



Gemeente Amsterdam

Stadhuis, O. Z. Voorburgwal

Telefoon

21 44 55

Aan de heer Staatssecretaris van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Van Alkemadeaan 85,

D E N H A A G .

Men wordt verzocht bij het antwoord nauwkeurig de datum, het nummer en de afdeling van deze brief te vermelden en slechts een onderwerp per brief te behandelen.

Afd. AZ 1973 No. 473/1 Bijlagen

Uw brief 15-1-1975,
no. 0110235.

Datum 12 september 1975.

Onderwerp

Naar aanleiding van Uw bovengenoemd schrijven willen wij in de eerste plaats opmerken dat wij het op prijs stellen in de gelegenheid te zijn gesteld U onze zienswijze met betrekking tot het voorontwerp te geven.

Het verheugt ons dat thans een begin is gemaakt met het op een moderne leest schoeien van de wettelijke voorschriften met betrekking tot woonschepen. Ten einde aan Uw verzoek om advies te kunnen voldoen hebben wij een werkgroep in het leven geroepen, waarin alle gemeentelijke sectoren die betrokken zijn bij de woonschepenproblematiek, vertegenwoordigd zijn. In dit advies willen wij de volgende onderwerpen onder de loupe nemen:

- a) de keuze van het bestemmingsplan;
- b) de draagwijdte van het ontwerp, in het bijzonder gerelateerd aan de omschrijving van het begrip woonschip;
- c) de overdraagbaarheid van de vergunning;
- d) het overgangsrecht.

Naast deze algemeen getinte beschouwingen zullen wij vervolgens aandacht schenken aan de redactie van de afzonderlijke artikelen.

A) de keuze van het bestemmingsplan

In het voorontwerp fungeert het bestemmingsplan als het instrument waarmee een inpassing van het woonschepenbestand in de totale ruimtelijke ordening van een bepaald gebied kan worden verwezenlijkt. Het bestemmingsplan waarborgt, gelijk bekend, een evenwichtige belangenafweging en geeft belanghebbenden ruime mogelijkheden tot inspraak. Hiertegenover staat dat de voorbereiding van een bestemmingsplan veel tijd vergt, een bezwaar dat zich in bijzondere mate doet gevoelen voor die gemeenten waar niet op enkele plaatsen, doch over de gehele gemeente verspreid woonschepen liggen. Bovendien kan aan het bestemmingsplan, wanneer het eenmaal is vastgesteld, ook een zekere starheid niet worden ontzegd.

Wij vragen ons af op welke wijze in woonscheprijke gemeenten kan worden voldaan aan de eis dat binnen een jaar na inwerkingtreding van de wet een bestemmingsplan tot stand moet zijn gekomen. De weg van het vaststellen van nieuwe, dan wel het herzien van bestaande bestemmingsplannen kan vanzelfsprekend hier niet worden bewandeld. Alleen een facetbestemmingsplan kan uitkomst bieden, al is het voor ons een open vraag of de voorbereidingen hiervoor binnen een jaar kunnen worden afgerond. Een nadeel van het facetbestemmingsplan schuilt in casu hierin dat de relatie en samenhang met de overige factoren die van belang zijn voor een integrale ruimtelijke planning, in onvoldoende mate tot uiting kunnen komen.

De Staatscommissie Van de Bergh heeft destijds de gedachte geopperd het woonschip onder het bereik van de Woningwet te brengen. Nu het woon-

gekwalificeerd en een tweetal subsidieregelingen op het woonschip van toepassing is verklaard, had het voor de hand gelegen indien nader was ingegaan op de vraag of de woonschipproblematiek al dan niet vanuit die invalshoek (nl. de Woningwet) had moeten worden benaderd. In de toelichting ontbreekt elke verklaring waarom de door de Staatscommissie gedane voorstellen niet voor navolging en uitwerking vatbaar zijn. Vanuit deze optiek zou dan tevens de vraag aan de orde zijn gesteld of de overheid niet enige invloed zou moeten verkrijgen op het huidige en toekomstige bewonersbestand. Indien de werking van de Woningwet zou zijn uitgebreid tot woonschepen, zouden bij plaatselijke verordening -- die aan bepaalde minimum eisen zou moeten voldoen -- de voorschriften kunnen worden vastgesteld inzake het innemen van ligplaatsen.

B) de draagwijdte van het voorontwerp

Gesteld kan worden, zij het met enige overdrijving, dat met een goede en sluitende omschrijving van het begrip woonschip de wet staat of valt. De omschrijving dient de rechter houvast te bieden, zij het dat er enige speelruimte moet blijven voor de eigen rechterlijke interpretatie. Wij betwijfelen echter of de definitie van art. 1 voor de rechter tot een leidraad kan strekken bij de beoordeling van de vraag of een vaartuig een woonschip is in de zin van de wet. Aan welke maatstaven dient getoetst te worden of een vaartuig daartoe kan dienen? Dient dit objectief aan de hand van de eisen van het Woonschepenbesluit te worden vastgesteld dan wel subjectief aan de hand van het oordeel van de desbetreffende bewoner? Uit de uitvoerige toelichting op art. 1 menen wij te mogen afleiden dat U zich heeft gerealiseerd dat een zekere vaagheid de definitie niet kan worden ontzegd.

Voorts rijst de vraag of de voordelen die verbonden zijn aan het onder één noemer brengen van woonschepen in de gebruikelijke zin van het woord en vaartuigen die (als tweede woning) voor recreatie worden gebruikt, opwegen tegen de nadelen. De constatering of een schip in overwegende mate voor recreatief verblijf wordt gebruikt zal in de praktijk licht op moeilijkheden kunnen stuiten. Doorgaans beschikken deze schepen over een motor, zodat het onderscheid met b.v. een motorkruiser nauwelijks waarneembaar behoeft te zijn. Wij vermogen niet in te zien waarom een vaartuig dat voor recreatief verblijf bestemd is aan dezelfde -- naar wij veronderstellen stringente -- eisen zal moeten voldoen als een woonschip. De recreatievaartuigen zullen in het algemeen mobieler zijn dan echte woonschepen; in het stelsel van de wet echter zal een (tijdelijke) verplaatsing een inbrengingsgrond opleveren. Meer voorbeelden zouden kunnen worden gegeven waarom de gelijkstelling van woonschepen met vaartuigen die (als tweede woning) voor recreatie worden gebruikt, geen aanbeveling verdient. Wij willen hier met een voorbeeld volstaan. In het kader van het overgangsrecht verlenen Burgemeester en Wethouders vergunning aan die woonschipbewoners die overeenkomstig de ter plaatse geldende voorschriften ligplaats innemen. Voor pleziervaartuigen, waaronder wij mede verstaan vaartuigen bestemd voor recreatief verblijf, gelden in Amsterdam geen voorschriften. Aangezien art. 25 geschreven is voor die categorie vaartuigen -- althans zo interpreteren wij dit voorschrift -- die in strijd met de geldende voorschriften ligplaats hebben, ontbreekt voor vaartuigen bestemd voor recreatief verblijf een overgangsregime.

Hoewel het uit stedenbouwkundig oogpunt weinig verschil maakt of de oevers van rivieren en kanalen nu bezet worden door woonschepen of vaartuigen bestemd voor recreatief gebruik, zou het ter wille van de overzichtelijkheid en duidelijkheid en op grond van de verschillen die tussen beide categorieën bestaan, onze inziens aanbeveling verdienen een af-

zonderlijk regime in het leven te roepen, desgewenst in één wet. Wij willen U in overweging geven voor de omschrijving van het begrip woonschip (en pleziervaarttuig) gebruik te maken van de in de Algemene Politieverordening opgenomen omschrijvingen, die in de praktijk zeer wel plegen te voldoen (zie artikelsgewijs commentaar bij art. 1).

Tot slot willen wij nog een kanttekening plaatsen bij die passage uit de toelichting op art. 1 waar vermeld wordt dat onder woonschepen ook pensionschepen vallen. Zoals wij bij de recreatievaartuigen opmerkten dat de eisen van het Woonschepenbesluit (waarschijnlijk) te ver zullen gaan, zo willen wij hier aantekenen dat deze voor pensionschepen naar alle waarschijnlijkheid te summier zullen zijn. Pensionschepen vallen in Amsterdam onder de werking van de Verordening op de Verblijfsinrichtingen, een verordening die stringente eisen stelt op het gebied van de constructie van en brandveiligheid en hygiëne in hotels en dergelijke inrichtingen. Aangezien pensionschepen geen alledaags verschijnsel zijn, zien wij onvoldoende aanleiding deze categorie vaartuigen onder het bereik van de wet te brengen. Op grond van de bestaande voorschriften kan aan alle bezwaren die wellicht aan de aanwezigheid van deze schepen kleven, in voldoende mate worden tegemoet gekomen.

C) overdraagbaarheid van de vergunning

Het in het voorontwerp neergelegde systeem dat het object woonschip centraal stelt, brengt de vrije overdraagbaarheid van de vergunning als uitvloeisel met zich mede. Op zich behoeven hier geen bedenkingen tegen te bestaan. Dit aspect komt echter in een ander licht te staan, indien de vergunningen ten gevolge van het door de overheid gevoerde beleid een zekere waarde gaan vertegenwoordigen. Dat de vergunningen handelswaarde zullen verkrijgen is onontkoombaar, omdat de vraag het aanbod zeker zal overtreffen. Voorts zal het treffen van allerlei voorzieningen ten behoeve van de woonschepbewoners de waarde van de ligplaats verhogen. De verhandelbaarheid heeft reeds tot excessen geleid. Wij mogen hier verwijzen naar taxivergunningen, die voor grote sommen worden overgedragen, omdat zij toegang geven tot een gesloten markt. Deze som overtreft de reële waarde van de vergunning.

Deze vrije overdraagbaarheid sluit bovendien elke overheidsbemoeienis ten aanzien van het bewonersbestand uit. Nu het woonschip als aanvaardbare woonvorm wordt erkend, pleit veel voor het van overheidswege overgaan tot een zekere distributie van dit woningbestand, vooral in die gevallen waarin de bewoners niet de eigenaars, doch de huurders van het woonschip zijn. Het huren van woonschepen is in Amsterdam geen ongewone situatie (+ 15 % van het totaal).

Wij verlenen regelmatig ligplaatsvergunningen aan hen die in het bezit zijn van een (bijzondere) medische indicatie alsmede aan personen die ten behoeve van een bedrijf bewakingswerkzaamheden verrichten waarvoor de aanwezigheid van een woonschip ter plaatse essentieel is: vergunningen derhalve die op grond van persoonlijke omstandigheden worden toegewezen. De mogelijkheid de vergunning vrijelijk over te dragen zal daarom aan beperkingen onderhevig moeten zijn. Dergelijke beperkingen beantwoorden achter alleen aan hun doel, indien art. 7 wordt aangepast. Wij mogen hier verwijzen naar ons commentaar op art. 11.

Zoals recente enquêtes hebben uitgewezen, wonen op woonschepen vooral personen met relatief lage inkomens. Dit behoeft geen verwondering te wekken, omdat, afgezien van de aankoopprijs -- die overigens ver onder de f 10.000,-- kan liggen -- de lasten van de woonschepbewoner uitsluitend bestaan in het onderhouden van zijn woonschip en het betalen van

gunningen zo ver opjagen, dat in de toekomst het wonen op een woonschip uitsluitend een voorrecht zal zijn voor de beter gesitueerden. Deze verandering in de samenstelling van de woonschipbevolking zal zich snel voltrekken, aangezien jaarlijks 16 % van het woonschepenbestand van bewoner verwisselt.

D) overgangsrecht

Wij achten het een logische gang van zaken dat voor woonschepen die in overeenstemming met de ter plaatse geldende voorschriften een ligplaats hebben, een vergunning zal worden afgegeven; deze woonschepen zullen derhalve de kern gaan vormen van het aan de nieuwe eisen aangepaste woonschepenbestand. Minder vanzelfsprekend vinden wij dat ook voor illegale woonschepen -- deze voldoen bovendien vaak niet aan de in het Reglement op de woonschepen gestelde eisen -- een vergunning, zij het voor de duur van één jaar, moet worden verleend. Wij hebben ons nog beraden over de vraag of het niet beter zou zijn de aanwezigheid van illegale woonschepen voor enige tijd te gedogen in plaats van deze te formaliseren. Wij zijn echter tot de slotsom gekomen dat, of nu gekozen wordt voor het gedogen of verlenen van vergunning, met behulp van deze puur juridische maatregelen geen sanering van het illegale woonschepenbestand kan worden bewerkstelligd. Hiervoor zijn andere maatregelen nodig. Derhalve kunnen wij ons verenigen met het tijdelijk legaliseren van de zonder vergunning liggende woonschepen. Wel tekenen wij ernstig bezwaar aan tegen het imperatieve karakter van art. 25. De gemeentelijke overheid dient hier over enige vrijheid te beschikken. Het is denkbaar dat de veiligheid en hygiëne aan boord van een woonschip zoveel te wensen over laat dat de ontruiming hiervan onmiddellijk ter hand zou moeten worden genomen. Voorts zijn er plaatsen in Amsterdam waar bijzondere meerverboden van kracht zijn, b.v. in het belang van de scheepvaart of ter bescherming van bepaalde oevervoorzieningen of van zich in het water bevindende installaties. In dergelijke gevallen dienen Burgemeester en Wethouders niet verplicht te zijn zonder meer tot verlening van de vergunning over te gaan. In het laatstgenoemde voorbeeld zal de bewoner eerst een andere ligplaats moeten kiezen, waar geen bijzonder meerverbod geldt.

Problemen zullen eerst rijzen, indien na verloop van een jaar de illegale woonschepen niet voldoen aan de voorschriften van het Woonschepenbesluit. Het staat voor ons als een paal boven water dat het grootste deel van de illegale woonschepen niet zal (kan) voldoen aan die eisen. Vooral in die gemeenten waar het illegale woonschip geen uitzondering vormt, kan dit vraagstuk niet uitsluitend worden opgelost met behulp van politiedwang. Wil men inderdaad tot een sanering komen, dan zullen woonschipbewoners moeten worden gestimuleerd tot verbetering van het woonschip, dan wel tot het doen van afstand daarvan door hiervoor aantrekkelijker premies (subsidies) in het vooruitzicht te stellen dan thans het geval is. In dit verband laat zich het gemis van een financiële paragraaf ernstig gevoelen. Het staat voor ons vast dat met de huidige subsidieregelingen de doelstellingen van het voorontwerp niet kunnen worden verwezenlijkt. De huidige krotopruimingsregeling zal slechts in een beperkt aantal gevallen uitkomst bieden; in de eerste plaats omdat geëist wordt dat de bewoner ten minste vijf jaar eigenaar van het schip was en in de tweede plaats omdat de eigenaar bij verkoop doorgaans een hogere prijs weet te verkrijgen dan het huidige bedrag van de afstandspremie. Deze vrees -- nl. dat de huidige subsidieregeling niet voldoet -- wordt geïllustreerd door de praktijk. In Amsterdam is thans een verbod van kracht woonschepen op te bouwen, tenzij (b.v.) men afstand van het schip doet of het verhaalt naar een plaats buiten de ge-

meentegrenzen. Doorgaans tracht de eigenaar het woonschip te verkopen, omdat dit voor hem voordeliger is dan het doen van afstand. Ook wanneer de bewoner verhuist naar de wal wordt zelden afstand gedaan ondanks de publiciteit die wij aan deze subsidiemogelijkheden hebben gegeven. Voor een goed begrip zij vermeld dat hier alleen wordt gesproken over afstand van illegale woonschepen; legale woonschepen zijn vaak een veelvoud van het afstandsbedrag waard. In dit verband willen wij nog opmerken dat wij niet inzien hoe onder het regime van het voorontwerp de woonschipbewoner erin zal slagen zijn huidige woonschip door een nieuw te vervangen. Het is vrijwel uitgesloten dat hij voor het oude woonschip ergens een legale ligplaats zal kunnen bemachtigen. Hij zal derhalve alleen door afstand de vervanging kunnen bewerkstelligen, hetgeen in al die gevallen waarin het woonschip meer dan f 4.000,-- waard is onzes inziens niet van de bewoner mag worden gevergd.

Tot slot vragen wij ons af of het Rijk niet de aanleg van woonschepenhavens sou moeten subsidiëren. Hoewel thans niet met zekerheid kan worden vastgesteld of er voldoende acceptabele ligplaatsen zijn voor het aangepaste woonschepenbestand, zal de aanleg van (een) woonschepenhaven(s) de oplossing van de woonschepenproblematiek zeker vergemakkelijken.

Artikelsgewijs commentaar

Artikel

- 1) In de Algemene Politieverordening van Amsterdam (art. 139) wordt een woonschip als volgt omschreven:
"een vaartuig, hoe ook genaamd en van welke aard ook, uitsluitend of hoofdzakelijk gebezigd als of bestemd tot woon- of nachtverblijf van één of meer personen".
Zoals is uiteengezet in het algemene gedeelte van dit advies, prefereren wij deze omschrijving boven de omschrijving in art. 1, sub a.
- 2) Wij veronderstellen dat het in de bedoeling ligt dat van bepaalde eisen van het Woonschepenbesluit ontheffing kan worden verleend. Aangezien de wetgever deze bevoegdheid dient te verlenen aan de Kroon, ware de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing van het bepaalde in het Woonschepenbesluit op te nemen in de wet.
- 3) Zoals het derde lid van dit artikel nu is geredigeerd kunnen Gedeputeerde Staten de verplichting tot vaststelling van een bestemmingsplan ook opleggen aan gemeenten waar geen woonschepen aanwezig zijn.
Is dit de bedoeling of beoogt lid 3 alleen regels te stellen met betrekking tot gemeenten waar woonschepen na inwerkingtreding van deze wet een ligplaats hebben gekozen?
- 4) Uit dit artikel blijkt niet duidelijk tot wie het verbod is gericht, de eigenaar of de bewoner. De formulering van art. 18, lid 2, lijkt erop te wijzen dat het verbod zich richt tot de eigenaar. Het artikel zal, om misverstanden te voorkomen, duidelijker geredigeerd moeten worden.
Eventueel zou een nieuw artikel kunnen worden opgenomen, waarin de eigenaar van het woonschip wordt verplicht zelf de ligplaatsvergunning aan te vragen.
Verder impliceert dit artikel dat men voor elke ligplaats een vergunning van Burgemeester en Wethouders dient te hebben, ook voor b.v. passantenplaatsen die als zodanig bij bestemmingsplan zijn aangewezen. Wij vragen ons af of het niet wenselijk is een tweede lid op te nemen, waarin wordt bepaald dat het verbod niet geldt voor be-

paalde daartoe aangewezen plaatsen. Tot slot stellen wij voor in art. 4 in te voegen na het woord "zonder" de woorden "of in afwijking van een".

- 5) Met betrekking tot lid 1 stellen wij voor het woord "ligvergunning" te vervangen door "ligplaatsvergunning".
Wij achten het gewenst een derde lid op te nemen, waarin wordt bepaald dat de aanvrager niet ontvankelijk kan worden verklaard in zijn aanvraag indien hij:
- a) in zijn aanvraag niet de plaats omschrijft waarvoor hij ligplaatsvergunning vraagt;
 - b) niet voldoet aan de door Burgemeester en Wethouders te stellen nadere voorschriften.
- 6) Wij zijn van mening dat de in lid 1 genoemde termijn te kort is. Gaarne zouden wij een verdagingstermijn opgenomen zien, omdat anders de aanvrager na 2 maanden al voorziening kan vragen bij Gedeputeerde Staten (zie art. 10, lid 2).
Het tweede lid van dit artikel kan onzes inziens gemist worden. Deze bepaling is kennelijk overgenomen uit de Woonstedenwet van 1918 en het daarop steunende Reglement op Woonwagens en Woonsteden. In deze wet had de bepaling wel zin, omdat de woonstedenbewoners in het begin van deze eeuw vaak niet konden lezen of schrijven. Vandaar dat het nuttig was de aanvrager te horen.
Het ontwerp van wet heeft echter een geheel ander uitgangspunt. Het ontwerp gaat terecht niet meer uit van de veronderstelling dat woonsteden bewoond worden door een sociaal zwakke bevolking, die geen onderwijs heeft genoten. Bovendien is aan deze bepaling geen enkel rechtsgevolg verbonden.
- 7) In art. 7, sub b, wordt bepaald dat een ligplaatsvergunning moet worden geweigerd, indien de plaats ten aanzien waarvan men de vergunning vraagt niet bij een bestemmingsplan als ligplaats voor een woonstede is aangewezen.
Nu kan de situatie zich voordoen dat de aanvrager slechts tijdelijk een ligplaats behoeft op een plaats die niet als ligplaats in het bestemmingsplan is opgenomen. Men denke b.v. aan het verrichten van constructiewerkzaamheden of bewakingsdiensten.
In zulke gevallen moet het College van Burgemeester en Wethouders vrijstelling kunnen geven.
Wij achten het daarom wenselijk een vrijstellingsmogelijkheid op te nemen analoog aan art. 17 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.
Met betrekking tot art. 7, sub c, stellen wij voor de redactie als volgt te wijzigen:
"de plaats ten aanzien waarvan men de ligplaatsvergunning vraagt reeds aan een ander woonstede krachtens ligplaatsvergunning is toegewezen".
Door deze redactie voorkomt men allerlei moeilijkheden.
Te denken valt aan het feit dat een ander woonstede illegaal de ligplaats bezet houdt of een legaal woonstede voor reparatie op de helling ligt en tijdelijk geen ligplaats inneemt op de hem toegewezen plaats.
Ons College acht het verder wenselijk in het systeem op te nemen dat een woonstede op zichzelf en in verband met zijn omgeving dient te voldoen aan redelijke eisen van welstand. Met betrekking tot de milieubescherming dient het Woonstedenbesluit voldoende garanties te geven. Wanneer in het Woonstedenbesluit eisen van welstand worden opgenomen waaraan een woonstede dient te voldoen, moet ingeval niet

wordt voldaan aan deze eisen de vergunning op grond van art. 7, sub a, worden geweigerd.

(Zie verder onze opmerkingen m.b.t. art. 11 van het ontwerp.)

- 9) Wij achten een iets eenvoudiger formulering van dit artikel gewenst en wij stellen U voor dit artikel als volgt te wijzigen:

"Aan een ligplaatsvergunning mogen slechts voorschriften worden verbonden ter bescherming van de belangen die deze Wet beoogt te dienen."

Wil dit artikel meer zijn dan een fraaie beginselverklaring, dan zal onzes inziens nader moeten worden aangegeven in de toelichting op art. 9 welke belangen de wetgever voor ogen staan.

- 10) De argumentatie waarom beroep op Gedeputeerde Staten dient te worden opengesteld bevreedt ons ten zeerste. Vele gemeenten kennen speciale beroepscommissies, die in hun midden vaak deskundigen van buiten de gemeenteraad hebben opgenomen. De gemeenteraad is beter geschikt om te oordelen over geschillen op lokaal niveau, daar zij dichter bij de bestuurder staat. Ook in de op de Woningwet steunende Bouwverordening is de raad als beroepsinstantie aangewezen. Wanneer bovendien binnenkort de Wet Administratieve Rechtspraak Overheidsbeschikkingen in werking treedt, kan de justitiabele van een beslissing van de raad in beroep komen bij de Raad van State. Voor een minder goede rechtsgang, indien het beroep op lokaal niveau wordt beoordeeld, behoeft derhalve niet te worden gevreesd.

- 11) Wij hebben reeds uiteengezet dat wij ons moeilijk kunnen verenigen met de vrije overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning. Een voor de hand liggende oplossing lijkt het beperken van de overdraagbaarheid van de vergunning tot de rechtverkrijgenden onder algemene titel. Ook dan zijn de moeilijkheden echter nog niet opgelost. Immers op grond van art. 7 moeten Burgemeester en Wethouders aan elke koper die aan de eisen voldoet en die een ligplaatsvergunning aanvraagt, die vergunning verlenen. Derhalve zal bij wijziging van art. 11 ook art. 7 van het ontwerp moeten worden gewijzigd. Te denken valt aan een uitbreiding van de weigeringsgronden in die zin dat het College van Burgemeester en Wethouders bevoegd is met betrekking tot de aanvragers van ligplaatsvergunningen een soort belangenafweging toe te passen. Het College zou moeten kunnen uitmaken wie op een bepaald moment het meest in aanmerking komt voor een ligplaatsvergunning.

- 13) Wij vragen ons af of het woordje "niet" in lid 1, sub c, wel op zijn plaats is. Immers als men niet voldoet, wordt geen vergunning afgegeven.

In lid 1, sub f, zouden wij na het woord "bestemming" willen toevoegen de woorden "of gebruik".

Op deze plaats willen wij opnieuw de aandacht vestigen op de definitie van het begrip woonschip, zoals die door ons is voorgesteld bij de behandeling van art. 1 van het ontwerp.

In de definitie van het begrip woonschip in art. 1 van het ontwerp wordt het woord "bestemming" niet gebezigd. In de door ons voorgestelde definitie daarentegen is dat wel het geval; vandaar dat wij deze definitie nogmaals aanbevelen.

Als intrekkinggronden zouden wij verder willen toevoegen de verstrekking van onjuiste gegevens, indien de vergunning op grond daarvan is verleend, en het verzoek om intrekking door de vergunninghouder zelf.

- 14) Het is ons niet duidelijk of de periodieke herkeuring van woonsche-

pen mogelijk wordt gemaakt in dit artikel of in het Woonschepenbesluit. Mogen Burgemeester en Wethouders op grond van art. 14, lid 1, zelf regels stellen omtrent een periodieke herkeuring?

Wij zijn van mening dat de leden 2 en 3 thuis horen in Hoofdstuk V - Dwang en Strafbepalingen.

- 15) Op zich is het een juiste gedachte preventief te willen optreden. Het is echter de vraag of hierdoor niet teveel administratieve werkzaamheden voor de gemeenten worden gecreëerd, waarvan het nut gering is. Immers art. 15 kan op allerlei manieren worden ontdoken. De bouw of verbouwing van woonschepen in het buitenland kan niet worden geregeld en in het ontwerp zijn ook geen voorschriften opgenomen met betrekking tot de invoer van woonschepen uit het buitenland. Indien op grond van art. 16 streng en stipt wordt opgetreden tegen het innemen van een ligplaats, zal menig een de lust tot het (doen) bouwen van een woonschip -- zonder dat men zich tevoren van een ligplaats verzekerd weet -- vergaan. Op grond van het bovenstaande zijn wij van mening dat een verbod als bedoeld in art. 15, lid 1, kan worden gemist. Zou art. 15 worden gehandhaafd, dan willen wij opmerken dat het bouwverbod kan worden ontdoken door het woonschip op de wal op te bouwen. Volgens art. 1 is het woonschip een zich in het water bevindende roerende zaak.
- 16) Indien art. 15 vervalt, dient natuurlijk ook art. 16, sub b, te vervallen.
- 18) Het woord "gelasten" in lid 1 lijkt ons niet juist. Behalve gelasten moeten Burgemeester en Wethouders ook daadwerkelijk stappen kunnen ondernemen om de strijdige toestand te doen beëindigen. Beter ware het derhalve deze bepaling in die zin te wijzigen dat Burgemeester en Wethouders kunnen overgaan tot verwijdering, ontruiming etc. van een woonschip. Met betrekking tot lid 2 vragen wij ons af wat een redelijke tijd is. Dit is een vaag en rekbaar begrip. Beter ware het lid 2 als volgt te wijzigen:
 "Van deze bevoegdheid wordt niet eerder gebruik gemaakt dan nadat de eigenaar van het woonschip schriftelijk is gelast aan de met de bij of krachtens deze Wet gestelde eisen strijdige toestand een einde te maken en hem hiertoe een door Burgemeester en Wethouders te bepalen termijn is gelaten".
- 20) Wij verwijzen U naar onze opmerkingen naar aanleiding van art. 15 van het ontwerp.
- 22) Bij wet van 2 juni 1965. Stbl. 236, is art. 50a ingevoegd in het Wetboek van Strafrecht. Aangezien dit artikel meer mogelijkheden biedt met betrekking tot strafrechtelijke aansprakelijkheid dan art. 22 van het ontwerp, lijkt het ons wenselijk de redactie van art. 50a van het Wetboek van Strafrecht over te nemen.
- Ter afsluiting van Hoofdstuk V wijzen wij U erop dat een artikel waarin de opsporingsambtenaren worden vermeld, ontbreekt. Een dergelijke bepaling dient alsnog in dit Hoofdstuk te worden opgenomen.
- 24) Is het zinvol in lid 5 met betrekking tot de overgangsvergunningen een beroepsmogelijkheid op te nemen?
 wanneer aan dit artikel een zesde lid wordt toegevoegd, waarin bij intrekking van de overgangsvergunning de verlening van een vergunning op grond van art. 4 wordt gegarandeerd, kan onzes inziens een beroepsprocedure achterwege blijven, te meer daar het bestemmingsplan reeds een inspraak- en beroepsprocedure kent.

Met betrekking tot de leden 4 en 5 ontraden wij een verwijzing naar voorgaande artikelen. Om wille van de overzichtelijkheid ware het beter in deze leden nader te specificeren waar het om gaat. "

Tot slot stellen wij voor aan art. 24 een nieuw lid toe te voegen, waarin wordt bepaald dat Burgemeester en Wethouders voorwaarden kunnen verbinden aan de overgangsvergunningen.

- 25) Wij vragen ons af of lid 5 van art. 24 hier dient te worden overgenomen. Of is het de bedoeling van deze bepaling dat Burgemeester en Wethouders bij het beschikbaar komen van een ligplaats in een bestemmingsplan de illegale woonschipbewoner, door verlenging van de overgangsvergunning te weigeren, kunnen dwingen een ligplaatsvergunning op grond van art. 4 aan te vragen?

Ook aan dit artikel zouden wij graag een nieuw lid zien toegevoegd, waarin wordt bepaald dat Burgemeester en Wethouders voorwaarden kunnen verbinden aan de overgangsvergunningen.

HEW/EL/vO

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,

get: L.

S.

secretaris

burgemeester.