



Notitie afweging nagekomen reacties.

Bijlage bij het Statenvoorstel Wijziging Verordening bescherming natuur en landschap provincie Utrecht 1996 met het oog op toevoeging van hoofdstuk III: wateren; Notitie woonschepenbeleid 2002-2012, d.d. 7 oktober 2002 nummer 2002REG001616i nummer PS2002REG08a.

1. Inleiding.

Deze notitie bevat de afweging van de reacties op de Notitie woonschepenbeleid 2002-2010 (hierna de Notitie) en met name op de wijzigingsvoorstellen van de Verordening bescherming natuur en landschap (hierna VNL genoemd) door toevoeging van het Hoofdstuk III wateren. In bijlage 1 zijn in chronologische volgorde de feiten en omstandigheden opgesomd en de daarop ondernomen acties op basis waarvan tot die afweging is gekomen. Diversen besprekingen hebben geleid tot aanpassingen in het statenvoorstel, die grijs zijn gearceerd. In de eerder overlegde Notitie zijn geen wijzigingen aangebracht. De Notitie is daarom niet nogmaals bijgevoegd. De besprekingsverslagen zijn gekoppeld aan het chronologisch overzicht. Over een aantal verschilpunten is geen consensus met de belangenorganisatie de LWO¹ bereikt. Verschilpunten die vaak een principiële keus inhouden met de daaraan verbonden consequenties. Hieronder gaan wij in op deze overgebleven verschilpunten en doen daarbij een aanbeveling. Vanuit welke optiek deze verschilpunten te bekijken staat in paragraaf 2 nog eens verwoord.

Op de valreep reageerde nog een nieuwe belangenorganisatie (1,5 maand geleden opgericht) de Stichting Varende Woonschepen (SVW). Waar de reactie samenvalt met die van de LWO is die hieronder meegenomen. Op de overige zienswijzen, verwoord in de fax van 12 september 2002 is onder punt 4 verder ingegaan. Geconstateerd wordt dat de belangen op sommige punten nogal tegenovergesteld zijn met die van de LWO. Ze geven geen aanleiding de Notitie of de verordening aan te passen.

2. Tweesparen notitie en knelpunten.

De Notitie is geen integrale notitie waar alle aspecten rondom woonschepen en hun ligplaatsen worden benoemd en geregeld. De Notitie is geschreven vanuit het werkveld waarin de provincie een actieve rol vervult, namelijk de ruimtelijk ordening, via het streekplan² en het goedkeuringsbeleid inzake bestemmingsplannen, en natuur en landschap via de landschapsverordeningen, zoals de Woonschepenverordening provincie Utrecht uit 1978 (hierna Wsv genoemd).

Naast deze twee invalshoeken gelden er nog een aantal andere regels voor woonschepenligplaatsen vanuit ander invalshoeken. In bijlage 1 van de Notitie staan deze relaties genoemd. Daarnaast zijn er nog de privaatrechtelijke rechtsverhoudingen. Woonschepen liggen namelijk dikwijls op iemands anders eigendom. Andere belangen dan de hierboven genoemde liggen buiten de competentie van de provincie. Voorbeelden zijn het regelen van huurbescherming voor woonschipbewoners (Burgerlijk wetboek) of het verplichten van woonschipbewoners tot aansluiting op riolering (Wet verontreiniging oppervlaktewateren). De verantwoordelijkheid ligt daarvoor bij anderen. In die zin moeten de reacties worden beoordeeld.

Door het gevoerde overleg met de LWO is het hun duidelijk dat de provincie niet voornemens is om ongeveer 300 genoemde knelpuntlocaties op te heffen. De provincie staat sinds jaren positief

¹ Landelijke Woonbotenorganisatie

² Als uitwerking van de Notitie zullen in het nieuwe streekplan de ruimtelijke uitgangspunten voor nieuwe ligplaatsen worden geformuleerd.

tegenover deze woonvorm en heeft deze al in 1986 in het streekplan Utrecht als aanvaardbaar erkend. Het beoogde beleid is ook juist in het belang van de woonschipbewoners. Het verschaft in onduidelijke situaties duidelijkheid over hun rechtspositie. Het erkennen van de woonvorm betekent echter niet dat onbeperkt met woonschepen op willekeurige plaatsen ligplaats mag worden ingenomen. Dit uitgangspunt wordt door de LWO ook gesteund. Hiertegen moet slagvaardig worden opgetreden. De Notitie richt zich primair op de 'echte' knelpunten. De gedooglocaties, illegale situaties en eventueel wegbestemde ligplaatsen. Ongeveer 10% van het totaal (80 tot 100 stuks). Deze aanpak past in het beleid neergelegd in de provinciale nota Handhaving en Veiligheid d.d. 22 januari 2002. Vanuit deze duidelijkheid is gedogen door niet te handhaven ongewenst. Dit betekent dat in juridisch opzicht onduidelijke situaties keuzes moeten worden gemaakt rekening houdend met de mogelijk opgebouwde rechtspositie van een individuele woonschipbewoner. Keuzes tussen legalisatie met of zonder voorzieningen of beëindiging van de illegaal ingenomen ligplaatsen. Pas in het laatste geval komt actieve handhaving of uitsterving aan de orde. De keuzes worden in overleg gemaakt.

Om het beleid waar te maken is de gewijzigde VNL in zijn voorgestelde opzet een noodzakelijk instrument. Niet alleen ter begeleiding van reconstructies maar ook om daarna misbruik te voorkomen (beheren) en om succesvol en efficiënt tegen het willekeurig ligplaats innemen te kunnen optreden ter voorkoming van nieuwe illegale situaties.

Door de locatie van nieuwe ligplaatsen te koppelen aan de ruimtelijke afweging via het bestemmingsplan vindt de primaire afweging plaats waar ze thuishoort. In het streekplan staan de randvoorwaarden voor nieuwe ligplaatsen. Als nieuwe ligplaatsen zijn bestemd staat via de verordening de ontheffingsmogelijkheid open. Van een bevrozingsmodel is absoluut geen sprake.

3. Overgebleven (principiële) geschilpunten met LWO.

a. Het in de verordening integreren van een schaderegeling.

De LWO wil een regeling in de VNL waarbij de negatieve (vermogens)effecten van provinciale maatregelen op grond van de verordening jegens een ontheffinghouder, zoals het opheffen van de woonschepenligplaats, ongedaan moet worden gemaakt of worden gecompenseerd. Als het algemeen belang het opheffen van een ligplaats vordert, dan dient daar een schadevergoedingsregeling tegenover te staan. Artikel 9 van de geldende VNL, die door integratie van het hoofdstuk III Wateren automatisch ook voor woonschepenontheffingen gaat gelden, acht zij onvoldoende. Als voorbeeld noemt zij de ministeriële beleidsregel "Verplaatsing en aankoop van woonschepen in verband met de uitbreiding van Schiphol" (zie bijlage 2).

Antwoord:

De huidige VNL, artikel 9, bevat een schadevergoedingsregeling voor aanvragers van een ontheffing, namelijk de gebruikelijk toegepaste regeling op grond van artikel 15.20 Wet milieubeheer. Deze regeling voorziet ons inziens in eerste aanleg in voldoende mate in bestuurscompensatie bij rechtmatige overheidsdaad.

Wij plaatsen nog de volgende kanttekening. De hiervoor genoemde regeling is een algemene regeling niet expliciet toegesneden op woonschepen en hun ligplaatsen. Als legale woonschepenligplaatsen worden opgeheven wordt feitelijk een geaccepteerde woonvorm actief beëindigd. Een beëindiging vanwege het algemeen belang. In die gevallen zou een daarop toegesneden schadevergoedingsregeling een vlotte gang van zaken bevorderen en goodwill kweken. Hoewel het niet de verwachting is dat het vaak zal voorkomen, biedt artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht de mogelijkheid voor die situaties een beleidsregel vast te stellen. Het voorbeeld is de hierboven genoemde regeling

Aanbeveling:

De VNL niet te wijzigen, door vervanging of toevoeging van een schadevergoedingsregeling. Aan de Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 onder punt 4 op pagina 11 toevoegen:

“Waar het specifiek gaat om sanering van legale woonschepenligplaatsen (woonschepenligplaatsen met een provinciale ontheffing) in projectverband, per samenwerkingsproject te bezien of tot vaststelling van een daarop toegesneden beleidsregel op grond van artikel 3:4 tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht kan worden besloten. Als er goede gronden zijn en een financiële onderbouwing de uitvoering garandeert. Als leidraad te hanteren de ministeriële beleidsregel “Verplaatsing en aankoop van woonschepen in verband met de uitbreiding van Schiphol” gepubliceerd in de Staatscourant nummer 188 op 28 september 2000”.

b. De vervanging van het ontheffingenstelsel door een vergunningenstelsel.

De LWO wil naar een vergunningenstelsel omdat dit stelsel meer rechten geeft dan een ontheffingenstelsel, met name waar het de tijdelijkheid van de ontheffing betreft.

Antwoord:

Van oudsher is door alle provincies voor een ontheffingenstelsel gekozen voor hun landschapsverordeningen. Het ontheffingenstelsel geeft geen recht, zij heft het verbod niet op, maar schort de verplichting om een verbod in acht te nemen tijdelijk op. Met een vergunningenstelsel daarentegen wordt blijvende toestemming verleend om met een woonschip ergens ligplaats in te nemen. Dat zou betekenen dat een onaantastbaar recht op een bepaald gebruik van grond zou worden gecreëerd buiten het bestemmingsplan om. Dit is ongewenst voor een sectoraal instrument. Van belang is ook dat niet sprake is van een blanco Ausgangssituatie. Sinds 1963 is het ontheffingenstelsel van kracht.

Ten behoeve van de rechtspositie van de ontheffinghouder is in de aangepaste (grijs gearceerde tekst van de) VNL opgenomen dat na de ontheffingsduur van 10 jaar de ontheffing bij ongewijzigde omstandigheden weer wordt verleend. Aan het bezwaar van de tijdelijkheid is tegemoet gekomen.

Aanbeveling:

Het ontheffingenstelsel onverkort te handhaven en in te stemmen met de aangepaste toelichting op artikel 7f ,lid 1 van de VNL.

c. De verordening niet terugtrekken uit de stedelijke gebieden van Utrecht en Nieuwegein

Beide belangenorganisaties vinden het een slecht idee om de verordening terug te trekken uit deze stedelijke gebieden. De redenen zijn verschillend:

- Geen goede vervangende regeling of onvolledige regelingen nu 126 van de 343 woonschepen nog niet zijn bestemd. (LWO en SVW). De LWO stelt voor de VNL pas te laten terugtreden uit de stedelijke gebieden als de ligplaatsen in een bestemmingsplan zijn geregeld.
- Het provinciale woonschepenbeleid is niet meer van toepassing en gemeentebeleid is er (nog) niet (LWO) .
- Gebrek aan kennis en specialisme bij de gemeenten. (LWO).
- Stedelijke gebieden bieden legio opties voor alternatieve ligplaatsen. Het regiem van de verordening is daarom nog wenselijk (SVW) .
- Ook in het stedelijke gebied zijn landschappelijke waarden te beschermen (SVW).
- Het belang van de bescherming van cultuurhistorische waarden in het stedelijke door een gericht beleid op het beperken van ligplaatsen voor woonarken ten gunste van bewoonde binnenvaartschepen (SVW).

Antwoord

Gezien het motief van de verordening (bescherming Natuur, Landschap en Cultuurhistorie) is het verdedigbaar het grootstedelijke gebied buiten de reikwijdte van de VNL te laten. Andere hoofdstukken van de VNL zijn trouwens ook niet van toepassing binnen de bebouwde kom vastgesteld op grond van de Wegenwet. Dat er nog natuurwetenschappelijke, landschappelijke en

cultuurhistorische waarden in deze gebieden aanwezig zijn zal niet worden ontkend, echter ons inziens in een onvoldoende mate om volledige en actieve uitvoering van de landschapsverordening te rechtvaardigen. Dit geldt evenzo voor de bescherming van cultuurhistorisch waardevolle en belangrijke vaarwegen in de stad tegen het afmeren van woonarken (de zgn. 'schoenendoos') ten gunste van varende woonschepen.

Op verzoek van de gemeente Nieuwegein is een vijfjarige overgangsfase ingelast, zodat de gemeente het vacuüm tijdig kan vullen. De gemeente Utrecht heeft aangegeven per direct woonschepen en hun ligplaatsen te willen en te kunnen regelen via de Havenverordening, ongeacht of deze wel of niet bestemd zijn.

Voor het inrichten van alternatieve ligplaatsen in de genoemde stedelijke gebieden is het niet noodzakelijk de VNL in dat gebied van kracht te laten blijven. De inrichting van nieuwe ligplaatsen vindt immers altijd via overleg met de betrokken instanties plaats. Instanties met ieder hun eigen bevoegdheden en regelgeving op gebied van woonschepen en hun ligplaatsen. Net zoals nu het geval is moet er een bereidheid zijn om dergelijke ligplaatsen in te richten en daarvoor de benodigde vergunningen en ontheffingen te verstrekken. De VNL kan in die zin niets afdwingen. In de Notitie is aangegeven dat wederzijdse afstemming zal blijven plaatsvinden op het gebied van handhaving en beleidsvorming.

Tot slot betekent het niet loslaten van het grootstedelijk gebied een extra aanslag op de beschikbare formatieruimte. Juist door het loslaten van het stedelijk gebied is deze naar verwachting net toereikend om de verbeterde VNL adequaat te kunnen uitvoeren.

Aanbeveling.

De VNL op dit punt ongewijzigd te laten.

d. De definitie van Woonschip uit de VNL te vervangen door de definitie uit de Huisvestingswet.

De LWO vindt dat de begripsomschrijving van het woonschip in de VNL geen recht doet aan deze woonvorm. De definitie uit de Huisvestingswet benadert de woonvorm positiever, door ze niet over één kam te scheren met andere bewoonde vaartuigen.

Antwoord.

De definitie in de Huisvestingswet is rechtstreeks overgenomen van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen uit 1918 (WWW). De definitie luidt: schip dat uitsluitend of in hoofdzaak gebezigd wordt of bestemd is voor bewoning.

Deze definitie is redelijk hanteerbaar als de VNL een instrument zou zijn die alleen iets regelt over woonschepen op vaste ligplaatsen, zoals de Huisvestingswet doet. Dit is niet het geval. De VNL is een instrument ter bescherming van natuur en landschapsschoon met een verbodstelsel op het innemen van een ligplaats met een woonschip, vaartuig of voorwerp. Uit de interactieve totstandkoming van de Notitie blijkt dat er bij de verschillende instanties in het landelijke gebied grote behoefte is aan een (vangnet)instrument dat ongewenste ontwikkelingen aan en op het water kan weren. Activiteiten die nu niet of nauwelijks met bestaande regelgeving kunnen worden aangepakt. Vanuit die handhavingsoptiek is het ongewenst een minder ruime definitie over te nemen. Één die voor velerlei uitleg vatbaar is en bijvoorbeeld weekendschepen uitsluit. Juist vanuit de handhavingpraktijk mag de definitie weinig ruimte laten voor discussie over het wel of niet sprake zijn van een woonschip. De VNL is onder andere daarop aangepast.

Bovendien wordt de definitie sinds 1963 gehanteerd, niet alleen door de provincie Utrecht, maar ook nog steeds door de provincies Noord en Zuid Holland. Toen is al bewust gekozen voor de huidige definitie en niet de definitie uit de WWW. Voorts is in de loop der jaren veel waardevolle jurisprudentie met betrekking tot het begrip ontstaan. Deze jurisprudentie is bij vervanging van het begrip direct waardeloos. De in de VNL gebruikte begripsomschrijving in combinatie met de toegevoegde artikelen maakt een effectieve en efficiënte handhavingpraktijk mogelijk.

Aanbeveling.

Het definitie woonschip in de VNL ongewijzigd te laten (artikel 7a en toelichting).

3. Reactie Stichting Varende Woonschepen d.d. brief 12 september 2002 (zie bijlage 3)..

De SVW is niet in de gelegenheid gesteld te reageren op de Notitie en de gewijzigde verordening. In 1999 is de Startnotitie woonschepenbeleid 2000-2010 vastgesteld met instemming van de statencommissie Ruimte en Groen. Met de startnotitie is gekozen voor een interactief beleidsproces met besturen en betrokken externe actoren (o.a. de belangenorganisaties LWO en SUWO). De SVW bestond toen nog niet. Met deze keuze is niet gekozen voor toepassing van de provinciale Inspraakverordening. Een belangrijk nadeel van de Inspraakverordening is dat pas gereageerd kan worden op een kant-en-klaar conceptplan, waardoor de invloed daarop over het algemeen relatief klein is. (Feitelijk de situatie zoals thans aan de orde). Op 9 september 2002 heeft provinciaal ambtelijk overleg plaatsgevonden met de SVW, als reactie op een brief van 4 september 2002 waarin de SVW zich erover beklagt niet tot de geselecteerde insprekende instanties te hebben behoord. De SVW heeft verslag gemaakt van het overleg (bijlage 4) en vervolgens de brief van 12 september opgesteld. Op deze brieven wordt hieronder ingegaan

Het interactieve proces richting actoren is vorm gegeven via de "Discussienota Notitie Woonschepenbeleid 2000-2010" met daarin naast elkaar het oude beleid, de beleidsvoornemens en de knelpuntvraagstukken toegespitst op de gesprekspartner. Dit discussiestuk geeft het beeld weer wat het woonschepen- en vaartuigenbeleid de komende 10 jaar zou moeten inhouden. Het is aan alle externe actoren toegestuurd. Vervolgens zijn al deze partijen persoonlijk bezocht en is de discussie aangegaan. Op deze wijze heeft over en weer ideeënuitswisseling plaatsgevonden, zijn specifieke problemen van de partners tijdig gesignaleerd en adviezen dankbaar gebruikt. Van alle gesprekken zijn verslagen gemaakt en voor akkoord toegestuurd aan de gesprekspartners. Met deze informatie is de voorliggende Notitie opgesteld en een voorstel tot wijziging van de VNL ter uitvoering daarvan.

Hieronder puntgewijs nog een reactie op de 7 punten uit de fax.

1. Zoals in de Notitie aangegeven blijft er afstemming bestaan tussen de provincie en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein. Er zal blijvend worden samengewerkt op het gebied van beleid en handhaving.

De punten 2 en 3 zijn hierboven al meegenomen onder de principiële geschilpunten met de LWO.

4. In de Notitie op pagina 12 staan de beleidsknelpunten toegelicht met het oude afmetingenbeleid dat sinds 1989 geldt. Een beleid zoals de SVW dit ongeveer wenst te blijven hanteren. De ervaring wees uit dat de flexibiliteit van het systeem tevens de zwakte was, vandaar nu de eenduidige maatvoering. Bovendien gaat de SVW er aan voorbij dat de hoogtemaat alleen geldt voor woonschepen met een maximale lengte van 18 meter. Dit is iets anders dan de door de SVW genoemde lengtemaat van rond de 40 meter voor varende woonschepen. Tenslotte geldt voor woonvormen op de wal een zelfde benadering. De actuele bestemmingsplannen geven ook maar één inhoudsmaat voor woningen op de wal.

5. In de Notitie zijn de varende woonschepen als enigste type apart benoemt. Er is voor dit scheepstype een aparte lengtemaat opgenomen (pag, 13) en op pagina 14. Paragraaf scheepstypen en oevergebruik een handvat voor verder beleidsontwikkeling. De stelling is derhalve onjuist. Ook varende woonschepen, zo blijkt in de praktijk, occuperen oevers. De oevers worden dan gebruikt voor o.a. opslag van sloophout, auto's, containers etc. De Notitie spreekt de intentie uit om het beleid inzake nieuwe ligplaatsen voor woonschepen met historische waarden verder uit te werken. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat onbeperkt met varende woonschepen op willekeurige plaatsen ligplaats mag worden ingenomen.

6. Op pagina 18 e.v. van de Notitie wordt uitgebreid ingegaan op de problematiek inzake de handhaving en op pagina 16 e.v. met betrekking tot de 'gaten' in de huidige Woonschepenverordening provincie Utrecht uit 1978. De door SVW getrokken conclusie is derhalve onjuist. Juist de gebrekkige regelgeving maakte de handhaving minder slagvaardig. In het landelijk gebied zijn het juist de varende schepen, waarvan u de belangen behartigt, die willekeurig ligplaats

innemen en vervolgens een scala van onbewoonde vaartuigen, drijvende opslagplaatsen, drijvende voorwerpen etc. om zich heen verzamelen.

7. Nu het hier gaat om een wijziging van de VNL en op het gebied van de natuurwetenschappelijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden niets veranderd is, is er ook geen aanleiding om hierop in te gaan door benoeming of illustraties. De regelgeving is geëigend voor het beoogde doel zoals sinds 1926 uit constante jurisprudentie inzake toepassing van de provinciale landschapsverordeningen is gebleken. Een analyse van het bestaande beleid in relatie tot het toekomstige nieuwe beleid is te vinden in de Notitie. Pagina 16 tot en met 19 geven verder antwoord op de vragen.

Conclusie:

De reactie van de SVW geeft geen aanleiding de Notitie of de gewijzigde VNL, hoofdstuk III, wateren te wijzigen.

Bijlagen:

- 1 Feiten en omstandigheden in chronologische volgorde.
- 1.1. Commissieadvies Ruimte en Groen d.d. 23 mei 2002 inclusief antwoorden op de gestelde vragen van LWO en de heer Jansen uit Montfoort.
- 1.1.1. Verslag overleg met LWO d.d. 25 juli 2001 n.a.v. de discussienota Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012.
- 1.2. Verslag overleg tussen gedeputeerde Lokker en de heer Jansen uit Montfoort.
- 1.3. Verslag vervolgoverleg LWO d.d. 11 september 2002.
2. Beleidsregel verplaatsing en aankoop van woonschepen in verband met de uitbreiding van Schiphol.
3. Brief SVW van 12 september 2002.
4. Brief van SVW van 11 september 2002.

Bijlage 1

Feiten en omstandigheden in chronologische volgorde.

1999

Startnotitie woonschepenbeleid 2000-2010, vastgesteld door gedeputeerde staten van Utrecht met instemming van de statencommissie Ruimte en Groen. In de startnotitie zijn de doelen, werkwijze en communicatieproces voor de notitie Woonschepenbeleid 2000-2010 vastgelegd.

2000

Stand van zaken Notitie Woonschepenbeleid (Cie R&G/01-100) met argumentatie voor de vertraging in de planning.

2001

Discussienota Notitie woonschepenbeleid 2002-2012

- Overleg met gemeenten (noemen), waterschappen, aangrenzende provincies, LWO, SUWO, RWS over beleidsvoorstellen van de provincie.
- Eind 2001 verslaglegging van het overleg en verwerking opmerkingen.

2002

Notitie woonschepenbeleid 2002-2012 in concept gereed.

Aanpassing van de verordening ambtelijk in voorbereiding.

16 april 2002

Vaststelling “Statenvoorstel Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 en Wijziging Verordening bescherming natuur en landschap 1996 met het oog op wateren” (hierna: statenvoorstel) door College van GS

23 mei 2002

Behandeling statenvoorstel in Commissie Ruimte en Groen. Positief advies onder voorbehoud van beantwoording vragen gesteld door sprekers dhr. Jansen uit Montfoort en dhr. Blaauw van de Landelijke Woonboten Organisatie. Debat wordt vervolgd tijdens behandeling in provinciale staten op 17 juni 2002.

03 juni 2002

In het PO Landelijk Gebied wordt besloten dat de vragen en reacties in verband met de ambtelijke beantwoording daarvan geen aanleiding geven om het statenvoorstel te wijzigen.

Besloten wordt de Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 en de nieuwe verordeningstekst ongewijzigd in de PS-vergadering van 17 juni 2002 aan de orde te stellen.

De beantwoording van vragen en reacties statencommissie Ruimte en Groen d.d. 23 mei 2002 wordt met het commissie-advies voor de behandeling op 17 juni aan de leden van provinciale staten gezonden (zie bijlage 1.1.).

10 juni 2002

In een brief doet de heer Jansen zijn beklag over het niet voeren van de inspraakprocedure conform de Inspraakverordening provincie Utrecht 1990 en zet als motivatie van zijn beklag zijn bezwaren tegen het nieuwe woonschepenbeleid in relatie tot 6 lopende aanvragen op basis van de huidige Woonschepenverordening uiteen.

De heer Jansen is gehoord in het kader van dit beklag (zie Bijlage 1.2, Het verslag van het overleg tussen gedeputeerde Lokker met de heer en mevrouw J.W. Jansen op 4 september 2002).

Het beklagschrift heeft geen gevolgen voor de te volgen procedure in verband met het vaststellen van het nieuwe woonschepenbeleid. In de Startnotitie Woonschepenbeleid 2000-2010 is werkwijze en communicatieproces vastgelegd door statencommissie en gedeputeerde staten, waarbij niet is bepaald

dat de Inspraakverordening wordt toegepast. Het toepassen van de Inspraakverordening is een bevoegdheid en geen plicht.

De 6 lopende aanvragen van de heer Jansen worden behandeld en afgedaan op basis van de huidige Woonschepenverordening. In de verordening voor het nieuwe woonschepenbeleid (hoofdstuk III wateren, VNL) staat een overgangsartikel opgenomen dat bepaalt dat ontheffingen, aangevraagd krachtens de huidige Woonschepenverordening, verder worden behandeld met inachtneming van deze (huidige) verordening. Het vaststellen van nieuw woonschepenbeleid is hierop dus niet van toepassing.

12 juni 2002

In een fax gericht aan de statenfracties gaat dhr. Blaauw namens de LWO algemeen in op de wijze van overleg zoals die gevoerd is met alle betrokken instanties en specifiek op een aantal onderwerpen uit de notitie. De LWO verwoordt een aantal kritiekpunten en vraagt een kans te geven nader in te gaan op een aantal punten. Hoofdkritiekpunt is dat geen gelegenheid is geboden aan de LWO een reactie te geven op de nieuwe verordeningstekst over het toekomstige provinciale woonschepenbeleid.

17 juni 2002

Door het Seniorenconvent wordt besloten het agendapunt Woonschepenbeleid van de agenda te verwijderen en het terug te verwijzen naar de commissie Ruimte en Groen.

Augustus/september 2002

Mede naar aanleiding van een artikel in het blad van de LWO en de fax d.d. 12 juni 2002 neemt de provincie ambtelijk het initiatief de LWO op korte termijn nogmaals uit te nodigen voor overleg. Dit overleg vond plaats op 2 september jl..

Op 11 september 2002 vond vervolgoverleg plaats. Het resultaat van dit overleg staat vermeld in **bijlage 1.3**. Dit overleg heeft geleid tot enige tekstuele aanpassingen in de toelichting van de nieuwe tekst van hoofdstuk III Wateren van de VNL (zie statenvoorstel, de grijze passages).

Over enkele punten blijft een verschil van opvatting bestaan tussen de provincie, de LWO en het SVW. Onder punt 3 van de notitie worden de overblijvende verschilpunten met de LWO weergegeven onder vermelding van een aanbeveling.

Op 7 september ontvangt de provincie ambtelijk de nieuwe Stichting Varende Woonschepen (SVW). In de Notitie wordt ingegaan op de brieven van 11 en 12 september 2002 (**bijlagen 3 en 4**).

Bijlage 1.1.

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 woonschipbewoners. 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 in steek 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 handhavingspartners 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 oplossingrichtingen. 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 woonschipbewoner. 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 woonschipbewoners 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 bevrozingsmodel 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 behartigt 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 zonedig 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.

Bijlage 1.1.1

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)	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. De formulering van een woonschip dient in de toelichting te worden opgenomen i.p.v. in een artikel van de Verordening.
Specifieke knelpunten	-

Bijlage 1.2.

Verslag Overleg van gedeputeerde Lokker met de heer en mevrouw J.W. Jansen.

Datum	: 4 september 2002
Aanwezig	: De heer en mevrouw J.W. Jansen, J.P. Lokker (gedeputeerde), D.A.E. van Egmond-Bleumink (sectorhoofd), J. Berkhof (senior beleidsmedewerker)
Afwezig	--
Verslag	: D.A.E. van Egmond-Bleumink

Agenda:

1. Opening.
2. Horen in het kader van beklad ex. Art. 9 Inspraakverordening provincie Utrecht 1990
3. Uw zienswijze en het besluitvormingstraject betreffende 6 aanvragen voor een ontheffing op grond van de provinciale woonschepenverordening.
4. Sluiting.

Ad. 2. Horen in het kader van beklag ex. Art. 9 Inspraakverordening provincie Utrecht 1990

De heer Lokker licht de situatie en procedure toe.

Op grond van artikel 9 van de Inspraakverordening provincie Utrecht 1990 heeft de heer Jansen zijn beklag gedaan per brief van 10 juni 2002 over het niet voeren van een inspraakprocedure en het houden van hoorzittingen over de voor de vergadering van provinciale staten van Utrecht geagendeerde stukken voor 17 juni 2002, te weten een notitie Woonschepenbeleid 2002-2012 alsmede een aanpassing van de Verordening bescherming natuur en landschap (met betrekking tot hoofdstuk 3, wateren). Zijn beklag motiveert hij vervolgens in dezelfde brief.

De heer Lokker deelt mee dat in de Startnotitie Woonschepenbeleid 2000-2010 (vastgesteld door gedeputeerde staten van Utrecht met instemming van de statencommissie Ruimte en Groen) de randvoorwaarden voor de werkwijze en het communicatieproces zijn vastgesteld. Daarbij is gekozen voor communicatie op basis van een discussienota met de belangenorganisaties: de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) en de Vereniging Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg (SUWO).

De heer Lokker legt uit dat de Inspraakverordening door wat in de Startnotitie is vastgelegd, niet van toepassing is verklaard op de ontwikkeling van de notitie Woonschepenbeleid 2002-2012.

In art. 1 van de Inspraakverordening staat vermeld dat het college van gedeputeerde staten bij besluit kunnen bepalen dat deze Inspraakverordening wordt toegepast. Het al dan niet toepassen van de Inspraakverordening staat dus ter vrije beoordeling van gedeputeerde staten. Het toepassen van de Inspraakverordening is een bevoegdheid en geen plicht. In de Startnotitie is niet bepaald dat de Inspraakverordening wordt toegepast.

Het beklagschrift van de heer Jansen zal daarom geen gevolgen hebben voor de te volgen procedure in verband met het vaststellen van het nieuwe woonschepenbeleid. Hij zal binnenkort schriftelijk antwoord krijgen op het beklagschrift.

De heer Jansen wordt in de gelegenheid gesteld zijn brief van 10 juni 2002 nog nader toe te lichten.

De heer Jansen deelt mee geen behoefte te hebben om het beklagschrift verder toe te lichten.

Hij deelt mee dat hij de reactie van gedeputeerde staten in het kader van het beklagschrift afwacht.

Bijlage 1.3.

Verslag overleg provincie Utrecht - Landelijke Woonboten Organisatie

op 11 september 2002 van 18.00 uur tot 21.00 uur

Aanwezig:

Namens de Landelijke Woonboten Organisatie: F. Bos, voorzitter, E. Blaauw, secretaris, P. van Reenen, adviseur en M. Schöne;

Namens de provincie Utrecht: mw. D. van Egmond-Bleumink, sectorhoofd, J. Berkhof, senior beleidsmedewerker.

1. Opening

De aanwezigen krijgen het verslag van de laatste keer uitgereikt en het statenvoorstel met daarin in grijs aangegeven de wijzigingen als gevolg van de schriftelijke reactie per fax van de LWO d.d. 4 september jl en het vorige overleg. Tijdens het nuttigen van de broodjes worden de wijzigingen gelezen.

Desgevraagd bevestigt het bestuur van de LWO dat zij in stemmen met het verslag van 25 juli 2001. Naar aanleiding van het verslag deelt de LWO mee dat zij graag zou zien dat wat betreft het toepassingsgebied de verordening pas terugtreedt als er een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld met daarin de ligplaatsen opgenomen.

Dat de Stichting Varende Woonschepen, ook nog recent een reactie heeft ingediend, is bij de LWO onbekend. Vastgesteld wordt dat de belangen nogal tegengesteld zijn.

2. Bespreking aangebrachte wijzigingen in de tekst van de verordeningstekst en de toelichting.

Aan de hand van de reacties verwoord in de brief van 4 september jl wordt van provinciezijde toegelicht hoe is omgegaan met de inhoud van de discussiepunten en tot welke wijzigingen dat heeft geleid. Puntsgewijs wordt tekst en uitleg gegeven. De aangebrachte wijzigingen kunnen de instemming van LWO hebben.

De discussie richt zich met name nog op een aantal principiële zaken, die als verschilpunt zijn blijven bestaan. LWO pleit nog voor het volgende:

1. Het opnemen van een schaderegeling in de verordening bij rechtmatige overheidsdaad.
2. Het systeem van ontheffingverlening vervangen door een vergunningensysteem.
3. In de stedelijke gebieden de verordening van kracht laten zijn voor zolang ligplaatsen en woonschepen niet volledig planologisch zijn geregeld.
4. De definitie voor 'woonschip' overnemen uit de Huisvestingswet.

De LWO zal deze punten verder toelichten en nog eens bepleiten bij de statenleden. Van provinciezijde zullen de punten in de notitie nader worden toegelicht en met een aanbeveling aan de statencommissie worden voorgelegd.

Tenslotte deelt het LWO mede een tweebladig artikel in het blad Woonbootmagazine op te nemen, waarin wordt verwezen naar het recent gevoerde constructieve overleg met de provincie.

