

de Rechtspraak

Rechtbank
Groningen

200904211

AANGETEKEND

Sector Bestuursrecht

het College van Burgemeester en Wethouders der gemeente
Groningen
p/a DIA, afd. Rechtsbescherming
Postbus 30026
9700 RM Groningen

bezoekadres
Guyotplein 1, Groningen

correspondentieadres
Postbus 150, 9700 AD Groningen

t (050) 316 66 44

f (050) 316 64 95
www.rechtspraak.nl
Bankrek 56 99 90 610 (Royal
Bank of Scotland)
T n v MvJ Arrondissement
Groningen

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

datum 15 december 2011
onderdeel
contactpersoon mevr F. van Oostrum
doorkiesnummer
ons kenmerk Procedurenummer 10 / 386 BESLU VUCS
uw kenmerk DI 10.2200336
bijlage(n)
faxnummer afdeling
onderwerp het beroep van M.R. Gans te Groningen

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met procedurenummer 10 / 386 BESLU VUCS deel ik u
het volgende mee.

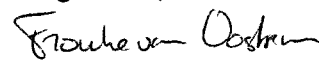
De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak
wordt verwezen naar een uitspraak met een LJN-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder
dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient
te worden ingesteld **binnen zes weken** na de datum van verzending van deze uitspraak door een
beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de
Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u
het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling
Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op www.raadvanstate.nl voor meer informatie over het
indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de
rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend,


de griffier

uitspraak

RECHTBANK GRONINGEN

Sector Bestuursrecht, enkelvoudige kamer

Zaaknummer: AWB 10/386

Uitspraak in het geschil tussen

M.R. Gans, wonende te Groningen, eiser,
gemachtigde: mr. W.R. van der Velde,

en

het college van burgemeester en wethouders van Groningen, verweerder,
gemachtigde: mr. I. Simonides.

1. Onderwerp van geschil

Eiser heeft beroep ingesteld tegen het besluit van 19 maart 2010. In dit (bestreden) besluit heeft verweerder het bezwaar van B.J.M. Giebels, wonende te Groningen, (verder: vergunninghoudster) tegen het besluit van 25 mei 2009 tot intrekking van de aan vergunninghoudster verleende ligplaatsvergunning gegrond verklaard met herroeping van het besluit van 25 mei 2009, ontheffingverlening van het verbod om ter plaatse ligplaats in te nemen met een ander dan een niet-kwetsbaar schip, intrekking van het besluit van 8 juli 2009 tot inwilliging van het handhavingsverzoek van eiser en afwijzing van het handhavingsverzoek van eiser.

2. Zitting

Het geschil is behandeld op de zitting van 11 november 2010.

Eiser is aldaar in persoon verschenen, vergezeld van zijn gemachtigde. Verweerder heeft zich doen vertegenwoordigen door zijn gemachtigde en door R.H. Leeuw.

Op de voet van 8:26, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is vergunninghoudster uitgenodigd om als partij aan dit geding deel te nemen.

Vergunninghoudster is ter zitting verschenen, vergezeld van haar gemachtigde K. Koetje.

De rechtbank heeft het onderzoek ter zitting geschorst teneinde verweerder in de gelegenheid te stellen een nadere reactie in te dienen. Verweerder heeft gereageerd bij brief van 23 december 2010. Eiser heeft op 15 maart 2011 nog een reactie ingediend.

Het geschil is opnieuw behandeld op de zitting van 1 december 2011.

Eiser is aldaar in persoon verschenen, vergezeld van zijn gemachtigde. Verweerder heeft zich doen vertegenwoordigen door zijn gemachtigde. Tevens is verschenen vergunninghoudster, vergezeld van haar gemachtigde.

3. Rechtsoverwegingen

3.1 Feiten

Vergunninghoudster heeft op 23 juni 2008 een ligplaatsvergunning aangevraagd om met haar woonschip de Andire (verder: het woonschip) ligplaats te kunnen innemen aan de Hofstede de Grootkade 1011 te Groningen. De vergunning is bij besluit van 1 juli 2008 verleend. Vergunninghoudster heeft op 27 januari 2009 de haar vergunde ligplaats ingenomen.

Bij brief van 25 februari 2009 heeft verweerder vergunninghoudster gewezen op het gegeven dat het woonschip op twee onderdelen afwijkt van de aan de verleende vergunning verbonden voorschriften en heeft hij vergunninghoudster gevraagd om voor 24 maart 2009 aan te geven op welke wijze en binnen welke termijn alsnog aan die voorschriften zal worden voldaan.

Eiser heeft op 16 maart 2009 een verzoek om handhaving bij verweerder ingediend.

Vergunninghoudster heeft op 25 maart 2009 haar reactie op de brief van verweerder van 25 februari 2009 ingediend.

Bij besluit van 25 mei 2009 heeft verweerder de bij besluit van 1 juli 2008 aan vergunninghoudster verleende ligplaatsvergunning ingetrokken.

Bij besluit van 8 juli 2009 heeft verweerder het verzoek om handhaving van eiser ingewilligd.

Vergunninghoudster heeft op 1 juli 2009 bezwaar gemaakt tegen het besluit van 25 mei 2009.

Eiser heeft op 26 augustus 2009 een deskundigenrapport overgelegd van D. Touw Expertise- en Ingenieursbureau B.V. te Rotterdam van 26 augustus 2009.

Vergunninghoudster heeft op 25 september 2009 een deskundigenrapport overgelegd van Nautisch Technisch Expertisebureau te Haren van 14 september 2009.

Verweerder heeft op 6 oktober 2009 een deskundigenrapport in de procedure ingebracht van Drijvendergoed van 2 oktober 2009.

Bij besluit van 19 maart 2010 heeft verweerder het bezwaar van vergunninghoudster van 1 juli 2009 tegen het besluit van 25 mei 2009 gegrond verklaard met herroeping van het besluit van 25 mei 2009, ontheffingverlening van het verbod om ter plaatse ligplaats in te nemen met een ander dan een niet-kwetsbaar schip, intrekking van het besluit van 8 juli 2009 tot inwilliging van het handhavingsverzoek van eiser en afwijzing van het handhavingsverzoek van eiser. Tegen het besluit van 19 maart 2010 heeft eiser op 23 april 2010 een beroepschrift ingediend. Eiser heeft op 3 juni 2010 een aanvullend beroepschrift ingediend.

Verweerder heeft op 22 juli 2010 een verweerschrift en de op de zaak betrekking hebbende stukken aan de rechtbank toegezonden.

3.2 Beoordeling van het beroep

Artikel 1, onder n, van de Verordening openbaar vaarwater 2006 van de gemeente Groningen (verder: Vov) luidt voor zover van belang:

Deze verordening verstaat onder niet-kwetsbaar schip:

1. schepen als bedoeld onder p en q van dit artikel
2. in geval van andere schepen: een schip
 - 1°. dat van staal is gebouwd;
 - 2°. 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 centimeter is;
 - 3°. waarvan de bovenbouw aan beide zijden tenminste 40 centimeter binnen de grootste breedte van de romp van het schip blijft (gangboord);
 - 4°. dat is voorzien van deugdelijke bolders, die zowel vanaf de wal als vanaf het water bereikbaar zijn;
 - 5°. dan wel 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.

Artikel 1, onder p, van de Vov luidt

Deze verordening verstaat onder 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.

Artikel 1, onder r, van de Vov luidt:

Maatvoering: in deze verordening wordt verstaan onder:

- 1° lengte schip: de afstand tussen voor- en achterkant van een schip over alles gemeten, inclusief eventuele aanbouwsels, maar exclusief roer en een eventuele boegspriet of kluiverboom;
- 2° breedte schip: de afstand tussen de zijkanten van het schip, daarin begrepen gangboorden en eventuele aanbouwsels aan de zijkanten;
- 3° (bouw)hoogte schip: de afstand tussen de waterlijn en de bovenkant (dek of dak) van het schip, masten, antennes en schoorstenen daaronder niet begrepen.

Artikel 6 van de Vov luidt:

Ligplaatsen buiten aangewezen kanaalvlakken

1. Het is verboden met een schip een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een schip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders bij nadere regels voor de diverse in deze verordening genoemde typen schepen (te weten woonschepen, bedrijfsschepen, recreatieschepen, beroepsschepen, schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden, charterschepen) aangewezen kanaalvlakken, behoudens het bepaalde in artikel 21.
2. Van het verbod bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.
3. Het is verboden met een ander dan een niet-kwetsbaar schip een ligplaats in te nemen of te hebben in de door burgemeester en wethouders aan te wijzen kanaalvlakken voor niet-kwetsbare schepen.

4. Van het verbod van het derde lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

Artikel 7 van de Vov luidt:

Maatvoeringsbepalingen met betrekking tot woon- en bedrijfsschepen

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 kanaalvlak. Burgemeester en wethouders kunnen van deze maatvoeringsbepaling ontheffing verlenen in geval de feitelijke omstandigheden 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 breedte 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).

Artikel 11 van de Vov luidt:

Intrekking of wijziging van vergunning of ontheffing

1. De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd:
 - a. indien ter verkrijging daarvan onjuiste dan wel onvolledige gegevens zijn verstrekt;
 - b. indien op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten, opgetreden na het verlenen van de vergunning of ontheffing, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd in het belang of de belangen van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, de milieuhygiëne of het aanzien van de gemeente;
 - c. indien de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of worden nagekomen;

-
- d. indien van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarvoor gestelde termijn danwel, bij gebreke daaraan, binnen een redelijke termijn;
 - e. indien de houder van de vergunning of ontheffing of zijn rechtsverkrijgende dit verzoekt.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid kan een vergunning voor een woonschip of ontheffing voor een bedrijfsschip eveneens worden gewijzigd of ingetrokken:
 - a. indien het woonschip of bedrijfsschip uitsluitend of hoofdzakelijk voor andere doeleinden wordt gebruikt dan in de betreffende begripsbepaling van artikel 1 is omschreven;
 - b. indien er sprake is van een onbewoond woonschip, dan wel van een klaarblijkelijk onbewoond woonschip gedurende een aaneengesloten periode van tenminste zes maanden;
 - c. indien de houder van de vergunning of ontheffing de bepalingen in deze verordening, de nadere regels als bedoeld in artikel 5, danwel de voorschriften behorende bij de vergunning of ontheffing overtreedt;
 - d. bij vergroting of substantiële wijziging van het schip zonder daarvoor verkregen vergunning of ontheffing.

Artikel 20 van de Vov luidt:

1. In de kanaalvlakken die vallen onder c.q. grenzen aan die gebieden die zijn aangewezen als beschermd stadgezicht, mogen enkel authentieke schepen ligplaats innemen.
2. In de kanaalvlakken als bedoeld in het eerste lid kunnen ook schepen ligplaats innemen die voor wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkis vertonen met de in de vorige lid bedoelde schepen.

Verweerder heeft bij zijn thans bestreden besluit het besluit van 25 mei 2009 tot intrekking van de aan vergunninghoudster verleende ligplaatsvergunning ingetrokken, ontheffing verleend van het verbod om ter plaatse ligplaats in te nemen met een ander dan een niet-kwetsbaar schip, het besluit van 8 juli 2009 tot inwilliging van het handhavingsverzoek van eiser ingetrokken en dit handhavingsverzoek alsnog afgewezen.

Verweerder had de verleende ligplaatsvergunning ingetrokken onder toepassing van artikel 11, tweede lid, onder c, van de Vov, omdat hem was gebleken dat de roef van het woonschip te hoog is, hetgeen strijdig is met artikel 7, eerste lid, onder c, van de Vov en omdat hem was gebleken dat het woonschip geen authentiek schip is, hetgeen strijd oplevert met het bepaalde in artikel 20, eerste lid, van de Vov, maar inmiddels is verweerder van mening dat voormelde standpunten niet langer stand kunnen houden. Verweerder heeft daartoe overwogen dat hij zijn stelling dat het woonschip niet een authentiek schip is niet heeft onderbouwd met een oordeel van een deskundige. Voorts heeft hij verzuimd te onderzoeken of het bepaalde in artikel 20, tweede lid, van de Vov van toepassing is. In het kader van het tegen het besluit van 25 mei 2009 ingediende bezwaar heeft een nader onderzoek plaatsgevonden, in welk kader onder meer een deskundige is ingeschakeld, waaruit is gebleken dat het woonschip niet kan worden aangemerkt als een authentiek schip, maar wel door haar uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkis vertoont met het authentieke scheepstype Spits, waarmee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 20, tweede lid, van de Vov.

Voor het innemen van een ligplaats aan de Hofstede de Grootkade te Groningen geldt verder dat slechts een ligplaatsvergunning kan worden verleend voor niet-kwetsbare schepen.

Het woonschip voldoet niet volledig aan het vereiste in artikel 1, onder n, ten tweede, onder 3° van de Vov. Het gangboord aan weerszijden van de geplaatste opbouw is niet tenminste 40 centimeter breed, maar is circa 20 centimeter breed. Het gangboord heeft voor het overige wel de vereiste breedte van tenminste 40 centimeter. Voorafgaande aan het primaire besluit is hier niet naar gekeken en is vervolgens ook niet gekeken of ontheffing als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de Vov kan worden verleend. Verweerder heeft nu besloten alsnog ontheffing te verlenen. Verweerder heeft daartoe overwogen dat, nu de gestelde vereisten in artikel 1, onder n, van de Vov zijn opgenomen ter wille van de stevigheid van de schepen gelegen in de betreffende kanaalvlakken en derhalve van de veiligheid te water en slechts een klein gedeelte van het gangboord van het woonschip niet de vereiste breedte bezit, het belang bij het beschermen van de veiligheid te water zich niet verzet tegen het verlenen van ontheffing als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de Vov.

Verweerder heeft verder aangevoerd dat het woonschip van vergunninghoudster voldoet aan de lengte-, breedte- en hoogtematen die ter plaatse zijn toegestaan, met uitzondering van de roef. De roef is circa 31 centimeter hoger dan op grond van de Verordening is toegestaan. Op die grond kan een verleende vergunning worden ingetrokken, maar daaraan dient wel een belangenafweging vooraf te gaan. In dat kader heeft verweerder aangevoerd dat tegen de geconstateerde overschrijding van de toegestane hoogtematen niet hoeft te worden opgetreden, omdat de roef een authentiek onderdeel van het schip is, omdat de roef niet of nauwelijks van invloed is op het beschermd stadsgezicht ter plaatse of het uitzicht van derden en omdat de gevolgen van het moeten verlagen van de roef of van het verwijderen van het schip niet in verhouding staan tot de belangen die zijn gediend met de in de Vov opgenomen lengte-, breedte- en hoogtematen. Verweerder heeft mede op grond van het vorenstaande voorts geconstateerd dat het handavingsverzoek van eiser had moeten worden afgewezen.

Verweerder heeft naar aanleiding van hetgeen eiser in bezwaar heeft aangevoerd nog aangevoerd dat aan de tekening die vergunninghoudster met de aanvraag voor de ligplaatsvergunning heeft meegezonden niet die betekenis kan worden toegekend die eiser daaraan wenst toe te kennen. Dat het woonschip, zoals het is afgemeerd, van de tekening afwijkt, leidt niet tot het oordeel dat ligplaats is ingenomen in strijd met de verleende vergunning. De tekening maakt geen onderdeel uit van de aanvraag voor een ligplaatsvergunning, maar dient te worden beschouwd als een hulpmiddel voor de beoordeling aan de Vov.

Eiser heeft zich allereerst op het standpunt gesteld dat verweerder onvoldoende juridische betekenis heeft toegekend aan de tekening. Het woonschip dat vergunninghoudster uiteindelijk heeft afgemeerd wijkt op essentiële punten af van de tekening. Naar de mening van eiser is dit strijdig met de rechtszekerheid, aangezien omwonenden/belanghebbenden er van moeten kunnen uitgaan dat het woonschip dat in hun omgeving wordt afgemeerd ook daadwerkelijk het woonschip is zoals het op de tekening staat die met de aanvraag voor de ligplaatsvergunning is meegezonden.

Eiser heeft zich verder op het standpunt gesteld dat verweerder op grond van meerdere onderdelen van artikel 11 van de Vov de aan vergunninghoudster verleende ligplaatsvergunning kan intrekken.

Uit het feit dat het schip dat is gebouwd, afwijkt van de tekening die met de aanvraag voor de vergunning is overgelegd, volgt dat vergunninghoudster onjuiste gegevens heeft verstrekt (artikel 11, eerste lid, onder a, van de Vov).

Voorts zijn de voorschriften en beperkingen die aan de vergunning zijn verbonden niet nagekomen, nu de hoogte van het schip niet gelijk is aan de hoogte die is vergund en nu is gebouwd in afwijking van de tekening (artikel 11, eerste lid, onder c, van de Vov).

Eiser is verder van mening dat de verleende vergunning kan worden ingetrokken wegens het overtreden van het bepaalde in artikel 11, tweede lid, onder c, van de Vov. Vast staat dat sprake is van strijd met artikel 7, eerste lid, onder c, van de Vov, nu de roef over een lengte van ongeveer 5 meter 31 centimeter te hoog is. Deze overschrijding kan niet worden gelegaliseerd en er bestaat voorts geen aanleiding deze overschrijding te gedogen. Verder heeft eiser gesteld dat vergunninghoudster het woonschip ten opzichte van de tekening, door de bouw van de stuurhut, substantieel heeft vergroot (artikel 11, tweede lid, juncto artikel 8, vijfde lid, van de Vov).

Eiser is ten slotte van mening dat verweerder ten onrechte heeft gesteld dat het woonschip door haar uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertoont met het authentieke scheepstype "Spits". Eiser is dan ook van mening dat het woonschip niet voldoet aan het bepaalde in artikel 20, tweede lid, van de Vov.

De rechtbank overweegt als volgt.

De rechtbank zal allereerste beoordelen of verweerder terecht de intrekking van de vergunning heeft herroepen.

De rechtbank stelt voorop dat in deze procedure niet de verlening van de vergunning centraal staat en daarmee ook niet de vraag of de vergunning al dan niet geweigerd had moeten worden. Die vragen zijn door het bestuursorgaan beoordeeld bij de verlening van de vergunning en hadden door eiser in bezwaar en beroep tegen die verlening aan de orde kunnen worden gesteld. Het systeem van de rechtsbescherming, en dan met name het beginsel dat niet twee maal tegen hetzelfde besluit kan worden geprocedeerd, verzet zich er tegen dat de vragen die in die procedure aan de orde hadden kunnen worden gesteld, achteraf nogmaals beoordeeld worden zonder dat daarvoor een uitdrukkelijke wettelijke grondslag bestaat.

Eiser stelt zich op het standpunt dat de Andire niet voldoet aan de Vov en dat daarom de vergunning dient te worden ingetrokken. Voorts is eiser van mening dat de overtreding van de voorschriften dient te worden gehandhaafd. Om de stellingen van eiser te kunnen beoordelen zal de rechtbank eerst vaststellen wat bij het besluit van 1 juli 2008 precies aan vergunninghoudster vergund is.

De verleende vergunning

Het besluit van 1 juli 2008 is genomen op aanvraag van vergunninghoudster. Op het aanvraagformulier heeft vergunninghoudster ingevuld dat een ligplaatsvergunning wordt gevraagd voor een woonschip, de Andire, met een lengte van 29,5 meter, breedte 5,05 meter en een hoogte van 2,42 meter. Uit het aanvraagformulier blijkt voorts dat de vergunning is gevraagd voor een 'authentiek' schip, dat ook na verbouw aan de kwalificatie zal blijven voldoen. Ook is aangegeven door aanvrager dat het gaat om een niet-kwetsbaar schip, dat wil zeggen dat het een stalen onderbouw heeft, een vrijboord van tenminste 0,60 meter en een gangboord van tenminste 0,40 meter en dat het schip is voorzien van goed bereikbare bolders. Omdat het om een te verbouwen schip ging en de vergunning verzocht is voor het schip in verbouwde toestand heeft vergunninghoudster de aanvraag vergezeld doen gaan van een schaaltekening van het schip in zijn toekomstige vorm.

In geschil is de vraag welke rol in juridische zin aan deze tekening dient te worden toegekend. De rechtbank is van oordeel dat, nu de bouwtekening is gebruikt ter beoordeling van de vergunbaarheid van de toekomstige Andire, deze bouwtekening mag worden gebruikt bij de interpretatie van de vergunning. Dat betekent dat de informatie die in de tekening is

opgenomen geacht moet te zijn gebruikt bij de beoordeling van de aanvraag en in die zin, voor zover verweerder daarvan niet expliciet is afgeweken, ook deel uit maakt van de vergunning.

In de bouwtekening is aangegeven dat het schip een lengte van 29,50 meter en een breedte van 5,06 zou krijgen, zoals ook in de aanvraag was aangegeven. Uit de tekening valt voorts af te leiden dat het hoogste punt van de roef een hoogte van 3,40 meter gemeten vanaf de waterlijn zal krijgen. De tekening is in dit opzicht enigszins misleidend omdat deze maat aan de voorkant van het schip is weergegeven. Voorts is aangegeven dat de nieuwe opbouw, verder te noemen 'stuurhuis', een hoogte van 4,60 meter gemeten vanaf de waterlijn zal krijgen.

Uit de vergunningaanvraag leidt de rechtbank voorts af dat er door verweerder een beoordeling heeft plaatsgevonden van de authenticiteit van het schip zoals bedoeld in artikel 1, onder p, Vov. De rechtbank stelt vast dat verweerder aan de hand van de door vergunninghoudster verstrekte informatie, zoals die in de tekening is opgenomen, voldoende aanknopingspunten heeft gehad om te beoordelen of er sprake was van een authentiek schip. Nu de vergunning verleend is, is verweerder kennelijk tot de conclusie gekomen dat het een authentiek schip is. De rechtbank overweegt daarbij dat zowel de afwijkende opbouw als het inkorten van het schip in die aanvraag en tekeningen duidelijk naar voren komen zodat een en ander moet worden geacht te zijn meegenomen in die beoordeling, ongeacht de juistheid of onjuistheid van de conclusie dat er sprake is van een authentiek schip.

Uit de overgelegde bouwtekening blijkt ook dat verweerder voldoende informatie heeft gekregen om de vraag te beoordelen of er sprake was van een niet-kwetsbaar schip. Zowel het vrijboord (de hoogte van de zijkant van de romp boven de waterlijn) als het gangboord (het looppad langs de zijkant van het schip) zijn duidelijk op de tekening weergegeven. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat het gangboord zich naast het stuurhuis aanmerkelijk versmalt en smaller wordt dan de vereiste 0,40 meter. Verweerder heeft echter de vergunning verleend en daarmee kennelijk geoordeeld dat de Andire een niet-kwetsbaar schip is.

De conformiteit van de Andire met de verleende vergunning

Na de verbouwing heeft vergunninghoudster met het woonschip Andire de ligplaats ingenomen die haar vergund was. Voor de beoordeling van de vraag of er gronden zijn om de vergunning in te trekken dan wel handhavend op te treden dient beoordeeld te worden in hoeverre het woonschip Andire voldoet aan de vergunning. De rechtbank stelt vast dat niet in geschil is dat de Andire 29,5 meter lang is en 5,06 breed. Het geschil spitst zich met name toe op de hoogte maten van het schip. Op verzoek van de rechtbank heeft verweerder de Andire nogmaals opgemeten. Eiser heeft deze metingen als zodanig, met uitzondering van de vraag of uit deze metingen de hoogte van de kade kan worden afgeleid, niet bestreden en de rechtbank zal dan ook in zoverre uitgaan van de juistheid van die metingen.

Volgens artikel 1, onder r, Vov is de (bouw)hoogte van het schip de afstand tussen de waterlijn en de bovenkant (dek of dak) van het schip, masten antennes en schoorstenen daaronder niet begrepen.

Verweerder heeft achtereenvolgens de hoogte van het voordek, de roef op het voordek, de luiken, het tussendek voor het stuurhuis, het dak van het stuurhuis, de roef op het achterschip en het achterdek gemeten. De hoogte van het voordek bedraagt ongeveer 2,30, de roef op het voorschip, 3,00 meter, de luiken 3,00 meter, het tussendek 2,20, het stuurhuis aan de voorkant 4,70 en aan de achterkant 4,80, de roef op het achterdek 3,20 en het achterdek 2,30

meter (de rechtbank heeft de metingen afgerond op tien centimeter). De rechtbank is van oordeel dat daarmee vrij redelijk wordt voldaan aan hetgeen vergund is. Het voor- en achterdek zijn iets lager dan één van de hoogtematen die zijn opgegeven namelijk 2,42 (wat er ook zij van de opmerking van verweerder dat het hier gaat om een vergissing die zijn oorsprong vindt in de meetbrief van de Andire). De hoogte van de roef op het achterdek is met 3,20 iets lager dan de 3,40 die is opgegeven en de hoogte van het stuurhuis is aan de voorkant met 4,70 ongeveer 10 centimeter hoger en aan de achterkant met 4,80 meter ongeveer 20 centimeter hoger dan is opgegeven, respectievelijk 2 en 4% afwijking. Gezien de grootte van het schip is de rechtbank van oordeel dat de afwijkingen in de maatvoering van het schip tussen hetgeen door vergunninghoudster is aangevraagd en uiteindelijk door haar is gerealiseerd dusdanig marginaal is dat er geen grond is voor de conclusie dat het schip niet zou voldoen aan de maatvoering zoals die vergund is.

De rechtbank stelt voorts vast dat de contouren van het schip niet duidelijk afwijken van hetgeen op de tekening is weergegeven zodat daarmee moet worden geconcludeerd dat de Andire net zo authentiek is, als hetgeen is beoordeeld door verweerder bij het verlenen van de vergunning.

De rechtbank stelt tenslotte vast dat verweerder bij de beoordeling van de vraag of het om een niet-kwetsbaar woonschip gaat op de hoogte is geweest dat het gangboord ter hoogte van het stuurhuis minder dan 40 centimeter bedroeg. Ter zitting is door vergunninghoudster aangegeven dat het gangboord ter hoogte van de stuurhut circa 20 centimeter breed is. Ook dit stemt in een redelijke mate overeen met de tekening zoals die bij de vergunningaanvraag is overgelegd. De rechtbank is daarom van oordeel dat het schip waarmee ligplaats is ingenomen ten aanzien van de niet-kwetsbaarheid niet wezenlijk afwijkt van hetgeen vergund is.

Door eiser is aangevoerd dat de Andire niet voldoet aan de maatvoering zoals die door de verordening wordt verlangd in de relatie tot de ligplaats waarvoor de vergunning is toegekend. Wat daar ook van zij, de rechtbank is van oordeel dat met het verlenen van de vergunning ook deze maatvoering, ook al is die niet in de aanvraag of de verleende vergunning terug te vinden, moet zijn beoordeeld in verhouding tot de toelaatbaarheid op grond van de Vov. Vergunninghoudster heeft immers voor die ligplaats een vergunning aangevraagd.

Is er grond om de vergunning in te trekken

In beroep worden partijen verdeeld gehouden over de vraag of de vergunning door verweerder had dienen te worden ingetrokken. De rechtszekerheid brengt met zich mee dat een vergunning, behoudens fraude van de zijde van de aanvrager, in het algemeen slechts kan worden ingetrokken indien daartoe een wettelijke grondslag bestaat.

In de Vov wordt in artikel 11 de intrekking van de vergunning geregeld. De rechtbank ziet als mogelijke intrekkinggronden in deze artikel 11, eerste lid, onder a, of tweede lid, onder d.

De rechtbank verwerpt de stelling van eiser dat ook artikel 11, tweede lid, onder c, Vov in deze als intrekkinggrond zou kunnen fungeren. Op zich deelt de rechtbank de opvatting van eiser dat de maatvoering van de Andire niet in overeenstemming is met de eisen die daaraan met name op grond van artikel 7, eerste lid, onder c, ten eerste, Vov dienen te worden gesteld. De rechtbank is echter van oordeel dat de beoordeling daarvan heeft plaatsgevonden bij het

verlenen van de vergunning en dat die beoordeling, wat er ook zij van de juistheid ervan, daarmee in rechte vaststaat en niet langer via artikel 11, tweede lid, onder c, Vov aan vergunninghoudster kan worden tegengeworpen. Zo lang vergunninghoudster zich aan de vergunning houdt, is daarmee gegeven dat zij voldoet aan de maatvoering, de authenticiteit en de niet-kwetsbaarheid, zoals die door verweerder had dienen te worden beoordeeld bij het verlenen van de vergunning. Dat vergunninghoudster zich niet zou hebben gehouden aan de overige voorschriften die uit de Vov voortvloeien, is noch gesteld noch gebleken.

De vraag of, zoals bedoeld in het eerste lid, onder a, van artikel 11, vergunninghoudster onjuiste dan wel onvolledige gegevens heeft verstrekt ter verkrijging van de ontheffing, beantwoordt de rechtbank tegen de achtergrond van de gedachte dat er een zekere kwaadwillende opzet in het spel moet zijn om tot die conclusie in het licht van artikel 11, eerste lid, onder a, Vov te komen. Naar het oordeel van de rechtbank is er reden om tot intrekking over te gaan op basis van deze bepaling indien kan worden vastgesteld dat vergunninghoudster opzettelijk de onjuiste gegevens heeft opgegeven om aldus toch een vergunning te verkrijgen. Dit is niet door verweerder gesteld en de rechtbank ziet ook onvoldoende aanknopingspunten in het dossier voor een dergelijke stelling. De rechtbank merkt daarbij op dat het schip van vergunninghoudster ten tijde van de aanvraag nog niet bestond in de vorm waarin het uiteindelijk ligplaats heeft ingenomen en dat het schip tijdens de verbouwing pas zijn uiteindelijke vorm en afmetingen heeft gekregen. De afwijkingen in de maatvoering zijn in dit licht naar het oordeel van de rechtbank alleen van belang voor zover het schip hoger is geworden dan volgens de vergunning was toegestaan. De afwijkingen naar beneden in de hoogtematen van het schip zijn gering en strekken eiser slechts tot voordeel. Die afwijkingen zijn ook niet van dien aard dat daarmee gezegd kan worden dat de contouren van het schip ingrijpend zijn gewijzigd ten opzichte van de door belanghebbende bij de aanvraag overgelegde tekening. Dat het stuurhuis uiteindelijk respectievelijk 10 en 20 centimeter hoger is geworden acht de rechtbank ook geen afwijkingen van dien aard dat nu gezegd kan worden dat belanghebbende opzettelijk onjuiste maten heeft verstrekt, dan wel tot de conclusie zou moeten nopen dat verweerder in redelijkheid niet van intrekking af had kunnen zien.

De vraag of de vergunning door verweerder had dienen te worden ingetrokken op basis van artikel 11, tweede lid, onder d, beantwoordt de rechtbank ook ontkennend. De rechtbank dient te beoordelen of verweerder in redelijkheid tot de conclusie heeft kunnen komen dat het schip niet substantieel is vergroot of gewijzigd. Deze vraag dient te worden beoordeeld aan de hand van hetgeen vergund is. Nu er tussen de vergunning en de uiteindelijke realisatie uiteindelijk slechts een relevant verschil is overgebleven van respectievelijk 10 en 20 centimeter in de hoogte van het stuurhuis is de rechtbank van oordeel dat verweerder in redelijkheid tot het oordeel heeft kunnen komen dat het schip noch substantieel vergroot, noch substantieel gewijzigd is ten opzichte van de verleende vergunning.

De rechtbank is daarom van oordeel dat er geen gronden zijn om de verleende vergunning op grond van artikel 11 Vov in te trekken.

Zijn er mogelijkheden tot handhaving?

In het bestreden besluit heeft verweerder tevens geweigerd om over te gaan tot het opleggen van bestuursdwang dan wel een last onder dwangsom. Gezien het bovenstaande, waarin is geconcludeerd dat vergunninghoudster een schip heeft verbouwd dat in hoge mate voldoet aan de vergunning die is verleend en die vergunning naar het oordeel van de rechtbank terecht niet is ingetrokken, is er naar het oordeel van de rechtbank geen grond meer voor

handhaving van de voorschriften die geacht moeten te zijn beoordeeld bij de vergunningverlening. Dat er sprake zou zijn van de overtreding van voorschriften die voortvloeien uit de Vov en die niet zouden zijn beoordeeld bij de vergunningverlening is de rechtbank niet gebleken.

Ontheffing.

In zijn thans bestreden besluit heeft verweerder ook ontheffing verleend van het verbod om ter plaatse ligplaats in te nemen met een ander dan een niet-kwetsbaar schip. Voor zover hierbij sprake is van een appellabel besluit overweegt de rechtbank dat er dan sprake is van een primair besluit. Er wordt immers een andere bevoegdheid uitgeoefend dan die in geding (bezwaar). De rechtbank zal het besluit echter niet doorsturen omdat dit besluit naar het oordeel van de rechtbank geen appellabel besluit is.

Verweerder heeft eerder in het kader van de vergunningverlening geoordeeld dat het een niet-kwetsbaar schip was. Los van de vraag of dat juist was of niet heeft dat oordeel met het verstrijken van de bezwaartermijn formele rechtskracht gekregen. Latere besluiten met gelijke strekking creëren geen nieuw rechtsgevolg en zijn daarom geen besluit.

Op grond van het bovenstaande dient het beroep ongegrond te worden verklaard. Voor veroordeling van een partij in de kosten bestaat geen aanleiding.

4. Beslissing

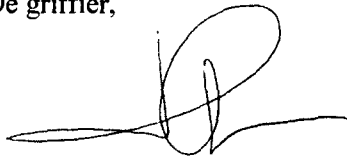
De rechtbank Groningen,

RECHT DOENDE,

verklaart het beroep ongegrond.

Deze uitspraak is gedaan door mr. R.L. Vucsán, in aanwezigheid van H. Siebers, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 13 december 2011 .

De griffier,




De rechter,



De rechtbank wijst er op dat partijen en andere belanghebbenden binnen 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak daartegen hoger beroep kunnen instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA in Den Haag.

Afschrift verzonden op:

15 DEC. 2011

Voor kopie conform
De griffier van de
rechtbank te 
Groningen