

**Notitie Woonschepenbeleid
2002-2012**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Geschiedenis	3
1.3 Werkwijze	4
1.4 Leeswijzer	4
2. Woonschepen	5
2.1 Woonschepenligplaatsen in het bestemmingsplan	5
2.2 Woonschepen en de Woonschepenverordening	6
2.2.1 Toepassingsgebied van de verordening	6
2.2.2 Ligplaatsen	7
2.2.3 Afmetingen	12
2.2.4 Kleuren	13
2.2.5 Scheepstypen en oevergebruik	14
3. Recreatievaartuigen	16
4. Handhaving	18
5. Aanpassing van de woonschepenverordening	21
5.1 Eén landschapsverordening	21
5.2 Systematiek hoofdstuk III van de VNL	21
6. Organisatie en financiën	23
6.1 Organisatie	23
6.2 Financiën	24
7. Communicatie	26

Bijlage I Relaties met overige relevante regelgeving, beleid en private aspecten. _____ **27**

Bijlage II Bijlage uit Nota Handhaving en Veiligheid d.d. 22 januari 2002 _____ **31**

Bijlage III Uitgesloten gebieden woonschepen

Bijlage IV Overzichten WORES

(foto's en kaarten worden naderhand digitaal verwerkt in de teksten van de definitieve versie)

1. Inleiding

1.1 Algemeen

De provincie Utrecht voert sinds 1963 een woonschepenbeleid door middel van de Woonschepenverordening provincie Utrecht (hierna: WSV). Deze is in 1978 herzien (Provinciaal blad van Utrecht, nr. 62/1978). Met de WSV hebben Provinciale Staten regels gesteld in verband met het ligplaats innemen met een woonschip in de provincie Utrecht. Deze regels gelden voor 955 woonschepen en hun ligplaatsen. Met het buiten de reikwijdte van de WSV vallende gebied van het Recreatieschap Vinkeveense Plassen en het Plassenschap Loosdrecht en omstreken erbij, liggen er totaal 1198 woonschepen afgemeerd in de provincie.

Het woonschepenbeleid is erop gericht te voorkomen dat illegaal ligplaats wordt ingenomen door een woonschip, uit het oogpunt van ontoelaatbare aantasting van landschap, natuur en cultuurhistorische en archeologische waarden. De Woonschepenverordening is één van de uitvoeringsinstrumenten van het Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht.

Sinds 1986 is het provinciale beleid er ook op gericht dat woonschepen en hun ligplaatsen primair dienen te worden geordend door middel van de ruimtelijke ordening. Het behoort tot de taak van de gemeenten om ligplaatsen in bestemmingsplannen te regelen. Het provinciale afmetingenbeleid is daarbij het uitgangspunt. De provincie wil de WSV in stand houden om samen met de gemeenten een adequaat handhavingsniveau te waarborgen ter bescherming van natuur- en landschapswaarden.

De provincie heeft haar woonschepenbeleid voor de komende tien jaar opnieuw geformuleerd en vastgelegd in een Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012, met onder meer aanpassing van de provinciale woonschepenverordening en het hiermee samenhangende beleid.

1.2 Geschiedenis

Alvorens in te gaan op het huidige beleid en nieuwe beleid, volgt ter verduidelijking een korte beschrijving van de geschiedenis van het provinciale woonschepenbeleid.

In 1986 hadden Provinciale Staten het voornemen om de WSV op termijn in te trekken. Woonschepen en hun ligplaatsen dienden primair geregeld te worden via de ruimtelijke ordening.

Deze beoogde intrekking bleek geruime tijd niet haalbaar en werd uitgesteld tot 1993, met als onderbouwing de notitie "Stand van zaken m.b.t. het woonschepenbeleid" (1989). De belangen van natuur en landschap dienden wel zo goed mogelijk gewaarborgd te blijven. Ongewenste ontwikkelingen waarbij de provincie Utrecht een vrijhaven voor woonschepen zou worden, wilde men voorkomen. Een notitie over het woonschepenbeleid werd noodzakelijk geacht om zich een mening te vormen over de reële mogelijkheid tot intrekking van de WSV.

In een Startnotitie Woonschepenbeleid 2000-2010 (R&G 99/73A) zijn de randvoorwaarden genoemd waaraan de Notitie Woonschepenbeleid 2000-2010 moet voldoen. Tijdens de behandeling van deze Startnotitie in de Commissie Ruimte en Groen in 1999 kwam naar voren dat het instandhouden van de WSV gewenst was en dit werd toegevoegd als vierde uitgangspunt.

Voor het nieuwe woonschepenbeleid werden de volgende doelen geformuleerd:

1. Opnemen van alle ligplaatsen voor woonschepen in het bestemmingsplan.
2. Saneren van ongewenste situaties.
3. Waarborgen van adequaat handhavingsniveau.
4. Instandhouden en zonodig aanpassen van de Woonschepenverordening

Daarbij werd uitgegaan van een tweesporenbeleid:

- a. De ordening van woonschepen en hun ligplaatsen dient primair via het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium in bestemmingsplannen geregeld te worden. Het provinciale afmetingenbeleid is daarbij uitgangspunt.

- b. De WSV is een goede aanvulling en vervult met name buiten de bebouwde kom een ondersteunende rol bij de handhaving. Voor oude knelpunten wordt projectgewijs naar oplossingen gezocht in samenwerking met alle betrokken partijen (o.a. gemeenten, waterschappen, recreatieschappen en provincie).

1.3 Werkwijze

Ter voorbereiding van deze notitie is in 1998 het geautomatiseerde Woonschepen Registratie Systeem (WORES) gebouwd. Een geautomatiseerd systeem waarin gegevens met betrekking tot de status van de ligplaats, de ontheffinghouder en het woonschip staan geregistreerd. De gegevens kunnen worden gepresenteerd via overzichten, kaarten en fotomateriaal. Met de gegevens uit het registratiesysteem en door systematisering ervan, is de aard en omvang van de woonschepenproblematiek in de provincie Utrecht inzichtelijk in kaart gebracht.

Aan de hand van de Discussienota Notitie Woonschepenbeleid 2000-2010 is overlegd met de instanties betrokken bij woonschepenbeleid. Aan de betrokken gemeenten, waterschappen en andere vaarwegbeheerders, recreatieschappen, het Landelijke Woonboten Overleg (LWO), het Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg (SUWO) en de aangrenzende provincies is gevraagd mee te denken over de totstandkoming van nieuw woonschepenbeleid.

In de discussienota is aangegeven wat het beleid voor de komende tien jaar in de ogen van de provincie zou moeten inhouden. Naast de algemene provinciale beleidsvoornemens en vragen is met de gemeenten gesproken over gemeentelijke knelpunten, door middel van een - voor iedere gemeente specifieke - bijlage in de Discussienota. Zo ontstond een goed beeld van de huidige knelpunten.

Deze Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 vormt de weerslag van het gevoerde overleg over de beleidsvoorstellen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2, 3 en 4 wordt een schets gegeven van het bestaande provinciale beleid, de geboekte resultaten vanaf de laatste tussenrapportage in 1989 en de gesignaleerde knelpunten die van invloed zijn op de beleidsuitvoering. Daarna wordt in een kader aangegeven welke beleidsvoorstellen aan de betrokken instanties zijn voorgelegd en wat de algemene reactie op het voorstel is. Elke paragraaf sluit af met een opsomming van het nieuwe beleid.

Hoofdstuk 5 geeft een korte weergave van de doorvertaling van dit beleid in een daarop aangepaste verordening

Hoofdstuk 6 gaat in op de organisatie en financiën, waarna in hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de communicatie en voorlichting over het gewijzigde provinciale beleid.

2. Woonschepen

2.1 Woonschepenligplaatsen in het bestemmingsplan

Beleid:

De rol van de provincie beperkt zich tot haar gebruikelijke taak in de ruimtelijke ordening: het goedkeuren van bestemmingsplannen en mede in verband daarmee, het vaststellen van de ruimtelijke randvoorwaarden voor woonschepenligplaatsen in het streekplan. Het beleid in het streekplan Utrecht 1994 komt op het volgende neer. Uitgangspunt vormt dat woonschepen en hun ligplaatsen primair in bestemmingsplannen worden geregeld, waarbij alle betrokken belangen tegen elkaar worden afgewogen. Bestaande woonschepen en hun ligplaatsen waarvan sanering niet waarschijnlijk is, moeten ruimtelijk worden ingepast. Nieuwe ligplaatsen ter vervanging van verspreid liggende ligplaatsen moeten bij voorkeur in of aansluitend op de woonkernen worden gesitueerd. Het beleid krijgt vorm door het goedkeuringsbeleid van bestemmingsplannen. Als basis voor de planologische inpassing dient het beleid van de provinciale woonschepenverordening en de ruimtelijke uitgangspunten neergelegd in het streekplan. In de Handleiding Bestemmingsplannen is een paragraaf over woonschepen opgenomen met een verwijzing naar het provinciale afmetingenbeleid op basis van de WSV.

Vanuit het oogpunt van de handhaving van het bestemmingsplan is het van belang dat gemeenten al dan niet in samenwerkingsverband één of twee dwang- of wachthavens realiseren, om regulerend en waar nodig daadkrachtig op te treden.

Resultaat:

Om het beleidsdoel te realiseren is elk ontwerpbestemmingsplan getoetst op het bestemd zijn of bij het niet bestemd zijn op een verplaatsings- of uitkoopregeling van in het plangebied aanwezige woonschepenligplaatsen. Niet in alle situaties is immers het één op één bestemmen gewenst.

Overzicht 1 in bijlage IV laat de stand van zaken per 1 januari 2002 zien. Kaartbeeld 1 geeft de geografische spreiding weer. Hieruit valt af te leiden dat over de afgelopen elf jaar van de in totaal 955 ligplaatsen er thans 416 zijn bestemd. Dit is ruim 44% (46 % is met ontheffing van de WSV aanwezig en 10 % zonder ontheffing). Het regelen van woonschepen via bestemmingsplannen neemt dus meer tijd dan voorzien, maar vordert gestaag. Overigens geeft een bestemde ligplaats nog niet de garantie op een volledige adequate regeling in het bestemmingsplan of een basis voor een handhavingbeleid.

Overzicht 1 geeft ook inzicht in de mate van regeling van ligplaatsen en de woonschepen daarop. Hieruit blijkt dat in met name de oudere plannen wel de ligplaats is bestemd maar verder niets of onvolledig is geregeld over het aantal af te meren woonschepen op de bestemde ligplaats(zone), de afmetingen van het woonschip en het ruimtelijke gebruik van de oever. Met name 200 woonschepenligplaatsen in plannen van voor 1989 zijn onvolledig geregeld.

Momenteel is een nieuwe generatie bestemmingplannen buitengebied in de maak, die op deze aspecten zullen worden getoetst.

Beleidsknelpunten:

- Geen eenduidige en soms onvolledige planologische regeling in de oudere bestemmingsplannen. **Foto 1** toont de gevolgen van een onvolledige en ruime planologisch regeling.
- De gevoerde maatvoering wijkt nogal eens af van het provinciale beleid. Het is niet in het belang van woonschepbewoners indien overheden verschillende maten hanteren.
- De neiging bestaat om alle in het plangebied aanwezige ligplaatsen positief te bestemmen, zonder voor knelpunten de mogelijkheden voor andere oplossingen te onderkennen en te onderzoeken.
- Geen gemeentelijke initiatieven om te komen tot een collectieve gemeentelijke dwang- of wachthaven.

Beleidsvoorstel in Discussienota

De planvoorschriften voor woonschepen in de bestemmingsplannen dienen in ieder geval te omvatten een gebruiksregeling voor de volledige ligkavel (oever en water), bepalingen over lengte, breedte en hoogte (gemeten vanaf de waterspiegel) van het woonschip en maximale aantallen op de bestemde strook. De regeling is afgestemd op het provinciale woonschepenbeleid en de ruimtelijke uitgangspunten voor woonschepenligplaatsen in het streekplan Utrecht. Tevens dienen de planvoorschriften een duidelijk verbod tot het afmeren van woonschepen in te houden.

Heeft u hier nog opmerkingen of aanvullingen op?

Conclusies van het overleg:

Het ordenen via bestemmingsplannen van woonschepen verloopt volgens verschillende gemeenten nog steeds moeizaam en dient goed in de gaten gehouden te worden. Regeling van woonschepen in bestemmingsplannen verschilt per gemeente. Het belang van het bestaan van een provinciale verordening wordt dan ook nog eens onderstreept.

Nieuw beleid:

1. De provincie handhaaft het beleid dat woonschepen en hun ligplaatsen in het bestemmingsplan moeten worden geregeld.
2. In het nieuwe streekplan worden de randvoorwaarden opgenomen voor nieuwe ligplaatsen, nieuwe ligplaatsen ter oplossing van knelpunten en de basismaatvoering voor woonschepen conform de gewijzigde verordening en deze notitie.
3. De provincie zal meer dan voorheen stimuleren om gelijklopende gebruiksregelingen inzake woonschepenligplaatsen, de afmetingen en de handhaving daarvan in bestemmingsplannen op te nemen.
4. De provincie zal zonodig haar goedkeuringsbevoegdheid inzake bestemmingsplannen inzetten om het ongewenst bestemmen van knelpuntligplaatsen tegen te gaan. In die gevallen zal de provincie in samenwerking met de gemeente bezien hoe de knelpunten kunnen worden opgelost.
5. Zolang de opleghavens van de provincie Noord-Holland beschikbaar zijn voor het Utrechtse handhavingsbeleid kunnen gemeentelijke ruimtelijke initiatieven voor een collectieve dwanghaven achterwege blijven.

2.2 Woonschepen en de Woonschepenverordening

Hieronder volgt een overzicht sinds 1989 van de beleidsuitvoering van de WSV over de afgelopen jaren op basis van ontheffingen en handhaving. De beleidsuitvoering richt zich op de ligplaats en het woonschip afzonderlijk.

2.2.1 Toepassingsgebied van de verordening

Beleid:

De verordening is op het hele gebied van de Provincie Utrecht van toepassing, behalve de gebieden van het Recreatieschap Vinkeveense Plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken. De verordening maakt geen onderscheid in stedelijk dan wel landelijk gebied.

Resultaat:

Het motief van de verordening is gericht op bescherming van natuur- en landschapswaarden. In de grote stedelijke gebieden zijn deze waarden niet of in mindere mate aanwezig. Door noodzakelijke prioriteitstelling zijn de activiteiten hoofdzakelijk naar het landelijk gebied verschoven. Per 01-01-2002 gaat de gemeente Loosdrecht over naar de provincie Noord-Holland en daarmee het grootste deel van het gebied van het Plassenschap Loosdrecht en omstreken.

Beleidsknelpunten:

- De lastige motivering van beschikkingen in grootstedelijke gebieden op basis van het motief van de verordening.
- Vanwege onvoldoende capaciteit heeft handhaving in het groot stedelijke gebied geen prioriteit.

Beleidsvoorstel in Discussienota

De provincie wil de volgende groot-stedelijke gebieden aanwijzen waar de Woonschepenverordening niet meer van toepassing is: Utrecht, Amersfoort, De Ronde Venen, Nieuwegein en Woerden. De woonschepenverordening vervult in het landelijk gebied een centrale rol als sectoraal aanvullend instrument op het bestemmingsplan.

Bent u het eens met het voorstel om stedelijke en landelijke gebieden voor het toepassingsbereik te scheiden?

Conclusies van het overleg:

Utrecht en De Ronde Venen direct, Nieuwegein met een overgangperiode van maximaal 5 jaar.

De gemeenten Woerden en Amersfoort hebben te kennen gegeven niet buiten het toepassingsbereik van de verordening te willen vallen. Zij zien deze als een goed werkend aanvullend instrument op hun eigen bevoegdheden.

Nieuw beleid:

1. De nieuwe verordening treedt direct terug in de gemeente Utrecht voor de bebouwde kommen Wegenwet Utrecht¹, De Meern, Vleuten en Haarzuilens en in de gemeente De Ronde Venen voor de bebouwde kommen Wilnis, Mijdrecht en Vinkeveen².
2. In het grootstedelijke gebied van de gemeente Nieuwegein blijft de nieuwe verordening binnen de bebouwde kom Wegenwet nog maximaal 5 jaar van kracht ter voorkoming van een handhavingsvacuüm.
3. Uit bovenstaande volgt een toepassingsgebied van de Vnl onderdeel woonschepen en onderdeel overige vaartuigen en voorwerpen zoals weergegeven in bijlage III.
4. Onder de gewijzigde verordening vallen dan nog 541 woonschepen en hun ligplaatsen. Na 5 jaar zijn dat er nog 500.

2.2.2 Ligplaatsen

Beleid:

Het ontheffingbeleid is sinds jaren gericht op het niet laten toenemen van het aantal woonschepen in het buitengebied. Als gevolg daarvan zijn in principe geen ontheffingen voor nieuwe ligplaatsen in het landelijke gebied afgegeven en in stedelijke gebieden alleen in samenwerking met de desbetreffende gemeente. Ligplaatsen hebben op basis van hun ontheffing een bepaalde status.

Resultaat:

De provincie beschikt sinds 1998 over een geografisch woonschepenregistratiesysteem (WORES) waarin alle actuele gegevens met betrekking tot de ligplaats, het woonschip en de ontheffinghouder zijn geregistreerd. De gegevens kunnen worden gepresenteerd via kaart- en fotomateriaal en rapportages. Voorts worden ontheffings- en handhavingsprocedures geautomatiseerd verwerkt en bijgehouden.

Overzicht 2 in bijlage IV geeft een overzicht uit WORES van de ligplaatsen met een provinciale ontheffing, bestemde ligplaatsen en ligplaatsen zonder ontheffing. Daaruit blijkt dat 955 ligplaatsen in

¹ Uit recente jurisprudentie bleek de Havenverordening 1995 en Havenatlas van de gemeente Utrecht voldoende handvat te bieden om regulerend in het stedelijke gebied te kunnen optreden Uitspraken voorzieningenrechter Rechtbank Utrecht, d.d. 28 februari 2002, nrs. SBR 01/2171 en SBR01/801.

² In deze komen bevinden zich in hoofdzak woonschepenparken, vergelijkbaar met een woonwijk op het water.

het toepassingsgebied³ van de verordening aanwezig zijn per 1 januari 2002. Daarvan hebben 857 ligplaatsen een ontheffing op basis van de verordening, waarvan 174 met bezwaar vanwege ontoelaatbare aantasting van waarden van natuur en landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden.

Zonder ontheffing zijn 98 ligplaatsen ingenomen. Een vergelijking met de tussenbalans uit 1989 geeft aan dat toen 937 ligplaatsen waren geteld. De toename valt te verklaren uit nieuw gerealiseerde ligplaatsen binnen stedelijke contouren en de toevoeging van de gemeente Vianen per 01-01-2002.

Overzicht 3 in bijlage IV in combinatie met tabel 1 laat een verdere detaillering zien over de status van de ligplaats per categorie. De indeling is gebaseerd op het sinds 1963 gevoerde ontheffingenbeleid. Hieronder een toelichting op deze indeling per categorie. Het kaartbeeld 2 geeft de geografisch spreiding van deze status.

categorie: STATUS ligplaats	TOELICHTING	AANTAL
1. Zonder bezwaren	Ontheffingen zonder ontoelaatbare aantasting van waarden van natuur en landschap.	267
2. Met bezwaar, geen beperking	Ontheffingen met bezwaren, maar verleent op basis van het sinds 1963 bij de invoering van de eerste WSV gehanteerde overgangsrecht.	128
3. Met bezwaar, verplaatsing	Ontheffingen met bezwaren en daarom verleent met de aankondiging van verplaatsing bij geschikt alternatief.	24
4. Met bezwaar, oevergebruik en typen	Ontheffingen met bezwaren en daarom beperkt in oevergebruik en het wisselen van type woonschap.	11
5. Met bezwaar, uitsterving	Ontheffingen met bezwaren voor ligplaatsen die bij stopzetting gebruik door de ontheffinghouder worden opgeheven of niet meer mogen worden vervangen.	7
6. Met bezwaar, onbekend	Dit is een overige categorie en gebruikt om lege ligplaatsen aan te duiden ter oplossing van knelpunten elders op de Vecht en in beheer bij het Samenwerkingsverband Restauratieplan Vecht.	4
7. Bestemd	In een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen	416
Totaal met ontheffing		857
8. Geen ontheffing, illegaal	Ligplaatsen zonder ontheffing ingenomen tussen 15 en 7 jaar geleden.	40
9. Geen ontheffing, gedoogd	Ligplaatsen zonder ontheffing langer dan 15 jaar aanwezig.	40
10. Geen ontheffing, onbekend	Ligplaatsen langere tijd aanwezig waarop nog geen verdere actie is ondernomen	18
Totaal zonder ontheffing		98
Totaal ligplaatsen		955

Tabel 1: Status ligplaatsen per 01-01-2002

Toelichting per categorie en status

³ Ingevolge artikel 12 van de WSV is het gebied van het Recreatieschap Vinkeveense Plassen uitgesloten met daarin 179 woonschepenligplaatsen. Per 1 januari 2002 zijn er 1198 woonschepenligplaatsen in de provincie.

Categorie 1 en 7 Ligplaatsonthefing zonder bezwaren:

Voor 683 woonschepenligplaatsen is de situatie stabiel. Deze categorieën worden niet als knelpunt aangemerkt. Op het kaartbeeld 2 blijkt dat vooral categorie 1 binnen de bebouwde kom van gemeenten ligt. Deze categorie neemt jaarlijkse toe onder gelijke afname van oude knelpuntenligplaatsen, primair door positieve bestemming. Foto 2 toont de recent ontwikkelde nieuwe ligplaatsen in de kern Wilnis.

Categorie 7 ligt ook met name in de bebouwde kom, maar ook daarbuiten in de vorm van de woonarkenparken in het buitengebied van De Ronde Venen. Deze vormen een groot deel van het aantal. Kaartbeeld 9 geeft een overzicht van de ligging van een groot deel van deze waterbungalowparken in de polder en foto 3 een beeld uit de lucht.

Categorie 2 Ligplaatsonthefing met bezwaar, geen beperking:

Deze ligplaatsen bevinden zich in hoofdzaak in de rivier de Vecht (foto 4). Deze schepen zijn alleen met een WSV-ontheffing aanwezig omdat zij onder het gehanteerde overgangsrecht van 1963 vallen. Alvorens deze ligplaatsen te bestemmen dienen per ligplaats de belangen van natuur en landschap en de opgebouwde rechten zorgvuldig tegen andere ruimtelijke belangen te worden afgewogen.

In het kader van het Samenwerkingsverband Restauratieplan Vecht waarin verschillende betrokken instanties afspraken hebben gemaakt over het project Restauratieplan Vecht, wordt momenteel het Knelpuntenplan Woonschepen Vecht opgesteld. Het plan gaat een inventarisatie bevatten van ligplaatsen, een identificatie van knelpunten op basis van beleidsdocumenten, waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie en opgebouwde rechten. Dit plan dient voor de planpartners als onderlegger voor burgerbindende bestemmingsplannen en beschikkingen. Op deze wijze moet het gewenste streefbeeld 2015 voor de Vecht worden gehaald. In het plan worden gelijktijdig oplossingsrichtingen per knelpunt opgenomen. Het plan wordt in juli 2002 opgeleverd.

De provincie investeert als co-financier € 453.780,- in het Restauratieplan Vecht. Van belang hierbij is wel dat gemeenten ook de bereidheid moeten hebben om hun bestemmingplan op dit plan af te stemmen. Zij moeten de juridische kaders bieden om sanering te stimuleren. De provincie kan met haar goedkeuringsbeleid voor bestemmingsplannen sturing geven aan het realiseren van oplossingen van gemotiveerde knelpunten.

Categorie 3 Ligplaatsonthefing met bezwaar, verplaatsing:

Voor deze ontheffingen staat vast dat zodra de omstandigheden zich wijzigen de ontheffing kan worden ingetrokken en opnieuw kan worden verleend voor een ligplaats op een meer aanvaardbare locatie. De vrijgekochte ligplaatsen en nieuwe ligplaatsen gerealiseerd via het bestemmingplan bieden kansen om kwetsbare locaties woonschepen vrij te maken. Tevens kan een juridisch verschil worden gemaakt met nieuwkomers, die vervolgens worden geweerd. Ook dit speelt nu met name in de Vecht, maar ook in Tull 't Waal te Houten. Deze ligplaatsen dienen sowieso niet te worden bestemd. In het bestemmingsplan zal voor deze ligplaatsen, afhankelijk van de situatie, een saneringsregeling (zie ook bijlage 1) of wijzigings- of uitwerkingsbevoegdheid moeten worden opgenomen.

Deze knelpuntligplaatsen liggen in onder andere (zie ook overzicht 3):

- in de rivier Vecht in de gemeente Loenen (5)⁴, foto 5.
- in het buitengebied van De Ronde Venen (10)
- in de uiterwaarden van de Lek in de gemeente Houten (7), zie bijvoorbeeld kaartbeeld 3 en foto 6.

Categorie 4 Ligplaatsonthefing met bezwaar, oevergebruik en typen:

Door een sanctieloze periode tussen 1984 en 1994, toen geen dwanghaven voorhanden was als sanctiemogelijkheid voor illegale schepen, zijn illegale clusters van woonschepen ontstaan. Dikwijls zijn het varende woonschepen. Sommige van deze gedoogde clusters zijn thans gelegaliseerd onder

⁴ Het aantal woonschepen op het genoemde knelpunt.

een aantal stringente voorwaarden zoals het niet mogen vervangen van een varend oud binnenvaartschip door bijvoorbeeld een woonark⁵ gelegen nabij in of bij de uiterwaarden. Soms zijn bij legalisatie combinaties gemaakt met categorie 3. Het gedogen is daarmee creatief beëindigd en in veel gevallen kon het knelpunt daarmee worden opgeheven.

Deze knelpuntligplaatsen liggen onder andere (zie ook overzicht 3):

- in het inundatiekanaal Kromme Rijn te Wijk bij Duurstede (6), zie bijvoorbeeld kaartbeeld 4.
- op 4 nieuwe ligplaatsen in de heringerichte woonschepenhaven De Nes te Vreeland (4), zie foto 7.

Categorie 5 Ligplaatsonthefing met bezwaar, uitsterving:

Deze categorie neemt de laatste jaren af. Dit komt omdat de vloot gemiddeld meer dan 35 jaar oud is, waardoor het effect van deze ontheffingen nu pas merkbaar wordt. Uitsterving vindt plaats op het woonschip of op het leven van de ontheffinghouder. Het zijn ligplaatsen in of nabij natuurgebieden. Recentelijk is nog een dergelijke ligplaats in de Eem door de provincie opgekocht. Dit om te voorkomen dat nieuwe bewoners de levensduur van het sterk verwaarloosde woonschip zouden gaan rekken. Hiermee wordt het uitstervingsproces van de ligplaats versneld. Dit is een voorbeeld van een benutte kans. Een knelpuntenpot zou in die situaties uitkomst kunnen bieden.

Ligplaatsen met deze status mogen niet worden bestemd. In het bestemmingsplan zal voor deze ligplaatsen een saneringsregeling moeten worden opgenomen (zie ook bijlage 1). De situatie ter plaatse moet regelmatig worden gecontroleerd en kansen benut.

Deze knelpuntligplaatsen liggen in onder andere:

- in het Gein te Abcoude (1)
- in de Vecht te Breukelen (1)
- in de Eem te Eemnes (1), zie bijvoorbeeld kaartbeeld 5 't Raboes Eemnes en foto 8.
- in de wetering te Houten (1)
- aan de loswal te Rhenen (1)

Categorie 6 Ligplaatsonthefing met bezwaar, onbekend

In deze categorie staan de ligplaatsen aangegeven die als vervangende ligplaats kunnen gaan dienen voor knelpunten op de rivier de Vecht. Het zijn deels aangekochte ligplaatsen bij aandienende kansen en anderszins nieuw ingerichte ligplaatsen zoals bij de Herinrichting van de Nes. Momenteel zijn 4 wisselplaatsen in handen van het Samenwerkingsverband Restauratieplan Vecht. Deze liggen in de rivier de Vecht.

Categorie 8, 9 en 10 Ligplaatsen zonder ontheffing, gedoogd en illegaal

Deze knelpuntligplaatsen zijn ontstaan door het gemis van een sanctie op een bestuursdwangaanschrijving of gegroeid vanuit historische situaties. Deze gedoogsituaties kunnen niet blijven voortbestaan. Gedogen moet eens eindigen. Duidelijkheid is ook in het belang van de woonschippbewoners. In sommige situaties zullen oplossingen moeten worden bedacht in een bij voorkeur projectmatige aanpak waarbij alle actoren worden betrokken. Dit kunnen bijvoorbeeld reconstructieplannen zijn maar ook handhavingsplannen ter opschoning van een gebied. Dikwijls zijn het langdurige arbeidsintensieve processen beheerst door een grote hoeveelheid complexe regelgeving en betrokken belangen. Intensieve begeleiding en specialistische kennis zijn noodzakelijk.

De afbouw van de voormalige dwang- en stapelhaven De Nes is een eerste voorbeeld van een projectmatige aanpak van een gebiedsreconstructie. Het herinrichtingsplan maakt een einde aan 30 gedoogsituaties en geeft tegelijkertijd een kwaliteitsimpuls voor de woonomgeving, waarden van natuur en landschap en een nieuwe basis voor een adequaat handhavingsbeleid. De opgedane ervaringen vormen een solide basis voor andere samenwerkingsprojecten, hoewel de uitgangssituatie onvergelykbaar is met andere knelpunten. Zie ook kaartbeeld 6 en foto 9.

⁵ Een woonark is een niet op eigen kracht varend woonschip, bestaande uit twee niet onlosmakelijk met elkaar verbonden delen namelijk een betonnen of stalen bakcasco met daarop een kenmerkende rechthoekige opbouw.

De haven en het parkeerterrein, nog steeds in beheer bij de provincie, worden na oplevering van de haven medio 2002 overgedragen aan respectievelijk het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Loenen.

De belangrijkste knelpuntligplaatsen zijn gelegen in (zie overzicht 4, knelpunten per water):

Categorie 8. Illegaal

- De Vecht in *Utrecht*⁶ (12), Maarssen (6) en Loenen (3)
- De Lek te Wijk bij Duurstede (6), zie bijvoorbeeld nog eens kaartbeeld 4, en foto 10 rechterkant.
- Merwedekanaal te *Nieuwegein* (4)

Categorie 9. Geen ontheffing, gedoogd

- De Eem, Amersfoort (11), zie bijvoorbeeld kaartbeeld 7, en foto 11.
- De Vecht, Loenen (13) en *Utrecht* (10)

Categorie 10. Geen ontheffing onbekend

- Demmerik, *De Ronde Venen*. (8)
- Merwedekanaal *Nieuwegein* (3) foto 12

Beleidsknelpunten:

- Het oplossen van de genoemde knelpuntligplaatsen, met name in de gedoogsituaties via samenwerkingsprojecten, vergt een tijdelijke arbeidintensieve projectmatige aanpak, waarvoor geen formatie beschikbaar is.
- Weinig animo om knelpuntligplaatsen via het bestemmingsplan op te lossen, waardoor te gemakkelijk positief wordt bestemd.
- Te weinig vervangende aanvaardbare ligplaatsen.
- Geen financiële ruimte om ongewenste situaties door middel van cofinanciering te saneren of kansen te benutten.

Nieuw beleid:

1. Het ligplaatsenbeleid op grond van de verordening blijft conserverend. Geen uitbreiding van het aantal ligplaatsen in het toepassingsgebied van de verordening.
2. De belangenafweging voor de inrichting van nieuwe ligplaatsen vindt primair plaats via het ruimtelijk ordeningsbeleid, in dit geval het streekplan en het bestemmingsplan.
3. De provincie wil een actieve rol spelen in het oplossen van knelpuntligplaatsen met name in het landelijk gebied. Als gevolg van het verkleinen van het toepassingsgebied, van de nieuwe verordening (zie 2.2.1) vervallen direct 43 in de bebouwde kom gelegen knelpuntligplaatsen van de totaal 268. Van de overgebleven 225 knelpuntligplaatsen zal zeker voor de hierboven genoemde ligplaatslocaties in de categorieën 3, 8, 9, 10 actief een oplossing gezocht moeten worden. Dit zijn 80 knelpuntligplaatsen.
4. In projectverband de haalbaarheid van verplaatsings- en aankoopregels onderzoeken.
5. De status van de ligplaats en/of opgebouwde rechten bepalen de keus van koude of warme sanering.
6. Saneringskansen benutten door het instellen van een knelpuntenpot. Het gaat hier om een 'pot' die tweeledig kan worden benut. Ten eerste om in sommige gevallen het oplossen van knelpuntlocaties in projectverband aan te jagen en ten tweede om kansen tot een incidentele sanering te kunnen aangrijpen of te stimuleren. In het eerste geval zal pas na uitwerking van een concreet knelpuntproject een financieringsvoorstel kunnen worden voorgelegd. Een financieringsvoorstel met daarin verwerkt cofinanciering en subsidies van derden. De financiële gevolgen van deze projecten zijn nu nog niet in te schatten.

⁶ Cursief weergegeven locaties vallen met het verkleinen van het toepassingsgebied buiten de reikwijdte van de gewijzigde verordening.

2.2.3 Afmetingen

Beleid:

Sinds 17 januari 1989 zijn de beleidsregels uit de notitie “Ontheffingenbeleid afmetingen kleurstelling van woonschepen” van kracht. Hiermee worden de afmetingen van woonschepen gebonden aan een basismaat van 16.00x4.00x3.50 meter (lxbxh; hoogte gemeten boven waterspiegel: hierna b.w.s.) in de natuurgebieden die naar afnemende waarden van natuur en landschap via een zogenaamd trechtersysteem kan oplopen tot een maximale maat van 20.00x6.00x3.50 meter b.w.s.

Via de folder “Met passen en meten” is iedere bewoner van een legaal woonschip in 1989 op de hoogte gebracht van het beleid. De folder geeft in duidelijke bewoordingen de mogelijkheden en onmogelijkheden voor woonschepenligplaatsen en de woonschepen.

Resultaat:

Sinds de invoering van dit afmetingenbeleid zijn honderden woonschepen binnen het gegeven beleidskader vervangen. Het beleid blijkt in de praktijk in de meeste gevallen te voldoen aan de woonwensen van de bewoners. Het gaat hierbij met name om woonarken.

Het afmetingenbeleid bleek niet goed toepasbaar op de ongeveer 75 varende woonschepen met ontheffing in de provincie die niet als woonark zijn aan te merken (zie overzicht 5 in bijlage IV). Dit zijn bijvoorbeeld bewoonde voormalige bedrijfsvaartuigen en zogenaamde varende monumenten met zeer uiteenlopende maten.

Afstemming met andere overheden geeft door de ruime maximale maatvoering nogal eens aanleiding tot discussie. Bovendien blijkt het afmetingenbeleid te flexibel om het zonder meer te kunnen vertalen in het ruimtelijk beleid. Overzicht 6 in bijlage IV geeft een willekeurige doorsnee van de afmetingen van woonschepen. **Foto 13** geeft een voorbeeld van een woonark zonder platdak.

Beleidsknelpunten:

- Het flexibele trechtersysteem geeft nogal eens problemen vanwege de landschappelijk motivering van de vergroting (waarom op de ene ligplaats een grotere maat dan op de andere ligplaats).
- De flexibiliteit leidt tot veel verschillende interpretaties in bestemmingsplanvoorschriften.
- Het ontbreken van een afmetingenbeleid voor de vervanging van andersoortige woonschepen dan woonarken, zoals varende ‘bruine’ vloot woonschepen.

De hoogtemaat van 3.50 meter b.w.s. is onvoldoende voor twee optimale leeflagen. Beleidsvoorstel in Discussienota

In alle gevallen geldt het uitgangspunt dat de onderlinge afstand tussen het woonschip en eventuele omliggende woonschepen minimaal 5.00 meter bedraagt.

Met betrekking tot de hoogte van woonschepen wordt het volgende overwogen: In het toepassingsgebied van de verordening een maximale hoogtemaat tot 4.00 meter b.w.s. toe te staan, mits de goothoogte aan weerszijden van het woonschip in de lengterichting op maximaal 3.50 meter blijft en in het geval van een pindak/lessenaarsdak het dak maximaal één knik bevat in de lengterichting. Splitlevels zijn toegestaan. Daarbij wordt een maximale lengte van 18.00 meter met een maximale breedte van 6.00 meter toegestaan.

Voor woonschepen die al groter zijn dan de voorgestelde maximale afmetingen van 18.00x6.00x4.00 meter b.w.s. (de standaardmaat) wil de provincie de volgende richtlijnen gaan hanteren:

Woonschepen waarvan één of meerdere maten de maximaal toegestane afmetingen overschrijden mogen niet worden gewijzigd. Alleen volledige vervanging is mogelijk binnen exact dezelfde afmetingen. Een wijziging van één van deze maten betekent een terugval op de standaardmaat.

Wat vindt u van de voorgestelde wijzigingen?

Conclusies van het overleg:

De meeste partijen kunnen zich vinden in het afmetingenbeleid. Enkele partijen vinden de voorgestelde afmetingen aan de forse kant, met name in het landelijk gebied. Sommige gemeenten hebben een afmetingenbeleid dat niet overeenkomt met de provinciale afmetingen (zowel ruimer als stringenter).

Nieuw beleid:

1. De basismaat wordt 18.00 x 6.00 x 3.50 meter b.w.s. (de standaardmaat) met een minimale onderlinge afstand van 5.00 meter wordt conform voorstel opgenomen in de gewijzigde verordening.
2. Daarbij wordt een maximale nokhoogte van 4.00 meter b.w.s. toegestaan, mits de goothoogte aan weerszijden van het woonschip in de lengterichting op maximaal 3.50 meter blijft. Dit om bij woonarken het karakter van een blokkendoos te doorbreken en meer variatie in de uiterlijke verschijningsvorm te bereiken.
3. Invoering van een lengte-voor-hoogte beleid voor woonschepen die al groter zijn dan de basismaat door deze bij vervanging terug te laten vallen op de basismaat. Dit beleid is leidend ter wille van het beoogde resultaat. Door het dubbeldeks zijn en een grotere breedte wordt vrijwel altijd ruimte gewonnen en door het inleveren van oeverlengte wordt tegelijkertijd een kwaliteitsimpuls voor het landschapsschoon bereikt.
4. Andere woonschepen dan van het type woonark en die al langer zijn dan 18.00 meter mogen bij vervanging afgewogen tegen de mate van authenticiteit, de omgeving en de fysieke ligplaatsomstandigheden, een maximale lengte hebben tussen de 18.00 en 30.00 meter.

2.2.4 Kleuren

Beleid:

Al enkele decennia voert de provincie een beleid om de opvallendheid van woonschepen in het landschapsbeeld terug te dringen. Witte en lichte woonschepen vormen nu eenmaal opvallende elementen in vaak waardevolle landschappen. De meeste woonschepen worden immers aan drie zijden omgeven door open water. Het kleurenbeleid gaat uit van dekkende donkere kleurstellingen die in alle vier de seizoenen goed met het omringende landschapsschoon harmoniëren. Tot op heden is alleen toegestaan de woonschepen in een donkergroene of donkerbruine kleur te schilderen. Naast het afmetingenbeleid is tevens het kleurenbeleid in de folder "Met passen met meten" beschreven.

Resultaat:

Het gros van de woonschepen in het buitengebied zijn in een donkere kleurstelling geschilderd. De laatste jaren is er weer een verloop zichtbaar naar lichtere kleuren, mede in de hand gewerkt door het achterblijven van adequate handhaving van de ontheffingsvoorschriften. In de loop der jaren is een gedoogbeleid ontstaan waarbij meerdere donkere dekkende kleuren oogluikend werden toegestaan. In grootstedelijke gebieden wordt vanwege de geringe landschappelijke waarden dikwijls afgezien van dit voorschrift. Uit overzicht 7 in bijlage IV blijkt dat in de stedelijke gebieden een groot aantal woonschepen weer in een lichte opvallende kleur zijn geschilderd.

Beleidsknelpunten:

- Groot aantal afwijkende donkere dekkende kleuren vanwege jarenlang gedoogbeleid.
- Tendens tot lichtere kleuren mede door achterblijven adequate handhaving.

Beleidsvoorstel in Discussienota:

Uitbreiding van het kleurenbeleid houdt in dat naast de standaardkleuren donkerbruin en donkergroen de volgende kleuren toegestaan kunnen worden: antraciet, grijs, donkerblauw, zwart en red cedar.

Wat vindt u van dit voornemen?

Conclusies van het overleg:

Alle instanties kunnen zich vinden in het voorstel. Met name gemeenten hebben niet de mogelijkheid dit zelf te regelen in een bestemmingsplan en zien hierin duidelijk een rol voor de provincie. Handhaving vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Nieuw beleid:

1. Ruimer kleurenbeleid vastleggen in de gewijzigde verordening.
2. Het kleurenbeleid in stedelijke kernen loslaten.

2.2.5 Scheepstypen en oevergebruik

Beleid:

Er is geen beleid toegesneden op scheepstypen en het gebruik van oevers door bewoners van woonschepen.

Resultaat:

De afgelopen jaren is gebleken dat als een ontheffing voor een ligplaats wordt verleend landschappelijke en natuurwetenschappelijke motieven aanwezig kunnen zijn om een typewissel uit te sluiten. In sommige gebieden kan een historisch woonschip een verrijking betekenen en een woonark een ontoelaatbare aantasting. Niet alle woonschepen werken in bepaalde omgevingen in dezelfde mate verstorend. Vervanging met typewissel moet ter bescherming van de omgeving op sommige locaties kunnen worden uitgesloten.

In deze gevallen gaat het dikwijls om varende schepen van de 'bruine vloot', bijvoorbeeld bewoonde traditionele vrachtschepen (foto 14), zeilende chartervaartuigen en historisch waardevolle schepen (foto 15). Sommige ligplaatsen lenen zich om cultuurhistorische of landschappelijke waarden alleen voor het afmeren van deze woonschiptypen. Oude schepen horen immers bij het Nederlandse landschap, waaronder oude stadsgedeelten en havens. Landschap en cultuurhistorie spelen daarbij een belangrijke rol.

In sommige gebieden is volledige oeveroccupatie ongewenst (zie nog eens foto 14). Soms kan dit visueel landschappelijk bezwaarlijk zijn, maar ook natuurwetenschappelijk door aantasting van actuele natuurwaarden. In deze gevallen kan een specifiek oevergebruik noodzakelijk zijn om natuur- en landschapsbelangen te beschermen. Bijvoorbeeld het achterwege laten van opslag, hekwerken en schuttingen en alleen een looppad naar het woonschip. Ook kan juist een inheemse afschermd

bepanting worden verlangd of juist geen bepanting. Daarnaast kunnen eisen worden gesteld aan de wijze van afmeren. Het kan daarbij gaan om een verschuiving van het woonschip door bijvoorbeeld het ingraven daarvan. Hiermee kan kwaliteitsverbetering voor het landschap worden bereikt. Dit wordt nu geregeld via de ontheffingsvoorschriften en toepassing van Hoofdstuk II voorzieningen van de WSV. Kaartbeeld 8 geeft de spreiding van de verschillende woonschiptypen.

Beleidsknelpunten:

- Geen vastgesteld uitvoeringsbeleid.
- Weinig nieuwe afmeermogelijkheden varende monumenten.

Beleidsvoorstel in Discussienota:

Op sommige locaties kunnen slechts bepaalde typen woonschepen worden afgemeerd, in een goede harmonie met de omgeving. Bijvoorbeeld een in oorspronkelijke staat verkerende woontjalk (varend monument) in of nabij een beschermd dorpsgezicht of bewoonde vrachtschepen nabij een stedelijke kern in een rivierbeeld. De provincie voorkomt vervanging van deze woonschepen door woonarken via de ontheffingsvoorschriften.

De provincie beperkt op sommige locaties het oevergebruik vanwege natuur- en landschapsbelangen. Daarnaast stelt zij eisen aan de wijze van afmeren. Het kan daarbij gaan om een verschuiving van het woonschip door bijvoorbeeld het ingraven daarvan.

Wat vindt u van dit voornemen? Past dit binnen uw bestemmingsplan?

Conclusies van het overleg:

Het beleidsvoorstel rondom deze woonschepen is niet helder en vraagt om duidelijke richtlijnen.

Nieuw beleid:

1. Op sommige ligplaatslocaties zal door middel van ontheffingsvoorwaarden beperkingen aan het wisselen van het woonschiptype en of beperkingen m.b.t. het oevergebruik worden verbonden.
2. Andere woonschepen dan van het scheepstype woonark mogen niet zonder meer door een woonark worden vervangen.
3. De provincie wil het inrichten van nieuwe ligplaatsen ten behoeve van varende monumenten stimuleren. Daartoe dienen de mogelijkheden van extra ligplaatsen samen met gemeenten en waterschappen onderzocht te worden.

3. Recreatievaartuigen

Beleid:

De provincie voert op dit moment geen beleid voor recreatievaartuigen. Het provinciale woonschepenbeleid regelt nu alleen zaken met betrekking tot woonschepen. Sommige gemeenten en waterschappen hebben een steiger- en vaartuigenbeleid op basis van het bestemmingsplan, de APV, Keur of Scheepvaartwegenwet.

Resultaat:

In de praktijk ontstaan vanuit natuur- en landschapsmotief knelpuntligplaatsen, die met de hierboven genoemde instrumenten niet of onvoldoende kunnen worden aangepakt. Op deze nieuwe knelpuntligplaatsen zijn vaartuigen neergelegd die qua omvang vergelijkbaar zijn met woonschepen en evenzo de waarden van natuur en landschap ontoelaatbaar aantasten.

De recreatievaartuigen hebben het uiterlijk van een varend schip (bijv. een pleziervaartuig, zeiljacht, binnenvaartschip, sleepboot, etc), hebben een vaste of seizoensligplaats en worden gebruikt voor weekendverblijf of permanente bewoning. Soms wordt er met een periode van onderbreking op gewoond. Het afmeren tast oevers aan en oeverland wordt in gebruik genomen. Handhaving op basis van de huidige verordening is alleen mogelijk als permanente bewoning met een hoge mate van zekerheid kan worden aangetoond. Dit kan alleen door intensief recherchewerk. De provincie beschikt niet over de menskracht en middelen om door middel van intensief recherchewerk permanente bewoning of gebruik van deze vaartuigen als permanent weekendverblijf aan te tonen (foto's 16 en 17).

In de praktijk ontstaan nu vreemde situaties als een door handhaving vrijgemaakte illegale woonschepenligplaats vervolgens wordt ingenomen door een vergelijkbaar tijdelijk of permanent afgemeerd vaartuig met een zogenaamd 'recreatief' karakter.

Naast het afmeren van bewoonde recreatievaartuigen neemt in sommige gebieden in belangrijke mate het afmeren van onbewoonde vaartuigen toe. Daaronder zijn ook zeer kwetsbare gebieden. Oevers en oeverland worden daarbij aangetast. Deze vaartuigen worden ook bij woonschepen aangetroffen, met soms een vergelijkbare omvang (bijv. het afmeren van werkschuiten voor opslagruimte) (foto 18 en 19). Op sommige locaties zijn vaartuigen omringd door allerhande drijvende voorwerpen. Drijvende voorwerpen zoals balken, vlonders met daarop terrassen, schuurtjes en opslag. Ook op locaties zonder vaartuigen worden deze voorzieningen aangetroffen (foto's 20, 21, 22).

Ter bescherming van natuur en landschap is het van belang paal en perk te stellen aan drijvende voorwerpen en andere vaartuigen met hun voorzieningen die, al dan niet bewoond, permanent afmeren aan waardevolle oevers en/of oeverland occuperen. De tekst van de huidige verordening leent zich op dit moment onvoldoende om dit ongewenste gebruik tegen te gaan (foto's 23 en 24).

Beleidsknelpunten:

- De aantasting van natuur en landschap door de genoemde recreatievaartuigen is in vergelijking met woonschepen zeker niet minder, zometer groter vanwege een meestal opvallende witte verschijning. Evenzo geldt dit voor de mate van aantasting van oevers en oeverland.
- De sanering van woonschepenligplaatsen is voor de betrokken bewoners onredelijk als niet gelijktijdig de genoemde recreatievaartuigen kunnen worden geweerd.
- De ongelimiteerde toename van onbewoonde vaartuigen en drijvende voorwerpen in en op het water.
- Geen juridisch handvat om deze natuur- en landschapsaantastingen te keren.

Beleidsvoorstel in Discussienota:

De provincie wil het permanent afmeren van recreatievaartuigen, al dan niet bewoond, tegengaan aan oevers waar dit op grond van natuur-, cultuurhistorische en landschapsbelangen ongewenst is. Deze schepen zullen als illegale vaartuigen worden aangemerkt. Het voornemen bestaat een extra passage in de Woonschepenverordening op te nemen waarbij dit permanent afmeren van recreatieschepen wordt verboden.

Zijn er binnen uw eigen regelgeving 'gaten' of zaken m.b.t. vaartuigen die u in de verordening geregeld zou willen zien?

Wat is al goed geregeld en welke andere mogelijkheden ziet u om illegale vaartuigen aan te pakken?

Conclusies van het overleg:

De meeste partijen hebben aangegeven problemen te hebben met de permanente recreatievaart en weten niet goed hoe met dat probleem om te gaan. Sommige gemeenten hebben (nog) geen last van het permanent ligplaats innemen van recreatievaartuigen.

Het Landelijk Woonboten Overleg (LWO) heeft te kennen gegeven dat het er op tegen is dat recreatievaart in de verordening betrokken gaat worden. Volgens hen gaat het hier om een randverschijnsel dat op andere manieren opgelost zou moeten worden.

Nieuw beleid:

1. De provincie repareert de wetgeving zodat de hierboven geschetste situaties kunnen worden voorkomen. Het onderscheid tussen woonschepen en recreatievaartuigen blijft gehandhaafd.
2. De provincie stemt het ontheffingen- en handhavingsbeleid zoveel mogelijk af met gemeenten en waterschappen.
3. De provincie werkt vrijstellingen van het verbod voor bepaalde plaatsen en bepaalde vaartuigen verder uit.

4. Handhaving

Beleid:

Het handhavingsbeleid is binnen de gegeven mogelijkheden sinds jaren gericht op het niet laten toenemen van het aantal woonschepen. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan het landelijk gebied. Momenteel wordt in grootstedelijke gebieden een passief handhavingsbeleid gevoerd en in het landelijk gebied een actief handhavingsbeleid op basis van prioriteitstelling.

De provincie handhaaft de verordening nu in hoofdzaak bestuursrechtelijk. Strafrechtelijke handhaving wordt vrijwel niet toegepast omdat deze strafsancie is gericht op de persoon en niet gericht op het opheffen van de illegale situatie. Het middel om te handhaven was tot 1994 het verplaatsen onder bestuursdwang. Dit middel is alleen toepasbaar als dwanghavens of opleghavens voorhanden zijn of de plaats van herkomst bekend is zodat kan worden teruggesleept. Dit laatste is vrijwel nooit te achterhalen. Door het sluiten van de provinciale dwanghaven De Nes in 1984 was er geen oplegmogelijkheid meer. Uit deze tienjarige sanctieloze periode stamt dan ook een groot aantal gedoogsituaties.

Ondanks de besluiten in 1986 en 1989 zijn in die periode geen initiatieven tot de inrichting of aanwijzing van nieuwe dwanghavens ondernomen. In 1994 gaf de Algemene wet bestuursrecht in combinatie met een wijziging van de Provinciewet een nieuwe sanctiemogelijkheid in de vorm van de dwangsom. Het treffen van overtreders in de portemonnee. Hoewel dit instrument praktische voordelen boven bestuursdwang heeft (geen dwangverplaatsing van schepen) is gebleken dat er geen garantie is om tot het wenselijke herstel van de oude situatie te komen. In 1997 werd met de provincie Noord-Holland overeengekomen dat gebruik kon worden gemaakt van hun dwanghavencapaciteit, zodat illegale woonschepen op de kosten van de overtreder zonodig daarheen kunnen worden afgevoerd en in bewaring gegeven. Een tweede optie is de bewaarhaven van de gemeente Amsterdam in de Houthaven. Daarmee was het sanctieprobleem voorlopig opgelost.

Resultaten:

Voor 1994 zijn veel gedoogsituaties ontstaan die op hun beurt weer nieuwe illegale situaties aantrokken. Deze situaties waren beslist geen bewuste keus. Bestuursdwangaanschrijvingen waren verworpen tot 'papieren tijgers'. De dwangsom kon de hoge verwachtingen niet inlossen. Het innen van de dwangsom bleek tot nieuwe financiële procedures te leiden waarbij de ongewenste situatie bleef voortduren. Sinds 1997 was versleping naar de dwanghaven in de provincie Noord-Holland als sanctie weer mogelijk en wordt opnieuw gewerkt met bestuursdwangaanschrijvingen. Dit sorteert meestal het gewenste effect, namelijk het op eigen initiatief beëindigen van de overtreding. Met sommige gemeenten wordt samengewerkt om individuele illegale situaties te beëindigen. Paragraaf 2.2.2. gaat hierop in en schets de overgebleven knelpunten.

Het gewenste handhavingsniveau kon niet worden gehaald. Ook niet dan nadat de handhaving, met oog op het motief van verordening in grootstedelijke gebieden tot een minimum was teruggebracht. Niet alle illegale situaties konden worden aangepakt. De belangen zijn vaak hoog en dit heeft tijdrovende gerechtelijke procedures tot gevolg. Daarnaast schoot de regelgeving op een aantal punten te kort. Met name in situaties van permanente of tijdelijke bewoning op (recreatie)schepen.

Hoewel pogingen zijn ondernomen om dit onderwerp een grotere prioriteit te geven in het kader van de handhavingsamenwerking is dit nog niet echt gelukt. Het blijft nog bij het 'piepsysteem' en het stellen van prioriteiten.

Bijlage II beschrijft het huidige niveau en de gewenste kwaliteit van ontheffingverlening en handhaving. Het overzicht is opgesteld in het kader van de Nota Handhaving en Veiligheid van 22 januari 2002.

Beleidsknelpunten:

- Ongecontroleerde toename van illegale situaties in het landelijk gebied
- Het niet adequaat kunnen handhaven van ontheffingsvoorschriften bij bijvoorbeeld vervanging.

- De te geringe aandacht voor dit onderwerp bij de handhavingspartners.

Beleidsvoorstel in Discussienota:

Handhaving in de aangewezen grote stedelijke gebieden is een zaak voor het gemeentebestuur op basis van een bestemmingsplan of aanvullende instrumenten. Voor het landelijk gebied en de kleinere stedelijke gebieden vormt de handhaving een gezamenlijke taak van de betrokken handhavingspartners, waarbij de provinciale Woonschepenverordening als vangnet fungeert. De provincie wil daarin een actieve rol vervullen primair ter bescherming van natuur en landschap. Tussen de handhaving van dit stedelijk en landelijk gebied moet afstemming bestaan. De samenwerking tussen de handhavingspartners dient geïntensiveerd te worden.

Welke rol speelt u in de handhavingssamenwerking tussen groen, blauw en rood?

Welke rol verwacht u van ons in de handhavingssamenwerking?

Conclusies van het overleg:

Er is bij enkele partijen verwarring ontstaan rondom het voorstel de verordening als vangnet te laten fungeren. Bij vrijwel alle partijen wordt het belang van handhaving (en samenwerking) onderkend, maar tegelijkertijd ontbreekt het aan prioriteit bij de meeste organisaties.

Verschillende gemeenten hebben aangegeven gebruik te willen maken van de dwanghavenmogelijkheid van de provincie Noord-Holland. Samenwerking m.b.t. knelpunten wordt door de gemeenten gevraagd en men ziet hierin een coördinerende en centrale rol van de provincie. De provinciale verordening moet hiervoor een basisbescherming bieden.

Nieuw beleid:

1. De provincie neemt het initiatief om de samenwerking en afstemming van het handhavingsbeleid met gemeenten en waterschappen te intensiveren mede in het licht van de Samenwerkingsovereenkomst Handhaving.
2. In het kader van de Nota Handhaving en Veiligheid d.d. 22 januari 2002 wordt voorgestaan dat de uitvoering van de nieuwe verordening op een adequaat handhavingsniveau kan plaatsvinden. Via de Kadernota 2003 zullen voorstellen worden ingediend voor extra formatie.
3. De provincie wil een actieve coördinerende en uitvoerende rol spelen in de handhaving, primair ter bescherming van natuur en landschap.
4. Het handhavingsbeleid richt zich primair op het landelijk gebied overeenkomstig het doel van de nieuwe verordening.
5. De handhaving en ontheffingverlening te organiseren vanuit de rollenverdeling en vanuit die verdeling de afstemming en samenwerking te bevorderen.
6. De beschikking over dwangcapaciteit is een gemeenschappelijk belang voor de bij de handhaving betrokken partners. De provincie houdt haar stapelhaven in de rivier de Eem beschikbaar en maakt gebruik van de opleghavens in de gemeenten Heerhugowaard, Niedorp en Zijpe van de provincie Noord-Holland (foto 25). Om het gebruik te continueren en zonodig ook beschikbaar te stellen aan de andere betrokken handhavingspartners wordt overleg gevoerd met de provincie Noord-Holland.

Binnen de bebouwde kom Wegenwet (art. 27).

Bevoegd gezag	Instrumenten	Rol provincie
Gemeenten	Bestemmingsplan (volledige regeling woonschepen) Aanvullende verordening/Havenatlas Huisvestingswet	Goedkeuringsbeleid RO/ Samenwerking o.a. oplossing knelpunten. - Beleid op hoofdlijnen
Vaarwegbeheerders	(Integrale) Keur, Scheepvaartwegenverordening ed.	Afstemming en Samenwerking
Provincie	Landschapsverordening alleen onderdeel woonschepen, behalve in de kom van Utrecht, De Ronde Venen en Nieuwegein na 5 jaar.	Basisbescherming landschap, natuur, cultuurhistorie en archeologie via Vnl.
Allen	Handhaving	Afstemming en samenwerking

Buiten de bebouwde kom Wegenwet (art. 27).

Bevoegd gezag	Instrumenten	Rol provincie
Gemeenten	Bestemmingsplan (volledige regeling woonschepen) Huisvestingswet	Goedkeuringsbeleid RO/ Samenwerking o.a. oplossing knelpunten. Beleid op hoofdlijnen
Vaarwegbeheerders	(Integrale) Keur, Scheepvaartwegenverordening ed.	Afstemming en Samenwerking
Provincie	Landschapsverordening Vnl: <ul style="list-style-type: none"> ① Afmetingen, kleur, typen, oevergebruik, ① Vaartuigen en voorwerpen ① Rietkragen en natuuroevers 	Actieve basisbescherming landschap, natuur, cultuurhistorie en archeologie
Allen	Handhaving	Afstemmen en stimuleren samenwerking

Werkingsgebied Recreatieschap Vinkeveense Plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken.

Bevoegd gezag	Instrumenten	Rol provincie
Gemeenten	Bestemmingsplan (volledige regeling woonschepen)	Goedkeuringsbeleid RO
Vaarwegbeheerders	Keur, Scheepvaartwegenverordening ed.	
Recreatieschap	Landschaps- en recreatieverordening	Afstemming
Allen	Handhaving	Samenwerking

Tabel 2: Rollenverdeling in relatie tot nieuw woonschepenbeleid.

5. Aanpassing van de woonschepenverordening

5.1 Eén landschapsverordening

Als uitvloeisel van de notitie is aanpassing van de WSV noodzakelijk. De redenen zijn hiervoor besproken en samengevat onder de kopjes nieuw beleid.

Omdat de WSV net als de Verordening bescherming natuur en landschap provincie Utrecht (hierna VNL te noemen) een landschapsverordening is ligt het voor de hand de WSV in te trekken en de VNL te wijzigen door toevoeging van de WSV aan de VNL. Het motief van beide verordeningen is namelijk gelijk, het voorkomen van onaanvaardbare schade aan natuurwetenschappelijke, landschappelijke, cultuurhistorische of archeologische waarden als gevolg van vaak sluipende aantastingen en fysieke ingrepen. Omdat de aantastingen en ingrepen plaatsvinden op, in en rond het water is in de VNL het hoofdstuk III. Wateren toegevoegd. Hiermee ontstaat één provinciale verordening voor natuur en landschap als uitvoeringsinstrument van het Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht.

5.2 Systematiek hoofdstuk III van de VNL

Het nieuwe Hoofdstuk III van de VNL is opgebouwd uit 6 paragrafen. Paragraaf 1 bevat de begripsomschrijvingen en geeft een verbijzondering van het toepassingsgebied. Paragraaf 2 bevat de artikelen met betrekking tot de woonschepen en hun ligplaatsen. Dit is feitelijk de herziening van Hoofdstuk I van de WSV. Paragraaf 3 gaat over andere vaartuigen en voorwerpen. Deze paragraaf is nieuw en vormt het vangnet voor vaartuigen die niet als woonschip zijn aan te merken, maar wel tijdelijk of permanent afmeren. Het gaat niet alleen over vaartuigen maar ook over voorwerpen. Dit vormt het stofzuigerdeel van dit artikel. Alles wat niet als vaartuig valt aan te merken wordt als voorwerp aangemerkt. Excessen op het water kunnen hiermee worden voorkomen. Paragraaf 4 is ook nieuw en opgenomen ter bescherming van rietkragen, moerasstroken en natuuroevers in relatie tot het afmeren en voor anker gaan. Actuele natuurwaarden worden beschermd evenals de investeringen in de natte verbindingzones van de ecologische hoofdstructuur (zie foto 26).

Paragraaf 5 gaat over havens en aanlegplaatsen en het treffen van voorzieningen daarvoor. Het maken van aanlegplaatsen of ligplaatsen en de daarbij behorende van voorzieningen in het water of op het land hangen nauw samen met het afmeren. Ook deze voorzieningen kunnen –evenals de woonschepen, vaartuigen en voorwerpen – de door de verordening beschermde belangen aantasten.

Paragraaf 6 is een algemeen artikel dat terreineigenaren verbiedt de in dit hoofdstuk genoemde verboden toe te staan op hun terreinen. Daarmee wordt het gelegenheid geven aan tegengegaan.

In tabel 3 op de volgende pagina staat Hoofdstuk III schematisch weergegeven.

Onderwerp	Woonschepen	Vaartuigen	Voorwerpen	Havens, aanlegplaatsen en Voorzieningen
Reikwijdte	Gehele Provincie, behalve bebouwde kom Utrecht en De Ronde Venen, Bebouwde kom Nieuwegein vanaf 1 januari 2007 Gebied Recreatieschap Vinkeveense plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken.	Buiten de bebouwde kom, behalve gebied van Recreatieschap Vinkeveense plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken.	Buiten de bebouwde kom, behalve gebied van Recreatieschap Vinkeveense plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken.	Buiten de bebouwde kom behalve werkingsgebied Recreatieschap Vinkeveense plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken.
Verboden	Art. 7c lid 1 afmeren Art. 7g maken ligplaatsen en treffen voorzieningen.	Art. 7h, lid 1 afmeren en ankeren	Art. 7h, lid 1 afmeren en ankeren	Artikel 7j, lid 1 en 2 maken ligplaatsen en voorzieningen
Uitzonderingen	-	- openbare aanlegplaatsen - jacht- en bedrijfshavens - laden lossen transportschepen - 1 open vaartuig bij erf kleiner dan 7 m	- openbare aanlegplaatsen - jacht- en bedrijfshavens - laden lossen transportschepen - 1 open vaartuig bij erf kleiner dan 7 m	- Nutsvoorziening voor legale gebruikers van havens en aanlegplaatsen
Vrijstelling	Bepaalde categorieën woonschepen op plaatsen.	Bepaalde categorieën vaartuigen op plaatsen in periode	Bepaalde categorieën vaartuigen op plaatsen in periode	Categorieën vaartuigen en woonschepen op plaatsen.
Ontheffing	Alleen indien ontheffing al aanwezig of bestemde Ligplaats. Op deze ligplaatsen met betrekking tot het woonschip alleen als vast staat dat aan de overtreder ontheffing wordt verleend.	Toets Art. 1a	Toets art. 1a	Toets art. 1a

Tabel 3: Regeling per onderwerp

6. Organisatie en financiën

De uitvoering van de landschapsverordening voor woonschepen is een taak van de Dienst Ruimte en Groen, sector Ecologisch onderzoek en Groene regelgeving. Het team groene regelgeving van de sector houdt zich bezig met de beleidsvorming, vergunningverlening en handhaving van de groene wetten (Boswet, Natuurbeschermingswet, Jachtwet, Vogelwet, Flora- en Faunawet) en van de provinciale landschapsverordeningen Verordening bescherming natuur en landschap -VNL - en de Woonschepenverordening WSV. De WSV wordt nu dus als hoofdstuk 3 aan de VNL toegevoegd, zodat er één provinciale verordening zal zijn om ontoelaatbare aantasting van het landschap, natuur en de cultuurhistorische en archeologische waarden tegen te gaan.

6.1. Organisatie

Al sinds jaren wordt de beschikbare formatie voor de VNL en de WSV flexibel ingezet. Dat wil zeggen dat per jaar wordt bepaald welke accenten door de drie handhavers/vergunningverleners voor de twee verordeningen worden gelegd. Accenten die wisselen voor respectievelijk:

- 1) hoofdstuk I VNL : reclame-opschriften;
- 2) hoofdstuk II VNL : storten, bergen, bewaren, opslag en (sloot)dempingen;
- 3) nu hoofdstuk III VNL : wateren, voorheen WSV.

Daarnaast is voor de VNL en WSV binnen de sector gedeeltelijk een senior beleidsmedewerker beschikbaar en sinds oktober 2000 gedeeltelijk een juridisch adviseur. Gedeeltelijk omdat ook voor de groene wetten taken worden verricht. De twee laatste hebben in 2001 veel tijd besteed aan het opstellen van de Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 en hoofdstuk III van de VNL, ten koste van het reguliere werk voor de verordeningen en ten nadele van de nodige aandacht voor Restauratieplan Vecht onderdeel woonschepen en de groene wetten.

De laatste jaren is voor woonschepen een passief handhavingsbeleid gevoerd. Wel werden aanvragen op tijd afgedaan, maar rappels voor het verlengen werden niet verstuurd. In het stedelijke gebied werd niet actief opgetreden. Vervangingen van woonschepen werden steekproefsgewijs gecontroleerd op juiste maatvoeringen en kleur. Het probleem van de aanwas van bewoonde recreatieschepen kon niet worden aangepakt, gelet op de beperkingen van de huidige woonschepenverordening.

Voor de aanpak van specifieke woonschepknelpunten is op dit moment te weinig tijd beschikbaar binnen de huidige formatie. In uiterste gevallen als zich kansen voordeden is een enkele individuele knelpuntsituatie van woonschepen aangepakt in het landelijk gebied. Voor de algemene specifieke knelpunten is wel tijd besteed aan project De Nes en aan de uitvoering van het Restauratieplan Vecht. Naast de noodzakelijke reguliere handhaving- en ontheffingverlening is door het team groene regelgeving voor de woonschepenverordening tijd geïnvesteerd in het completeren van het geografische registratiesysteem voor woonschepen en hun ligplaatsen (WORES) dat nu geheel operationeel is. Sinds 1996 is een informatisering- en automatiseringsproject gestart ten behoeve van de geautomatiseerde procedure- en voortgangsbewaking en afwikkeling van aanvragen, klachten en handhaving voor de totale groene regelgeving. Tegelijkertijd met de invoering van dit systeem is een ½ formatieplaats gesnoeid in verband met de te verwachten stroomlijning van de administratieve procedures.

In hoofdstuk 4 van deze notitie wordt uitgebreid ingegaan op de resultaten en knelpunten van het handhavingsbeleid. Verder wordt verwezen naar Bijlage II, waarin (als bijlage van de Nota Handhaving en Veiligheid) staat omschreven het huidige kwaliteitsniveau en resultaat van ontheffingverlening en handhaving van de Woonschepenverordening.

Samenvattend zou je kunnen zeggen dat de uitvoering van het huidige woonschepenbeleid op orde is, wat betreft het wegwerken van ontheffingaanvragen en het registreren en in kaart brengen van de problematiek. Voor een gerichte actieve aanpak van probleemgevallen is echter te weinig capaciteit

aanwezig en met een actief regulier handhavingsbeleid is gewacht tot het nieuwe woonschepenbeleid door PS is vastgesteld. Dan pas is er immers duidelijkheid over het nieuwe afmetingen- en kleurenbeleid en zijn effectieve instrumenten in de verordening ingebouwd om illegale situaties aan te pakken. Met name de vele ontstane gedoogsituaties en optreden in het schemergebied van woonschepen en bewoonde recreatievaart zal nog veel extra inzet vragen.

Nieuw woonschepenbeleid

De komende jaren zal het reguliere handhavingsbeleid binnen de bestaande formatie weer meer aandacht moeten krijgen. Dit betekent dat globaal gemiddeld eenderde van de capaciteit voor handhaving en vergunningverlening voor de provinciale verordening bescherming natuur en landschap zal worden besteed aan het hoofdstuk III inzake wateren. Dit lijkt voorlopig voldoende om een gewenst kwaliteitsniveau van vergunningverlening en handhaving in stand te houden.

In de nieuwe situatie zal de komende jaren de aanwezige capaciteit moeten worden ingezet om een stringent en actief handhavingsbeleid te voeren, geënt op de nieuwe verordening. Dit betekent dat naast een actieve controle op het afmetingen- en kleurenbeleid van woonschepen, veel capaciteit en activiteiten zullen worden gericht op het wegwerken van de ongewenste situaties in het schemergebied van permanente bewoning of recreatief verblijf. Het optreden tegen het permanent afmeren van vaartuigen en voorwerpen niet zijnde woonschepen op voor natuur en landschap ongewenste plekken, kan veel opleveren voor natuur en landschap, maar vergt wel de nodige extra inzet.

De benodigde extra capaciteit komt vrij, doordat tijdswinst wordt behaald bij de uitvoering van de verordening, omdat:

- voortaan het verlengen van de ontheffingen i.p.v. om de 5 jaar om de 10 jaar plaatsvindt;
- de ontheffingverlening en (passieve) handhaving voor het stedelijk gebied van de gemeente Utrecht en De Ronde Venen wegvalt (414 woonschepen minder).

Voor de reguliere werkzaamheden voor de uitvoering van het nieuwe hoofdstuk III van de VNL wordt er voorlopig naar gestreefd te volstaan met de huidige capaciteit voor vergunningverlening en handhaving.

Tijdelijk knelpunt huidige capaciteit

Voor het aanpakken van de 80 gesignaleerde woonschepenknelpunten, waarbij een intensieve en projectmatige aanpak noodzakelijk is, is echter géén capaciteit beschikbaar.

Om deze specifieke knelpuntsituaties inzake woonschepen en hun ligplaatsen te kunnen aanpakken is extra formatie noodzakelijk. In de Kadernota 2003, is een voorstel gedaan voor de uitvoering van de Nota Handhaving en Veiligheid waarin is betrokken een voorstel voor extra formatie voor de aanpak van de woonschepenknelpuntsituaties.

6.2 Financiën

Er wordt voorzien dat de reguliere taak inzake ontheffingverlening en handhaving van hoofdstuk III inzake wateren van de VNL binnen het huidige budget met de bestaande formatie uit te voeren. Er zal daarbij een verschuiving van activiteiten plaats moeten vinden van ontheffingverlening naar handhaving. Het handhavingstekort van de laatste jaren, gelet op het gewenste kwaliteitsniveau van handhaving, wordt daarmee gedeeltelijk ondervangen. Op dit moment valt nog niet precies in te schatten hoeveel capaciteit het optreden tegen ongewenste vaartuigen en overige voorwerpen zal gaan kosten.

Wel blijft er een tijdelijk knelpunt voor de aanpak van 80 gesignaleerde woonschepenknelpunten. In de Kadernota 2003 is een voorstel voor formatie gedaan voor het oplossen van deze woonschepenknelpuntsituaties. De huidige capaciteit is daarvoor ontoereikend. In dat voorstel is tevens opgenomen het instellen van een knelpuntenpot.

Voor het opstellen van deze notitie woonschepenbeleid 2002-2012 was in 2001 nog € 38.571,32 beschikbaar. Dit was berekend op in te zetten extra formatie voor het in kaart brengen van

woonschepenknelpunten, het communicatieproces met gemeenten en het verwerken van de gegevens tot nieuw beleid in een notitie en verordening. Alle werkzaamheden voor de notitie woonschepenbeleid 2002-2010 en het opstellen van hoofdstuk III inzake wateren van de VNL konden echter binnen de huidige formatie worden verricht. Daardoor is € 22.689 alsnog beschikbaar voor het project De Nes, waar een noodzakelijke kostenoverschrijding plaatsvindt. Dit geld is door middel van een begrotingswijziging overgeboekt naar het jaar 2002.

7. Communicatie

Het belang van een goede interne en externe communicatie wordt onderkend. De uitwerking van het woonschepenbeleid in deze notitie is daarom tot stand gekomen in overleg met:

- de gemeenten met woonschepen: Utrecht, Amersfoort, Abcoude, Loenen, Eemnes, Baarn, Breukelen, Maarssen, De Ronde Venen, Montfoort, Woerden, Oudewater, Nieuwegein, Wijk bij Duurstede, Houten en Rhenen;
- de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland;
- waterschap Vallei en Eem en hoogheemraadschappen Amstel, Gooi en Vecht en De Stichtse Rijnlanden;
- Rijkswaterstaat Directie Utrecht;
- Recreatieschap De Vinkeveense Plassen en Plassenschap Loosdrecht en omstreken;
- het Landelijk Woonboten Overleg en het Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg.

Nu is van belang om het gewijzigde beleid te communiceren met de doelgroepen als onderdeel van de preventieve handhaving en ter wille van de samenwerking.

Op basis van de motie van PS van 13 november 2000 wordt al vorm gegeven aan een serviceloket ten behoeve van voorlichting en informatie over groene wet- en regelgeving. Dit loket zal een voorname rol spelen bij de informatievoorziening aan externe en interne partners en doelgroepen voor dit gewijzigde beleid.

De te ondernemen activiteiten zullen zich richten op het ontwikkelen van nieuw foldermateriaal en zonedig op het geven van voorlichtingsbijeenkomsten informatie aan gemeenten, waterschappen, politie e.d.

Communicatie vindt ook plaats door het provinciale woonschepenregistratie systeem WORES beschikbaar te stellen als centraal service-, registratie-, en informatiesysteem ten behoeve van o.a. de handhavingpartners.

Bijlage I Relaties met overige relevante regelgeving, beleid en private aspecten.

1. Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht 1994

In artikel 1a lid 2 van de VNL is het Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht (BNLU, 18 maart 1992) verankerd. Een plan gericht op duurzame instandhouding, herstel en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden. Een belangrijke doelstelling is het realiseren van de ecologische hoofdstructuur. Een structuur bestaande uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones.

Jaarlijks wordt een uitvoeringsprogramma Natuur en Landschap opgesteld (artikel 1a, lid 3 VNL). Dit is het jaarlijkse werkprogramma voor de provincie Utrecht op het gebied van natuur, bos en landschap. Met dit uitvoeringsprogramma wordt uitvoering gegeven aan het BNLU en de daarop gebaseerde beleidsuitwerkingen zoals het Plan Veiligstelling Gebieden Ecologische hoofdstructuur, de Notitie Witte Gebieden, het Werkdocument Ecologische Verbindingszones, het Werkdocument soortenbeleid onderdeel fauna en de Beleidsnotie Aardkundige Waarden. De VNL is één van de uitvoeringsinstrumenten voor het BNLU, die een belangrijke basisbescherming biedt.

2. Wet op de ruimtelijke ordening (WRO)

Streekplan Utrecht, vastgesteld 1 juli 1994.

Woonschepen worden beschouwd als erkende vorm van huisvesting. De situering van de woonschepen moet passen binnen het verstedelijkingsbeleid. Woonschepen en hun ligplaatsen moeten primair worden geregeld in bestemmingsplannen, waarbij alle verschillende betrokken belangen tegen elkaar moeten worden afgewogen.

Bestaande woonschepen en hun ligplaatsen waarvan sanering niet waarschijnlijk is, moeten ruimtelijk worden ingepast. Nieuw in te richten ligplaatsen ter vervanging van verspreid liggende woonschepen moeten bij voorkeur worden gesitueerd in of aansluitend op de woonkernen en niet te grote concentraties vormen (geen linten). Bij de locatiekeuze moet zeker rekening worden gehouden met belangen van natuur en landschap, recreatie, en scheepvaart. Dit beleid wordt door gedeputeerde staten vorm gegeven via de goedkeuringsbevoegdheid.

Bestemmingsplannen.

In het bestemmingsplan kan de bestemming van water en oever en het toegestane gebruik per locatie nauwkeurig en juridisch bindend vastleggen. De manier waarop en de mate van detaillering verschilt aanzienlijk van gemeente tot gemeente. Sommige gemeenten hebben uitgebreide en gedetailleerde regels en anderen hebben hier niets of weinig over vastgelegd in hun bestemmingsplannen.

Het streven is om de plaatsen die woonschepen mogen innemen in te passen in de gehele ruimtelijke ordening van een bepaald gebied, en wel zodanig dat er een evenwichtige en planologisch verantwoorde afweging van belangen plaatsvindt. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zal moeten worden bezien of het bestemmen of saneren van woonschepenligplaatsen planologisch aanvaardbaar, alsmede economische uitvoerbaar is. In deze afweging dienen de belangen van natuur, landschap en cultuurhistorie onderdeel van planologische afweging te zijn. Het zonder meer wegbestemmen van woonschepen met een algehele sanering tot doel is ingevolge de gevormde jurisprudentie niet mogelijk. Het blijft wel mogelijk een actief saneringsbeleid inzake woonschepen op basis van het bestemmingsplan te voeren door verplaatsing of aankopen, mits een en ander in het bestemmingsplan nader planologisch en economisch staat onderbouwd. De KB's inzake de bestemmingsplannen buitengebied van Loenen (6 november 1985, nr. 37) en Nigtevecht (2 april 1985 nr. 20) zijn daarin duidelijk.

4. Verordeningen op gemeentelijk niveau en recreatieschappen

Enkele gemeenten hebben naast het bestemmingsplan een regeling op grond van de APV of gemeentelijke verordening.

Om praktische overwegingen (o.a. de aanwezigheid van een toezichthouder met boot) is in 1963 besloten om de uitvoering van de WSV voor het gebied van de Vinkeveense Plassen en het plassengebied Loosdrecht aan het recreatieschap over te laten. Als gevolg van deze uitzondering op de reikwijdte van de WSV kunnen zij een eigen landschapsverordening uitvoeren. Het werkingsgebied is ook in deze verordening genoemd. Dit zijn respectievelijk de Verordening tot behartiging van de belangen van de recreatie en de natuur- en landschapsbescherming in het gebied van het recreatieschap Vinkeveense Plassen en de Verordening Bescherming plassengebied in het gebied van het Plassenschap Loosdrecht.

5. Aangrenzende Provincies met een landschapsverordening

Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft haar beleid sinds 1981 gericht op afbouw van hun Woonschepenverordening Noord-Holland. Hiervoor is in 1996 een werkgroep ingesteld met als taak de afbouw en uiteindelijk intrekking van de WSV te versnellen en binnen een periode van twee jaar af te ronden. Deze termijn werd niet gehaald en de werkgroep bestaat nog steeds.

De provincie Noord-Holland gaat daarbij projectmatig te werk. Op het moment dat binnen een gemeente de woonschepen in een bestemmingsplan zijn geregeld, krijgt de gemeente een brief van de provincie met de mededeling dat de WSV niet meer van toepassing is. De provincie Noord-Holland ondersteunt de gemeenten hierin door middel van overleg en financiële middelen.

Provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft een Verordening watergebieden en pleziervaart Zuid-Holland. De voormalige Woonschepenverordening is hierin opgegaan. Het werkingsgebied van deze verordening bestaat uit de watergebieden, die zijn aangegeven op de bij de verordening behorende kaart, voor zover zij vallen binnen de begrenzing van het landelijk deel van een gemeente. Dit landelijk deel stellen GS van Zuid-Holland vast op grond van de Verordening bescherming landschap en natuur Zuid-Holland. Het beleid voor de uitvoering van de landschapsverordeningen is vastgelegd in het Uitvoeringsplan Landschapsverordeningen 2000.

6. Vaarwegbeheerders

De wateren en oevers, waarin woonschepen kunnen liggen, zijn meestal eigendom van andere publiekrechtelijke lichamen, zoals het Rijk (Domeinen), waterschappen, recreatieschappen, provincies e.a. Zij dienen publieke belangen zoals waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterbeheersing, oeverbeheer. Verschillende regelingen voeren zij met betrekking tot hun doelstellingen. Bijvoorbeeld de Scheepvaartverkeerswet, Scheepvaartverordening provincie Utrecht, Binnenvaartpolitie reglement de Keur ed. De lichamen waken over de scheepvaartbelangen, kadebeheer en veiligheidsbelangen (het houden van droge voeten). Sommige lichamen hebben beleid vastgesteld, bijvoorbeeld de nota Vaarwater op Orde van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

De regelgeving is dikwijls ook van toepassing op woonschepen en andere vaartuigen. Er geldt dikwijls een verbod tot het afmeren van vaartuigen en het maken van werken in of aan de oever, maar gemotiveerd vanuit nautisch oogpunt. Zijn er geen overwegende bezwaren dan wordt een ontheffing op basis van dat reglement verleend aan eigenaren van vaartuigen (ook woonschepen) die ligplaats innemen langs een water dat onder het reglement valt.

7. Huisvestingwet en de voormalige Wet op de Woonwagens en Woonschepen 1918 (WWW)

De voor woonschipbewoners vereiste woonvergunning, ingevolge de artikelen 1, lid 2 en 2 t/m 30 van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen 1918 (WWW) is bij Wet van 22 mei 1991 tot wijziging van diverse wetten in verband met vereenvoudiging van regelgeving en vergroting van gemeentelijke en provinciale beleidsvrijheid op 25 juli 1991 komen te vervallen. Wel blijven gemeenteraden bevoegd bepalingen vast te stellen betreffende de plaats door woonschepen bij verblijf binnen de gemeente in te nemen (artikel 31, tweede lid WWW). Dit is de gemeentelijke ligplaats. In principe dient iedere gemeente met aanvaardbare afmeermogelijkheden voor woonschepen één of meer van deze ligplaatsen te hebben aangewezen. Een woonschipbewoner heeft namelijk op basis van de WWW in beginsel het recht om met een woonschip binnen een gemeente te verblijven. Alle aangewezen ligplaatsen zijn echter al geruime tijd permanent bezet. Als eenmaal de(ze) ligplaats(en) (is)zijn aangewezen kan een algeheel verbod tot het afmeren van woonschepen in een verordening worden opgenomen. De gemeenteraad kan de ligplaats weer opheffen en daarvoor in de plaats een andere aanwijzen. Met een gewijzigd voorstel van wet d.d. 14 april 1998 is de WWW in zijn geheel ingetrokken en de Huisvestingswet aangepast. Het eerdergenoemde artikel 31 WWW is opgegaan in artikel 88 van de Huisvestingswet. Met dit artikel wordt beoogd doel en strekking van dit artikel, alsmede de ter zake gevormde jurisprudentie onverkort voort te zetten. In de toelichting van het artikel wordt opgemerkt dat de gemeenteraad in principe vrij is regels te stellen ten aanzien van woonschepen en ligplaatsen. De raad kan dit doen door een verordening of in een bestemmingsplan. Artikel 88 doorbreekt deze autonome bevoegdheid ten dele. In het artikel wordt namelijk bepaald dat geen algeheel verbod kan worden opgenomen om woonschepen te weren.

De Huisvestingwet maakt het thans voor gemeente mogelijk ligplaatsen voor woonschepen aan te wijzen als distributiegoed. Hiermee is een instrument aangeboden om tot een verdeling van ligplaatsen (de woonruimte) over te gaan. De gemeenteraad kan besluiten een huisvestingsverordening vast te stellen, waarbij zij ook ligplaatsen voor woonschepen als distributiegoed kunnen aanwijzen. Het huisvestingsbelang wordt gediend met de aanwezigheid van woonschepen

8. Samenwerkingsverband Restauratieplan Vecht

Het Restauratieplan Vecht is opgesteld door 15 overheden en 20 belangenorganisaties. Met de ondertekening van een intentieverklaring hebben bestuurders van gemeenten, waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat het startsein gegeven voor gefaseerde gezamenlijke uitvoering van maatregelen uit het plan. In de eerste fase zijn 24 maatregelen gedacht, waarvan het grootste deel volop in uitvoering is. Eén van de maatregelen heeft betrekking op de aanpak van knelpunten inzake ligplaatsen van woonschepen. Om deze regel te kunnen uitvoeren wordt een Knelpuntenplan Vecht opgesteld. Binnen dit plan zullen voor de geïdentificeerde knelpunten oplossingen worden aangedragen. Daarnaast wordt gedacht over een eindregeling voor de woonschepen die niet als knelpunt zijn aangemerkt. Met andere woorden het geven van een vergelijkbaar recht op de ligplaats van een woonschip als een woning op de wal. Daarbij moet worden voldaan aan twee voorwaarden:

- de ligplaats en de aangrenzende oever moeten in een bestemmingsplan tot een zodanig gebruik bestemd zijn (publiekrechtelijk);
- de woonschipbewoner moet eigenaar zijn van zowel het water als de oever (privaatrechterlijk aspect). Dit zal vaak niet mogelijk zijn en moet een overeenkomst worden gezocht die dit het dichtst benadert.

9. Privaatrechtelijke rechtsverhoudingen

Water (grond), oever en woonschip zijn zelfstandige rechtsobjecten waartoe verschillende subjecten (natuurlijke persoon danwel privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon) zakelijk

gerechtigd kunnen zijn. Daarom heeft een woonschipbewoner privaatrechtelijk slechts dan optimale rechtszekerheid indien hij eigenaar of erfpachter is van het water en de oever (zelfde situatie als iemand die op de wal een woning in eigendom heeft).

Wanneer een woonschipbewoner geen zakelijk recht heeft op water en oever (geen eigenaar, erfpachter of vruchtgebruiker), maar wel een rechtsverhouding heeft met de eigenaar (erfpachter of vruchtgebruiker) c.q. eigenaren van water en oever (overeenkomst van huur of gebruik), dan heeft hij geen onaantastbaar recht op de ligplaats. Zijn recht is dan afhankelijk van een persoonlijke rechtsverhouding, die in beginsel tijdelijk is en slechts bestaat tussen de subjecten (zie boven) die de rechtsverhouding met elkaar zijn aangegaan. Verkoopt hij zijn woonschip of zegt de eigenaar van water en/of oever de overeenkomst op, dan moet het woonschip de ligplaats verlaten, tenzij de eigenaar bereid is met de koper van het woonschip eenzelfde overeenkomst aan te gaan. De huurder van een ligplaats geniet geen huurbescherming. Evenmin kan de gehuurde ligplaats tezamen met het woonschip te gelden worden gemaakt wanneer de eigenaar de ligplaats niet aan de koper van het woonschip wil verhuren.

Bestaat het recht op de ligplaats krachtens rechtsverhouding met een ander dan is dat recht niet onaantastbaar. Is er geen rechtsverhouding (tussen woonschipbewoner en de eigenaar c.q. eigenaren van water oever) dan is privaatrechtelijk geen recht om het woonschip in dat water en aan die oever te hebben.

Bijlage II Bijlage uit Nota Handhaving en Veiligheid d.d. 22 januari 2002

In de Nota Handhaving en Veiligheid in de provincie Utrecht wordt uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de commissies Oosting en Alders in de organisatie van de provincie Utrecht. In bijlage I van de nota wordt een ambtelijke inventarisatie inzake vergunningverlening- en handhavingbeleid uiteengezet waaronder het beleid rond de woonschepenverordening.

Woonschepenverordening

Verantwoordelijk organisatie-onderdeel: Dienst Ruimte en Groen.

Algemene informatie	
Doel regelgeving	Het voorkomen van ontoelaatbare aantasting van het landschap, natuur en de cultuurhistorische en archeologische waarden. Het instrument is onderdeel van het in het Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht vastgestelde samenhangende beleid, gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van die waarden.
Wat wordt er vergund of waarvoor wordt een ontheffing verleend?	<ul style="list-style-type: none"> Het verlenen van ontheffing tot het ligplaats innemen met een woonschip, alsmede tot het mogen treffen van ligplaatsvoorzieningen. Het verlenen van ontheffingen ten behoeve van eigendomsoverdracht, verlenging en vervanging van woonschepen. De ontheffing heeft een maximale geldigheidsduur van 5 jaar.
Wie kan handhaven?	Toezicht: de provincie Opsporing: de provincie en de politie.
Handhavinginstrumenten	Bestuursrechtelijk: bestuursdwang en dwangsom Strafrechtelijk: proces verbaal

Beleid	
Handhaving- en/of ontheffingenbeleid?	Algemeen beleidskader: Streekplan en Beleidsplan natuur en landschap. Uitvoeringsbeleid: Ontheffingenbeleid afmetingen en kleurstelling van woonschepen d.d. 17 januari 1989 en constante jurisprudentie. Beleid in ontwikkeling. Startnotitie Woonschepenbeleid 2000-2010. Deze notitie vormt de opmaat voor de Notitie Woonschepenbeleid en een nieuwe verordening. Vaststelling in provinciale staten begin 2002.
Zo ja, door wie vastgesteld?	Door Gedeputeerde staten en Provinciale Staten.

Kwaliteit ontheffingverlening en handhaving.	
Huidige niveau	<u>Ontheffingverlening:</u> <ul style="list-style-type: none"> eigendomsoverdracht en vervangingen worden zoveel mogelijk binnen de wettelijke termijnen afgehandeld. Bij complexere zaken, zoals weigeringen en ontheffingen voor nieuwe ligplaatsen dikwijls termijnoverschrijdingen. Het rappelleren en verlengen van verlopen ontheffingen gebeurt niet meer. Gedoogsituaties vanuit het verleden zijn in kaart gebracht. Slechts incidenteel projectmatige aanpak gedoogsituaties. <u>Handhaving:</u> <ul style="list-style-type: none"> Controle op het illegaal ligplaats innemen provinciebreed zeker 1 keer per jaar. Alleen ernstige overtredingen worden aangepakt. Nauwelijks toezicht op de naleving van ontheffingsvoorschriften, zoals het kleurenbeleid en afmetingen van woonschepen, ook niet na klachten. Een nieuw fenomeen is het wonen op permanent afgemeerde pleziervaartuigen. De huidige verordening biedt slechts soelaas na tijdrovend recherchewerk, waardoor hierop niet of nauwelijks wordt gehandhaafd.
Huidige kwaliteit en resultaat.	<u>Ontheffingverlening:</u> <ul style="list-style-type: none"> In de provincie liggen 955 woonschepen. 857 met ontheffing, 40 gedoogd (passief) en 40 illegaal en 18 onbekend. 185 ontheffingen hebben hun geldigheid verloren en zouden moeten worden

	<p>verlengd. Op jaarbasis komen ongeveer 75 aanvragen binnen en worden afgedaan. Doorlooptijd tijdrovende complexe aanvragen is te lang, maar wel noodzakelijk in verband met zorgvuldige afhandeling en waarborging kwaliteit.</p> <p><u>Handhaving:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Toezicht naleving verordening: provinciebreed wordt nog steeds illegaal ligplaats ingenomen, verbouwd of vervangen. Na signalering is er dikwijls onvoldoende capaciteit om alle illegale situaties in voldoende mate aan te pakken. • Woonschepen worden niet conform de ontheffingvoorschriften gebouwd door het ontbreken van bouwbegeleiding en opleveringscontrole. • Woonschepen worden in niet toegestane kleuren geverfd. • Klachten afhandeling mondjesmaat.
Gewenste kwaliteit	<p><u>Ontheffingverlening:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het binnen de wettelijke termijnen zorgvuldig kunnen afdoen van alle ontheffingsaanvragen. • Afdoen alle rappels en aanvragen binnen de wettelijke termijnen. <p><u>Handhaving, waarborging adequaat niveau door:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 keer per jaar provinciebreed te controleren op illegale praktijken en daartegen optreden. • Zeker 2 maal controleren van woonschepen in aanbouw inclusief opleveringscontrole. • 1 keer per jaar controleren ontheffingsvoorschriften. • Het aanpassen van de Woonschepenverordening, zodat efficiënter, in casu minder tijdrovend, permanent afgemeerde en bewoonde pleziervaartuigen kunnen worden gehandhaafd. <p><u>Klachten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❶ Afhandeling direct na het indienen.
Wat is er nodig om de kwaliteit te halen?	<p><u>Ontheffingverlening en handhaving (uitgaande van nieuwe beleidsvaststelling):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het saneren van ongewenste (gedoog)situaties door projectmatige aanpak door tijdelijke impuls van ongeveer 4 jaar. • Het direct kunnen optreden tegen alle nieuwe illegale situaties zowel bij niet naleven verordening en niet naleven ontheffingsvoorschriften ❶ Meer bekendheid met de woonschepenverordening bij handhavingpartners en intensievere samenwerking. • Verdere ontwikkeling automatiseringssysteem NEL, verdergaande procedurebewaking en standaardisatie brondocumenten, actueel voorschriftenpakket, registratie van effectiviteit van handhavingssacties. <p>Deze kwaliteit is te halen en te continueren door uitbreiding van de formatie met een ontheffingschrijver en handhaver. De benodigde formatie kan deel uitmaken van de ontheffingen- en handhavingssimpuls intensivering groene regelgeving. Voor de beëindiging van gedoogsituaties een tijdelijk projectleider voor de duur van 3 jaar.⁷</p>
Functiescheiding	<p>Binnen de sector RER zijn 7 personen actief op het gebied van de vergunningverlening en handhaving van de verschillende wetten en verordeningen. Iedereen beheerst een basispakket werkzaamheden van de verschillende regelingen en heeft daarnaast een vakspecialisme. De ontheffingverlening en handhaving zijn gescheiden, in die zin dat niemand de door hem zelf voorbereide ontheffing controleert.</p>

⁷ Inmiddels is in de Kadernota 2003 een voorstel gedaan ter uitvoering van de Nota Handhaving en Veiligheid, waarin een voorstel voor extra formatie voor woonschepenknelpunten en voor de handhaving en vergunningverlening van de VNL is betrokken.