

**Aangetekend alsmede
vooraf per e-mail**

Gemeenteraad van Steenwijkerland
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK

Datum 12 oktober 2020
Inzake Ontwerp Vaar- en verhuurbeleid Giethoorn
Dossier 200695
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.drijlhout@steenwijkerland.nl;
ronald.van.vlijmen@steenwijkerland.nl; emmy.elgersma@steenwijkerland.nl;



Geachte raadsleden,

Het nieuwe vaar- en verhuurbeleid voor Giethoorn strekt – volgens het collegevoorstel dat ten grondslag ligt aan de stukken die ter visie zijn gelegd en ook onderwerp zijn geweest van inspraak – verder dan een revisie van de huidige vaarverordening. Naast een (grondig) herziene vaarverordening wordt immers een zogenoemde vermakelijkhedenverordening en een breedtebeperking op de Dorpsgracht voorgesteld, door middel van een verkeersbesluit.

Dit roept om te beginnen al direct de vraag op welke doelstellingen de gemeente nu eigenlijk precies voor ogen heeft gehad bij het opstellen van de ter visie gelegde stukken. Is er eigenlijk wel sprake van een probleem? En zo ja, wat is dan het belangrijkste probleem? Gaat het echt om de – bij tijden – te grote drukte in Giethoorn? Of gaat het in plaats daarvan vooral om geld? (de gestegen kosten van het onderhoud van de Dorpsgracht).

Namens de vennootschap onder firma Vakantiepark Weerribben Wieden (Vof), gevestigd te Paasloo reageer ik hierdoor op de inhoud van de in de vorige alinea bedoelde stukken. Zoals bekend, exploiteren de vennoten van de genoemde vennootschap meerdere recreatiebedrijven in de gemeente Steenwijkerland (respectievelijk: Villapark de Weerribben, Vakantiepark Giethoorn, Waterpark Belterwiede te Wanneperveen, Waterrijk Giethoorn en Vakantiepark Waterstaete te Ossenzijl).

De belangrijkste conclusie is dat de beleidsvoorstellen die nu ter visie zijn gelegd niet goed genoeg zijn doordacht. Deze voorstellen zullen dus in de praktijk niet tot het gewenste doel kunnen leiden, terwijl bovendien sprake zal zijn van onbedoelde neveneffecten.

Indachtig het gezegde “*Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald*” roep ik de leden van uw gemeenteraad dus op om niet te besluiten tot de vaststelling van één of meer van de ter visie gelegde verordeningen en besluiten en dat in ieder geval niet zolang er niet tegemoet is gekomen aan de bezwaren die aan deze voorstellen kleven.

Samenvatting

1.

De kosten van het (groot) onderhoud aan vaarwegen en beschoeiingen in kernen zoals Giethoorn drukken al jarenlang zwaar op de gemeentelijke begroting. Het verhaal van die kosten op degenen die hier het meeste profijt van hebben, ligt juridisch echter gecompliceerd. Tot op heden is van kostenverhaal dan ook niet of nauwelijks sprake geweest en in ieder geval gebeurde dat nog niet eerder in de vorm van een belasting zoals die nu wordt voorgesteld (een retributie voor zogenaamde gemakkelikheden).

Het komt wat willekeurig over om er nu één stuk(je) openbaar vaarwater uit de gemeente Steenwijkerland uit te halen om daar als enige ‘tol te heffen’. Wat is daar de rechtvaardiging voor? Zou het niet veel redelijker zijn om voortaan alle vaarwater in de gemeente op dezelfde manier aan te wijzen als ‘gemakkelijkheid’ en daarvoor ook overal in gelijke mate belasting te heffen?

Zolang er alleen zou moeten worden betaald voor de Dorpsgracht in Giethoorn bestaat de kans dat mensen op zoek gaan naar alternatieve routes, waar zij gratis mogen varen. Daardoor zal de druk op het gebied dus toenemen en zal er mogelijk ook sprake zijn van overlast op plaatsen waar het nu nog rustig is.

Als mensen op zoek gaan naar een alternatieve verbinding tussen Giethoorn Noord en Zuid, dan zullen zij mogelijk ook op het Hoofdkanaal terecht komen. Daarbij is de veiligheid op het water uiteraard niet gediend, want in het Hoofdkanaal varen grote schepen en daar wil je dus eigenlijk geen elektrisch aangedreven punters tussen hebben drijven (...).

Kortom: is er eigenlijk wel – goed – nagedacht over de (mogelijke) effecten van de voorgestelde belastingheffing?

Daarnaast is de gedachte dat de ondernemers in Giethoorn die boten verhuren geen nadeel ondervinden van de voorgestelde belastingheffing, omdat zij deze kosten eenvoudigweg kunnen doorberekenen aan hun klanten, te simpel. Dit heeft te maken met het voorgestelde systeem, waarbij er al direct voor een heel jaar (seizoen) belasting moet worden betaald zodra een boot van een bepaalde verhuurder in de Dorpsgracht wordt gesignaleerd. Het zou naar de mening van belanghebbenden veel eerlijker zijn om belasting te heffen voor iedere passeerbeweging (zonder dat daarbij uitzonderingen worden gemaakt). Maar dat vraagt uiteraard wel om een ander registratiesysteem dan nu wordt voorgesteld.

Ten slotte vragen belanghebbenden in alle gevallen ook aandacht voor de hoogte van de in rekening te brengen tarieven. Die zijn in hun beleving namelijk te hoog. Normaal gesproken al, maar zeker in de huidige tijden waarin wij leven (Corona).

Daarbij spreken belanghebbenden op deze plaats ook uit dat zij vrezen om 'de melkkoe van Giethoorn' te worden. Het is immers maar al te gemakkelijk om de tarieven die aanvankelijk zullen gelden te verhogen zodra het systeem van belastingheffing eenmaal is ingevoerd. Dat gebeurt in de praktijk maar al te vaak en het is dan ook bijna altijd een glijdende schaal, waarbij er in ieder geval geen weg terug meer is (vergelijk 'het kwartje van Kok').

2.

Wanneer het hoofddoel van de voorgestelde belastingheffing zou zijn om het aantal vaarbewegingen op de Dorpsgracht te laten afnemen, dan betwijfelen belanghebbenden of dat doel op die manier kan worden bereikt. Daarvoor liggen naar hun mening veeleer andere maatregelen voor de hand, zoals die bijvoorbeeld in de ons omringende landen ook worden gehanteerd bij knelpunten. Concreet moet dan worden gedacht aan de toepassing van verkeersgeleidings-systemen, waardoor het aantal boten dat tegelijkertijd gebruik kan maken van de Dorpsgracht wordt beperkt.

3.

De op dit moment geldende Vaarverordening zou moeten worden aangepast omdat deze in strijd zou zijn met de Dienstenrichtlijn. Op zich klopt dat, maar voor dit probleem bestaan zeker ook nog andere oplossingen dan de manier waarop dat nu aan uw gemeenteraad wordt voorgesteld.

Tussen de regels door blijkt ook wel dat Burgemeester en Wethouders er zelf ook niet al teveel van verwachten, of in ieder geval op voorhand al nadrukkelijk rekening houden met de mogelijkheid dat het nu voorgestelde systeem al snel niet blijkt te werken. Waarom wordt dit systeem dan toch voorgesteld? Omdat de werkgroep Varen er niet uit kwam (...). Anders geformuleerd: het is niet gelukt om alle bewoners en ondernemers van Giethoorn op één lijn te brengen. Vanwege alle tegengestelde belangen is dat niet zo vreemd en ook niet voor het eerst in Giethoorn. Maar voor de nu voorgestelde nieuwe regeling ontbreekt in ieder geval het vereiste draagvlak (!).

Bovendien wordt ook maar gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de juridische kritiek die men op de huidige regeling kan hebben. Bijvoorbeeld als het gaat om de verdeling van de ligplaatsen in het oude centrum van Giethoorn. Met betrekking tot dat onderdeel wordt gesteld dat de Dienstenrichtlijn daar niet op van toepassing zou zijn. Wat er ook van die stelling zij, uit de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt in ieder geval dat er bij de toewijzing van ligplaatsen in ieder geval sprake zal moeten zijn van transparantie en in principe ook van een gelijke toegang tot de markt. Aan die eisen voldoet het nu voorgestelde systeem niet.

4.

Lang verhaal kort. Er zal ook wanneer de nu voorgestelde regelingen op korte termijn zouden worden ingevoerd waarschijnlijk al op (hele) korte termijn een noodzaak bestaan om na te denken over een nieuw verdeelsysteem van de beschikbare ruimte om te varen en om (verhuur)boten en rondvaarboten aan te leggen in de gemeente Steenwijkerland (het probleem is immers breder dan Giethoorn).

Belanghebbenden zijn van mening dat het goed zou zijn om de komende tijd (maanden) met elkaar na te blijven denken over een nieuw vaar- en verhuurbeleid en er daarbij ook naar te blijven streven om het met elkaar eens te worden. Op voorhand zouden zij zich daar ook zelf graag voor willen blijven inzetten.

In de beeldvorming zijn juist de bedrijven zoals belanghebbenden die zelf exploiteren nogal eens 'de kwaaië pier' omdat zij het probleem (van de te grote drukte) mede zouden hebben veroorzaakt. Het tegendeel is echter het geval. Verschillende oude terreinen zijn immers door belanghebbenden samengevoegd tot één groot/ modern park, waardoor het aantal bootjes juist is afgenomen (!).

Daarnaast is er door belanghebbenden ook fors geïnvesteerd in de infrastructuur en het recreatieve product in de gemeente Steenwijkerland (inclusief het realiseren van eigen ligplaatsen) en ook om die reden hebben zij dus nu ook juist moeite met de aangekondigde (hoge) belastingen die op hen af dreigen te komen.

Uitwerking

Ter nadere toelichting merk ik namens belanghebbenden het volgende op.

Noodzaak?

Het uitgangspunt van de huidige vaarverordening is dat in de omgeving van Giethoorn 664 verhuurboten en 100 rondvaartboten voor onbepaalde tijd zijn vergund. Dit zou naar de mening van Burgemeester en Wethouders niet langer zijn toegestaan in verband met – kortweg – de Europese Dienstenrichtlijn. Daarbij wordt in de stukken verwezen naar 'een' uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van november 2016. Deze uitspraak (ECLI: NL:RVS:2016: 2927) ziet op de toepassing van de Verordening Speelautomaten te Vlaardingen, waarbij de gemeente de mogelijkheid voor het verlenen van een exploitatievergunning feitelijk had beperkt tot slechts één adres. Voor dat adres was bovendien een vergunning verleend voor onbepaalde tijd.

Dit leidde tot de volgende rechtsvraag, die is voorgelegd aan de zogenoemde Staatsraad Advocaat-Generaal bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

"Bestaat er naar Nederlands recht een norm die ertoe strekt dat bij de verdeling van schaarse vergunningen door het gemeentebestuur op enigerlei wijze reële ruimte moet worden geboden voor (potentiële) gegadigden om naar de beschikbare vergunning(en) mee te dingen"?

Deze vraag is op 25 mei 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1421) bevestigend beantwoord en daarbij is voor wat betreft de grondslag verwezen naar het formele gelijkheidsbeginsel en het beginsel van gelijke kansen.

De bedoelde rechtsnorm sluit – zolang de wettelijke voorschriften zich tenminste niet tegen een bepaalde vorm van verdeling verzetten – geen enkele verdelingsprocedure uit, ook niet op bijvoorbeeld de volgorde van binnenkomst. Wel moet het bestuur ten einde het beginsel van gelijke kansen te realiseren een 'passende mate van openbaarheid' garanderen met betrekking tot de beschikbaarheid van schaarse vergunning, de verdelingsprocedure, het aanvraagtdvak en de toe te passen criteria.

Met andere woorden: uit de Europese Dienstenrichtlijn vloeit helemaal niet voort dat er geen enkele andere mogelijkheid zou bestaan dan te besluiten tot de intrekking van de huidige Vaarverordening. Hetzelfde geldt voor de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Naar de mening van belanghebbenden functioneerde – en functioneert – de huidige Vaarverordening ook na jaren van ‘trouwe dienst’ op zichzelf nog steeds goed. Vandaar dat zij in beginsel dan ook graag zouden willen vasthouden aan de ingestelde plafonds voor respectievelijk rondvaartboten en de verhuur van (overwegend) punters aan particulieren.

Dit betekent dat belanghebbenden graag met de gemeente in overleg zouden willen treden omtrent het ontwerpen van een eerlijk verdeelsysteem, dat onder andere ook recht doet aan de mate waarin betrokkenen zelf al hebben geïnvesteerd in de (openbare) ruimte Giethoorn en dus ook reeds een bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling van ‘het recreatieve product’. Waarschijnlijk zal dat overigens toch ook noodzakelijk zijn indien en voor zover mocht blijken dat de nu ter visie gelegde beleidsvoornemens in de praktijk niet blijken te werken (omdat het bijvoorbeeld toch nog steeds te druk blijft in de Dorpsgracht). Dat is precies de verwachting die bij belanghebbenden bestaat.

Bovendien is het maar de vraag in hoeverre het concept voor de nieuwe Vaarverordening (wel) in overeenstemming is met de Europese wet- en regelgeving en de beginselen die in dat kader binnen de lidstaten in acht moeten worden genomen. Dat brengt mij op het volgende.

Ligplaatsen

Voor de uitoefening van een rondvaart- en/ of botenverhuurbedrijf in Steenwijkerland is een vergunning (van het college) vereist (art. 2 lid 1 van de nieuwe Vaarverordening). Wie komen daar voor in aanmerking? Alle ondernemingen die in het ter plaatse geldende bestemmingsplan een specifieke aanduiding op de plankaart hebben, waaruit blijkt dat zij in planologische zin toestemming hebben om een recreatiebedrijf uit te oefenen dat zich (mede) richt op de verhuur van boten en/ of op de exploitatie van rondvaartboten.

Het bestemmingsplan bepaalt dus in de voorgestelde regeling feitelijk wie (welke locaties) in aanmerking kunnen komen voor botenverhuur/ de exploitatie van rondvaartboten. Op het eerste gezicht lijkt een dergelijke regeling in overeenstemming met de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waarin is geoordeeld dat met en bij de vaststelling van bestemmingsplannen geen sprake is van de verdeling van schaarse rechten, zolang de planregeling in kwestie er maar niet toe leidt dat slechts één exploitant van de geboden ruimte gebruik kan maken. Ik verwijs in dit verband onder andere naar de uitspraak van de genoemde Afdeling van 4 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4101, BR 2020/12 m.nt. J.A. Mohuddy & S. Elbertsen. Zij stellen in de betreffende annotatie (punt 12, slot):

“Pas als voor verschillende locaties een plafond is opgenomen ten aanzien van de toe te kennen omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan, is er mogelijk sprake van de verdeling van een schaars recht (vergelijk bijvoorbeeld ABRS 27 september 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2611, AB 2017/389 m.nt. C.J. Wolswinkel, JM 2017/136 m.nt. J.S. Haakmeester, JG 2018/4 m.nt. T. van Halsema en JB 2017/183 m.nt. L.J.M. Timmermans”.

De vraag rijst in dit verband dus om te beginnen in hoeverre de voorgestelde nieuwe regeling zich verdraagt met de hiervoor aangehaalde uitspraken van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State.

Daarnaast is het, in de tweede plaats, verder de vraag of er niet een (nieuw) juridisch probleem ontstaat bij de voorgestelde regeling, nu daarin is bepaald dat het aantal ligplaatsen in het oude centrum van Giethoorn niet mag toenemen ten opzichte van het bestaande aantal, zoals dat blijkt uit de verleende (geldende) vergunningen aan de in dit gebied gevestigde ondernemingen.

Op deze plaats verwijs ik namens belanghebbenden naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1013, Gst. 2020/89 m.nt. A. Drahmman ziet op de vraag of ligplaatsen al dan niet schaars zijn en daarom op een transparante manier verdeeld moeten worden (let op: dit is iets anders dan strijd met de Dienstenrichtlijn!).

Naar het oordeel van de genoemde Afdeling was (is) dat in Amsterdam het geval, omdat het Stadsdeel West van de gemeente Amsterdam slechts bereid was om ligplaatsvergunningen aan de exploitanten van rondvaartboten te verlenen indien en voor zover daarbij een ligplaats zou worden ingenomen aan één specifieke (gemeentelijke) aanlegsteiger. Daardoor creëerde de gemeente in kwestie dus wat sindsdien 'beleidsmatige schaarste' is gaan heten (dit ter onderscheiding van fysieke schaarste en/ of schaarste in de vorm van beperkte technische beschikbaarheid). En daarvoor moet dus een verdelingsprocedure gevolgd worden die voldoet aan de reeds eerder (in de zaak Vlaardingen) door de Afdeling geformuleerde eisen/ criteria.

Een uitspraak die verder ook bij deze lijn aansluit, is die van de Afdeling bestuursrechtspraak van 28 augustus 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2892, Gst. 2020/18 m.nt. A. Drahmman. In die zaak wijzigde de gemeente Amsterdam de looptijd van de vergunning die was (is) verleend voor een niet varende onderhoudsboot die sinds 1983 ligplaats inneemt in de Westelijke kom van het Open Havenfront aan de Prins Hendrikkade 20B van onbepaalde tijd in bepaalde tijd (tot 1 januari 2020).

Ook naar de mening van belanghebbenden is het op zijn minst gewenst – en waarschijnlijk: zondermeer noodzakelijk – om het aantal bestaande ligplaatsvergunningen in het oude centrum van Giethoorn te bevroren op het bestaande aantal. Maar dat betekent in de praktijk dan wel dat er geen ruimte meer is om nieuwe vaarvergunningen uit te geven aan ondernemers die boten willen verhuren in dit gedeelte van Giethoorn. Voor hen bestaat immers geen ruimte om nieuwe ligplaatsen in dit gebied te nemen en dat is volgens de voorgestelde tekst van de nieuwe regeling wel een noodzakelijke voorwaarde om in aanmerking te kunnen komen voor een vaarvergunning.

Of het nu voorgestelde systeem zou dus in de praktijk weleens kunnen afhangen van de vraag of en zo ja in hoeverre potentiële gegadigden in aanmerking kunnen komen voor een onthefing als bedoeld in art. 6 lid 2 van de (concept) Vaarverordening (2021). Belanghebbenden zouden in dit verband graag eerst kennis willen nemen van het toetsingskader dat de gemeente van plan is om hierbij in acht te nemen alvorens eventueel nader op dit onderwerp te (kunnen) reageren.

Het in de vorige alinea bedoelde toetsingskader vormt naar de mening van belanghebbenden overigens een zeer wezenlijk onderdeel van de nieuwe regeling, zodat het niet in de tekst van een definitief vast te stellen nieuwe verordening mag ontbreken (!).

In dit verband spreken belanghebbenden op deze plaats nogmaals de verwachting uit dat het onontkoombaar zal blijken te zijn om, al dan niet als onderdeel van het nog nader in te vullen c.q. uit te werken toetsingskader voor het verlenen van ligplaatsvergunningen, enig verdeelsysteem te introduceren. En uiteraard moet een dergelijk systeem dan ook in objectieve zin voldoen aan de eisen van transparantie en vrije mededinging/ gelijke kansen.

Motieftheorie

Een juridische kwestie die verder ook nog speelt in relatie tot het vorenstaande, is de vraag in hoeverre uw gemeenteraad eigenlijk nog de bevoegdheid toekomt om in aanvulling op hetgeen reeds is geregeld in het planologische spoor op grond van de Gemeentewet regels te stellen met betrekking tot (kortweg) het varen in Giethoorn. Met andere woorden: welk doel dient in de nieuw voorgestelde versie eigenlijk nog de Vaarverordening? In algemene zin, maar meer specifiek ook de vergunningplicht? En gaat het daarbij dan werkelijk om een andere 'motief'?

Belanghebbenden zouden de gemeente willen uitnodigen om ook dit thema nog nader te belichten alvorens te besluiten omtrent de vaststelling van de in voorbereiding zijnde nieuwe regelgeving (overigens: in alle onderdelen).

B&B

In de voorgestelde nieuwe regeling kunnen voortaan ook de exploitanten van een Bed & Breakfast in aanmerking komen voor een commerciële vaarvergunning.

Omdat het aantal vergunningen niet (meer) in aantal is/ wordt beperkt, betekent dit in de praktijk dat de betrokken ondernemers in beginsel een geheel nieuw botenverhuurbedrijf zouden kunnen starten (!). Dat is naar de mening van belanghebbenden ongewenst en zij verzoeken dan ook om in het kader van de vaststelling van de definitieve nieuwe regeling in ieder geval ook nog aandacht aan dit onderwerp te besteden. Denkbaar zou wat hen betreft een regeling zijn waarbij het aantal uit te geven vergunningen afhankelijk wordt gesteld van de omvang van het bedrijf in kwestie en/ of van het aantal ligplaatsen dat beschikbaar is op het eigen terrein.

Eenzelfde regeling zou verder eventueel ook kunnen worden geïntroduceerd voor de vakantieparken in Giethoorn. Voor die bedrijven ligt een beperking overigens principieel minder voor de hand omdat juist zij in de praktijk immers vaak substantieel hebben geïnvesteerd in het recreatieve product in Giethoorn. In dat kader hebben zij doorgaans ook gezorgd voor voldoende aanlegplaatsen bij de bungalows die worden verhuurd (waarbij een sloep ter beschikking wordt gesteld aan de eigen gasten).

Alternatief

Naar de mening van belanghebbenden is het in ieder geval de moeite waard om te onderzoeken of en zo ja in hoeverre ook de mogelijkheid om te kunnen voorzien in voldoende 'parkeergelegenheid' voor de te verhuren boten (en rondvaarbotten) in planologische zin geborgd zou kunnen worden, waarbij de omvang van deze capaciteit dan ook wordt geborgd in de regels van het ter plaatse geldende bestemmingsplan (in combinatie met een specifieke aanduiding op de kaart).

In beginsel zou daarbij als uitgangspunt kunnen gelden dat in de benodigde afmeermogelijkheden moet worden voorzien op eigen terrein c.q. in eigen water, maar vervolgens zou redelijkerwijs een ontheffingsmogelijkheid moeten gelden voor die ondernemers die zijn aangewezen op ligplaatsen in openbaar water en ook in dat geval geldt uiteraard dat het in acht te nemen toetsingskader in de nieuw vast te stellen Vaarverordening moet worden opgenomen (in het kader van het belang van de rechtszekerheid).

Verbrandingsmotoren

In art. 4 van de voorgestelde nieuwe Vaarverordening wordt gesproken over een mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de verplichting om voortaan alleen nog maar elektrisch te varen.

Opnieuw ontbreekt hierbij het in acht te nemen toetsingskader. Belanghebbenden zijn de mening toegedaan dat dit alsnog moet worden toegevoegd alvorens eventueel tot de vaststelling van het betreffende artikel kan worden overgegaan. Of is het wellicht de bedoeling om te volstaan met het bepaalde in art. 6 van het voorgestelde ontheffingenbeleid?

Dat zou betekenen dat iedere ondernemer die zich heeft laten inschrijven bij de Kamer van Koophandel, zolang het gaat om verhuurboten die op de datum van invoering van de nieuwe verordening (volgens plan: 1 januari 2021) zijn voorzien van een explosiemotor, nog gedurende een termijn van vijf jaren in aanmerking kan komen voor een ontheffing van de verplichting om de betreffende boten uit te rusten met een elektrische motor. Zonder bijkomende voorwaarden?

Strafrecht

De artikelen 8, 9 en 10 horen in de beleving van belanghebbenden heden ten dage niet meer thuis in een gemeentelijke verordening en dus ook niet in een Vaarverordening. Zij voegen immers niets toe aan hetgeen reeds voortvloeit uit de wet- en regelgeving die is vastgesteld bij of krachtens onder meer de Algemene wet bestuursrecht, het Wetboek van Strafrecht en/ of de Wet op de Economische Delicten. Het verzoek is dan ook om de betreffende bepalingen te schrappen.

Een uitzondering hierop zou hoogstens kunnen zijn de bevoegdheid tot het binnentreden van woningen. Zie in dit verband het bepaalde in art. 149a van de Gemeentewet.

Overgangsrecht

Het is voor belanghebbenden niet geheel duidelijk of de bestaande vergunningen, die nog zijn verleend op basis van de nu nog geldende Vaarverordening, komen te vervallen op het moment van de inwerkingtreding van de (een) nieuw voorgestelde verordening of dat deze in plaats daarvan geacht kunnen worden te zijn verleend op basis van de nieuwe verordening. In het belang van de rechtszekerheid verzoeken zij dus ook nog uitdrukkelijk aandacht aan dit onderwerp te besteden alvorens te besluiten omtrent de vaststelling van enige nieuwe Vaarverordening.

Verkeersbesluit

Met dit onderdeel van het nieuw voorgestelde beleid hebben belanghebbenden op zichzelf niet zoveel moeite, al zijn zij van mening dat het aanbeveling zou verdienen om de te verlenen ontheffingen niet alleen 'op kenteken' te stellen maar ook een beperking te stellen aan het aantal ontheffingen waarvoor één bewoner dan wel één ondernemer (per tijdseenheid) in aanmerking kan komen.

Daarnaast lijkt het niet zo handig om de mogelijkheid om ontheffing te verlenen ten behoeve van specifieke beroepen of bedrijven (zoals dat is gedaan in art. 7 van het nieuw voorgestelde verkeersbesluit) te beperken tot een 'limitatieve' lijst. Aan deze formulering zou redelijkerwijs dan ook moeten worden toegevoegd: "Als ook daarmee gelijk te stellen bedrijven/ beroepen". Ten slotte pleiten belanghebbenden er ook voor om het openbare vaarwater open te stellen voor bredere transporten buiten 'de spits'. Als het niet (te) druk is op het water, dan is er immers toch ook geen noodzakelijk voor een beperking die is/ wordt ingesteld in het kader van de veiligheid op het water?

Vermakelijkhedenretributie

Belanghebbenden kunnen zich op meerdere onderdelen niet met de voorgestelde regeling verenigen.

Belastingplicht

Belastingplichtig is degene die de vermakelijkheden verschaft, organiseert of de gelegenheid daartoe biedt of op wiens naam of voor wiens verantwoordelijkheid de vermakelijkheden plaatsvinden.

Dit is dus kennelijk 'de kentekenhouders'. Naar de mening van belanghebbenden zou dat echter veranderd moeten worden in: degene die met een motorboot door de Dorpsgracht vaart. Immers: "De vervuiler betaalt". Deze wijziging zou belanghebbenden in staat stellen om de aanslag die zij klaarblijkelijk van de gemeente gaan ontvangen gemakkelijker door te berekenen aan hun klanten. Dat wil zeggen: zonder lastige discussies over de belastingplicht. Dergelijke discussies ontstaan echter toch wel. Toeristen betalen immers ook al toeristenbelasting en worden op deze manier dus 'dubbel belast'...

Maatstaf van heffing

De vermakelijkheidsbelasting (retributie) is volgens het voorstel dat thans voorligt verschuldigd per Motorvaartuig waarmee in een kalenderjaar wordt gevaren in de Dorpsgracht te Giethoorn.

Naar de mening van belanghebbenden zou bij de toepassing van dit uitgangspunt om te beginnen redelijkerwijs een uitzondering moeten gelden voor die boten c.q. bootjes waarvoor een ontheffing is verleend van het verbod op elektrisch varen. Ofwel voor deze bootjes zouden redelijkerwijs in ieder geval dezelfde tarieven moeten worden gehanteerd dan voor een houten punter.

Daarnaast vragen belanghebbenden aandacht voor het feit dat zij bungalows verhuren inclusief het gebruik van een sloep. Dat zit dus bij de prijs in. Op dit moment zijn er al diverse boekingen gedaan voor het jaar 2021. En daarbij is uiteraard nog niet de aangekondigde nieuwe belasting verdisconteerd (!). Dat zou met andere woorden in ieder geval een langere overgangsperiode rechtvaardigen dan waarin nu is voorzien.

Meer principieel zijn belanghebbenden verder van mening dat als maatstaf van heffing niet gekozen zou moeten worden voor een heffing per kalenderjaar, maar in plaats daarvan voor het betalen van 'tol' voor iedere passage door (bijvoorbeeld) een elektronisch oog of tolpoort. Dat zou immers maximaal recht doen aan het beginsel "De vervuiler betaalt". Ofwel: de mate waarin profijt wordt getrokken van de 'vermakelijkheid', waarvan de aanleg en de instandhouding door de gemeenschap worden bekostigd. De kosten van de installatie van het bedoelde controlesysteem (elektronische oog of tolpoort) kunnen op die manier dan ook terug worden verdiend c.q. worden omgeslagen door ze in de heffing te betrekken.

Bijkomend voordeel zou dan ook zijn dat onder andere de ondernemers 'van buiten' (Giethoorn) in gelijke mate in de heffing worden betrokken dan de ondernemers uit specifiek Giethoorn.

Tarieven

In de toelichting bij de nieuw voorgestelde regeling staat (pagina 6/10, midden):

"Bij deze heffing is geen opbrengstlimiet van toepassing. In artikel 229b, lid 1 van de Gemeentewet is de VMR uitgesloten van de regel dat maximaal 100% kostendekking geldt. Dit is vanwege de situatie dat de kosten vaak niet nauwkeurig zijn toe te rekenen aan degene die het vermaakt biedt. Aan de voorwaarden om een VMR te heffen, is voldaan indien de gemeente aantoonbaar dat zij kosten heeft gemaakt. Daarbij behoeft de gemeente niet precies aan te geven welk bedrag van de met die voorziening gemoeide lasten precies is toe te rekenen aan de vermakelijkheid".

En verder:

"Met deze retributie kunnen gemeentelijke kosten worden verhaald. Toe te rekenen kosten kunnen o.a. zijn verkeersvoorzieningen, promotie, veiligheidsregio (politie, brandweer), het schoonhouden/ plaatsen van afvalbakken, onderhoud, gladheidbestrijding, een crowd-managementplan, waaronder een veiligheids- en vervoersplan of investeringen in de openbare ruimte met betrekking tot het onderhoud en de aanleg van fiets- en wandelroutes, aanlegsteigers boten, promotie/ VVV en handhavingsmaatregelen".

In de (doorgaans) lagere rechtspraak die over het onderwerp van de Vermakelijkhedenbelasting te vinden is, wordt doorgaans terug verwezen naar het (standaard) arrest van de Hoge Raad van 24 januari 2003, ECLI:NL:HR:2203:AF3283). Daaruit blijkt dat een gemeente moet aantonen dat er kosten zijn gemaakt ter zake van 'door de gemeente tot stand gebrachte of in stand gehouden voorzieningen waarvan een vermakelijkheid profiteert'. Daarbij hoeft een gemeente weliswaar niet aan te geven welk bedrag van die lasten is toe te rekenen aan de te belasten vermakelijkheid, maar dit neemt niet weg dat de bewijslast met betrekking tot het feit dat er kosten zijn gemaakt te allen tijden op een gemeente blijft rusten. Dezelfde rechtsregel kan verder ook worden afgeleid uit de uitspraak van het Gerechtshof Amsterdam van 3 oktober 2017, ECLI:NL:GHAMS:2017:4033, welk arrest betrekking heeft op de verhuur van onbemande elektrische sloepen op afstand.

Enig bewijs als bedoeld in de vorige alinea ontbreekt bij de ter visie gelegde stukken. Alleen al om die reden is het voor belanghebbenden niet mogelijk om hier gemotiveerd op te reageren.

Op voorhand menen belanghebbenden dat de gekozen tarieven toch wel erg willekeurig ogen.

Nog los van het feit dat de bedragen die zij bij ongewijzigde omstandigheden zullen moeten ophoesten in het kader van hun bestaande bedrijfsvoering uiteraard bijna niet op een slechter moment hadden kunnen komen omdat de resultaten van die bedrijfsvoering zoals bekend zeer onder druk staan in verband met de effecten van de maatregelen die voortvloeien uit de bestrijding van het Corona (Covid-19) virus, zijn die bedragen ook gewoon erg hoog, terwijl het in ieder geval zonder nadere toelichting voor belanghebbenden niet vast staat dat een dergelijke heffing zou worden gerechtvaardigd door de hoogte van de gepleegde investeringen in specifiek de Dorpsgracht. Dat is immers het gebied dat is aangemerkt als 'vermakelijkheid' (...).

Verder is er door verschillende belanghebbenden zelf ook aanzienlijk geïnvesteerd in het recreatieve product van Giethoorn, terwijl zij in het verleden ook gewoon hebben betaald voor de vaarvergunningen die door de gemeente zijn verstrekt. En ondanks dat zou er nu dus 'gewoon' nog een keer 'een klap geld' betaald moeten worden? Dat vinden belanghebbenden niet redelijk. Zij pleiten aldus voor een verdergaande differentiatie in de toe te passen tarieven.

Tenslotte zouden belanghebbenden graag afspraken met de gemeente willen maken omtrent de periode waarvoor de tarieven vast staan. In het andere geval vrezen zij namelijk 'de melkkoe' van de gemeente Steenwijkerland te worden...

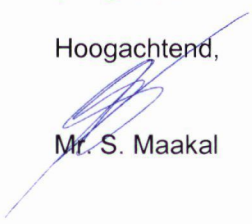
MET CONCLUSIE:

Namens belanghebbenden verzoek ik uw gemeenteraad om niet te besluiten tot de vaststelling van de besluiten en verordeningen overeenkomstig de concepten die daarvoor ter visie zijn gelegd en het onderwerp van inspraak zijn geweest.

Alvorens eventueel alsnog besloten zou worden omtrent de vaststelling van enige nieuwe Vaarverordening en/ of de invoering van een vermakelijkhedenretributie (in welke vorm dan ook) zouden belanghebbenden graag nader met de gemeente in overleg gaan omtrent de inhoud van dergelijke besluiten en/ of regelingen.

En in het andere geval zou redelijkerwijs op zijn minst tegemoet moeten worden gekomen aan de gesignaleerde bezwaren en onvolkomenheden.

Hoogachtend,



Mr. S. Maakal

PostNL
Afz. 8440 AE 225



€8,80

NEDERLAND

12.10.20

NetSet FM 113998

ZL-02

ZL-1005/
1506(Za)

Postbus 162 8330AD
Naam: KBR V.O.F. Bouwmarkt Strijker
Adres: Koematen 2, 8331TK Steenwijk

200695
Dommerholt Advocaten B.V.
Postbus 225, 8440AE HEERENVEEN



R Aangetekend

D-A-1

Gemeente Steenwijkerland
Postbus 162
8330AD STEENWIJK

3SRDAA8434826

Recommandé
NL



3SRDAA8434826

P2202

13-10
28-10
162
3/4

