

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

ADVIES

AAN GEDEPUTEERDE STATEN

naar aanleiding van de behandeling van het bezwaarschrift ingevolge artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van de heer [REDACTED] te Burgerveen (bezwaarde), ingediend door ARAG SE Nederland te Leusden, tegen het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord Holland (verweerders) van 18 maart 2025, waarbij een aangevraagde ligplaatsonthefing voor het vaartuig 'Swift 3' is geweigerd.

In dit advies komen eerst de procedurele aspecten van de bezwaarprocedure aan bod, te weten:

- verloop van de procedure;
- ontvankelijkheid van het bezwaarschrift; en
- grondslag en inhoud van het bestreden besluit.

Daarna volgen de inhoudelijke onderdelen van dit advies, te weten:

- overwegingen van de commissie ten aanzien van de bezwaren en de verweren;
- advies van de commissie.

De commissie adviseert in dit geval om het bestreden besluit heroverwogen dient te worden met in acht name van ondergaand advies. In dit advies staat hoe de commissie tot dit oordeel is gekomen.

VERLOOP VAN DE PROCEDURE

Op 16 januari 2024 is door bezwaarde een aanvraag ingediend voor een ligplaatsonthefing.

Op 18 maart 2025 hebben verweerders deze aanvraag geweigerd.

Op 17 april 2025 is het bezwaarschrift, gedateerd op 16 april 2025, ontvangen.

De behandeling van het bezwaarschrift is aangehouden in verband met een informeel gesprek.

Op 18 september 2025 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Van de hoorzitting is een verslag gemaakt dat aan het advies wordt toegevoegd.

Tijdens de hoorzitting hebben partijen afgesproken om te kijken of er niet toch een oplossing mogelijk was om het vaartuig 'Swift 3' ligplaats in te laten nemen op de beoogde plek.

Op 11 februari 2026 heeft gemachtigde van bezwaarde aangegeven dat partijen geen overeenstemming hebben bereikt en bezwaarde alsnog een advies en beslissing op bezwaar wil ontvangen.

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

ONTVANKELIJKHEID

Gelet op de datum waarop het bestreden besluit is verzonden en gelet op de datum waarop het per post verzonden bezwaarschrift is ontvangen stelt de Commissie vast dat dit binnen de wettelijke termijn is ingediend. Voorts is het rechtsgeldig ondertekend en wordt voldaan aan alle overige vormvereisten, zodat een inhoudelijke behandeling van de bezwaren kan plaatsvinden.

GRONDSLAG

De grondslag van het bestreden besluit is gelegen in artikel 7 van de Scheepvaartverkeerswet.

Het verzoek betreft het gebruik van een voor het scheepvaartverkeer openstaande openbare scheepvaartweg zoals bedoeld in artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet, waarvoor verweerders volgens artikel 2 van die wet het bevoegd gezag zijn.

Naast de Scheepvaartverkeerswet en het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, is hier ook het Ligplaatsenbesluit van 1 juli 1993, nr. 93-900647 (wijziging 24 maart 2003, nr. 2003-7776) van toepassing en het Besluit tot vaststelling van de scheepsafmetingen en de vaarwegprofielen (besluit van 9 december 2014, nr 502006/502021).

De commissie merkt op dat dit laatste Besluit is inmiddels ingetrokken, maar het is in het bestreden besluit nog opgenomen bij de grondslag.

INHOUD VAN HET BESTREDEN BESLUIT

Verweerders hebben geweigerd de gevraagde ontheffing te verlenen.

Op grond van het Ligplaatsenbesluit 1993 is het verboden om zonder ontheffing ligplaats te nemen in de Ringvaart. Voor een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer moet er op de door bezwaarde gewenste locatie, volgens het door verweerders vastgestelde theoretisch dwarsprofiel (besluit van 9 december 2014, nr 502006/502021), een ruimte overblijven van 34,75 m op 1,40 m waterdiepte. Aangezien het profiel in het hart van de vaarweg ligt (golfbreker tot oever), blijft er een ruimte over van ca. 4,50 m.¹ Gezien de breedte van het vaartuig, de tussenliggende aanmeervoorziening en het stortsteen onder water, is deze ruimte niet voldoende om hier ligplaats in te nemen met de ‘Swift 3’ die een breedte heeft van 4,52 m.

Ook hier merkt de commissie op dat dit laatste Besluit van 9 december 2014, nr 502006/502021 inmiddels is ingetrokken, maar het is in het bestreden besluit nog wel opgenomen.

¹ Zie Besluit tot vaststelling van de scheepsafmetingen en de vaarwegprofielen (besluit van 9 december 2014, nr 502006/502021), onder 18d op pagina 65.

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

OVERWEGINGEN VAN DE COMMISSIE TEN AANZIEN VAN DE BEZWAREN EN DE VERWEREN

1. Bezwaar: Weigering van een ligplaatsonthefing kan niet op grond van het provinciaal Ligplaatsenbesluit van 1 juli 1993.

Volgens bezwaarde kan een ligplaatsonthefing niet meer geschieden onder verwijzing naar het ligplaatsverbod dat is ingesteld bij het provinciale besluit van 1 juli 1993. Volgens bezwaarde heeft dit verbod zijn rechtsgeldigheid verloren nadat de bevoegdheid om een ligplaatsverbod in te voeren in de [Scheepvaartverkeerswet](#) is opgenomen.

Het ligplaatsverbod van 1993 is krachtens het [Binnenvaartpolitiereglement](#) genomen. De bevoegdheid tot een ligplaatsverbod kan echter nog slechts krachtens een bevoegdheid genomen worden die is opgenomen in de Scheepvaartverkeerswet. Uit overgangsrecht van artikel 18 van het [Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer](#) blijkt volgens bezwaarde niet dat krachtens artikel 5.02 Binnenvaartpolitiereglement aangebracht verkeerstekens worden geacht te zijn aangebracht op grond van artikel 6 van de Scheepvaartverkeerswet.

Verweer:

Het besluit van 1 juli 1993 met nummer 93900647, waarbij het ligplaatsenverbod is ingesteld, heeft de rechtsgeldigheid niet verloren.

De grondslag van het bovengenoemde Ligplaatsenbesluit 1993 ligt namelijk in de Scheepvaartverkeerswet, te weten artikel 5.² De Scheepvaartverkeerswet gold al vanaf 1 september 1988, dus ook ten tijde van het nemen van het besluit waarmee het ligplaatsenverbod is ingesteld in 1993.

Destijds luidde het artikel:

Artikel 5 Scheepvaartverkeerswet

Besluiten met betrekking tot het aanbrengen of verwijderen van een verkeersteken worden genomen door of vanwege het bevoegd gezag. Dit gezag draagt zorg voor het aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens.³

Aangezien dit artikel nog steeds van kracht is, zien verweerders niet in dat de grondslag van het besluit zou zijn komen te vervallen.

Overweging commissie

Het Ligplaatsbesluit 1993 vindt zijn grondslag in de Scheepvaartverkeerswet. Dit blijkt ook uit de aanhef van het Ligplaatsbesluit 1993, waarin meermaals verwezen wordt naar de Scheepvaartverkeerswet. Deze wet is sinds 1988 van kracht. De commissie ziet dan ook geen reden waarom het Ligplaatsbesluit 1993 zijn rechtskracht zou zijn verloren. Verweerders zijn in ieder geval sinds 1988 bevoegd om verkeerstekens aan te brengen en een ligplaatsverbod in te stellen.

² Zie bijvoorbeeld [Raad van State 25 april 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW3874](#)

³ [Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden](#) 1988 352

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

2. Bezwaar: De Waterverordening is vervallen, verweerders kunnen zich niet beroepen op de vervallen vaarwegprofielen, er moet naar de daadwerkelijke doorvaartbreedte gekeken worden.

Ingevolge artikel 2.5 van de [Waterverordening provincie Noord-Holland](#) waren verweerders bevoegd, na overleg met de vaarwegbeheerder, de vaarwegprofielen van de vaarwegen vast te stellen. In de primaire beslissing wordt ook naar het op grond van artikel 2.5 van de Waterverordening genomen besluit⁴ verwezen.

Per 16 november 2020 is de verordening echter komen te vervallen en daarmee ook de bevoegdheid om vaarwegprofielen vast te stellen. Weliswaar is er een nieuwe bevoegdheid in het leven geroep en wel in artikel 6.93 Vaarwegprofielen en bediening bruggen en sluizen van de [Omgevingsverordening NH2022](#), maar er is geen overgangsbepaling die bepaalt dat een krachtens artikel 2.5 van de Waterverordening genomen besluit ook geldt als een krachtens artikel 6.93 Omgevingsverordening genomen besluit. De toelichting op artikel 6.93 noemt de Waterverordening wel, maar een daartoe strekkende bepaling ontbreekt.

Verweerders kunnen zich dan ook niet beroepen op de vaarwegprofielen die op grond van de vervallen Waterverordening waren vastgesteld. . Dat betekent dat de situatie beoordeeld moet worden aan de hand van de werkelijke doorvaartbreedte. Die doorvaartbreedte is voor het huis van cliënten 42,3 meter en daarmee ruimschoots voldoende. De werkelijke doorvaartbreedte is veel breder dan het theoretisch doorvaartprofiel. Op basis van een nautische beoordeling, in het bijzonder de doorvaartbreedte, kan de aangevraagde ligplaatsvergunning dan ook niet geweigerd worden.

Verweer:

Het is correct dat het Besluit tot vaststelling van de scheepsafmetingen en de vaarwegprofielen met nummer 502006/502021 van 9 december 2014 onbedoeld is komen te vervallen.

In de Omgevingsverordening NH2020 was wel voorzien in een overgangsbepaling maar in de Omgevingsverordening NH2022 is geen overgangsbepaling opgenomen. Als herstelmaatregel is een nieuw besluit genomen en gepubliceerd op 18 juli 2025.⁵

Overigens maakt het bovenstaande volgens verweerders niet dat zij niet tot het bestreden besluit konden komen. Het besluit tot het al dan niet verlenen van een ontheffing is de uitkomst van een belangenafweging, waarbij de belangen zoals omschreven in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet worden afgewogen. Hierbij worden ten aanzien van de veiligheid in ieder geval een dubbelstrooks vaarweg en een noodzakelijke veiligheidsmarge voor het passeren betrokken welke vrij moet blijven van obstakels. Dit maakt dat of de vaarwegprofielen van tevoren bekend zijn (wat natuurlijk de voorkeur verdient) of dit wordt beoordeeld per geval. Hoe dan ook dient hiernaar in het belang van de veiligheid te worden gekeken.

Overweging commissie

De commissie begrijpt dat verweerders, bij het ontbreken van een besluit met betrekking tot de doorvaartprofielen dat van kracht is, een individuele afweging mogen en moeten maken waarbij de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer betrokken wordt. Deze individuele afweging ontbreekt echter in het bestreden besluit, nu daarin ten onrechte is verwezen naar het op dat moment niet geldende Besluit Scheepsafmetingen en vaarwegprofielen 2015. De

⁴ Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 9 december 2014, nr. 502006/50202.

⁵ Bijlage 9: nr. 11708 'Besluit Scheepsafmetingen en vaarwegprofielen 2025'

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

commissie adviseert verweerders om in de beslissing op bezwaar deze belangenafweging alsnog inzichtelijk te maken en daarbij ook de praktische vaarstrook te betrekken.

3. Bezwaar: De belangen van bezwaarde zijn niet afgewogen tegen de belangen van verweerders en het besluit is in strijd met de Omgevingsverordening NH2022 en het beleid.

De Beleidsnota ligplaatsenbeleid 2018 omschrijft het oude beleid: 'Aanvragen tot het verlenen van ontheffing van het algemeen ligplaatsverbod worden momenteel enkel getoetst aan de nautische- en waterbeheertechnische criteria.'

Hiervoor is het volgende in de plaats gekomen: 'In het geactualiseerde ligplaatsenbeleid wordt gekeken naar alle overige provinciale belangen.'⁶ 'De Praktische Vaarstrook is dan ook maatgevend voor het verlenen van ontheffingen.'

Verweerders hebben echter niet aan de Praktische Vaarstrook getoetst, maar aan het theoretisch dwarsprofiel zoals dat vastgesteld is bij het besluit van 9 december 2014, terwijl dat niet meer kan. Op geen enkele wijze zijn de belangen van cliënten afgewogen tegen de provinciale belangen. De beoordeling heeft dan ook plaatsgevonden in strijd met de Omgevingsverordening NH2022 en het beleid.

Verweer:

Verweerders stellen ter toelichting van het toetsingskader en het benoemen van het theoretisch dwarsprofiel in het bestreden besluit het volgende:

De basis van het ligplaatsenbeleid is het nee-tenzij principe wat in lijn is met het vigerend algemeen ligplaatsverbod. Afmeren is alleen toegestaan indien hiervoor een ligplaatsvak is aangewezen. Primair vanuit de nautische functie van vaarwegen kunnen ligplaatsen enkel worden toegestaan buiten de theoretische vaarstrook, de veiligheidszone en de veiligheidsstrook. Het vastgestelde vaarwegprofiel definieert de vereiste vaarwegbreedte. In de Beleidsnota ligplaatsenbeleid staat dat de praktische vaarstrook is verbreed bij bochten, zwaaikommen, kruisingen van vaarwegen en loswallen en deze praktische vaarstrook smaller is daar waar op 1 januari 2018 ligplaats ingenomen was.

De praktische vaarstrook versmallen is op dit gedeelte van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder niet mogelijk omdat dit gedeelte van de Ringvaart intensief bevaren wordt door de scheepvaart. Het blijft zo dat het vastgestelde dwarsprofiel, te weten 34,75 meter, te meten vanaf het hart van de vaarweg en een veiligheidsstrook van toepassing is.

Overweging commissie

Bezwaarde toont niet aan dat de praktische vaarstrook ter hoogte van zijn woning wel ruimte biedt voor een ontheffing voor de Swift 3. Alleen benoemen dat er ook getoetst moet worden aan de praktische vaarstrook betekent nog niet dat er wel voldoende ruimte is binnen het vaarwegprofiel. Wel heeft bezwaarde aangegeven dat het vaartuig geruime tijd, zonder ligplaats ontheffing, ligplaats heeft ingenomen op de aangevraagde plek zonder dat dit hinder of gevaar veroorzaakt heeft.

⁶ Begeleidende brief van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van 12 december 2018, Kenmerk 1117937/1117945.

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

Daartegen geven verweerders aan dat het bewuste deel van de Ringvaart druk bevaren is en versmallen van de (praktische) vaarstrook niet mogelijk is. De commissie adviseert verweerders om in de beslissing op bezwaar bij de belangenafweging ook aandacht te besteden aan de praktische vaarstrook en de periode dat het vaartuig, zonder ligplaats ontheffing, ligplaats heeft ingenomen op de aangevraagde plek.

4 Bezwaar: Belangenafweging

Op geen enkele wijze zijn de belangen van bezwaarde afgewogen tegen de provinciale belangen.

Verweer:

Weliswaar is hier geen expliciete overweging over opgenomen, maar in het bestreden besluit zijn de belangen van bezwaarde wel degelijk afgewogen. Deze afweging is verwerkt in het ligplaatsenbeleid. Daar waar de nautische belangen het toelaten, kan de ontheffing worden verleend en derhalve tegemoet worden gekomen aan de individuele belangen. Als echter niet wordt voldaan aan de nautische belangen, dient in het kader van de veiligheid, de ontheffing te worden geweigerd. De criteria hiervoor zijn opgenomen in het ligplaatsenbeleid.

Afhankelijk van de aanvraag wordt ook altijd nog specifiek gekeken of er eventueel mogelijkheden zijn binnen de kaders. Die zijn hier, vanwege de breedte van het schip en de ligging, vlak na een bocht, niet.

Overweging commissie

Verweerders onderbouwen in hun verweerschrift voldoende welke belangen in het kader van het onderhavige besluit dienen te worden afgewogen, te weten het algemeen belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer en het individuele belang van bezwaarde. Zoals ook is opgenomen in de voorgaande overweging dient in de beslissing op bezwaar de gemaakte belangenafweging inzichtelijk gemaakt te worden.

Bezwaar 5: Verschil tussen meren en ligplaats innemen

In de pleitnota is namens bezwaarde aangegeven dat er een verschil is tussen meren en ligplaats innemen. Volgens jurisprudentie van de Afdeling⁷ moet overeenkomstig de verkeersopvatting onder meren worden verstaan het vastliggen van een vaartuig, anders dan met behulp van ankers of spudpalen. Uit deze definitie volgt volgens bezwaarde dat de duur van het stilliggen geen element in de betekenis van het begrip meren is. Voor de betekenis van het begrip ligplaats innemen is de duur van het stilliggen wel relevant. Dit kan een verschil maken voor bezwaarde als er net toezicht plaatsvindt als zij kortstondig gebruik maken van de aanmeergelegenheid.

Overweging commissie

De commissie merkt op dat de afgewezen ligplaatsontheffing onderwerp is van deze bezwaarprocedure. Een verschil tussen meren, ankeren en ligplaats innemen is wellicht relevant bij het al dan niet verbeuren van een dwangsom, maar niet in deze procedure.

⁷ [Raad van State 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:815](#)

Hoor- en adviescommissie

2401289/2438851

Voorts merkt de commissie op dat tijdens de hoorzitting is gebleken dat vanwege onder meer de aanlegsteiger het niet slechts om een verschil van 2 cm gaat (beschikbare ruimte van 4,50 m en breedte van het vaartuig van 4,52 m). De commissie adviseert ten overvloede om dit in de beslissing op bezwaar duidelijker inzichtelijk te maken.

ADVIES VAN DE COMMISSIE

De commissie komt op basis van de stukken en het besprokene tijdens de op 18 september 2025 gehouden openbare hoorzitting tot de conclusie dat het bestreden besluit heroverwogen dient te worden met in acht name van dit advies.

Haarlem, donderdag 20 februari 2026

de Hoor- en adviescommissie,
Kamer I



fungerend secretaris



voorzitter