

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. E.J. Noom
Telefoon 3389 E-mail: enoom@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2009/204380
Te kopiëren: Bijlage ter inzage
B & W-vergadering van 17 november 2009

Onderwerp

Afmeerzones pleziervaartuigen

DOEL: Besluiten

Het college van B&W is bevoegd tot het herindelen van de afmeerplekken in de grachten en singels.

B&W

1. Het college besluit tot het herindelen van de afmeerplekken in de grachten en singels op basis van de, in deze nota, beschreven resultaten, argumenten, te nemen stappen en bijgevoegde kaart met afmeerzones en aantal te realiseren afmeerplekken.
2. Over een jaar wordt dit besluit geëvalueerd. Daarbij wordt ook onderzocht of het mogelijk is op te treden tegen bepaalde schepen die het stadsgezicht bederven.
3. Dit besluit heeft financiële consequenties. Vanaf 2012 zullen € 25.000,- extra inkomsten ontstaan. De kosten van het voorstel zijn al opgenomen in het investeringsplan en komen ten laste van IP post 63.09b zoals vastgesteld in het MJP 2009-2012.
4. Communicatie paragraaf; de nota wordt daags na besluitvorming openbaar gemaakt. De manier van uitvoering wordt in overleg met direct betrokken partijen vastgesteld.
5. Dit besluit wordt ter informatie aangeboden aan de commissie beheer.

COLLEGE BESLUIT

Onderwerp: Afmeerzones pleziervaartuigen grachten en singels

Inleiding

Sinds 1999 is het aantal vergunningen voor het afmeren van pleziervaartuigen in de Haarlemse watergangen (exclusief het Spaarne) gestegen van 200 naar ongeveer 1.350. Deze stijging heeft tot gevolg dat bijna alle beschikbare afmeerplekken (ligplaatsen) op dit moment in gebruik zijn. De stijging legt ook druk op locaties die minder geschikt zijn om pleziervaartuigen af te meren. De Scheepvaart- en havenverordening en de nota aanwijzing oevers uit 1995, inclusief de latere aanvullingen, bieden onvoldoende grond om vergunningen te kunnen weigeren. Deze nota biedt de benodigde handvatten om het maximum aantal afmeervergunningen vast te stellen.

Er is behoefte aan meer afmeerplekken om aan de groeiende vraag tegemoet te komen. Deze afmeerplekken komen beschikbaar als de huidige afmeerplekken opnieuw worden ingedeeld. Door een nieuwe indeling kan de aanwezige ruimte tussen pleziervaartuigen beter worden benut.

Ook is behoefte aan een beperking van afmeerplekken op plaatsen met een beschermd stadsgezicht of een open en groen karakter. Het betreft met name de Bolwerken waar de afgelopen twee jaar vergunningen zijn afgegeven, omdat elders in de stad nog nauwelijks plek was.

De groei van het aantal vaartuigen heeft ook geleid tot evenredige groei van allerlei paaltjes in het water en op de oevers om vaartuigen aan af te meren. Deze paaltjes zijn door vergunninghouders aangebracht. De afmetingen en manier van plaatsen is niet éénduidig waardoor de beeldkwaliteit van de oevers is aangetast.

Bij de vergunningverlening en handhaving wordt veel tijd geïnvesteerd in communicatie met aanvragers en vergunninghouders over de beschikbaarheid van afmeerplekken of de exacte afmeerplek. Dat kan beter.

Deze nota vervangt het deel van de nota Aanwijzing oevers uit 1995 dat gaat over de bestemming van de grachten en singels. Afmeren aan het Spaarne is niet in deze nota opgenomen om vertraging door discussies over bestemming van kades te voorkomen. Beleid over afmeren in het Spaarne behoeft herziening vanwege de kanskaart Watertoerisme en diverse andere ontwikkelingen en zal in een later te verschijnen nota worden vastgesteld.

Locaties voor het afmeren van pleziervaartuigen worden niet in bestemmingsplannen vastgelegd.

Besluitpunten college

1. Het college besluit tot het herindelen van de afmeerplekken in de grachten en singels op basis van de, in deze nota, beschreven resultaten, argumenten, te nemen stappen en bijgevoegde kaart met afmeerzones en aantal te realiseren afmeerplekken.
2. Over een jaar wordt dit besluit geëvalueerd. Daarbij wordt ook onderzocht of het mogelijk is op te treden tegen bepaalde schepen die het stadsgezicht bederven.
3. Dit besluit heeft financiële consequenties. Vanaf 2012 zullen € 25.000,- extra inkomsten ontstaan. De kosten van het voorstel zijn al opgenomen in het investeringsplan en komen ten laste van IP post 63.09b zoals vastgesteld in het MJP 2009-2012.
4. Communicatie paragraaf; de nota wordt daags na besluitvorming openbaar gemaakt. De manier van uitvoering wordt in overleg met direct betrokken partijen vastgesteld.
5. Dit besluit wordt ter informatie aangeboden aan de commissie beheer.

Beoogd resultaat

Er ontstaan **1.530 afmeerplekken** met passende afmeervoorziening en een vast nummer.

De **vergunningverlening** wordt eenvoudiger en klantvriendelijker. In de nieuwe situatie is op de website van de gemeente te zien welke afmeerplekken beschikbaar zijn én kan de burger direct een aanvraagformulier downloaden.

De **handhaving** wordt eenvoudiger doordat duidelijk zichtbaar wordt of een pleziervaartuig legaal of illegaal is afgemeerd.

De **beeldkwaliteit** van de afmeerzones verbetert doordat uniforme afmeervoorzieningen worden aangebracht. De losse paaltjes die door vergunninghouders zijn aangebracht worden verwijderd. De uniforme afmeervoorzieningen bestaan uit houten palen met dwarslatten óf twee roestvrijstalen ringen. Een pleziervaartuig kan hieraan veilig worden afgemeerd.

Argumenten

De overwegingen tot bovengenoemde besluitpunten zijn als volgt:

1. De **afmeerzones worden efficiënter gebruikt** dan nu het geval is omdat de bootjes, na de herindeling, met een vaste tussenruimte dichterbij elkaar worden afgemeerd. Nu is er geen vaste tussenruimte wat betekent dat er veel loze ruimte tussen bootjes is. Een tussenruimte van één meter biedt voldoende ruimte voor booteigenaren om weg te varen of af te meren. Voor afmeerplekken tussen de 9 en 15 meter zal een tussenruimte van twee meter worden aangehouden.
2. **Bescherming ruimtelijk beeld** van locaties waar pleziervaartuigen minder goed in passen. Door de groei van het aantal aanvragen voor vergunningen is ook het aantal bootjes in bijvoorbeeld de Bolwerken sterk gestegen. Door limitering van het aantal afmeerplekken wordt voorkomen dat de oevers

volledig bezet raken en verdere afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter. Bij de indeling van de zones in afmeerplekken wordt daarom ook rekening gehouden met zichtlijnen, open ruimtes om het contact met of zicht op het water te behouden en worden ruimtes rondom bruggen zoveel als mogelijk vrijgehouden. Op plekken waar een beschermd stadsgezicht geldt is voor het plaatsen van de afmeervoorzieningen een (lichte) bouwvergunning nodig.

3. De **beeldkwaliteit van de oevers wordt beter**. Op dit moment brengen vergunninghouders zelf afmeervoorzieningen aan op de oever of in het water. Dat kunnen paaltjes, latten, ringen etc. zijn, van hout, plastic of metaal. Op sommige plekken zijn complete afmeerstellages verrezen. Deze zullen worden vervangen door deugdelijke en éénduidige afmeervoorzieningen, aangepast aan de aard van de locatie en volgens de randvoorwaarden zoals opgenomen in het handboek inrichting openbare ruimte (HIOR). Op plekken waar gras én voldoende ruimte in het water is, zullen de paaltjes van het gras worden verwijderd en de afmeervoorzieningen in het water worden geplaatst. Bijkomend voordeel hiervan is dat er geen overlast is van allerlei touwen en paaltjes bij het maaien van het gras. Een goed voorbeeld waar dit al is gerealiseerd is de Meerwijkvaart.
4. De **klantvriendelijkheid** bij de vergunningverlening zal sterk verbeteren. Op dit moment moet een aanvrager van een vergunning zelf op pad om een locatie uit te zoeken, vaststellen of er voldoende ruimte is en aangeven wat het tegenoverliggende huisnummer is. Omdat de beoogde locatie al vergund kan zijn, zonder dat dit zichtbaar is, moet hij ook nog twee alternatieven aangeven. In de nieuwe situatie krijgt elke afmeerplek zijn eigen vaste nummer. Daardoor kan de aanvrager duidelijk aangeven welke plek gewenst is. Via de website van de gemeente kan zichtbaar gemaakt worden welke plekken beschikbaar zijn.
5. **Lagere kans op bezwaarschriften** tegen het afwijzen van een vergunning. Met het vaststellen van deze nota wordt de basis gelegd voor afmeerbeleid in de grachten en singels. Op basis van dit afmeerbeleid kunnen vergunningaanvragen worden beoordeeld en indien nodig geweigerd. Nu kan een vergunning alleen worden geweigerd op basis van ruimtegebrek.

Uitgangspunten

De volgende **uitgangspunten** zijn van toepassing bij het vaststellen, inrichten en gebruik van de afmeerzones en afmeerplekken:

- A. Zoveel mogelijk behouden locaties (zones) die al in gebruik zijn.
- B. Vaartuig moet op veilige wijze bereikbaar zijn, dus bij voorkeur daar waar een strook tussen de weg en het water (bijv. parkeerplaatsen of gras) beschikbaar is en de kade niet te hoog is.
- C. Doorvaartbreedte minimaal vijf meter om veilige doorvaart in twee richtingen te garanderen.
- D. Afmeren in lengtecategorieën van 0-3, 3-5, 5-7, 7-10,10-15 meter. Deze categorieën maken een efficiënt gebruik van de zones mogelijk. Er worden negen afmeerplekken gerealiseerd voor vaartuigen langer dan 15 meter omdat deze al zijn afgemeerd en over een vergunning beschikken.
- E. Het aantal plekken per lengtecategorie wordt voornamelijk bepaald door de afmetingen van de huidige vaartuigen.
- F. Bescherming beeldkwaliteit locaties; een beperkt aantal afmeerplekken is mogelijk op locaties die een beschermd of groen karakter hebben.
- G. De afmeervoorzieningen worden door de gemeente aangebracht en onderhouden. Zij blijven in eigendom van de gemeente Haarlem.
- H. Alleen afmeren aan de afmeervoorzieningen, nadat deze zijn aangebracht. Waar geen afmeervoorzieningen aanwezig zijn geldt een afmeerverbod.
- I. Op grond van bovenstaande uitgangspunten is de bijgevoegde kaart met afmeerzones en aantallen opgesteld.
- J. Aan particuliere tuinen, die aan het openbaar vaarwater grenzen, kan de eigenaar altijd zelf een afmeervoorziening aanbrengen. Voor het afmeren van een vaartuig is ook dan een ligplaatsvergunning of doorvaartvergunning nodig. Omdat de voorziening op particuliere grond is, kunnen er geen voorwaarden aan de vorm worden gesteld.

Financiën

In totaal zullen 1.530 afmeerplekken ontstaan. 153 Afmeervoorzieningen zijn al gerealiseerd. Ongeveer 300 van de te realiseren afmeervoorzieningen bestaan uit houten palen met dwarsliggers. De overige afmeerplekken worden voorzien van ringen. Een houten afmeervoorziening kost gemiddeld € 1.200,- en ringen (twee per afmeerplek) kosten gemiddeld € 100,- per afmeerplek. Deze kosten zijn inclusief alle kosten zoals een nummerbordje, ontwerp, plaatsing en onvoorziene omstandigheden. De totale kosten van het project bedragen € 436.000,-. Dit bedrag wordt uitgegeven in de jaren 2010, 2011 en 2012.

Ten opzicht van de huidige situatie worden bijna 200 extra afmeerplekken gerealiseerd. Gezien de groei van het aantal vergunningen in de afgelopen 10 jaar is de verwachting dat deze binnen afzienbare tijd volledig zijn bezet. Hierdoor ontstaan **extra inkomsten** voor de gemeente van ongeveer € 25.000,-.

In totaal zullen de 1.530 afmeerplekken jaarlijks ongeveer € 200.000,- aan inkomsten genereren.

Kantttekeningen

De wijziging in het aantal afmeerplekken betekent dat ongeveer 30 bootjes naar een andere zone verplaatst moeten worden. Dat is 2% van het totaal. De 98% van de boten die in de huidige zone blijven moeten rekening houden met een kleine verplaatsing van hun vaartuig. Ook kan vergunninghouders een plek worden aangeboden die dicht bij hun huis is, dit betreft een vrijwillige verplaatsing. In de vergunningen die sinds 2007 worden afgegeven staat al dat rekening gehouden moet worden met verplaatsing van het vaartuig bij een herindeling van de ligplaatsen.

Enkele bewoners van huizen gelegen nabij afmeerplekken ondervinden hinder van vergunninghouders uit andere delen van de stad. Men ervaart parkeeroverlast en een enkele keer geluidsoverlast. Bij de toekenning van de nieuwe afmeerplekken wordt aan vergunninghouders, van wie hun vaartuig relatief ver van de woonplek vandaan ligt, een afmeerplek aangeboden die dichtbij hun huis gelegen is (zie boven).

Sommige vaartuigen liggen er verwaarloosd bij. Het is echter niet wenselijk om welstandseisen aan de ligplaatsvergunningen te verbinden. Door eisen te verbinden wordt het verlenen van een vergunning zeer belastend voor de commissie ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) en is het bijzonder moeilijk om op te handhaven. Ook moet de lijst met criteria groot zijn omdat er veel verschillende pleziervaartuigen zijn. Ook aan andere mobiele objecten, bijvoorbeeld auto's of bussen, worden geen welstandseisen verbonden.

Uitvoering

De uitvoering van dit besluit vindt plaats in overleg met de direct betrokken partijen zoals de visvereniging en enkele wijkraden.

De afmeerzones (zoals aangegeven op de bijgevoegde kaart) worden opgedeeld in afmeerplekken. Bij elke afmeerplek wordt een afmeervoorziening aangebracht. Het aanbrengen van de afmeervoorzieningen zal in fases plaatsvinden. Waar mogelijk wordt "werk met werk" gemaakt, wat betekent dat uitvoering zoveel als mogelijk met andere projecten wordt gecombineerd. De start van het aanbrengen zal plaatsvinden in zones waar nog uitbreiding van de afmeerplekken mogelijk is én waar deze relatief eenvoudig zijn te realiseren. Dit om verplaatsing van vaartuigen te faciliteren die weg moeten uit zones waar te veel vaartuigen zijn afgemeerd. De website van de gemeente zal worden aangepast zodat iemand die een vergunning wil direct kan zien welke plekken beschikbaar zijn.

Bijlage

Ter inzage: Kaart met afmeerzones met daarop vermeld het aantal ligplaatsen dat per zone gerealiseerd kan worden én het aantal vergunningen dat per zone is verstrekt

Het college van burgemeester en wethouders

