

Wij waren eerder in deze commissie, kort voor de zomer. Wij hadden toen kritiek op uitspraken namens de gemeente Haarlem bij de Raad van State. U deelde als commissie onze kritiek toen volmondig. Het ging over het bestemmingsplan Zuid-Schalkwijkerweg en de omstreden opname van een ligplaats voor het schip 'Onderneming' op een bepaalde plaats in dat bestemmingsplan. Wij zijn hier opnieuw in juist deze commissie omdat wij ons ernstig zorgen maken over het functioneren van de havendienst met betrekking tot hetzelfde onderwerp.

Terwijl de Raad van State nog geen uitspraak heeft gedaan over het beroep verleende de havendienst op 23 augustus doodleuk een ligplaatsvergunning op de nog steeds in rechte omstreden plek.

Niet alleen de plek is nog juridisch omstreden, maar ook of het schip überhaupt voldoet aan uw gemeentelijke woonschepenverordening. Daarvoor is een uitzonderingbepaling nodig waarin staat dat dit een historisch schip mag heten. Daarover is nog helemaal geen duidelijkheid. Toch verleende de havendienst de vergunning. Dat is dus al de tweede reden om dit beslist niet te doen.

Ernstiger wordt het dat de vergunningsaanvraag helemaal niet is gepubliceerd, zoals het moet. Wij kwamen er toevallig achter dat de vergunning verleend was. Toen wij aan de havendienst vroegen waarom zij het niet hadden gepubliceerd zeiden ze dat dit helemaal niet nodig was. Het stond op hun havendienst-site en dat was voldoende. Men haalde er ook nog een wetsartikel bij waarin zou staan dat het niet hoefde. Toen wij daar beter naar keken bleek dat artikel alleen te slaan op de bevestiging van het ontvangen van de vergunningsaanvraag aan de aanvrager zelf. Hieruit spreekt tenminste een ernstig gebrek aan juridische kennis bij de havendienst.

Natuurlijk moet zo'n aanvraag worden gepubliceerd in de stadskrant en op de algemene site van de gemeente Haarlem. Woordvoerders van de publieksbalie van de gemeente hebben ons dat bevestigd en het is ook gewoon wettelijk bepaald. Toch is dat hier niet gebeurd. Opvallend is dat de havendienst de ene aanvraag voor een ligplaatsvergunning wel op de juiste wijze publiceert (zoals op 17 februari 2011 in stadskrant nr. 7) en deze nou weer niet. Dat is bedenkelijke willekeur. Tel daar bij op dat de havendienst ons op intimiderende wijze meer dan eens probeerde te ontmoedigen om bezwaar te maken tegen de vergunning en wij worden steeds ongeruster over kwaliteit en objectiviteit van de betrokken gemeentelijke dienst.

Niet ver er vandaan begon een andere woonschip-eigenaar een ligplaats voor te bereiden waarvoor helemaal nog geen vergunning was afgegeven. Toen wij dat bij de havendienst meldden verleenden zij binnen een dag een vergunning. Hoezo na publicatie en de daarvoor geldende termijnen? Opvallend was daarbij dat de ligplaats in voorbereiding op een plek was waar volgens het kersverse bestemmingsplan helemaal geen woonschip mag liggen. Er werden voor dat schip vier afmeerpalen geslagen, terwijl er maar twee zijn toegestaan. De havendienst vond de verkeerde plek en de twee palen geen enkel bezwaar vertelde men ons.

Wij hebben intussen bezwaar gemaakt tegen beide vergunningen, waar feitelijk en juridisch nog veel meer mis mee is als wij u nu verteld hebben. Bij de bestuursrechter hebben wij een voorlopige voorziening aangevraagd. De rechter heeft de havendienst verzocht aan de eigenaren te vragen direct met de werkzaamheden te stoppen. Wij weten niet of en hoe dat gebeurd is, maar de werkzaamheden gaan gewoon door.

Wat wij ons afvragen is met welke gemeente wij te maken hebben? De gemeente van de gemeenteraad, het hoogste orgaan van de stad die ons gelijk heeft gegeven, of met de gemeente van de rommelende en manipulerende havendienst, die wat u vind aan zijn laars lapt met de wetgeving erbij. Wij hopen dat het college ingrijpt en dat u hen daartoe aanspoort.

Deze tekst plus een bijlage met allerlei feiten en achtergronden hebben wij voor u laten kopiëren. Bedankt voor uw aandacht en inzet.

Bijlage bij

Inspreektekst van Stichting tot Behoud Groene Zoom Schalkwijk tijdens de vergadering Commissie Beheer, donderdag 15 september 2011.

Recente gebeurtenissen aan Jaagpad 69 en 70A roepen de nodige vragen op.

1. Waarom verleent de gemeente op 23 augustus jl. een ligplaatsvergunning en op 29 aug. jl. een ligplaatsvergunning plus een afmeervergunning, terwijl een beroep bij de Raad van State nog in behandeling is.?
2. Waarom geeft de gemeente een vergunning voor de "Onderneming" in strijd met de woonschepenverordening en in strijd met de gebruiksvoorschriften?
3. Waarom niet de uitkomst afgewacht of de "Onderneming" een historisch schip mag heten?

Al vanaf 1990 heeft dhr. Schreuders geprobeerd zijn schip als Haarlems varende monument te bestempelen. Er is ondanks vele verzoeken nooit op gereageerd, maar nu wordt die status geprobeerd om een mogelijkheid te krijgen het schip onder de uitzonderingsregel te plaatsen volgens de woonschepenverordening, zodat het vrachtschip toch woonschip mag zijn. Overigens is deze kwestie niet relevant, want bij het besluit Bestemmingsplan Schalkwijkerweg op 28 januari 2010 was de status historisch schip niet aan de orde.

4. Waarom voor Jaagpad 69 een ligplaatsvergunning afgeven voor het vervangen van een woonboot, terwijl er helemaal geen woonboot ligt? De wel aanwezige kotter (UK148) is geen woonboot en geen historisch schip.
5. Voor Jaagpad 69 is een afmeervergunning verleend voor 2 meerpalen, maar er staan er 4, waarvan 2 buiten de plankaartlocatie. De gemeente weet ervan, via de bestuursrechter, maar grijpt niet in.

De vergunning stelt als voorwaarde dat de kotter buiten Haarlem moet zijn gebracht alvorens de woonark geplaatst mag worden. Toch werd de ark reeds 5 september naast de kotter afgemeerd, die er nog steeds ligt. De gemeente grijpt niet in. Lang leve de nagestreefde verdunning van het aantal boten.

6. Bij Jaagpad 70A zijn op 30 en 31 augustus jl. 4 palen geslagen zonder dat maar zelfs een vergunning is aangevraagd. De Havendienst heeft dat de bestuursrechter per brief bericht op 31 augustus jl. De bestuursrechter heeft via de Havendienst gevraagd dhr. Schreuders te verzoeken de werkzaamheden te staken. Dhr. Schreuders zou daaraan gehoor geven. Maar toch heeft dhr. Schreuders op 7 september jl. een kast getimmerd en die op de oever bij 70A geplaatst. De gemeente grijpt niet in, maar in plaats daarvan helpt de gemeente dhr. Schreuders een handje, door hem op 12 september jl. een afmeervergunning te geven voor 2 meerpalen; over de 2 andere palen wordt niets gezegd. En tegen de verwachting in is op 14 september jl. door Liander in het Jaagpad en in de hierboven genoemde kast een elektriciteitsvoorziening aangebracht.

7. **Voor het verkrijgen van een ligplaatsvergunning heeft dhr. Schreuders de gemeente en het Hoogheemraadschap Rijnland diverse gegevens verschaft.**

In een notitie van januari 2008, "Ligplaats bewoonde varende monument(en)" heeft dhr. Schreuders het over zijn Luxemotor "Onderneming" van 24.50 X 5.00 m. en in zijn vergunningaanvraag bij het Hoogheemraadschap van Rijnland geeft hij op 23 X 5 m.

Op 22 juli 2011 bericht dhr. Schreuders aan Rusita Ruitenbergh en Hanna Reisig van de Havendienst dat de "Onderneming" volgens een Rijnpatent 24.06 m. bij 5.08 m. is.

Op 8 januari 2010 schrijft dhr. Schreuders aan de Commissie Beheer en Ontwikkeling dat de "Onderneming" qua afmetingen overeenkomst met de "Dageraad". Die is 22 m.

Op 6 april 2008 schrijft dhr. Schreuders aan het college van B en W dat de diepgang van de "Onderneming" op de schroef 1.50 m. is, maar in de vergunningsaanvraag bij het Hoogheemraadschap van Rijnland geeft hij op een diepgang van 1.1 m.

8. **Wat de gebruikte terminologie betreft bestaat veel verwarring.**

In zijn brief van 6 april 2008 aan het college van B en W schrijft dhr. Schreuders dat het gaat om een historisch varend monument (niet om een woonark). Maar op 31 december 2010 vraagt hij bij het Hoogheemraadschap Rijnland een vergunning aan voor een woonark.

In de notitie van januari 2008 "Ligplaats bewoonde varende monument(en)" schrijft dhr. Schreuders: "De "Onderneming" is bewoond varend erfgoed en behoorlijk verschillend in aard, gebruik en manifestatie in vergelijking met een woonboot. Als woonboot zal het schip aan eisen en verplichtingen moeten voldoen die de "Onderneming" niet nodig heeft. Bovendien voert Haarlem al jaar en dag een beleid waarin uitbreiding van ligplaatsen voor woonboten niet aan de orde is". Dus vooral geen woonboot, maar de gemeente voegt nu wel twee woonboten toe aan het geheel.

In zijn brief van 5 januari 2011 aan C. Kulk, Hoofd Havendienst, schrijft dhr. Schreuders over het voornemen hem een ligplaats te verlenen voor een varend woonschip. Maar nu klaagt hij over de koppeling aan een persoonlijk recht, want als woonboot is de ligplaats overdraagbaar. Hij constateert rechtsongelijkheid. Nu wil hij zijn schip dus liever wel beoordeeld zien als woonboot.

Duidelijk dus, dat steeds gekozen wordt wat het beste in het straatje past .

Ook is duidelijk dat dhr. Schreuders steeds meer wil. In een brief van 6 januari 2008 klaagt hij ook al over rechtsongelijkheid, want hij vindt het oneerlijk dat hij bij Van Opzeeland veel meer huur moet betalen, dan precariorechten bij de gemeente.

Met de toegekende ligplaats is hij ook niet tevreden, want in een brief aan wethouder Van Doorn schrijft hij op 20 mei 2011 dat de ligplaats na het verwijderen van 2 steigers lang niet groot genoeg is voor een varend schip en dat daarom de derde (particuliere) steiger ook weg moet.

Het lijkt er sterk op dat de Havendienst meewerkt aan de belangen van dhr. Schreuders, mede gelet op de wijze van communiceren, zoals in een mail van dhr. Schreuders van 22 juli jl. aan de Havendienst, met de aanhef "Beste Rusita en Hanna" en zoals in een mail van dhr.

Schreuders van 24 juli aan Rusita Ruitenbergh-Segall en Kees Kulk met de aanhef "Hoi Rusita en Kees". (Kees Kulk , hoofd Havendienst, heeft ook de vergunningen verstrekt.)

Deze hele situatie is ontstaan nadat dhr. Schreuders in 2007 van Van Opzeeland te horen had gekregen dat hij weg moest in verband met bouwplannen. Op 6 april 2008 schreef dhr. Schreuders aan het college van B en W dat op de werf Van Opzeeland 22 woningen gebouwd moesten worden en dat hij in verband met het gewenste uitzicht voor die te bouwen woningen weg moest. De ingezetenen wisten van niets, de raad ook niet. Pas in het definitieve bestemmingsplan, december 2009 werd gesproken over toekomstige ontwikkelingen bij Van Opzeeland. Maar de ingezetenen van Haarlem mochten toen niet meer inspreken. Bij raadsbesluit van 28 januari 2010 is de wijzigingsbevoegdheid bij Van Opzeeland weg genomen en vastgesteld dat er geen woningbouw komt. Waarom de "Onderneming "dan toch nog weg moet is een raadsel en al helemaal waarom hij uitgerekend naar de enig overgebleven plek moet waar nog vrij zicht op het Spaarne mogelijk is. Er zijn diverse andere locaties mogelijk waar niemand er last van heeft. Dhr. Schreuders geeft in zijn brief van 6 april 2008 aan het college van B en W zelf 12 mogelijke locaties aan.

De Stichting tot Behoud van de Groene Zoom Schalkwijk heeft niets tegen de familie Schreuders en tegen de familie Beenders. Wel maakt zij bezwaar tegen valse voorstellingen van zaken en tegen ongeoorloofd, dan wel onwettig handelen.

De Stichting ijvert onder andere nog steeds voor een zo open mogelijk houden en bevorderen van vrij zicht op het Spaarne en voor een vrije toegankelijkheid van de Spaarneoever.