

Zienswijzenverslag ontwerpbestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater 2019'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater 2019' heeft ter inzage gelegen van 19 maart tot en met 29 april 2020. Er zijn naar aanleiding van deze terinzagelegging 3 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de inzage termijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

Hieronder worden de zienswijzen samengevat en voorzien van een standpunt van burgemeester en wethouders. De zienswijzen zijn genummerd en ingediend door:

1. de provincie Groningen;
2. N.V. Nederlandse Gasunie;
3. een inwoner van de gemeente Groningen.

De naam en adres van de indiener van de zienswijze zijn in een apart bestand opgenomen. In verband met bescherming van persoonsgegevens mogen deze niet op internet worden gepubliceerd.

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
1.1	<p>De provincie verzoekt om de ligplaatsen in het bestemmingsplan, omwille de geluidtoets, individueel te bestemmen. In het ontwerp bestemmingsplan zijn de ligplaatsen door middel van de functieaanduiding 'ligplaats' vastgelegd. Het aantal woonboten en de exacte ligging binnen een aanduidingsvlak is niet geregeld. Het bestemmingsplan maakt hiermee niet mogelijk om per individuele ligplaats de geluidbelasting te beoordelen.</p> <p>Dit zou tot gevolg kunnen hebben dat bij akoestisch onderzoek door de provincie, mocht dat aan de orde zijn bij aanleg en reconstructie van provinciale wegen, meer ligplaatsen moeten worden geamoveerd dan strikt nodig zou zijn.</p>	<p>De ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als een geluidgevoelig object. Het gaat hierbij om de geluidbelasting op bestemde ligplaatsen (en niet om de geluidbelasting op individuele woonschepen).</p> <p>In dit bestemmingsplan wordt eenduidig vastgelegd op welke locaties en binnen welke grenzen reeds bestaande ligplaatsen voor woonschepen zijn toegestaan. Bij een eventuele toekomstige Wet geluidhinder-procedure zal (door de wegeigenaar) gekeken moeten worden naar de geluidbelasting op die bestemde ligplaatsen. Hierbij wordt de geluidbelasting getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder vanwege bijv. de aanleg of reconstructie van een weg op (de grens van) de ligplaats. Het exacte aantal woonschepen die op dat moment aanwezig zijn binnen de</p>	Zienswijze niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
		bestemde ligplaatsen is hierbij niet relevant.	
1.2	<p>De provincie verzoekt dan ook om een akoestisch onderzoek uit te voeren ten aanzien van ligplaatsen die binnen de zone van een provinciale weg liggen. Toetsing aan de Wet geluidhinder (Wgh) kan achterwege blijven als een bestaande ligplaats voor het eerst in een bestemmingsplan wordt opgenomen. De ligplaatsen waren al in het bestemmingsplan openbaar vaarwater 2010 opgenomen, waarmee er geen sprake meer is van een 'eerste toepassing'. Dit heeft tot gevolg dat de periode waarin er geen geluidtoets plaatsvindt er lang wordt.</p> <p>De provincie stelt verder dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht besteed moet worden aan de gevolgen van industrie-, weg- en spoorweggeluid voor het woon- en leefklimaat op de aangeduide ligplaatsen. Dat betekent dat een akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden en er een akoestische afweging gemaakt moet worden.</p>	<p>Er is geen akoestisch onderzoek nodig voor bestaande ligplaatsen. De Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen (zoals ligplaatsen voor woonschepen) in acht moeten worden genomen (Wgh, art. 76, lid 1). Hiervan zijn vervolgens bestaande geluidsgevoelige situaties van uitgezonderd. Dit betreffen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die op het tijdstip van de vaststelling van het bestemmingsplan reeds aanwezig of in aanbouw zijn (Wgh, art. 76, lid 3).</p> <p>Bij de ligplaatsen in dit bestemmingsplan gaat het om bestaande situaties. Derhalve is er bij de ligplaatsen in dit bestemmingsplan geen toetsing nodig aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder of een beoordeling nodig in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de betrokken ligplaatsen is niet aan de orde.</p>	
2.1	<p>De Gasunie geeft aan dat op een zestal locaties de ligging van de aanwezige gastransportleidingen, in de vorm van de begrenzing en/of posities van de dubbelbestemming 'Leiding-Gas', niet correct zijn weergegeven. Daarnaast liggen in het plangebied twee locaties zij met gasleidingen die inmiddels permanent buiten bedrijf zijn gesteld, waarvoor de dubbelbestemming kan vervallen. Voor alle locaties heeft Gasunie een digitale kaart bijgeleverd voor de exacte</p>	<p>Voor zes van de genoemde locaties betreft het een beperkte verplaatsing of een ondergeschikte aanpassing van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Bij deze locaties is er geen overlap met de functieaanduiding 'ligplaats'.</p> <p>Op twee locaties is deze overlap er wel:</p> <p>1. Ten westen van de overgang van de Beijumerweg in</p>	Zienswijze overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	inmeting.	<p>de Ulgersmaweg (parallel aan het Van Starckenborghkanaal). Op deze locatie ligt de leiding zuidelijker dan waar de functieaanduiding op de verbeelding staat. Door de functieaanduiding op de juiste plaats op de verbeelding te geven, komt deze 4 meter zuidelijker te liggen en is er geen overlap meer met de ligplaats. Dit betreft een verbetering voor de ligplaats;</p> <p>2. Ten zuidwesten van de kruising Hoendiep – Energieweg loopt de dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’ door twee ligplaatsen. Voor deze locatie geeft de Gasunie aan dat de dubbelbestemming te breed is en kan worden versmald. Deze aanpassing geeft geen verslechtering voor de aanwezige ligplaatsen;</p> <p>Voorgesteld wordt om mee te gaan in de zienswijze van de Gasunie. Het zorgt voor de juiste locatiebepalingen van de dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’.</p>	
2.2	De Gasunie constateert dat de dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’ samenvalt met enkele bestemmingen. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleiding te waarborgen, verzoekt de Gasunie om een bepaling op te nemen, zodat de dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’ bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt.	<p>In het ontwerp is er geen rangorde in de bestemmingen opgenomen. Om onduidelijkheid hierin te voorkomen, wordt voorgesteld om artikel 7, lid 1 van de regels aan te vullen met:</p> <p>“De dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’ is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.”</p>	Zienswijze overnemen
2.3	De Gasunie wijst erop dat het “Advies externe veiligheid bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019” van de Omgevingsdienst Groningen niet gevonden kon worden op ruimtelijkeplannen.nl en wel op de gemeentelijke website. Tevens worden 3 leidingen niet genoemd in het Advies en in de toelichting.	<p>Het ontbreken van de drie leidingen is aan de Omgevingsdienst Groningen (ODG) is voorgelegd. Het ODG heeft hiervoor een geactualiseerd advies afgegeven, inclusief de genoemde leidingen. Deze actualisatie heeft echter geen inhoudelijke wijziging van hun advies tot gevolg: “met het vaststellen van het bestemmingsplan</p>	Zienswijze overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
		Openbaar Vaarwater 2019 wijzigt de hoogte van het groepsrisico niet.” Om onduidelijkheid te voorkomen wordt vernieuwde Advies van de ODG toegevoegd als bijlage op ruimtelijkeplannen.nl bij het vastgestelde bestemmingsplan. Tevens wordt de toelichting aangepast door de ontbrekende leidingen in te voegen in de opsomming. Tevens is de toelichting geactualiseerd aan de zienswijze en het advies.	
3.1	Indiener geeft aan dat meest teleurstellende is en blijft dat er geen visie is ontwikkeld hoe dit bestemmingsplan toekomstige ligplaatsen(uitbreiding) mogelijk zou kunnen maken.	Het klopt dat dit bestemmingsplan geen nieuwe ligplaatsen mogelijk maakt. Ook worden bestaande oppervlaktes van ligplaatsen niet standaard uitgebreid. Dit bestemmingsplan is conserverend van aard en heeft niet als doel een ontwikkelingsvisie (voor nieuwe ligplaatsen) juridisch vast te leggen.	Zienswijze niet overnemen
3.2	<p>Een gebiedsontwikkeling voor woonboten in Meerstad acht indiener niet reëel, omdat iedereen uit ervaring weet dat ligplaatsen voor woonboten geen reële optie zijn in de buurt van bestaande stadswijken/ontwikkelingsprojecten. Voor de mensen op de wachtlijst en de bewonersorganisatie zou het duidelijkheid verschaffen, indien dit in een besluit zou worden vastgelegd.</p> <p>Indien de enige reële locatie, het Hoendiep ten westen van de ringweg tot aan de Hoogkerksterweg volgens indiener, buiten beeld is als uitbreidingslocatie, dan kan niet anders geconcludeerd worden dan dat Groningen daarmee het wonen op het water wel is voltooid. Dat dit tevens betekent dat mensen die in de Noorderhaven wonen zonder enig zicht op een rechtstatelijke behandeling, waarbij ik bedoel dat hen noch een waardig alternatief wordt geboden noch de mogelijkheid tot rechterlijke toetsing, hun woonplaats wordt ontnomen is een gemeente als Groningen en een land als Nederland onwaardig.</p>	<p>De watergebieden van Meerstad vallen niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Daarbij is dit bestemmingsplan conserverend van aard en heeft niet als doel een ontwikkelingsvisie (voor nieuwe ligplaatsen) te verkennen of juridisch vast te leggen.</p> <p>Op deze stelling is reeds naar indiener gereageerd in de email van 3 april 2020 (14:29 uur). De inhoud van deze email is (geanonimiseerd) als bijlage 1 aan dit verslag toegevoegd en maakt onderdeel uit van het zienswijzeverslag.</p>	Zienswijze niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
3.3	<p>Verder heeft indiener de volgende punten bij het inspraakverslag die als zienswijze kunnen worden aangemerkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het Hoendiep ten westen van de ringweg kan geen primaire vaarweg meer worden genoemd, aangezien het vracht- en recreatievaart hier niet of nauwelijks meer plaatsvindt. Indiener stelt voor om dit kanaalvak tot aan de Hoogkerksterbrug een kanaalvak te maken dat eveneens ruimte biedt voor het plaatsen van niet-authentieke vaartuigen en drijvende bouwwerken (pagina 3, punt 2). 2. Het door indiener bewoonde schip dat kan varen en voldoet aan de eisen om deel te nemen aan het scheepvaartverkeer wordt hoofdzakelijk als woning gebruikt en is ook tot woning bestemd. Tijdelijke verplaatsingen van welke aard dan ook zoals beschreven in artikel 2.24a lid 1 en 2 van de WABO zijn van toepassing. Mijn varende schip is zeker niet meer bestemd en gebruikt voor de vaart (in de betekenis van vervoer van vracht of personen) (pagina 5, punt d). 3. Volgens indiener wordt geen gevolg gegeven aan het overgangsrecht van opeenvolgende verordeningen. Alle schepen die in de Noorderhaven zijn afgemeerd voldeden aan de regels van de VOV die op het moment van inname van een ligplaats gold. Een verandering hierin kan niet leiden tot "illegaliteit" op grond van de huidige eisen als ten tijde van ligplaatsinname wel werd voldaan aan de toen geldende regels (pagina 6, punt h). 4. Uit de wetsgeschiedenis blijkt ook dat aanvankelijk geen onderscheid werd gemaakt tussen beroeps- en recreatievaart enerzijds en woonboten anderzijds. Door ingrijpen van het IPO is dat gewijzigd omdat dat interprovinciaal Overleg inzag dat bij 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dit bestemmingsplan is conserverend van aard en heeft niet als doel een ontwikkelingsvisie (voor nieuwe ligplaatsen) juridisch vast te leggen. Als kanttekening wordt bij deze zienswijze geplaatst, dat dit deel van het Hoendiep een hoge geluidsbeleving kent als gevolg van de naastgelegen weg Hoendiep, waardoor deze niet geschikt is voor wonen op water. 2. In het ontwerp bestemmingsplan is een 'woonschip' gedefinieerd als (art. 1.65) als "een drijvende woonfunctie op een locatie die in een bestemmingsplan is aangewezen als een ligplaats voor een woonschip". De omschrijving van indiener van zijn situatie lijkt hieraan te voldoen. 3. Het overgangsrecht van opeenvolgende verordeningen heeft geen betrekking op de bestemmingsplan procedure. Echter wordt opgemerkt dat deze zienswijze aansluit op de beantwoording van zienswijze 3.2 (inclusief de bijgevoegde bijlage 1). Hier wordt naar verwezen 4. De wet sluit twee soorten schepen uit van de omgevingsvergunningplicht: schepen waarvan de primaire functie varen is (zoals de beroeps zeil- en 	Zienswijze niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>de aanvankelijk opzet beroeps- en recreatievaart telkens bij aankomst en vertrek omgevingsvergunningen zou moeten aanvragen hetgeen uiteraard tot ongewenste en nodeloze administratieve problemen zou leiden. Door een onderscheid te maken tussen schepen bestemd en gebruikt voor de vaart (art. 1 WW lid 7) en woonboten (drijvende bouwwerken en varende woonschepen in de betekenis van de criteria uit de MvT) is een tweedeling gemaakt tussen schepen bestemd en gebruikt voor de vaart die niet omgevingsvergunningplichtig zijn en schepen en drijvende bouwwerken die zijn bestemd en worden gebruikt als woning.</p> <p>5. Ook arken en scharken vertellen de historie van de stad Groningen. Het zijn de bekende drogredeneringen waarmee een fundamentele discussie over de gelijkwaardigheid van wonen op het water ten opzichte van andere woonvormen wordt ontweken en gemakshalve naar historiserende middelen en beelden wordt verwezen die geen recht doen aan de ontwikkelingen.</p>	<p>motor charter-vaart, de beroepsvaart en de pleziervaart) en schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart (de tussencategorie uit artikel 1, zevende lid, Woningwet). Dat betekent dat alleen voor woonschepen, die niet vallen onder deze uitzonderingen, een omgevingsvergunning is vereist.</p> <p>5. Wij hebben de ambitie om het aandeel authentieke schepen in het beschermd stadsgezicht en de primaire vaarwegen ten opzichte van arken en scharken te laten toenemen. We hebben er meer redenen voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. op de - vaak smallere- wateren tpv bescherm stadsgezicht voegen authentieke schepen zich over het algemeen beter in de maat en schaal van de context dan arken en scharken; b. ter plaatse van de primaire vaarwegen vinden we - qua functie- dat (authentieke) schepen het best passen bij de functie. Zeker als deze schepen nog kunnen varen. <p>Echter vertellen arken en scharken een ander deel van de historie van de stad. Daarom heeft het de voorkeur dat bij vervanging van een ark of schark wordt gekozen voor een authentiek schip. Wij schrijven dat echter niet voor; op ligplaatsen waar al een ark of schark ligt mag opnieuw ligplaats met een dergelijk scheepstype worden ingenomen.</p>	

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>6. Als men dan toch verwacht dat bijna niemand langer dan bijvoorbeeld 4 of 5 maanden wegblijft dan kan men net zo goed geen maximum stellen aan de tijd dat men de ligplaats mag verlaten.</p>	<p>6. Indien er geen maximum wordt gesteld aan de termijn, de mogelijkheid vervalt om een ligplaatsvergunning te kunnen intrekken. Met het stellen van een termijn van 26 weken wordt dit ondervangen. Wanneer een ligplaats gedurende een termijn, waarin het woonschip op zijn ligplaats moet liggen, feitelijk niet bewoond wordt, dan kan de ligplaatsvergunning ingetrokken worden.</p> <p>Bovendien wijzen wij erop dat ons door het Woonschepencomité Groningen is verzocht om de termijn van drie maanden zoals opgenomen in art. 8 lid 6 van de Verordening openbaar vaarwater 2006 te verlengen tot 26 weken. Wij zagen geen aanleiding om niet tegemoet te komen aan dit verzoek.</p>	

Bijlage 1 nota zienswijzen

Van: Roeland van der Schaaf <roeland.van.der.schaaf@ Groningen.nl>

Verzonden: vrijdag 3 april 2020 14:29

Aan: [XXX]

Onderwerp: beantwoording vragen gem Groningen

Beste [XXX],

U heeft ons diverse verzoeken gedaan. Wij proberen in het onderstaande op de diverse onderwerpen te reageren.

Voorafgaand aan dit schrijven heeft een tweetal gesprekken plaatsgevonden. Het eerste was op 15 januari 2020, met u, Arjen Melchert van het Havenwezen en Robbert Leeuw van de afdeling Juridische Zaken. Vervolgens heeft er een telefonisch gesprek plaatsgevonden op 28 januari 2020, tussen u en eerder genoemde Robbert Leeuw. Op 10 maart jl. heeft Robbert Leeuw u telefonisch gemeld dat door privéomstandigheden de beantwoording van uw vragen nog wat langer op zich zou laten wachten.

Uit deze gesprekken bleek dat u de volgende bedoelingen heeft met de door u gedane verzoeken.

I - Allereerst heeft u er op gewezen dat een aantal eigenaren van schepen in de Noorderhaven een persoonsgebonden gedoogbeschikking heeft gekregen. Hiermee kan alleen de huidige eigenaar/bewoner ondanks strijdigheid met de geldende voorschriften ligplaats blijven innemen, maar dient het schip te verdwijnen zodra het schip niet meer eigendom is van degene die de gedoogbeschikking heeft ontvangen. U wees ons erop dat [XXX] een dochter heeft en dat zij in geval van het overlijden van haar vader ook rechten zou moeten kunnen doen gelden op diens schip, inclusief geldige toestemming. U motiveert dit verlangen door er op te wijzen dat al deze gedoogde schepen sinds jaar en dag in de Noorderhaven liggen, dat de handhaving en het toezicht aldaar jarenlang te wensen heeft overgelaten, zodat het heeft kunnen gebeuren dat deze schepen ligplaats hebben ingenomen met toestemming van de betrokken ambtenaren zonder dat aan de sinds jaar en dag geldende regels werd voldaan. U bent daarom van mening dat al deze betreffende schepen net als elk ander schip in de Noorderhaven moeten kunnen blijven liggen, inclusief het recht van overdracht.

Hierover zijn wij van oordeel dat het gaat om schepen waarvan wij het onwenselijk achten dat deze tot in lengte van jaren in de Noorderhaven ligplaats blijven innemen. Aan het karakter van een vrijhaven met louter varende authentieke schepen wordt door de aanwezigheid van deze vaartuigen ernstig afbreuk gedaan, reden waarom wij deze persoonsgebonden gedoogbeschikkingen hebben willen verlenen. Termen om dit gedogen te laten uitstrekken tot rechtsopvolgers achten wij niet aanwezig.

II - Verder wilt u te weten komen hoe wij omgaan met het overgangsrecht dat voortvloeit uit de inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonschepen. Uw stelling luidt kort samengevat dat elk schip in Groningen, en ook de schepen in de Noorderhaven die daar liggen met toestemming van het Havenkantoor, op grond van overgangsrecht van rechtswege in bezit is van een omgevingsvergunning. Wij zouden naar uw mening hierover nog geen standpunt hebben ingenomen.

Om, naar uw zeggen, duidelijkheid te krijgen over de punten onder I en II, heeft u de volgende acties ondernomen.

1 – U heeft namens [XXX] bezwaar gemaakt tegen de gedoogbeschikking d.d. 22 november 2019 ten behoeve van laatstgenoemde. Door deze gedoogbeschikking kan uw cliënt ligplaats blijven innemen in de Noorderhaven. Dit bezwaar hebben wij niet-ontvankelijk verklaard, dit op grond van recente jurisprudentie die uitwijst dat tegen een gedoogbeschikking geen bezwaar kan worden gemaakt. Korthedshalve verwijzen wij naar het besluit op bezwaar dat u reeds heeft ontvangen. Deze benadering hebben wij moeten volgen omdat wij anders ingaan tegen de huidige, geldende rechtsopvattingen. Wij zien dan ook geen andere begaanbare weg dan deze. Uw opvatting dat wij uw brief niet als een bezwaarschrift hadden moeten opvatten, herkennen wij niet, aangezien u zelf schriftelijk met zoveel woorden heeft aangegeven dat het in casu om een bezwaarschrift handelde.

2 - U heeft verzocht om het achterliggende besluit inzake deze gedoogbeschikking. Dit besluit bestaat niet. Ambtshalve is geconstateerd dat het schip van [XXX] zodanig is verbouwd dat er geen sprake meer is van een authentiek schip. Zoals u bekend, is dit in strijd met de bestaande regelgeving, t.w. artikel 20 Verordening openbaar vaarwater. Deze afwijking is ambtshalve geconstateerd. Aanvankelijk was het voornemen om hier handhavend tegen op te treden. Gelet op de omstandigheden van [XXX] hebben wij om moverende redenen besloten af te zien van handhaving. Dit heeft dus geresulteerd in de persoonsgebonden gedoogbeschikking. Uw stelling dat er voorafgaand aan deze gedoogbeschikking door ons een besluit had moeten worden genomen, onderschrijven wij niet. Wellicht hadden wij formeel [XXX] om diens zienswijze kunnen en moeten vragen, anderzijds wijzen wij erop dat wij diverse gesprekken hebben gevoerd met uw cliënt zodat hem een en ander genoegzaam bekend was, reden waarom wij hebben afgezien van het volgen van een zienswijzeprocedure.

3 - U heeft ons in het onder 1 genoemde bezwaarschrift verzocht om een handhavingsbesluit te nemen inzake het schip van [XXX], waartegen u namens uw cliënt bezwaar wilde kunnen maken. In geval deze handhavingsprocedure negatief zou uitpakken voor uw cliënt, zou de genomen gedoogbeschikking echter dienen te herleven. Zoals u zelf heeft aangegeven, zijn de privéomstandigheden van [XXX] als zijwindgevoelig te betitelen. Dit is ook de voornaamste reden geweest om af te zien van handhaving. Bovendien was de strijdigheid met de geldende voorschriften niet van dien aard en omvang dat onmiddellijke actie onzerzijds vereist was.

Alleen al om deze reden zijn wij van mening dat het inzetten van een handhavingsprocedure niet opportuun is.

Bovendien vinden wij het niet gepast, zeker niet in deze casus, om middels een handhavingsbesluit aan rechtsvinding te doen. Ten slotte hebben wij de verwachting dat in casu een procedure over een last onder dwangsom enkel betrekking kan hebben over de wel of niet strijdigheid met eisen van authenticiteit. Een onderwerp als overgangsrecht in gevolge de Wet verduidelijking voorschriften woonschepen zal niet of althans in onvoldoende mate aan de orde komen. In ieder geval vinden wij het onwenselijk om deze discussie aan te snijden middels het nemen van een handhavingsbesluit.

Wij willen dan ook geen gehoor geven aan uw wens.

Los van het bovenstaande is onze reactie op uw stelling onder II als volgt.

Allereerst zijn er schepen waarvan evident is dat deze niet onder de werking van de Woningwet vallen en dus niet omgevingsvergunningplichtig zijn. Het gaat in principe om recreatieschepen, charterschepen en beroepsvaart.

Verder betreft artikel 8.2a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een tussencategorie, t.w. schepen die worden gebruikt voor verblijf en die zijn bestemd en worden gebruikt voor de vaart. Deze schepen zijn geen bouwwerken en beschikken ons inziens dus ook niet over een omgevingsvergunning op grond van overgangsrecht.

In het gesprek op 15 januari voerde u overigens nog aan dat het Binnenvaartpolitiereglement een ruime uitleg geeft aan het begrip “varen”. Dit onderschrijven wij, maar we wijzen erop dat artikel 1.7 Woningwet rept van een schip *bestemd en gebruikt voor de vaart*. Om een extreem maar wellicht verduidelijkend voorbeeld te geven: een woonark die wordt voortgedreven door een buitenboordmotor kan gelet op de bewoordingen van artikel 1.7 Woningwet niet als een varend object worden aangemerkt.

Uit de Memorie van Toelichting van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten volgt verder dat de wetgever een uitzondering heeft willen maken voor een tussencategorie, te weten schepen waarvan niet bij voorbaat duidelijk is of deze altijd zouden worden aangemerkt als varend schip. Deze schepen moeten niet gekwalificeerd worden als bouwwerk en daarom bevat de wet een uitzondering voor deze schepen. Het betreft **de categorie (historische) varende schepen** waarop wordt verbleven (wonen, restaurant, museum en dergelijke). Deze schepen liggen veelal langere tijd stil, **maar er wordt af en toe mee gevaren**. Volgens de Memorie van Toelichting is het vastleggen van deze uitzondering dan ook vooral van belang voor het behoud van de groep historische schepen **die zo nu en dan varen en die tevens gebruikt worden om op te wonen of om als museum te fungeren**. De bewoording dat een schip is «bestemd voor de vaart» geeft aan dat het schip **is bedoeld om voor de vaart te gebruiken**, aldus de Memorie. Wij verwijzen verder naar de bladzijde 3 en 4 van de Memorie van toelichting bij de wet.

Uit de jurisprudentie wordt duidelijk dat voor de vraag of een woonschip een bouwwerk is in de zin van de Woningwet en de Wabo de plaatsgebondenheid van het woonschip doorslaggevend is. Is het schip bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren, kan het niet zelfstandig varen en ligt het al lang vrijwel

onafgebroken op dezelfde plaats, dan moet het als bouwwerk worden aangemerkt. Zie de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1331. Hierin ging het om de vraag of voor de verbouwing van de schark 'De Koophandel' een omgevingsvergunning vereist was (dat was volgens de Afdeling het geval, omdat de schark als bouwwerk moest worden beschouwd). Zie voorts ook bijvoorbeeld de Afdelingsuitspraak van 19 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4172.

Een schark (onderbouw van een origineel varend schip waar boven op een ark is gebouwd) voldoet meestal niet of nooit aan de criteria genoemd op bladzijde 3 van de Memorie van toelichting van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten en kan dus niet worden aangemerkt als een varend schip (een woonboot waarop de uitzonderingsbepaling in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet van toepassing is). Daarvoor is bijvoorbeeld de aanwezigheid van een (werkend) voortstuwingsmechanisme, een stuurinrichting en voldoende zichtlijn vanuit de stuurinrichting noodzakelijk. Ontbreken dit soort essentiële eigenschappen, dan kan het schip niet meer gebruikt worden voor de vaart.

Uit de wet zelf volgt ons inziens of het overgangsrecht in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten van toepassing is. Daarvoor is – het zij herhaald – namelijk nodig dat een woonschip én een bouwwerk is - en dus niet valt onder artikel 1, lid 7, Woningwet – én op de datum van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten beschikte over een ligplaatsvergunning of -onthefing.

Het bestemmingsplan maakt voor bestaande woonschepen (woonschepen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan ter plaatse aanwezig waren), die niet aan de gestelde regels voldoen, een uitzondering. Daardoor is bijvoorbeeld vervanging van een bestaand niet-authentiek schip door een ander niet-authentiek schip op dezelfde ligplaats mogelijk. Maar voorwaarde is wel dat de afwijkingen ten opzichte van het nieuwe bestemmingsplan op een legale manier tot stand zijn gekomen. Dat betekent dat eigenaren van woonschepen zich moeten kunnen beroepen op een vergunning.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Roeland van der Schaaf
wethouder gemeente Groningen