

**BESCHIKKING**

Datum	3 januari 2018	Team	Vergunningverlening Natuur en Landschap
Zaakkenmerk	Z-LSV_WS-2017-0990	Referentie	Servicebureau
Briefnummer	81C4B9E6	Doorkiesnummer	030-2582343
Uw brief van	26 juli 2017	Faxnummer	030-2583139
Uw nummer	-	E-mailadres	servicebureau@provincie-utrecht.nl
Bijlagen	- voorschriften en beperkingen - relevante artikelen VNL	Onderwerp	Ontheffing vaartuig 'De Verliefd'

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Utrecht op de aanvraag van 26 juli 2017 van de heer [REDACTED] om ontheffing als bedoeld in artikel 5.6.1 van de 'Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017' (hierna: VNL).

I. Besluit

Wij hebben besloten:

- De gevraagde ontheffing te verlenen tot **1 januari 2028** voor het innemen van een ligplaats met het vaartuig 'De Verliefd', zijnde een open vaartuig met een lengte en breedte van respectievelijk 15,00 en 2,84 (lengte en breedte boven de waterspiegel in meters) op de locatie De Hoef Oostzijde 22 in De Hoef;
- Aan deze beschikking de voorschriften en beperkingen te verbinden, zoals opgenomen in bijlage 1.

II. Omschrijving van de aanvraag

De aanvraag betreft een verzoek om ontheffing van het verbod vervat in artikel 5.4.6 van de VNL om een vaartuig, niet zijnde een woonschip, ligplaats te laten nemen, te ankeren, af te meren, of anderszins in, op of vlak boven een water te plaatsen, aanwezig te hebben of te houden.

Het vaartuig betreft een open vaartuig en ligt in de rivier de Kromme Mijdrecht bij een woonlocatie die plaatselijk bekend is als De Hoef Oostzijde 22 in De Hoef. De aanvraag wordt gedaan in de hoedanigheid van eigenaar en gebruiker van het vaartuig. De aanvrager is tevens eigenaar en gebruiker van de oever waaraan het vaartuig gelegen is.

De aanvraag betreft concreet:

Artikel 5.4.6 van de VNL: een verzoek om ontheffing voor het innemen van een ligplaats met het open vaartuig 'De Verliefd' (hierna: het vaartuig) met een lengte en breedte van respectievelijk 15,00 en 2,84 (lengte en breedte boven de waterspiegel in meters).

III. Procedure

Ter voorbereiding van de beschikking is Afdeling 4.1.2. van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd.

Op 31 juli 2017 hebben wij aanvullende gegevens gevraagd. Op 11 en 23 augustus 2017 hebben wij aanvullende stukken ontvangen.

Op 30 augustus 2017 is, in overleg met de aanvrager, de behandeling van de aanvraag geschorst in afwachting van een onderzoek naar de historische waarde van het vaartuig. Op 6 oktober 2017 ontvingen wij de resultaten van dit onderzoek.

Op 18 oktober 2017 is de procedure opnieuw in overleg met de aanvrager geschorst in afwachting van het definitieve restauratieplan van het vaartuig. Op 22 november 2017 hebben wij dit restauratieplan ontvangen.

De aanvraag is op 17 november 2017 ter advisering toegezonden aan gemeente De Ronde Venen en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

IV. Motivering

1. *Beleid voor woonschepen en recreatievaartuigen*

In 2002 is de 'Woonschepenverordening provincie Utrecht 1978' opgegaan in het hoofdstuk Wateren van de 'Verordening bescherming natuur en landschap provincie Utrecht 1996' als uitvloeisel van de 'Notitie Woonschepenbeleid 2002-2012'. Op 30 december 2016 is de VNL in werking getreden welke verordening het huidige provinciale beleid ten aanzien van onder andere woonschepen, vaartuigen en aanlegplaatsen bevat.

Paragraaf 5.4, afdeling B, van hoofdstuk 5 van de VNL gaat in op het afmeren van vaartuigen en (drijvende) voorwerpen en het ten behoeve daarvan maken of hebben van havens en aanlegplaatsen en daarmee verband houdende voorzieningen.

Artikel 5.4.6 van de VNL gaat in op het afmeren van vaartuigen en voorwerpen (zoals bijvoorbeeld boatsavers). Op grond van dit artikel is het verboden een vaartuig of voorwerp ligplaats te laten nemen, te ankeren, af te meren, of anderszins in, op of vlak boven een water te plaatsen, aanwezig te hebben of te houden.

Gelet op artikel 5.4.7 van de VNL is het verbod uit artikel 5.4.6 van de VNL niet van toepassing op vaartuigen en drijvende voorwerpen aangemeerd op plaatsen waarbij een van de verkeerstekens E.5 tot en met E.7.1 van bijlage 7 bij het Binnenvaartpolitiereglement en bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement zijn geplaatst. Op grond van artikel 5.4.8, derde lid, van de VNL is het verbod uit artikel 5.4.6 van de VNL (onder andere) ook niet van toepassing met betrekking tot één open vaartuig van ten hoogste 7,00 meter lengte bij een erf.

Volgens artikel 5.4.8, achtste lid, van de VNL geldt tevens een vrijstelling voor historische schepen, die hetzij als varend monument, hetzij als historisch casco zijn ingeschreven in het register van de Federatie Varend Erfgoed Nederland en naar het oordeel van Gedeputeerde staten in goede staat van onderhoud verkeren, bij aanlegplaatsen, die als zodanig in een bestemmingsplan zijn aangewezen.

Artikel 5.1.1 van de VNL omschrijft het begrip erf als zijnde tuin of onbebouwd terrein behorend bij een woning, bij de woningen op de begane grond van een wooncomplex, dan wel bij een overeenkomstig de geldende wettelijke voorschriften aanwezige zomervoning, woonwagen, of woonschip. Tot het erf wordt in principe ook de ten opzichte van het erf meest nabije oever gerekend, die door een openbare weg en/of een ander perceel van dat erf gescheiden wordt, tenzij het aan de openbare weg, dan wel het aan het andere perceel grenzende deel van het erf het karakter van een uit-, of inrit, of oprijlaan heeft, of het scheidende perceel een agrarische, natuur- of industriële bestemming heeft.

Op grond van artikel 5.6.1, eerste lid, van de VNL kunnen Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen van de in de VNL gestelde verboden. In artikel 5.6.1, tweede lid, van de VNL is aangegeven dat ontheffingen krachtens de VNL worden verleend indien als gevolg van wat daarbij wordt toegestaan natuurwetenschappelijke, landschappelijke, cultuurhistorische of archeologische waarden niet onaanvaardbaar worden geschaad.

Aanvragen worden enkel en alleen getoetst aan de in artikel 5.6.1, tweede lid, van de VNL genoemde belangen, bestaande uit het voorkomen van een onaanvaardbare aantasting van natuurwetenschappelijke, landschappelijke, cultuurhistorische en/of archeologische waarden (hierna: NLCA waarden). De VNL laat geen ruimte voor andere belangen.

De belangen zijn uitgewerkt in beleidsdocumenten, zoals de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie, de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen, de provinciale Natuurvisie, Tastbare Tijd 2.0 en de Cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht, die de volgende criteria bevatten:

- behoud van hoofdstructuren;
- behoud van belangrijke zichtlijnen (landschappelijk en cultuurhistorisch);
- relatie tussen element/functie en locatie en omgeving;
- passend/natuurlijk materiaalgebruik;
- behoud beleving van waarden zonder verrommeling;
- behoud van streekeigen elementen en kenmerken.

2. Landschappelijke waarden

De landschappelijke waarden in de provincie Utrecht zijn beschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (hierna: PRS). Daarin staat het volgende beschreven:

Elk Utrechts landschap heeft zijn eigen kwaliteiten die mede richting geven aan de daarin gelegen en omliggende functies en hun ontwikkelingsmogelijkheden. Daarom beschermen wij de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen in onze provincie. Deze kernkwaliteiten hebben we aangegeven bij de beschrijving van de afzonderlijke landschappen.

Voor elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet aansluiting gevonden worden bij de kernkwaliteiten. Voor de open landschappen is dit moeilijker dan voor andere landschappen en zullen er dus meer beperkingen zijn ten aanzien van bijvoorbeeld hoogbouw, vanwege de kwetsbaarheid voor verstoring van de kernkwaliteiten. De meer besloten landschappen vragen om bebouwing die qua maat en schaal passen bij de kernen die in het landelijk gebied gelegen zijn.

Het Utrechtse landschap is mooi, verrassend en veelzijdig. De diversiteit aan Utrechtse landschappen is groot: de extreme openheid van Eemland of de Lopikerwaard, de intimiteit van een boomgaard in de Kromme Rijn, een open plek middenin het bos van de Utrechtse Heuvelrug, een fort van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de overgang van de historische Grebbeberg naar het robuuste rivierenlandschap van Nederrijn en Lek, stiltegebieden. Een landschap is bovendien geen statisch plaatje; landschap is altijd in ontwikkeling en elk landschap heeft ruimte voor een vorm van dynamiek. Maar wel op zo'n manier dat de landschapskwaliteit wordt ontzien en liefst nog wordt versterkt. In het werken met landschapskwaliteit gaan we uit van een samenspel tussen het beeld (wat zie je), functies (wat gebeurt er) en robuuste structuren (samenhang, relaties). Dat betekent dat we niet alleen willen vastleggen wat de huidige landschapskwaliteit is, maar dat we ook aan willen geven hoe deze de ruimtelijke ontwikkelingen kan sturen en welke kwalitatieve randvoorwaarden het landschap aan deze ontwikkelingen meegeeft. We hebben de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen opgesteld om hierbij te helpen. In het koepelkatern is ons landschapsbeleid verwoord. De gebiedskaternen dienen vooral als inspiratiebron en basis voor de landschappelijke inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen.

Onze provincie kent zeven landschappen die wij afzonderlijk beschrijven:

1. Eemland (grotendeels gelegen in het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland);
2. Gelderse Vallei;
3. Groene Hart (grotendeels gelegen in het Nationaal Landschap Groene Hart);
4. Rivierengebied (grotendeels gelegen in het Nationaal Landschap Rivierengebied);
5. Utrechtse Heuvelrug.

Twee landschappen zijn bij het militair erfgoed beschreven:

6. Nieuwe Hollandse Waterlinie (gelegen in het Nationaal Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie);
7. Stelling van Amsterdam (gelegen in het Nationaal Landschap Stelling van Amsterdam).¹

Cultuurhistorisch erfgoed is vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur van de provincie, die vervat is in onder andere het boek 'Tastbare Tijd'² en de PRS.

De ligplaats van het vaartuig bevindt zich binnen het landschap Groene Hart. Op 600 meter ten noorden van de ligplaats ligt het landschap Stelling van Amsterdam.

Landschap Groene Hart

Voor het landschap Groene Hart willen we de volgende kernkwaliteiten behouden:

1. openheid;
2. (veen)weidekarakter (incl. strokenverkaveling, lintbebouwing, etc.);
3. landschappelijke diversiteit;
4. rust & stilte.

¹ Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) (Herijking 2016).

² Tastbare tijd 2.0: cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht. Provincie Utrecht (2015).

De kernkwaliteiten hebben in de verschillende deelgebieden van het Groene Hart verschillende accenten. De kernkwaliteiten zijn in de toelichting kort beschreven. Een uitgebreidere beschrijving en handvatten voor het omgaan met de kernkwaliteiten hebben we opgenomen in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen.

Toelichting PRS

Bij ontwikkelingen in het landschap van het Groene Hart staat het bevorderen van de diversiteit op het schaalniveau van de verschillende typen landschap centraal. Daarbij dienen de kernkwaliteiten gerespecteerd en benut te worden om de contrasten tussen de verschillende typen landschap te behouden. Enkel en alleen het accent leggen op rust en stilte doet geen recht aan het Groene Hart. Het waarborgen van rust vraagt ook het bieden van ruimte voor vormen van dynamiek. Daarbij ligt de focus op het vergroten van de contrasten in rust en dynamiek tussen de agrarische landschappen van de velden en de dynamische landschappen van de oude stroomruggen. We vragen dus zorgvuldig om te gaan met de open, lege ruimte en de dynamiek te concentreren in de 'zones'.³

De ligplaats van het vaartuig ligt in het deelgebied 'Rivierlint' en de oever in het deelgebied 'Opstreckende ontginning'.

Rivierlint

Een smal meanderend lint rond een kleine rivier, met wegen, erven en beplantingen aan weerszijden. Het lint ligt verhoogd in het omliggende open weidelandschap, met grastaluds op de overgang.

Opstreckende ontginning

Een uitgestrekt open weidelandschap met opstreckende verkaveling en hoge waterstanden in de sloten. Rechte en gekromde bebouwingslinten met bajonetaansluiting lopen haaks op de gerende verkaveling en begrenzen de ruimte naar de horizon. Dit type veld kent drie varianten: Opstreckend veen, petgaten en plassen. Ze vormen opeenvolgende stadia in de verving van het landschap, waarbij gras toenemend wordt vervangen door water en meer opgaande beplanting langs kavelgrenzen voorkomt.⁴

Het landschappelijk gebruik van het vaartuig valt binnen de omschreven gebruiksvorm 'recreatie'. Volgens de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen kan door oever- en watergebruik de toegankelijkheid van het landschap en de beleving van de landschappelijke waarden vergroot worden.

3. Natuurwetenschappelijke waarden

Zowel binnen als buiten het Natuur Netwerk Nederland (hierna: NNN) komen plant- en diersoorten voor die in hun duurzaam voortbestaan bedreigd worden. De provincie Utrecht wil de biologische diversiteit behouden en waar mogelijk vergroten. In de PRS richten wij ons beleid voor de bescherming van leefgebieden op de weidevogels en de waterparels. Wij vragen bij gemeenten aandacht voor het voorkomen of aanpassen van ruimtelijke ontwikkelingen die hierop van invloed zijn. Dit hebben wij nader uitgewerkt in de Natuurvisie provincie Utrecht 2017 (hierna: Natuurvisie). De Natuurvisie kan ertoe leiden dat we de bescherming van leefgebieden van bedreigde soorten in de Omgevingsvisie gaan uitbreiden.

De planlocatie is in de PRS in zijn geheel aangewezen als ecologische verbindingzone. Ecologische verbindingen zijn een essentieel onderdeel van het NNN. Onder ecologische verbindingen worden gebieden of structuren verstaan die planten en dieren de mogelijkheid bieden zich binnen het landschap te verplaatsen tussen leefgebieden. Verbindingszones zullen, als strategie bij het oplossen van de problematiek van versnippering en isolatie, een positieve invloed uitoefenen op de overleving van populaties en planten- en diersoorten en daarmee bijdragen aan de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van ecosystemen.

Toelichting PRS

Het NNN is een robuust netwerk gevormd door bestaande natuurgebieden, nieuwe nog te realiseren natuurgebieden en verbindingen tussen de natuurgebieden. Enkele blijvend agrarische gebieden maken ook onderdeel uit van het NNN. Dit zijn landbouwgebieden waar agrarisch natuurbeheer wordt ingezet om een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit, én aan het functioneren van het NNN.

Het NNN heeft twee doelen:

1. de rijkdom aan soorten - de biodiversiteit - te behouden en te herstellen. Hiervoor is het noodzakelijk dat natuurgebieden worden uitgebreid, verbeterd, en met elkaar worden verbonden in een samenhangend netwerk. Dit netwerk moet functioneren in ruimte en tijd, waardoor planten en dieren een duurzame, robuuste en klimaatbestendige leefomgeving krijgen;
2. ruimte bieden aan de groeiende behoefte aan rust en ruimte, waardoor inwoners en bezoekers de natuur kunnen beleven en het draagvlak voor natuurbeleid gewaarborgd is.⁵

³ Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) (Herijking 2016).

⁴ Kwaliteitsgids Utrechtse landschappen. Gebiedskatern Groene Hart. Provincie Utrecht (2011).

⁵ Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) (Herijking 2016).

De Kromme Mijdrecht, waar het vaartuig in gelegen is, is aangewezen als NNN vanwege het leefgebied voor soorten en de natte verbindingfunctie tussen natuurgebieden. De oever en het aansluitende en is niet aangewezen als NNN of groene contour.

4. Cultuurhistorische en archeologische waarden

Met ons ruimtelijk erfgoedbeleid willen we bijdragen aan het behouden en beleefbaar maken van cultuurhistorie in de provincie Utrecht. De cultuurhistorische en archeologische waarden geven samen een beeld van de ontstaansgeschiedenis van onze provincie. Deze waarden dragen in hoge mate bij aan ruimtelijke kwaliteit en versterken het historisch besef van mensen.

Ons ruimtelijk erfgoedbeleid kent een dubbele strategie van enerzijds het veiligstellen van cultuurhistorische waarden en anderzijds het sturen van ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de samenhangende cultuurhistorische kwaliteiten ter plaatse. Daarbij is 'behoud door ontwikkeling' het uitgangspunt. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (hierna: CHS) vormt de basis van dit beleid. Binnen de CHS hebben we vier prioritaire thema's geselecteerd waarop we actief beleid voeren en die we borgen in de 'Provinciaal Ruimtelijke Verordening' (hierna: PRV):

- Historische buitenplaatszone;
- Militair erfgoed;
- Agrarisch cultuurlandschap;
- Archeologie.

De ligplaats van het vaartuig ligt in het gedeelte van de rivier de Kromme Mijdrecht dat gelegen is binnen het themagebied 'Agrarisch cultuurlandschap'.

Thema 'Agrarisch cultuurlandschap'

Het agrarisch cultuurlandschap waarop wij onze focus leggen, ligt in het Groene Hart en op de Utrechtse Heuvelrug. Vanwege de historisch kenmerkende gebouwen, structuren, bebouwingslinten, landschappen en verkavelingspatronen, vinden wij het belangrijk dat cultuurhistorische waarden in samenhang met de kernkwaliteiten van het landschap Groene Hart, respectievelijk van het landschap Utrechtse Heuvelrug bij de planontwikkeling een rol spelen.

Toelichting PRS

Op basis van gaafheid en representativiteit van de verkavelingsstructuur en op basis van de samenhang van de agrarische patronen en de bebouwingslinten zijn in het Groene Hart vijf gebieden geselecteerd waar wij specifieke aandacht vragen voor de cultuurhistorische waarden. Het gaat om de Lopikerwaard, de Ronde Venen en om gebieden rond Kockengen-Kamerik-Zegveld, Linschoten en Westbroek.

Deze gebieden maken door diverse kleinschalige ontwikkelingen een geleidelijke transformatie door, die uiteindelijk grote gevolgen kan hebben voor het aanzien. Daarom verdienen de cultuurhistorische waarden van deze agrarische cultuurlandschappen aandacht in ruimtelijke plannen. Het gaat bijvoorbeeld om natuurontwikkeling, veranderende kernranden, functieverandering van vrijkomende agrarische gebouwen en percelen, en agrarische schaalvergroting.

De bijlage Cultuurhistorie van de PRV bevat een beschrijving van de specifieke kenmerken van de verschillende zones agrarisch cultuurlandschap.⁶

Toelichting cultuurhistorische Atlas

Het radiale patroon van de middeleeuwse strokenverkaveling van de Ronde Venen, het turfwinninglandschap van de Vinkeveense Plassen en de orthogonale structuur van de droogmakerijen, vormen samen een staalkaart van kenmerkend agrarisch grondgebruik door de eeuwen heen. Vanaf de veenriviervluchten Kromme Mijdrecht, Drecht, Waver en Winkel is in de middeleeuwen het grote veenkussen radiaal ontgonnen naar een centraal gelegen hoger punt. De zuid- en oostzijde werd benaderd vanuit de daartoe gegraven Ennippwetering, Geer- en Veenkade en de oostzijde vanuit de Oukoperdijk en de Groenlandsekade. Met zuwes werd het gebied in taartpunten verdeeld en in opstreckende stroken ontgonnen. Halverwege vestigden zich de ringvormige boerderijlinten van Vinkeveen, Wilnis, Mijdrecht en Waverveen. Van deze ontginningen resteert langs de veenriviervluchten nog slechts een smalle zone, terwijl ze in het zuidoosten nog goed bewaard zijn gebleven.

Het boerderijlint De Hoef Oostzijde ligt op de oostelijke dijk van het riviertje de Kromme Mijdrecht. Langs de smalle dijkweg staan veel nieuwe villa's, afgewisseld met enkele veelal verbouwde oorspronkelijke boerderijen. Het boerderijlint ligt op niet-verveend bovenland en daardoor een stuk hoger dan de achterliggende Derde Bedijking der Mijdrechtse droogmakerij. Ook de ringvaart van de droogmakerij ligt op het bovenland.⁷

⁶ Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) (Herijking 2016).

⁷ Inventarisatie: R. Blijdenstijn (2015): Tastbare Tijd 2.0, cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht.

De ligplaats ligt in het deelgebied Ronde Venen. In deze zone dienen volgens de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen bij voorkeur historische varende monumenten te worden afgemeerd en of woonschepen die passen bij en iets toevoegen aan het cultuurhistorische verleden van de rivier de Kromme Mijldrecht.

Cultuurhistorische waarden van het vaartuig

Het vaartuig, type motorvrachtschip, staat als Historisch Casco ingeschreven bij de Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland (hierna: FVEN). In bijlage 1 bij deze beschikking is het inschrijvingsbewijs opgenomen.

De FVEN betreft de opvolger van het Nationaal Register Varende Monumenten (NRVM) en is de koepel van behoudsorganisaties. De FVEN behartigt de gemeenschappelijke belangen van de behoudsorganisaties, en coördineert en stimuleert activiteiten die van belang zijn voor het Varend Erfgoed. Daarnaast faciliteert de koepel de behoudsorganisaties, waaronder de registratie van het Nederlands Varend Erfgoed.

De FVEN heeft een Register Varend Erfgoed Nederland (hierna: RVEN). Daarin zijn gegevens over het Nederlands Varend Erfgoed opgenomen. Het RVEN geeft een zo volledig mogelijk beeld van de technische en cultuurhistorische ontwikkelingen van de Nederlandse historische scheepvaart en scheepsbouw. Het RVEN biedt:

- een overzicht van het Nederlands Varend Erfgoed;
- inzicht in de technische en cultuurhistorische kenmerken ervan;
- een transparante en openbare toegankelijkheid voor het publiek.

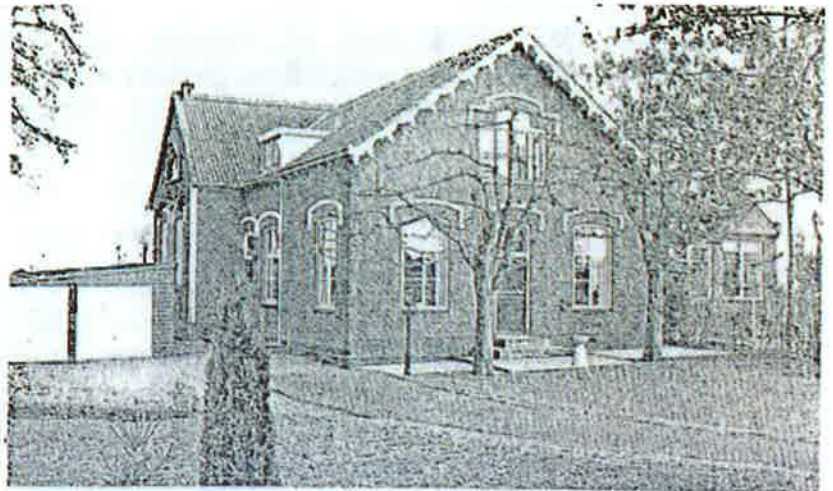
Eigenaren van schepen kunnen hun schip laten waarderen in het RVEN. Historische Nederlandse schepen die voldoen aan specifieke criteria die door de behoudsorganisaties zijn opgesteld, kunnen (onder andere) het predicaat krijgen van Historisch Casco of Varend Monument.

Na de aanstaande volledige restauratie wordt het vaartuig door het FVEN aangemerkt als Varend Monument.

Cultuurhistorische waarden van de woonomgeving

De woning aan De Hoef Oostzijde 21 en 22 (gedeeltelijk) is vanwege haar vermelding in het register voor historische bebouwing onder M.I.P. nummer 3009157 opgenomen in de cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht en wordt gewaardeerd als monumentale bebouwing met "zeer hoge waarde" (drie sterren)⁸. Dit enigszins van de weg gelegen monumentale T-vormige pand is in 1861 gebouwd als school annex onderwijzerswoning. Tussen 1917 en 1920 heeft het dienstgedaan als postkantoor voor De Hoef en daarna als rooms-katholieke lagere school. Het gebouw is in 2002 op de monumentenlijst van gemeente De Ronde Venen geplaatst vanwege architectuur historie, gaafheid van hoofdvorm en omgeving en de cultuurhistorische waarde van de onderwijskundige geschiedenis.

***De voormalige lagere school,
De Hoef O.Z. 21, een aardig
voorbeeld van een negen-
tiende-eeuws schoolgebouw,
gebouwd in 1861.***



Bron: Monumenten-inventarisatie Provincie Utrecht, Saskia van Ginkel-Meesters en Hans Lagers.

⁸ Wikipedia: Het Monumenten Inventarisatie Project, afgekort M.I.P., is een landelijk project van de Nederlandse Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed dat tussen 1986 en 1995 werd uitgevoerd. Het doel van het project was om per gemeente de waardevolle gebouwen en andere monumenten in woord en beeld te beschrijven, zodat er meer zicht kwam op monumentenzorg en cultuurgeschiedenis. Hierbij werd aan ieder gebouw een waardering gegeven. Eén ster betekent van lokaal belang, twee sterren betekent van regionaal belang en drie sterren van nationaal belang. Aan een van rijkswege beschermd monument wordt een 'M' toegevoegd.

5. Bestemmingsplan

Ook de gemeente De Ronde Venen onderschrijft in haar bestemmingsplan Buitengebied (door de gemeenteraad vastgesteld op 22 september 2005)⁹ de waarde van het gebied. Zo is de planlocatie bestemd voor de volgende NLCA waarden:

- De ligplaats is tevens aangewezen als bebouwingsconcentratie met natuurontwikkelingsgebied;
- Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurwaarde;
- Waardevolle archeologische vindplaatsen;
- Natuurwaarden: levensgemeenschappen voor oevers, sloten en slootkanten en weidevogelgebied.

De woning, tuin en oever van De Hoef Oostzijde 22 in de Hoef hebben tevens een woonbestemming.¹⁰

6. Toetsing van de aanvraag

Ten aanzien van uw aanvraag om ontheffing hebben wij, met het oog op de motivering onder Hoofdstuk IV. van deze beschikking, het volgende overwogen:

Het op de planlocatie afmeren van het vaartuig valt niet onder de vrijstellingsbepalingen van artikel 5.4.8 van de VNL. Dit omdat het vaartuig langer is dan 7,00 meter en de locatie waar het vaartuig ligplaats neemt niet krachtens het ter plaatse geldende bestemmingsplan is bestemd als jacht- of bedrijfshaven of anderszins bestemd is als aanlegplaats. Er is daarom een ontheffing benodigd voor het afmeren van het vaartuig op de planlocatie.

Het permanent bij een woonomgeving afmeren van een open vaartuig met een maximale lengte van 7,00 meter is op grond van artikel 5.4.8, derde lid, van de VNL vrijgesteld omdat de impact van een dergelijk vaartuig op de visuele landschappelijke belevingswaarde beperkt is. Daarnaast bestaat er in een dergelijke situatie een visueel landschappelijke binding tussen de aanwezigheid van bebouwing (woonomgeving) en het vaartuig.

Omdat relatief grote en/of niet aan een erf gebonden vaartuigen en hun voorzieningen dikwijls een flinke landschappelijke verrommeling veroorzaken, worden hiervoor in de praktijk zelden ontheffingen verleend. Zo zijn er in het verleden slechts ontheffingen verleend voor het afmeren van vaartuigen:

- wanneer er ter plaatse weinig tot geen (potentiële) NLCA-waarden aanwezig zijn, en er zodoende niet gesproken kan worden van een onaanvaardbare aantasting van deze waarden;
- wanneer de aanwezigheid van een historisch vaartuig binding heeft met een erf, historisch gezien thuishoort in het desbetreffende gebied en zodoende een meerwaarde oplevert voor de ter plaatse aanwezige visueel landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Ondanks dat de planlocatie zich gedeeltelijk binnen de ecologische hoofdstructuur bevindt, zijn wij van mening dat het afmeren van het vaartuig geen bedreiging vormt voor het ter plaatse aanwezige soortenleefgebied dan wel de functie van de rivier de Kromme Mijdrecht als natte verbinding. Er is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de ter plaatse aanwezige natuurwetenschappelijke waarden.

Het vaartuig staat niet als Varend Monument, maar als Historisch Casco ingeschreven bij de FVEN. Het vaartuig hoort historisch gezien echter wel thuis in het desbetreffende gebied en er is sprake van een

visueel landschappelijke en cultuurhistorische binding tussen het vaartuig en de historische woning aan De Hoef Oostzijde 21 en 22. Daarbij is tevens van belang dat de historische bebouwing zich op geringe afstand van het water bevindt en goed zichtbaar is vanaf het water. De aanwezigheid van de historische woning rechtvaardigt zodoende het permanent afmeren van het vaartuig in visueel landschappelijke en cultuurhistorische zin.

Gelet op de visueel landschappelijke en cultuurhistorische meerwaarde van het ter plaatse afmeren van het vaartuig, zijn wij van mening dat de kernwaarden van het Groene Hart niet worden geschaad. Er is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de ter plaatse aanwezige landschappelijke dan wel cultuurhistorische waarden.

Omdat het vaartuig op het moment van aanvraag niet in goede staat verkeerde, is met aanvrager afgesproken dat het vaartuig (verder) wordt opgeknapt. Dit om te voorkomen dat de aanwezigheid van het vaartuig (alsnog) een onaanvaardbare visueel landschappelijke aantasting oplevert. Binnen dat kader is door aanvrager tezamen met de aanvraag een restauratieplan ingediend.

In het schep historisch onderzoek en restauratieplan wordt het vaartuig vergeleken met in de omgeving veel gebruikte motor melkscheepjes van vergelijkbare afmetingen en vergelijkbare rompvorm. Daarvoor zijn op basis van schep historisch onderzoek een aantal bijzondere sporen aan het schip gevonden. Op grond van deze informatie is een plan getekend, welke een reële weergave toont van het mogelijk oorspronkelijke uiterlijk van het vaartuig 'De

⁹ Volgens de Beheersverordening Buitengebied, vastgesteld op 28 september 2017, zijn de bestemmingen en waarden onverminderd van kracht.

¹⁰ www.ruimtelijkeplannen.nl

Behoort bij briefnummer: 81C4B9E6

Verliefd'. Oude afbeeldingen van vergelijkbare motorscheepjes, in vorm en afmetingen, hebben hierbij als ondersteuning gediend.

Na restauratie is het vaartuig vergelijkbaar met historische vaartuigen uit deze streek zoals de in het historische onderzoek verbeelde melkscheepjes. Het vaartuig levert daarmee een duidelijke meerwaarde op voor de cultuurhistorische beleving van het Kromme Mijdrecht gebied waarin gelet op de lage ligging van het gebied, transport over het water essentieel was en deze vaartuigen veel voorkwamen.

De Schouwcommissie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (afgekort: LVBHB), onderafdeling van de FVEN, heeft verklaard dat aan het vaartuig 'De Verliefd', ingeschreven in het Register Varend Erfgoed Nederland onder nummer 3009, de extra vermelding Varend Monument zal worden verleend na uitvoering van de herstelwerkzaamheden conform het restauratieplan. Op grond van voorschrift 4 in bijlage 1 van deze beschikking, dient dit restauratieplan te worden uitgevoerd binnen 4 jaar na verzending van deze beschikking. Op grond van hetzelfde voorschrift dient het vaartuig vervolgens overeenkomstig het restauratieplan te worden onderhouden.

In artikel 5.4.8, derde lid, van de VNL staat dat het is toegestaan om één open vaartuig met een maximale lengte van 7,00 meter af te meren bij een direct aan het water gelegen erf, mits er geen gebruik wordt gemaakt van de vrijstelling in het vierde lid van dit artikel. U kunt dus vrijgesteld nog een open vaartuig met een maximale lengte van 7,00 meter afmeren bij uw erf, zij het niet aan of direct naast het historische vaartuig, zie ook voorschrift 6 in bijlage 1 van deze beschikking.

V. De ontvangen adviezen

Van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente De Ronde Venen is geen advies ontvangen, zodat wij er vanuit mogen gaan dat er geen bedenkingen bestaan tegen de aanvraag.

VI. Conclusie

Ten aanzien van het op de planlocatie afmeren van het vaartuig, concluderen wij, met het oog op de motivering onder hoofdstuk IV. van deze beschikking, dat er geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de ter plaatse en in de directe omgeving aanwezige natuurwetenschappelijke, landschappelijke, cultuurhistorische en/of archeologische waarden. Gelet daarop besluiten wij, onder de voorschriften en beperkingen vermeld in bijlage 1, een ontheffing te verlenen welke een geldigheid heeft tot **1 januari 2028**.

VII. Bezwaar

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de dag waarop deze beschikking op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt een bezwaarschrift bij Gedeputeerde Staten van Utrecht indienen:

- Digitaal: gebruikt u hiervoor het formulier "Bezwaar tegen beslissing provinciaal bestuur met DigiD". Uw DigiD geldt als ondertekening. U vindt het formulier via: www.provincie-utrecht.nl onder loket / klacht, bezwaar of melding doorgeven / bezwaar tegen beslissing provincie;
- Schriftelijk: t.a.v. de secretaris van de Awb- adviescommissie van PS en GS, postbus 80300, 3508 TH Utrecht.

Het bezwaarschrift moet in ieder geval bevatten:

- uw naam en adres;
- de datum;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht (indien mogelijk, onder vermelding van het besluitnummer);
- de reden van bezwaar;
- ondertekening.

Aan de behandeling van een bezwaarschrift zijn voor de indiener geen kosten verbonden.

Overigens schort het indienen van een bezwaarschrift de werking van het besluit niet op. Als u niet kunt wachten op de normale behandeling van uw bezwaarschrift, hebt u de mogelijkheid om een voorlopige voorziening aan te vragen bij de rechtbank. U moet op dat moment ook al een bezwaarschrift hebben ingediend. Het verzoek om een voorlopige voorziening richt u aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Midden-Nederland, Sector bestuursrecht, postbus 16005, 3500 DA Utrecht.

VIII. Inwerkingtreding

Deze beschikking treedt de dag na verzending van dit besluit in werking.



IX. Overleg en Informatie

Naast de aan u verleende ontheffing op grond van de VNL, kan tevens vergunning of ontheffing nodig zijn op grond van andere wetten of verordeningen. Wij adviseren u zo nodig contact op te nemen met de gemeente en vaarwegbeheerder als vermeld onder het kopje 'Verzending' van deze beschikking, als u dit nog niet heeft gedaan. Voor meer informatie verwijzen wij u naar www.provincie-utrecht.nl, onder het loket 'Vergunningen'.

X. Verzending

Dit besluit wordt verzonden aan de aanvrager van de ontheffing:

- De heer [REDACTED], De Hoef Oostzijde 22, 1426AD, De Hoef.

De provincie hecht veel waarde aan een goede samenwerking en bevordert dat de verschillende overheidsinstanties zoveel mogelijk gecoördineerd optreden. Informatie-uitwisseling is daarom van belang. Daarom is een afschrift van deze brief tevens gezonden aan de in dit geval van belang zijnde bestuursorganen. Een afschrift van dit besluit is verzonden aan:

- Burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen;
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht;
- RUD Utrecht.

De RUD Utrecht is belast met de handhaving van (onder andere) de VNL.

Tevens wordt er op verzoek een afschrift van dit besluit verzonden aan:

- De heer R.G.J. Wieman, De Hoef Westzijde 36A, 1426AT, De Hoef.

Tevens hebben wij deze beschikking gepubliceerd op het internetdomein van de provincie Utrecht:
<https://www.officielebekendmakingen.nl/>

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



Mevrouw mr. S.L. Munsel
Teamleider Vergunningverlening Natuur en Landschap
Domein Leefomgeving

Bijlagen

Bij dit besluit behoort:

- Voorschriften en beperkingen;
- Relevante artikelen VNL.

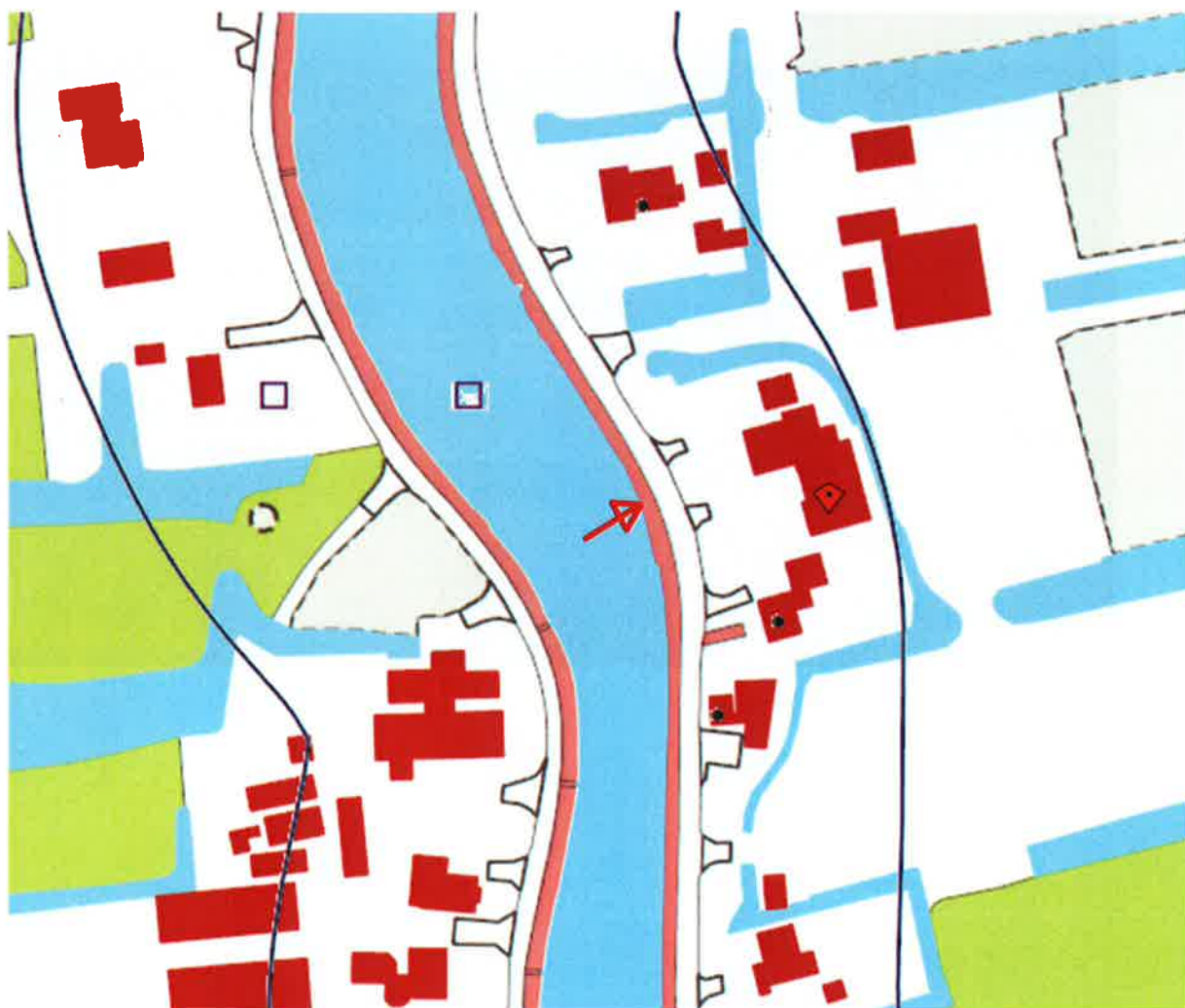
BIJLAGE 1

Voorschriften en beperkingen

1. Bij de voorschriften behoren de volgende gewaarmerkte bescheiden:
 1. Foto van het vaartuig in de huidige staat;
 2. Overzichtskaart van de ligplaats van het vaartuig;
 3. Restauratieplan 'De Verliefd';
 4. Bewijs van inschrijving van het vaartuig als historisch casco in het RVEN.
2. De ontheffing is geldig tot **1 januari 2028** en uitsluitend verleend voor het vaartuig 'De Verliefd', zijnde een open vaartuig met een lengte en breedte van respectievelijk 15,00 en 2,84 (lengte en breedte boven de waterspiegel in meters) zoals aangeduid op de foto onder voorschrift 1.1.
3. Met het vaartuig mag geen andere ligplaats worden ingenomen dan die welke staat aangegeven onder punt II. van deze beschikking en zoals aangeduid op het overzicht onder voorschrift 1.2.
4. Het vaartuig dient aan de hand van het bijgevoegde restauratieplan binnen 4 jaar na verzending van deze beschikking te worden gerestaureerd en dient vervolgens aan de hand van dit restauratieplan te worden onderhouden, zulks ter beoordeling van Gedeputeerde Staten van Utrecht. Indien hier niet of onvoldoende aan wordt voldaan, kan deze beschikking worden ingetrokken.
5. Tijdelijke dan wel permanente (recreatieve) bewoning van het vaartuig is niet toegestaan. Indien dit toch wordt geconstateerd, kan deze beschikking worden ingetrokken.
6. Aan of direct naast het vaartuig mogen geen andere vaartuigen of drijvende voorwerpen worden afgemeerd.



Overzichtskaart van de ligplaats van het vaartuig



VERZONDEN 03 JAN 2018

Restauratieplan 'De Verliefd'

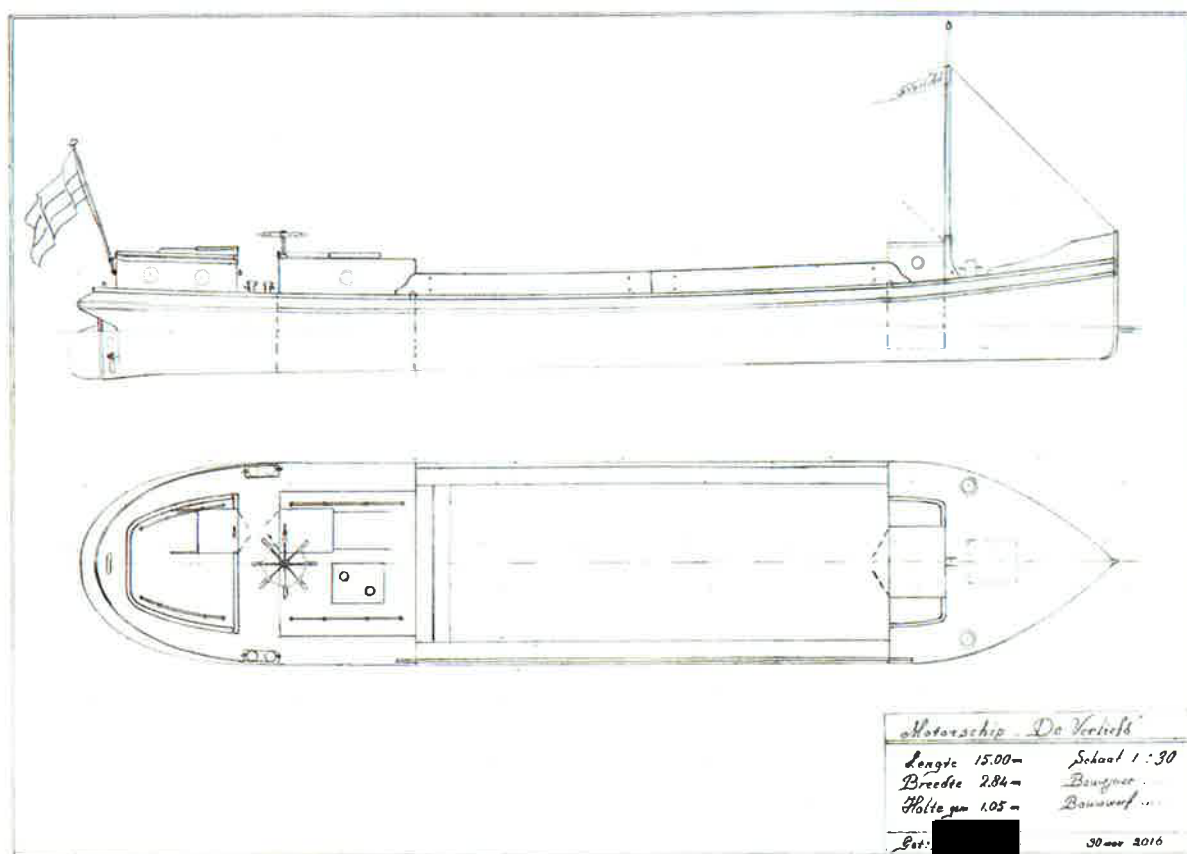


PROVINCIE  UTRECHT

"DE VERLIEFD"

SCHEEPSHISTORISCH ONDERZOEK EN RESTAURATIEPLAN

13-06-2017



Documentalist: [redacted]

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave.....	2
Inleiding	3
Gegevens schip.....	4
Beschrijving huidige schip	7
Restauratie tekening	30
Beschrijving motorschip "De Verliefd" behorend bij de restauratie tekening van 30 november 2016	32
Begroting werkzaamheden	34
Planning realisatie restauratie.....	35

INLEIDING

Van het schip ontbreekt helaas alle 'eigen' originele documentatie. Er is een speurtocht via vorige eigenaren ingezet in de hoop enige documentatie uit het verleden te vinden. Helaas zonder enig resultaat. Het schip zelf is uiteraard ook uitvoerig onderzocht op ingebeitelde merken of nummers uit het kadaster, maar helaas ook dat zonder succes. Resultaat is dat het ontbreekt aan een fysieke verwijzing of link naar het verleden middels merken of nummers.

Deze objectbeschrijving van de S2HO (Stichting ScheepsHistorisch Onderzoek) dient daarmee als uitgangspunt voor het restauratieplan. Door het ontbreken van enig aanknooppunt via merken of nummers is de zoektocht naar de geschiedenis en de herkomst van het schip gebaseerd op alle authentieke kenmerken die het schip nog heeft. Er is uiteindelijk een goed beeld ontstaan van een prachtig stukje geschiedenis. De kenmerken die de geschiedenis van het schip verklappen zijn nog steeds in het schip te vinden. Dit zijn onder andere restanten van oude geklonken hoeklijnen, overgebleven delen van schotten, resten staal en rollen en ga zo maar door. Kortom zeer de moeite waard om de geschiedenis te vertellen.

GEGEVENS SCHIP

Motorvrachtschip	:	"De Verliefd"
Locatie/ligplaats	:	Kromme Mijdrecht, Oostzijde 22, De Hoef
Datum onderzoek	:	2 sept 2016.
Afmetingen	:	lengte 15 m breedte 2.84 holte 1 m (vlak tot potdeksel midscheeps)

Het schip is door de huidige eigenaar aangeschaft in het jaar 2001. Bij aankoop zag het schip eruit als op onderstaand plaatje. Een eerdere naam van het schip was mogelijk 'Geertruida'. Dit volgens een niet gedateerde verbouwingstekening.



Afbeelding 1 Aankoop schip (foto 479)

Drie motor melkscheepjes van vergelijkbare afmetingen en vergelijkbare rompvorm.



Afbeelding 2a - Motor melkscheepje van vergelijkbare afmetingen en vergelijkbare rompvorm



Afbeelding 2b Motor melkscheepje van vergelijkbare afmetingen en vergelijkbare rompvorm



Afbeelding 3 Melkboot bij Snakkeburen rond 1922

BESCHRIJVING HUIDIGE SCHIP

De voorsteven is opgehoogd. Dit is gelast en ongeveer 30 centimeter.



Afbeelding 4 Voorsteven ongeveer 30 cm opgehoogd (foto 481)

Aansluitend op het voorsteven is een, nogal hoge, golfbreker gelast op het berghout half rond. Deze is ongeveer 1,5 meter lang vanaf de steven. Tegen de steven is een duwsteven gelast.

Het voordek is voorzien van korte ruitenplaat.

Op ca 30centimer vanaf de steven zitten resten van een opgeklonken beugeltje op de hartlijn van het schip.

Op 70cm achter de steven bevinden zich 2 ingekankerde stroken overdwars ongeveer 16cm uit elkaar en zeg 50cm lang, in de breedte van het schip. De vraag rijst of dit van een ankerlier kan zijn geweest? Maar hoe, is dan de direct daaropvolgende vraag.

Op 110 cm van de voorsteven zit het restant van een opgeklonken stukje hoeklijn. Daarachter een groot dichtgelast gat. Op afbeelding 1, (foto 479) is te zien dat daar ter plaatse een groot en hoog luik heeft gezeten. Of hier oorspronkelijk een kleinere doorgang heeft gezeten is niet waarneembaar.



Afbeelding 4 een groot dichtgelast gat (foto 482)

Op 210cm van de voorsteven bevindt zich een gelast roefje van 2m lengte. Net voor dit roefje staan 2 opgelaste bolders.



Afbeelding 6 twee opgelaste bolders (foto 483)

Onderdeks zijn echter nagels te zien die tonen dat hier oorspronkelijk geklonken bolders hebben gestaan.



Afbeelding 5 onderdeks resten klinknagels (foto 491)

Naast het roefje zijn nog de resten van het voordek, als gangboord aanwezig. De hierop gelaste ronde platen zijn geen oorspronkelijk geklonken bolders geweest.



Afbeelding 6 voordek als gangboord (foto 484)



Afbeelding 7 voordek als gangboord (foto 483)

Het voordek eindigt logischerwijs tegen het geklonken voorschild van het ruim. Dit liep van boord tot boord, over de volle breedte.



Afbeelding 8 Foto 485



Afbeelding 9 Foto 486

Naast het gelaste roefje zijn nog 2 stukjes van het voorschild zichtbaar. De huidige gangboorden zijn tegen het potdeksel hoeklijn gelast. Dit nadat de eerder geplaatste hoge opbouw (zie figuur 1) is verwijderd. In het huidige roefje, waarvan getracht is deze in overeenstemming met de

lijn van het schip te vervaardigen, is een toilet gemaakt. Deze doet dienst bij het huidige gebruik van het schip. Het vervoeren van volwassen mensen en schoolkinderen.



Afbeelding 10 Foto 487

Foto 487 geeft deze situatie onderdeks weer.

Het schip had van oorsprong geen gangboorden. Op het potdeksel zijn hoeklijnen geklonken, de zogenaamde dolboorden. Hiervan is de staande flens afgesneden. Op deze flens lagen de luiken, indien aanwezig, van bakboord naar stuurboord. Verhoging van het ruim was mogelijk met houten steekleren.



Afbeelding 11 Foto 498

Foto 498 toont dit overigens ook aan de achterkant van het ruim. Zowel aan de voor als aan de achterkant van het schip zijn de waterloos gaten in het halfroond nog intact. Deze zijn ook bekend van o.a. Westlanders.



Afbeelding 12 Foto 489

Ter plaatse van het voorschild van het ruim heeft tevens een niet waterdicht geklonken ruimschot gezeten. Verderop in de tijd afgelast, en uiteindelijk eruit gesneden. Dit mogelijk bij de verbouwing tot recreatievaartuig.

Twee spanten naar voren bevindt zich een waterdicht geklonken spant met gaatjes, maar zonder klinknagels. Dit doet vermoeden dat er een waterdicht geklonken schot heeft gezeten, of had moeten zitten.



Afbeelding 13 Foto 491

Ter plaatse van dat spant bevindt zich onderdeks een strijkplaatje in de vorm van een korte ruit. Zie afbeelding 13. De vraag die ontstaat is of het voordekje ooit korter is geweest, of heeft in het voordekje wellicht een opstapje gezeten? In dat geval zou ter plaatse van het strijkplaatje een schildje hebben gezeten en zou het boeiseltje hoger zijn geweest.

Hieronder enkele plaatsjes van hoe dit eruit zou kunnen hebben gezien. Modelbouw van het stoombeurtschip Tjerk Hiddes (tot 1930).



Afbeelding 14 Foto Tjerk Hiddes (1)



Afbeelding 15 Foto Tjerk Hiddes (2)



Afbeelding 16 Fot0 489

Let op het knietje tussen de 2 schotten, gebout aan een het dekspant en een hulpspantje waaronder een langs hoeklijntje geklonken zit.



Afbeelding 17 Foto 492

Foto 492 toont eenzelfde situatie aan de achterkant van het ruim. Mogelijk was dit geplaatst om zowel voor als achter in het ruim zogenaamde doften dwars over te plaatsen. Eventueel planken in de langsrichting erop. Dit werd gedaan om tijdens het varen van voren naar achteren te kunnen lopen.

Tevens aan beide zijde van het schip een aangelaste rol duidelijk zichtbaar. Mogelijk voor het stuurwerk ten tijde van de busopbouw, maar waarschijnlijk nog van ver daarvoor, omdat bij aankoop er een hydraulische stuurinrichting in zat.



Afbeelding 18 Foto 502



Afbeelding 19 Foto 503

De foto's 502 en 503 tonen op het vlak afgelaste schotdelen, zowel langs als dwarsscheeps geplaatst. In combinatie met de eerder aangetroffen afgelaste schotten, geeft dit aan dat we met een motorscheepje te maken

hebben, wat ergens in haar bestaan als tankertje heeft rondgevaren. De schotten vormden tanks met langs en dwars schotten tegen het slingeren van de vloeistof in de tanks.



Afbeelding 20 Foto 492



Afbeelding 21 Foto 496

De foto's 492 en 496 tonen een spant van een waterdicht geklonken voor machinekamer schot. Twee spanten verder is het naar voren geplaatste schotdeel zichtbaar. Vergelijk de nagel afstand in het voor waterdichte schot en het spant.



Afbeelding 22 Foto 493

Foto 493 toont, 198 cm naar achter, de resten van het achter machinekamer schot. Dit is overigens een niet waterdicht geklonken schot. In de oorspronkelijke machinekamer bevonden zich aan bakboord en stuurboord 5 grote dekknieën van korte ruitplaat. Zoals deze ook te vinden zijn op het voordek. Door de schuine kant van de resterende delen van de dek knieën weer naar boven door te trekken, is de breedte van het oude gangboord min of meer te reconstrueren.



Afbeelding 23 Foto 494

Op foto 494 is nog net zichtbaar het bestek hoeklijn van het achterschild van het ruim. Naar voren het aan gelaste gangboord, naar achter het strookje gangboord naast de machinekamer. Het achterschild was gelijktijdig voor machinekamer schot.



Afbeelding 24 Foto 495

Foto 495 toont dat er nog een smal strookje van het oude gangboord/dekje aanwezig is. Het geeft echter te weinig aanknopingspunten voor verdere reconstructie van bijvoorbeeld een achterroefje.



Afbeelding 25 Foto 497



Afbeelding 26 Foto 498

De foto's 497 en 498 tonen de onderkant van het restant van het oude achterdek. Duidelijk te zien is dat er een stuk is uitgesneden, waarna er vervolgens weer een stuk is ingelast. Hierin zichtbaar, vierkante doorvoeren en (grote) gaten met 2 klinknagels erin. Min of meer boven de roerkoning. Het huidige stuurwerk is hydraulisch.



Afbeelding 27 Foto 499

Foto 499 toont een wat rommelige bouwwijze van het berghout in het achterschip. Het min of meer slordig weggeknipte hoekje toont een wijze van waterdicht klinkwerk, daar waar 3 platen elkaar overlappen.



Afbeelding 28 Foto 500

De vierkante stutten zijn later aangebracht, mogelijk ter ondersteuning van het achterdek, of ter bevestiging van davids op het achterdekje.

Aan bakboord en stuurboord zijn geklonken hoeklijntjes. De staande flensjes zijn echter afgesneden. Daarmee is helaas ook de functionaliteit moeilijk te achterhalen. Gezien de plaats, ter hoogte van het roer, zou men een vorm van stuurwerk kunnen vermoeden. Echter is reconstructie op basis van de restanten vooralsnog niet mogelijk.



Afbeelding 29 Foto 501

Op het achterdekje zijn enkele gelaste toevoegingen die verder geen bijzondere historische informatie bieden. De twee ronde ringen corresponderen min of meer met de onderdeks geplaatste stutten, de davids.



Afbeelding 30 Foto 504



Afbeelding 31 Foto 505

De foto's 504 en 505 tonen 4 nagels met vierkante plaatjes op min of meer willekeurige afstand van elkaar. De voorste zat ooit in de machinekamer. Functie van de 4 klinknagels is onduidelijk.



Afbeelding 32 Foto 506



Afbeelding 33 Foto 507

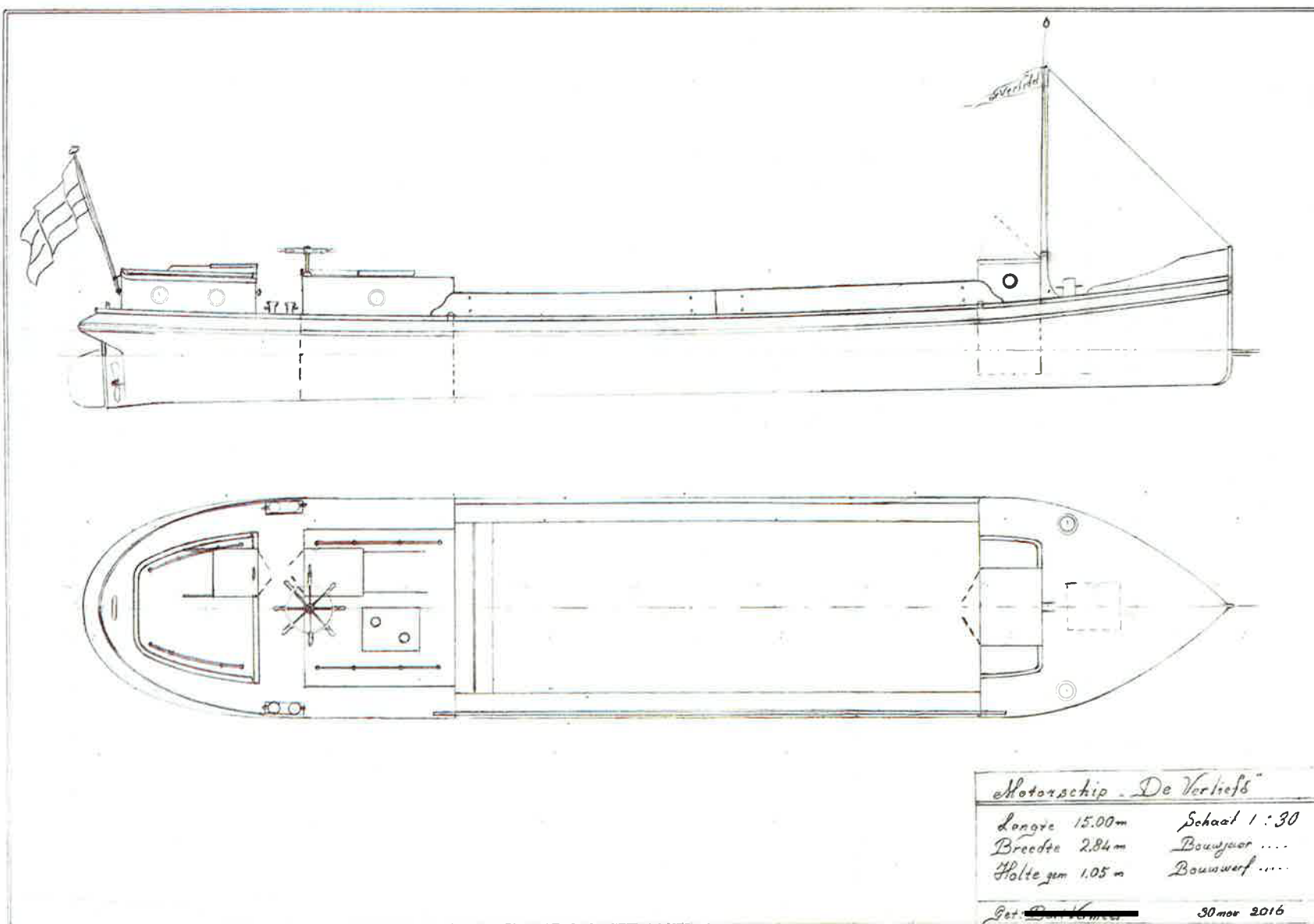


Afbeelding 34 Foto 508

De foto's 506, 507 en 508 tonen de Verliefd in haar huidige staat.

Vanuit bovenstaand scheepshistorisch onderzoek is een restauratieplan gemaakt. Dit restauratieplan is als bijlage toegevoegd.

RESTAURATIE TEKENING



BESCHRIJVING MOTORSCHIP "DE VERLIEFD" BEHOREND BIJ DE RESTAURATIE TEKENING VAN 30 NOVEMBER 2016

Op basis van scheepshistorisch onderzoek hebben wij een aantal bijzondere sporen aan het schip gevonden. Op grond van deze informatie is een plan getekend, welke een reële weergave toont van het mogelijk oorspronkelijke uiterlijk van "De Verliefd". Oude afbeeldingen van vergelijkbare motorscheepjes, in vorm en afmetingen hebben hierbij als ondersteuning gediend. Tot op heden heeft het scheepje geen ingebeitelde merken prijsgegeven op grond waarvan archieven geraadpleegd hadden kunnen worden. Gezien de afmetingen is het goed mogelijk dat maatmeting of inschrijving in het kadaster heeft plaatsgevonden. De resultaten van het SHO (scheepshistorisch onderzoek) zijn vastgelegd op foto en beschreven in bijgevoegd rapport.

Beschrijving van voor naar achter toont een redelijk hoge gelaste golfbreker welke in het plan is verkleind tot acceptabele proporties.

Het nog aanwezige originele geklonken voordek eindigt op een waterdicht geklonken voorpiek schot. Twee spanten daarachter is waarschijnlijk later een nieuw schot geklonken. Mogelijk is het voordek tot dat tweede schot verlengd. Daarop staat nu een gelaste opbouw, welke op de tekening is verkleind tot twee spant afstanden, van schot tot schot en verlaagd tot niveau van de nieuw te plaatsen achterroef.

Een relatief groot luik moet het huidige gebruik als toiletruimte mogelijk blijven maken tijdens de vaart met kleine groepjes passagiers. Het scheepje had oorspronkelijk geen gangboorden, maar smalle nog steeds aanwezige dolboorden. De huidige gangboorden zijn in een later stadium aan de dolboorden gelast. Voorstel is de gangboorden te handhaven om zo een comfortabele doorloop van voor naar achter te bieden. Plaatsing van houten steekleren op de dolboorden geven een authentiek beeld en vergroten de veiligheid.

De oorspronkelijke machinekamer is, inclusief de geklonken gangboorden eenvoudig te reconstrueren op basis van de sporen.

Gezien de lengte van het achterschip achter de machinekamer is een tussenstuurdekje met daarachter een roefje aannemelijk. In reconstructie van het staalwerk is de toevoeging van constructieve hoeklijntjes opgenomen om klinkwerk te imiteren.

Voor het voorroefje is een mastkokertje getekend ten behoeve van een lantaarn/vlaggenmastje. Fraaie detaillering in de vorm van luikjes en railinkjes kunnen van dit verminkte scheepje te zijner tijd weer een aantrekkelijk representatie van ons varend erfgoed maken.

De motor, welke nu half voor de oude machinekamer staat, zal waarschijnlijk het laatste onderdeel vormen van deze grote verbouwing. Dit aangezien dat een prijzige ingreep is. Terugplaatsen in de machinekamer opbouw terwijl het aan de buitenkant niet te zien is. Er ontwikkelen zich natuurlijk ook steeds mooiere oplossingen voor eventueel elektrische voortstuwing. Dit is zeker in de rondvaartwereld van steeds grotere toegevoegde waarde. Nadien kan het voormachinekamerschot weer worden gesloten.

Interessant is ook dat het SHO naar voren bracht dat "De Verliefd" in, waarschijnlijk de nadagen van haar bedrijfsmatige bestaan, heeft rondgevaren als tankscheepje met langs en dwarsschotten, waarbij alle ruimbegrenzingsen waren afgelast.

Scheepshistorisch onderzoek verricht door:

Scheepswerk ■■■■■ 2 september 2016

■■■■■ ■■■■ ■■■■

BEGROTING WERKZAAMHEDEN

Staalwerk opgeleverd gestraald en gemenied	uurtarief staal		uurtarief schilder		Totaal kosten	
	staal	schilder				
	aantal uren	aantal uren	aantal stuks	prijs/stuk	kosten	schilder werk
Achterroefje	100	8				
Aanhelen gangboorden tot acceptabele breedte						
Getekend roefje reconstrueren						
Constructief benaderen oorspronkelijke werkwijze. Als ware het geklonken.						
schuifluikje deurtje en railink plaatsen						
Machinekameropbouw (kap met ronde bovenhoeken)	80	8				
Aanhelen gangboorden naar oorspronkelijke breedte						
knien en spanten aanhelen						
reconstrueren machinekameropbouw naar getekende plan						
Toevoegen schuifluik						
Constructief benaderen oorspronkelijke werkwijze. Als ware het geklonken.						
Tussendeck	15	4				
aanhelen twee spanten tbv tussendeck						
dek aanbrengen						
Voorroefje	50	10				
roefje aan voorkant 1 spantafstand inkorten tot oorspronkelijk voorpijlschot						
Achterzijde inkorten tot het geklonken voorschot, zodat bruikbare toiletruimte resteert						
railing						
Constructief benaderen oorspronkelijke werkwijze. Als ware het geklonken.						
Mastvoetje	10	3				
Construeren mastvoet, inclusief aanbrengen						
Mast	8	3				
mast 3 meter						
Golfbreker	8	2				
Aanpassen huidige golfbreker conform tekening						
Half rond opklinken						
Steekleren		8				
Constructie tbv steekleren, 12 scepters met potjes	8					
Steekleren 4 stuks	24					
Deuk bakboord verwijderen	8					
Partijspoorten			6	130		
zes partijspoorten						
plaatsen zes partijspoorten	8					
Stuurwerk						
reconstrueren stuurwerk liggend haspel	25					
Bolders						
construeren en aanbrengen twee klassiek ogende bolders op tussendeck	20	4				
Aanpassen tent						
Aanpassen wintertent vanwege nieuwe situatie						
Aanpassen zomertent vanwege nieuwe situatie						
Verfproducten						
grondverf						
afwerklaag						
overige verfproducten						

PLANNING REALISATIE RESTAURATIE

	Jaar	2018	2019	2020	2021	
	uitgaven per jaar					
Achterroefje						
	Aanhelen gangboorden tot acceptabele					
	Getekend roefje reconstrueren					
	Constructief benaderen oorspronkelijke werkwijze. Als ware het geklonken.					
	schuifluikje deurtje en railink plaatsen					
Machinekameropbouw (kap met ronde bovenhoeken)						
	Aanhelen gangboorden naar oorspronkelijke breedte					
	knieen en spanten aanhelen					
	reconstrueren machinekameropbouw naar getekende plan					
	Toevoegen schuifluik					
	Constructief benaderen oorspronkelijke werkwijze. Als ware het geklonken.					
Tussendek						
	aanhelen twee spanten tbv tussendek					
	dek aanbrengen					
Voorroefje						
	roefje aan voorkant 1 spantafstand inkorten tot oorspronkelijk voorpiekschot					
	Achterzijde inkorten tot het geklonken voorschot, zodat bruikbare toiletruimte					
	railing					
	Constructief benaderen oorspronkelijke werkwijze. Als ware het geklonken.					
Mastvoetje						
	Construeren mastvoet, inclusief					
Mast						
	mast 3 meter					
Golfbreker						
	Aanpassen huidige golfbreker conform					
	Half rond opklinken					
Steekleren						
	Constructie tbv steekleren, 12 scepters met					
	Steekleren 4 stuks					
Deuk bakboord verwijderen						
Patrijspoorten						
	zes patrijspoorten					
	plaatsen zes patrijspoorten					
Stuurwerk						
	reconstrueren stuurwerk liggend haspel					
Bolders						
	construeren en aanbrengen twee klassiek ogende bolders op tussendek					
Aanpassen tent						
	Aanpassen wintertent vanwege nieuwe					
	Aanpassen zomertent vanwege nieuwe					
Verfproducten						
	grondverf					
	afwerklaag					
	overige verfproducten					

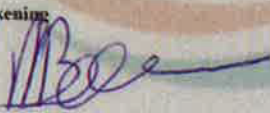


Bewijs van Inschrijving
als
Historisch Casco
in de schepenlijst Historische Vaartuigen van het
Register Varend Erfgoed Nederland

luxemotor - De Verliefd

registratienummer:
3009

Datum uitgifte: 18-mrt-15
Vervaldatum: 16-mrt-20

ondertekening


Eigenaar vaartuig:


Namens de Register Commissie
Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland

De Hoef Oostzijde 22
1426AD De Hoef

nadruk verboden

dit document blijft eigendom van de register commissie en is slechts geldig bij de genoemde eigenaar. Bij wijziging van de gegevens dient het geretourneerd te worden

BIJLAGE 2

Relevante artikelen Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017

Hieronder vindt u de voor deze beschikking relevante artikelen van de VNL.

Voor de gehele tekst van de VNL en de uitgebreide toelichting verwijzen wij u naar onze website www.provincie-utrecht.nl.

Op verzoek kunnen wij u een exemplaar van de VNL toesturen.

HOOFDSTUK 5 BESCHERMING VAN LANDSCHAPPELIJKE, NATUURWETENSCHAPPELIJKE, CULTUURHISTORISCHE EN ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

Paragraaf 5.1 Algemene bepalingen

Artikel 5.1.1 Begripsbepaling

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- woonschip: vaartuig, dan wel in of op het water geplaatst voorwerp, dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebruikt als dag- of nachtverblijf van een of meer personen, dan wel, te oordelen naar zijn constructie, inrichting of getroffen voorzieningen daartoe uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is;
- goothoogte: verticale afstand vanaf de waterspiegel tot de snijlijn tussen het dakvlak en een verticaal gevelvlak.;
- plat dak: dak met een hellingshoek ten opzichte van de horizontaal van ten hoogste 3 graden;
- vaartuig: voorwerp of constructie, gereed of in aanbouw, uitsluitend of in hoofdzaak bestemd of ingericht voor het vervoer over water van personen of goederen.
- partyschip: vaartuig gebruikt als commercieel passagiersschip, voor het houden van feesten en partijen, al dan niet in combinatie met rondvaarten gedurende meerdere uren.;
- erf: tuin of onbebouwd terrein behorend bij een woning, bij de woningen op de begane grond van een wooncomplex, dan wel bij een overeenkomstig de geldende wettelijke voorschriften aanwezige zomerwoning, woonwagen, of woonschip. Tot het erf wordt in principe ook de ten opzichte van het erf meest nabije oever gerekend, die door een openbare weg en/of een ander perceel van dat erf gescheiden wordt, tenzij het aan de openbare weg, dan wel het aan het andere perceel grenzende deel van het erf het karakter van een uit-, of inrit, of oprijlaan heeft, of het scheidende perceel een agrarische, natuur- of industriële bestemming heeft.

Afdeling B Andere vaartuigen en voorwerpen

Artikel 5.4.6 Verbod

Het is de zakelijk gerechtigde tot, en de bezitter, houder of gebruiker van een vaartuig of voorwerp, niet zijnde een woonschip, verboden om dat vaartuig of voorwerp ligplaats te laten nemen, te ankeren, af te meren, of anderszins in, op of vlak boven een water te plaatsen, aanwezig te hebben of te houden.

Artikel 5.4.7 Algemene vrijstelling

Het in artikel 5.4.6 bedoelde verbod is niet van toepassing op vaartuigen en drijvende voorwerpen aangemeerd op plaatsen waarbij een van de verkeerstekens E.5 tot en met E.7.1 van bijlage 7 bij het binnenvaartpolitiereglement en bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement zijn geplaatst.

Artikel 5.4.8 Specifieke vrijstellingen

Het in artikel 5.4.6 bedoelde verbod geldt niet voor:

1. Vaartuigen in jacht-, of bedrijfshavens en waterscoutinglocaties.
2. Vaartuigen, die worden gebruikt bij het vervoer van uitsluitend bedrijfsmiddelen, voor zover zij tijdelijk voor het laden en lossen van die bedrijfsmiddelen worden of zijn afgemeerd.
3. Eén open vaartuig met een maximale lengte van 7 m bij een direct aan het water gelegen erf, mits er geen gebruik wordt gemaakt van de vrijstelling in het vierde lid van dit artikel.



4. Eén vaartuig, of één boatsaver met inliggend vaartuig, in een insteekhaven, indien voor de insteekhaven een ontheffing op grond van deze verordening geldt en mits het vaartuig of de boatsaver met inliggend vaartuig volledig binnen de begrenzing van de insteekhaven past.
5. Eén vaartuig bij een direct aan het water gelegen erf in de periode 1 april tot en met 30 september, voor zover het aanmeren dient voor het zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is in- of uitladen, dan wel vaarklaar maken van het vaartuig ten behoeve van recreatief gebruik.
6. Het tijdelijk afmeren van vaartuigen voor het laten in- of uitstappen van passagiers bij horecagelegenheden, die als zodanig in een bestemmingsplan zijn aangewezen.
7. Eén partyschip bij een als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen horecagelegenheid, mits het vaartuig voldoet aan een door Gedeputeerde Staten goedgekeurd landschappelijk inpassingsplan, waarin zowel het partyschip als de aanlegplaats op landschappelijke aspecten positief zijn beoordeeld.
8. Historische schepen, die hetzij als varend monument, hetzij als historisch casco zijn ingeschreven in het register van de Federatie Varend Erfgoed Nederland en naar het oordeel van Gedeputeerde staten in goede staat van onderhoud verkeren, bij aanlegplaatsen, die als zodanig in een bestemmingsplan zijn aangewezen.

Paragraaf 5.6 Ontheffingen

Artikel 5.6.1 Aanvragen

1. Gedeputeerde Staten kunnen, tenzij in artikel 5.6.2 anders is bepaald, desgevraagd ontheffing verlenen van de in dit hoofdstuk gestelde verboden en verplichtingen.
2. Ontheffingen worden verleend voor zover daardoor de betrokken natuurwetenschappelijke, landschappelijke, cultuurhistorische of archeologische waarden niet onaanvaardbaar worden geschaad.
3. aan een ontheffing kunnen voorschriften, beperkingen en compensatieverplichtingen worden verbonden met het oog op de in het voorgaande lid genoemde waarden en/of rapportageverplichtingen met het oog op de handhaving.
4. Een ontheffing geldt voor een periode van ten hoogste tien jaar, gerekend vanaf de besluitdatum.
5. Voor de aanvragen kunnen Gedeputeerde Staten een formulier voorschrijven.
6. Tenzij elders in dit hoofdstuk een afwijkende termijn vermeld staat, wordt op een aanvraag binnen dertien weken beslist. Gedeputeerde Staten kunnen de beslissing eenmaal met ten hoogste de vermelde beslisdatum verdagen.
7. Een ontheffing kan worden gewijzigd of ingetrokken indien:
 - a. bij de aanvraag, ongeacht de verwijtbaarheid daarvan, onjuiste gegevens zijn verstrekt en de ontheffing op basis van de juiste gegevens anders, of niet zou zijn verleend;
 - b. de voorschriften, beperkingen of compensatieverplichtingen niet of onvoldoende worden nageleefd ;
 - c. veranderingen worden aangebracht in de feiten of gegevens op basis waarvan de ontheffing is verleend;
 - d. de ontheffing gedurende een jaar niet is gebruikt;
 - e. gewijzigde inzichten of omstandigheden dat vergen.