

Onderzoek inventarisatie drijvende bouwwerken en varende schepen

in opdracht van de gemeente Groningen



versie: definitief
datum: 31 december 2017

door: Jan Pieter Koppert
Squarez Recruitment



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en vraagstelling	5
2.	Nadere toelichting Wet verduidelijking voorschriften Woonschepen	6
3.	Criteria voor drijvende bouwwerken en varende schepen	7
4.	Gevolgen voor de uitvoeringspraktijk	9
5.	Conclusies en aanbevelingen	12
6.	Verantwoording	14

1 Aanleiding en vraagstelling

Aanleiding

Op 1 januari 2018 zal de Wet verduidelijking voorschriften Woonschepen (WvvW) in werking treden. Deze wet beoogt de regelgeving rond woonschepen te verduidelijken. De aanleiding voor deze wet, waarmee de Woningwet en de Wabo zullen worden gewijzigd is een uitspraak van de Raad van State. In haar uitspraak van 16 april 2014 oordeelde de Raad van State dat een woonboot moet worden aangemerkt als bouwwerk als deze gelet op het gebruik bedoeld is om ter plaatse te functioneren. Dit betekent dat woonboten dus in principe omgevingsvergunningplichtig zijn. Veel (bestaande) woonboten zullen echter niet aan de voor bouwwerken geldende regelgeving, zoals het Bouwbesluit 2012, kunnen voldoen. Vandaar een wet die voorziet in een op woonschepen toegesneden aanpassing van het Bouwbesluit en Wabo.

Als gevolg van deze wet zullen enkele voorschriften en overgangsrechtelijke bepalingen worden opgenomen in de Woningwet en de Wabo. De wet voorziet in een regeling waardoor provinciale of gemeentelijke vergunningen of ontheffingen voor woonboten, voor zover aanwezig op het moment van inwerkingtreding van deze wet, gelijk worden gesteld met een omgevingsvergunning. Daarnaast zorgt de wet ervoor dat de technische voorschriften van het Bouwbesluit 2012 niet van toepassing zijn op het moment van inwerkingtreding van deze wet bestaande woonboten of bestaande andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf van personen, ook niet als deze in de toekomst worden verbouwd.

De wet regelt dat zogenaamde 'drijvende bouwwerken' omgevingsvergunningplichtig worden. Schepen die varen of af en toe varen zullen niet onder de wet vallen.

Vraagstelling

De gemeente vraagt om de consequenties van deze wetswijziging in beeld te brengen. De gemeente wil in kaart brengen welke woonboten onder de categorie 'drijvend bouwwerk' en welke onder 'varend schip' vallen. Ook moet helder worden welke consequenties de nieuwe wetgeving heeft voor de uitvoeringspraktijk. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de situatie in de Noorderhaven.

Leeswijzer

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 in gegaan op de wet en wat de wet beoogt. Vervolgens worden handvaten (criteria) geboden die de motivering kunnen vergemakkelijken als het gaat om onderscheid maken tussen drijvend bouwwerk en varend schip. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke gevolgen de wet heeft voor de uitvoeringspraktijk en tot slot worden conclusies samengevat en aanbevelingen gedaan waarna een verantwoordingsparagraaf volgt.

2 Nadere toelichting Wet verduidelijking voorschriften Woonschepen (WvW)

Per 1 januari 2018 treedt de Wet verduidelijking voorschriften Woonschepen (WvW) in werking. De wet regelt de aanpassing van het Bouwbesluit en Wabo waardoor woonschepen in veel gevallen zullen worden aangemerkt als bouwwerk. In de wet is bepaald dat, via een wijziging van de Woningwet, 'een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart' geen bouwwerk is. Overige woonboten of bestaande andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf vallen wel onder het toepassingsbereik van de wet en worden in die zin aangemerkt als 'drijvende bouwwerken'.

Memorie van Toelichting (MvT)

De Memorie van Toelichting bij de wet geeft een toelichting op wat wel en niet gezien moet worden als drijvend bouwwerk. Er wordt onderscheid gemaakt tussen varende schepen en drijvende bouwwerken. Eerstgenoemde categorie wordt onderverdeeld in schepen met als primaire functie varen en schepen voor verblijf bestemd en gebruikt voor de vaart:

Schepen waarvan de primaire functie varen is

Deze schepen zijn geen drijvende bouwwerken. Dit betreft in ieder geval de schepen die worden gebruikt voor de beroeps zeil- en motor chartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart.

Schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart

Deze schepen liggen veelal langere tijd stil, maar er wordt af en toe mee gevaren. Toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen is voor een deel niet mogelijk. Het betreft de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven (wonen, restaurant, museum en dergelijke). De bewoording dat een schip is 'bestemd voor de vaart' geeft aan dat het schip is bedoeld om voor de vaart te gebruiken. Uiterlijk en inrichting van dit soort schepen verschilt sterk van elkaar.

Schepen hoofdzakelijk bestemd voor verblijf

Dit zijn de schepen die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren en waar op wordt verbleven. In de regel wordt hiermee niet gevaren, hooguit om onderhoud te plegen. Deze schepen worden wel aangemerkt als drijvend bouwwerk.

In de artikelsgewijze toelichting wordt nog verder toegelicht wat de wetgever verstaat onder de zogenaamde tussencategorie 'schepen bestemd voor verblijf en gebruikt voor de vaart'. 'Voor deze schepen geldt dat twee functies van belang zijn, verblijven en varen. Juist omdat het hier gaat om schepen die kunnen varen en worden gebruikt om mee te varen is aansluiting gezocht bij terminologie van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. In de uitzondering op de wet is uitdrukkelijk gekozen voor de bewoording dat het gaat om schepen die bestemd zijn voor de vaart en worden gebruikt voor de vaart, om uitdrukking te geven aan het feit dat het gaat om schepen die kunnen varen en daadwerkelijk varen ook al is dat slechts af en toe. Het gaat hier dus om een cumulatieve eis. Daarmee ontstaat ook met betrekking tot deze schepen rechtszekerheid.

3 Criteria voor drijvende bouwwerken en varende schepen

De wetgever heeft niet beoogd om een limitatieve en uitputtende regeling op te stellen om te bepalen wat een varend schip is of wat een drijvend bouwwerk is en welke schepen bestemd en gebruikt voor de vaart. *Jurisprudentie zal de komende jaren waarschijnlijk duidelijkheid gaan geven over inkadering van deze begrippen.* De volgende criteria zullen naar alle waarschijnlijkheid een grote rol spelen in jurisprudentie en kunnen dus gebruikt gaan worden in de afweging of een woonschip bestemd is voor verblijf en voor de vaart of hoofdzakelijk voor verblijf ter plaatse.

Uitleg Memorie van Toelichting (MvT)

In de MvT wordt uiteengezet hoe bepaald kan worden of een schip bestemd is voor verblijf of voor de vaart. Om te bepalen of een schip "varend" is, zijn de volgende criteria genoemd waar naar gekeken kan worden:

- de vorm van het casco en het materiaalgebruik;
- de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is of wordt gemaakt;
- de aanwezigheid van voortstuwing of aandrijving (al dan niet indirect);
- de aanwezigheid van een stuurinrichting;
- de zichtlijn vanuit de stuurinrichting; of
- of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet.

De hier genoemde kenmerken moeten niet als cumulatief worden aangemerkt, maar zijn bedoeld als handvatten bij de beoordeling of een schip is bestemd voor de vaart en wordt gebruikt voor de vaart.

Daarnaast is gesteld dat de woonschepen ook daadwerkelijk moeten varen, al is het af en toe.

Bouwregelgeving

Een ander aanknopingspunt kan zijn de mate waarin een schip redelijkerwijs gezien is aan te passen aan de eisen van het Bouwbesluit. De wetgever heeft bepaald dat de schepen die niet aan te passen zijn in principe niet onder de werking van het Bouwbesluit zouden moeten vallen omdat toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen voor een deel niet mogelijk is. Ook hebben veel van deze schepen een historisch karakter hetgeen verloren zou gaan indien deze schepen moeten voldoen aan de bouwregelgeving.

Jurisprudentie

Daarnaast kan een aanknopingspunt gevonden worden in jurisprudentie. Met de uitspraak van de Raad van State die heeft geleid tot aanpassing van de wet bepaalde de Afdeling immers dat zij in de betreffende zaak een woonboot als bouwwerk zien als bedoeld in de Wabo. De definitie voor bouwwerk luidt als volgt: een constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

In deze uitspraak legt de Afdeling bestuursrechtspraak het zwaartepunt bij het criterium van het plaatsgebonden karakter. De Afdeling bestuursrechtspraak overweegt dat bij de beantwoording van de vraag of de woonboot als bouwwerk moet worden aangemerkt doorslaggevend is dat de woonboot bedoeld is om ter plaatse te functioneren als woning. Dat plaatsgebonden karakter wordt bij een woonboot aldus bepaald door de bedoeling om deze ter plaatse als woning te laten functioneren. In meer algemene bewoordingen overweegt de Afdeling bestuursrechtspraak dat niet alleen aan de hand van de wijze waarop het object met de grond is verbonden, maar dat ook aan de hand van de aard en hoedanigheid van het object, alsmede het gebruik dat ervan wordt gemaakt moet worden bepaald of het object als bouwwerk is aan te merken (www.omgevingsweb.nl).

Praktische invulling

Of een woonschip ter plaatse functioneert kan bepaald worden door te kijken in hoeverre het mogelijk is om (zonder al te veel moeite) niet meer ter plaatse te functioneren. Veel schepen kunnen niet varen omdat zij hun plek niet kunnen verlaten. Denk hierbij aan de beperkte doorvaarthoogte van bruggen of duikers. Indien een schip niet te verplaatsen is omdat het niet door de brug kan (zonder de brug te moeten demonteren), kan worden beargumenteerd dat deze dus ter plaatse functioneert.

Samengevat levert dit de volgende criteria om te bepalen of een boot al dan niet een drijvend bouwwerk is of moet worden aangemerkt als varend schip. Ook deze lijstjes beogen geen cumulatieve opsomming, maar geven een handvat voor beoordeling.

varend schip:

- schepen die bedoeld zijn om te varen (beroeps zeil- en motor chartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart)
- historische varende schepen (Bruine vloot, etc.)
- schepen die nog kunnen en mogen varen (aanwezigheid aandrijving, stuurinrichting, gebruik o.g.v. Binnenvaartwet, etc.)
- schepen die daadwerkelijk varen, al is het af en toe
- schepen die redelijkerwijs niet aangepast kunnen worden aan de bouwregelgeving zonder dat het historisch karakter aangetast wordt

drijvend bouwwerk:

- schepen die ter plaatse functioneren (dus niet meer varen, anders dan voor onderhoud)
- schepen die direct of indirect met de grond verbonden zijn (dus niet makkelijk los te maken zijn)
- schepen die hun ligplaats niet eenvoudig kunnen verlaten, vanwege praktische bezwaren (bruggen, e.d.)

3 Gevolgen voor de uitvoeringspraktijk

De wetswijziging heeft een aantal gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. In dit hoofdstuk worden de gevolgen genoemd.

Gevolgen voor ruimtelijk instrumentarium (bestemmingsplan en welstand)

De Wvww heeft tot gevolg dat het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater moet worden aangepast. In het bestemmingsplan moeten maatvoeringseisen worden opgenomen. Deze staan nu nog in de VOV. Daarnaast moet bekeken worden in hoeverre de welstandsnota moet worden aangepast. Een aantal criteria, zoals de verplichting dat nieuwe schepen in het beschermde stadsgezicht authentieke schepen moeten zijn, is nog niet opgenomen in de welstandsnota.

Gevolgen voor beoordeling varende schip – drijvend bouwwerk

Veel gemeenten worstelen met de vraag hoe zij om gaan met het verschil tussen drijvende bouwwerken en varende schepen. Geen van de ondervraagde gemeenten geeft daar op dit moment uitsluitel over. De gemeente Utrecht en Leeuwarden werken aan het opstellen van een checklist (medio oktober 2017 eerste resultaten). De gemeente Amsterdam en Zwolle zeggen geen specifiek beleid op te stellen en beoordelen aanvragen vanaf 1 januari 2018 (voorlopig) ad-hoc. De gemeenten zijn zeer geïnteresseerd in het delen van elkaars resultaten aangaande dit vraagstuk.

Bij de bepaling varende/drijvend bouwwerk speelt het criterium 'daadwerkelijk varen' tegenover 'ter plaatse functioneren als woning' een grote rol. Een woonschip dat ten alle tijden op zijn plek blijft liggen is een drijvend bouwwerk, want deze functioneert ter plaatse als woning. Een woonschip dat aangemerkt wordt als 'varende schip' omdat dit op grond van de gehanteerde criteria aannemelijk is te maken, maar nooit vaart, is toch een drijvend bouwwerk en daarmee vergunningsplichtig. Een woonschip dat ter plaatse functioneert als woning en over enkele (tientallen) jaren gaat varen heeft misschien ten onrechte een omgevingsvergunning gekregen of heeft al die tijd zijn ligplaatsvergunning / instemming behouden.

Besluit

In de meeste gevallen zal er geen twijfel ontstaan en is direct te beoordelen of een woonschip bedoeld is om ter plaatse te functioneren of dat er nog daadwerkelijk mee gevaren wordt. Bij twijfelgevallen is het de vraag wie in beginsel gaat beoordelen of een schip (in de toekomst) gaat varen of bedoeld is om ter plaatse te functioneren. Het is aan de gemeente om besluiten te nemen. Zij neemt in beginsel een besluit over een omgevingsvergunning of een ligplaatsvergunning. Zij besluit al dan niet handhavend op te treden. Het is dan aan de eigenaar om hier tegen in verweer te komen. Succes hangt dan af van de manier waarop de motivering of het verweer wordt ingestoken.

Gevolgen beoordeling voor eigenaren

De gemeente wil alle schepen inventariseren en categoriseren. Het is de vraag of dit nodig is. Zolang er geen nieuwe (ligplaats- of omgevings)vergunning wordt aangevraagd en de gemeente niet handhavend wil optreden, is het niet nodig om te bepalen tot welke categorie een woonboot behoort. Deze inventarisatie levert namelijk geen appellabel besluit op in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarmee roept een inventarisatie mogelijk wel discussie op. De vraag moet pas beantwoord worden als de gemeente een besluit neemt over een aanvraag of handhavend wil optreden. Op dat moment dient de gemeente haar besluit te motiveren en moet het beargumenteren of het een omgevingsvergunning of ligplaatsvergunning wil innemen. Dan volgt ook de bewijslast.

Bewijslast

De gemeente heeft aangegeven dat zij de wet ruim wil interpreteren en zo veel mogelijk woonschepen als 'varende schepen' wil benaderen. De gemeente zal hierbij dus moeten beargumenteren of een schip voldoet aan het criterium 'bestemd voor de vaart'. Dat kan dus door te kijken naar het lijstje met criteria. Daarnaast moet de gemeente weten of het schip daadwerkelijk nog gaat varen.

Indien de gemeente woonschepen in principe als drijvende bouwwerken ziet is het voor een woonschipeigenaar veel makkelijker om aan te tonen dat hij wel een varende schip bezit. Hij kan aantonen dat zijn schip in staat is om daadwerkelijk te varen en hij kan ook inzicht bieden in zijn intenties om daadwerkelijk te gaan varen. De bewijslast ligt dan bij de eigenaar die hier veel makkelijker in kan voorzien.

Gevolgen voor communicatie met eigenaren

De wetwijziging is complex en kan grote impact hebben op woonschipeigenaren. Het is niet verplicht om eigenaren van woonschepen te informeren over de op handen zijnde wetwijziging. Ter vergelijking: bij een wijziging van het Bouwbesluit of bestemmingsplan (op het land) worden eigenaren meestal ook niet geïnformeerd.

Gevolgen voor de Noorderhaven

De Noorderhaven is bedoeld als vrijhaven. In de Watervisie is aangegeven dat de Noorderhaven wordt herschikt, gericht op een betere doorvaart, in- en uitvaart, woonkwaliteit en –veiligheid. Het behoud van de Noorderhaven als dynamische vrijhaven is boven alles het doel.

In de VOV is bepaald dat de Noorderhaven alleen bedoeld is voor varende schepen (niet kwetsbare schepen). De varende schepen mogen er weliswaar voor onbepaalde tijd liggen, maar op grond van de begripsomschrijving moeten ze varend zijn. Indien een woonschip niet meer kan varen, ligt het er dus in strijd met de VOV.

Reactie Stadsadvocaat

De Stadsadvocaat is om advies gevraagd voor wat betreft de gevolgen voor de Noorderhaven. De stadsadvocaat komt tot dezelfde conclusie en stelt dat in principe in de Noorderhaven alleen 'varende schepen' kunnen liggen die niet van rechtswege over een omgevingsvergunning kunnen beschikken.

Hij stelt vast dat artikel 8.2a Van de Wet verduidelijking voorschriften Woonschepen logischerwijs alleen betekenis heeft in de situatie dat een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, c of d Wabo is vereist. Het artikel vindt dus geen toepassing in situaties waarin het schip niet als bouwwerk zou moeten worden aangemerkt. Anders gezegd: artikel 8.2a heeft in feite geen betekenis voor varende schepen, nu dat immers geen omgevingsvergunningplichtig bouwwerken zijn.

Artikel 8.2a is alleen van betekenis voor niet-varende schepen (want alleen dat kunnen bouwwerken zijn). Niet-varende schepen voldoen echter nooit aan de voorwaarden van artikel 21 VOV (want daarvoor moet je in elk geval juist wél varend zijn). Voor niet-varende schepen is dus altijd een VOV-vergunning of ontheffing nodig. Maar die ontbreekt nu juist steeds. Hij komt dus tot de voorlopige conclusie dat logischerwijs geen van de schepen in de Noorderhaven geacht kunnen worden over een omgevingsvergunning te beschikken op grond van het overgangsrecht. Die vergunning is immers ofwel niet nodig (varend), ofwel is daarvoor een Vov-vergunning vereist (niet-varend), die echter niet is verleend.

De volledige reactie van de Stadsadvocaat is als bijlage opgenomen.

Geen drijvende bouwwerken

Nu er sinds lange tijd niet is toegezien op het feit of de boten wel of niet kunnen varen is dit geen reden om deze via het overgangsrecht per 1 januari 2018 te zien als drijvende bouwwerken. Hoewel sommige schepen er duidelijk zullen liggen om ter plaatse te functioneren als woning, is dit nog steeds niet toegestaan. In het bouwrecht ziet het overgangsrecht niet op legalisering van een illegale situatie. Daarnaast bestaat er in het bouwrecht evenmin verjaring. Diverse jurisprudentie heeft hier al in voorzien.

Indien wel drijvend bouwwerk

Indien naderhand blijkt, bijvoorbeeld door gerechtelijke uitspraken, dat woonschepen in de Noorderhaven weldegelijk beoordeeld moeten worden als een drijvend bouwwerk, dan zal de gemeente haar ambities in de Noorderhaven moeten reguleren via het ruimtelijk spoor (bestemmingsplan en omgevingsvergunning).

De drijvende bouwwerken in de Noorderhaven beschikken dan per 1 januari 2018 over een omgevingsvergunning. Een omgevingsvergunning voor bouwen (bouwwerk) heeft altijd een plaatsgebonden karakter. Een bouwwerk wordt omschreven als 'constructie van enige omvang, die op de plaats van bestemming direct of indirect met de grond verbonden is en bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren'. Het plaatsgebonden karakter blijkt in ieder geval uit 'het met de grond verbonden' aspect. Dat betekent dat een omgevingsvergunning zoals die geldt voor een woonschip per 1 januari 2018 niet bedoeld kan zijn voor de gehele Noorderhaven, maar slechts voor de plek waar het schip in de Noorderhaven ligt. *Vergelijk: een omgevingsvergunning voor bouw van een bouwwerk op het land geldt voor de plek in de straat, niet voor de gehele straat.*

Deze redenering wordt versterkt door het feit dat in de gewijzigde Woningwet regels worden opgenomen voor het verplaatsen van een woonschip. 'Een drijvend bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, kan in verband met werkzaamheden worden verplaatst en op dezelfde locatie worden teruggeplaatst met behoud van die vergunning' (art. 2.24a Woningwet). Dit impliceert dat voor een permanente verplaatsing een nieuwe vergunning nodig is.

Gevolgen voor herschikking

Een herschikking voor varende schepen is op grond van de VOV mogelijk. Indien de woonschepen alsnog als drijvende bouwwerken gezien worden, zal bij een herschikking een nieuwe omgevingsvergunning moeten worden verleend. In deze situatie moeten woonschepen dan ook voldoen aan het gewijzigde Bouwbesluit, bestemmingsplan en redelijke eisen van welstand. Daarnaast kan bezwaar en beroep worden aangekondigd tegen een omgevingsvergunning.

4 Conclusies en aanbevelingen

Gevolgen voor ruimtelijk instrumentarium

De wetswijziging zorgt ervoor dat het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (BOV) moet worden aangepast. In het BOV staan geen maatvoeringseisen voor woonschepen. Daarnaast kunnen gebruiksregels worden opgenomen voor wonen en kamerverhuur. Daarnaast moeten nieuwe aanvragen ook aan redelijke eisen van welstand worden getoetst.

Aanbeveling

De maatvoeringseisen uit de VOV kunnen worden overgenomen in het BOV. Stel tevens gebruiksregels op voor wonen en kamerverhuur (meer hierover is te vinden in de notitie 'Aanpak slechte schepen').

Bekijk in hoeverre de welstandsnota aanpassing behoeft met criteria voor drijvende bouwwerken.

Gevolgen voor verschil varend schip – drijvend bouwwerk

In de toelichting op de wetswijziging worden drie categorieën schepen onderscheiden:

- varende schepen
- schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart
- schepen hoofdzakelijk bestemd voor verblijf

De schepen 'hoofdzakelijk bestemd voor verblijf' moeten worden gezien als 'drijvende bouwwerken' waarop de Woningwet (Bouwbesluit, welstand, etc.) van toepassing wordt per 1 januari 2018.

Er is geen uitputtende en limitatieve opsomming gegeven van wat een drijvend bouwwerk en wat een varend schip is. Jurisprudentie zal hier de komende jaren meer duidelijkheid over geven.

Criteria voor beoordeling varend schip – drijvend bouwwerk

Op grond van de Memorie van Toelichting bij de WvW, jurisprudentie en een praktische benadering kan een lijstje met criteria worden opgesteld voor beoordeling van woonschepen.

<p><u>varend schip:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • schepen die bedoeld zijn om te varen (beroeps zeil- en motor chartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart) • historische varende schepen (Bruine vloot, etc.) • schepen die nog kunnen en mogen varen (aanwezigheid aandrijving, stuurinrichting, gebruik o.g.v. Binnenvaartwet, etc.) • schepen die daadwerkelijk varen, al is het af en toe • schepen die redelijkerwijs niet aangepast kunnen worden aan de bouwregelgeving zonder dat het historisch karakter aangetast wordt <p><u>drijvend bouwwerk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • schepen die ter plaatse functioneren (dus niet meer varen, anders dan voor onderhoud) • schepen die direct of indirect met de grond verbonden zijn (dus niet makkelijk los te maken zijn) • schepen die hun ligplaats niet eenvoudig kunnen verlaten, vanwege praktische bezwaren (bruggen, dammen e.d.)

Aanbeveling

Via een vingeroefening aan de hand van beoordeling van enkele woonschepen kan worden bekeken of bovenstaand lijstje voldoende toepasbaar is voor vergunningverleners en handhavers.

Gevolgen voor eigenaren

Een inventarisatie van woonschepen (varend – drijvend bouwwerk) levert geen appellabel besluit. Het kost wel veel tijd en roept mogelijk discussie op.

Het bepalen onder welke categorie een woonschip valt is pas van belang wanneer een woonschipeigenaar een vergunning aan wil vragen of wanneer de gemeente handhavend wil optreden. Van belang is het criterium 'daadwerkelijk varen'. Bij een aanvraag om vergunning kan een woonschipeigenaar inzicht bieden in zijn intenties om (ooit) nog te gaan varen. In het geval van varen maakt hij aanspraak op een ligplaatsvergunning. Om te bepalen of zijn woonschip geschikt is om te varen kan worden getoetst aan de genoemde criteria. Indien hij niet die intentie heeft, moet het spoor van de omgevingsvergunning genomen worden..

Aanbeveling

Uitgebreide inventarisatie van woonschepen is vooralsnog niet noodzakelijk. Wel moet voor loketmedewerkers duidelijk zijn, hoe de criteria toegepast moeten worden bij een aanvraag om een vergunning (ligplaatsvergunning of omgevingsvergunning).

Communicatie

Het is niet verplicht om eigenaren van woonschepen te informeren over de op handen zijnde wetswijziging. Het is echter wel voorstelbaar dat woonschipeigenaren worden geïnformeerd vanwege de complexiteit van de wetswijziging en impact voor sommige eigenaren. Wellicht kan het Woonschepencomité hier een rol in krijgen. Zij beschikken over uitgebreide kennis over de wet en kunnen een informatieloket zijn voor woonschipeigenaren.

Aanbeveling

Via een heldere brief de gevolgen van de wetswijziging in algemene zin beschrijven.

Betrek het Woonschepencomité hierin.

Noorderhaven

In de Noorderhaven liggen varende schepen. Handhaving en herschikking kan op basis van de VOV. De toestemming om in de Noorderhaven te liggen kan in beginsel van rechtswege per 1 januari 2018 geen omgevingsvergunning worden. Varende schepen die niet meer kunnen varen liggen in strijd met de VOV. Het afzien van handhaving in het verleden zorgt er in beginsel niet voor dat er automatisch een omgevingsvergunning voor drijvende bouwwerken ontstaat.

Aanbeveling

Maak duidelijk aan woonschipeigenaren dat zij over een varend schip moeten beschikken. Zo niet, dan zijn zij in overtreding met de VOV en kan er handhavend tegen hen worden opgetreden.

De gewenste herschikking van de Noorderhaven kan plaatsvinden via de VOV.

Mocht zich een situatie voordoen waarbij woonschepen wel als drijvend bouwwerk moeten worden gezien, bijvoorbeeld door een uitspraak van een rechter, dan beschikken zij per 1 januari 2018 over een omgevingsvergunning. Een omgevingsvergunning is plaatsgebonden. De gewenste herschikking kan plaatsvinden door nieuwe omgevingsvergunningen te verlenen voor woonschepen. Deze vergunningen moeten worden getoetst aan bestemmingsplan, Bouwbesluit en redelijke eisen van welstand.

Aanbeveling

Zorg dat de instrumenten van bestemmingsplan (BOV) en welstand toegespitst zijn op de gewenste herschikking zodat een nieuwe omgevingsvergunning 'gemakkelijk' kan worden verleend.

Neem rekenschap van het feit dat een nieuwe omgevingsvergunning ook getoetst wordt aan het gewijzigde Bouwbesluit. Met de wijziging zijn overigens een groot aantal bepalingen uit het Bouwbesluit niet van toepassing verklaard op woonschepen, hetgeen vergunningverlening bespoedigt.

Maak duidelijk dat belanghebbenden (eigenaren en omwonenden) bezwaar en beroep kunnen aantekenen tegen een omgevingsvergunning.

5 Verantwoording

Dit onderzoek is tot stand gekomen door uitgebreid deskresearch te plegen waarbij kennis en ervaring van het opdrachtnemende bureau zijn meegenomen. Daarnaast zijn een aantal interviews gehouden om kennis en opvattingen bij personen bij de gemeente te inventariseren. Tevens zijn een aantal personen van andere gemeenten geïnterviewd en is gesproken met een afvaardiging van het Woonschepencomité.

Deze notitie is met de meeste zorg samengesteld. Desalniettemin is het opdracht nemende bureau niet verantwoordelijk voor fouten en / of eventuele tekortkomingen in dit rapport.

De volgende personen zijn geïnterviewd:

Gemeente Groningen

Angelique Blaauw
Lynke Koopal
Michiel de Boer
Arjen Melchert
Henk van der Velde
Robbert Leeuw
Pieter van der Sande
Jaap Dallinga

Gemeente Amsterdam

mevr. Y. Huisman
dhr. F. Arends

Gemeente Leeuwarden

mevr. Stam
dhr. A. Schurer

Gemeente Utrecht

dhr. P. de Jonge

Gemeente Zwolle

mevr. I. van der Zee
dhr. P. Naayen

Woonschepencomité

dhr. D. van Driel
dhr. N. Tiel



auteur: Jan Pieter Koppert
Squarez Recruitment
Leemansweg 51
6827 BX Arnhem

foto's: Jan Pieter Koppert

Bijlage

