

TOELICHTING PER HOOFDSTUK

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 - Begripsbepalingen

Artikel 1 onder g - bedrijfsschip: er is voor gekozen om het begrip bedrijfsschip in een limitatieve opsomming van categorieën bedrijvigheid te definiëren, omdat de eerdere omschrijving ‘watergerelateerde bedrijvigheid’ dusdanig multi-interpretabel was dat daar veel meer onder kon vallen dan hetgeen ermee beoogd werd. Voor de toekomst is nu volstrekt duidelijk wat eronder kan worden begrepen en wat niet. De enkele buiten de nu aangegeven inhoudelijke kaders verleende ontheffingen in het kader van de recente herziening van het aanwijsbesluit bedrijfsschepen, zullen uiteraard onder overgangsrecht in stand blijven. Naar de toekomst toe vormt slechts het nu omschrevene kader voor eventuele ontheffingverlening.

Artikel 1 onder j (zeil)charterschepen voor personenvervoer: niet onder de beroepsschepen, maar apart, zijn de (zeil)charterschepen voor personenvervoer opgenomen die zijn ingeschreven bij Register Holland en/of onder een Scheepvaart- Inspectiecertificaat vallen, omdat er thans naast RH- ook (enkel) SI-certificaten worden afgegeven. Voor wat betreft de aangewezen winterliggebieden voor de charterschepen in de stad wordt verderop in de Verordening weer onderscheid gemaakt tussen zeil- en motorcharterschepen (deze laatste vallen per definitie niet onder RH-keur, maar enkel onder SI-certificaat).

Artikel 1 onder k - schip voor bijzondere of representatieve doeleinden: het begrip “schip voor bijzondere of representatieve doeleinden” is opgenomen om daaronder een paar schepen te kunnen laten vallen die Groningen als thuishaven hebben, maar functioneel gesproken niet onder de categorieën woon-, bedrijfs-, recreatie- of beroepsschip vallen (zie ook het vervolg van de toelichting, ten aanzien van hoofdstuk 3).

Artikel 1 onder n - niet-kwetsbaarheid: in artikel 1 onder n VOV2002 was het e.e.a. bepaald omtrent de niet-kwetsbaarheid van schepen. In sommige kanaalvakken is het namelijk belangrijk dat daar enkel niet-kwetsbare schepen ligplaats innemen. Door deze kanaalvakken, die zijn opgesomd in het Aanwijsbesluit, vaart namelijk tot op de dag van vandaag beroepsvaart. Dit kunnen stevige, grote schepen zijn, zodat het van belang is om nadere eisen te stellen aan de stevigheid van de schepen die daar een vaste ligplaats innemen.

De oude regeling bleek in de praktijk te kort te schieten. Een concreet voorbeeld moge dit illustreren. Zo bestond er in de oude regeling het vereiste van een vrijboord van minstens 60 centimeter. In de praktijk blijken er echter authentieke schepen te bestaan die een kleiner vrijboord hebben.

Deze schepen voldeden in de praktijk echter volledig aan het vereiste van niet-kwetsbaarheid - er is immers jarenlang mee gevaren als beroepsvaart - terwijl ze naar de letter van de verordening daar niet aan zouden voldoen.

Om aan deze onpraktische en ook onwenselijke situatie een eind te maken, is de huidige regeling opgenomen. Dit betekent dan ook dat schepen die - ooit - zijn gebruikt voor de beroepsvaart per definitie als niet-kwetsbaar worden aangemerkt.

Artikel 1 onder o - verwaarloosd schip: het begrip *verwaarloosd schip* is zodanig omschreven dat er met enige kans op succes kan worden opgetreden in geval van verwaarlozing. Met deze omschrijving is het niet meer arbitrair en subjectief wat eronder verstaan moet worden c.q. waar de grens ligt waar verwaarlozing begint.

Artikel 1 onder p - authentiek schip: om te voorkomen dat afbreuk wordt gedaan aan de door velen gewaardeerde beeldkwaliteit die gevormd wordt door de voor het merendeel nog traditionele schepen in diverse liggebieden, is in artikel 20 bepaald dat in beschermde stadsgezichten alleen authentieke schepen ligplaats mogen innemen. Dit is o.m. van toepassing voor de Diepenring en het aangrenzende deel van het Reitdiep. Om die reden is in artikel 1 onder p de aan het UVOV ontleende definitie van 'authentiek schip' opgenomen. Hierbij moet worden aangetekend dat het enkel om voormalige beroepsschepen gaat en niet om (in sommige gevallen al haast 'traditionele') arken, die als woonruimte zijn gebouwd.

Artikel 1 onder q - historisch schip: voor de volledigheid, en ook om te anticiperen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de sfeer van museumhavenachtige initiatieven, is het begrip 'historisch schip' in de begrippenlijst opgenomen, waarbij het gaat om authentieke schepen die ook nog eens aan bijzondere criteria, opgesteld door de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV), moeten voldoen.

Artikel 3 - beslistermijn: Lid 3 heeft betrekking op beslistermijnen in geval er voor een te verlenen ligplaatsvergunning of -onthefving een vrijstelling als bedoeld in de artikelen 15, 17 of 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening noodzakelijk en wenselijk blijkt te zijn. Het gaat voor alle duidelijkheid om vrijstellingen van bestemmingsplanvoorschriften.

Lid 4 is toegevoegd om onduidelijkheid met betrekking tot de rechtsbescherming (bezwaar en beroep) op te heffen. Per 1 juli 2005 is namelijk de zogenaamde Uniforme voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in werking getreden. Deze voorbereidingsprocedure is ook van toepassing verklaard op vrijstellingsbesluiten - en brengt onder meer met zich mee dat een belanghebbende burger tegen een vrijstellingsbesluit rechtstreeks beroep kan instellen bij de rechter. De bezwaarprocedure wordt dan dus overgeslagen.

Tegen een ligplaatsvergunning echter blijft als vanouds de mogelijkheid bestaan om bezwaar te maken. Om er nu voor te zorgen dat er geen twee verschillende publiekrechtelijke rechtsbeschermingstrajecten openstaan die inhoudelijk op één en hetzelfde schip betrekking hebben, wordt in lid 4 uitgemaakt dat voor wat betreft de rechtsbescherming een vrijstellingsbesluit opgaat in de ligplaatsvergunning c.q. -onthefving.

Zowel in geval van lid 3 als lid 4 is nauw aangesloten bij de tekst en redactie van toepasselijke en overeenkomstig luidende artikelen van de Woningwet.

Artikel 3A - voorbereidingsbesluit: De Woningwet heeft enkel betrekking op gebouwen, bouwwerken en woonwagens. De centrale wetgever heeft uitdrukkelijk beoogd om de Woningwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening zich niet te laten uitstrekken over schepen. Met het nieuwe artikel 3A kan worden bereikt dat de werking van een te nemen voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zich ook uitstrekt over schepen.

Hiermee wordt geen hogere regelgeving doorkruist; de centrale wetgever heeft er immers vanaf gezien om schepen c.q. ligplaatsen onder de werking van de Woningwet te laten vallen. Hiermee is het aan

een lagere overheid (gemeente) overgelaten om dit wel of niet op verordeningniveau te regelen.

In geval van wisseling van eigenaar is er geen sprake van strijdigheid met een in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. De gevraagde ligplaatsvergunning zal in dat geval conform lid 4 van artikel 3A verleend kunnen worden. De gebruikelijke termijnen - als omschreven in artikel 3 - dienen daarbij in acht te worden genomen.

Artikel 6 - ligplaatsen buiten aangewezen kanaalvakken: Dit artikel maakt het mogelijk om voor afwijkende, bijzondere gevallen toch een ontheffing te kunnen verlenen voor het innemen van een ligplaats buiten daartoe aangewezen kanaalvakken om. De praktijk wijst uit dat een opheffing op grond van dit artikel verleend wordt voor projecten met een tijdelijk karakter – bijvoorbeeld om te kunnen klussen aan een schip. Een ander voorbeeld uit de praktijk van de afgelopen jaren is een scheepsreparatiebedrijf bij De Poffert: het betreffende kanaalvak (Hoendiep) is niet aangewezen als liggebied terwijl het bovendien in beheer is bij de provincie Groningen. Dit betekent dat wij daar niet zomaar een liggebied kunnen inrichten, dit met het oog op de regelmatige doorvaart met omvangrijke beroepschepen t.b.v. de Suikerunie. Om toch een bestaande praktijk van jaren mogelijk te kunnen blijven maken, is op grond van dit artikel een ontheffing verleend, zodat het betreffende bedrijf kan blijven bestaan.

Artikel 7 - maatvoeringsbepalingen:

Lengte: tot op heden zijn schepen niet onderworpen aan redelijke eisen van welstand, zoals dat voor woningen en andere bouwwerken wel het geval is. Om toch een zekere greep te krijgen op het uiterlijk van schepen, was in de Verordening Openbaar Vaarwater 2002 een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt dat alleen zogenaamde authentieke schepen ligplaats kunnen innemen in beschermde stadsgezichten (artikel 20). Het blijkt dat deze bepaling in de praktijk goed werkt: het bestand aan woonarken in beschermde stadsgezichten is niet toegenomen, en in een aantal kanaalvakken afgenomen.

Om wat meer greep te krijgen op het uiterlijk van schepen, is qua lengte ervoor gekozen om als standaardmaat uit te gaan van 26 meter. Hiermee kunnen mogelijke uitwassen met betrekking tot het uiterlijk van schepen voorkomen worden; de praktijk heeft namelijk uitgewezen dat een woonark van 38 meter lang een massieve muur oplevert die een onacceptabele inbreuk maakt op de ruimtelijke beleving van het water en de omgeving. Gelet op de afwezigheid van welstandseisen met betrekking tot schepen, is de voorgestelde inperking alleszins verdedigbaar.

Voor de voorgestelde inperking van de lengtemaat pleit ook dat er nauwelijks tot geen woonarken ligplaats innemen die langer zijn dan 26 meter. De paar arken die momenteel langer zijn dan 26 meter, vallen momenteel al onder overgangsrecht.

Voor het getal 26 is gekozen met het oog op een aantal gevallen waarin het casco van een voormalig turfschip is gebruikt als onderbouw voor een woonark. Deze turfschepencasco's hebben een standaardlengte van 26 meter.

Voor authentieke schepen geldt deze lengte van 26 meter niet. In artikel 7 lid 2 onder a (uitzonderingen standaardbepalingen) is opgenomen dat deze een maximale lengte van 38,5 meter mogen hebben. Voor dit laatste getal is gekozen omdat de praktijk uitwijst dat sommige authentieke schepen deze lengte hebben. In de Verordening openbaar vaarwater 2002 stond nog het getal "38" opgenomen; het verschil van een halve meter heeft overigens geen praktische en/of juridische problemen opgeleverd.

Hoogte: de zogenaamde 25%-regeling is oorspronkelijk in het leven geroepen om kajuiten, dakopbouwen e.d. voor authentieke schepen mogelijk te maken. De praktijk wijst namelijk uit dat bijvoorbeeld stuurhutten rond de 5 meter hoog zijn. Aangezien de breed gedragen wens bestaat om het bestand aan authentieke schepen te laten toenemen, was deze 25%-regeling in de VOV 2002 reeds in

het leven geroepen.

Deze 25%-regeling geldt ook voor woonarken: bewoners van woonarken krijgen op die manier de mogelijkheid om in de hoogte te kunnen uitbreiden, zonder dat er een massieve muur ontstaat die over het volle horizontale oppervlak 5 meter bedraagt. De praktijk wijst uit dat de 25%-regeling aan woonarken een wat speelser karakter verleent. Dit laatste is vooral gelegen in het feit dat niet is bepaald waar precies tot 25% van het horizontale oppervlak van een schip gebouwd mag worden tot 5 meter. Op deze manier voorkomt deze bepaling dat alle woonarken er noodgedwongen komen uit te zien als “schoenendozen”.

Vanwege het compacte karakter van de woonschepenhaven is er al in de Verordening openbaar vaarwater 2002 voor gekozen om deze arken over het totale horizontale oppervlak een hoogte toe te staan van 5 meter.

Hoofdstuk 2 Woon- en bedrijfsschepen

Algemeen

De systematiek in de Verordening is die van een verbod om buiten aangewezen gebieden ligplaats in te nemen, en daarbinnen een verbod om ligplaats in te nemen zonder vergunning of ontheffing (art. 6). Voor wat betreft woonschepen gaat het om een vergunningenstelsel, omdat de overheid de plicht heeft om huisvestingsmogelijkheden op het water te bieden, maar de toedeling van de schaarse ruimte moet reguleren.

Voor bedrijfsschepen heeft de overheid géén verplichting om ruimte in het openbare vaarwater te bieden. Met het oog op de schaarste aan openbaar vaarwater en met het oog op mogelijk conflicterende belangen tussen bedrijfsactiviteiten en een woonfunctie op het water, zijn bedrijfsschepen lang niet altijd en overal gewenst en slechts in uitzonderingsgevallen toegestaan. Om die reden is voor deze sector gekozen voor een ontheffingenstelsel, zoals ook in de VOV 1994 werd gehanteerd, gecontinueerd mede op basis van het indertijd geformuleerde restrictieve beleid (zie ook de UVOV). In ieder geval houden wij daaraan vast zolang er geen nieuw beleid is geformuleerd en vastgesteld ten aanzien van deze sector, waarin wordt aangegeven of stabilisatie, groei of eventueel vermindering van de sector bedrijfsschepen de bedoeling is.

Voor andere scheepstypen dan woon- of bedrijfsschepen is geen vergunning of ontheffing nodig om te liggen, maar voor alle typen schepen geldt wel een algemeen verbod om buiten de daarvoor aangewezen gebieden te liggen. De ontheffingsmogelijkheid (artikel 6 lid 2) kan bijvoorbeeld dienen om toe te staan dat er bij werven schepen (ter reparatie) in het openbare vaarwater liggen buiten de aangewezen liggebieden. Zie verder ook hiervoor, bij de toelichting op artikel 6.

Artikel 8 en 9 lid 3: De verlening van een ligplaatsvergunning of -ontheffing wordt gepubliceerd, hetgeen betekent dat de praktische mogelijkheden om daartegen bezwaar of beroep in te stellen, zullen toenemen. De termijn waarbinnen men op grond van een verleende vergunning of ontheffing ligplaats moet hebben ingenomen, is nu dan ook afgeleid van het moment van het onherroepelijk worden ervan.

Artikel 8 en 9 lid 4: Het moge duidelijk zijn dat bij nieuwbouw van een schip de termijn waarbinnen ligplaats met het nieuwe schip kan worden ingenomen, aanmerkelijk langer zal zijn. Om die reden is voor die gevallen de termijn van 1 jaar gesteld waarbinnen ligplaats moet zijn ingenomen. Deze termijn kan nog eens met een half jaar worden verlengd.

Artikel 8 en 9 lid 5: Ten aanzien van de vergunning/ontheffingsplicht is bepaald dat er niet alleen bij vervanging van een schip door een ander schip of wisseling van eigenaar een nieuwe (of overgeschreven) vergunning/ontheffing nodig is, maar ook ingeval van *vergroting of substantiële wijziging van hetzelfde schip* door dezelfde eigenaar. In een dergelijk geval moet een aanvraag opnieuw getoetst worden aan de regelgeving in de VOV - zoals bijvoorbeeld de maatvoeringsbepalingen van artikel 7. De zin van deze uitbreiding van de regelgeving is erin gelegen dat op die manier wordt voorkomen dat schepen die onder een bestaande vergunning met daarin vastgelegde maten ergens liggen, zonder verder medeweten van de overheid uitgebouwd worden met bijvoorbeeld balkons of hoger opgebouwd worden, en daarmee gaan afwijken van de situatie waarvoor vergunning is verleend c.q. de maximale maatvoeringsregels gaan overschrijden.

Tevens biedt dit artikel een handvat om handhavend op te treden wanneer een en ander in de praktijk wordt geconstateerd. Feitelijk gaat het om het expliciet maken van een vereiste zoals onder eerdere versies van deze verordening ook was bedoeld. Bij een eventuele toekomstige differentiatie in maatvoeringsregels per liggebied, is de bepaling extra zinvol in verband met toetsing en handhaving op (dan) per gebied verschillende maatvoeringen.

Artikel 10 - weigeringsgronden vergunning of ontheffing: Bij de (uitbreiding van de) weigeringsgronden voor verlening c.q. overdraagbaarheid van vergunningen/ontheffingen, en t.a.v. de intrekingsgronden, zijn de volgende zaken van belang.

Artikel 10 lid 1 sub a: Om te voorkomen dat ligplaatsvergunningen op naam komen te staan van minderjarige kinderen of op naam van rechtspersonen, waarbij de verantwoordelijke natuurlijke persoon soms moeilijk te traceren is, is bepaald dat de aanvrager een natuurlijk persoon moet zijn van tenminste 18 jaar, die zich ook deugdelijk moet kunnen legitimeren. Tevens moet de aanvrager eigenaar van het schip in kwestie zijn, en niet bijvoorbeeld de huurder. Immers, de partij die verantwoordelijk is voor het schip, en ook aansprakelijk gesteld moet kunnen worden voor bv. een correcte naleving van de bepalingen rond de ligplaatsvergunning of -ontheffing en overige VOV-bepalingen, moet voor de gemeente duidelijk aanwezig blijven.

In geval van een bedrijfsschip kan de aanvrager van een ligplaatsontheffing een natuurlijk persoon van minstens 18 jaar, maar ook de rechtsgeldige vertegenwoordiger van een rechtspersoon zijn. Ook dient het schip deugdelijk geïdentificeerd te worden: naam, foto, tekeningen, nummers of informatie uit het scheepskadaster zijn voor een goede registratie vereist.

Artikel 10 lid 1 sub e: Om vanuit de invalshoeken brandveiligheid en zichtrelatie tussen wal en water meer ruimte te scheppen tussen de schepen, zal de *onderlinge afstand* tussen de schepen (gaandeweg) op 5 meter moeten worden gebracht. Dat betekent dat in geval van vervanging van een schip die afstand tot de naastgelegen schepen de maximale lengtemaat van het vervangende schip bepaalt c.q. kan inperken. Om te voorkomen dat de gevolgen van deze bepaling onevenredig drukken op diegene die eerder een schip vervangt dan zijn burens, moet als volgt met de regel gewerkt worden, uiteraard alleen in de gevallen waarbij de tussenruimte minder is dan 5 meter.

Bij een voorgenomen vervanging dient aan beide zijden op basis van de 5-meter-regel vanaf de uiteinden van de naastgelegen schepen bepaald te worden welke lengte er voor het vervangende schip resteert, en wat het verschil daarvan is met de lengte van het te vervangen schip. Van dit verschil dient de helft toegerekend te worden aan het te vervangen schip, de andere helft dient - gelijkelijk verdeeld - toegerekend te worden aan de belendende schepen als (inkortings)verplichting wanneer (een van de) belendende schepen daarna zou worden vervangen.

Alle bestaande situaties waarin de onderlinge afstand kleiner is, vallen uiteraard onder overgangsrecht.

Artikel 10 lid 1 sub i: Verder is expliciet bepaald dat een eigenaar die vanuit het verleden al *meerdere vergunningen* op zijn naam heeft staan, geen vergunning meer krijgt voor de vervanging van één van zijn woonschepen.

Artikel 10 lid 1 sub j: Ook is nu expliciet bepaald dat voor een te vervangen schip een andere ligplaatsvergunning of -ontheffing vereist is, en zo die er niet is, het schip uit het openbare vaarwater van de gemeente Groningen moet worden verwijderd. Een en ander is bedoeld om te voorkomen dat vervangen schepen zonder nieuwe ligplaats c.q. nieuwe ligplaatsvergunning of -ontheffing gaan zwerven binnen het gemeentelijk openbaar vaarwater.

Tevens is het om die reden noodzakelijk dat er ook een deugdelijke legitimatie plaatsvindt van de koper van het te vervangen schip, om te weten wie er verantwoordelijk voor is en zonodig aansprakelijk gesteld kan worden als het schip niet uit het openbare vaarwater wordt verwijderd. Verder blijft voor de overschrijving van een vergunning of ontheffing, behorende bij hetzelfde schip, op een nieuwe eigenaar inzage in een koopovereenkomst vereist, waaruit blijkt wie de nieuwe eigenaar is.

Artikel 10 lid 1 sub l: Deze verordening bepaalt voorts dat het *niet voldoen aan de maatvoeringsvereisten* zoals nu ook in de verordening opgenomen, een expliciete weigeringsgrond is. Dat betekent dat niet slechts het bestemmingsplan daarbij het enige toetsingskader is, maar - bij vergunningaanvragen - eerst ook al de verordening. Inhoudelijk zijn er in de maatvoeringsbepalingen overigens (vrijwel) geen wijzigingen aangebracht t.o.v. de wijze waarop een en ander in de UVOV is verwoord.

Artikel 10 lid 1 sub o: Een schip moet een zelfstandig, maar ook als (oorspronkelijke) eenheid gebouwd geheel zijn. Om te voorkomen dat er binnen de maximale lengtebegrenzing van (meestal) 26 meter meerdere schepen (min of meer provisorisch) aan elkaar worden verbonden om op die manier - zogenaamd - als één schip te fungeren, is de bepaling met betrekking tot een samenstel van schepen als weigeringsgrond ingevoerd. Tevens is via artikel 11 lid 2 sub c een intrekingsgrond opgenomen, o.a. voor het geval dat deze constructie in de praktijk wordt geconstateerd.

Artikel 10 lid 2 en 3: Tot nu toe kon enkel één volwassene één ligplaatsvergunning op zijn naam krijgen. Deze bepaling, die dient om ervoor te waken dat een en dezelfde persoon een ongelimiteerd aantal ligplaatsvergunningen op zijn naam kan krijgen, heeft echter een ongewenst gevolg.

Momenteel (zomer 2006) is de combinatie van de woningcorporaties In en Nijestee namelijk bezig met het voorbereiden van een plan om de bestaande woonschepenhaven grondig op te knappen en om op het belendende grondgebied woningbouw te ontwikkelen en te realiseren. Dit laatste is niet alleen nodig om de benodigde middelen voor de opknopbeurt van de haven te genereren, maar ook om een klein woongebied te realiseren dat in combinatie met de bestaande haven voldoende draagvlak voor voorzieningen heeft.

In het kader van de aanpak van de bestaande haven zal de capaciteit aan ligplaatsen waarschijnlijk teruggebracht moeten worden van nu circa 75 naar 50 à 55 plaatsen in de toekomst, onder andere om voldoende onderlinge afstand te realiseren (brandveiligheid). Er zijn de nodige – veelal oudere - bewoners in de woonschepenhaven die op kortere of langere termijn hun schip wel willen verkopen. Het is in die situatie verreweg het beste dat deze schepen met bijbehorende ligplaatsvergunningen in eigendom komen bij de havencombinatie In-Nijestee.

Zoals hierboven aangegeven, stond de huidige regelgeving in de VOV2002 daar aan in de weg. Daarom is een nieuw tweede lid toegevoegd, zodat deze twee woningbouwcorporaties meer dan één ligplaatsvergunning op naam kunnen hebben.

Het gaat voor alle duidelijkheid om de woningbouwcorporaties In en Nijestee die zich bezighouden met de ontwikkeling van de woonschepenhaven, voor de duur van deze ontwikkeling en dus ook alleen om vergunningen voor schepen die ligplaats innemen in de woonschepenhaven.

Specifiek voor bedrijfsschepen

Bij de toelichting op hoofdstuk 1 is al aangegeven waarom er gekozen is voor een precieze definitie van het fenomeen *bedrijfsschip*. Tevens is daar al gemotiveerd waarom er gekozen is voor een ontheffingen- in plaats van een vergunningenstelsel. Voor het overige is de systematiek en de redactie van verschillende bepalingen zoveel mogelijk gelijkgeschakeld aan die ten aanzien van woonschepen en opzichte van de tekst in de VOV 1994 is de formulering ‘gebruik als opslag’ geschrapt.

Het gebruik van bedrijfsschepen ten behoeve van enkel opslag als zelfstandige functie is zeker niet de bedoeling. Opslag kan alleen en in beperkte mate onderdeel uit maken van de hoofdfunctie bedrijf.

Artikel 11 lid 2 sub a: Voor bedrijfsschepen geldt verder *één specifieke weigerings/intrekingsgrond*: ander gebruik dan aangegeven onder de limitatieve opsomming van toe te stane bedrijfsactiviteiten zoals in hoofdstuk 1 verwoord. Ook is overdracht van de ontheffing, c.q. wijziging van de functie, alleen mogelijk ingeval het een toegestaan type bedrijf betreft. Uiteraard moeten er ook (als het om een ander schip gaat) geen nautische bezwaren tegen bestaan, en moet het type activiteit op de plek

inpasbaar worden geacht, bijvoorbeeld vanuit een oogpunt van mogelijke geluidsoverlast of anderszins.

Het oorspronkelijke aanwijzingsbesluit bedrijfsschepen onder de verordening openbaar vaarwater 1994 omvatte aanvankelijk slechts enkele schepen. Nadien bleek dat er in de loop van de jaren nogal wat eigenaren van schepen waarop of waarmee enig bedrijf of beroep wordt uitgeoefend - meestal mondeling, zonder formele ontheffing - toestemming hadden gekregen om op een plek permanent ligplaats in te nemen. Om een en ander achteraf te 'legaliseren', is sindsdien het aanwijzingsbesluit bedrijfsschepen ingrijpend herzien en zijn er formeel gesproken nogal wat bedrijfsschepen bijgekomen. Gelet op de schaarse ruimte in het openbare vaarwater, is het voorshands de bedoeling om het aantal bedrijfsschepen niet verder te laten groeien, in ieder geval niet voordat er beleid terzake is.

Artikel 11 lid 2 sub b - intrekingsgrond wegens *onbewoond-zijn*:

Een belangrijke intrekingsgrond is de situatie waarin een woonschip gedurende een aaneengesloten periode van 6 maanden *onbewoond of klaarblijkelijk onbewoond* is geweest. Hierbij moet aangetekend worden dat de vergunninghouder als regel in de gelegenheid wordt gesteld om naar genoegen van het college van burgemeester en wethouders aan te tonen dat het schip gedurende die periode wel bewoond is geweest. Is dat het geval dan wordt er niet overgegaan tot intrekking van de vergunning.

Bijboten (artikel 8 lid 7 en artikel 9 lid 7 en artikel 1 sub 1)

De bijbotenregeling is gepreciseerd in zijn omschrijving en bedoeling. Er is (bij recht) slechts één kleine bijboot, niet hoger dan 1 meter en niet groter dan 10 m², per woonschip (of bedrijfsschip) toegestaan, zonder dat daarvoor havengeld verschuldigd is. Dus mag het daarbij ook niet gaan om een recreatieschip, waarvoor wel havengeld verschuldigd is. Daarnaast blijft de mogelijkheid bestaan om op grond van de vrijstellingsbepalingen in artikel 7 UVOV c.q. het opvolgende walbestemmingsplan, toestemming te verkrijgen om ook een recreatieschip aan de voor- of achterzijde van een woon- of bedrijfsschip te mogen neerleggen, als dit gelet op de situatie ter plaatse, de afmetingen van het recreatieschip en de nautische situatie toegelaten kan worden. Voor het afmeren van een recreatieschip is overigens wel havengeld verschuldigd.

Bovendien is bepaald dat een bijboot bij het woon- of bedrijfsschip moeten behoren, dat wil zeggen van dezelfde eigenaar moeten zijn. Dat geldt eveneens voor bij het woon- of bedrijfsschip af te meren recreatieschepen waarvoor vrijstelling is verleend ex artikel 7 UVOV. Bijboten en recreatieschepen mogen dus niet bij andere dan het 'eigen' schip worden afgemeerd.

In de praktijk liggen er nog wel eens meerdere bijboten bij één schip. Alleen voor diegenen die nadrukkelijk (schriftelijk) kunnen aantonen het recht te hebben op meer dan één bijboot, of op een grotere bijboot, zal overgangsrecht voor de boventallige of te grote boot/boten van toepassing zijn. In alle andere gevallen dient het aantal bijboten naar één te worden teruggebracht, en binnen de maximale maten te worden gebracht.

Artikel 14: Wachtlijst woonschepen

De wachtlijst functioneert in de praktijk niet echt, omdat de gemeente eigenlijk geen plekken uit te geven heeft. Immers, vrijwel alle wisselingen van eigenaar (bewoner) vinden plaats via rechtstreekse koop en verkoop met - indien er sprake is van een reguliere transactie - overschrijving van de vergunning.

Desalniettemin zal de wachtlijst voorshands in stand worden gehouden, niet alleen als instrument om de behoefte aan wonen op het water te meten, maar ook om te gebruiken bij de uitgifte van de voorgenomen door de gemeente te creëren nieuwe ligplaatsen. Ook bij de wachtlijst is nu bepaald dat er alleen natuurlijke personen van tenminste 18 jaar op kunnen staan.

Tevens is de uitzonderingsbepaling (hardheidsclausule) aan het eind van het artikel iets anders geformuleerd dan voorheen, met name met het oog op mogelijke situaties waarbij bijvoorbeeld door verscherpte milieuregelgeving ligplaatsen opgeheven moeten worden en voor de betrokken schepen een oplossing moet worden gevonden. Uiteraard zal slechts met grote terughoudendheid een beroep op deze hardheidsclausule mogen worden gedaan, om de systematiek van de wachtlijst niet op voorhand

te ondergraven.

Hoofdstuk 3 Overige schepen

Ten aanzien van het *onderscheid tussen bedrijfs- en beroepsschepen* (zie ook de definities in artikel 1) moet nog het volgende worden opgemerkt. Het onderscheid wordt tweeledig bepaald:

- bedrijfsschepen liggen op een vaste plek, beroepsschepen meren slechts korterdurend af; en
- op of vanaf bedrijfsschepen worden activiteiten ter plaatse verricht; beroepsschepen (goederenvervoer) vindt over grote(re) afstanden plaats en is niet plaatsgebonden; ook de takel- en sleepbedrijven, ook al zijn die in Groningen gevestigd, opereren vaak over grote(re) afstanden, en worden om die reden onder de beroepsvaart geschaard.

Reden om onderscheid te (blijven) maken tussen de beide categorieën en ze niet samen te voegen.

In tegenstelling tot woon- en bedrijfsschepen nemen *recreatieschepen en beroepsschepen* geen permanente ligplaatsen in, afgezien van kleine recreatievaartuigen die met vrijstelling ex artikel 7 UVOV als extra boot bij een woon- of bedrijfsschip mogen liggen.

De gebieden waar recreatie- en beroepsschepen tijdelijk mogen liggen, zijn conform de bestaande verordening weer in het aanwijsbesluit aangegeven. De komende jaren zullen er naar verwachting nogal wat kleinere beroepsschepen uit de vaart gaan. De verplichting om daadwerkelijk te varen om als beroepsschip aangemerkt te blijven, is enige tijd geleden komen te vervallen. Om te voorkomen dat beroepsschepen die feitelijk uit de vaart zijn gegaan, langdurig zoniet permanent ligplaats in gaan nemen in de voor de beroepsvaart aangewezen liggebieden, en daar eigenlijk als woonschip of opgelegd schip komen te liggen, wordt er nu een beperking gesteld aan de maximale ligduur in die gebieden. Na het verstrijken van die periode dient men het liggebied in de gemeente Groningen gedurende een aantal maanden daadwerkelijk te verlaten.

Voor de paar bestaande gevallen zal een overgangsregeling moeten worden getroffen.

Ten aanzien van de nieuwe categorie schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden kan het volgende worden aangegeven. Bij de herziening van het aanwijsbesluit bedrijfsschepen bleken er een paar schepen te zijn die onder geen enkele bestaande categorie kunnen vallen. Met name gaat het hierbij om het provinciale statenjacht Voorwaarts Voorwaarts, het theaterschip De Verwondering en het sociëteitsschip de Nicolaas Mulerius. Het eerstgenoemde schip heeft met name een representatieve functie, het tweede een culturele. Alledrie de schepen hebben hun thuishaven in de stad Groningen en een ligplaats in de Zuiderhaven. Om een en ander zonder kunstgrepen te kunnen formaliseren, zijn de nieuwe bepalingen ingevoerd, op grond waarvan de ligplaatsen van deze schepen kunnen worden aangewezen. Het is wel zaak om met de toepassing van deze nieuwe categorie op mogelijke andere of nieuwe gevallen zeer terughoudend te zijn.

De charterschepen en de daarvoor aangewezen winterligplaatsen zijn nu ook expliciet binnen de VOV opgenomen. Naast de winterligplaatsmogelijkheden voor zeilcharters in de vrijhaven Noorderhaven gaat het om de al eerder vastgestelde mogelijkheden in de Aa en de Zuiderhaven. De praktijk van overwintering aan de Oosterhaven zuidzijde zal worden geformaliseerd in die zin dat het gebied gedurende de winterperiode (01-10 tot 10-04) exclusief voor de charterschepen zal worden aangewezen.

Waarbij in (alleen) het gebied Oosterhaven zuidzijde ook de mogelijkheid zal worden gecreëerd om er met motorcharterschepen winterligplaats in te nemen.

Hoofdstuk 4 Orde, veiligheid bescherming van werken en aanzien van de gemeente

Artikel 20: In het nieuwe artikel 20 is het begrip *beschermd stadsgezicht* ingevoerd, alsmede de bepaling dat in de kanaalvakken die liggen binnen of grenzen aan een (door het rijk aangewezen) beschermd stadsgezicht - bij toekomstige vergunningverlening in gevallen van vervanging of vergroting c.q. substantiële wijziging - alleen nog vergunning zal worden verleend voor *authentieke schepen of schepen die daar in overwegende mate op lijken*.

Om de begrippen authentiek schip en schip dat daar in overwegende mate op lijkt, toe te lichten en voor de beleidspraktijk een hanteerbare inhoud te geven, kan het volgende worden opgemerkt. Onder de authentieke schepen zoals in artikel 1 gedefinieerd, worden in de praktijk de traditionele - soms ook nog varende - schepen verstaan waar geen latere opbouw van enige omvang op heeft plaatsgevonden. Onder de schepen die daar in overwegende mate op lijken, worden die traditionele schepen verstaan, waarbij wel een latere opbouw van enige omvang heeft plaatsgevonden, maar met een hoogte niet hoger dan de maat van het vrijboord van het schip, waardoor de opbouw het beeld nog niet is gaan bepalen (het oorspronkelijke casco blijft beeldbepalend). Zoals bij de definitie al aangegeven, gaat het enkel om schepen uit de voormalige beroepsvaart.

Over de redenen om de bepalingen rond beschermd stadsgezicht en authentieke schepen nu in te gaan voeren, en daarmee nu al wel, overigens in een beperkt aantal gebieden, een instrument in te zetten waarmee beeldkwaliteit wordt gereguleerd, moet het volgende worden opgemerkt.

Er is een ontwikkeling gaande waarbij er steeds meer vraag zal komen naar wonen op het water in de vorm van grote luxe woonarken met als basis een rechthoekige (vaak in beton uitgevoerde) onderbouw met forse, eigentijds vormgegeven opbouwen. Zonder nadere regulering rond beeldkwaliteit zal dit type woonarken de komende jaren in toenemende mate de bestaande arken maar vooral ook de bestaande traditionele schepen gaan vervangen. Dat hoeft op een aantal plekken geen slechte ontwikkeling te zijn, maar op een aantal plekken zal het ook afbreuk doen aan een gewaardeerde beeldkwaliteit in de vorm van de (overwegend) traditionele schepen zoals die nu bijvoorbeeld nog in het Reitdiep vanaf de Plantsoenbrug staduitwaarts gelegen zijn. De opvatting van de gemeente is dat in ieder geval in die gebieden die liggen in of grenzen aan beschermde stadsgezichten, traditionele schepen zonder of hoogstens met een beperkte opbouw beter passen bij een gebouwde omgeving met een historisch karakter. Bovendien ziet de gemeente de nu bestaande beeldkwaliteit niet graag teloor gaan als gevolg van de geschetste ontwikkeling. Voor wat betreft de Diepenring, waar in het gedeelte tussen de vaste bruggen nogal wat woonarken of traditionele casco's met een hogere, beeldbepalende opbouw liggen, betekent de introductie van de regeling dat het beeld - bij vervangingen - gaandeweg zal veranderen in een richting die beter bij het historisch stadscentrum past.

Uiteraard is er geen sprake van het gedwongen verdwijnen van bestaande arken in deze gebieden. Onder overgangsrecht mogen die er blijven liggen, zolang er sprake is van hetzelfde schip. Pas wanneer het schip wordt vervangen of vergroot c.q. substantieel gewijzigd, gaat het nieuwe toetsingskader een rol spelen. In deze zin is er voor de gebieden in kwestie sprake van inperking van de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunningen. De relevante beschermde stadsgezichten betreffen het Centrum, de Schildersbuurt, het Noorderplantsoen, het Singelgebied, het Zuiderpark en de Korrewegwijk. De kanaalvakken in kwestie betreffen derhalve de gehele Diepenring inclusief de Noorderhaven, het Reitdiep tussen Plantsoenbrug en Colleniusbrug, en het grootste deel van het Oosterhamrikkanaal. De overige aangewezen beschermde stadsgezichten grenzen niet aan liggebieden voor woonschepen.

Voorshands kunnen met de introductie van dit instrumentarium - overigens ook van toepassing op bedrijfsschepen - de belangrijkste beeldkwaliteitsaspecten in enkele in dat opzicht cruciale gebieden voldoende worden gereguleerd.

De discussie over de vraag of er een gemeentebrede beeldkwaliteitsregeling voor alle kanaalvakken moet komen, en hoe die eruit zou moeten zien, kan daarmee de komende jaren in enige rust worden gevoerd.

Op deze plaats verdient het opmerking dat wanneer een kanaalvak slechts aan één kant wordt begrensd door een beschermd stadsgezicht, artikel 20 wel degelijk geldt voor het gehele kanaalvak, oftewel over de volle breedte. Dit is ook logisch, omdat anders de situatie ontstaat dat aan één kant enkel authentieke schepen ligplaats mogen innemen, terwijl aan de overkant ook arken zouden mogen liggen. Ruimtelijk en ook qua beleving van de beeldskwaliteit zou dit ongewenst zijn.

Artikel 21 - ligplaats Noorderhaven: Voor wat betreft de Noorderhaven is de status van ‘vrijhaven’ voorshands ongewijzigd gebleven. Dat betekent dat er naast geregistreerde charterschepen die de haven meest als overwinteringsplaats gebruiken, niet-kwetsbare varende woonschepen mogen liggen, zonder dat er een beperking aan de verblijfsduur is gesteld. Wel is nu expliciet aangegeven dat die woonschepen ook *daadwerkelijk bewoond* moeten zijn, om te voorkomen dat er lege schepen liggen (het is geen opleghaven). Tevens is nu aangegeven dat *ze door hun eigenaar* bewoond moeten zijn, vooral om daarmee duidelijk te hebben wie er rechten opbouwt voor een positie op het voorkeursgedeelte van de wachtlijst. Overigens valt de Noorderhaven wel onder de werking van artikel 20 – oftewel enkel authentieke schepen mogen ter plaatse ligplaats innemen.

Artikel 34 - gebruik oevers en kademuren: In dit artikel is expliciet bepaald dat het verboden is om zonder schriftelijke toestemming van burgemeester en wethouders groene oevers of delen daarvan in gebruik te hebben of te houden. Gedoeld wordt hier op de noodzaak van een schriftelijk aangegane *gebruiksovereenkomst* tussen de gemeente als eigenaresse van de grond en woonschippbewoners die een voor hun schip liggend deel van de groene oever in gebruik willen nemen als tuin. Voor harde kaden zal geen gebruik worden toegestaan.

Hoofdstuk 5 Straf-, slot- en overgangsbepalingen

Ten aanzien van de bepalingen in dit hoofdstuk moeten nog twee zaken worden aangegeven.

Ten aanzien van artikel 37 (Binnentreden) dienen de vereisten van de Wet op het Binnentreden nauwgezet in acht genomen te worden bij het binnentreden van het woongedeelte van een schip.

Aan artikel 39 (Overgangsbepalingen) zijn een nieuw lid 7 en een nieuw lid 8 toegevoegd inzake rechtverkrijgenden. De bepalingen komen erop neer dat het overgangsrecht niet alleen van toepassing is in geval van vervanging (rechtverkrijging onder algemene titel), maar ook in geval van koop en verkoop van schepen (rechtverkrijging onder bijzondere titel). Pas in geval van vervanging of vergroting c.q. substantiële wijziging van schepen, geldt het overgangsrecht niet meer en zijn de (nieuwe) bepalingen van deze Verordening onverkort van toepassing bij de beoordeling van de vraag of een nieuwe ligplaatsvergunning of -onthefing kan worden verleend. Alsdan is er sprake van een inperking van de overdraagbaarheid van vergunningen of ontheffingen.

Enkele voorbeelden, in combinatie met de overige bepalingen in deze Verordening: te grote schepen kunnen niet meer vervangen worden door even grote schepen; in combinatie met de 5-meter-bepaling is er sprake van inperking in de lengte; in of aangrenzend aan de beschermde stadsgezichten kunnen arken niet meer vervangen worden door arken; en in deze gebieden kunnen traditionele schepen niet meer vervangen worden door arken. Alle bestaande situaties vallen onder het overgangsrecht, waaronder ook alle bestaande ligplaatsvergunningen en -onthefingen, en de overdraagbaarheid daarvan bij koop en verkoop, in stand zullen blijven. Het overgangsrecht eindigt zoals gezegd in alle gevallen bij vervanging, maar in geval van overmacht of zeer bijzondere omstandigheden (calamiteiten) kunnen burgemeester en wethouders indien nodig ontheffing verlenen om daar weer van af te kunnen wijken.