

2006-2007.
Bijlage raadsverslag.
Nummer 125.

Wijziging Verordening Openbaar Vaarwater.

Groningen, 20 november 2006.

Aan de raad,

U wordt voorgesteld om een gewijzigde verordening voor het openbaar vaarwater vast te stellen, voortaan te noemen Verordening Openbaar Vaarwater 2006. Hierna treft u de motivering voor deze wijziging aan.

Onder A wordt de voornaamste aanleiding om over te gaan tot dit voorstel uit de doeken gedaan. Onder B worden verdere aanleidingen opgesomd. Onder C worden alle wijzigingen gepresenteerd, alsmede het commentaar erop.

Tenslotte is als bijlage ter visie gelegd de integrale tekst van de Verordening Openbaar Vaarwater 2006, inclusief toelichting, zoals de verordening na vaststelling door uw raad eruit zal komen te zien.

A - Tot op heden geldt voor het openbaar vaarwater van de gemeente Groningen de Verordening Openbaar Vaarwater 2002. De voornaamste aanleiding om de voorgestelde wijzigingen over te nemen, is de volgende.

Zoals u bekend, is de combinatie van woningcorporaties In en Nijestee bezig met het voorbereiden van een plan om de bestaande Woonschepenhaven grondig op te knappen en om op het belendende grondgebied woningbouw te ontwikkelen en te realiseren. Dit laatste is niet alleen nodig om de benodigde middelen voor de opknopbeurt van de haven te verdienen, maar dient ook om een woongebiedje te realiseren dat in combinatie met de bestaande haven voldoende draagvlak voor voorzieningen heeft.

In de Verordening openbaar Vaarwater 2002 is nu in artikel 10 geregeld dat alleen natuurlijke personen van 18 jaar en ouder houder van een ligplaatsvergunning kunnen zijn. Er kan overigens slechts één vergunning op iemands naam staan. Voor wat betreft de liggebieden in de stad is dit een prima regeling. Echter, voor het verbeteringsplan dat met betrekking tot de Woonschepenhaven wordt voorbereid, zou de regeling beter kunnen worden verruimd.

In het kader van de aanpak van de bestaande haven zal de capaciteit aan ligplaatsen wellicht teruggebracht moeten worden van nu circa 75 naar 50 à 55 plaatsen in de toekomst, onder andere om met het oog op de brandveiligheid voldoende onderlinge afstand te realiseren. Er zijn de nodige - veelal oudere - bewoners in de haven die op kortere of langere termijn hun schip willen verkopen. Het is in die situatie verreweg het best, dat ze in eigendom komen bij de havencombinatie In-Nijestee.

De huidige regelgeving in de VOV 2002 staat daaraan in de weg. Het is daarom wenselijk die regelgeving aan te passen, in die zin dat ligplaatsvergunningen ook op naam van de betrokken woningcorporaties als toegelaten instellingen kunnen worden gesteld, en dat een woningcorporatie er ook meer dan één op haar naam mag hebben. Tot dat doel wordt u dan ook voorgesteld om aan het huidige artikel 10 van de Verordening Openbaar Vaarwater 2002 twee nieuwe artikelleden toe te voegen. Deze toevoeging maakt het mogelijk dat woningbouwcorporaties meer dan één ligplaatsvergunning op naam mogen hebben, zodat de herontwikkeling van de Woonschepenhaven voortgezet kan worden.

In nauw overleg met de projectleider Woonschepenhaven alsmede met vertegenwoordigers van het bestuur van het Woonschepencomité Groningen is besloten om in de tekst van de verordening op te nemen dat woningbouwcorporaties enkel meerdere ligplaatsvergunningen op naam mogen hebben voor schepen die een ligplaats hebben in de Woonschepenhaven. Een andere beperking is dat een toegelaten instelling (lees: woningbouwcorporatie) alleen meerdere ligplaats-vergunningen op naam mag hebben voor de duur van de ontwikkeling van de Woonschepenhaven. Bovendien moet het gaan om de woningbouwcorporaties die zich bezighouden met de ontwikkeling van de Woonschepenhaven - t.w. In en Nijestee.

Voor een verdere uiteenzetting over wat deze wijziging precies inhoudt, verwijzen wij naar de uitleg in het onderstaande, onder C VI.

B - Naast de wijziging van artikel 10 wordt u voorgesteld om met nog een aantal andere wijzigingen in te stemmen.

In een aantal gevallen betreft het redactionele onvolkomenheden (bijv. de wijziging artikel 20). Daarnaast is een aantal instrumenten uit de Woningwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing verklaard in deze verordening. De centrale wetgever heeft namelijk geoordeeld dat schepen niet onder de werking van de Woningwet vallen, zodat instrumenten als een voorbereidingsbesluit niet toegepast konden worden op het verlenen van ligplaatsvergunningen. Dit is nu ondervangen door invoering van een nieuw artikel 3A.

Een ander voorbeeld is het voorstel tot wijziging van artikel 3, waarbij enige bestaande onduidelijkheden omtrent het nemen van vrijstellingsbesluiten worden opgeheven - i.c. beslistermijnen en de rechtsbescherming.

Een beleidsinhoudelijke wijziging betreft de aanpassing van artikel 7. In concreto betekent dit dat in de toekomst niet-authentieke schepen (lees: woonarken) in plaats van 38 meter niet langer dan 26 meter mogen zijn. Hiermee willen we voorkomen dat

in allerlei kanaalvakken lange, massieve wanden in het vaarwater komen te liggen. Een beperking tot 26 meter is ook in die zin verdedigbaar, dat er in de praktijk geen arken voorkomen die langer dan 26 meter zijn. De woonarken die wel langer zijn dan 26 meter liggen daar onder overgangsrecht. Dit betekent dat wanneer deze vervangen worden, een nieuwe ark zal moeten voldoen aan de bepalingen van deze nieuwe verordening.

Voor het getal 26 is gekozen met het oog op een aantal gevallen waarin het casco van een voormalig turfschip is gebruikt als onderbouw voor een woonark. Deze turfschepencasco's hebben namelijk een standaardlengte van 26 meter.

Voor de overige wijzigingen en voor een uitvoeriger uitleg verwijzen wij naar onderdeel C.

C - Voorgestelde wijzigingen en commentaar.

I – Kwetsbaarheid.

Artikel 1 onder n (kwetsbaarheid) wordt als volgt gewijzigd:

n. niet-kwetsbaar schip:

schepen als bedoeld onder p en q van dit artikel 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 binnen de 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;
- danwel een anderszins gebouwd schip dat aan de criteria onder 3° en 4° 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 1° en 2° genoemde criteria voldoet.

In afwijking van het gestelde onder 1 en 2 gelden voor een schip dat ligplaats inneemt in het Noord-Willemskanaal de volgende eisen:

- a) het schip moet gebouwd zijn van staal;
- b) de hoogte boven water van de waterlijn tot het laagstgelegen punt waarboven een schip niet meer waterdicht is, moet tenminste 100 cm bedragen;
- c) de dikte van het staal van het onderwaterschip en het gedeelte boven water tot in ieder geval 100 cm, dient tenminste 3 mm te bedragen;
- d) de bovenbouw van het schip moet aan beide zijden tenminste 40 cm binnen de grootste breedte van het schip blijven;
- e) de bovenbouw mag niet langer zijn dan 90% van de lengte van het schip, waarbij de bolders goed bereikbaar dienen te blijven.

Commentaar: in artikel 1 onder n VOV2002 waren bepalingen opgenomen over 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 ligplaats innemen.

De oude regeling bleek in de praktijk te kort te schieten. 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. Deze schepen voldeden in de praktijk echter volledig aan het vereiste van niet-kwetsbaarheid - er is immers jarenlang mee gevaren als beroepsvaart - terwijl ze naar de letter van de verordening daaraan niet zouden voldoen.

Om aan deze onpraktische en ook onwenselijke situatie een eind te maken, is de huidige regeling opgenomen.

II - Artikel 3 (beslistermijnen) wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 3 Beslistermijn.

1. Burgemeester en wethouders beslissen op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de dag waarop de aanvraag ontvangen is.
2. Burgemeester en wethouders kunnen de beslissing voor ten hoogste acht weken verdagen.
3. Indien de aanvraag voor een vergunning of ontheffing slechts kan worden ingewilligd na verlening van een vrijstelling als bedoeld in de artikelen 15, 17 of 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, beslissen burgemeester en wethouders:
 - binnen 12 weken nadat de in artikel 19a vierde lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening juncto artikel 3:16 eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht bedoelde termijn (van 6 weken) voor het naar voren brengen van zienswijzen is verstreken;
 - in geval een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten is vereist: binnen 12 weken na ontvangst van die verklaring.
4. De verlening van de vrijstelling wordt geacht voor de mogelijkheid van beroep ingevolge hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht deel uit te maken van de beschikking waarop zij betrekking heeft.

Commentaar: aan artikel 3 zijn twee extra leden toegevoegd. Lid 3 heeft betrekking op beslistermijnen in geval er voor een te verlenen ligplaatsvergunning of -ontheffing een vrijstelling als bedoeld in de artikelen 15, 17 of 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening noodzakelijk en wenselijk blijkt te zijn. Het gaat voor alle duidelijkheid om vrijstellingen van bestemmingsplanvoorschriften.

Lid 4 is toegevoegd om onduidelijkheid met betrekking tot de rechtsbescherming (bezwaar en beroep) op te heffen. Per 1 juli 2005 is namelijk de zogenaamde Uniforme voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in werking getreden. Deze voorbereidingsprocedure is ook van toepassing verklaard op vrijstellingsbesluiten en brengt onder meer met zich mee dat een belanghebbende burger tegen een vrijstellingsbesluit rechtstreeks beroep kan instellen bij de rechter. De

bezwaarprocedure wordt dan dus overgeslagen.

Tegen een ligplaatsvergunning echter blijft als vanouds de mogelijkheid bestaan om bezwaar te maken. Om er nu voor te zorgen dat er geen twee verschillende publiek-rechtelijke rechtsbeschermingstrajecten openstaan die inhoudelijk op één en het-zelfde schip betrekking hebben, wordt in lid 4 uitgemaakt dat voor wat betreft de rechtsbescherming een vrijstellingsbesluit opgaat in de ligplaatsvergunning c.q. -onthefing.

Zowel in geval van lid 3 als lid 4 is nauw aangesloten bij de tekst en redactie van toepasselijke artikelen van de Woningwet.

III - Een nieuw artikel 3A (voorbereidingsbesluit) wordt toegevoegd:

Artikel 3A Voorbereidingsbesluit.

1. In afwijking van artikel 3 houden burgemeester en wethouders de beslissing op een aanvraag om ligplaatsvergunning of -onthefing aan indien er geen grond is om de vergunning of ontheffing te weigeren en voor het gebied, waarin het schip zal worden afgemeerd, voordat de aanvraag is ingekomen een voorbereidings-besluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking is getreden, een ontwerp voor een bestemmingsplan of voor een herziening daarvan ter inzage is gelegd, een bestemmingsplan of een herziening daarvan is vastgesteld, dan wel een bestemmingsplan of een herziening daarvan na vaststelling ter inzage is gelegd.
2. De aanhouding duurt totdat het voorbereidingsbesluit overeenkomstig artikel 21, vierde of zesde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is vervallen, de termijn, genoemd in artikel 25 van die wet is overschreden, de termijn voor terinzagelegging, genoemd in artikel 26 van die wet is overschreden dan wel het bestemmingsplan of de herziening daarvan in werking is getreden.
3. In afwijking in zoverre van het tweede lid, duurt de aanhouding voort indien nog niet is voldaan aan een verplichting als bedoeld in artikel 30 of 40a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of een ingevolge artikel 30, 40a of 40b van die wet vastgesteld plan nog niet in werking is getreden. De aanhouding eindigt in elk geval indien binnen een jaar na het verlopen van de termijn, bedoeld in artikel 30 van genoemde wet, geen ontwerp van een bestemmingsplan of van een herziening daarvan ter inzage is gelegd.
4. In afwijking van het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders de ligplaatsvergunning of -onthefing verlenen indien het schip waarmee ligplaats zal worden ingenomen niet in strijd is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan of met de in voorbereiding zijnde herziening daarvan dan wel met het provinciaal en nationaal ruimtelijk beleid. Burgemeester en wethouders beslissen omtrent de aanvraag om ligplaatsvergunning of -onthefing overeenkomstig artikel 3.
5. In afwijking van het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders de ligplaatsvergunning of -onthefing eveneens verlenen indien het beoogde schip in strijd is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan of met de in voorbereiding zijnde herziening daarvan, mits de ontwerp-ligplaatsvergunning of -onthefing is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing en vooraf van

Gedeputeerde Staten de verklaring is ontvangen, dat zij tegen het verlenen van vergunning of ontheffing geen bezwaar hebben. Het besluit tot vergunning- of ontheffingverlening bevat een beschrijving van het betrokken bouwplan, de ruimtelijke onderbouwing en de afwegingen die aan het verlenen van vergunning of ontheffing ten grondslag liggen. Op de voorbereiding van het besluit omtrent vergunning- of ontheffingverlening is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht door een ieder. Indien geen verklaring van geen bezwaar is vereist, beslissen burgemeester en wethouders in afwijking van artikel 3:18, eerste en tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, binnen vier weken nadat de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen is verstreken. Artikel 19a, eerste en vijfde tot en met elfde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is van overeenkomstige toepassing. Het besluit houdende verlening van de verklaring van geen bezwaar wordt geacht voor de mogelijkheid van beroep ingevolge hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht deel uit te maken van de beschikking waarop het betrekking heeft.

6. In afwijking van het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders de ligplaatsvergunning of -ontheffing eveneens verlenen indien het beoogde schip in strijd is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan of met de in voorbereiding zijnde herziening daarvan en het betreft een geval als bedoeld in artikel 19, tweede of derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.
7. Op de voorbereiding van een besluit tot vergunningverlening als bedoeld in het zesde lid, is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht door een ieder.
8. Na het verstrijken van de aanhoudingsduur, bedoeld in het tweede lid, na de bekendmaking van de verklaring van geen bezwaar, bedoeld in het vijfde lid, of na de terinzagelegging overeenkomstig het zevende lid, beslissen burgemeester en wethouders omtrent de aanvraag om ligplaatsvergunning of -ontheffing overeenkomstig artikel 3, zulks in afwijking van artikel 3:18, eerste, tweede en vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Commentaar: de Woningwet heeft enkel betrekking op gebouwen, bouwwerken en woonwagens. De centrale wetgever heeft uitdrukkelijk beoogd om de Woningwet zich niet te laten uitstrekken over schepen. Met het nieuwe artikel 3A kan worden bereikt dat de werking van een te nemen voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zich ook uitstrekt over schepen.

Hiermee wordt geen hogere regelgeving doorkruist; de centrale wetgever heeft er immers vanaf gezien om schepen onder de werking van de Woningwet - of welke formele wet ook - te laten vallen. Hiermee is het aan een lagere overheid (gemeente) overgelaten om dit wel of niet op verordeningniveau te regelen.

IV - Artikel 7 (bepalingen qua maatvoering van schepen) komt als volgt te luiden:

Artikel 7 Maatvoeringsbepalingen met betrekking tot woon- en bedrijfs-schepen.

1. Als standaardbepaling worden, met inachtneming van de definities en mits de nautische situatie ter plaatse een en ander mogelijk maakt, de volgende maten gehanteerd:
 - a. de maximale lengte mag 26 meter bedragen;
 - b. de maximale breedte mag 5.10 meter bedragen;
 - c. de maximale hoogte mag 3.50 meter boven de waterlijn bedragen, met dien verstande dat:
 - 1° - het hoogste punt van (de hoofdmasse van) een schip niet meer dan 1,50 meter boven de aanliggende kade of oever mag uitsteken, gemeten bij het gemiddelde waterpeil in het kanaalvak. Burgemeester en wethouders kunnen van deze maatvoeringsbepaling ontheffing verlenen in geval de feitelijke omstandigheden ter plaatse het onmogelijk maken om ter plaatse ligplaats in te nemen;
 - 2° - voor maximaal 25% van het totaal aanwezige horizontale oppervlak van het schip, kajuiten en andere ondergeschikte dakopbouwen tot een hoogte van maximaal 5 meter boven de waterlijn zijn toegestaan.
2. Uitzondering op de toepassing van de standaardbepalingen:
 - a. voor authentieke woon- of bedrijfsschepen en schepen als bedoeld in het tweede lid van artikel 20 van deze verordening geldt dat - met ontheffing van burgemeester en wethouders - de maximale breedtemaat 6 meter en de maximale lengte 38,5 meter mag bedragen, mits de nautische situatie ter plaatse deze maten toelaat;
 - b. voor het Noord-Willemskanaal geldt dat er te allen tijde een vaarspiegelbreedte van 24 meter moet resteren, hetgeen de maximaal toe te stane breedtemaat tot 5 meter kan beperken;
 - c. voor de Woonschepenhaven geldt een maximale lengte van 20 meter, een maximale breedte van 5,10 meter en een maximale hoogte van 5 meter boven de waterlijn, over het volledige scheepsoppervlak.
3. De in het eerste en tweede lid aangegeven maatvoeringsbepalingen zijn niet van toepassing voor de woonschepen in de Noorderhaven (vrijhaven), de schepen in het Oude Winschoterdiep ten oosten van de Antwerpenbrug (strafhaven), en evenmin voor bedrijfsschepen in de Zweedse en Finse haven (insteekhavens).

Wijzigingen:

1. Het getal 38 in lid 1 onder a (maximale lengte) wordt vervangen door 26.

Commentaar: tot op heden zijn schepen niet onderworpen aan redelijke eisen van welstand, zoals dat voor woningen en andere bouwwerken wel het geval is. Om toch een zekere greep te krijgen op het uiterlijk van schepen, was in de Verordening Openbaar Vaarwater 2002 een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt dat alleen zogenaamde authentieke schepen ligplaats kunnen innemen in beschermde stadsgezichten (artikel 20). Het blijkt dat deze bepaling in de praktijk goed werkt: het bestand aan woonarken in beschermde stadsgezichten is niet toegenomen, en in een aantal kanaalvakken afgenomen.

Om wat meer greep te krijgen op het uiterlijk van schepen, wordt deze inperking qua lengte voorgesteld. Hiermee kunnen mogelijke uitwassen met betrekking tot het

uiterlijk van schepen voorkomen worden; de praktijk heeft namelijk uitgewezen dat een woonark van 38 meter lang een massieve muur oplevert die een onacceptabele inbreuk maakt op de ruimtelijke beleving van het water en de omgeving. Gelet op de afwezigheid van welstandseisen met betrekking tot schepen, is de voorgestelde inperking alleszins verdedigbaar.

Voor de voorgestelde inperking van de lengtemaat pleit ook dat er momenteel nauwelijks tot geen woonarken ligplaats innemen die langer zijn dan 26 meter. De paar arken die momenteel langer zijn dan 26 meter, vallen momenteel al onder overgangsrecht.

Voor het getal "26" is gekozen met het oog op een aantal gevallen waarin het casco van een voormalig turfschip is gebruikt als onderbouw voor een woonark. Deze turfschepencasco's hebben een standaardlengte van 26 meter.

2. Lid 2 onder a van artikel 7 komt als volgt te luiden:

2. Uitzondering op de toepassing van de standaardbepalingen:

a - voor authentieke woon- of bedrijfsschepen en schepen als bedoeld in het tweede lid van artikel 20 van deze verordening geldt dat - met ontheffing van burgemeester en wethouders - de maximale breedtemaat 6 meter en de maximale lengte 38,5 meter mag bedragen, mits de nautische situatie ter plaatse deze maten toelaat.

Commentaar: het woord "vrijstelling" is vervangen door "ontheffing". Voor deze verandering is gekozen om verwarring met het begrip "vrijstelling" zoals bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening te voorkomen.

Verder is aan dit lid toegevoegd dat de lengte van een authentiek woonschip of bedrijfsschip maximaal 38,5 meter mag bedragen. Hiermee blijft het mogelijk dat overal in Groningen authentieke schepen ligplaats kunnen blijven innemen. De toevoeging "en schepen als bedoeld in het tweede lid van artikel 20 van deze verordening" is opgenomen om aan te geven dat deze lengtematen niet enkel van toepassing zijn voor authentieke schepen, maar ook voor die schepen die voor wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertonen met authentieke schepen.

Voor het getal "38,5" is gekozen omdat de praktijk uitwijst dat sommige authentieke schepen deze maximale lengte hebben. In de Verordening Openbaar Vaarwater 2002 stond het getal "38" opgenomen. Overigens heeft dit verschil van een halve meter tot op heden nog niet tot problemen geleid.

V - Aan artikel 10 (weigeringsgronden vergunningverlening) worden een tweede en derde lid toegevoegd:

2. Lid 1 onder a alsmede i van dit artikel is niet van toepassing voor instellingen werkzaam in het belang van de volkshuisvesting, zoals omschreven in artikel 70 Woningwet (woningbouwcorporaties)
 - welke hun hoofdkantoor hebben in de gemeente Groningen;
 - die zich bezighouden met de ontwikkeling van de Woonschepenhaven en
 - voor zover het gaat om vergunningen voor het innemen van ligplaatsen in de Woonschepenhaven.
3. Het vorige lid is van toepassing tot de herinrichting van de Woonschepenhaven zijn beslag heeft gekregen.

Commentaar: tot nu toe kan enkel één volwassene één ligplaatsvergunning op zijn naam krijgen. Deze bepaling, die dient om ervoor te waken dat een en dezelfde persoon een ongelimiteerd aantal ligplaatsvergunningen op zijn naam kan krijgen, heeft echter een ongewenst gevolg.

Momenteel is de combinatie van de woningcorporaties In en Nijestee bezig met het voorbereiden van een plan om de bestaande Woonschepenhaven grondig op te knappen en om op het belendende grondgebied woningbouw te ontwikkelen en te realiseren. Dit laatste is niet alleen nodig om de benodigde middelen voor de opknappbeurt van de haven te verdienen, maar ook om een woongebiedje te realiseren dat in combinatie met de bestaande haven voldoende draagvlak voor voorzieningen heeft.

In het kader van de aanpak van de bestaande haven zal de capaciteit aan ligplaatsen waarschijnlijk teruggebracht moeten worden van nu circa 75 naar 50 à 55 plaatsen in de toekomst, onder andere om voldoende onderlinge afstand te realiseren (brandveiligheid). Er zijn de nodige - veelal oudere - bewoners in de haven die op kortere of langere termijn hun schip wel willen verkopen. Het is in die situatie verreweg het beste dat deze schepen met bijbehorende ligplaatsvergunningen in eigendom komen bij de havencombinatie In-Nijestee.

Zoals hiervoor aangegeven, staat de huidige regelgeving in de VOV2002 daaraan in de weg. Daarom wordt een nieuw tweede lid toegevoegd, zodat deze twee woningbouwcorporaties meer dan één ligplaatsvergunning op naam kunnen hebben.

Het gaat voor alle duidelijkheid om de woningbouwcorporaties In en Nijestee die zich bezighouden met de ontwikkeling van de Woonschepenhaven, voor de duur van deze ontwikkeling en dus ook alleen om vergunningen voor schepen die ligplaats innemen in de Woonschepenhaven.

VI - Artikel 20 (beschermd stadsgezicht) komt als volgt te luiden:

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.

Commentaar: in het tweede lid van artikel 20 van de Verordening Openbaar Vaarwater 2002 stond in plaats van de woorden “in het vorige lid” de woorden “in het tweede lid”. Dit was een kennelijke schrijffout, die niet tot juridische consequenties heeft geleid. Door deze aanpassing wordt deze redactionele onvolkomenheid verholpen.

VII - Aan artikel 30, lid 1 wordt het woord “kades” toegevoegd. In de in dit lid gegeven opsomming waren kades niet opgenomen. Het artikel komt dan als volgt te luiden:

Artikel 30 Beschadiging van waterstaatswerken.

1. Het is verboden schade toe te brengen aan of veranderingen aan te brengen in de toestand van bij de gemeente in beheer zijnde vaarten, havens, dijken, wallen, kanalen, trekpaden, kades, beschoeiingen, oeverbegroeiingen, bruggen, zetten, duikers, pompen, waterleidingen, gordingen, aanlegpalen, stootpalen, bakens of sluizen.
2. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover het Wetboek van Strafrecht, de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken, het Binnenvaartpolitiereglement of de Provinciale Vaarwegenverordening van toepassing is.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor om de nieuwe Verordening Openbaar Vaarwater 2006 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.