Regelgeving Noorderhaven, Groningen (tot 22 oktober 2020)

(de actuele regelgeving is hierop gebaseerd)

De Noorderhaven wordt niet genoemd als ligplaats voor woonboten in het aanwijsbesluit ligplaatsen 2010.

De woonboten in de Noorderhaven hebben derhalve geen ligplaatsvergunning. Evenmin is er sprake van een gedoogsituatie.

Dat er woonschepen in de Noorderhaven mogen liggen is vastgelegd in het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2009, op pagina 199:

“Voor het innemen van een ligplaats gelden de volgende bepalingen:

a. woonschepen mogen uitsluitend binnen de op de kaart met de aanduiding ligplaats aangegeven gronden liggen;

b. in afwijking van het bepaalde onder a mogen woonschepen in de Noorderhaven liggen;”

De schepen behoeven dus geen ontheffing voor een afmeerverbod.

In oktober 2015 zijn huisnummers aan de schepen toegekend, hiervoor zijn ligplaatsen aangewezen waar de schepen niet daadwerkelijk liggen.

Een woonschip kan met schriftelijke instemming voor onbepaalde tijd ligplaats nemen in de Noorderhaven onder de volgende voorwaarden zoals omschreven in artikel 21 van de Verordening Openbaar Vaarwater 2006

Artikel 21 Ligplaats Noorderhaven

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 6 lid 1, 8 lid 1 en 19 lid 1 kan in de Noorderhaven *na voorafgaande schriftelijke instemming door de Havenmeester* met niet-kwetsbare varende woonschepen, bewoond door de eigenaar, en zeilcharters die als zodanig staan geregistreerd bij 'Register Holland', dan wel onder SI-keur vallend, ligplaats
ingenomen worden met die beperking dat te allen tijde een doorvaartbreedte van minimaal 10 meter aanwezig moet zijn.

Toelichting

Artikel 21 - ligplaats Noorderhaven: Voor wat betreft de Noorderhaven is de status van ‘vrijhaven’ voorshands ongewijzigd gebleven. Dat betekent dat er naast geregistreerde charterschepen die de haven meest als overwinteringsplaats gebruiken, niet-kwetsbare varende woonschepen mogen liggen, zonder dat er een beperking aan de verblijfsduur is gesteld. Wel is nu expliciet aangegeven dat die woonschepen ook *daadwerkelijk bewoond* moeten zijn, om te voorkomen dat er lege schepen liggen (het is geen opleghaven). Tevens is nu aangegeven dat ze

door hun eigenaar bewoond moeten zijn, vooral om daarmee duidelijk te hebben wie er rechten opbouwt voor een positie op het voorkeursgedeelte van de wachtlijst. Overigens valt de Noorderhaven wel onder de werking van artikel 20 – oftewel enkel authentieke schepen mogen ter plaatse ligplaats innemen.

Artikel 20 Beschermd stadsgezicht

1. In de kanaalvakken die vallen onder c.q. grenzen aan die gebieden die zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht, mogen enkel authentieke schepen ligplaats innemen.

2. In de kanaalvakken als bedoeld in het eerste lid kunnen ook schepen ligplaats innemen die voor wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertonen met de in het vorige lid bedoelde schepen.

Toelichting

(…) Onder de authentieke schepen zoals in artikel 1 gedefinieerd, worden in de praktijk de traditionele - soms ook nog varende - schepen verstaan waar geen latere opbouw van enige omvang op heeft plaatsgevonden.
Onder de schepen die daar in overwegende mate op lijken, worden die traditionele schepen verstaan, waarbij wel een latere opbouw van enige omvang heeft plaatsgevonden, maar met een hoogte niet hoger dan de maat van het vrijboord van het schip, waardoor de opbouw het beeld nog niet is gaan bepalen (het oorspronkelijke casco blijft beeldbepalend).
Zoals bij de definitie al aangegeven, gaat het enkel om schepen uit de voormalige beroepsvaart. (...)

Artikel 22 Meldingsplicht na aankomst

De schipper moet, binnen 24 uur na aankomst van zijn schip binnen de gemeentegrenzen, daarvan melding doen aan een door het college aan te wijzen ambtenaar, indien met dat schip langer dan vier uur een ligplaats ingenomen gaat worden en de schipper niet beschikt over een vergunning of ontheffing krachtens deze verordening om een ligplaats in te nemen.

Artikel 23 Het nakomen van aanwijzingen

Ieder is verplicht terstond te gehoorzamen aan de mondelinge aanwijzingen, gegeven door een ambtenaar door het college van burgemeester en wethouders belast met de uitvoering van deze verordening.

Artikel 26 Verwaarloosde schepen

Het is in het belang van het aanzien van de gemeente verboden om een ligplaats in te nemen of ingenomen te houden met een schip dat in verwaarloosde toestand verkeert. Onder een verwaarloosd schip wordt verstaan een schip zoals omschreven in artikel 1 onder o.

Begripsbepalingen

n. Niet-kwetsbaar schip :

1. schepen als bedoeld onder p en q van dit artikel
2. in geval van andere schepen: een schip
   - dat van staal is gebouwd;
   - waarvan de hoogte boven water van de waterlijn tot het laagst gelegen punt waarboven de romp van een vaartuig niet meer waterdicht is (vrijboord) tenminste 60 cm is;
   - waarvan de bovenbouw aan beide zijden tenminste 40 cm binnende grootste breedte van de romp van het schip blijft (gangboord);
   - dat is voorzien van deugdelijke bolders, die zowel vanaf de wal als vanaf het water bereikbaar zijn;
   - dan wel een anderszins gebouwd schip dat aan de criteria onder 3º en 4º voldoet, en waarvan door een scheepsbouwkundig expertisebureau aan de hand van een constructiebeoordeling en een sterkteberekening wordt aangetoond dat de niet-kwetsbaarheid gelijkwaardig is aan dat van een schip dat (ook) aan de onder de 1º en 2º genoemde criteria voldoet;

Toelichting

Artikel 1 onder n - niet-kwetsbaarheid: in artikel 1 onder n VOV2002 was het e.e.a. bepaald omtrent de niet-kwetsbaarheid van schepen. In sommige kanaalvakken is het namelijk belangrijk dat daar enkel niet-kwetsbare schepen ligplaats innemen. Door deze kanaalvakken, die zijn opgesomd in het Aanwijsbesluit, vaart namelijk tot op de dag van vandaag beroepsvaart. Dit kunnen stevige, grote schepen zijn, zodat het van belang is om nadere eisen te stellen aan de stevigheid van de schepen die daar een vaste ligplaats innemen.
De oude regeling bleek in de praktijk te kort te schieten. Een concreet voorbeeld moge dit illustreren. Zo bestond er in de oude regeling het vereiste van een vrijboord van minstens 60 centimeter. In de praktijk blijken er echter authentieke schepen te bestaan die een kleiner vrijboord hebben.

p. Authentiek schip : een schip dat:

1. voorheen is gebruikt ter uitoefening van een beroep zoals ten behoeve van de beroepsvaart of de visserij of als sleepboot; en
2. door het behoud van de oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk verloren heeft;

Toelichting

Artikel 1 onder p - authentiek schip: om te voorkomen dat afbreuk wordt gedaan aan de door velen gewaardeerde beeldkwaliteit die gevormd wordt door de voor het merendeel nog traditionele schepen in diverse liggebieden, is in artikel 20 bepaald dat in beschermde stadsgezichten alleen authentieke schepen ligplaats mogen innemen. Dit is o.m. van toepassing voor de Diepenring en het aangrenzende deel

van het Reitdiep. Om die reden is in artikel 1 onder p de aan het UVOV ontleende definitie van ‘authentiek schip’ opgenomen. Hierbij moet worden aangetekend dat het enkel om voormalige beroepsschepen gaat en niet om (in sommige gevallen al haast ‘traditionele’) arken, die als woonruimte zijn gebouwd.

q. Historisch schip : een authentiek schip dat aan de criteria van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) voldoet;

Toelichting

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

o. Verwaarloosd schip : een schip waarvan casco en/of opbouw zodanig onvoldoende zijn beschermd tegen water- en weersinvloeden, dat de instandhouding van het schip, zonder daarvoor ingrijpender maatregelen dan het normaal te verrichten onderhoud te treffen, in gevaar komt;

Toelichting

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

nieuw december 2013:

Een schip wordt tevens als verwaarloosd aangemerkt indien:

- door gedeeltelijke afbraak of verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;
- de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
- de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;
- de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.