld in artikel 7c lid 1 om met een woonschip af te meren kan alleen worden verleend als voldaan is aan artikel 7c, lid 2. Er moet dus eerst een ligplaats zijn conform dit artikel. Is voldaan aan laatstgenoemd artikel dan kan in principe ontheffing worden verleend voor een woonschip op die ligplaats. Met artikel 7c lid 5 houden wij extra grip op de ligplaats in het geval deze bijvoorbeeld wordt ingenomen met een woonschip zonder ontheffing.

De WSV kent het onderscheid tussen ligplaats en woonschip niet. Zoals uit de conversietabel op pagina 15 blijkt is artikel 5 overgegaan in artikel 7g juncto artikel 7j, lid 2 van de VNL. Het gaat hierbij niet om de ligplaats als zodanig, zoals gesuggereerd, maar om daarmee verband houdende voorzieningen. Alleen daarvoor kan een ontheffing worden verleend. De begrippen ligplaats en woonschip worden dus niet door elkaar gebruikt.

Het ontbrekende stukje zin op pagina 13 is: "artikel 7j, lid 4."

In acht genomen wordt in ieder geval de wettelijk in de AWB verankerde zorgvuldigheid ter voorbereiding van besluiten. Hoofdstuk III van de VNL kent geen schaderegeling.

De conversietabel.

Dat klopt. Artikel 15 is vervallen.

De relatie tussen artikel 6 lid 1 WSV en artikel 7d lid 2 VNL is wel degelijk aanwezig. In het oude artikel lag namelijk de bankgarantie besloten.

In de tabel staat verder opgenomen dat artikel 6 lid 1 over gaat in artikel 8 lid 1. Artikel II lid 2 van de VNL geeft de overgangsbepalingen.

Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012

Voor dit beleid is het niet van belang overzichten inzake de privaatrechtelijke verhoudingen met betrekking tot woonschepenligplaatsen in overzichten te presenteren.

WORES is geen voortgangsbewakingssysteem voor aanvragen om ontheffing, maar een geografisch registratiesysteem voor fysiek aanwezige woonschepen. In het geval van de heer Jansen is één woonschip fysiek

aanwezig en dus geregistreerd. Toevoeging van 5 niet fysiek aanwezige woonschepen aan Overzicht 3 in bijlage IV is dus niet aan de orde.

De getrokken conclusie dat de VNL drie soorten ligplaatsen kent is onjuist. Het zijn twee soorten ligplaatsen. Artikel 7c lid 2 is daarin duidelijk. De gemeente Montfoort heeft bijvoorbeeld in ruime mate voldaan aan het vereiste van artikel 88 van de Huisvestingswet. Er zijn namelijk 6 woonschepen afgemeerd op een ligplaats binnen de gemeente. Zoals ook door het LWO aangegeven, hebben gemeenten bij de uitvoering van de Huisvestingswet in relatie tot dat artikel een eigen verantwoordelijkheid. Instructies onzerzijds ter uitvoering van die taak zijn niet gewenst.

Onder artikel 7h, lid 5 en artikel 7j lid 4 van de VNL ligt de bevoegdheid om vrijstellingen met betrekking tot recreatievaartuigen van de respectievelijke verboden zonodig te kunnen uitwerken in de beleidsperiode tot en met 2012.

In paragraaf 5 gaat het zowel over ligplaatsen als aanlegplaatsen. De opmerking is dus onjuist. Zie artikel 7g juncto artikel 7 j van de VNL.

Discussienota Notitie Woonschepenbeleid 2000-2010

Verslag overleg Landelijk Woonboten Organisatie (LWO) van 25 juli 2001

Aanwezig namens de LWO:

De heer Peter van Rheenen

Aanwezig namens de provincie Utrecht:

Mevrouw Joyce Roskamp, projectgroep woonschepen

De heer Jan Berkhof, projectgroep woonschepen

Algemeen:

Het overleg is gevoerd aan de hand van de Discussienota. Hierna volgen kort de belangrijkste conclusies en overblijvende discussiepunten. In het onderstaande schema op pagina [Q] staat per onderwerp in het algemeen de zienswijze van de LWO.

Conclusies (ten aanzien van door provincie voorgestane beleid):

- In het algemeen overeenstemming over de beleidsvoorstellen, met hier en daar wat kanttekeningen en aandachtspunten.
- Enigszins angstig voor het scheiden van het toepassingsbereik van de WSV (met name gemeente Utrecht).
- Met name meer aandacht voor handhaving (= meer rechtsgelijkheid) is goed voorstel.

Overblijvende discussiepunten:

- Permanente bewoning van recreatievaartuigen loskoppelen van woonschepenbeleid.

<p>A. Toepassingsgebied WSV (vraag 1)</p>	<p>De LWO vindt het logisch dat er verschillend beleid is, maar is wel angstig voor de consequenties voor stedelijke gebieden, omdat er dan verschillen in regelgeving ontstaan. De provincie (of een ander organisatie) zou richtlijnen of kaders aan moeten geven.</p> <p>Kennis m.b.t. woonschepen is bij gemeenten vaak niet in huis. De provincie dient dus in ieder geval een loketfunctie te hebben en zich pas terug te trekken als het bij gemeenten goed geregeld is. Het voorstel van LWO is om raamregelgeving te creëren waar vrijheid aan gemeenten wordt gelaten, maar wel binnen kaders. Het beleid van de provincie wordt door de LWO als consistent ervaren.</p>
<p>B. Woonschepen (vraag 2, 3 en 4)</p>	<p>Bij de hoogteafmetingen vermelden wat niët mag binnen de maatvoeringen. Hierdoor kunnen de beruchte ‘schoenendozen’ worden vermeden. In de toelichting zou dit door middel van voorbeelden (foto’s, tekeningen) verduidelijkt kunnen worden.</p> <p>De vraag van LWO is hoe de provincie denkt om te gaan met de bestaande situatie en vraagt hier aandacht voor. Het voorstel van de LWO is om bij toepassing van het nieuwe beleid uit te gaan van de bestaande situatie (dus oude situatie handhaven en niet aanpassen in overeenstemming met het nieuwe beleid). Bij nieuwe ontwikkelingen het nieuwe beleid toepassen.</p> <p>T.a.v. het kleurenbeleid zou de LWO graag de natuurlijke houtkleuren en naturel bruin toegevoegd zien.</p> <p>Daarnaast pleit de LWO ervoor om het klassieke casco met opbouw onder woonarken te laten vallen en niet onder het uitzonderlijk typenbeleid. Goed omschrijven wat onder een historisch woonschip valt. De uiterlijke verschijningsvorm daarbij als criterium hanteren (dus geen opbouw!!). M.b.t. de afmetingen dient een maximaal kader (met name de lengtemaat) gegeven te worden met toetsing van de uiterlijke verschijningsvorm.</p>
<p>C. Ordening van woonschepen (vraag 5)</p>	<p>Opmerking van de LWO: maak er geen eenheidsworst van, maar maak het geheel wat meer situatieafhankelijk. Breng de mogelijkheden in kaart. Laat ruimte voor ontwikkelingen in nieuwe situaties en laat oude situaties bestaan.</p>
<p>D. WORES (vraag 6)</p>	<p>Prima voorstel, met name om illegale situaties te kunnen handhaven</p>
<p>E. Waarborgen handhaving (vraag 7)</p>	<p>De LWO wil duidelijk stellen dat het wel degelijk voor handhaven is. Hierdoor ontstaan geen onaanvaardbare verschillen. Daarom pleit LWO voor goed beleid; zonder beleid geen handhaving.</p> <p>Handhaven is de manier om rechtszekerheid naar andere bewoners te kunnen bewerkstelligen.</p>

F. Recreatievaartuigen (vraag 8)	<p>De LWO verzoekt uitdrukkelijk om recreatievaartuigen niet in verband te brengen met woonschepen! Het gaat hier volgens de LWO om randverschijnselen en dient losgekoppeld gezien te worden van woonschepen. Oplossing van dit probleem zou in andere middelen / wegen gezocht moeten worden.</p> <p>De formulering van een woonschip dient in de toelichting te worden opgenomen i.p.v. in een artikel van de Verordening.</p>
Specifieke knelpunten	<p>-</p>