

Rapport Gemeentelijke Ombudsman

Verplaatsing van een scheepsreparatiebedrijf

**Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidelijke IJoevers
(ProjectManagement Bureau)
Haven Amsterdam
Dienst Binnenwaterbeheer**

22 december 2009
RA0946069

Samenvatting

Een man ligt zo'n twintig jaar met zijn woonschip en werkschuit in het Westerdok, waar hij een scheepsreparatiebedrijf heeft. Wanneer hij in 2002 verneemt dat het Westerdok ontwikkeld gaat worden, geeft hij aan dat hij zijn bedrijf elders wil uitoefenen. Het woonschip en een werkschuit vormen een twee-eenheid; de woon- en werkfuncties kunnen om diverse redenen niet gescheiden worden.

Het Projectbureau Zuidelijke IJoevers (PBZIO) gaat, later in samenwerking met Haven Amsterdam (HA) en Dienst Binnenwaterbeheer (BBA), op zoek naar vervangende locaties. Dit gaat onder andere vanwege de combinatie van wonen en werken moeizaam. Mogelijke ligplaatsen liggen namelijk in gebieden waar wonen niet is toegestaan. In de tussentijd wordt het gebied rond het Westerdok steeds meer ontwikkeld, wat de werkzaamheden van de scheepsreparateur bemoeilijkt.

In 2005 stellen PBZIO en HA voor om op kosten van de gemeente een steiger aan te laten leggen in de Nieuwe Houthaven en verzoeker een ligplaatsvergunning te verstrekken voor een bedrijfsvaartuig met tijdelijke ontheffing om erop te wonen (dit is geen tijdelijke woonvergunning). Verzoeker neemt de nieuwe ligplaats eind 2005 in.

Kort hierop raken de scheepsreparateur en de gemeente in een langdurige bezwaarprocedure verwickeld omdat zijn gemachtigde aandringt op het afgeven van een tijdelijke woonvergunning. Daarnaast ontstaat een misverstand over de toegestane afmeting van een nieuw door de man aangeschaft schip. Hij moet het inkorten tegen aanzienlijke kosten. In 2008 wordt een minnelijke oplossing gevonden voor de ligplaatsvergunning. Wanneer de scheepsreparateur zich niet kan vinden in de aangeboden schadevergoeding wendt hij zich tot de ombudsman. Deze komt tot de conclusie dat de betrokken diensten over het algemeen voldoende met zijn belangen rekening hebben gehouden en zich dus niet onredelijk hebben opgesteld.

Oordeel

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Verzoek

Het verzoek tot onderzoek is op 10 februari 2009 op het spreekuur ingediend en betreft *de gemeente Amsterdam, Projectbureau Zuidelijke IJoevers / ProjectManagement Bureau, Haven Amsterdam en Dienst Binnenwaterbeheer*.

In het kader van zijn onderzoek heeft de Gemeentelijke Ombudsman een hoorzitting belegd. Hetgeen tijdens de hoorzitting is besproken, is in onderstaande bevindingen verwerkt.

Bevindingen

aanleiding

Verzoeker is eigenaar en gebruiker van een woonschip en werkschuit die sinds ongeveer twintig jaar in het Westerdok liggen, waar verzoeker zijn scheepsreparatiebedrijf uitoefent. Het woonschip en de werkschuit vormen een twee-eenheid, aangezien fijn-mechanische machines en vochtgevoelig materiaal in het woonschip moeten worden opgeslagen. Daarnaast dient het woonschip onder andere als kantoor.

Verplaatsing en ligplaatsvergunning

In 2002 ontvangt verzoeker van het Projectbureau Zuidelijke IJoevers / ProjectManagement Bureau (hierna: PBZIJJO) het bericht dat zijn werkschuit het Westerdok moet verlaten wegens te verwachten overlast voor de nieuwe bewoners. Verzoeker geeft aan dat het woonschip mee moet worden verplaatst om zijn bedrijf in stand te houden en vraagt om spoedige verplaatsing, omdat de aanlevering van materiaal in het gedrang komt door de te starten bouwwerkzaamheden.

In 2003 verneemt verzoeker van PBZIJJO dat er zonder resultaat is gezocht naar locaties in andere stadsdelen. De mogelijkheid van verplaatsing naar de Nieuwe Houthaven zou Haven Amsterdam direct van de hand hebben gewezen. Intussen is het Westerdok opgebroken en is het bedrijf bijna onbereikbaar geworden voor leveranciers van staal. Verzoeker biedt aan zelf een steiger te bouwen in de Nieuwe Houthaven als de gemeente afmeerpalen neerzet.

In 2004 is het Westerdok veranderd in een onbegaanbare zandvlakte. Verzoeker verneemt dat een plaats in de Nieuwe Houthaven beschikbaar is gekomen en dat hij hiervoor in aanmerking komt. Vervolgens blijft het aanbod naar zijn zeggen in de lucht hangen. De locatie is niet ideaal vanwege de afstand tot de kade (lastig met laden en lossen), de ontoereikende breedte van de steiger, het woonverbod en het feit dat het om een plaats van niet meer dan twintig meter gaat, waar verzoeker maar met één schip mag afmeren. Desondanks wijst verzoeker het aanbod niet op voorhand af. Omdat er nog geen zicht is op verplaatsing wordt een medewerker van het Ontwikkelingsbedrijf van de Gemeente Amsterdam (OGA) aangesteld als bemiddelaar. In september 2004 verneemt verzoeker van de bemiddelaar dat beide schepen naar de Nieuwe Houthaven kunnen worden verplaatst. In november verneemt verzoeker desgevraagd dat de verplaatsing eind december zal plaatsvinden. In 2004 heeft verzoeker ernstige financiële schade geleden en is de continuering van zijn werkzaamheden in het gedrang geraakt.

In 2005 wordt de verplaatsing van verzoekers schepen telkens enkele maanden vooruitgeschoven. Voor het jaar 2004 wordt een schadevergoeding vastgesteld van € 13.000,-; de

streefdatum voor oplevering is 1 september 2005. In mei blijkt dat Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) voor het woonschip in de Nieuwe Houthaven geen vergunning afgeeft. Verzoeker, PBZIJ0 en BBA spreken af dat het woonschip, zolang het voor verzoekers bedrijfsuitoefening in de Nieuwe Houthaven ligt, de status van werkschip krijgt. Daarna krijgt het woonschip een andere ligplaats, met woonvergunning. Verzoeker gaat hiermee akkoord. Door het telkens vooruitschuiven van de verplaatsing loopt verzoeker een belangrijke opdracht, na negen maanden respijt van de opdrachtgever, mis.

Eind augustus 2005 blijkt er echter nog steeds geen ligplaats te zijn ingericht. In oktober ontvangt verzoeker de vergunning van BBA. Hieruit blijkt volgens verzoeker dat het woonschip definitief een werkbestemming krijgt. Hij maakt hieruit op dat hij na zijn bedrijfsbeëindiging in de toekomst nergens meer terecht kan om te wonen. Nadat hij een zienswijze indient, wordt in de vergunning opgenomen dat het woonschip alleen de woonstatus terugkrijgt als verzoeker het bedrijf verkoopt. Een en ander is - omdat niets wordt afgesproken over bedrijfsbeëindiging anders dan door verkoop - volgens verzoeker in tegenspraak met de afspraken die verzoeker eerder met PBZIJ0 heeft gemaakt.

Medio december kan verzoeker met beide schepen de nieuwe ligplaats innemen. Omdat hij het zich niet kan permitteren dat zijn bedrijfsactiviteiten nog langer op een laag pitje staan, neemt hij de nieuwe ligplaats onder de nieuwe voorwaarden in.

Afmeting nieuwe boot en bestuursdwang

In 2006 is verzoekers werkschuit al meerdere jaren aan groot onderhoud dan wel vervanging toe. In januari belt verzoeker met Haven Amsterdam (HA) en verneemt dat bij vervanging door een schip met andere afmetingen alleen het huurcontract hoeft te worden aangepast. Voorts verneemt hij dat BBA de vergunning zal overschrijven naar de nieuwe werkschuit. In april koopt verzoeker een nieuw schip, op basis van het bericht van HA dat de afmetingen er niet toe doen.

Verzoeker sleept zijn nieuwe schip na aankoop naar de Nieuwe Houthaven - onder andere omdat de oude eigenaar het moest verplaatsen op straffe van bestuursdwang - en zet het op zijn naam. Toch wordt zijn nieuwe schip weggesleept. Verzoeker krijgt na vele mislukte pogingen in de voorgaande dagen contact met BBA en verneemt dat het schip - hoewel het nu in eigendom is van verzoeker - niet meer in Amsterdam mag aanmeren. Verzoeker verplaatst het naar Zaandam. Twee weken later heft BBA de bestuursdwang op en wordt verzoeker verwezen naar Haven Amsterdam om te vragen of het schip weer in de Nieuwe Houthaven mag aanmeren. Dan verneemt verzoeker, in tegenstelling tot het eerdere bericht van Haven Amsterdam, dat zijn schip niet anders van afmeting mag zijn dan zijn oude schip (het nieuwe schip is 4,5 meter langer). Verzoeker voelt zich verlamd en laat het schip nog enkele maanden in Zaandam liggen. Hierna kort hij het in tot 15 meter. Dit kost verzoeker € 10.450,-, waarvoor hij een lening af moet sluiten.

In augustus 2007 vindt een hoorzitting plaats in het kader van de ligplaatsvergunning. In afwachting van zekerheid kan verzoeker het zich niet permitteren om reparaties aan zijn schip uit te voeren en een door de verzekeraar geëiste stalen vloer aan te leggen. Zijn werkomstandigheden zijn ronduit slecht.

Om uit de impasse te komen, neemt verzoeker in **2008** contact op met de bemiddelaar van het Ontwikkelingsbedrijf die hem vier jaar geleden heeft bijgestaan. Kort hierop maken verzoeker - in de veronderstelling dat hij hierna op kleinere schaal door kan blijven werken in de Nieuwe Houthaven - en BBA de afspraak dat verzoeker tot zijn 65^{ste} in de Nieuwe Houthaven kan blijven werken met het woonschip; daarna gaat verzoeker met het woonschip terug naar het Westerdok.

Verzoeker spreekt in **2009** met de bemiddelaar en de betrokken organisaties over schadevergoeding. De bemiddelaar stelt een totale schadevergoeding voor van € 22.000,-, ter vergoeding van onder andere de kosten van het inkorten van het werkschip en de erfenis die verzoeker in 2005 heeft aangewend om omzetverlies te dekken. PBZIJ0 gaat niet akkoord met dit bedrag en doet een tegenvoorstel van € 4.750,- met als voorwaarde dat verzoeker geen nadere claims indient of enige procedure start.

klachtomschrijving

Het onderzoek van de ombudsman richt zich op:

- de verplaatsing van een woonschip en werkschuit uit het Westerdok.

reactie van PBZIJ0, HA en BBA

Verplaatsing en ligplaatsvergunning

In **2001** heeft de gemeenteraad een ontwerpbestemmingsplan en stedenbouwkundig plan voor de inrichting van het Westerdok vastgesteld. De inrichting van het Westerdok wordt in **2002** door de projectgroep Westerdokseiland uitgewerkt in een steigerplan. Trekker van de projectgroep is PBZIJ0; HA en BBA zijn actief lid. In eerste instantie lijkt er te weinig plaats te zijn voor alle bestaande woonboten en bedrijfsvaartuigen rond het Westerdokseiland. Daarom geeft de gemeenteraad prioriteit aan ligplaatsen voor woonboten.

Na een informatieavond in april 2002 gaat de projectgroep aan de slag met de zoektocht naar meerdere ligplaatsen. De voorlopige resultaten hiervan worden in november 2002 op een discussieavond besproken met bewoners en ondernemers van het Westerdokseiland. Er zijn meerdere plekken gecreëerd waardoor niet alleen alle woonboten een plek kunnen krijgen, maar ook enkele bedrijfsvaartuigen. Met alle ondernemers afzonderlijk wordt overleg gevoerd. Onder andere verzoeker geeft daarbij aan te willen verplaatsen, ondanks het feit dat dit (nog) niet noodzakelijk is, omdat hij mogelijk kan blijven liggen.

Op 18 maart **2003** start de inspraak over het steigerplan. Kort hierop stuurt verzoeker PBZIJ0 een brief waarin hij meedeelt af te willen van de onzekere situatie waarin hij al jaren verkeert. PBZIJ0 zoekt naar locaties in onder andere de stadsdelen Zeeburg, Amsterdam-Noord en Oost/Watergraafsmeer. Omdat de combinatie van wonen en werken erg lastig is, neemt PBZIJ0 contact op met HA en BBA. PBZIJ0 informeert verzoeker over de uitkomsten van dit overleg. Behalve concrete alternatieve locaties die HA en BBA verkennen, zou verzoeker zelf nagaan of hij zijn bedrijf kan scheiden van zijn woonschip. Deze splitsing zou de verplaatsing van het bedrijf namelijk vergemakkelijken, omdat alle door verzoeker genoemde locaties in bedrijfsgebieden liggen waar wonen niet is toegestaan.

De procedures tegen het bestemmingsplan zorgen voor vertraging in de besluitvorming van het steigerplan. De gemeente probeert hinder vanwege de werkzaamheden te beperken en de kade

zo goed mogelijk bereikbaar te houden. In februari **2004** vindt een informatiemarkt plaats waar de ondernemers en bewoners worden ingelicht over de inrichting van het terrein tijdens de bouw en over de planning van de bouwwerkzaamheden en de indelingsprocedure van het steigerplan. Pas na de sloop van de douaneloodsen meldt verzoeker dat hij hierdoor problemen krijgt in zijn bedrijfsvoering, omdat hij het perron, dat aan deze loodsen vastzat, gebruikte om te kunnen laden en lossen. Om dit probleem te ondervangen, deelt de aangestelde omgevingsmanager verzoeker mee dat hij op kosten van de gemeente aannemers kan inschakelen, onder andere om te helpen bij het laden en lossen van platen. Op deze manier wordt maatwerk geboden, aldus PBZIJ0.

Verzoeker krijgt, als één van twee gegadigden, een beschikbaar gekomen plaats op de kop van de Bewaarhavensteiger aangeboden. In dit stadium stelt HA de voorwaarde dat verzoeker zijn woning en bedrijf, splitst omdat het bestemmingplan geen woonfunctie toestaat. Verzoeker weigert splitsing en geeft aan dat de plek ook zonder splitsing niet geschikt is vanwege de grote afstand tussen de kade en zijn schip (vanwege laden en lossen). Later blijkt het mogelijk een ligplaatsvergunning met ontheffing wonen te verstrekken. Dit legt PBZIJ0 aan verzoeker voor, maar ook onder die voorwaarde gaat hij niet akkoord met de aangeboden plaats. In september probeert PBZIJ0 een driehoekswissel te laten plaatsvinden tussen de ligplaats van een illegale woonboot aan de kade met een plek voor onder andere het bedrijfsvaartuig en de woonboot van verzoeker. Dit mislukt, omdat de plek aan de kade uiteindelijk toch te klein blijkt.

Begin 2005 stellen PBZIJ0 en HA teneinde uit de impasse te raken en verdere vertraging te voorkomen, verzoeker voor om een aparte steiger voor hem (en een ander bedrijfsvaartuig met ontheffing wonen) aan te leggen aan het einde van eerder genoemde kade. Na veel passen en meten blijkt dit nautisch verantwoord. De kosten komen voor rekening van het project Westerdok. Vanwege het feit dat het om een ligplaats in een bedrijventerrein gaat, lijkt de oplossing het verlenen van een ontheffing voor wonen op een bedrijfsvaartuig. Deze oplossing en het ontwerp van de nieuwe steiger worden meermalen met verzoeker besproken.

In maart spreken PBZIJ0 en een belangenbehartiger van verzoeker af dat hij een vergoeding voor verhuiskosten voor twee schepen ontvangt, in totaal een bedrag van € 6.400,-. Begin april legt PBZIJ0 het ontwerp steigerplan voor de kade voor aan verzoeker. De aanleg- en inrichtingskosten komen - in tegenstelling tot bij andere verplaatsingen - voor rekening van het project Zuidelijke IJoever. In mei ontvangt verzoeker, als enige gebruiker van het Westerdok, een eenmalige schadevergoeding van € 13.000,-.

Begin mei 2005 stuurt PBZIJ0 verzoeker een brief met het verplaatsingsscenario. Hierin wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat een ligplaatsvergunning voor verzoekers woonboot tot de mogelijkheden behoort. Dit wordt bij brief van augustus rechtgezet met de mededeling dat een ligplaatsvergunning voor een woonboot niet, maar wel een vergunning voor een bedrijfsvaartuig met ontheffing wonen wel mogelijk is. Voorts staat in deze brief dat verzoeker bij verkoop buiten het havengebied een ligplaatsvergunning voor een woonboot kan krijgen.

Wegens overmacht - omgevingswerk ten behoeve van het aanleggen van een hoofdverbinding van het riool, onder het IJ door - loopt de inrichting van de ligplaats drie en een halve maand vertraging op.

Op 18 oktober 2005 maakt BBA het voornemen bekend een ligplaatsvergunning met ontheffing wonen te verstrekken. Verzoeker dient hiertegen een zienswijze in, die met name betrekking heeft op de status van het woonschip na beëindiging van verzoekers bedrijf. Op 29 november 2005 neemt BBA een definitief besluit (gelijk aan het voornemen), waarin het uitlegt dat verzoeker na verkoop van zijn bedrijf niet kan blijven wonen in de Nieuwe Houthaven. Er zal dan voor het woonschip gezocht worden naar een andere locatie. In dit besluit deelt BBA ook mee dat verzoeker heeft verklaard het schip hoofdzakelijk te gebruiken voor woondoeleinden. Dit brengt mee dat het afgeven van een ligplaatsvergunning in de Nieuwe Houthaven niet mogelijk is. BBA gaat er evenwel vanuit dat verzoeker dit niet zo heeft bedoeld.

Uiteindelijk vindt oplevering van de steiger in december 2005 plaats. Verzoeker accepteert de aangeboden huurovereenkomst op 12 december, waarin is opgenomen dat bewoning niet is toegestaan, tenzij met uitdrukkelijk toestemming van het college. Op 17 december neemt verzoeker de ligplaats in.

Verzoekers gemachtigde dient een bezwaarschrift in tegen het besluit van BBA, omdat verzoeker geen garantie wordt geboden voor een nieuwe ligplaats, indien hij zijn bedrijfswerkzaamheden staakt. De gemachtigde pleit voor het verstrekken van een tijdelijke ligplaatsvergunning voor een woonboot in de Nieuwe Houthaven.

Kort hierna verklaart verzoeker dat het woonschip hoofdzakelijk voor dat doel wordt gebruikt, waardoor het afgeven van een vergunning als bedrijfsvaartuig met een ontheffing om erop te wonen in de Nieuwe Houthaven niet mogelijk is. Als gevolg hiervan raken verzoeker en BBA in een (jarenlange) procedure verwikkeld waarin de ligplaatsvergunning voor een bedrijfsvaartuig wordt ingetrokken en een ligplaatsvergunning voor een woonboot wordt verleend.

Afmeting nieuwe boot en bestuursdwang

Op 6 april sleept BBA het nieuw door verzoeker aangeschafte schip weg, nadat de dienst dit eerder die dag had aangekondigd aan de advocaat van de oude eigenaar. BBA was er niet van op de hoogte dat verzoeker het schip had gekocht. Uit het dossier van BBA blijkt dat verzoeker op 6 april langs is geweest en dat hij op 7 april heeft gebeld en een e-mail heeft gestuurd. Hierin beschrijft hij onder andere diverse contactpogingen in de voorgaande dagen.

Na betaling van de sleepkosten door de oude eigenaar, komt het schip vrij maar de bestuursdwang blijft in stand. Verzoeker neemt contact op met BBA, dat meedeelt dat hij het nieuwe schip niet zomaar naast zijn woonschip kan aanleggen; hiervoor moet de vergunning worden gewijzigd. Mits verzoeker toestemming krijgt van HA, mag hij de boot echter tijdelijk in de Nieuwe Houthaven liggen. HA deelt verzoeker mee dat het hiertoe geen toestemming verleent, aangezien het nieuwe schip te lang is. Dit is onder andere vanwege de afwikkeling van zeeschepen nautisch ontverantwoord, verklaart HA tijdens de hoorzitting. Verzoeker en HA hebben nader contact, waarna HA meedeelt dat het wel toestemming zal verlenen als verzoeker zijn schip inkort tot maximaal 15 meter. Tijdens de hoorzitting in het kader van het onderzoek van de ombudsman bestrijdt HA in januari telefonisch te hebben meegedeeld dat de afmetingen van een eventueel nieuw schip niet van belang zijn. Er is uitsluitend gesproken over de mogelijkheid het schip te vervangen.

In augustus **2008** vindt minnelijk overleg plaats, waarbij wordt afgesproken dat verzoeker tot zijn 65^{ste} in de Nieuwe Houthaven kan blijven werken met het woonschip. Daarna mag verzoeker met het woonschip terug naar het Westerdok. Deze leeftijdsgrens wordt afgesproken vanwege het, op verzoekers wens, vrijhouden van een ligplaats in het Westerdok. Bij bedrijfsbeëindiging voor of na die tijd zal de huurovereenkomst met betrekking tot de plaats in de Nieuwe Houthaven worden opgezegd.

Coulancehalve kent PBZIJ0 verzoeker begin **2009** wegens de vertraging in de aanleg van de steiger een schadevergoeding van € 4.740,- toe. Verzoeker heeft dit aanbod afgewezen; PBZIJ0 wil het bod gestand blijven doen.

In april 2009 bevestigt de advocaat van verzoeker de in der minne gemaakte afspraken uit 2008 en wordt de bezwaarprocedure beëindigd.

Tijdens de hoorzitting deelt HA nog mee dat het is gestart met het voeren van gesprekken met gebruikers van onder andere de Nieuwe Houthaven, vanwege de herstructurering van dit gebied. Ook met verzoeker zal op enig moment een gesprek worden gevoerd. Een verplaatsing in de Nieuwe Houthaven kan onderdeel uitmaken van dit gesprek.

reacties op bevindingen

Het resultaat van het onderzoek is als verslag van bevindingen naar verzoeker en naar PBZIJ0, HA, BBA en OGA gestuurd teneinde een nadere reactie mogelijk te maken. De reacties zijn voor zover relevant in het bovenstaande verwerkt. Daarnaast merken de diensten in hun gezamenlijke reactie op dat het voorstel voor een schadevergoeding van € 22.000,- niet van de bemiddelaar maar van verzoeker afkomstig was.

Verzoeker deelt mee dat het geboden maatwerk voor hulp bij aanlevering van materiaal in 2004 maar van korte duur was. Na de sloop van de loodsen was er geen rijdend materieel meer. De door de gemeente gestelde overmacht die tot vertraging heeft geleid betwijfelt verzoeker, omdat de steiger uiteindelijk is aangelegd terwijl de werkzaamheden aan het riool nog niet waren voltooid. Ook deelt verzoeker mee dat tekeningen voor zijn nieuwe ligplaats al in februari 2005 uitgewerkt waren.

Beoordeling

De ombudsman beoordeelt of het bestuursorgaan zich in de door hem onderzochte aangelegenheid behoorlijk heeft gedragen ¹.

Behoorlijkheidsvereisten

In dit onderzoek toetst de ombudsman de gedragingen aan het vereiste van redelijkheid.

¹ artikel 9:27 lid 1 Algemene wet bestuursrecht

Overwegingen

ten aanzien van de verplaatsing en ligplaatsvergunning

Het redelijkheidsvereiste houdt in dat bestuursorganen bij elk handelen (rechtshandelingen en feitelijke handelingen) alle relevante feiten en omstandigheden tegen elkaar afweegt. De uitkomst van die belangenafweging mag niet onredelijk zijn. Dit brengt mee dat een bestuursorgaan bij bedrijfsverplaatsing rekening houdt met de belangen van het te verplaatsen bedrijf.

Vast staat dat verzoekers bedrijf niet formeel genoodzaakt was het Westerdok te verlaten. Op termijn was handhaving van zijn bedrijf daar echter niet mogelijk. Om die reden zoeken eerst PBZIJ en kort daarna ook HA en BBA naar een oplossing. Dit wordt bemoeilijkt door de specifieke eisen van verzoekers bedrijf en het feit dat zijn bedrijf en woning onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Na verschillende opties te hebben onderzocht, wordt de oplossing begin 2005 gevonden in het op kosten van de gemeente aanleggen van een steiger voor verzoeker (en één andere ondernemer). Oplossing voor het wonen in een gebied waar dat niet is toegestaan wordt gevonden in het afgeven van een tijdelijke ontheffing voor de duur van zijn bedrijfsactiviteiten. Verzoeker kan de nieuwe ligplaats eind 2005 innemen.

Duidelijk is dat verzoeker serieuze nadelen heeft ondervonden van de ontwikkeling van het Westerdok. De ombudsman staat echter voor de vraag in hoeverre de gemeente hierin een verwijt treft. Gelet op de bijzondere eisen die verzoekers werkzaamheden stellen aan een ligplaats en de combinatie van wonen en werken, is het niet onbegrijpelijk dat een passende oplossing niet direct was gevonden. Het is te billijken dat de gemeente eerst heeft geprobeerd een oplossing te vinden die financieel minder ingrijpend is.

Misverstand ontstaat over het terugkrijgen van een woonvergunning na verkoop van het woonschip. Gelet op de formulering in de brief van PBNZIJ van augustus, acht de ombudsman het begrijpelijk dat bij verzoeker verwarring is ontstaan. Dat verzoekers gemachtigde vervolgens in een bezwaarprocedure inzet op een onmogelijkheid, een tijdelijke woonvergunning, kan de gemeente niet worden verweten. Hierbij speelt mee dat BBA al in het besluit van 29 november 2005 had meegedeeld wat de gevolgen kunnen zijn van het hoofdzakelijk gebruik van het schip als woning.

De gemeente heeft naar het oordeel van de ombudsman in het algemeen genomen voldoende oog gehad voor verzoekers belangen. Het vereiste is niet geschonden.

ten aanzien van de afmeting van de nieuwe boot en de bestuursdwang

Verzoeker en Haven Amsterdam doen tegengestelde mededelingen over wat besproken is. De ombudsman kan dan ook niet vaststellen wat er precies is besproken. Gelet op de nautische beperkingen, acht de ombudsman het echter niet onredelijk dat Haven Amsterdam zich op het standpunt stelt dat het innemen van de ligplaats met een langere boot niet zomaar mogelijk is.

Alvorens tot slepen over te gaan, heeft BBA dit aangekondigd aan de gemachtigde van verkoper. BBA was er niet van op de hoogte dat verzoeker het schip inmiddels had gekocht. Na betaling van de sleepkosten geeft BBA het schip vrij en mag het wat haar betreft tijdelijk ligplaats innemen in de Nieuwe Houthaven.

De ombudsman acht het redelijkheidsvereiste niet geschonden.

Oordeel

De onderzochte gedraging is behoorlijk.