

## Noorderhaven

### Inleiding

---

In het beleidsdocument ‘watervisie Groningen, koersen op water’ van april 2017 heeft het college haar ambitie gepresenteerd: <https://gemeente.groningen.nl/watervisie>. Daarin is het volgende opgenomen over de Noorderhaven: “In de Noorderhaven willen we een betere doorvaart realiseren, betere mogelijkheden om in- en uit te varen, meer veiligheid en woonkwaliteit en willen we naar een sterkere rol voor het havenwezen. Het behoud van de Noorderhaven als (dynamische) haven voor varende woonschepen is daarbij boven alles het doel.” Binnen het project Aanpak Noorderhaven moeten daarnaast de gevolgen van de in 2018 inwerking getreden Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Wvww) worden meegenomen.

Door de inwerkingtreding van de Wvww zijn er binnen de woonschepen twee categorieën ontstaan: drijvende bouwwerken en varende schepen. Met name over de definitie van een varend schip is nog onduidelijkheid. Duidelijkheid over deze definitie is belangrijk voor het project Aanpak Noorderhaven.

### Inventarisatie woonschepen Noorderhaven

---

Waarom een inventarisatie? De Noorderhaven is momenteel vol. Met de betrokken bewoners en organisaties is geconstateerd dat er steeds meer wordt stilgelegd in de haven en dat het karakter van een vrijhaven niet meer aanwezig is. De minimale doorvaartbreedte van tien meter wordt daarnaast niet gehaald in de haven, dit is van belang vanwege de veiligheid. Tevens voldoet een gedeelte van de schepen in de Noorderhaven niet aan de eisen zoals deze zijn vastgelegd in de Vov. Een aantal schepen wordt niet door hun eigenaar bewoond of worden in het geheel niet bewoond. Schepen worden steeds vaker met ‘ligplaats’ verkocht, terwijl er in een vrijhaven geen vaste ligplaatsen zijn. Het onderhoud laat soms te wensen over en er liggen schepen die niet aan de gestelde authenticiteitseis voldoen. Ook mogen er enkel en alleen niet-kwetsbare woonschepen liggen maar ook aan deze eis voldoen niet alle schepen. Om de ambities voor de Noorderhaven te realiseren, is daarom gestart met het project Aanpak Noorderhaven.

De afgelopen jaren is er beperkt op de regels gehandhaafd. Noodzakelijke informatie voor de beschikking van de Noorderhaven – om de gevolgen van de inwerkingtreding van de Wvww te kunnen bepalen – ontbrak. Om de ambities voor de Noorderhaven te realiseren, moesten we daarom:

1. Weten hoeveel varende schepen er in de Noorderhaven liggen;
2. En of de schepen voldoen aan de regels uit de Vov.

Er zijn op dit moment 63 schepen die in de Noorderhaven mogen liggen. De aanwezige schepen in de Noorderhaven zijn geïnspecteerd door een externe deskundige en hebben een zgn. nul situatie opgeleverd. Er zijn 27 schepen die geheel voldoen aan de criteria. Er zijn in totaal 18 schepen die niet voldoen aan de gestelde criteria uit de Vov (tabel 1). Het criterium ‘varend’ is niet meegeteld in dit getal. Dit omdat we de schepen alleen hebben beoordeeld op de buitenkant. Om te kunnen bepalen of schepen varen, moeten we meestal ook de binnenkant van het schip beoordelen. Uit contact met de bewoners van de Noorderhaven en het WCG bleek echter dat een substantieel deel van de bewoners niet bereid is om daar aan mee te werken.

De eigenaren van de schepen zijn begin september geïnformeerd over de uitkomsten van de inventarisatie per brief. We hebben van dertien bewoners een reactie gekregen per telefoon, email of brief. Zeven bewoners hebben vragen gesteld over administratieve zaken. Met zes andere bewoners is

een vervolgfafspraak gemaakt. Zij maken zich zorgen over wat dit voor hun persoonlijke situatie kan betekenen.

### **Toelichting per geïnspecteerd onderdeel:**

#### **Varend**

De schepen zijn niet binnen bezocht. Dit op verzoek/aandringen van het WCG namens de bewoners van de Noorderhaven. De externe deskundige kon daardoor voor de meeste schepen geen uitspraak doen of een schip varend is of niet. De gemeente heeft daarom op basis van de kennis van de havenmeesters ingeschat of een schip varend is of niet. De gemeente heeft daarbij de volgende definitie toegepast: Een schip moet zelfstandig kunnen varen zoals hij is ontworpen of door een passende aanpassing van het schip. Daarvoor moet er een voorziening voor voortstuwing zijn en er moet een functionele stuurinrichting zowel technisch functioneel als praktisch bruikbaar (bv zicht op het water.) Schepen waarvan onduidelijk is of waarvan we niet zeker weten of deze varend zijn, hebben we voorlopige bestempeld als niet varend. Dit zijn 31 schepen. Onderdeel van het plan van aanpak is om dit verder uit te zoeken.

#### **Verwaarloosd**

Er zijn twee schepen beoordeeld als ‘verwaarloosd’, omdat de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.

Er zijn geen schepen waar we van kunnen constateren dat ze een onmiddellijk nautisch risico lopen. De schepen lijken voldoende bestand tegen water (van de haven en hemelwater).

#### **Haveloos<sup>1</sup>**

De negen schepen die beoordeeld zijn als haveloos zijn schepen die er armoedig, bouwvallig of slordig uitzien. Echter niet dusdanig dat ze in de categorie verwaarloosd vallen. Op dit moment heeft de gemeente geen sturingsinstrument (qua handhaving of subsidie) om hier iets aan te doen.

#### **Niet kwetsbaar**

Van de vier schepen die als kwetsbaar zijn beoordeeld, zijn er twee schepen waarvan het gangboord mogelijk te smal is. Dit kan pas worden vastgesteld als we aan boord van het schip mogen komen. De andere twee schepen kunnen door een scheepsbouwkundig expertisebureau aan de hand van een constructiebeoordeling en een sterkteberekening laten aantonen dat de schepen niet-kwetsbaar zijn.

#### **Authenticiteit**

Door de externe deskundige zijn 34 schepen als niet authentiek bestempeld. De definitie uit de verordening is door hem echter strak geïnterpreteerd. De gemeente heeft bij de beoordeling een ruimere uitleg toegepast dan de externe deskundige. Hierdoor ontstaat een groot verschil in aantallen. De gemeente heeft besloten om vooralsnog haar ruime interpretatie toe te passen. In de Noorderhaven zijn vier schepen die aanleiding gaven tot discussie over dit criterium, daarvan is besloten hen het voordeel van de twijfel te geven. In totaal liggen elf schepen in de Noorderhaven die niet authentiek zijn.

#### **10m doorvaart**

De 10m doorvaartbreedte bepaalt feitelijk de capaciteit van de haven. Er zijn vier schepen die fysiek de 10m doorvaart belemmeren. Verder zijn er zes tot zeven schepen die op dit moment niet in de haven liggen. Vier van deze schepen zijn zo vaak aan het varen dat ze liever buiten de haven verblijven. Inmiddels ook omdat ze het manoeuvreren in de haven als te risicovol inschatten. Feitelijk passen al deze schepen nu niet meer in de haven. Daarmee is de conclusie gerechtvaardigd dat de haven op dit moment (over)vol is.

---

<sup>1</sup> ‘Haveloos’ is geen eis die in de verordening staat.

Bewoond door eigenaar	verwaarloosd	Haveloos	niet kwetsbaar	authentiek vlg gemeente	10m doorvaart niet in gevaar	Mag in de Noorderhaven blijven excl. Varend
Ja	Nee	ja	Ja	Ja	Nee	Ja
Twijfel	ja	ja	Ja	Ja	Nee	Ja, tenzij
Nee	Nee		Nee	Nee	Nee	Nee
ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	ja
Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Ja	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee	nee
Nee	Nee		Nee	Nee	Nee	nee
Ja	Nee		ja	Ja	Ja	ja
nee	Nee	Ja	ja	Nee	Nee	nee
Ja	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee	nee
Ja	Nee		Ja	Nee	Nee	Nee
Ja	Nee		Nee	Nee	Nee	nee
twijfel	Nee		Ja	Ja	Nee	ja, tenzij
Ja	Nee		Ja	Nee	Nee	nee
Ja	Nee	ja	ja	Ja	Ja	ja
Twijfel	Nee		Ja	Ja	Nee	ja, tenzij
Ja	Nee		Ja	Nee	Nee	nee
Ja	Nee		Ja	Ja	ja	ja, tenzij
Twijfel	Nee	Ja	Ja	Ja	ja	ja, tenzij
Nee	Nee		Ja	Ja	Nee	Ja, tenzij
Twijfel	Nee		Ja	Ja	Nee	ja, tenzij
Twijfel	Nee		Ja	Ja	Nee	ja, tenzij

Tabel 1 Uitgebreider overzicht van de schepen die niet voldoen (excl. niet varende schepen)

## Herinrichtingsplan

Om een betere doorvaart te realiseren en betere mogelijkheden om in- en uit te varen, wordt gewerkt aan een herinrichtingsplan. Duidelijk is daarbij dat een aantal voorzieningen moeten worden getroffen waardoor het aantal potentiële ligplaatsen verminderd.

## Historie Noorderhaven - Toelatingsverklaring

---

De problematiek in de Noorderhaven is reeds in 2008 gesignaleerd. Er zijn destijds raadvragen gesteld, vervolgens is een knelpunteninventarisatie (RO08.1602808 en RO08.1597527) ‘Wonen op het water’ in de Binnenstad uitgevoerd. Daarna is in overleg met betrokken partijen het verbeterplan Wonen op het water in Diepenring en Noorderhaven (RO09.1890582) vastgesteld. Voor de Noorderhaven ging het destijds om het opstellen van een nieuw en duurzaam havenprofiel. Daarbij ging het om het nader reguleren van de Noorderhaven als vrijhaven en het definiëren van de toegang en het voorzieningenniveau. Samen met de uitkomsten van het nader onderzoek naar verbetering van de veiligheid (waaronder het instellen van een verzekeringsplicht) en een betere beeldkwaliteit heeft dit geleid tot een nieuw indieningsvoorstel van de Noorderhaven. Naar aanleiding daarvan is de Noorderhaven destijds tijdelijk op slot gezet (RO09.1926339). Gedurende het op slot zetten, was er ruimte om maatregelen zonder druk uit te voeren en is tegelijkertijd voldaan aan het verzoek van (varende) bewoners voor een terugkeergarantie. Tegelijkertijd kon worden begonnen met het handhaven door het havenwezen op de eis dat eigenaren ook daadwerkelijk op hun schip moeten wonen. In september 2009 zijn daarvoor nadere beleidsregels vastgesteld (RO09.2058062). In de voortgangsrapportage ‘Verbeterplan en beeldkwaliteit woonboten’ (RO10.2407219) is benoemd dat onder andere een verbeteringsplan kan worden gemaakt door verbetering van het beheer, de handhaving en het onderhoud van de openbare ruimte in de Noorderhaven.

In een voortgangsrapportage van 2012 staat dat het beheer van de haven is opgenomen in de reguliere beschikbare uren voor beheer en handhaving. Omdat we een kwaliteitsslag willen maken, is er eigenlijk meer inzet nodig. Hiervoor ontbreken op dit moment echter de middelen. Jaarlijks maakt het havenwezen een keuze op welk facet de beheer- en handhaving uren ingezet zullen worden.

Na de periode van het op slot zetten (2009/2010) van de Noorderhaven zijn aan nieuwe bewoners van de Noorderhaven toelatingsverklaringen verstrekt. De toelatingsverklaring, met daarin opgenomen de Last in, first out (Lifo) verklaring, is een logisch vervolg op de eerder gesignaleerde knelpunten. Eén van de knelpunten die werd voorzien is dat er (mogelijk) meer schepen de Noorderhaven in willen varen, maar dat er dan niet voldoende plaats over blijft voor mensen die er staan ingeschreven.

Omdat hier geen regels over zijn opgenomen in de Vov werd vast een “vooraankondiging” gedaan, een kennisgeving, dat er mogelijk in de toekomst regels komen om een eventueel overschot op te lossen. Door op deze wijze nieuwe bewoners te informeren, is getracht te voorkomen dat er mensen financieel gecompenseerd moesten worden.

Wanneer we daadwerkelijk doorgaan met de uitvoering van het plan van aanpak (o.a. handhaving en vrijwillig vertrek), we in de toekomst de regels van de Vov naleven in de Noorderhaven en het havenwezen strakker toeziet op de instroom, dan ontstaat er waarschijnlijk voldoende ruimte en kan de Lifo regel in de brief ‘toelatingsverklaring’ komen te vervallen.

In enkele gevallen kan de brief gebruikt worden voor een beroep op het vertrouwensbeginsel. Er zijn namelijk voor schepen die in de haven zijn verkocht aan een nieuwe eigenaar brieven verstrekt met de mededeling dat het schip aan alle eisen voldoet, terwijl dit niet altijd het geval was. Vooralsnog gaat het om drie gevallen. In gevallen waarin de strijdigheid met de regels heel evident is kunnen we ons nog verweren. Maar het is afwachten hoe een rechter daarover zal oordelen.

## Leerpunten van het verleden

---

Uit de archiefstukken blijkt dat de vraagstukken over de Noorderhaven niet nieuw zijn. Ook de ambitie van de raad is niet anders dan toen. We zijn echter tien jaar verder. Waarom zijn de vraagstukken/problemen niet opgelost? En waarom denken we dat we het nu wel gaan oplossen? Het antwoord hierop wordt gegeven in de voortgangsrapportage van 2012: Het Havenwezen had destijds geen 'extra' capaciteit beschikbaar voor de Noorderhaven binnen de beschikbare uren voor beheer- en handhaving voor het openbaar vaarwater van de stad Groningen.

Willen we als stad van de Noorderhaven weer een vrijhaven maken dan is daar extra capaciteit voor nodig. Het is noodzakelijk dat hiervoor extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld.

Hoe:

- prioriteit geven aan dit onderwerp binnen de beschikbare capaciteit in handavingsuitvoeringsplan en de benodigde uren beschikbaar stellen; of
- eenmalig extra geld beschikbaar stellen;

## Vervolg

---

Wanneer wordt geconcludeerd dat het schip niet voldoet aan de eisen om in de Noorderhaven te mogen liggen, wordt in een gesprek met de eigenaar/bewoner bepaald wat de vervolgstappen zijn. In het algemeen is van toepassing:

1. Het schip en eigenaar voldoen aan de eisen van de Vov.
  - a. Het schip mag blijven liggen in de Noorderhaven. In het kader van de herschikking is het mogelijk dat het schip een andere locatie krijgt in de haven.
2. Het schip en/of eigenaar voldoet niet aan de eisen van de Vov maar kan met aanpassingen voldoen aan de eisen van de Vov.
  - a. De bewoner wordt aangeschreven met argumenten waarom het schip niet voldoet en wordt verzocht het schip aan te passen of te verwijderen;
  - b. De bewoner krijgt maximaal 24 maanden de tijd om de benodigde aanpassingen te doen aan het schip. Voor elk jaar dat een bewoner in de Noorderhaven ligt, krijgt hij/zij één maand voor de aanpassingen, dus zes jaar wonen = zes maanden;
  - c. De bewoner zal deze aanpassingen zelf moeten bekostigen;
  - d. In het kader van de herschikking is het mogelijk dat het schip een andere locatie krijgt in de haven.
  - e. Als de benodigde aanpassingen niet binnen de gestelde tijd worden doorgevoerd, dan dient het schip de haven te verlaten.
3. Het schip voldoet niet aan de eisen van de Vov en kan niet met eenvoudige aanpassingen toch voldoen aan de eisen van de Vov.
  - a. Het schip kan **niet** in de Noorderhaven blijven liggen;
  - b. De bewoner wordt aangeschreven met de argumenten waarom het schip niet voldoet en wordt verzocht het schip te verwijderen;
  - c. In overleg met de betreffende eigenaar worden de exacte vervolgstappen bepaald. Er wordt maatwerk geleverd;
  - d. De eigenaar/bewoner krijgt maximaal 24 maanden de gelegenheid om de haven te verlaten dan wel het schip aan te passen of te vervangen voor een nieuw schip.
  - e. Er wordt een handhavingstraject gestart om het schip te verwijderen.

Naast bovenstaande moet de gemeente voordat het kan gaat handhaven alle specifieke belangen afwegen. Dit te leveren maatwerk kan in individuele gevallen tot een aangepast besluit leiden.

### **Maatwerk**

Er zijn verschillende vormen van aanpak, naar gelang de situatie van de eigenaar van een schip. De volgende vormen zijn er:

1. Schepen die er liggen met toestemming
  - a. Persoonsgebonden overgangsrecht
  - b. Persoonsgebonden beschikking
  - c. Opkoopregeling
2. Schepen die er liggen zonder toestemming
  - a. Handhaving
3. Schepen die er liggen met toestemming, maar het schip hebben gewijzigd waardoor ze niet meer aan de regels voldoen:
  - a. Persoonsgebonden overgangsrecht
  - b. Persoonsgebonden beschikking
  - c. Opkoopregeling
  - d. Handhaving

### **Schepen niet bewoond door eigenaar**

In geval van niet bewoning door eigenaren kijken we direct naar de mogelijkheden om te handhaven. Zo mogelijk ondernemen we stappen om de situatie te normaliseren. Indien mogelijk door verwijdering van de schepen uit de haven.

### **Varend schip**

Er zijn in de Noorderhaven een groot aantal schepen waarvan onbekend is of deze wel kunnen varen. En daarmee is het onduidelijk of deze schepen volledig aan de verordening voldoen. Hoe willen we met deze schepen omgaan in de toekomst? We stellen voor om hier niet actief te gaan handhaven. Maar op het moment dat een schip van eigenaar verandert/ te koop komt te staan, dan dient aangetoond te worden dat het schip kan varen. Dat aantonen gebeurt als volgt:

- CVO-verklaring overhandigen aan het havenkantoor, of;
- Daadwerkelijk met het schip de Noorderhaven uit en in varen op eigen kracht. Dit in bijzijn van één van de Havenmeesters.

Wanneer geconstateerd wordt dat het schip niet zelfstandig kan varen, dan dient het schip de haven te verlaten.

### **Haveloos**

Als een schip er haveloos uitziet heeft de gemeente nu geen sturingsinstrument (qua handhaving of subsidie) om hier iets aan te doen. De gemeente heeft in de jaren 2011-2013 een onderhoudssubsidieregeling gehad. Het ging om woonarken en woonschepen in de Noorderhaven en de Diepenring van Kijk in 't Jatbrug tot Steentilbrug, waarvan het onderhoudsniveau duidelijk slechter is dan regulier onderhouden. Deze regeling maakte onderdeel uit van de maatregelen in het kader van het "Verbeterplan wonen op het water in de Diepenring en de Noorderhaven". Voor kleinere herstelwerkzaamheden aan de buitenzijde (boven de waterlijn) is een eenmalige subsidie beschikbaar van 50% van onderhoudskosten tot maximaal €5.000,-. Voor meer ingrijpende werkzaamheden konden leningen worden verstrekt tot maximaal €25.000,-. Er zijn destijds acht subsidieaanvragen ingediend en toegekend, De gemiddelde investering bedraagt €6.100,-. Er zijn geen leningen verstrekt.

### **Onderhoudssubsidieregeling**

We stellen voor om opnieuw een *onderhoudssubsidieregeling* te laten vaststellen. We verlenen de subsidie voor het in goede staat van onderhoud brengen en houden van het zichtbare deel van authentieke woonschepen, gelegen op aangewezen gebied en op het in vaarklare staat brengen van authentieke woonschepen in de Noorderhaven. De regeling willen we alleen laten gelden voor authentieke woonschepen in de Noorderhaven.

De subsidie is eenmalig (per jaar) en bedraagt maximaal 50% van de te maken kosten met een maximum van €5.000,-.

Daarbij willen we de volgende voorwaarden stellen:

1. Het woonschip dient door één huishouden bewoond te worden;
2. Het onderhoudsniveau dient waarneembaar slechter te zijn dan normaal regulier onderhouden;
3. Het dient te gaan om onderhoud aan de buitenzijde van het woonschip (boven de waterlijn);
4. En op het in vaarklare staat brengen van authentieke woonschepen;
5. De aanvrager dient eigenaar van het schip te zijn;
6. Het schip dient rechtmatig in het aangewezen gebied te liggen.
7. De schepen die niet voldoen aan de gestelde criteria uit de Vov krijgen voorrang.

We stellen voor om voor de jaren 2019, 2020 en 2021 een subsidieplafond van €20.000,- in te stellen. Het bedrag van €60.000,- kan worden gefinancierd uit het Watervisie budget.

Het college neemt te zijner tijd voor het vaststellen van de onderhoudssubsidieregeling een apart besluit.

### **Niet authentiek**

Voor deze categorie voeren wij op individuele basis gespreken met de eigenaren om te kijken hoe we de zaken het beste kunnen aanpakken. Daarbij streven we in eerste instantie naar het voldoen aan de geldende eisen.

Als dat niet mogelijk is kijken we of we met redelijke termijnen gezien de geschiedenis van het schip en de bewoner tot een einddatum van verblijf kunnen komen. Daarbij sluiten we niet uit dat we rekening moeten houden met het feit dat we in een aantal gevallen de huidige bewoner een persoonlijk recht geven om in de haven te verblijven.<sup>2</sup> Dat betekent dat er een uitsterfconstructie ontstaat. Waarbij naar verwachting op de wat langere termijn ruimte in de haven komt.

### **Alternatieve aanpak**

Naast de handhaving is het daarom nog verstandig om te kijken naar andere manieren om strijdigheden aan te pakken.

### **Maatwerk**

Daarnaast leveren we maatwerk bij een eventuele herschikking door rekening te houden met de omstandigheden per schip. Bewoners die de Noorderhaven moeten verlaten geven we daarvoor ruim de tijd en desgewenst bieden we hulp bij het zoeken naar alternatieve ligplaatsen.

---

<sup>2</sup> De reden dat we deze waarschuwing geven is om drie redenen:

- in een aantal gevallen gaat het om schepen die al voor het invoeren van de regels in de haven lagen en kan men met die feiten een beroep doen op het vertrouwensbeginsel.
- bij een aantal overdrachten van schepen zijn standaardbrieven verstrekt waardoor de indruk wordt gewekt dat de gemeente vindt dat er geen strijdigheden zijn.
- De gemeente heeft in de praktijk een zeer terughoudend handhavingsbeleid gevoerd. Hierdoor zijn strijdigheden vaak lange tijd niet aangepakt. Ook dit kan gevolgen hebben voor effectiviteit of de snelheid van de handhaving.

## **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De eigenaren van de schepen in de Noorderhaven zijn geïnformeerd over de uitkomsten van de toets. En zijn in de gelegenheid gesteld om met de gemeente in gesprek te gaan. De reacties zijn meegenomen in dit plan van aanpak. Het WCG heeft geadviseerd over het plan van aanpak (zie bijlage). Wanneer een schip niet voldoet aan de eisen van de Vov, dan neemt de gemeente het initiatief voor persoonlijke gesprekken over de uitkomsten van de inventarisatie. Dat gaan we doen, nadat de gemeenteraad het plan van aanpak heeft besproken.

## **Planning**

---

Oktober 2018 advies WCG  
Maart 2019 vaststellen plan van aanpak door college  
Na vaststellen sturen we het naar de raad voor kennisgeving. Daarna starten we met de uitvoering.  
Voorjaar 2019 bewoners informeren  
Medio 2019 onderhoudssubsidieregeling vaststellen

## **Financiering**

---

€60.000,- voor onderhoudssubsidieregeling met dekking uit het budget van de Watervisie.

Voor het verdere traject (handhaving) is per schip die niet voldoet aan de regels maximaal ca. 100h nodig. Dit betekent qua capaciteit 21 boten x100h= 2100h x €100,- = €210.000,-. Dit bedrag is erg afhankelijk van de reactie van de betreffende eigenaar/bewoner. Als de bewoner er voor kiest om bezwaar en eventueel beroep in te stellen, loopt de uren inzet snel op.

We gaan hier niet van uit en schatten de kosten hiervan jaarlijks op €65.000,-. Voor 2019 is dit gedekt uit: handhaving €50.000,- intensiveringsmiddelen wonen en €15.000,- van het Havenwezen.

## **Informatie en communicatie**

---

Wij realiseren ons dat de uitkomsten van de inventarisatie en het Plan van Aanpak een grote impact hebben op (een deel) van de bewoners van de Noorderhaven. Wij willen ook zeer zorgvuldig omgaan met woonwensen en -kansen van de eigenaren. Daarom zijn we met individuele bewoners in gesprek over de uitkomsten van de inventarisatie, het Plan van Aanpak en de persoonlijke mogelijkheden om een schip op te knappen zodat deze in de Noorderhaven kan blijven liggen. Daarbij leveren we zoveel mogelijk maatwerk. Ook hebben de bewoners vaste aanspreekpunten bij het Havenkantoor. Als het plan van aanpak is vastgesteld door het college, informeren we de bewoners van de Noorderhaven hierover collectief per brief, evenals over de mogelijkheden voor subsidie om schepen op te knappen. Ook de bewoners van de kades van de Noorderhaven en de bijbehorende bewonersorganisatie brengen we schriftelijk op de hoogte. Met het WCG vindt veelvuldig overleg plaats.