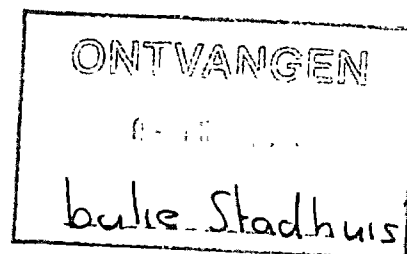


2003 PB Haarlem



1. De vergunning is niet gepubliceerd in de Stadskrant.
2. De "Onderneming" voldoet niet aan de voorschriften van de Woonschepenverordening en ook niet aan Artikel 8: Gebruiksvoorschriften: Lid 4 zoals verwoord in de Toelichting bij het Bestemmingsplan Schalkwijkerweg. De vergunning verleent ten onrechte ontheffing van art. 8 lid 1 en lid 2 van de Woonschepenverordening, omdat de "Onderneming" geen "historisch woonschip" is. Dat inmiddels op 27 september jl. het besluit is genomen de "Onderneming" in principe tot "Gemeentelijk Monument" te verklaren is geen grond voor ontheffing. Er is niet beargumenteerd dat de "Onderneming" als "behoudenswaardig" monument moet worden beoordeeld. **Het schip heeft ook geen enkele relatie met de stad Haarlem, zoals in de monumentenverordening als voorwaarde wordt gesteld. Het schip had tot eind jaren zeventig een beurtdienst tussen Ouddorp en Rotterdam en functioneerde daarna tot 1988 in de sportvisserij. Zie de bijlage.** Het schip heeft slechts status C, dit betekent niets meer dan historisch casco. Conclusie: de "Onderneming" is beslist niet een Varend Monument; de "Onderneming" is beslist niet een "Gemeentelijk Monument".
3. De vergunning vermeldt een mogelijke economische handelbaarheid van de ligplaats. Dit is in strijd met het op 28 januari 2010 aangenomen amendement dat de ligplaats een eindige situatie betreft. Dit besluit is door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bevestigd. Het aanbieden van een privaatrechtelijke constructie is in strijd met het bestuursrecht.
4. De vergunning is verleend, terwijl bij de Raad van State nog een procedure tegen legalisering en bestemming loopt.
5. De vergunning voor locatie Jaagpad 70A is in strijd met de doelstellingen zoals geformuleerd in het Spaarneplan en het Structuurplan Haarlem 2020. Zie de Toelichting bij het Bestemmingsplan Schalkwijkerweg blz. 33 t/m 35. De doelstellingen zijn nog steeds springlevend en het Structuurplan Haarlem 2020 wijst ook op de toekomst. De omgeving van Wsl VII, zie de plankaart, is uitgerekend de enig overgebleven locatie waar vrij zicht op het Spaarne mogelijk is. Omwonenden worden beperkt in hun vrijheid en uitzicht, recreanten kunnen minder genieten van het uitzicht. Deze plek is niet passend voor de "Onderneming". Het schip past eerder

in een industriehaven dan in een koeienland. Dhr. Schreuders heeft aan uw college per brief van 6 april 2008 zelf een aantal alternatieven aangewezen. In plaats van het streven naar uitdunning van het aantal woonboten te realiseren, wordt nu aan verdichting gedaan. Zo slijbt de Spaarneoever aan de Zuid-Schalkwijkerweg steeds verder dicht.

6. Legalisering en bestemming en dus vergunning zijn tegen de afspraken, omdat uitsluitend de schepen die in 1982 in Haarlems water lagen, bij het nieuwe bestemmingsplan gelegaliseerd zouden worden. De "Onderneming" is in 1994 gekomen en is dus illegaal. Bovendien lag het schip in een jachthaven voor recreatievaartuigen en werd daar illegaal bewoond, omdat wonen in een jachthaven verboden is. De gemeente had toen al handhavend moeten optreden.
7. Dhr. Schreuders heeft bij herhaling te kennen gegeven dat de ligplaats veel te klein is voor zijn schip. Er zou zelfs een derde, particuliere, steiger moeten verdwijnen. De juiste conclusie moet zijn: niet de ligplaats is te klein, maar het schip is te groot. Het past inderdaad niet. In de vergunning staat onder het kopje Afmetingen van het woonschip: **"Het college kan echter ontheffing verlenen voor historische woonschepen voor zover de afmetingen van de ligplaats dit toelaten". De ligplaats op de plankkaart is 22 meter** De lengte van de "Onderneming" met 24.06 is dus inderdaad te groot. Frappant is dat In de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig de "Onderneming" met een lengte van 25 meter geregistreerd staat. Ontheffing is dus in strijd met de plankkaart, die volgens de Raad van State leidend is. Zie de bijlage.
8. De Watervergunning van Rijnland is op grond van onjuiste informatie verkregen. Dhr. **Schreuders noemt zijn schip in de aanvraag een woonark van 23 X 5 X 1.10 m.**
9. De locatie Jaagpad is voor permanent verblijf **zeer risicovol**. Men kan er slechts te voet of per boot komen. Voor politie, ambulance en brandweer is het ontoegankelijk. Het Jaagpad is van de openbare weg gescheiden door afrastering, weiland en twee sloten. Lopend moet minstens een afstand van 190 m. worden afgelegd tot Jaagpad 70 en 70A. Toegangswegen maken en/of het verbreden van het Jaagpad is onmogelijk, omdat dat in strijd is met het bestemmingsplan en omdat het onteigeningsprocedures zou vergen. Bovendien zou het in strijd zijn met de belangrijke cultuurhistorische waarde van het eeuwenoude Jaagpad. Door toevoeging van een woonschip ("Onderneming") neemt de gemeente nu willens en wetens een zeer zware verantwoordelijkheid op zich, want het al bestaande risico wordt zo vergroot.

Aan Heemsteedse zijde van het Zuider Buiten Spaarne heeft enkele jaren geleden in een woonschip brand gewoed. Daarna heeft de gemeente Heemstede via juridische weg alle daar aanwezige schepen verwijderd, omdat die plaats voor hulpdiensten onbereikbaar was. De gemeente Haarlem kan daar een voorbeeld aan nemen.

Tot slot: Het is verbijsterend te moeten constateren dat de belangen van omwonenden en talloze recreanten met voeten worden getreden. Velen hebben niet eens de mogelijkheid gehad zienswijzen in te dienen. Geen kans tot inspraak, want volgens de gemeente zou legalisering en bestemming van twee schepen slechts van marginale betekenis zijn. Dat het in werkelijkheid een zeer wezenlijke wijziging van het bestemmingsplan was met verstreckende gevolgen, mag nu wel duidelijk zijn.

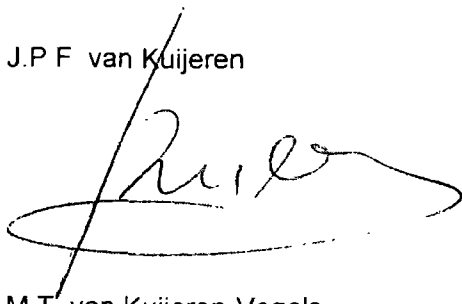
Uit het bovenstaande blijkt dat de ligplaatsvergunning onrechtmatig is verleend. In het bijzonder gelet op hetgeen in de vergunning gesteld is onder het kopje **Afmetingen van het woonschip** op bladzijde 2.

Daarom verzoeken wij met klem de vergunning in te trekken.

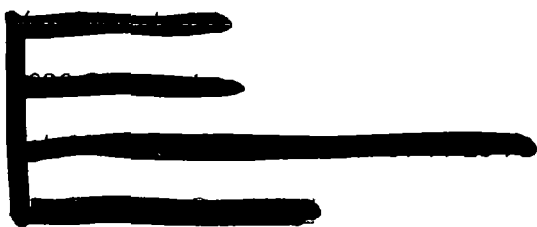
Wij verzoeken u ons een ontvangstbevestiging te zenden van dit bezwaarschrift, waarin wij kunnen lezen dat het door uw ambtelijke staf in behandeling is genomen en onder welk dit bezwaarschrift is geregistreerd.

Hoogachtend,

J.P.F. van Kuijeren



M.T. van Kuijeren-Vogels



Bijlage: 2 pagina's

ONDERNEMING

Details over het schip ONDERNEMING, BHS nummer 11778

Algemene gegevens						
BHS-nummer	Scheepsnaam	Type schip	Gebouwd van	Bouwjaar	Werf	Plaats van de werf
11778	ONDERNEMING	luxe motor	staal	in 1933	Boot	Alphen aan de Rijn
Maten						
Lengte	Breedte	Diepgang	Holte	Tonnage	Hoogte mast	
25 m. 00 cm	5 m. 07 cm	1 m. 20 cm	-	100,000 ton	-	
Gebied en vracht						
Oorspronkelijk vaargebied		Oorspronkelijk soort vracht				
Zeeland& Zuid Holland		beurtvaarder& sportvisser				
Motoren:						
Merk	Type	Serienr.	Bouwjaar	Nieuw of gereviseerd?	Jaar geplaatst	Jaar afgedankt
Industrie	2 VD 5 - 3015	-	1933	-	-	-

Het schip is relatief zwaar en breed uitgevoerd met een hoge kop. Omdat de Onderneming altijd de open, vaak ruige, Zuid Hollandse wateren bevoer, waar eb, vloed en alle weer heersten was ook de motor voor die tijd behoorlijk robuust. Industrie had toen al de reputatie simpele, sterke en betrouwbare motoren te bouwen.

Het schip werd in 1936 goedgekeurd tot Straatsburg de Rijn te bevaren. Vanaf Duisburg moest de schipper dan wel een matroos aan boord hebben. De schipper verhaalde dat hij bij veel ijsgang soms buitenom naar Rotterdam voer. Ook vertelde hij dat zij altijd weer of geen weer zaterdagavond thuis waren, zodat de zondagse kerkgang en rustdag mogelijk waren. Dit naar huis moeten met soms ook windkracht 10 heeft vele zeer hachelijke momenten opgeleverd voor De Graaf en zijn bemanning. Met deklust waardoor een slagzij van meer dan 45 graden werd op een nacht naar Ouddorp gescharreld. De Graaf liet op de kop een golfbreker zetten omdat regelmatig, mede door de sterke motor, bij slecht weer de 'kop er onder voer'.

Tijdens de oorlog heeft een Engelse granaatinslag door de stuurhut via de roef door de bodem van de machinekamer voor veel schade gezorgd. Bij Terlouw in de Spaanse Polder te Rotterdam is de Onderneming tijdens haar arbeidzaam leven in onderhoud geweest.

Toen de beurtvaarder ingehaald werd door vrachtwagen hebben de zoons van schipperzoon de Graaf nog een 10-tal jaren de 'sportvisserij' beoefend. Rond 1988 belandde de Onderneming bij de sloper. Een handelaar uit Woudrichem zag er nog brood in, maakte hem weer drijvend/varend en verkocht hem aan ons.

Sinds 1988 eigenaar Frits en Cobie Schreuders te Haarlem, herdoopt met originele naam "ONDERNEMING".

Dit was de meest ondoordachte stap die we ooit gezet hebben. Een volledig gestripte roesthoop met dertig centimeter water in het ruim, en ook in de machinekamer het vliegwiel half onder water. Vrijwel alles bleek (veelal achteraf) versleten en/of verdwenen. De INDUSTRIE stond er verwaarloosd bij.

Echter na vele jaren zwoegen in de haven van de voormalige ADM-werf aan de zuidzijde van het Noord-Zeekanaal en later in het Spaarne te Haarlem is het schip nu in prachtige staat. Het vlak is doorgerepareerd en het ruim is geheel ingetimmerd. Via de nieuwe stuurhut en de theehut kunnen eenvoudig de badkamer en woon-/slaapvertrekken in het ruim bereikt worden. De roef achterop is woonkeuken.

De meeste bronzen onderdelen van de motor zijn vervangen. Voor de koppeling is o.a. een nieuwe as gedraaid.