

vooraf per e-mail

Gemeenteraad van Steenwijkerland
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK

Datum 4 december 2020
Inzake **Vaar- en verhuurbeleid Giethoorn**
Dossier 200815
Advocaat Mr. S. Maakal
E-mail s.maakal@dommerholt.nl
Telefoon (0513) 433 435
*Per e-mail: andre.bus@steenwijkerland.nl; steven.bunt@steenwijkerland.nl;
jan.vredenburg@steenwijkerland.nl; Miriam.slomp.dekkers@steenwijkerland.nl;
ronnie.lassche@steenwijkerland.nl; jantina.drijfhout@steenwijkerland.nl;
ronald.van.vlijmen@steenwijkerland.nl; emmy.elgersma@steenwijkerland.nl;*

Geachte raadsleden,

Inleiding

Voor de politieke markt van volgende week dinsdag, 8 december 2020, staat onder andere opnieuw het onderwerp "Vaar- en verhuurbeleid" op de agenda. Ditmaal 'besluitvormend'.

Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld om over te gaan tot de vaststelling van een nieuwe Vaarverordening, die gaat gelden in de hele gemeente Steenwijkerland. En daarnaast ligt er zoals bekend ook een voorstel tot het invoeren van een 'vaarbelasting' specifiek in de Dorpsgracht van Giethoorn.

Namens een betrekkelijk groot aantal ondernemers uit 'de varende sector' heb ik bij brief van 14 oktober 2020 gereageerd op de concept tekst van de verordeningen waarvan nu wordt voorgesteld om ze in de definitieve vorm vast te stellen. Vastgesteld moet echter worden dat er helaas niet is geantwoord op alle vragen die namens belanghebbenden zijn gesteld, terwijl de reactie die wel is gegeven op onderdelen teleur stelt. Dit is met andere woorden dus 'vragen om problemen'.

Spreekrecht

Namens belanghebbenden zal gebruik worden gemaakt van het (digitale) spreekrecht. Graag maak ik echter van de gelegenheid gebruik om de meest in het oog springen bezwaren van belanghebbenden hierna op voorhand alvast kort toe te lichten en daarmee ook nogmaals onder de aandacht van uw gemeenteraad te brengen. Dit alles met de onvermijdelijke conclusie

dat de verordeningen zoals die nu in concept voorliggen redelijkerwijs niet zo vastgesteld kunnen worden. Het verdient in plaats daarvan aanbeveling ze terug naar de tekentafel te sturen.

Het systeem

Hoe werkt het voorgestelde nieuwe systeem voor de vaarverordening nu eigenlijk in de praktijk?

In de brief van 28 oktober 2020 die belanghebbenden ontvingen van Burgemeester en Wethouders, staat voor zover hier van belang:

Overgangsrecht

De huidige vergunningen op basis van de huidige vaarverordening komen te vervallen. Vergunningen op basis van de nieuwe vaarverordeningen moeten dus opnieuw worden aangevraagd.

Om te beginnen zouden belanghebbenden graag zien dat de huidige vergunningen eerst nog een bepaalde periode (van bijvoorbeeld een jaar) van kracht blijven, zodat zij ruim de tijd hebben om in de loop van het nieuwe jaar (2021) de benodigde nieuwe vergunning(en) aan te vragen. Die vergunningverlening zou namelijk nog wel eens heel wat voeten in de aarde kunnen hebben (...).

Hoe worden aanvragen om een nieuwe vergunning namelijk beoordeeld?

Dat staat in artikel 3 van de voorgestelde tekst voor de nieuwe vaarverordening (hierin zijn de weigeringsgronden opgenomen). Kort samengevat: botenverhuur moet in overeenstemming zijn met de regels van het ter plaatse geldende bestemmingsplan en daarnaast moet de ondernemer in kwestie beschikken over voldoende 'parkeergelegenheid op eigen terrein'.

Het algemene uitgangspunt is dat het maximumstelsel zoals dat tot op heden wordt gehanteerd, voor wat betreft de toekomst los wordt gelaten. Dit zou namelijk een eis van 'Europa' zijn (Dienstenrichtlijn). Maar in de praktijk betekent dat dus bepaald niet dat de mogelijkheden om boten te verhuren ook automatisch zullen toenemen. Dit hangt immers om te beginnen af van wat er in het bestemmingsplan staat en daarnaast zal in Giethoorn met name de mogelijkheid om te kunnen beschikken over de vereiste ligplaatsen een beperkende factor vormen.

Van de verplichting om 'te parkeren op eigen terrein' kan volgens de voorgestelde tekst van de nieuwe vaarverordening op verzoek van de betrokken ondernemer ontheffing worden verleend (dat staat in artikel 3 lid 4). Maar welk toetsingskader wordt daarbij gehanteerd? Dat is onduidelijk. Als uw gemeenteraad de ter besluitvorming voorgelegde verordeningen vaststelt conform het voorstel van Burgemeester en Wethouders, dan staat uw gemeenteraad vervolgens helemaal buiten spel als het gaat om de – belangrijke – vraag welke ondernemers nu uiteindelijk wel/ niet in aanmerking zullen komen voor een vaarvergunning (verhuurboten/ rondvaartboten).

Een opmerking van dezelfde strekking is namens belanghebbenden gemaakt bij de tekst van artikel 6 lid 1 en 2 van de nieuwe vaarverordening. Deze tekst is echter nog niet aangepast naar aanleiding van de inspraakreactie van belanghebbenden. Het komt erop neer dat in ieder geval voor ondernemers die voor wat betreft hun afmeermogelijkheden zijn aangewezen op het openbare vaarwater van respectievelijk de Dorpsgracht, Jan Hozengracht, Smitsvaart en de Cornelisgracht iedere mogelijkheid tot uitbreiding bij voorbaat al onmogelijk wordt gemaakt (!).

Maar dat was toch helemaal niet de bedoeling van het voorgestelde nieuwe systeem (!). En hoe zit het per saldo nu dus eigenlijk met het behoud van bestaande rechten? Duidelijk is dat belanghebbenden de huidige vergunningen kwijt raken per 1 januari 2021. Maar op voorhand is nog volstrekt onduidelijk of zij daarna ook in aanmerking kunnen komen voor hetzelfde aantal nieuwe vergunningen. En uitbreidingsplannen, hoe zit het daar dan precies mee...

In de brief van 28 oktober stellen Burgemeester en Wethouders het volgende:

Ligplaatsen

De ligplaatsenvergunning valt buiten de werkingssfeer van de Dienstenwet. In de nieuwe vaarverordening worden geen nieuwe ligplaatsen of uitbreiding van bestaande ligplaatsen in gemeentelijk water toegestaan. In al verleende vaarvergunningen staat aangegeven waar boten mogen/ kunnen worden afgemeerd (op basis van het bestemmingsplan).

Daarbij geldt inderdaad dat het uitgangspunt is dat dit moet plaatsvinden in eigen water. Voor zover ondernemers zijn aangewezen op ligplaatsen in openbaar water, geldt dat voor de bestaande situatie (peildatum 1-7-2020) ontheffing wordt verleend. De in openbaar water in te nemen ligplaatsen worden voor de in de vaarverordening genoemde watergangen niet verder uitgebreid via ontheffingen. Verder is toegevoegd dat een vergunning wordt geweigerd als de onderneming niet beschikt over eigen grond, dan wel eigen water, waarop de boten geplaatst of afgemeerd kunnen worden”.

Maar dit stelt belanghebbenden dus bepaald niet gerust. Zij herhalen op deze plaats de vraag die zij al eerder hebben gesteld, namelijk: welk toetsingskader wordt hier nu precies gehanteerd?

En uiteraard zijn belanghebbenden van mening dat uw gemeenteraad hier zelf de regie zou moeten nemen en dit dus beslist niet zou moeten overlaten aan Burgemeester en Wethouders (!).

Vermakelijkhedenretributie

Er zijn naar de mening van belanghebbenden tegenwoordig niet of nauwelijks meer inwoners van Giethoorn aan te wijzen die voor bijvoorbeeld het doen van hun boodschappen gebruik van het water moeten maken en de vaste wal op geen enkele andere wijze kunnen bereiken. Dit geldt meer in het bijzonder voor het gebruik van de Dorpsgracht.

Een principiële rechtvaardiging voor het onderscheid dat in de nieuw in te voeren verordening wordt gemaakt tussen enerzijds ondernemer en anderzijds inwoners bestaat naar de mening van belanghebbenden dan ook niet. Kortom: ook de inwoners zouden volgens belanghebbenden gewoon moeten bijdragen aan de kosten die de gemeente stelt te maken voor (citaat) ‘de veiligheid, toegankelijkheid en toeristische aantrekkelijkheid van het gebied’.

Daarnaast zien de ondernemers die ik vertegenwoordig ook niet in waarom het redelijk zou zijn dat andere recreanten zoals fietsers en voetgangers helemaal niets hoeven te betalen en alleen mensen die zich met een (huur)boot op het water begeven als enige wel.

Op zijn minst opmerkelijk is naar de mening van belanghebbenden verder ook om te constateren dat er in andere delen van de gemeente op het oog met het grootste gemak 'bakken vol met gemeenschapsgeld' wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte, zonder dat daarbij ook een financiële bijdrage wordt verlangd van degenen die daar profijt van hebben.

Welke politieke rechtvaardiging hiervoor bestaat, ontgaat belanghebbenden ten ene male.

Nog belangrijker is het om er nogmaals op te wijzen dat bijvoorbeeld ondernemers uit de gemeente Zwarterwaterland geen vergunning hoeven aan te vragen om verhuurbootjes te laten rondvaren door Giethoorn. Dit gebeurt onder andere vanuit Nijeveen dan ook op vrij grote schaal. Hierdoor ontstaat uiteraard oneerlijke concurrentie.

Om een gelijk speelveld te creëren voor alle vaarondernemers die actief zijn in de gemeente Steenwijkerland, zou het gestelde in artikel 2 van de nieuwe Vaarverordening hier dan ook op aangepast dienen te worden. Een alternatief is uiteraard het invoeren van een kentekenplicht dan wel (bijvoorbeeld) vignetplicht van verhuurboten uit de omliggende gemeenten.

Tarief

Vroeger werd er zoals bekend gevaren met kleinere bootjes/ boten dan tegenwoordig.

De reden daarvan is niet alleen de toegenomen welvaart, of betere technische mogelijkheden, maar de 'schaalvergroting' die is opgetreden komt met name ook voort uit de eisen die in de loop der jaren zijn gesteld door het Rijk (!). Dit in het kader van de veiligheid op het water.

Ondernemers hebben geïnvesteerd in familie boten die omwille van de veiligheid breder moesten zijn. E.e.a. kwam voort uit het kwaliteitsproject welke door de gemeente werd geïnitieerd.

Rekensom

Om de voorgestelde belastingheffing te rechtvaardigen, krijgt uw gemeenteraad een rekensom gepresenteerd waaruit zou blijken dat het in de praktijk slechts zou gaan om een bijdrage van enkele eurocenten per opvarende. Kortom: de boodschap is kennelijk dat het allemaal niet de moeite waard is om drukte over te maken (?). Daarnaast wordt bij herhaling gesteld dat de ondernemers de extra kosten gewoon door kunnen berekenen aan de toeristen, zodat zij daar zelf letterlijk en figuurlijk geen centje pijn van zullen lijden...

Als de rekensommen van de gemeente worden doorberekend dan zou dit betekenen dat de gemeente uitgaat van meer dan 12.000.000 bezoekers per jaar hetgeen natuurlijk volstrekt onjuist is.

Deze benadering is om meerdere redenen niet reëel.

In de eerste plaats berust de rekensom in kwestie op het uitgangspunt dat een boot die voor de verhuur aan toeristen wordt aangeboden, gedurende gemiddeld 100 dagen per jaar kan worden verhuurd voor een volle dag (8 uren). Dat is in algemene zin al geen haalbare zaak (dit blijkt uit de

praktijk van de bedrijfsvoering van belanghebbenden gedurende de afgelopen decennia), maar uiteraard al helemaal niet voor de gehele vloot die belanghebbenden in de vaart hebben. Daarnaast is het voor belanghebbenden aan het begin van een kalenderjaar uiteraard ook absoluut niet te doen om het bedrag te bepalen dat zij voor iedere (geregistreerde) boot zouden moeten doorberekenen aan hun klanten om uit de kosten te komen.

Onbekend is immers hoe vaak ieder van deze boten per jaar/ seizoen zal worden verhuurd, terwijl evenmin op voorhand bekend is of de huurders al dan niet door de Dorpsgracht zullen willen varen ja/ nee.

Aan deze bezwaren zou alleen tegemoet kunnen worden gekomen door in plaats van het nu voorgestelde systeem alsnog een bijdrage te verlangen voor iedere passage door de Dorpsgracht. Wanneer de gemeente daarbij zou kiezen voor een bedrag van 0,16 eurocent tot 0,36

eurocent per opvarende (zoals in de brief van 28 oktober 2020 wordt genoemd) dan zal dat hoogstwaarschijnlijk in de praktijk niet op weerstanden van overwegende aard stuiten (...).

Maar dat vergt dan uiteraard wel een adequaat systeem. Bijkomend voordeel is tenslotte dan dat er ook een einde zou zijn gemaakt aan het niet gerechtvaardigde onderscheid tussen de ondernemers uit Giethoorn en die uit de omliggende gemeenten.

MET CONCLUSIE:

Ondanks alle tijd, geld en energie die er tot op heden door de verschillende betrokkenen is geïnvesteerd in een nieuwe Vaarverordening ligt er naar de mening van belanghebbenden helaas nog steeds geen concept wat recht doet aan hun belangen. Voor een besluit tot vaststelling is het naar de mening van belanghebbenden dan ook werkelijk nog te vroeg.

Met name het onderdeel van de vergunningverlening/ ontheffingen voor ligplaatsen verdient in de ogen van belanghebbenden nog nadere studie, alvorens de besluitvorming kan worden afgerond.

Daarbij herhalen belanghebbenden dat de vraag wie uiteindelijk in aanmerking zal kunnen komen voor een vaarvergunning (en hoeveel) volledig afhangt van het aantal ligplaatsen waarover kan worden beschikt. De vraag die zij hebben gesteld over het te hanteren toetsingskader moet naar de mening van belanghebbenden dan ook werkelijk eerst worden beantwoord alvorens de besluitvorming verder ter hand te nemen. Deze besluitvorming zou bovendien moeten plaatsvinden door uw gemeenteraad en niet overgelaten moeten worden aan Burgemeester en Wethouders.

Tenslotte zijn belanghebbenden samenvattend van mening dat als er al een voldoende politiek draagvlak zou zijn voor het invoeren van een vaarbelasting in de Dorpsgracht, daarbij dan in alle redelijkheid voor een ander systeem gekozen zou moeten worden dan nu wordt voorgesteld. Op voorhand voelen belanghebbenden dan nog het meeste voor een systeem van een vignetplicht voor ieder vaartuig.

Met vriendelijke groet,

Mr. S. Maakal