

BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 19-04-2022
No. 2022- 09417 (RAAD)
No. 2022- 09416 (BO-Ruimte)

Verzonden: zaterdag 16 april 2022 01:12

Onderwerp: WOONBOTEN AAN DE STUWWEG

Ten aanzien van no. 12:

Geachte leden van de raad,

Ten eerste wil ik mijn excuses aanbieden voor mijn uitbarsting afgelopen woensdag, dit is jarenlang verdriet en frustratie veroorzaakt door de manier waarop het college met ons omgaat al sinds 2016.

2016 toen de eerste brief op de mat viel; jullie dienen binnen 6 weken de woonboot te verkleinen en als daar niet aan voldaan wordt te verwijderen...

U vergadert 19-04-2022 over het reparatieplan van het bestemmingsplan Grensmaas 2018.

We doen een beroep op uw mededogen, redelijkheid en billijkheid.

Wij hebben deze woning en drijvend toebehoren gekocht in de toestand zoals deze hier al lag sinds pakweg 2003 en met voorzieningen op de wal. Er drijven hier veel meer woningen met een maatvoering zoals deze, er zijn veel meer woningen met dekschuit want die noodzakelijk vanwege diepgang, om veilig te kunnen afmeren en om niet om te kiepen. De vorige eigenaar had altijd al een vergunning van Rijkswaterstaat, meer was niet nodig.

Sinds een rechterlijke uitspraak in 2014 zijn woonboten, dekschuiten, pontons die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren, bouwwerken in de zin van de Woningwet en Wabo. In 2018 werd een nieuwe wet voor woonboten aangenomen en gold overgangsrecht voor alle bestaande situaties.

We zijn ervan uitgegaan dat ook onze dekschuit onder het overgangsrecht van die nieuwe wet valt, omdat zonder deze dekschuit het wonen hier niet goed mogelijk is. Als het overgangsrecht niet voor ons zou gelden, dan valt ons leven in duigen.

We hebben alles van de wal al verwijderd na een dwangbevel van de burgemeester en wethouder. De voorzieningen hebben altijd al op en in de dekschuit gestaan, alleen hebben we vanwege dat dwangbevel de olietank die op de oever stond ook op de dekschuit gezet. Onze woning is niet geschikt voor een inpandige olietank. Wij vinden het bovendien niet veilig en niet gezond om naast een olietank te slapen. Er is geen andere plek voor, op de wal mag de tank ook niet meer staan.

Als we volledig in het ongelijk zouden worden gesteld door u en door de rechter dan kunnen wij hier niet blijven wonen met onze twee kleine kinderen. Ons woon- en leefklimaat wordt dan onveilig en oncomfortabel. Bovendien hebben wij niet het geld om de aanpassingen te verrichten waarbij onze veiligheid en wooncomfort gelijk blijven. De aanpassingskosten bedroegen een paar jaar geleden volgens Tinnemans en Van den Biggelaar al tienduizenden euro's voor het maken van een nieuwe toegangsbrug en afmeervoorziening, zoals uit de offertes blijkt. En niet een paar duizend euro. De kostenraming (schatting van uw handhavers) in dit reparatieplan slaat echt helemaal nergens op! (De offertes zijn niet eens inclusief alle bijkomende kosten, zie offertes in bijlage)

De uitspraak van de hoogste bestuursrechter was; HET BETOOG SLAAGT, dat voelde zo fantastisch fijn.

De hoogste bestuursrechter heeft gezegd: u heeft niet in redelijkheid kunnen volstaan met de motivering dat de ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg zwaarder weegt dan ons belang. En dat belang bestaat uit de lang bestaande situatie, de bouwkundige samenhang tussen ponton en woonboot, de waterdiepte en de gigantische kosten voor het aanpassen.

En wat volgt; een reparatie bestemmingsplan met bijlage 2, grotendeels gebaseerd op onwaarheden.

Wij begrijpen dat u het hier niet sjiek en sjoen genoeg vindt en het liefst hier allemaal uniforme drijvende woningen wilt hebben, omdat voorbijgangers dat prettig vinden om naar te kijken.

Maar moeten wij tienduizenden euro's betalen om hier veilig en prettig te kunnen blijven wonen, alleen voor een ruimtelijk wensbeeld? Wij vinden dat zo verschrikkelijk oneerlijk. Het gaat namelijk niet alleen om het weghalen van een ponton. Er moeten nieuwe afmeerpalen komen, een nieuwe loopbrug, alles moet worden aangepast en we moeten minstens 20% van onze woonruimte inleveren.

Er is zoveel te zeggen, zoveel gebeurd, zoveel niet gebeurd, we zijn moe van al de ingewikkelde juridische termen en uitspraken.

Al zou de wethouder juridisch in het gelijk worden gesteld met zijn handhavingsacties, waar is de menselijkheid nog in dit verhaal?

Dit is een schreeuw om hulp. Bekijk alstublieft de offertes in bijlage en de bijlage; vraag en antwoord.

Ik was van plan om het hele verhaal sinds 2016 tot nu op papier te zetten, het hele verloop, een mail van K aan de directeur van het Consortium waarin stond dat alle woonboten worden verwijderd, de pogingen om met de wethouder in gesprek te komen, de afwijzingen, tevergeefs met goede moed en koffie en vlaai op de burgemeester zitten wachten, de rechtzaken, de zogenaamde keukentafelgesprekken.... En zoveel meer. Maar het lukt me nu niet... lukt niet meer, ben moegestreden. En dan spreek ik voor ons allen.

Geef de bestaande situaties alstublieft een object gebonden overgangsrecht en geef ons na deze jarenlange strijd weer rust en woongenot. Er is op de Stuwweg aan een woonboot inclusief ponton een persoonsgebonden overgangsrecht verleend door de burgemeester, er is weer een andere woonboot inclusief ponton uit het handhavingstraject gehaald omdat de aanpassingen/kosten te ingrijpend zouden zijn. Het is voor ons net zo ingrijpend.

Indien u vragen heeft dan neem alstublieft contact met ons op.

Hoogachtend

VRAAG EN ANTWOORD VOOR DE GEMEENTERAAD over de woonboten

Welke vergunningen moeten woonboten hebben?

Tot 2018 gold voor woonboten in Nederland en ook in het Overlaatsgebied dat enkel een vergunning van Rijkswaterstaat verplicht was. Die vergunning werd verleend op grond van de toen geldende regelgeving voor rivieren, tegenwoordig heet die vergunning een 'Waterwetvergunning'. In de volksmond heten deze vergunningen 'ligplaatsvergunningen'. De woonboten, dekschuiten, pontons afmeerkabels, afmeerpalen, afhouders, loopbruggen zij allemaal vergund door RWS.

In de vergunningen van Rijkswaterstaat zijn ook overwegingen opgenomen ten aanzien van veiligheid en gezondheid.

Overigens moeten de ligplaatsvergunningen voor woonboten die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren, niet worden verward met ligplaatsvergunningen voor vrachtschepen in de binnenvaart.

De bepalingen over ligplaatsen uit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) waren en zijn niet van toepassing op de woonboten in het Overlaatsgebied.

Er is een discussie over het bestemmingsplan. Is er wel of geen strijd met het bestemmingsplan?

Tot 2006 gold een Uitbreidingsplan op hoofdlijnen. In dat plan werd niet benoemd dat wonen in woonboten was toegestaan, maar het was ook niet expliciet verboden. Omdat woonboten geen bouwwerken waren, vielen zij niet onder de bouwregels van dergelijke plannen. Het mogen wonen in woonboten werd enkel geregeld via de Wet op de Woonwagens en Woonschepen en via de lokale regelgeving (APV of specifieke woonschepenverordening). In 2006 is het bestemmingsplan Grensmaas vastgesteld (en in 2008 herzien op grond van artikel 30 WRO). Dit plan stond toe 'wonen in woonboten'. De maximaal toegestane maatvoering was 20 x 4 x 9 meter. Er is voor dit bestemmingsplan geen inventarisatie geweest (hoeveel woonboten, hoe zien die er uit, etc) en de maatvoering is bijzonder, want een woonboot van 9 meter hoog kapseist als deze slechts vier meter breed is. Zo'n woonboot moet een contragewicht hebben of horizontaal vast zitten tussen en aan palen.

Vast staat dat er een discrepantie was tussen de feitelijk aanwezige woonschepen en die maatvoering van het bestemmingsplan. Een groot aantal woonschepen had ook een dekschuit of ponton als afmeerconstructie en als toegangsvoorziening via de loopbrug naar de wal. Daarmee werd voldaan aan de eisen van Rijkswaterstaat.

Hebben de bewoners niet bij de gemeenteraad opgemerkt dat die maatvoering niet klopte?

Nee. De bewoners wisten van het bestaan niet af. Lokale krantjes werden er niet bezorgd, de bewoners hebben pas in 2006 een officieel adres en huisnummer gekregen van de gemeente. Het bestemmingsplan Grensmaas was bovendien grensoverschrijdend, voor een aantal gemeenten. Dat bewoners zich niet voelden aangesproken door de term 'Grensmaas' zal ook niet verbazen.

Heel strikt gelezen voldeden op den duur veel woonboten en bijbehorende, noodzakelijke, voorzieningen niet (meer) aan de maatvoering uit het bestemmingsplan Rijkswaterstaat stond

die wijzigen toe, want er was al een vergunning. De bewoner moest alleen de wijzigingen doorgeven, dat was alles.

Dus als de wethouder zegt 'het is illegaal wat er ligt', dan mag de context niet worden vergeten.

Hoe zit het met de bouwvergunningplicht?

Woonboten waren niet bouwvergunningplichtig zoals huizen op de wal. Voor huizen op de wal geldt de Woningwet en bouwregelgeving, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voor woonboten golden die regels niet.

In 2014 kwam de omslag. De hoogste bestuursrechter oordeelde toen dat een woonboot die bedoeld is om ter plaatse te functioneren, een bouwwerk is in de zin van de Woningwet en Wabo en een omgevingsvergunning moet hebben.

Het gevolg was dat 99% van de circa 10.000 woonboten in Nederland illegaal waren. Want niet gebouwd met bouwvergunning en als bouwwerk veelal in strijd met de bouw- en gebruiksregels voor de locatie waar deze bouwwerken liggen. Ook de woonboten in het Overlaatsgebied die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren, raakten door die uitspraak illegaal.

De wetgever heeft vervolgens de Wabo aangepast, zodat voor alle bestaande drijvende bouwwerken overgangsrecht ging gelden. De aanpassing van de Wabo is vastgesteld in maart 2017 en van kracht geworden per 1 januari 2018. Alle bestaande woonboten of drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf, hebben van rechtswege een omgevingsvergunning als zij op grond van gemeentelijke of provinciale regelgeving een vergunning hebben voor het bouwen of gebruiken óf als zij op grond van gemeentelijke of provinciale regelgeving géén vergunning hoeven te hebben.

Voor de waterbewoners in het Overlaatsgebied geldt dat laatste. Ook al hebben zij een vergunning van Rijkswaterstaat, de APV-regels gelden niet voor hen en dus hebben zij een omgevingsvergunning van rechtswege.

Wat is dan het probleem?

Het college heeft in 2016 dwangbevelen gestuurd dat de woonboten en dekschuiten bouwwerken zijn volgens de rechtspraak uit 2014. Voor deze bouwwerken is geen omgevingsvergunning verleend of aangevraagd. Die omgevingsvergunning zou ook niet worden verleend, want het bestemmingsplan biedt die mogelijkheid niet. Dus de waterbewoners moesten hun woonboot maar afbreken of weghalen. Dat vond het college uiteindelijk toch wel een beetje te gortig, dus dat dwangbevel werd ingetrokken. Wel zou er gehandhaafd gaan worden op andere drijvende bouwwerken, niet woonboten. Wat daarmee werd bedoeld, dat was toen niet duidelijk voor de bewoners en werd ook niet duidelijk gemaakt.

De waterbewoners zijn er altijd vanuit gegaan dat hun dekschuit of ponton deel uitmaakt van de woonboot. Ze waren volgens hun RSW-vergunning verplicht veilige voorzieningen te treffen. De dekschuit was een deel van hun woning, met slaapkamers, bergingen etc. Dus toen twee jaar later (jazeker, in 2018!) een dwangbevel kwam om dekschuit of ponton te verwijderen en er vervolgens in het ontwerpbestemmingsplan wél een maatvoering van meer

dan 180 vierkante meter en bijna 1200 kubieke meter mogelijk werd gemaakt, begrepen de waterbewoners pas goed waar het om draait: niet om dat oude bestemmingsplan, maar om een ruimtelijk wensbeeld.

En dat ruimtelijk wensbeeld moet worden gerealiseerd over de ruggen van de bewoners aan de Stuwweg en Bosscherweg.

Wat heeft dit bestemmingsplan te maken met die handhavingsprocedure

De wethouder stelt dan wel dat de handhavingprocedure náást de bestemmingsplanprocedure loopt, maar dat is niet waar.

Het college grijpt in de motivering van dit reparatieplan terug op de handhavingsprocedures. Daarmee is evident dat de handhavingsactie is ingezet vanwege de gewenste resultaten van het bestemmingsplan Grensmaas 2018.

Procedureel en vanuit bevoegdheden heeft de wethouder wel gelijk.

Het college van b&w is partij in de handhavingsprocedures.

De gemeenteraad is partij in de bestemmingsplanprocedure.

Dat neemt niet weg dat de handhavingsambtenaar zowel in de bestemmingsplanprocedure als de handhavingsprocedure namens het college optrad.

Wat gebeurt er als wij vandaag beslissen dat de dekschuiten en pontons niet zijn toegestaan?

Dan zullen de waterbewoners beroep moeten instellen tegen dit plan en voor zover mogelijk een voorlopige voorziening aanvragen.

Misschien is het allemaal vergeefs. Het is niet bekend welk oordeel de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft over het hoger beroep en incidenteel hoger beroep in de procedures tegen de last onder dwangsom die is opgelegd aan bewoners van zeven adressen.

De wethouder doet het wel voorkomen alsof er niet meteen gehandhaafd gaat worden, maar daar zijn de bewoners absoluut niet gerust op. Gezien de uitspraken van de wethouder en burgemeester in het recente verleden verwachten de waterbewoners dat er dan op heel korte termijn dwangsommen ingevorderd gaan worden. Daartegen kunnen de waterbewoners ook weer procedures beginnen.

En wat als we dit reparatieplan niet vaststellen?

Dan voldoet de gemeenteraad niet aan de opdracht van de Afdeling. Volgens de wethouder wordt dan teruggevallen op het bestemmingsplan Grensmaas uit 2006. Dat kan, maar hoeft niet. De Afdeling kan zelf in de zaak voorzien en oordelen dat de gemeenteraad niet is geslaagd in het leveren van die motivering en dat de vier specifieke gevallen in het gelijk worden gesteld.

Kunnen we het bestemmingsplan afkeuren?

Afkeuren is geen term in deze procedure. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan vastgesteld. De gemeenteraad kan het bestemmingsplan Grensmaas 2018 wel intrekken. Dan herleeft wél het bestemmingsplan Grensmaas uit 2006 (overigens is de correcte betiteling Grensmaas/Grensmaas herziening ex artikel 30 WRO, die herziening is vastgesteld in 2008).

Welke mogelijkheid heeft de gemeenteraad nu nog?

In bijlage 3 van het vastgestelde bestemmingsplan is object-gebonden overgangsrecht opgenomen voor een aantal adressen.

Die bijlage kan worden aangepast.

De gemeenteraad kan een amendement aannemen waarin voor alle huidige, feitelijk aanwezige drijvende bouwwerken en gebouwen object-gebonden overgangsrecht van toepassing wordt verklaard.

Bij vervanging van de drijvende bouwwerken/gebouwen moet de situatie in overeenstemming met de regels van het bestemmingsplan worden gebracht. Zo wordt geleidelijk toch bereikt wat de gemeente nu planologisch wil bereiken. Ook de veiligheid van de waterbewoners is gegarandeerd, wordt het woon- en leefklimaat van de waterbewoners niet aangetast en krijgen de waterbewoners geen torenhoge kosten voor hun kiezen.

Is er een noodzaak vanuit andere regelgeving (milieu) of een dwingende reden (volksgezondheid) om dekschuit of ponton niet toe te staan? Neen, die is er niet. Integendeel. Zonder dekschuit of ponton verslechtert het woon- en leefklimaat van de waterbewoners. En dat is ook in strijd met het uitgangspunt van het bestemmingsplan: verbetering van het woon- en leefklimaat.

Een object-gebonden overgangsrecht voor alle huidige, feitelijk aanwezige bebouwing geeft een doorkijk naar het realiseren van het ruimtelijk plan en biedt de bewoners de noodzakelijke rechtszekerheid. Ook in het kader van het hoger beroep tegen de lasten onder dwangsom. Die procedures kunnen dan worden beëindigd.

Persoonsgebonden overgangsrecht is geen optie, daarmee wordt enkel het moment verlegd dat die kosten moeten worden gemaakt. Er is dan alsnog economische kapitaalsvernietiging.

Tot slot

De waterbewoner is een pion die het gelag moet betalen in een machtsspel van het bestuur van Maastricht samen met het Grensmaas Consortium en de Staat. De muis tegen de olifant.

Een vorige zet was het inspreken toen het bestemmingsplan vastgesteld moest gaan worden. De wethouder heeft een andere beleving bij dat moment dat de waterbewoner. De waterbewoner voelde dat hij verzoop en door de gemeenteraad werd geen reddingsboei toegeworpen.

Als de gemeenteraad op 19 april geen object-gebonden overgangsrecht aanneemt voor alle huidige, feitelijk aanwezige drijvende bouwwerken en gebouwen, dan hebben de waterbewoners jaren voor niets gestreden en is hun strijd verloren. Dan verzuipt hij alsnog. Letterlijk en figuurlijk. Als je het geld niet hebt om de noodzakelijke aanpassingen te maken, moet je dan maar een houtje-touwtje doen met alle gevaren van dien? Want het is niet enkel een dekschuit of ponton weghalen, er moeten andere voorzieningen komen en installaties moeten worden verplaatst van de dekschuit of ponton naar een plek 'binnen de bouwmassa', zoals in het bestemmingsplan zo mooi eufemistisch wordt gesteld. Als je geen plek 'binnen die bouwmassa' hebt, waar laat je dan je cv-installatie, je huisbrandolietank, je rioolpomp. Waar huisvest je dan je kinderen?

Daar heeft de planmaker niet over nagedacht. Of misschien wel. En is het juist de bedoeling dat deze bewoners vertrekken.

Geachte mevrouw ,

We hebben elkaar gisteren uitgebreid gesproken en ik heb uw zaak belicht en denk ik begrepen, zover nu mogelijk is.

Ik zal u hieronder een aantal antwoorden geven, die als handvatten kunnen dienen voor uw gesprek van hedenavond.

Verder stellen we het zeer op prijs om verder meegenomen te worden in het bedenken en leveren van een passende oplossing.

We weten dat mensen van de gemeenten en de particulieren die veranderingen dienen te ondergaan, waar u ook voor staan, best een heel zware taak hebben. Allemaal willen we het goed doen en kwaliteit leveren. BRIDGES2000 is meer dan eens op meerdere manieren de brug naar een passende oplossing.

Niet alleen leveren we snel en denken we mee, onze oplossingen staan ook voor een hoge mate van veiligheid en zijn precies passend.

In uw geval betreft het een situatie waar op 4 plaatsen de woonarken op een verschillende afstand van de kade / wal liggen, waarvoor een oplossing dient te worden gevonden, zodat er meer eensluidendheid komt, ofwel dat de esthetische belangen, naast de praktische en veilige belangen worden behartigd. Daarin kunnen we meedenken. Tevens zien we dat er op een juiste manier moet worden gedacht om e.e.a. ook nog eens economisch goed realiseerbaar te maken.

In punten:

1. We kunnen de dekschuiten weghalen en afvoeren, en bij elke woonark twee sputpalen aanbrengen, met paaljukken aan de woonarken, zodat deze alleen op en neer bewegen;
2. Bij punt 1 is alleen 1 voorwaarde, om alles heel te houden en ook meer veiligheid voor bewoners en omgeving te realiseren, dient bij laag water de woonark voldoende uit de oever te liggen;
3. De eis bij punt 2 kan worden gerealiseerd op 2 manieren, en is tevens op schets uitgewerkte optie 1 het veiligst, sterkste en economisch beste, dat is woonark ver genoeg van de wal plaatsen;
4. Optie 2 werken we graag uit, werkt als volgt: bij hoger water ligt de woonark dicht bij de wal, bij lager water ligt de woonark verder van de wal;
5. Bij optie 1, waar we nu wel meer over kunnen en willen zeggen (andere heeft meer engineering nodig): woonark heeft 2 spudpalen, op de wal wordt een trapbaan en glijbaan gemaakt voor de rollen van de gangway en we plaatsen een gangway met een vaste lengte ca 20 m, die bij lager water over de rolbaan verder naar beneden op de rolbanen van de trap ligt / men moet dan dus verder de trap naar beneden lopen;
6. Ja, dit is helemaal veilig en kan snel worden gerealiseerd en kan er ongeveer gelijk uit zien voor alle vier de woonarken, of meer;
7. Kosten begroten we nu op 60 – 100.000 euro per woonark.

Hopende zo een stuk te hebben kunnen bijdragen.

Succes in gesprek en we bemiddelen graag en zijn u uiteraard graag van dienst met de levering van uitstekende toegangen naar de woonarken.

Zie bijlage : Schets

Kind regards / Met vriendelijke groet,



Maasbracht, 14 januari 2019

Betreft: prijsopgave loopbrug

Geachte [REDACTED],

Allereerst hartelijk dank voor uw bezoek aan ons bedrijf, naar aanleiding van ons gesprek doen u wij de volgende prijsindicatie toekomen.

De materialen en werkzaamheden zijn als volgt:

- Het leveren van een loopbrug in onderhoudsvrij aluminium, afm. lengte ca. 18, met een breedte van ca. 1,5m, voorzien van traanplaat vloer, aan beide zijden voorzien van relingwerk, deze zullen voldoende zwaar worden gemaakt en meetellen in de sterkteberekening. Aan 1 zijde, kopse kant, voorzien van scharnierogen, aan andere zijde teflon geleiding op afmeerponton.
Prijs per loopbrug € 19.500,--
- Drijfponon in onderhoudsvrij aluminium, afm. ca. 2 x 2m, incl. ogen voor afmeerdraden en bolders.
Prijs € 4.900,--
- Eventueel hekwerk met afsluitbare toegangsdeur op loopbrug, gemaakt uit spijlen met antidiefstalbeveiliging.
Prijs € 3.900,--
- Transport en plaatsing, incl. kraanassistentie op locatie,
Stelpost, € 4.500,--

Adres Industrieweg 16
NL-6051 AE Maasbracht
Telefoon [REDACTED]
Telefax [REDACTED]
Website www.TinnemansScheepsbouw.nl
E-mail info@TinnemansScheepsbouw.nl

Rabobank IBAN: [REDACTED]
BIC: RABONL2U
ING Bank IBAN: [REDACTED]
BIC: INGBNL2A
K.v.K. 13038865
BTW NL805385472B01

- Bestaande ponton ophalen, incl. aanvraag vergunning, t.b.v. afslepen naar sloop/demontagbedrijf, alwaar pontons op verantwoordelijke wijze worden gesloopt/gedemonteerd en afgevoerd.
Stelpost € 9.750,-- per stuk, zijnde 2 pontons € 19.500,--

Bovengenoemde prijzen zijn exclusief BTW, niet omschreven werkzaamheden zijn niet inbegrepen. Grond- en/of fundatiewerken aan vaste land zijn niet inbegrepen.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groeten, with kindest regards,
mit freundlichen Grüßen, cordialement,

Tinnemans Floating Solutions

Tinnemans
floating solutions

Industrieweg 16 | 6051 AE Maasbracht

tel. [redacted]

Adres Industrieweg 16
NL-6051 AE Maasbracht
Telefoon [redacted]
Telefax [redacted]
Website www.TinnemansScheepsbouw.nl
E-mail [redacted]

Rabobank IBAN: [redacted]
BIC: RABONL2U
ING Bank IBAN: [redacted]
BIC: INGBNL2A
K.v.K. 13038865
BTW NL805385472B01