

Ligplaatsenbeleid op de helling

Geldend van 25-05-2000 t/m 31-12-2015

Intitulé

Ligplaatsenbeleid op de helling

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 Woonvorm te water

In de gemeente Leeuwarden zijn ongeveer 180 ligplaatsen voor woonschepen. Op deze ligplaatsen hebben een drietal categorieën vaartuigen ligplaats ingenomen, te weten: woonarken, kleine zeeschepen en voormalige binnenvaartschepen. Een deel ligt in de stad, het andere deel op speciale locaties in het buitengebied. Daarnaast doen ook plezier- en beroepsvaartuigen de stad aan. Ten aanzien van vaartuigen is er landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het Leeuwarder beleid stamt uit midden jaren tachtig. Sindsdien is het beleid op onderdelen ad hoc aangepast waarmee het overzicht deels verloren is gegaan.

Wonen op het water is nu een woonvorm die gelijkwaardig is aan het wonen op de wal.

De keuze om op het water te wonen heeft tegenwoordig geen relatie meer met de schaarste aan woningen "op de wal". De keuze wordt nu ingegeven door de specifieke kwaliteiten van het wonen op een schip. Het wonen op het water mag zich verheugen in een toenemende belangstelling. Ook binnen het kader van de stedelijke vernieuwing. Daarbij wordt met name gedacht aan de Froskepôle, een gebied aan de zuidooststrand van Leeuwarden, waar een wandelgebied, sportpark en jachthaven zijn gevestigd. De gedachten gaan uit naar de ontwikkeling aldaar van een waterrijk woonmilieu met bijzondere, kwalitatief hoogwaardige woningtypes aan, op of in het water. Hiervoor zal op korte termijn een haalbaarheidsonderzoek worden verricht.

De bevolking van de woonschepen vormt een afspiegeling van de huidige samenleving:

qua leeftijdsopbouw, inkomenssituatie en opleidingsniveau zijn er geen significante verschillen met landbewoners. Een eventueel negatief imago berust slechts op vooroordelen.

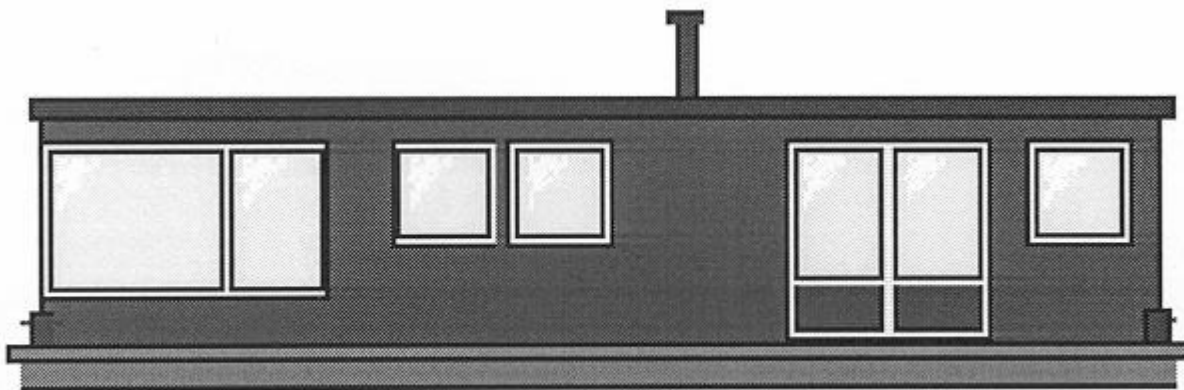
In de afgelopen jaren is de aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte toegenomen.

Dan gaat het zowel om de inrichtings- als de beheersaspecten.

Bij de vormgeving en uitvoering van het nieuwe gemeentelijke woonschepenbeleid is onder meer gebruik gemaakt van de nieuwe, daartoe door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten uitgegeven voorbeeldverordeningen. Ook de in opdracht van de gemeente Leeuwarden in 1996 geschreven doctoraalscriptie planologie "Woonvorm te water", van de heer H.H.L. van Emmerik,

is een bouwsteen van deze nota.

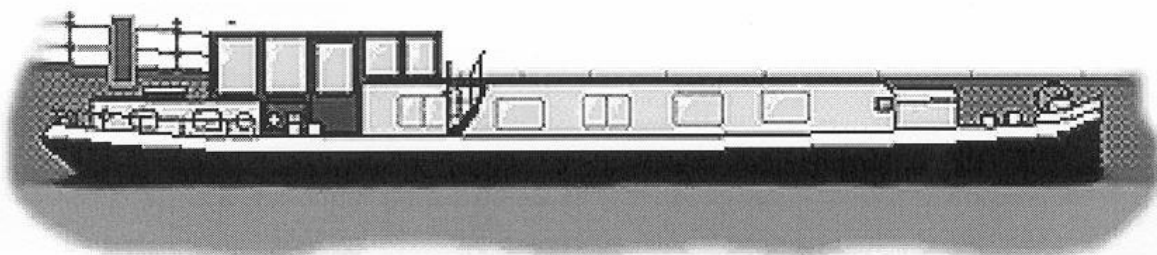
Om te beginnen geven we hier eerst aan welke betekenis we verbinden aan een aantal begrippen, zoals die binnen het gemeentelijk beleid worden gehanteerd.



Woonark:

Een woonschip bestaande uit een onderschip of betonbak en een voor bewoning geschikte bovenbouw.

Kenmerken: Zonder motor, minimaal 15 meter/maximaal 20 meter; de opbouw domineert het onderschip voor wat betreft de hoogte of de breedte of de omvang en daarmee de uiterlijke verschijningsvorm. De opbouw van het schip maakt het moeilijk of onmogelijk om zelfstandig nautisch verantwoord te varen.

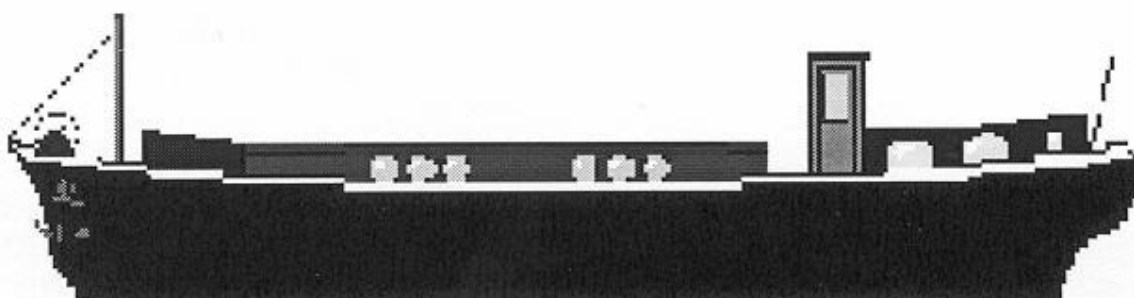


Voormalig beroeps binnenvaartschepen:

Deze schepen, verder te noemen “voormalige binnenvaart”, waren in gebruik in de beroepsvaart.

Ze zijn later omgebouwd tot drijvende woning.

Kenmerken: Bewoonde voormalige beroepsbinnenvaartschepen; gemotoriseerd; minimaal 15 meter en maximaal 25 meter lang; het onderschip domineert de bovenbouw voor wat betreft de hoogte, breedte, omvang en daarmee de uiterlijke verschijningsvorm, (dit geldt in beperkte mate als het om een origineel passagiersschip gaat); de uiterlijke verschijningsvorm van het onderschip is origineel; de bovenbouw is zodanig dat zelfstandig kan worden gevaren; het schip is zodanig gemotoriseerd dat zelfstandig varen nautisch verantwoord is.



Voormalige beroeps zeegaande schepen :

Deze schepen , verder te noemen “voormalige zeevaart”, waren in gebruik in de zeevaart, maar zijn later omgebouwd tot drijvende woning.

Kenmerken: Bewoonde zeegaande schepen, gemotoriseerd, minimaal 15 meter en maximaal 30 meter lang; het onderschip domineert de bovenbouw voor wat betreft hoogte, breedte, omvang en daarmee de uiterlijke verschijningsvorm, de uiterlijke verschijningsvorm van het onderschip is origineel; de bovenbouw is zodanig dat zelfstandig kan worden gevaren; het schip is zodanig gemotoriseerd dat zelfstandig varen nautisch verantwoord is.

Werkplaatsschip:

Een schip waar in het ruim een ambachtelijk of industrieel bedrijf wordt uitgeoefend, zoals scheepsreparatie of masten maken en dat naar zijn aard niet in een woonwijk thuishoort, maar op of nabij een industrieterrein.

Werkschip

Een schip dat functioneert als drijvende werf. Aan boord wordt een ambachtelijk of industrieel bedrijf uitgeoefend dat naar zijn aard niet in een woonwijk thuishoort, maar op of nabij een industrieterrein. Tevens vinden werkzaamheden plaats aan boord van schepen welke langszij/nabij zijn afgemeerd.

Horecaschip:

Een schip waarop een horecabedrijf wordt uitgeoefend. On der horecabedrijf wordt verstaan hetgeen daarover is bepaald in artikel 2.3.1.1 van de Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden.

Detailhandelschip:

Een schip waarop een detailhandelsbedrijf gevestigd is.

Het werkplaatsschip, werkschip, horecaschip en detailhandelschip moeten voldoen aan dezelfde kenmerken als de voormalige beroeps binnenvaartschepen of voormalige zeegaande schepen. Dit is afhankelijk van de lokatie.

Pleziervaart:

Een schip dat normaliter wordt gebruikt en is gebouwd voor de recreatievaart.

Museum informatieschip:

Een schip waarop informatie- cq. boekingskantoor voor activiteiten op scheepvaartgebied is gevestigd. Op het moment van ligplaats inname moet het schip ingeschreven staan in het Nationaal Register Varende Monumenten (N.V.R.M.) onder klasse B. Tevens dient het schip een aantoonbare historische band met de provincie Friesland te hebben.

Het schip dient geschouwd te worden door een onafhankelijke schouwcommissie die uit deskundigen vanuit de landelijke vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig dient te worden samengesteld. Deze onafhankelijke commissie wordt aangevuld met een ambtenaar Monumentenzorg en hoofd Havendienst. Deze schouwcommissie brengt schriftelijk advies uit aan eigenaar schip/vaartuig en aan de beherende instantie van het water of kade en aan de verzoeker/c.q. opdrachtgever. Binnen 6 weken wordt beslist over de aanvraag c.q. toewijzing van een ligplaats.

In de opdracht aan de commissie dient te staan, dat omgevings- c.q. liggingfactoren dat wil zeggen de context van het schip dienen te worden meegewogen, doch niet bepalend zijn voor het uit te brengen advies.

Voorwaarde voor het opstellen van een advies is de volledige medewerking van eigenaar van het schip en documenten dienen door de eigenaar te worden aangeleverd aan de commissie (historische foto's, bouwwerf-sectoren, geschiedenis, eventueel binding schip en schippersfamilies aan Leeuwarden dan wel Fryslân, wijze waarop het schip door de tijd (werfheden) is aangepast en voor welke functies (tijdsbeelden van de restauratie).

Aan het innemen van een beeldbepalende ligplaats kunnen voorwaarden worden gesteld op basis van het oorspronkelijke advies en een daarop gebaseerd en gemotiveerd, en eventueel gefaseerd restauratieplan. Een en ander ter beoordeling van de adviescommissie.

Rondvaartschip:

Vaartuig dat bestemd is voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers tegen betaling en gedurende een aaneengesloten periode van ten minste vier maanden per jaar feitelijk ten behoeve van zodanig vervoer in gebruik is.

Zeilend bedrijfsvaartuig:

Een in hoofdzaak met behulp van zeilen voortgestuwd voormalig vrachtschip, mits:

- Verkerend in zeilklare staat, alsmede in goede staat van onderhoud, volledig ingericht en gebruiksgereed;
- Bestemd voor het bedrijfsmatige vervoer van passagiers tegen betaling;
- Het gedurende een aaneengesloten periode van ten minste vier maanden per jaar feitelijk ten behoeve van zodanig vervoer in gebruik is;

Bij twijfel dient de eigenaar/vergunninghouder een klassecertificaat register Holland te overleggen.

1.2 Leeswijzer

Nu het begrippenkader duidelijk is, wordt in hoofdstuk 2 van deze nota ingegaan op het huidige beleid en de huidige regelingen. In hoofdstuk 3 komen de aantallen schepen en de verhouding tussen vraag en aanbod op de Leeuwarder woonschepenmarkt aan de orde, evenals het systeem van de wachtlijsten. Dan volgt in hoofdstuk 4 een evaluatie van het huidige beleid, waaruit een aantal knelpunten naar voren komt. Daarna wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het nieuwe beleid, waarna de concretisering van het nieuwe beleid aan de orde zal komen. De consequenties van het nieuwe beleid voor de regelingen komen aan bod in hoofdstuk 6. De handhaving van het nieuwe beleid komt aan de orde in hoofdstuk 7, waarin ook een stappenplan voor de handhaving van opslag op kades is opgenomen. In hoofdstuk 8 worden conclusies en aanbevelingen verwoord.

HOOFDSTUK 2. BELEID EN REGELINGEN

2.1 Gemeentelijk beleid

Het huidige gemeentelijke ligplaatsenbeleid is gebaseerd op een aantal notities. Deze notities werden in de jaren tachtig door de gemeenteraad vastgesteld, waaronder de notitie "Uitgangspunten woonschepenbeleid" van 10 februari 1983. Destijds was het uitgangspunt dat het aantal ligplaatsen stabiel zou blijven. Ten aanzien van de woonarken werd behalve naar stabilisatie ook gestreefd naar concentratie. Bij de voormalige binnenvaart ging de aandacht met name uit naar het welstands-aspect. De bedoeling was te bevorderen dat deze schepen, althans uiterlijk, zoveel mogelijk in originele staat zouden verkeren en daarmee geen storende elementen in het stadsbeeld zouden vormen. Afwijkingen van het originele beeld waren toegestaan, mits aan redelijke eisen van welstand werd voldaan. In de notitie werd meegedeeld dat de Commissie Welstandszorg (de voorganger van Hûs en Hiem) daarvoor criteria had ontwikkeld. Terugziend ontstaat de indruk dat het wonen op woonschepen destijds werd gezien als een hinderlijk verschijnsel waartegen regulerend moest worden opgetreden.

Voor de pleziervaartuigen werd geregeld dat deze categorie (kleine) schepen in de periode van 1 april tot 1 oktober tijdelijk ligplaats in mocht nemen op daarvoor aangewezen plaatsen, zoals de Prinsentuin en de Froskepôle. In die periode mogen de pleziervaartuigen ook ligplaats kiezen, voor zover er ruimte voor is, aan de kaden die zijn aangewezen als ligplaats voor de voormalige binnenvaart. Voor pleziervaartuigen is geen ligplaatsvergunning vereist. Pleziervaarders moeten wel havengeld betalen.

In de notitie uit 1983 wordt opgemerkt dat gestreefd wordt naar een permanent overlegorgaan inzake het woonschepenbeleid. In de notitie wordt ook vastgelegd dat de uit het beleid voortvloeiende kosten gedekt moeten worden door de inkomsten uit de havengelden.

In de raadsvergadering van maart 1983 is ten aanzien van werkschepen bepaald dat het aantal beperkt blijft. In diezelfde vergadering werd vastgesteld dat het aantal horecaschepen beperkt zou moeten blijven tot enkele incidentele gevallen in de sfeer van het restaurantbedrijf. Met betrekking tot winkelschepen werd bepaald dat het aantal van dit soort schepen niet mocht toenemen.

In 1983 zijn aldus een aantal uitgangspunten vastgesteld voor een nader te ontwikkelen beleid.

De destijds algemeen geformuleerde uitgangspunten vormen nog steeds de basis voor het beleid.

2.2 Regelingen

Ten aanzien van de woonschepen zijn er zowel landelijke als provinciale en gemeentelijke regelingen van kracht.

2.2.1 Landelijke regelingen

In de Wet op de Woonwagens en Woonschepen (WWW) stonden tot voor kort nog twee artikelen die betrekking hadden op ligplaatsen. De wet op de Woonwagens en Woonschepen is op 1 maart 1999 vervallen. Sinds 1992 vallen woonschepen onder de Huisvestingswet. De Woningwet, het Bouwbesluit en de Bouwverordening hebben geen betrekking op woonschepen.

2.2.2 Provinciale regelingen

De provinciale bemoeienis met woonschepen en ligplaatsen is al jaren vrij beperkt. Het provinciale beleid was met name vastgelegd in de "Ligplaatsenverordening Friesland 1987". De ligplaatsen-verordening was bedoeld om, in navolging van de "Landschapsverordening 1975", "de ontsiering van en rustverstoring en andere overlast in het landschap voorkomen". De provincie beoogde dit te bereiken door "een evenwichtige belangenbehartiging. Naast natuur en landschap wordt ook recreatie in de afwegingen opgenomen". Inhoudelijk waren de hoofdlijnen van beleid als volgt:

1. het afmeren t.b.v. recreatie (aanleggen) is overal toegestaan, behalve op locaties waar dat verboden is;
2. het stallen (innemen ligplaats) is overal verboden, behalve daar waar het expliciet is toegestaan;
3. de uitvoering van het beleid is gedelegeerd aan (alle) gemeenten.

Uitgaande van de tekst van de ligplaatsenverordening zouden de permanent bewoonde woonschepen wel onder deze regeling moeten vallen, ware het niet dat Gedeputeerde Staten later in een toelichting bij een uitvoeringsbesluit opmerkten dat "permanent bewoonde woonschepen buiten de toepassing van deze verordening worden gehouden".

Binnen het hierboven geschetste kader werd in Friesland de uitvoering van een aantal taken aan de gemeenten overgedragen. De gemeenten kregen verantwoordelijkheden ten aanzien van de aanwijzing van ligoevers, het verlenen van ontheffingen, het stellen van welstandseisen en de handhaving. Omdat de provincie er nu geen provinciale taak meer in ziet, heeft zij de ligplaatsen-verordening eind 1999 ingetrokken. Via de Vereniging van Friese Gemeenten (VFG) is de gemeenten inmiddels een model ligplaatsenverordening aangeboden. Het model ligt in het verlengde van de voormalige provinciale regeling en is verwerkt in de nieuwe APV-bepalingen.

2.2.3 Gemeentelijke regelingen

Van belang zijn hier de "Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden" (APV), het "Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen" en de "Verordening op de heffing en invordering van havengelden 1995". Momenteel is er een discussie gaande over de woonlasten welke de woonschipbewoners aan de gemeente moeten betalen. Deze nota is niet gericht op die woonlasten, maar op de ligplaatsen. In deze paragraaf beperken we ons daarom tot het slechts noemen – om reden van volledigheid – van: de havengeldregeling, de aan de ligplaatsvergunningen verbonden leges en de roerende zaak belasting.

2.2.3.1 APV

In de APV, het gemeentelijk wetboek van strafrecht, zijn twee artikelen aan ligplaatsen gewijd. Het gaat dan om hoofdstuk 5, afdeling 3, de artikelen 5.3.2 en 5.3.3, waarvan artikel 5.3.2 hier van belang is. Op

grond van het eerste lid van dat artikel is het verboden met een vaartuig:

- aan te leggen;
- ligplaats in te nemen of te hebben danwel een ligplaats voor een vaartuig beschikbaar te stellen.

In afwijking van dit algemeen verbod wijst het college van burgemeester en wethouders (lid 3) wateren aan (zie §2.2.3.2.) waar, met of zonder vergunning van het college, voor met name genoemde categorieën vaartuigen aanleggen is toegestaan of ligplaats mag worden ingenomen. Een dergelijke vergunning kan worden geweigerd in het belang van:

- de openbare orde;
- de volksgezondheid;
- de milieuhygiëne;
- het aanzien van de gemeente.

Aan een ligplaatsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Omdat er uitgegaan wordt van drie soorten woonschepen, zijn er ook drie soorten standaard ligplaatsvergunningen met voorschriften. Per vergunning worden de voorschriften, indien nodig, aangepast (maatwerk).

Tegen de weigering of verlening van een vergunning kan bezwaar worden gemaakt door belanghebbenden.

Bij deze nota is een geheel nieuw hoofdstuk voor de APV gevoegd. De vaststelling daarvan door de raad loopt via een afzonderlijke procedure.

2.2.3.2 Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen

Het Aanwijzingsbesluit is de uitwerking van artikel 5.3.3.2, lid 3 (oud: 5.3.2, lid 3) van de APV. In dit besluit zijn door het college de plaatsen aangewezen waar de woonschepen e.d. mogen liggen. Daarbij worden verschillende categorieën vaartuigen onderscheiden, zoals woonarken, voormalige binnenvaart en voormalige zeevaart. Bij de koppeling van de verschillende locaties aan de verschillende categorieën schepen gaat het vooral om de inpasbaarheid van de vaartuigen in de omgeving. Het gaat dan om het aanzien van de gemeente, bijvoorbeeld: kleinere zeeschepen passen niet in of nabij de binnenstad, maar misstaan niet aan de Harlingertrekweg. Ook ligplaatsen voor meer specifieke soorten schepen zijn in het Aanwijzingsbesluit geregeld, zoals de horeca-, de winkel- en de werkschepen.

In de negentiger jaren is het Aanwijzingsbesluit een aantal keren aangepast. Het laatst in het voorjaar van 1998. Deze laatste wijziging was een actualisatie en niet gebaseerd op nieuw beleid.

In het Aanwijzingsbesluit worden minimale en maximale lengtematen genoemd. Af en toe doet zich een geval voor waarbij in alle redelijkheid van de maximale lengtemaat afgeweken zou moeten kunnen worden. Daarom is in 1998 aan het Aanwijzingsbesluit een ontheffingsmogelijkheid toegevoegd. Het beleid is dat met het verlenen van zo'n ontheffing de maximale lengtemaat met niet meer dan 5 meter mag worden overschreden en de minimale lengtemaat met maximaal 3 meter verkleind mag worden.

2.2.3.3 Havengeld

Het havengeld is geregeld in de door de gemeenteraad vastgestelde "Verordening op de heffing en de invordering van havengelden 1995". Het belastbaar feit is:

"het gebruik met vaartuigen overeenkomstig de bestemming van voor de openbare dienst bestemde in de gemeente gelegen openbare vaarwaters, kaden en oevers, bij de gemeente in eigendom of in beheer en/of onderhoud of van andere voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen, die in beheer en/of onderhoud zijn bij de gemeente danwel het genot van door of vanwege de gemeente verstrekte diensten".

Uitgangspunt bij het havengeld is dat het voor de gemeente kostendekkend is. De grondslagen voor het berekenen van het havengeld zijn het laadvermogen van het vaartuig, de oppervlakte van een vaartuig danwel de lengte van het vaartuig. In de bij de verordening behorende tarieventabel is het een en ander in bedragen uitgewerkt. De havengeldverordening is een algemene regeling waartegen geen bezwaar kan worden gemaakt. Wel kan tegen een concrete havengeldnota of -kwitantie bezwaar worden aangetekend. Ook de huur van de stroom- en watervoorziening valt onder de havengeldverordening. Deze gelden zijn bestemd om kapitaalslasten te dragen en om onderhoud te plegen aan de voorzieningen. In het geval van de havengelden treedt de gemeente op als ondernemer. De gemeente levert immers een dienst aan de klant. In verband daarmee moet de gemeente over de havengelden omzetbelasting afdragen. Bij het vaststellen van de tarieven heeft de gemeente de bevoegdheid rekening te houden met de kosten wegens afdracht van de verschuldigde omzetbelasting.

Op grond van de havengeldverordening, artikel 1, de leden 19 en 20 wordt momenteel in de tarieventabel voor de pleziervaart uitgegaan van twee klassen. Dit onderscheid is gebaseerd op een verschil in voorzieningenniveau.

2.2.3.4 Leges

De vergunningaanvrager dient de legeskosten te voldoen die door de gemeenteraad zijn vastgesteld in de legesverordening. Deze leges worden geheven, "voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor

een ligplaatsvergunning". In de praktijk worden leges uitsluitend in rekening gebracht wanneer men daadwerkelijk op de wachtlijst komt te staan. Als inschrijvingsdatum op de wachtlijst wordt de datum gebruikt waarop de leges door de gemeente zijn ontvangen. In de legesverordening is de bepaling opgenomen dat degene die zijn aanvraag schriftelijk intrekt 50% van de betaalde leges terug kan krijgen.

2.2.3.5 RZB

Sinds 1 januari 1998 dienen de woonschipbewoners in Leeuwarden roerende zaakbelasting te betalen. De hoogte van deze belasting hangt af van de waarde van het woonschip.

HOOFDSTUK 3. AANTALLEN LIGPLAATSEN

3.1 Huidige situatie

Hieronder wordt per categorie vaartuin achtereenvolgens aangegeven: het aantal beschikbare ligplaatsen, het aantal dat daarvan bezet is en – indien van toepassing – het aantal lege plaatsen.

De cijfers zijn een weergave van de situatie zoals deze was op **1 maart 1999**.

Tabel 3.1: Ligplaatsen voor voormalige binnenvaartschepen

Locatie	Aantal ligplaatsen	Aantal bezet	Aantal leeg
Westersingel	12	12	0
Eebuurt	1	1	0 ¹
Nieuwe Kade	5	5	0
Oostergrachtswa l	8	8	0
Oosterkade	6	6	0
Nieuweweg	2	2	0 ²
Willemskade nz	12	7	5
Willemskade zz	12	9	3
Emmakade nz	26	23	3
Emmakade zz	28	25	3
Totaal	115	101	14

Tabel 3.2: Ligplaatsen voor woonarken

Locatie	Aantal ligplaatsen	Aantal bezet	Aantal leeg
Oostersingel	19	19	0
't Anker (Lekkum)	11	11	0
De Boeg (Bilgaard)	9	9	0
Totaal	42	42	0

Tabel 3.3: Ligplaatsen op Uitsterflocaties woonarken

Locatie	Aantal ligplaatsen	Aantal bezet
Bisschopsrak	3	3
Oude Lune	5	5
Blokh. plein/Zuid. gracht	1	1
Hempens t/o school	1	1
Noordvlietslot	1	1
Holstmeerweg	2	2
Totaal	13	13

¹ Het betreft hier een uitsterflocatie

² De Nieuweweg vervalt in verband met de aanleg van een busbaan; vervangende lokaties aan Emmakade

Tabel 3.4: Ligplaatsen voor voormalige binnenvaartschepen en/of woonarken

Locatie	Aantal ligplaatsen	Aantal bezet	Aantal leeg
De Leyte (Hempens)	6	6	0

Tabel 3.5: Ligplaatsen voor voormalige binnen- en zeevaartschepen

Locatie	Aantal ligplaatsen	Aantal bezet	Aantal leeg
Harlingertrekweg	18	16	2

Tabel 3.6: Ligplaatsen voor werkplaatsschepen/werkschepen

Locatie	Aantal schepen	Aantal bezet	Aantal leeg
Emmakade zz	1	1	0
Snekertrekweg	1	1	0
Totaal	2	2	0

Tabel 3.7: Ligplaatsen voor horeca-schepen

Locatie	Aantal ligplaatsen	Aantal bezet	Aantal leeg
Willemskade zz (Pannekoekschip)	1	1	0
Nieuwe weg (t.h.v. voorm. ABN/AMRO)	1	0	1
Harlingertrekweg	1	1	0
Totaal	3	2	1

Tabel 3.8: Ligplaats voor winkelschip

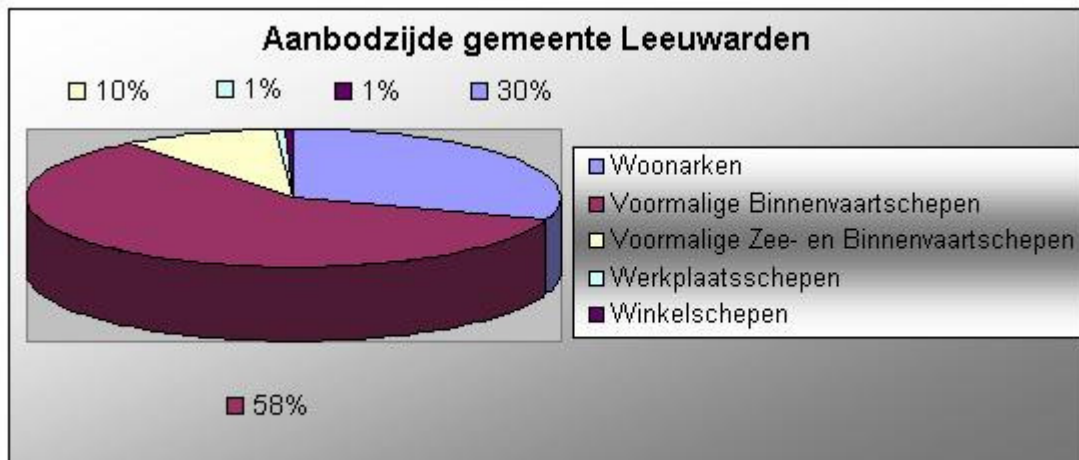
Locatie	Aantal schepen	Aantal bezet	Aantal leeg
Willemskade zz	1	0	1



Foto: scheepstimmerbedrijf "de OORSPRONG"

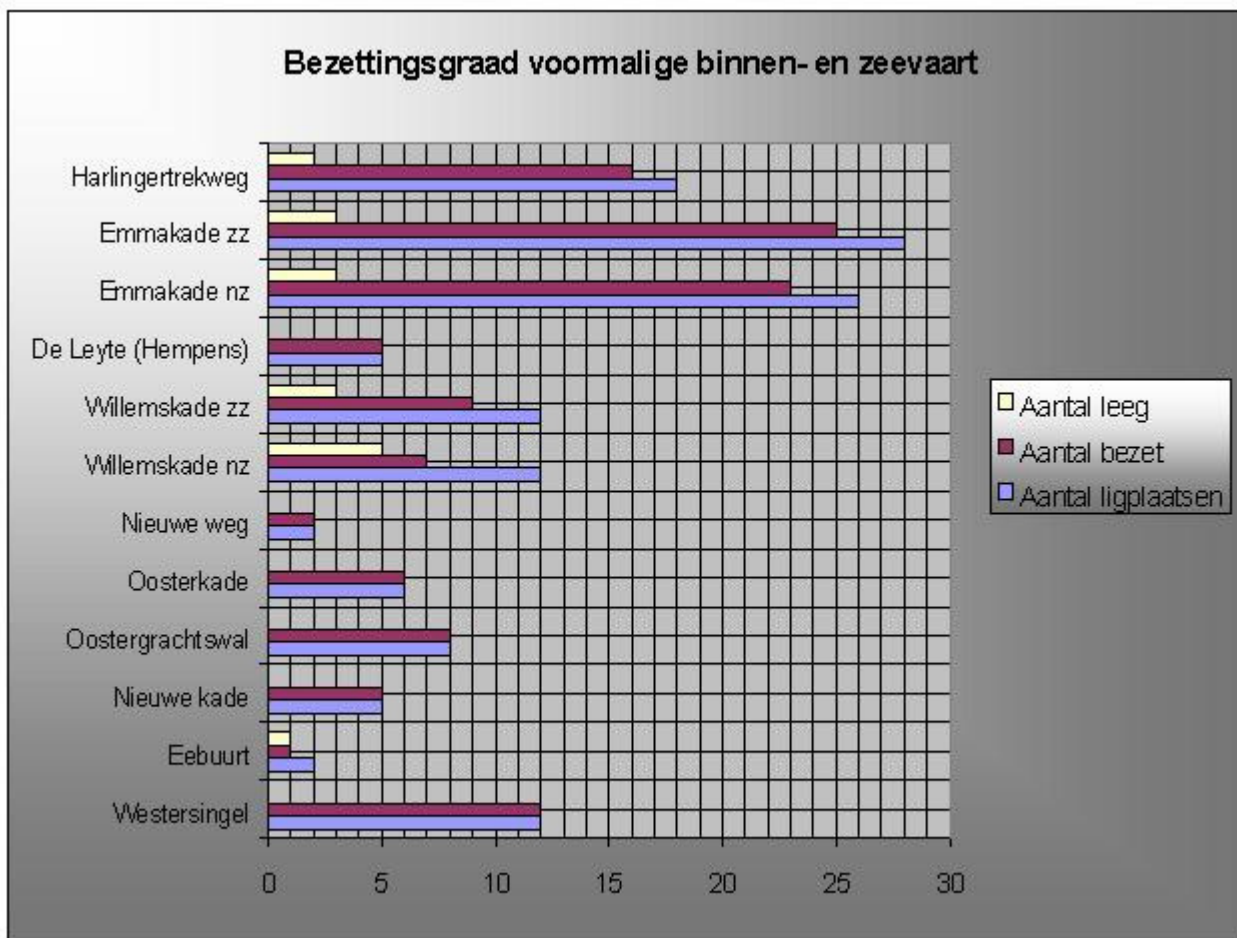
3.2 Bezetting van de ligplaatsen

In de periode februari - mei 1999 is gekeken naar de bezetting van de ligplaatsen op de Leeuwarder woonschepenmarkt. Hieronder wordt daar een weergave van gegeven, te beginnen met een schematische weergave van de omvang van het ligplaatsenaanbod voor de verschillende soorten schepen in de gemeente Leeuwarden:

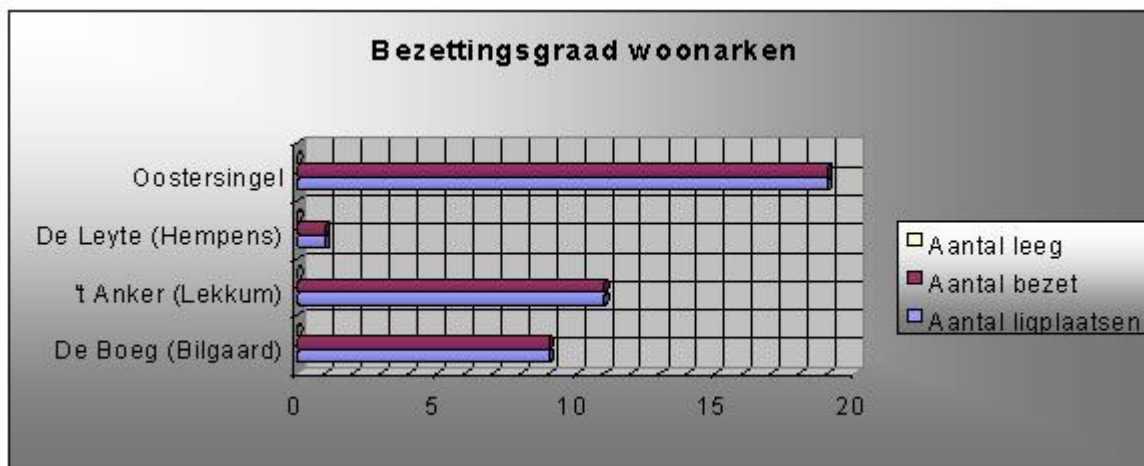


Figuur 3.1: Verhouding tussen aantal ligplaatsen en categorieën woonschepen in Leeuwarden.

Hieronder vindt u de schematische weergave van de verhouding tussen bezette en niet-bezette ligplaatsen op de Leeuwarder woonschepenmarkt, zoals deze was op 1 maart 1999.



Figuur 3.2: Voormalige binnenvaart en/of zeevaart



Figuur 3.3: Woonarken

3.3. Toelichting wachtlijst versus bezetting

De werkwijze ten aanzien van de wachtlijsten is voor veel mensen onduidelijk gebleken. In bijlage 1 is derhalve weergegeven welke systematiek wordt toegepast.

Voormalige binnenvaart

Van alle ligplaatsen is 58% aangewezen voor deze categorie schepen. Op de wachtlijst voor de voormalige binnenvaart staan op dit moment 29 personen, waarvan 28 op de reservewachtlijst. Iemand komt op de reservewachtlijst wanneer hij/zij op het moment van ligplaatsaanbieding geen schip bezit. Dat betekent dat 96% van de mensen op de wachtlijst voor de voormalige binnenvaart al eens een ligplaats aangeboden heeft gekregen. Op 1 maart 1999 waren 14 ligplaatsen voor de voormalige binnenvaart niet bezet. Op het moment dat de mensen op de reservewachtlijst een voormalige binnenvaarder bezitten, kunnen ze op korte termijn ligplaats innemen. De doorstroming op de

Woonarken.

Van de Leeuwarder ligplaatsen is 30% aangewezen voor deze categorie schepen. Op de wachtlijst voor woonarken is geen doorstroming. De mensen die een ligplaats met een woonark hebben, blijven daar namelijk voor lange tijd liggen. Aangezien er geen woonark-ligplaatsen vrij zijn of binnenkort bij komen, zal op deze wachtlijst ook in de toekomst weinig doorstroming plaatsvinden. Op de wachtlijst voor de woonarken staan 5 personen, waarvan de langst ingeschrevene sinds 1986 en de meest recent ingeschrevene sinds 1997.

Er is een verzoek ingediend voor het aanwijzen van de Nieuwe Kade voor woonarken. Uit oogpunt van zorg voor het welstandsaspect, is er echter niet voor gekozen het aantal ligplaatsen voor woonarken in of bij de binnenstad te vergroten.

Voorgesteld wordt om de wachtlijst voor woonarken te laten vervallen, door zakelijke in plaats van persoonlijke ligplaatsvergunningen te verstrekken. Dit houdt in dat een woonark met ligplaatsvergunning kan worden verkocht. Motivering hiervoor is dat er geen doorstroming is op deze wachtlijst is en dit voor de woonarkbewoners ook beter is, omdat het in de praktijk moeilijk is een woonark zonder ligplaats te verkopen.

Voormalige zeevaart

Van de Leeuwarder ligplaatsen is 10 procent aangewezen voor deze categorie woonschepen.

Op de wachtlijst voor de ligplaatsen voor voormalige zeeschepen staan vijf personen. Hiervan staan drie personen op de reservewachtlijst. Het aantal vrije plaatsen is op dit moment 2. Gezien de bezettingsgraad van ligplaatsen voor zeeschepen is de doorstroming niet groot. Voorgesteld wordt om deze lokatie (Harlingertrekweg) uitsluitend aan te wijzen voor de zeevaart. Voor de nog aanwezige binnenvaartschepen

wordt een uitsterfconstructie voorgesteld.

Aantal inschrijvingen

Zoals uit de tabel hieronder blijkt, neemt het aantal inschrijvingen toe. Dit geldt met name ten aanzien van de voormalige binnenvaarders.

Tabel 3.9: totaal aantal inschrijvingen in de afgelopen jaren

Categorie	1986	1989	1993	1994	1996	1997	1998
Binnenvaart	1	3	-	1	5	7	16
Zeevaart	-	-	-	-	1	1	3
Woonark	1	-	2	-	-	2	-
Totaal	2	3	2	1	6	10	19

Gezien het aantal inschrijvingen lijkt er sprake van een behoorlijke vraag. In totaal staan er 41 mensen op de verschillende wachtlijsten, waarvan echter 31 op de reservewachtlijst. De mensen die op het moment van ligplaatsaanbieding door de gemeente geen schip bezitten, worden op de reservewachtlijst geplaatst. Dat betekent dat 78% van de mensen op de wachtlijsten die al een ligplaats aangeboden hebben gekregen, hier nog geen gebruik van heeft kunnen of willen maken. Het aantal mensen op de wachtlijsten die in het bezit zijn van een woonschip is beperkt. De urgentie van de mensen op de reservewachtlijst is in de meeste gevallen niet groot.

Samengevat concluderen we dat over het algemeen het aanbod van ligplaatsen in de gemeente Leeuwarden tot nu toe groot genoeg is om aan de vraag te kunnen voldoen, met uitzondering wellicht voor wat betreft de woonarken en voormalige zeevaart (geen, resp. weinig doorstroming).

HOOFDSTUK 4. EVALUATIE

Hieronder volgt eerst een evaluatie van het gemeentelijke woonschepenbeleid en daarna van de gemeentelijke regelingen. Aan de hand van die evaluatie worden een aantal conclusies getrokken.

4.1 Beleid

Het gaat hierbij om de beantwoording van de volgende vragen:

Is, voor wat betreft het aantal ligplaatsen, het streven naar consolidatie gelukt?

Is, voor wat betreft de locaties van de ligplaatsen, het streven naar concentratie gelukt?

Is de kwaliteit van het uiterlijk aanzien van de schepen verhoogd en, zo ja, komt dat door het inschakelen van Hûs en Hiem?

Zijn de havengelden kostendekkend?

Is het aantal werkschepen, horeca-schepen en winkelschepen beperkt gebleven?

Is er een permanent overlegorgaan gerealiseerd tussen gemeente en woonschippers?

ad 1) Op sommige locaties is het aantal ligplaatsen inderdaad afgenomen. Dit is het gevolg van het uitsterfbeleid aldaar, zoals aan het Bisschopsrak. In zijn totaliteit is het aantal ligplaatsen de afgelopen tien jaar niet afgenomen, doordat elders de mogelijkheden zijn verruimd.

Tevens zijn er recent plaatsen op de Harlingertrekweg en de Emmakade (zz) bijgekomen.

ad 2) Er is wel enige concentratie van voormalige binnenvaart geweest richting de binnenstadring.

Verder zijn, door de aanleg van drie woonschepenhavens, de woonarken nu vrijwel allemaal geconcentreerd op die drie plekken.

ad 3) De indruk bestaat dat de kwaliteit van het uiterlijk aanzien van de schepen over het algemeen niet is

achteruit gegaan. De inschakeling van Hûs en Hiem is een hoge uitzondering gebleven.

ad 4) De havengelden zijn in principe kostendekkend, begrotingstechnisch gesproken. In 1998 en 1999 waren de havengelden op rekeningbasis echter niet kostendekkend.

ad 5) Het aantal werkschepen is uiteindelijk beperkt gebleven tot 2; het aantal voor horecaschepen aangewezen ligplaatsen is twee, die beide zijn bezet en waarvan één daadwerkelijk leidt tot exploitatie (Pannenkoekschip). Er is één plek beschikbaar voor een winkelschip.

ad 6) Er is een permanente "Overlegcommissie Markten en Havens" gerealiseerd. Na verloop van een aantal jaren is deze commissie, in het kader van een bezuinigingsronde, opgeheven.

Het ruim tien jaar oude woonschepenbeleid is inmiddels deels achterhaald. Nieuwe ontwikkelingen zijn er niet allemaal in verwerkt. Het woonschepenbeleid is bovendien maar ten dele aan het papier toevertrouwd en vastgesteld. Het zit voor een groot deel opgeslagen in de hoofden van de medewerkers. Voor de rechtszekerheid van de burgers en gemeente is het noodzakelijk een en ander alsnog op papier te zetten, uit te werken en vast te stellen. Er is ook geen duidelijke visie op de woonschepen in de gemeente. Het is intussen algemeen aanvaard overheidsbeleid geworden, dat woonschepen een met woningen gelijkwaardige woonvorm zijn.

4.2 Regelingen

Wijziging van beleid kan leiden tot wijziging van gemeentelijke regelingen. De huidige gemeentelijke woonschepenregeling in de Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden is beperkt. Daardoor moet veel worden geregeld in het "Aanwijzingsbesluit ligplaatsen kaden en wallen" en in de ligplaatsvergunningen (voorschriften). Of deze voorschriften juridisch nog juist en sluitend zijn wordt nagegaan. Verder is het Aanwijzingsbesluit voor leken moeilijk leesbaar.

Wat voor het beleid geldt, geldt ook voor de regelingen, namelijk dat een aantal aspecten niet op staan beschreven en zijn vastgesteld. Een voorbeeld is het hiervoor reeds beschreven wachtlijsten-systeem. Het is tot dusver niet expliciet vastgesteld als beleid(sregel). Vandaar dat als bijlage een aparte notitie over de wachtlijsten is bijgevoegd, ter vaststelling.

Bovendien is in de afgelopen jaren gebleken dat de middelen voor handhaving van de regelingen in Leeuwarden heel beperkt zijn. Voorbeelden: rommel/ illegale bouwwerken op de kade, illegale ligplaatsen.

De Havengeldverordening is ten aanzien van de pleziervaart voor verbetering vatbaar, voor wat betreft de indeling in categorieën. Dit zijn nu twee tarieven. Het is de bedoeling dat er een indeling in drie categorieën komt.

4.3 Conclusies

Samengevat moet er het volgende gebeuren:

- het ligplaatsenbeleid dient opnieuw te worden geformuleerd, waarbij onder meer ongeschreven beleid wordt vastgelegd;
- in het nieuwe beleid moet het uitgangspunt zijn dat het wonen op het water gelijkwaardig is aan het wonen op de wal;
- in het nieuwe beleid moeten richtinggevende keuzes gemaakt te worden ten aanzien van kwantiteit en kwaliteit van de ligplaatsen/woonschepen in de gemeente;
- er moet een standpunt worden ingenomen over wel of niet regulier overleg met de vertegenwoordigers van de woonschepbewoners. De vraag is of de woonschepen samen als één wijk moeten worden beschouwd of dat ze onderdeel uitmaken van de verschillende wijken;
- de woonschepenregeling in de Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden moet vollediger worden;
- het Aanwijzingsbesluit ligplaatsen moet visueel worden gemaakt, om de inzichtelijkheid te vergroten (ligplaatsenkaart);
- de gemeente moet zichzelf meer mogelijkheden verschaffen om handhavend op te kunnen treden, zoals de aanleg van een dwanghaven;
- nagegaan moet worden of de voorschriften behorend bij de ligplaatsvergunningen nog wel juridisch

sluitend zijn;

- de werkwijze ten aanzien van de wachtlijsten moet expliciet worden vastgesteld.



Foto: Voormalige ligplaats van een woonark aan de uitsterflocatie "Bisschopsrak"

HOOFDSTUK 5. NIEUW BELEID

5.1 Uitgangspunten

- A. Uit het oogpunt van volkshuisvesting is het gewenst dat Leeuwarden een ruime keuze biedt aan woningtypen en woonmilieus; het in voldoende mate kunnen (blijven) aanbieden van ligplaatsen voor verschillende typen woonschepen past in dat beeld.
- B. Als woonvorm is het wonen op een woonschip gelijkwaardig aan het wonen in een huis op de wal. Woonschipbewoners dienen dus gelijkwaardig behandeld te worden als "landrotten".
- C. Van woonschepen wordt, evenals van woningen, en rekening houdend met het eigen karakter van woonschepen, verwacht dat ze aan redelijke eisen van welstand voldoen. Daarbij wordt gekeken naar de woonschepen op zichzelf, naar de omgeving, en naar de te verwachten ontwikkelingen. Afhankelijk van de kwetsbaarheid van de ligplaatsgebieden zullen nadere toetsingscriteria opgesteld worden. Die criteria kunnen per soort gebied verschillen. Het binnenstadgebied is kwetsbaarder dan, bijvoorbeeld, een kade langs een industrieterrein. Voor het binnenstadgebied zullen de criteria daarom strenger zijn. Overigens zullen de te ontwikkelen criteria onderwerp van gesprek zijn in het overleg met de Leeuwarder vereniging van woonschippers.
- D. Een ligplaats is - in principe - een oppervlakte water langs een kade gelegen boven gemeentegrond. Kaden maken onderdeel uit van de openbare buitenruimte en vallen dus onder het gemeentelijk beleid ten aanzien van de openbare ruimte. De kade wordt voor verschillende doeleinden gebruikt en is een schaars goed. Gebruik van de openbare ruimte voor particulier gebruik wordt niet toegestaan. Het gebruik van een deel van de openbare ruimte door bewoners op het water of het land kan, afhankelijk van het karakter van die ruimte, door een vergunningstelsel geregeld worden. In het kader van het verhogen van het voorzieningenpeil bij de ligplaatsen, zal voor een vrije op- en afgang voor de bewoners, ruimte gereserveerd moeten worden. Dit verhogen van het voorzieningenpeil wordt

gekoppeld aan het herinrichten van de kaden. Ook in een plaats voor afvalcontainers en ruimte voor een eventuele fietsenbox zal dan worden voorzien.

- E.** Woonschepen/woonschipbewoners maken onderdeel uit van de wijk waarin ze liggen/wonen. Op basis hiervan ligt een afzonderlijk overleg met de wooschippers niet voor de hand.
- F.** Beleid en regelingen ten aanzien van woonschepen hebben alleen zin als ze daadwerkelijk gehandhaafd (kunnen) worden. Aan de handhaving wordt meer aandacht en geld besteed.
- G.** Bij veel aspecten van deze nota is het uiteindelijke uitgangspunt het streven naar vergroting van rechtszekerheid op het terrein van het ligplaatsenbeleid, zowel voor de klant als voor de gemeente.

5.2 Welstand

Een woning op het water moet, evenals een woning op het land, voldoen aan redelijke eisen van welstand. Zowel op zichzelf als ten opzichte van de omgeving. Zoals bepaalde woningen op het land uit het oogpunt van welstand tekort schieten zijn er op het water woonschepen die de toets der kritiek niet kunnen doorstaan. In deze nota wordt gekozen voor het verhogen van de kwaliteit van de ligplaatsen. Het verbeteren van de welstand van de woonschepen maakt daar onderdeel van uit. In de praktijk gaat het om twee situaties waarin de welstand moet worden beoordeeld:

- a.** bij een aanvraag voor een ligplaatsvergunning;
- b.** in geval een vergunninghouder toestemming vraagt voor verbouw van een woonschip, voor zover het gaat om een verbouwing die invloed heeft op het uiterlijk van het woonschip.

Aangezien ook de omgeving een rol speelt bij beoordeling van het welstandsaspect moet bij de welstandscriteria daarmee rekening worden gehouden. In verband daarmee worden drie 'zones' onderscheiden:

- 1.** de kaden aan beide zijden van de stadsgrachtenring worden, door hun ligging binnen of direct grenzend aan het beschermde stadsgezicht, beschouwd als kwetsbaar gebied;
- 2.** het Nieuwe Kanaal, tussen de Eerste Kanaalsbrug en de Tweede Kanaalsbrug, wordt aangemerkt als minder kwetsbaar gebied dan 1. Rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat dit beschermd stadsgezicht wordt;
- 3.** de overige kaden worden aangemerkt als weinig kwetsbare zone.

In het algemeen kan worden gesteld dat woonschepen qua schaal en maatvoering moeten passen in de omgeving. Dit geldt meer voor de categorieën 1 en 2 dan voor 3.

Bij twijfel met betrekking tot het welstandsaspect wordt advies gevraagd. In de eerste plaats wordt daarbij gedacht aan Hûs en Hiem. In het verlengde van het streven om meer aandacht te besteden aan welstand zal dat in het vervolg vaker worden gedaan. Los daarvan zal de gemeente met Hûs en Hiem in gesprek gaan over (verbetering van) de nodige expertise voor de advisering.

De welstandscriteria zullen nader moeten worden uitgewerkt. Het college werkt de welstandseisen uit in nadere regels, na daarover deskundig te zijn geadviseerd en nadat het een en ander is besproken met de Vereniging van Schippers.

De kade is openbare ruimte. Die kade wordt soms ongevraagd in gebruik genomen voor opslag, fietsenberging, tuin of iets anders. Dat maakt soms een rommelige indruk. Het aanzien van de kade is mede beeldbepalend voor de openbare ruimte. Vandaar dat we in deze nota, in hoofdstuk 7, nader op deze problematiek ingaan.

5.3 Regeling in bestemmingsplan

De ligplaatsenlocaties zijn aangewezen in het door het college vastgestelde Aanwijzingsbesluit. Vaststelling door het college heeft als voordeel dat het besluit snel is aan te passen aan de actualiteit. In plaats van in een afzonderlijk besluit kunnen de ligplaatsen ook in een verordening danwel bestemmingsplan worden vastgelegd. In de beide laatste gevallen gaat het om een besluit van de raad. Bij de afweging tussen continuering van het Aanwijzingsbesluit of overschakelen op een verordening, dan wel bestemmingsplan, is het uiteindelijke doel het vastleggen van de ligplaatsen in bestemmingsplannen en wel om de volgende redenen:

- het bestemmingsplan is kenbaarder dan een verordening;

- het bestemmingsplan is het meest voor de hand liggende kader, aangezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedoeld is voor het bestemmen van gronden;
- het bestemmingsplan is het democratisch instrument bij uitstek van de raad voor het maken van een zorgvuldige afweging;
- het bestemmingsplan biedt aan belanghebbenden (woonschipbewoners en omwonenden) een grotere rechtsbescherming.

Het overstappen van het huidige Aanwijzingsbesluit naar vastlegging in bestemmingsplannen is een onderdeel van het streven naar verhoging van de kwaliteit van het woonschepenbeleid en de uitvoering daarvan. Kwaliteit in de vorm van vergroting van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid van burgers.

5.4 Ligplaatsvoorzieningen

Een ligplaats is een oppervlakte water gelegen langs een kade of oever en meestal gelegen boven gemeentegrond. De aantrekkelijkheid en kwaliteit van de ligplaats wordt bepaald door een reeks van zaken in de directe omgeving van de ligplaats. Het gaat dan om:

1. een goede ligplaatsindeling (voldoende kadelengte en tussenruimte; ligplaats bereikbaar voor het schip);
2. meerringen;
3. vrije op- en afgang voor de woonschipbewoners;
4. aansluitpunten voor water en stroom;
5. aansluitpunt voor riolering;
6. beugel voor afvalcontainer;
7. (plek voor) fietsenberging;
8. ruimte voor een bijboot;
9. meerpalen.

Toelichting:

Ad 1. Ligplaatsindeling

De vrije toegang voor het schip is een eerste vereiste voor een ligplaats. Toch is dit geen vanzelfsprekendheid meer, gezien de dichtslibbing van vaarwegen.

Ad 2. Voldoende meerringen

Het is vanzelfsprekend dat bij elke ligplaats om de ± 10 meter een meerring aanwezig is. In de praktijk blijken nog niet alle ligplaatsen daarover te beschikken. Hier moet alsnog in worden voorzien.

Ad 3. Vrije op- en afgang

Een vrije op- en afgang naar het schip is niet altijd gewaarborgd. Dit dient alsnog te worden gerealiseerd.

Ad 4. Paal/put

Aansluitpunten voor water en stroom zijn bij (bijna) alle ligplaatsen voor woonschepen aanwezig.

Ad 5. Riolering

Van de 180 ligplaatsen zijn er 27 aangesloten op de riolering. Binnen het kader van de uitvoering van het Gemeentelijk Riolerings Plan worden in 1999/2000 de 58 ligplaatsen aan de Emmakaden eveneens op de riolering aangesloten.

Ad 6. Containerbeugel

Elke woonboot heeft een afvalcontainer van de gemeente. Deze staan op het dek danwel her en der op de kade. Dit is geen fraai beeld. In verband daarmee dient bij elke ligplaats een beugel te worden geplaatst waar de afvalcontainer in/aan geplaatst kan worden.

Ad 7. Fietsenberging

Op de kaden staan vaak fietsen of fietsenbergingen (van diverse pluimage). Er is behoefte aan de een of andere vorm van fietsenberging op de wal voor de woonschippers. De gemeente wil hierin voorzien, voor zover de omgeving en de ruimte dat toelaten. Inmiddels is een proefopstelling geplaatst aan de Harlingertrekweg en vervolgens de Emmakade. Een definitief model kan desgewenst door de woonschippers worden gehoord.

Ad 8. Bijboot

Een bijboot is een klein vaartuig dat behoort bij het woonschip. Het is bestemd, geschikt en gebruiksklaar voor inspectie of kleine reparatie aan en om het schip. Het beleid hieromtrent is moeilijk te handhaven omdat deze omschrijving niet als beleid is vastgesteld. Daarom wordt in bijlage 2 het beleid ten aanzien van bijboten vastgesteld.

Ad 9. Meerpalen

Bij een aantal woonschepen zijn (meer)palen in het water geplaatst. Op grond van artikel 5.3.1.2 van de APV is hiervoor een vergunning vereist. De bestaande gevallen zijn in het verleden al dan niet met mondelinge toestemming geplaatst. Voor deze gevallen kan vergunning worden verleend, mits kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarden:

- op geen enkele manier trekvast aan de kademuur bevestigd;
- daar waar palen tegen de muur worden gestut, dient er tussen de stut en de kademuur een stuk hout te worden aangebracht ter bescherming van de kademuur;
- stutten mag niet tegen de rollaag;
- indien er werkzaamheden aan de kademuur plaatsvinden, moet de toegankelijkheid van de kademuur gewaarborgd zijn; indien dit nodig is, worden de palen op kosten van de vergunninghouder verwijderd.

Voor de vergunning zijn leges verschuldigd, jaarlijks wordt precario in rekening gebracht. Alle bestaande situaties worden gelegaliseerd, dan wel verwijderd wanneer niet aan de voorwaarden kan worden voldaan. Hiermee wordt eveneens aangesloten bij de herinrichting van de kades.

Aanvragen voor nieuw te plaatsen meerpalen moeten eveneens voldoen aan de gestelde eisen en worden tevens ter advies voorgelegd aan Hûs en Hiem.



Foto: vrije op- en afstapplaats



Foto: geïmproviseerde fietsenstalling

5.5 Kluskade

Klein onderhoud en schilderwerk aan woonschepen wordt vaak door de bootbewoners zelf,

ter plekke op de ligplaats, uitgevoerd. Over het algemeen levert dat niet of nauwelijks overlast op voor omwonenden. Grotere klussen op de ligplaats gaan eerder gepaard met overlast voor de omgeving, in de vorm van stank, lawaai en gebruik van parkeerplaatsen e.d. Voor omwonenden geeft dit dan soms aanleiding tot het maken van op- en aanmerkingen, ook bij de gemeente. In verband daarmee is de gemeente nagegaan of het zin heeft een afzonderlijke kluskade in te richten, waar woonschepen tijdelijk kunnen liggen voor het zelf uitvoeren van de klus. Dit vergt op die kluskade een aantal

voorzieningen/investeringen. Een kluskade-vorm die praktisch en financieel gezien haalbaar is, is echter niet “gevonden”.

5.6 Museumhaven

De Leeuwarder grachten zijn jarenlang gebruikt voor het vervoer van goederen. De aanblik van al die schepen maakte integraal onderdeel uit van het – fraaie – stadsbeeld. Schepen van toen maken nu vaak deel uit van het zogenaamde industriële erfgoed. In Leeuwarden leeft, zowel aan gemeentelijke als aan particuliere zijde, het idee van het realiseren van een museumhaven., waar de schepen van vroeger een plaats kunnen vinden. Dit idee zal nader onderzocht worden op haalbaarheid. De gemeente zal daartoe in overleg treden met de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Bij de begripsomschrijvingen in het eerste hoofdstuk is aangegeven wat onder een museumschip wordt verstaan en op welke wijze wordt beoordeeld of een schip in aanmerking komt voor een ligplaats.

Als de realisatie van een museumhaven een verlies aan huidige ligplaatsen tot gevolg zou hebben dan zouden die ligplaatsen elders gecompenseerd moeten worden. In verband daarmee is het relevant dat het aantal ligplaatsen aan de Emmakade is en nog wordt uitgebreid. Mogelijk kan ook uitbreiding gevonden worden in het realiseren van ligplaatsen in het buitengebied (Froskepôle).

Overigens zou de steiger aan de Willemskade nz (nu bestemd is voor pleziervaart in de periode

1 april – 1 november) aangewezen kunnen worden als ligplaats voor zeilende bedrijfsvaartuigen/ rondvaartschepen, welke deze steiger kunnen gebruiken als op- en afstappunt voor hun klanten.

5.7 Terzijde

In de kadernota Binnenstad Nieuwe Stad is geconstateerd dat de gemeente weinig gebruik maakt van de aanwezige grachten als het gaat om creëren van extra belevingswaarde. Er zijn mogelijkheden om het water beter te benutten. Hierbij moet gedacht worden aan aanlegplaatsen voor de kleine watersport (kano, waterfiets, rondvaartboot). Als het gemaal in het Schavernek verwijderd is en de grachten schoner zijn, komen er kansen om de stadsgrachten te laten bevaren door een rondvaartboot en kleine watersport.

HOOFDSTUK 6. CONSEQUENTIES VOOR DE REGELINGEN

6.1 Landelijke regelingen

De Wet op de Woonwagens en Woonschepen is per 1 maart 1999 ingetrokken. Hiermee wordt de ontwikkeling afgerond om de specifieke wetgeving voor woonschepen af te schaffen en in het algemeen kader van de Huisvestingswet op te nemen. Hierdoor hebben de gemeenten alleen de bevoegdheid om beleid ten aanzien van de ligplaatsen op te stellen en uit te voeren. Andere eisen kunnen noch door het Rijk noch door een andere overheid worden gesteld.

6.2 Provinciale regelingen

De provinciale ligplaatsenverordening is eind 1999 ingetrokken. De reden hiervoor is dat de provincie er geen taak meer in zag, regelingen ten aanzien ligplaatsen uit te voeren.

Hieruit vloeit voort dat de gemeente zelf de regeling voor het buitengebied op dient te stellen

en uit te voeren. De regeling voor het buitengebied is als gevolg daarvan opgenomen in de nieuwe APV-bepalingen. De uitvoering hiervan leidt echter tot een grotere belasting van de havenmeester en indirect voor de beleidsmedewerkers. Het betreft hier een *forse uitbreiding van werkzaamheden*, waarvoor een oplossing gezocht moet worden. Tenzij dit wordt vertaald naar extra formatie, betekent dit een automatische prioritering van het toezicht cq. handhaving, inhoudende dat buiten de bebouwde kom vande stad Leeuwarden *niet* zal worden opgetreden. Alleen bij calamiteiten wordt er in de rest van de stad opgetreden.

6.3 Algemene plaatselijke verordening (A.P.V.)

De ligplaatsen-regeling in de Algemene plaatselijke verordening bestaat nu uit twee artikelen.

Voor de praktijk is dit te beperkt. Daarom is een geheel nieuw hoofdstuk voor de APV opgesteld.

Dit bestaat uit drie delen: een algemeen deel, een deel ter vervanging van de vervallen provinciale verordening (geldt voornamelijk in buitengebied) en een deel ter vervanging van de huidige twee artikelen in de A.P.V. (geldt met name binnen de bebouwde kom). Het buitengebied-deel is grotendeels gebaseerd op

het betreffende VFG-model. Het bebouwde kom-deel is een mix van de huidige regeling, een VNG-model verordening en het resultaat van overleg met de Vereniging van Schippers in Leeuwarden. De nieuwe regeling is als bijlage bijgevoegd. De vaststelling loopt echter via een afzonderlijke procedure.

6.4 Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen (bijlage 3)

Het Aanwijzingsbesluit ligplaatsen kaden en wallen is op enige punten herzien en aangepast aan de huidige situatie. Dit houdt in de praktijk in dat er een aantal locaties als uitsterflocatie bijgekomen zijn, waar tegenover staat dat er aan de Emmakaden en de Harlingertrekweg een aantal ligplaatsen gecreëerd zijn. Per saldo neemt het aantal ligplaatsen in de gemeente Leeuwarden in de toekomst door deze wijziging niet af. Het Aanwijzingsbesluit is ook gescreend op leesbaarheid, waaraan echter weinig kan worden veranderd. Gewerkt wordt daarom aan een visualisatie van dit besluit in de vorm van een ligplaatsenkaart.

6.5 Havengeldverordening

Ten aanzien van de havengeldverordening is naar voren gekomen dat de huidige twee tariefgroepen voor de pleziervaart uitgebreid moeten worden naar drie. Hierdoor sluiten de tariefgroepen in de havengeld verordening aan op de praktijk-situatie, waarin sprake is van drie verschillende voorzieningen-nivo's. Hierdoor ontstaat de volgende klasse-indeling:

Klasse 1: uitgebreide voorzieningen zoals toiletgebouw inclusief douches en drinkwater voorziening (Prinsentuin).

Klasse 2: beperkte voorzieningen aanwezig toiletgebouw en drinkwater voorziening (Froskepôle).

Klasse 3: geen voorzieningen aanwezig (Alle overige locaties waar pleziervaart mag afmeren).

De nabijheid van het centrum en de aantrekkelijkheid van de omgeving spelen ook een rol bij deze klasse-indeling.

6.6 Beleidsregel welstand ligplaatsen

Conform het in deze nota vermelde heeft het college van burgemeester en wethouders in 2005 de beleidsregel welstand ligplaatsen Leeuwarden 2005 vastgesteld. Deze beleidsregel is in bijlage 4 opgenomen.

HOOFDSTUK 7. HANDHAVING

7.1 Inleiding

Het gemeentelijk ligplaatsenbeleid zoals dat in deze nota is vastgelegd wordt "vertaald" in *regelingen*. In de praktijk houden de meeste mensen zich aan die regelingen. Een enkeling echter overtreedt een A.P.V.-bepaling, wijkt af van een bestemmingsplan of het Aanwijzingsbesluit, danwel houdt zich niet aan een voorschrift dat verbonden is aan een ligplaatsvergunning. Als de gemeente daar niet op reageert, schept ze een precedent en zal het beleid op den duur verwateren. Vaststelling van beleid daarom heeft alleen zin als de gemeente de vastgestelde regels daadwerkelijk handhaaft. Die handhaving heeft vooral betrekking op:

- illegale gebruik van gemeentegrond door bouwwerken of opslag van zaken op de kade, door woonschipbewoners danwel walbewoners;
- illegaal ligplaats innemen/aanleggen;
- overtreding van aan de ligplaatsvergunning verbonden voorschriften.

7.2 Opslag van goederen op de kade

Zowel woonschip- als walbewoners deponeren soms goederen op de kade. In het verleden heeft over het algemeen weinig handhaving plaatsgevonden ten aanzien van deze opslag op gemeente-grond. Omdat opslag op de kade op een aantal plaatsen uit de hand begon te lopen, er klachten van walbewoners kwamen en vanwege de groeiende belangstelling voor handhaving, heeft het college besloten stringent te gaan handhaven ten aanzien van opslag op de kades. Deze handhaving vindt slechts plaats na herinrichting van de betreffende kade waarbij een vaste op- en afstapplaats, een containerbeugel en mogelijk een plek voor een fietsenberging aan de woonschipper wordt geboden. Enerzijds komen er dus meer faciliteiten, anderzijds wordt gevraagd mee te werken aan het behoud van een net aanzien van de kade.

Om effectief te kunnen optreden tegen het plaatsen van goederen op de kade is gekozen voor een gefaseerde invoering van het aangescherpte handhavingsbeleid. De intensivering van de handhaving zal per deelgebied, in casu een heringerichte kade, plaatsvinden. De eerste kade waar dit gerealiseerd is, is de Harlingertrekweg. Deze is heringericht, waardoor een nieuwe, schone situatie is ontstaan. Zodra de Emmakaden zijn heringericht, zal ook daar het aangescherpte handhavingsbeleid gelden. Daarbij, maar ook in de daarop volgende gevallen, zal het volgende stappenplan worden gevolgd:

1. Met betrekking tot de intensivering van het beleid wordt eerst een artikel in Huis aan Huis geplaatst. Hierin wordt de bewoners verzocht om 'in ruil voor' de nieuwe faciliteiten, mee te werken aan het behoud van een net aanzien van de kade na de herinrichting.
2. De bewoners van de aan herinrichting onderhavige kade worden persoonlijk en schriftelijk ingelicht over de verbetering van hun woonomgeving en de intensivering van de handhaving. Hierbij wordt ook meegedeeld dat na de herinrichting voor bijzondere omstandigheden tijdelijk een vergunning kan worden aangevraagd op grond van artikel 2.1.5.1 APV, zulks ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders.
3. Zodra opslag van zaken op gemeentegrond wordt geconstateerd, kan een proces-verbaal worden opgemaakt (strafrechtelijk) en een rapport met foto's van de overtreding.
4. Direct na constatering van opslag op gemeentegrond of aansluitend op het proces-verbaal ontvangt de overtreder een waarschuwing op grond van bestuursdwang, danwel dwangsom. Hierin wordt vermeld dat de overtreder de opslag binnen een bepaalde termijn moet verwijderen of een zienswijze moet indienen.
5. Wanneer niet wordt voldaan aan het onder punt 4 gestelde dan ontvangt de overtreder na de afloop van de gestelde termijn een aanschrijving tot bestuursdwang/dwangsom, opnieuw met een bepaalde termijn.
6. Is ook deze termijn verstreken, dan vindt daadwerkelijke uitvoering van bestuursdwang/dwangsom plaats. Bij bestuursdwang wordt de opslag verwijderd, wordt er een proces-verbaal van bevinding opgemaakt en de spullen die van enige waarde zijn worden 13 weken opgeslagen. De kosten van de uitvoering en opslag worden op de overtreder verhaald. Wanneer de opgeslagen goederen niet binnen 13 weken kunnen worden teruggegeven worden de opgeslagen goederen vernietigd, om niet weggegeven of verkocht. Bij toepassing van een last onder dwangsom, wordt de dwangsom na het verstrijken van de gestelde termijn verbeurd, inhoudende dat voor elke dag dat de betrokken persoon niet voldoet aan het verzoek tot verwijdering, hij/zij een bepaald (vooraf vastgesteld) bedrag dient te betalen.

7.3 Dwanghaven

Het komt voor dat iemand met een schip aanlegt of ligplaats inneemt op een plek waar dat niet is toegestaan. Het komt ook voor dat iemand met ligplaatsvergunning één of meer voorschriften van die vergunning overtreedt. Een enkele keer vervangt een vergunninghouder zonder toestemming zijn schip door een ander schip. Zeker als dat een – uit oogpunt van welstand – onaanvaardbaar schip is, geeft dat problemen. Om de handhaafbaarheid van het ligplaatsenbeleid te kunnen waarborgen is het noodzakelijk dat de gemeente in dit soort gevallen kan optreden. Een bestuursdwangmethode is dan het wegslepen van het betreffende schip naar een gemeentelijke dwanghaven. Tot in het recente verleden was er een plek waar de gemeente afgemeerde, onbewoonde schepen naartoe kon slepen, namelijk de jachthaven aan de Froskepôle. Daar was geen plaats voor bewoonde schepen. Sinds de jachthaven is verkocht heeft de gemeente geen plek meer voor het aanmeren van al dan niet bewoonde, illegale woonschepen. Dat betekent dat de gemeente geen mogelijkheid meer heeft tot sanctionering van het beleid. Een aantal schepen binnen de gemeente komen nu al in aanmerking voor het verslepen naar een dwanghaven. De gemeente zou zelf een dwanghaven kunnen aanleggen. Een goede optie daarvoor is een nieuw aan te leggen haven tussen Schilkampen en de spoorbrug. Laatstgenoemde optie voldoet aan de minimum eisen, is daarom reëel en zou nader onderzocht kunnen worden. De aanwezige hoogspanningsleidingen beperken het gebruik niet. Recent wetenschappelijk onderzoek heeft geen directe relatie kunnen aantonen tussen negatieve gezondheidseffecten en langdurige blootstelling aan hoogspanningskabels. De Gezondheidsraad vindt het niet nodig om wonen in de nabijheid van hoogspanningskabels af te raden. De limieten die nu bestaan voor wonen of werken in de omgeving van elektriciteitsvoorzieningen bieden voldoende bescherming.



Foto: De voormalige alternatieve gemeentelijke dwanghaven nabij de Froskepôle

Door een dwanghaven in het noordelijke deel van de Schilkampen aan te leggen, zou een combinatie kunnen worden gemaakt met een doorsteek van de Tijnje naar de Kurkemeer.

Dit zou vanuit toeristisch oogpunt, voor de pleziervaart, een goede ontwikkeling zijn. Recreanten kunnen dan met hun vaartuig via de Tijnje rechtstreeks doornemen richting de Grote Wielen.

Ook van de meerpalen die in samenwerking met de Provincie in het Vliet zijn aangelegd,

zou dan meer gebruik kunnen worden gemaakt. Tevens is op deze lokatie een combinatie mogelijk met een opslagterrein waar de politie in beslag genomen caravans/aanhangers e.d. kan onderbrengen. De politie heeft al jaren behoefte aan een dergelijke voorziening.

HOOFDSTUK 8. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Het voorgestelde ligplaatsen beleid is enerzijds een codificatie van ongeschreven beleid en een herijking van het geschreven, bestaand beleid. Anderzijds worden beleidswijzigingen en nieuw beleid voorgesteld.

Vaststelling van deze beleidnota houdt ten eerste in dat het wonen op het water in de gemeente Leeuwarden als een volwaardige woonvorm en als een onmisbaar deel van de Leeuwarder woningmarkt wordt gezien. Uit oogpunt van volkshuisvesting, in concreto het bieden van verschillende woontypen en woonmilieus, zal nagegaan worden of er meer ligplaatsen in het buitengebied kunnen worden gerealiseerd, in welke vorm dan ook.

In het kader van het vaststellen van bestaand geschreven en ongeschreven beleid en codificatie hiervan is het begrippenkader van het ligplaatsenbeleid is nu duidelijk omschreven (zie 1.1). Voorts is een herziening van de ligplaatsenregeling van de Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden ter besluitvorming voorgelegd (zie de bijlage) en een herziening van het Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen (bijlage).

Opgemerkt dient te worden dat het vervallen van de provinciale ligplaatsenverordening een forse uitbreiding van het werkterrein van de havenmeester betekent en indirect voor de beleidsmedewerkers van de sector BOR en dat daardoor de werkdruk toeneemt. Tenzij dit wordt vertaald naar extra formatie, betekent dit een automatische prioritering van het toezicht cq. handhaving, inhoudende dat buiten de bebouwde kom van de stad Leeuwarden *niet* zal worden opgetreden. Alleen bij calamiteiten wordt er in de rest van de stad, dus binnen de bebouwde kom, opgetreden.

Ten aanzien van handhaving van opslag van zaken op kades of illegale bouwsels op gemeentegrond (kade) is een paragraaf opgenomen. De handhaving hiervan wordt geïntensiveerd, uitsluitend bij heringerichte kades. Enerzijds wordt de woonschipper een aantal voorzieningen geboden, anderzijds gaat de gemeente ervan uit dat de kades dan gevrijwaard worden van opslag, het stappenplan handhaving is daarbij de richtlijn.

Aanbevelingen/Keuzes:

Ten aanzien van verschillende beleidswijzigingen cq. nieuw beleid worden de volgende zaken ter besluitvorming voorgelegd:

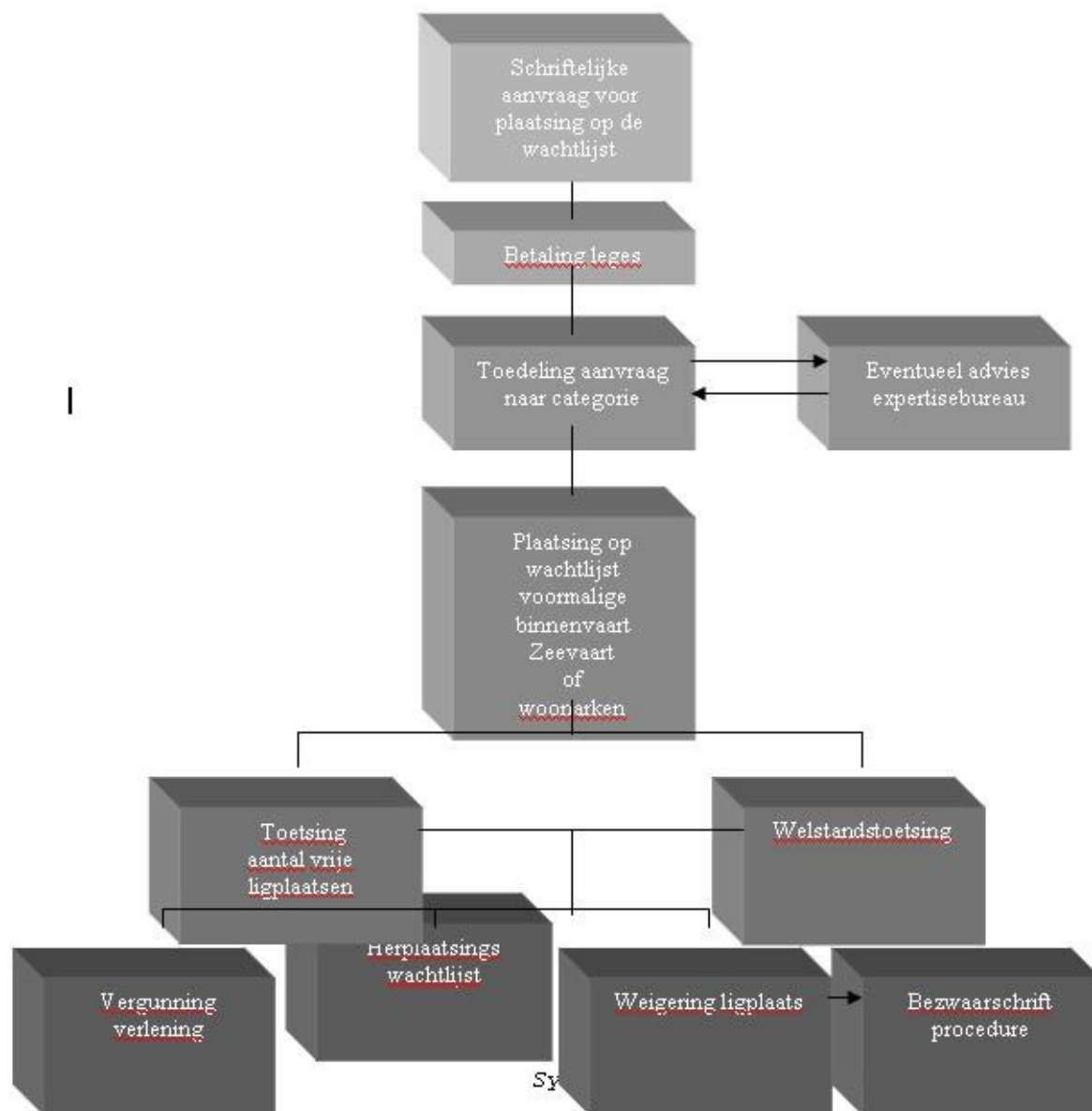
1. Het voorzieningenpeil bij de woonschepen moet worden verhoogd; het gaat hier om het uiterlijk van de ligplaatsomgeving. Dit wordt gekoppeld aan de herinrichting van de kades/omgeving. *Nieuwe* voorzieningen die in dit kader worden geboden, zijn: een vrije op- en afgang, een beugel voor de afvalcontainer, voldoende en altijd bereikbare meerstenen en een fietsenberging. De Harlingertrekweg is reeds als zodanig ingericht en de Emmakade wordt op dit moment overeenkomstig ingericht. De fietsenbox is nog in ontwikkeling. Aansluitend op het verhogen van de voorzieningenniveau, wordt stringent gehandhaafd zoals hierboven omschreven.
2. De werkwijze ten aanzien van de wachtlijsten wordt vastgesteld conform hetgeen in bijlage 1 is opgenomen.
3. Het beleid ten aanzien van de aanwezigheid van bijboten en dubbel afmeren wordt vastgesteld, conform hetgeen in bijlage 2 is opgenomen.
4. Het Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen 2000 wordt vastgesteld conform bijlage 3.
5. Vooralsnog zal geen gemeentelijke kluskade worden ontwikkeld.
6. De ligplaatsen in de gemeente worden vastgelegd in bestemmingsplannen.
7. Inherent aan het onder punt één gestelde wordt de kwaliteit van het uiterlijk van de woonschepen ook steeds belangrijker. Ten behoeve hiervan zullen in samenwerking met Hûs en Hiem welstandseisen voor woonschepen worden ontwikkeld.
8. Gelet op het ontbreken van doorstroming op de gemeentelijke wachtlijst voor woonarken, en op verzoek van de woonarkbewoners worden de vergunningen voor woonarken zakelijk in plaats van persoonlijk, hetgeen betekent dat de vergunning gebonden is aan het schip, zodat deze met ligplaatsvergunning kan worden verkocht. Dit is in de APV-regeling en in het Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen 2000 verwerkt.
9. Bij de voorstellen tot tariefswijziging zal dit jaar een wijziging van de havengeldverordening ter besluitvorming worden voorgelegd, waardoor ten aanzien van de pleziervaart onderscheid wordt gemaakt tussen drie klassen ligplaatsen, in plaats van twee.
10. Op verzoek van de Vereniging van Schippers te Leeuwarden vindt halfjaarlijks een overleg plaats tussen de portefeuillehouder en vertegenwoordigers van de woonschipbewoners.
11. Behoudens capaciteitsgebrek ten behoeve van handhaving, is handhaving veelal moeilijk zonder gemeentelijke dwanghaven. In het verleden is reeds een verkennend onderzoek naar de haalbaarheid van een dwanghaven (cq. opslagterrein) aan Schilkampen gedaan. Sindsdien is dit jaarlijks bij de perspectiefvoorstellen voorgelegd.
12. Uit cultuur-historisch oogpunt kunnen de mogelijkheden voor een museumhaven tussen de Prins Hendrikbrug en de Wirdumerpoortsbrug worden onderzocht. Indien dit gewenst is, wordt voorgesteld een projectopdracht te verstrekken. Vooruitlopend op dit beleid wordt één ligplaats aangewezen voor een museuminformatieschip, te weten Willemskade nz 60.

BIJLAGE 1

Werkwijze ten aanzien van wachtlijsten

De werkwijze wordt hieronder eerst schematisch weergegeven.

Daarna volgt een toelichting.



Toelichting

Aanvraag

Voor plaatsing op een de wachtlijst voor een ligplaats is een schriftelijke aanvraag vereist. De gemeente heeft hier een aanvraagformulier voor vastgesteld. De aanvrager geeft hierop aan met welk schip hij ligplaats wenst in te nemen. Bij de indiening van de aanvraag geeft de havenmeester aan de aanvrager een indicatie van de te verwachten wachttijd. Eerst wordt bepaald op welke wachtlijst de aanvrager wordt geplaatst. Aan de toedeling naar categorie ligt verschillende kenmerken ten grondslag (zie begrippenkader in hoofdstuk 1). Van deze toedeling naar een bepaalde categorie krijgt de aanvrager schriftelijk bericht. De toedeling is te beschouwen als een, voor bezwaar vatbare, beslissing. Bij twijfel over de juiste categorie-indeling van een schip wordt een extern expertisebureau ingeschakeld. Voor alle categorieën geldt dat er op het schip gewoond wordt of dat dit op korte termijn de bedoeling is. Vervolgens komt men in aanmerking voor de in het Aanwijzingsbesluit vastgestelde locaties voor de betreffende categorie. De inschrijving op de wachtlijst dient jaarlijks/schriftelijk door de aanvrager te worden verlengd (kosteloos) om wachtlijstvervuiling tegen te gaan. (peildatum 30 januari). De gemeente kent drie categorieën woonschepen, te weten:

- de voormalige zeevaart zoals die aan de Harlingertrekweg te vinden is;
- de voormalige binnenvaart zoals deze te vinden is aan de Oosterkade, Oostergrachtswal, Willems-

kaden, Nieuweweg, Westersingel, Emmakaden, Eebuurt en de Leyte (Hempens);

- de woonarken zoals die te vinden zijn aan de Oostersingel, De Boeg, It Anker (Lekkuum) en de Leyte (Hempens).

Het onderscheid tussen voormalige binnenvaart of voormalige zeevaart wordt bepaald door het vaargebied waarvoor het schip gebouwd is. Bij twijfel dient de eigenaar geschriften over te leggen waaruit blijkt voor welk vaargebied het schip geschikt of gebouwd is.

Toewijzing ligplaats

A Is er een ligplaats vrijkomt, krijgt de nummer één van de betreffende wachtlijst die plek aangeboden en, bij een positieve reactie, de ligplaatsvergunning. De volgorde op een wachtlijst wordt bepaald door de datum van inschrijving (leges voldaan). Verder heeft iemand die al aan de betreffende kade een woonschip bewoont voorrang boven anderen, en de woonschip-bewoner van elders uit de gemeente weer voorrang boven iemand van buiten de gemeente. Wanneer een aanvrager, op grond van zijn plaats op de wachtlijst, een ligplaats krijgt aangeboden en deze vervolgens accepteert dan wordt een ligplaatsvergunning verleend. Iemand die op grond van zijn plaats op de wachtlijst een ligplaats krijgt aangeboden en te kennen geeft dat hij of zij niet van dit aanbod gebruik kan maken, omdat deze persoon nog geen schip heeft, wordt de betreffende persoon op de reservewachtlijst gezet. Deze persoon dient dan vervolgens zelf door te geven wanneer een aanbod aanvaard kan worden. Op dat moment wordt de betreffende persoon, met behoud van de oorspronkelijke inschrijfdatum, weer op de reguliere wachtlijst geplaatst. Wanneer iemand tweemaal een ligplaats is aangeboden en tweemaal heeft geweigerd, dan komt de inschrijving te vervallen. Opnieuw inschrijven is wel mogelijk, maar dan onderaan de wachtlijst, met een nieuwe inschrijvingsdatum.

Interne wachtlijst

Voor mensen die reeds een ligplaatsvergunning hebben in de gemeente Leeuwarden hebben is inschrijving op de interne wachtlijst mogelijk. Dit intern inschrijven kan voor alle woonschepenlocaties. Overigens krijgen degenen die willen verhuizen en op de interne wachtlijst staan voorrang op de mensen die op een andere wachtlijst staan. Bij de interne wachtlijst geldt

eveneens dat na twee weigeringen de inschrijving komt te vervallen.

Wachtlijsten: bekendmaking en openbaarheid

De havendienst heeft een informatie-folder voor het publiek, getiteld : "Woonschepen in Leeuwarden". Hierin wordt de aanvraagprocedure beschreven, inclusief het wachtlijststelsel. Ook wordt aangegeven welke soorten schepen aan welke kades ligplaats in mogen innemen. In de folder wordt gewezen op de belangenvereniging voor schippers, inclusief namen en adressen.

Tot dusverre waren de wachtlijsten niet openbaar. Voorgesteld wordt nu om eenmaal halfjaarlijks

een overzicht van de wachtlijsten ter inzage te leggen en de Vereniging van Schippers in Leeuwarden daar een kopie van toe te sturen. Op dit overzicht heeft iedere aanvrager een volgnummer en een inschrijfdatum. Per categorie wordt een overzicht van de aantallen gegeven. Ook wordt per wachtlijst aangegeven of de aanvrager een ligplaats is toegewezen, op de reserve-wachtlijst staat, de aanvraag heeft ingetrokken danwel een ligplaats heeft geweigerd. Over een ligplaatsweigering worden geen nadere meldingen gedaan.

Bij het wachtlijstoverzicht wordt een overzicht van het totale aantal ligplaatsen en het aantal vrije ligplaatsen verstrekt.

Om reden van privacy en zorgvuldigheid worden overigens alle contacten met betrekking tot de wachtlijst schriftelijk gevoerd.

Aangezien de ligplaatsvergunningen voor woonarken in plaats van persoonlijk, zakelijk worden (dit is verbonden aan het object) betekent dit dat een woonark met ligplaatsvergunning kan worden verkocht. De wachtlijst voor woonarken, waarbij de doorstroming toch al ontbrak, kan hiermee komen te vervallen.

BIJLAGE 2

Toelichting bijboten en dubbel afmeren

Inleiding

Eén van de (standaard)voorschriften die aan ligplaats-vergunningen pleegt te worden verbonden, is:

"Er mogen geen andere vaartuigen langs zij worden afgemeerd, tenzij hiervoor door of namens de vergunningverlener toestemming is verleend. In afwijking van het vorenstaande is het toegestaan één open bijbootje van maximaal 5 meter lengte langs zij af te meren".

Doel van dit voorschrift is te voorkomen dat de door het college aangewezen ligplaatsenlocaties voor bewoonde schepen gebruikt worden voor allerlei andere vaartuigen e.d., waardoor illegale situaties ontstaan in strijd met de Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden. In de praktijk blijkt dat dit vergunningvoorschrift toelichting behoeft. In de eerste plaats om aan te geven in welke gevallen de gemeente de in de eerste zin genoemde toestemming wel verleent en in de tweede plaats om aan te geven wat de gemeente onder een open bijboot verstaat.

Toelichting bijboot

Om de woonschipbewoners niet de mogelijkheid te ontnemen hun schepen te (kunnen) inspecteren en klein onderhoud of kleine reparaties uit te voeren is in de tweede zin van het voorschrift uitzondering gemaakt voor een kleine open bijboot. In de praktijk is wel eens onduidelijkheid over de vraag wat de gemeente daar onder verstaat. Dat is het volgende:

Uitgangspunt: De gemeente gaat er van uit dat de open bijboot een onderdeel/verlengstuk van het schip is. Hiervoor wordt dan ook niet afzonderlijk havengeld geheven.

Definitie: **"Een gebruiksklaar open vaartuig of een open drijvend voorwerp dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het uitvoeren van inspecties, klein onderhoud, kleine reparaties en soortgelijke werkzaamheden aan en om het schip met een maximale lengte van 5 meter"**.

Voorbeelden: vletten, roeischouwen, reddingsbootjes, werkvloten en dergelijke. Daarmee zijn kleine vaartuigen zoals kano's, surfplanken, zeilbootjes (algemeen: vaartuigen die gewoonlijk worden gebruikt als pleziervaartuig) niet toegestaan als open bijboot. Dit zijn namelijk pleziervaartuigen.

In twijfelgevallen dient de vraag of het betreffende vaartuig/drijvend voorwerp van oudsher of normaliter wordt gebruikt voor het in de definitie omschreven doel bevestigend te worden beantwoord. Een originele opdrukker dient soms als de motorisering van het schip. Als zodanig hoort die opdrukker dan bij dat schip. Die opdrukker hoort dan ook in de ligplaatsvergunning als zodanig te worden vermeld. In een dergelijk geval is naast de opdrukker tevens een bijboot toegestaan. Overigens merken we op dat ook de open bijboot en opdrukker moeten voldoen aan redelijke eisen van welstand.

Overeenkomstig het gestelde in artikel 4 lid e van het Aanwijzingsbesluit ligplaatsen, kaden en wallen 2000 is het innemen van een ligplaats met een klein schip (=pleziervaartuigje) op de plaats van of langs zij een

woonschip toegestaan in de periode van 1 april tot 1 november op de plaatsen genoemd onder 3a, 3b en 3f, mits de vergunninghouder van het betreffende schip eigenaar of gebruiker van het kleine schip is. Overigens merken wij op dat voor dit pleziervaartuig wel havengeld verschuldigd is.

Toelichting toestemming langsijz afmeren

In de praktijk blijkt dat er situaties zijn waarin kan worden afgeweken van het totaal verbod op het langsijz afmeren. Om een consistent beleid in deze te waarborgen gaan we bij het verlenen van die toestemming uit van de volgende criteria:

- de ligplaatsvergunninghouder mag langsijz afmeren, mits dit niet in strijd is met welke regeling dan ook (rijk, waterschap, provincie of gemeente);
- de ligplaatsvergunninghouder moet de rechthebbende op, danwel gebruiker van, het vaartuig zijn dat langsijz wordt afgemeerd;
- het langsijz afgemeerde schip mag niet voor bewoning worden gebruikt;
- de toestemming voor het betreffende vaartuig wordt slecht eenmaal verleend, met een maximale duur van zes maanden.

Overigens merken we op dat het langsijz afgemeerde schip aan dezelfde criteria moet voldoen als het schip waarvoor ligplaatsvergunning is verleend.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: almanak.overheid.nl

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl