

Ontvangen ter griffie van
de Rechtbank
te Groningen op

15 MRT 2011

46
Plas|Bossinade

Rechtbank Groningen
Sector bestuursrecht
Postbus 150
9700 AD GRONINGEN

Ingekomen
Rechtbank Groningen
Sector Bestuursrecht

d.d. 16 MRT 2011

PlasBossinade Advocaten N.V.
Postbus 1100
9701 BC Groningen
Paterswoldseweg 80z

T: +31(0)50 521 43 33
E: i31(0)50 525 88 50
I: www.plasbossinade.nl

KvK: 01144514

Stichting Beheer Derdengelden
PlasBossinade Advocaten
ABN-AMRO: 57.11.35.099

Groningen, 15 maart 2011

Per fax vooruit:
(050) 316 64 95

Inzake : Gans/licplaatsvergunning
Onze ref. : 20091078-741/wrv/ah/11-00374969
Uw ref. : procedurenummer 10/386

mr. W.R. van der Velde
advocaat
Tel. direct : (050) 521 43 65
Fax direct : (050) 525 56 66
E-mail : vanderveelde@plasbossinade.nl

Edelachtbare dames en heren,

Hierdoor reageer ik op de brief van B&W van 23 december 2010 en de daarbij gevoegde bijlagen. In die brief – en de bijlagen – gaan B&W op verzoek van uw Rechtbank in op de afmetingen van het woonschip.

1. Uw Rechtbank heeft B&W verzocht om in te gaan op de afmetingen die zijn vermeld in de verleende vergunning, zulks in relatie tot de afmetingen van het woonschip dat thans ligplaats inneemt.

Vergunde hoogte: 2,42 meter

2. Het beeld dat B&W schetsen in de brief van 23 december 2010 is niet geheel juist. Uitgaande van de opgegeven maten, zoals ook vermeld inde vergunning, staat in ieder geval vast dat het woonschip niet voldoet aan de vergunde hoogtemaat (van 2.42

PlasBossinade Advocaten N.V. is een advocatenkantoor met vestigingen in Groningen, Assen en Emmen. Het kantoor is gevestigd aan de Paterswoldseweg 80z, 9701 BC Groningen. Het kantoor is gevestigd op de eerste verdieping van het gebouw. Het kantoor is gevestigd op de eerste verdieping van het gebouw.

PlasBossinade Advocaten N.V. is een advocatenkantoor met vestigingen in Groningen, Assen en Emmen. Het kantoor is gevestigd aan de Paterswoldseweg 80z, 9701 BC Groningen. Het kantoor is gevestigd op de eerste verdieping van het gebouw. Het kantoor is gevestigd op de eerste verdieping van het gebouw.

meter). B&W geven aan dat dit is gebaseerd op een vergissing; de opgegeven hoogte zou de diepgang met de grootste inzinking betreffen, en zou met de hoogte van de hoofdmassa (het schip zonder kajuit en ondergeschikte dakopbouwen, artikel 7 lid 1c sub 2 VOV) niets hebben uit te staan.

3. Dat beeld is niet juist. De diepgang is wel degelijk bepalend voor de hoogte van de hoofdmassa. Hiermee is gegeven de hoogte van het ruim (het grootste deel van de hoofdmassa), van de bodem van het ruim tot gangboordhoogte. In beladen toestand zal dit onder de waterlijn liggen, in onbeladen toestand boven de waterlijn, en dus bepalend voor de hoogte. Dit zal eens te meer gelden indien het schip – zoals in dit geval is gebeurd – van binnen geheel leeg is gehaald (het verwijderen van de zware motoren, installaties etc., die normaliter leiden tot een bepaalde diepgang/inzinking).
4. Niet valt in te zien waarom de opgegeven hoogtemaat, nota bene zonder enig voorbehoud vermeld in de aanvraag en de vergunning, zomaar overschreden zou mogen worden. Indien al sprake is van een vergissing, dan mogen de gevolgen daarvan niet ten laste van derden komen. De rechtszekerheid brengt met zich dat derden mogen afgaan op de juistheid van in de aanvraag en in de vergunning genoemde afmetingen.
5. Daarbij speelt mede een rol dat in dit geval sprake is van een zeer substantiële afwijking. Het grootste deel van de hoofdmassa heeft een hoogte van 3,56 meter in plaats van 2,42 meter (waarbij dan ruim een derde deel nog eens substantieel hoger is, te weten de stuurserre en de roef).

Algemeen

6. Die afmetingen, zoals weergegeven op de tekening bij de aanvraag, zijn om twee redenen van belang:
 - Gerelateerd aan de hoogtebepalingen van artikel 7 van de VOV 2006: vrij vertaald: steekt het woonschip (of delen daarvan) te hoog boven de waterlijn en/of de kade?
 - Gerelateerd aan het al dan niet authentieke karakter van het schip: is het woonschip doordat van de maatvoering op de tekening wordt afgeweken substantieel gewijzigd zodat niet langer sprake is van een authentiek schip (of daarmee gelijk te stellen) en een nieuwe ligplaatsvergunning moet worden verleend (artikel 11 lid 2 sub d juncto artikel 8 lid 5 VOV 2006)?

De hoogtebepalingen van de VOV

7. Indien wij moeten uitgaan van de lezing van B&W, dan blijft staan dat de roef 31 cm. te hoog is. Dat geldt echter ook voor een groot gedeelte van de overige hoofdmassa. Het grootste deel van het schip steekt 1,54 meter boven de kade uit, waar 1,50 meter is toegestaan.
8. Uit de berekeningen van B&W blijkt dat de roef van het schip 1.81 m boven de aanliggende kade uitsteekt en de (vrijwel gehele) voorzijde van het schip 1,54 cm. Er is dus aan de voor en achterzijde van het schip strijd is met artikel 7 lid 1 sub c onder 1 VOV 2006.
9. Die overtredingen kunnen niet worden gelegaliseerd; de VOV 2006 biedt geen mogelijkheden daarvoor.
10. Er is dus onbetwist sprake van overtredingen van de verordening, hetgeen dient te leiden tot intrekking van de ligplaatsvergunning (op grond van artikel 11 lid 2 sub c VOV 2006).
11. Niet valt in te zien waarom deze overtredingen zouden moeten worden gedoogd. Aanvrager kende deze bepaling uit de VOV en wist dat zij zich daaraan had te houden. Er is sprake geweest van een verbouwing. De eigenaar van het schip heeft derhalve alle mogelijkheden gehad om niet alleen de lengte van het schip aan te passen, maar ook de hoogte, teneinde te voldoen aan de maatvoeringsbepalingen uit de VOV 2006 en de aangevraagde (en vergunde) hoogtemaat. Vergunninghoudster had daarmee bij de verbouwing van het schip rekening moeten houden en/of kan dat alsnog doen door – zoals overigens te doen gebruikelijk – door het storten van beton op de bodem, hetgeen ook de stabiliteit ten goede komt.
12. Bovendien is geen sprake van een onbeduidende of incidentele overtreding. De overtreding is zichtbaar en structureel. Zou deze worden gedoogd, dan is sprake van gedogen voor onbepaalde tijd, hetgeen in strijd is met de uitgangspunten van het Nederlands gedoogbeleid. Daarbij moet voorts worden bedacht dat in dit geval expliciet om handhaving wordt verzocht en dat de overtreding plaatsvindt in, althans grenzend aan, beschermd stadsgezicht.
13. Bedacht moet worden dat B&W aanvankelijk (in het besluit van 25 mei 2009) vanwege deze hoogteoverschrijding (van 0,31 m) de ligplaatsvergunning hebben ingetrokken. Na dat besluit is niet gebleken van nieuwe feiten of omstandigheden. Daarom valt niet in te zien waarom een intrekking wegens die overtreding thans niet meer gerechtvaardigd zou zijn.

Substantiële wijziging, geen authenticiteit

14. In de brief van 23 december 2010 gaan B&W slechts in op de afmetingen van het woonschip in relatie tot de hoogtebepalingen van artikel 7 VOV.
15. De aangevraagde – en vergunde – afmetingen zoals aangegeven op de tekening, zijn echter ook van belang voor de vraag of sprake is van een authentiek schip (of een daarmee gelijk te stellen schip). Immers, die beoordeling is gemaakt – en kon alleen worden gemaakt – op basis van de tekeningen die aanvrager heeft verstrekt.
16. De beoordeling van de authenticiteit heeft plaatsgevonden op basis van een tekening die – onder meer – het volgende liet zien:
 - een schip met gangboorden – ook ter hoogte van de stuurhut – van circa 50 cm breed;
 - een stuurhut die aan de voorzijde 2.20 m hoog is (ten opzichte van het vrijboord);
 - een stuurhut die aan de achterzijde 1.20 m boven de roef uitsteekt;
 - een stuurhut met aan de voorzijde 4 ramen van gelijke breedte.
17. Op basis van die gegevens hebben B&W aanvankelijk geconcludeerd dat sprake zou zijn van een authentiek schip.
18. Vergunninghouder heeft echter ligplaats ingenomen met een ander schip:
 - de stuurhut is aan beide zijden ten opzichte van de tekening met een halve meter verbreedt (derhalve per saldo 1 m breder geworden), zodat er geen gangboorden meer zijn;
 - blijkens de meetgegevens van de gemeente is de hoogte van de stuurhut aan de voorzijde ten opzichte van het vrijboord 2.84 m (5.34 – 2.50); dat is 64 cm hoger dan op tekeningen;
 - de hoogte van de stuurhut aan de achterzijde ten opzichte van de roef is 1.60 m (5.43 – 3.83); dat is 40 cm hoger dan op tekening;
 - aan de voorzijde van de stuurhut bevinden zich – anders dan op de tekening aangegeven – geen vier ramen van gelijke breedte, maar openslaande deuren met daarnaast aan iedere zijde twee ramen.

19. Door deze wijzigingen ten opzichte van de tekening op basis waarvan de authenticiteit is beoordeeld, is sprake van een vergroting of substantiële wijziging, zonder daarvoor verkregen vergunning, als bedoeld in de artikelen 11 lid 2 sub d en 8 lid 5 VOV 2006.
20. Die wijzigingen zijn *substantieel* omdat ze zijn aangebracht aan een onderdeel van het schip dat nu juist bepalend is voor de vraag of het gaat om een schip dat naar "uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis" vertoont met een authentiek schip. Voor dat criterium is noodzakelijk dat sprake is van een *beperkte opbouw*, zo blijkt uitdrukkelijk uit de Toelichting bij artikel 20 lid 2 VOV 2006 (zoals nader geciteerd en toegelicht in het aanvullend beroepschrift van 3 juni 2002, nummers 13 tot en met 21).
21. Met andere woorden: zelfs al zou de wijziging ten opzichte van het gehele schip gering zijn (quod non), ten opzichte van dat onderdeel dat bepalend is voor artikel 20 lid 2 VOV 2006 (gelijkenis vertonend met) zijn de wijzigingen zeker substantieel. Er is immers een compleet andere en veel grotere stuurhut gerealiseerd dan aanvankelijk is aangevraagd.

Onjuiste en onvolledige gegevens

22. Tot slot blijkt uit het voorgaande – en uit de brief van 23 december 2010 van B&W – dat in ieder geval vaststaat dat ter verkrijging van de vergunning onjuiste dan wel onvolledige gegevens zijn verstrekt. Ook op de grond van artikel 11 lid 1 sub a VOV 2006 dient de ligplaatsvergunning te worden ingetrokken.

Conclusie

23. Cliënt handhaaft onverkort al zijn standpunten en verzoekt uw rechtbank om het bestreden besluit te vernietigen.

Hoogachtend,



W.R. van der Velde