

Notitie Inspraak en overleg Watervisie

Wij beantwoorden in deze notitie de schriftelijke inspraakreacties die bij ons zijn ingediend op het concept ambitiedocument (d.d. november 2016), opmerkingen die zijn gemaakt en naar aanleiding van de informerende sessie met de raad op 8 maart, de weergave van de bijeenkomst met Noorderhavenbewoners op 30 maart en de weergave van enkele gesprekken die zijn gevoerd.

De volgende ingediende reacties worden voorzien van beantwoording:

1. Brief: WCG reactie op ambities college d.d. 13 november 2016
2. Brief: Ondernemersvereniging Ebbingekwartier d.d. 15 november 2016
3. Reactie Groninger jachthavens d.d. 9 februari 2017
4. Brief: Paul van 't Net en Yvonne Coppens d.d. 13 februari 2017
5. Reactie provincie Groningen d.d. 1 maart 2017
6. Informerende raadsbijeenkomst 8 maart 2017
7. Brief Dhr. J. Douwes d.d. 16 maart 2017
8. Bijeenkomst bewoners Noorderhaven d.d. 30 maart 2017
9. Brief: concept reactie WCG d.d. 10 april 2017

De waterschappen Noorderzijvest en Hunze en Aa's hebben naar aanleiding van het ambitiedocument geen opmerkingen gemaakt.

1. Brief: WCG reactie op ambities college dd 13 november 2016

- a. **Proces en inspraak/convenant:** Het WCG voelt zich overvallen door de ingrijpende inhoud en de haast waarmee het concept ambitiedocument water (versie november) is opgesteld. Het WCG wil weten wanneer de drastische plannen voor de Diepenring zijn bedacht en waarom ze niet eerder zijn gedeeld.
Het WCG is niet in staat om overeenkomstig het bewonersconvenant met de gemeente een afgewogen advies te geven en haar achterban te raadplegen voorafgaand aan behandeling in de raad. Het WCG verzoekt uitstel van de geplande besluitvorming (noot: was gepland januari 2016) over de Watervisie totdat het participatieproces overeenkomstig het bewonersconvenant is verlopen."

Reactie

We hebben het WCG vroegtijdig bij de beleidsvorming betrokken. In de periode oktober 2015 tot november 2016 zijn alle thema's en ambities uitgebreid besproken, in:

- een tiental ambtelijke overleggen
- drie bestuurlijke overleggen.

- *informerende sessie met raadsleden in april 2016,*
- *raadscommissie van november 2015.*

Het WCG signaleert terecht dat het boekje 'ambitiedocument' in kort tijdsbestek tot stand is gekomen. Het klopt ook dat het WCG daardoor haar achterban lastig kon raadplegen. Er was immers tot half oktober geen concreet stuk om op te reageren. We hebben begrip voor de reactie van het WCG m.b.t. het raadplegen van haar achterban. Daarom is in november besloten 3 maanden extra de tijd te nemen en besluitvorming raad uit te stellen van januari naar april. Het WCG is gevraagd het ambitiedocument en de raadsbrief van november aan haar achterban voor te leggen en zo te komen tot een gedragen reactie conform het convenant. Wij hebben het WCG in januari en begin maart gevraagd om de door haar toegezegde reactie op het ambitiedocument- inclusief consult achterban. Het WCG heeft daarvoor uiteindelijk verwezen naar de begin november reeds verstuurde reactie.

(zie verder punt 7: Op 9 maart 2017 verzoekt het WCG opnieuw om uitstel omdat zij het raadsvoorstel t.b.v. de raad van april wil voorleggen aan haar achterban. Het WCG vraagt ons om een informatieavond te beleggen voor bewoners Noorderhaven. We organiseren samen met het WCG een informatiebijeenkomst (eind maart) en stellen besluitvorming 1 maand uit naar mei. We vragen het WCG ons uiterlijk 7 april van een inhoudelijke reactie te voorzien op het conceptraadsvoorstel d.d. 22 maart waarbij deze notitie een bijlage vormt.

Conclusie

We nemen 1 maand extra de tijd om bewoners Noorderhaven en WCG extra gelegenheid te geven voor inspraak en leggen in mei 2017 het ambitiedocument water voor vaststelling voor aan de raad. We bieden WCG en bewoners extra ruimte om te reageren op het raadsvoorstel d.d. 22 maart waarin wordt toegelicht hoe we met inspraak zijn omgegaan en wat dat voor consequenties heeft voor het ambitiedocument.

- b. **Ambitieniveau:** Het WCG adviseert het college de ambities bescheidener te houden: beperken tot het verwijderen van de vijf tot tien slechtste woonboten uit de Diepenring.

Reactie

De opgave rondom de Diepenring is een uitwerking van de binnenstadsvisie. Daarin is vastgelegd dat we de Diepenring onderdeel willen maken van de binnenstad. Dat gaat verder dan slecht onderhouden woonboten verwijderen. Het is uitdrukkelijk het doel om ruimte te maken voor publieke en recreatieve functies op en aan het water, zodat de Diepenring in gebruik meer onderdeel kan worden van de binnenstad. Het is ook het doel om ruimtelijk een kwaliteitsimpuls te genereren. Op en aan het water. Daar raakt de watervisie aan de aangenomen motie parkeren, die aandacht vraagt voor het verbeteren van de kwaliteit voor de voetganger/fietser op de kade.. Deze

motie heeft geleid tot een onderzoek parkeren dat van maart-september wordt uitgevoerd. De watervisie en het onderzoek parkeren leveren beide input voor het (ontwerp)onderzoek kwaliteitsimpuls diepenring dat najaar 2017 start. Kortom: Ja, we hebben ambities en ja, die zijn integraler en verrekender dan het weghalen van slechte woonboten. We willen de diepenring op en aan het water onderdeel maken van de binnenstad en er een kwaliteitsimpuls genereren.

Conclusie

Het voorstel om de ambities naar beneden bij te stellen nemen wij niet over.

- c. **Aantal ligplaatsen Diepenring:** Het WCG wil duidelijkheid over de vermindering van het aantal ligplaatsen op de Diepenring. Het WCG geeft aan: “Bij een halvering van het aantal woonboten in de Diepenring gaat het om 39 exemplaren, waarvan er negen inmiddels in het bezit zijn van de gemeente. Daarnaast wordt 20 als aantal genoemd. Het is onduidelijk waarom het college denkt 20 boten te moeten opkopen.”

Reactie

De termen ‘halvering’ en ‘20 stuks’ worden in het concept ambitiedocument van november door elkaar gebruikt en dat wekt inderdaad verwarring. In het bijgestelde ambitiedocument noemen we alleen nog ‘20 stuks’. Dit zijn er 20 bovenop de huidige 9 die al in bezit zijn van de gemeente. Voor deze 29 opgeteld geldt dat de ligplaats een andere functie dan wonen gaat krijgen. Dat stellen we voor bij de BIM locatie, de schouwburg (en nieuwe bushaltes) en in de omgeving Poelebrug – nieuwe Kattendiepbrug. Op die locaties gaat het om gezamenlijk 20 (+ de huidige 9) ligplaatsen. De exacte verdeling wordt in beeld gebracht bij de uitvoeringsprojecten die vanaf mei resp. september starten (BIM locatie, project bus om de oost en kwaliteitsimpuls Diepenring). Die projecten leveren ontwerpvoorstellen voor kade en water en brengen de kansen per plek in beeld brengen.

Het totale aantal van maximaal 20 (+ de huidige 9) ligplaatsen geven we vooraf mee als randvoorwaarde aan deze uitvoeringsprojecten. Het getal ‘20’ levert wat ons betreft een goede balans: het biedt voldoende kansen voor ander gebruik en meer contact met het water enerzijds en zorgt er anderzijds voor dat de garantie bestaat dat er niet méér dan 20 (+ de huidige 9) ligplaatsen mogen verdwijnen.

Conclusie: *We communiceren het aantal van 20 en laten de term ‘halvering’ weg uit het ambitiedocument.*

- d. **Kamerverhuur:** Het WCG geeft aan: “Het college stelt vooral van de kamerverhuurboten af te willen. Het WCG kan die gedachte van harte

ondersteunen.” Het WCG gaat ervan uit dat de gemeente dat via opkopen wil bewerkstelligen en vraagt aandacht voor de financiering en aanpak daarvan.

Reactie

Het ambitiedocument van november geeft aan dat we bestaande kamerverhuur willen terugdringen door beter te gaan handhaven en te zoeken naar verplaatsing richting land. Opkopen wordt niet genoemd. We hebben naar aanleiding van de opmerkingen van het WCG de strategie voor kamerverhuur heroverwogen en zullen die in het ambitiedocument iets aanpassen. Het ‘verplaatsen richting land’ laten we weg. We stellen de volgende aanpak voor:

1. **Handhaving** (als in het ambitiedocument van november); Nb. dit betreft meer dan alleen handhaving gericht op de onderhoudstoestand, ook eigendom, gebruik en bewoning zijn handhavingsgronden;

2. **Regelgeving die ervoor zorgt dat ook voor kamerverhuur op water een kwaliteitsimpuls bereikt wordt, zowel m.b.t. woonkwaliteit als ruimtelijke kwaliteit;**

Dat doen we via meerdere sporen:

- Geen nieuwe kamerverhuur <50m² toestaan, te regelen in de huisvestingsverordening en herziening bestemmingsplan openbaar vaarwater; We zorgen er op deze wijze voor dat nieuwe kamerverhuur kwalitatief beter wonen oplevert, net als op land. Het is aan de raad om de afweging te maken waar zij deze regel wil toepassen. Dat kan alleen in de binnenstad en schilwijken, vergelijkbaar met de aanpak op land. Het is óók mogelijk de 50m² regel voor meerdere kanaalvakken te laten gelden;

- Beeldkwaliteit- en bestemmingsplan-regels per kanaalvak: we willen maat, schaal en aard van het wonen op water beter inpassen in de context en dus naar verschillende regels voor verschillende kanaalvakken; In sommige kanaalvakken passen arken en meerdere voordeuren per ark wel in de context. In andere kanaalvakken stellen we hogere eisen aan de beeldkwaliteit van de arken en/of willen we alleen schepen toestaan. Ook via bestemmingsplan en welstand kunnen we sturen op de vorm waarin nieuwe kamerverhuur mag voorkomen. Voor bestaande kamerverhuurarken geldt overgangsrecht.

2. **Op specifieke kanaalvakken met ingang van een nader vast te stellen datum geen kamerverhuur op water meer toestaan.**

Dat gaat een stap verder dan regels in een bestemmingsplan, VOV of welstandsnota. Voor dergelijke regels geldt overgangsrecht en ze leiden er niet toe dat bestaande kamerverhuurarken verdwijnen. Dat heeft de authenticiteitseis uit het bestemmingsplan van 2009 al bewezen. Op bepaalde plekken willen we een stap verder gaan en de gewenste kwaliteitsimpuls over 10 jaar ook feitelijk kunnen realiseren.

Dat kan door voor specifieke kanaalvakken kamerverhuur te verbieden. We stellen voor dat te onderzoeken. Daarbij is wat ons betreft tenminste een te onderzoeken optie: verbod t.p.v. de wateren rondom de binnenstad, inclusief de Eendrachtskade. Specifiek daar, omdat juist daar de schepen/arken in het zicht liggen én omdat we rondom de binnenstad toe willen naar een kwaliteitsimpuls. We stellen voor een ingangsdatum te hanteren, om zo de schadevergoeding waar eigenaars (verhuurders) recht op hebben te minimaliseren. Meer of minder kanaalvakken en een andere ingangsdatum zijn alternatieven die onderzocht kunnen worden. Daarbij brengen we de financiële en juridische consequenties in beeld. We vragen de raad in het raadsvoorstel om akkoord op nader onderzoek naar deze strategie en om akkoord op bijbehorende plankosten.

Conclusie

Wijziging tekst ambitiedocument en raadsvoorstel conform bovenstaande. We vragen de raad te besluiten in te stemmen met nader onderzoek naar de aanpak kamerverhuur en om bij behorend budget (plankosten) daarvoor vrij te maken.

- e. Opkopen woonboten:** Het WCG relateert het door gemeente aangekondigde opkopen aan kamerverhuurboten. Het WCG maakt zich zorgen dat in de praktijk vooral de bescheiden woonboten opgekocht gaan worden. Dit zijn over het algemeen de scheepjes die de Diepenring de gewenste uitstraling geven.

Reactie

Het opkopen is gericht op de gewenste kwaliteitsimpuls Diepenring en reikt dus verder dan kamerverhuur. Het is niet zo dat alle woonboten op de transformatielocaties langs de Diepenring (BIM, schouwburg, omgeving Poelebrug/Kattendiepbrug) zullen worden opgekocht. Ligplaatsen kunnen ook vrijkomen door handhaving of doordat de eigenaar verhuizing wenst (naar elders op de diepenring, naar een ander kanaalvak of nieuwe ligplaats). Gemeentelijke aankoop kan dus ook plaatsvinden op een locatie elders, om verhuizing mogelijk te maken.

We voeren met alle eigenaars van woonboten in de Diepenring in maart en april 2017 een gesprek, waarbij zij kunnen aangeven wat hun wensen zijn. Op basis daarvan werken we de verhuis- en aankoop strategie verder uit.

- f. Noorderhaven:** Het WCG stelt dat in het ambitiedocument staat dat ook daar een flink aantal boten moeten verdwijnen en dat de haven bedoeld is voor tijdelijk verblijf. Het WCG vindt dat merkwaardig omdat de haven bestemd is voor woonschepen (Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater). Het WCG vraagt: “Moeten ook deze bewoners zich zorgen gaan maken?”

Reactie

In het ambitiedocument staat niet dat er boten moeten verdwijnen, noch dat de haven bedoeld is voor tijdelijk verblijf. De ambities die beschreven staan betreffen het uitgiftesysteem en de wijze waarop we willen reguleren. Ze blijken veel vragen op te roepen. We hebben ze specifiek uitgewerkt en gaan ze voorafgaand aan besluitvorming in de raad bespreken met bewoners Noorderhaven. We hebben de resultaten daarvan in het definitieve raadsvoorstel verwerkt.

Het bijgestelde voorstel voor de Noorderhaven dat we eind maart ter bespreking voorleggen aan bewoners Noorderhaven en WCG betreft op hoofdlijnen:

De Noorderhaven is aangemerkt als verbeterlocatie. We willen er een betere doorvaart realiseren, betere mogelijkheden om in- en uit te varen, meer veiligheid en woonkwaliteit en willen naar een sterkere rol voor het havenwezen. Het behoud van de Noorderhaven als dynamische vrijhaven is boven alles het doel. We koersen op de volgende acties:

Inventarisatie: We moeten ook in de Noorderhaven bepalen wat 'drijvende bouwwerken' zijn cf de nieuwe wet en 'varende schepen'. Bij voorkeur zorgen we ervoor dat zo min mogelijk schepen als 'drijvend bouwwerk' worden gecategoriseerd, daar waar de interpretatieruimte rondom de wet ons die ruimte biedt. Dat sluit aan bij waar de Noorderhaven voor bedoeld is: dynamische haven voor authentieke schepen. Dat sluit aan bij hoe we dat elders in de stad ook willen doen.

Mocht de praktijk uitwijzen dat er meer schepen dan waar we nu op inzetten een drijvend bouwwerk moeten worden dan levert hen dat niet meer of minder rechten dan 'varende schepen' in de Noorderhaven. Gelijke behandeling in één en hetzelfde havensysteem, is waar we op koersen. Binnen dat havensysteem krijgen drijvende bouwwerken een omgevingsvergunning en varende schepen een verklaring. Beide geven recht op een plek in de Noorderhaven. Het is niet zo dat dat voor drijvende bouwwerken een vaste plek moet worden. Dat is in de huidige situatie immers ook niet zo en het overgangsrecht is gericht op behoud van huidige rechten: niet meer en niet minder.

Het komend jaar onderzoeken we wat te doen met de woonboten in de Noorderhaven die conform de wet 'drijvend bouwwerk' worden. De aanpak hangt af van het aantal woonboten dat in deze categorie komt.

Aangepast havensysteem: Hetzelfde havensysteem gaat voor alle woonboten in de Noorderhaven gelden, ongeacht in welke juridische categorie ze vallen. Ook voor nieuwe ligplaatsen gaat hetzelfde havensysteem gelden.

Waar bewoners van de Noorderhaven nu nog kunnen kiezen voor liggeld of RZB gaat straks iedereen liggeld betalen. Via de omgevingsvergunning of een verklaring krijgt men recht om in de Noorderhaven te liggen. De toetsingscriteria uit BP, VOV en welstand gaan gelden voor alle schepen, er wordt getoetst bij ingrijpende verbouw en nieuwbouw/vervanging. Toetsing gebeurt door hetzelfde team wonen op water.

Het liggeld brengen we naar een tarief dat vergelijkbaar is met het bedrag van RZB plus rioolstoffenheffing en afvalstoffenheffing betalen. Dat is in de huidige situatie in de stad gemiddeld 600 euro op jaarbasis (afhankelijk van de waarde van de woonboot). In de Noorderhaven is het iets lager, ca 500-550 euro. Dat bereiken we als we liggeld heffen in de orde van grootte tussen 40 en 50 ct/m²/maand. Het exacte tarief bepalen we in de loop van 2017 en leggen we t.z.t voor.

Formaliseren terugkeerregeling: We hebben al jaren een pilot met een terugkeerregeling lopen, maar doen daar weinig mee. Bewoners stellen voor de regeling te verruimen: van 3 naar 6 maanden afwezigheid (1 vaarseizoen). We stellen voor deze gewijzigde terugkeerregeling te formaliseren en vast te leggen. Met bewoners die momenteel niet in de havenverblijven worden afspraken gemaakt.

Herschikken: We doen dit in overleg met de bewoners, waarbij het havenwezen uiteindelijk bepaalt. Doel is te komen tot een structuur die een verbeterde doorvaart, in- en uitvaart, veiligheid en woonkwaliteit garandeert.

Wijzigen regels binnenvaren: In de huidige situatie mogen schepen binnenvaren in de Noorderhaven en moeten dat binnen 24 uur na aankomst melden. Het havenwezen mag toestemming weigeren op grond van de doorvaarteis. We willen toe naar de regel dat binnenvaren alleen mag met toestemming vooraf door het havenwezen. Daarbij moet het havenwezen objectief vooraf kunnen beoordelen of de doorvaarteis in het gedrang is en of de haven dus 'vol' is. Toestemming om aan te meren wordt alleen verleend als de haven niet 'vol' is en het schip voldoet aan:

- *het criterium authentieke, niet-kwetsbare varende schepen (cf huidige VOV)*
- *het criterium bewoning door de eigenaar, daadwerkelijk bewoonde schepen (cf huidige VOV)*
- *het criterium verwaarloosde schepen (cf huidige VOV)*

Voor zeilcharters geldt dat deze moeten staan geregistreerd bij 'register Holland' dan wel onder SI-keur vallen.

Om dit mogelijk te maken passen we artikel 21 uit de VOV aan.

Conclusie

De uitgewerkte ambities Noorderhaven worden ter consultatie voorgelegd aan bewoners en WCG. Opmerkingen worden verwerkt in het definitieve ambitiedocument en het raadsvoorstel voor de raad van mei 2017. Uitvoeringsacties waartoe we de raad vragen te besluiten betreffen handhaving, herschikken, aanpassen regels binnenvaren.

We koersen op invoeren van het verbeterde havensysteem (uitgiftesysteem) per 1 januari 2018 en willen 2017 gebruiken voor nader onderzoek.

- g. Niet overdraagbare ligplaatsen:** Het WCG geeft aan "Het college stelt voor om nieuwe ligplaatsen in openbaar vaarwater niet overdraagbaar uit te geven. Het gaat uitsluitend om ligplaatsen voor varende schepen. Het is de vraag of er behoefte is aan zulke ligplaatsen. Dit is niet door het college onderzocht. Voor (toekomstige)

financiers is het vaak essentieel dat een schip een ligplaats heeft. Beter zou zijn om deze ligplaatsen uit te geven onder een havenregime, zoals in de Noorderhaven. De voorwaarden en regels zouden dan wel beter gehandhaafd moeten worden dan nu het geval is. De gemeente heeft met een havenregime meer middelen om ontwikkelingen te sturen dan met een nieuw vergunningstelsel. De tarifiering van nieuwe ligplaatsen zal, anders dan het college voorstelt, vergelijkbaar moeten zijn met die van de huidige ligplaatsen.

Reactie

We stellen op basis van eerdere opmerkingen een iets ander uitgiftesysteem voor: een havensysteem met liggeld. Zie voor toelichting .f

Het WCG geeft aan dat de tarifiering van het liggeld vergelijkbaar moet zijn aan die van de huidige ligplaatsen. Het liggeld brengen we naar een tarief dat vergelijkbaar is met dat van de eigenaars die een ligplaatsvergunning hebben en RZB plus rioolstoffenheffing en afvalstoffenheffing betalen. Dat is in de huidige situatie gemiddeld 550-600 euro op jaarbasis (afhankelijk van de waarde van de woonboot). Dat bereiken we als we liggeld heffen in de orde van grootte tussen 40 en 50 ct/m²/maand. Het exacte tarief bepalen we in de loop van 2017 en leggen we t.z.t voor.

Conclusie

Het uitgiftesysteem voor de nieuwe ligplaatsen en de Noorderhaven wordt ter consultatie voorgelegd aan bewoners en WCG. Opmerkingen worden verwerkt in het raadsvoorstel voor de raad van mei 2017. We koersen op invoeren van het havensysteem (uitgiftesysteem) per 1 januari 2018 en willen 2017 gebruiken voor nader onderzoek.

- h. Vervangende ligplaatsen:** Het WCG geeft aan "Dat het college het totale aantal ligplaatsen op peil wil houden is positief. Het komt overeen met het raadsbesluit van 27 januari 2010. We verwachten echter dat het gros van de te verdwijnen ligplaatsen vervangen gaat worden door waterkavels in bijvoorbeeld Meerstad. Deze waterkavels gaan naar verwachting circa €100.000 kosten en zullen een andere doelgroep bedienen dan de huidige personen op de lange wachtlijst voor een ligplaats. De gemeente moet om te beginnen de achttien reeds opgekochte ligplaatsen in de Diepenring en de Woonschepenhaven nog vervangen. Daar wordt al meer dan vier jaar op gewacht."

Reactie

De reactie bevat aannames en is geen feitelijke reactie op het ambitiedocument, waarin méér dan de waterkavels Meerstad worden genoemd als nieuwe ligplaatsen.

Het klopt dat de voorgestelde aanvullingen op het huidig aanbod niet alleen de personen op de wachtlijst bedienen, er zal een verbreding komen. Wonen op water wordt voor meer mensen interessant.

We willen niet toe naar 1 op 1 compensatie van ligplaatsen die zijn/worden opgekocht, maar koersen op kwalitatieve en kwantitatieve groei van het aanbod. We koersen op realisatie van

ligplaatsen daar waar er kansen zijn en waar realisatiekosten voor aanleg niet buitensporig hoog zijn. Dat lichten we toe in onderstaande tekst. Deze vormt input voor het bij te stellen ambitiedocument en is resultante van een nader onderzoek naar nieuwe ligplaatsen dat wij de afgelopen maanden hebben uitgevoerd.

We hebben een locatie-onderzoek uitgevoerd waarin we alle kanaalvakken in de gemeente Groningen opnieuw en integraal hebben onderzocht op hun kansen.

Kansen liggen er wat ons betreft op plekken a. mét woonkwaliteit, b. die voldoen aan alle wettelijke eisen (incl. geluid en milieu) en c. die zijn afgestemd op andere ruimteclaims en ontwikkelingen op en rond het water.

Ook financiële haalbaarheid is een cruciaal criterium: we gaan uit van kansen daar waar we maximaal 40.000 euro per ligplaats uitvoeringskosten hebben. Dat maakt realisatie van ligplaatsen mogelijk daar waar vooral nuts moet worden aangelegd, waar met bescheiden aanpassing van infrastructuur op land kan worden volstaan en waarvoor niet op grote schaal nieuw water hoeft te worden gegraven. Forsere investeringen per ligplaats achten we niet haalbaar: de kosten wegen niet op tegen de opbrengsten via liggeld.

Het locatieonderzoek resulteert in de volgende kansen voor nieuwe ligplaatsen:

<i>Hoendiep-Hoogkerk (Historische haven):</i>	<i>6 ligplaatsen</i>	<i><2020</i>
<i>Eemskanaal - noordzijde:</i>	<i>8 ligplaatsen</i>	<i><2020</i>
<i>Meerstad:</i>	<i>10 ligplaatsen</i>	<i>2020-2025</i>
<i>Hoendiep - Suikerfabriek (nz)</i>	<i>5-10 ligplaatsen</i>	<i>2020-2025</i>
<i>Meerstad:</i>	<i>>5 ligplaatsen</i>	<i>>2025</i>
<i>Zijarm/haven Suikerfabriek</i>	<i>10-15 ligplaatsen</i>	<i>>2025</i>

Voor die plekken kijken we op basis van de karakteristiek van de plek wat voor type wonen op water er past. We stemmen dit tevens af op het uitgiftesysteem. Zowel de aard van de plekken als de uitgifte vraagt om grotendeels 'varende schepen'. In delen van Meerstad en de zijarm Suikerfabriek is mogelijk deels ook ruimte voor arken.

Bovenop de 40 ligplaatsen realiseren we tenminste 80 waterkavels: minimaal 60 in meerstad en tenminste 20 op het suikerfabriek terrein.

Daarmee wordt in zijn totaliteit het palet verbreed en groeit het aanbod –kwantitatief en kwalitatief.

Conclusie

We leggen de uitgewerkte ambities en voorstellen (als boven) voor aan het WCG en verwerken de reactie in het definitieve raadsvoorstel.

- i. Wetsvoorstel verduidelijking voorschriften woonboten:** Het WCG geeft aan dat de gemeente de gevolgen van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten beter met inventariseren en verwerken. De interpretatie door het college van de wetwijziging roept vragen op. Het wetsvoorstel brengt een aantal belangrijke onduidelijkheden met zich mee. Vooral de omschrijving van varende schepen is erg

ruim genomen. De gemeente zal alle ruim 500 woonboten moeten indelen in varend of niet varend. Voor varende woonboten zal er volgens de minister in principe niets veranderen, ook niet wat betreft handhaving. De aanvullende (beperkende) regelgeving die de wetswijziging met zich meebrengt kan de huidige situatie op het water nog verder bevriezen.

Reactie

De reactie van het WCG bevat geen duidelijke vraag, er wordt aandacht gevraagd voor de wetswijziging en de vragen die dit met zich mee brengt. Om scherp te krijgen waar de vragen van het WCG zitten leggen we in het raadsvoorstel uit wat de consequenties zijn en welke acties we nemen agv invoering van de wet:

- *inventariseren van alle woonboten in de stad, indelen in drijvende bouwwerken en varende schepen cf de definitie in de wet.*
- *overhevelen maatvoering vanuit de VOV naar het bestemmingsplan openbaar vaarwater*
- *toetsing aanvragen varende schepen en drijvende objecten met een rol voor het team wonen op water: we werken toe naar duidelijke richtlijnen en rolverdeling bij de toetsing van aanvragen; Met heldere taakverdeling voor havenwezen, VTH, welstand e.a. onder aansturing van het team wonen op water;*

Conclusie

Opname consequenties en overzicht acties agv wetswijziging in het raadsvoorstel;

- j. **Welstand:** Het WCG geeft aan “Het stellen van eisen van welstand aan bestaande boten zal niet mogelijk zijn. Voor nieuw te ontwikkelen locaties biedt het echter wel handvatten om eisen te stellen aan welstand”

Reactie

Het is niet zo dat welstandseisen alleen kunnen worden opgesteld voor nieuwe locaties. Net als op land waar ook voor bestaand stedelijk gebied welstandseisen gelden, is het stellen van welstandseisen tpv kanaalvakken waar al boten liggen wél mogelijk. Voor drijvende bouwwerken is dat atv de wetswijziging een verplichting. Voor varende schepen is dat een keuze.

Vanwege overgangsrecht geldt de welstandstoets alleen voor verbouw van bestaande boten/arken/schepen en wanneer een boot/ark/schip wordt vervangen door een nieuwe. Voor overige reactie zie punt 3d.

Conclusie

We stellen voor een nota welstand te water op te stellen voor alle ‘objecten’ op het water. Zie ook 3d.

2. Brief Ondernemersvereniging Ebbingekwartier d.d. 15 november 2016

De ondernemersvereniging schrijft het te waarderen dat er een integrale visie wordt gemaakt voor het water en geeft aan dat de focus voor de vereniging ligt op de Diepenring, Noorderhaven het Oosterhamrikkanaal. Kwaliteitsverbetering door bijvoorbeeld de aanpak van 'rotte kiezen' is daarbij van belang volgens de vereniging. Daarnaast benoemt de vereniging een aantal in hun ogen positieve ontwikkelingen zoals het terras op de Ludina en het stadsstrand en DOT. Tevens pleit de vereniging voor de transformatie van het gebied rond de BIM locatie en biedt daarbij graag mee te denken.

Reactie:

De vraag om focus van de ondernemersvereniging komt overeen met de focus in het ambitiedocument. In de verdere uitwerking van het gebied zullen we de ondernemersvereniging betrekken.

3. Reactie Jachthavens Reitdiep en Oosterhaven d.d. 9 februari 2017

Op 9 februari is met de heer en mevrouw Muntinga van de Reitdiephaven en met de heer en mevrouw Beuker van de Oosterhaven gesproken.

Zaken die aan de orde kwamen zijn:

- De rol van de gemeentelijke haven ten opzichte van de haven die door ondernemers geëxploiteerd worden
- Gemeentelijke tarieven en faciliteiten versus commerciële –
- Aansluiting gemeentelijke brugbediening op de bediening van de omliggende beheerders
- Let bij de keuze van het type brug op de bruggen in de omgeving (draai of klap etc.) in verband met doorvaart
- Suggestie laat alleen elektrisch aangedreven vaartuigen toe in de Diepenring
- Verbeter handhaving
- Let op vervuiling op en rond het water, dit draagt voor een belangrijk deel bij aan de beleving

Reactie:

We stellen voor om een onderzoek uit te voeren naar het functioneren, de rol en de positie van de gemeentelijk (jacht)haven waarbij de gemakte opmerkingen als op te lossen knelpunten worden meegenomen. We stellen voor om vanaf 2019 de brugbediening in de stad aan te passen zodat dit beter aansluit op de bediening door andere beheerders. Bij de aanleg van nieuwe bruggen wordt zo veel mogelijk het geenspijt principe toegepast, waarbij steeds de mogelijke scenario's ter besluitvorming worden aangeboden. Vanaf november is reeds gestart met het verbeteren van de handhaving en de afstemming van gemeentelijk

onderdelen, dit wordt gecontinueerd. De suggestie alleen elektrische vaartuigen in de Diepenring toe te laten vinden is ons sympathiek maar dit is een onderwerp dat een langere voorbereidingstijd nodig heeft en in nauw overleg met ondernemers en betrokkenen moet worden uitgewerkt. De opmerking over vervuiling op en rond het water nemen we ter harte, maar we voeren hierop in het kader van de waterviseigegen specifiek beheer anders dan nu al het geval is.

4. Brief Paul van 't Net en Yvonne Coppens d.d. 13 februari 2017

De briefschrijvers willen een beroep doen om op het college te kijken naar het beleid van de gemeente Groningen t.a.v. ex zeilende beroepsschippers en hun monumentale schepen en specifiek hun eigen situatie.

Reactie:

De nieuwe ligplaatsen die we maken zijn bestemd voor varende kwalitatief hoogwaardige schepen. De schepen van de briefschrijvers behoren tot die categorie. Voor uitgifte van ligplaatsen hanteren we in eerste instantie de huidige wachtlijst.

5. Reactie provincie Groningen d.d. 1 maart 2017

In het gesprek met de provincie Groningen naar aanleiding van het ambitiedocument zijn een aantal zaken aan de orde geweest. De suggesties die de provincie heeft gedaan zijn overgenomen.

6. Opmerkingen tijdens informele bijeenkomst commissie R&W d.d. 8 maart 2017

- a. Hoe voorkomen we lange periodes van onzekerheid voor bewoners en eigenaren van woonboten. Niet alleen t.p.v. Diepenring, maar ook bijvoorbeeld op het Oosterhamrikkanaal;

Reactie

We proberen onzekerheid te voorkomen door helder te zijn in onze ambities en aan te geven waar we koersen op transformatie (Diepenring en verbetering (Noorderhaven, Woonschepenhaven en Eendrachtsskade/Hoendiep). We geven ook aan waar we niet koersen op verandering (de overige kanaalvakken).

Op alle kanaalvakken zal de wetswijziging consequenties hebben. Zorgen daarover hopen we weg te nemen door duidelijk te maken wat de consequenties zijn. Daarin trekken we samen op met het WCG.

De watervisie bevat géén transformatie of verbeteropgave voor het wonen op water

in de Oosterhamrikzone. De watervisie geeft aan dat er kansen liggen de relatie tussen de omgeving en het water te verbeteren en de kwaliteit van de oever te verbeteren. Deze vormen randvoorwaarde voor de planvorming Oosterhamrikzone. En zijn mede bepalend voor de locatiekeuze voor de nieuwe tracés voor bus resp. auto richting binnenstad/umcg. Consequenties voor woonbootbewoners en communicatie daarover loopt via de projectleider Oosterhamrikzone;

- b. Diepenring: hoe regelen we dat voor al de wrakken / slechte boten worden verwijderd en dat niet vooral (relatief goedkope) mooie scheepjes worden aangekocht ?

Reactie en conclusie:

zie 1. e

- c. De schouwburglocatie is wat het WCG betreft één locatie teveel om uit te dunnen.

Reactie

Tpv de schouwburg bestaat de wens om tpv de schouwburg een openbare plek (vlonder/trappen/steiger) aan het water te maken. Tevens moet er een bushalte worden aangelegd. Deze maakt het noodzakelijk dat er t.p.v. 5 woonboten geluidwerende maatregelen moeten worden genomen. Of dat deze 5 verdwijnen. Geluidwering zou resulteren in wanden op de kade en dat druist lijnrecht in tegen de ambitie om het water meer te beleven. Vandaar het advies deze ligplaatsen op te heffen. Dat willen we combineren met realisatie van een openbare plek aan het water.

Conclusie:

We nemen de aanbeveling van het WCG niet over.

- d. Welstand bij varende schepen is ongewenst volgens het WCG, omdat welstand op gemeenteniveau wordt bepaald terwijl varende schepen ook andere gemeenten aandoen. Bovendien worden aan de meeste varende woonschepen (>20m; lxbxh > 100m³) van [rijkswege](#) al eisen gesteld.

Reactie

Het klopt dat van rijkswege eisen worden gesteld aan varende schepen en het klopt dat varende schepen ook andere gemeenten aandoen. Dat is wat ons betreft onvoldoende reden om geen beeldkwaliteitseisen aan varende schepen te stellen. Het staat de gemeente vrij om beeldkwaliteitseisen te formuleren en verschillende gemeenten in Nederland doen dat al jaren.

Welstand gaat in essentie over de aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de

omgeving. In heel Groningen is momenteel alleen het water daarvan uitgezonderd, terwijl boten op het water op veel plekken het beeld bepalen. We willen naar een verbeterde ruimtelijke kwaliteit te water. Die betreft zowel arken als varende schepen, deze liggen merendeels voor lange tijd op 1 plek.

We hebben begrip voor de reactie van het WCG daar waar het gaat om de uitbreidbaarheid van de regels. We willen erop sturen om het aantal regels aan varende schepen beperkt te houden. We streven er uitdrukkelijk niet naar een uitgebreide set regels, zoals bijvoorbeeld in Leeuwarden of Amsterdam. Welstandsregels moeten een voldoende beeldkwaliteit garanderen – net als op land-, excessen kunnen voorkomen en specifiek voor varende schepen: helder maken hoe er op authenticiteit kan worden gestuurd (in de kanaalvakken waar dat relevant is). We stellen voor om voor de toetsing van aanvragen voor varende schepen te werken met een (of meer) specialisten en het niet over te laten aan de reguliere welstand alleen.

We willen samen met WCG en bewoners in de nota welstand op water op zoek naar een eenvoudige set beeldkwaliteitsregels. Gekoppeld daaraan herzien we de ruimtelijke regels (maat, schaal) in het bestemmingsplan openbaar vaarwater. We volgen een gebiedsgerichte aanpak, vergelijkbaar met de nieuwe aanpak voor welstand op land. Deze aanpak biedt volop mogelijkheden om samen de aard én uitbreidbaarheid van de regels te bepalen, voor arken én varende schepen. We hopen zo de zorg van het WCG weg te nemen.

Conclusie

Welstand gaat in essentie over de aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en die betreft ook varende schepen. Deze sluiten we dus niet uit van het welstandsbeleid. We stellen een nota welstand te water op en doen dat in nauwe samenwerking met WCG en bewoners. We streven naar een eenvoudige en bescheiden set beeldkwaliteitsregels voor varende schepen en zetten voor de toetsing specialisten in.

- e. Het ambitiedocument water is aan bewonersverenigingen Ebbingekwartier, Hortusbuurt e.a. toegelicht, bij ontwikkelingen op land zouden ook WCG en waterbewoners beter moeten worden betrokken;

Reactie

Als er iets speelt in een buurt worden waterbewoners net als de bewoners op land uitgenodigd. Als er stedelijke ontwikkelingen zijn worden deze ook via de gemeentebereichten verspreid.

Conclusie:

Voor kennisgeving aannemen.

- f. Ambitie varen diepenring niet hoger leggen dan sloepen, rondvaart en (bescheiden) stedelijke recreatievaart, doorvaarthoogte van minimaal 2,4 meter niet nodig, (nieuwe) bruggen hoeven niet beweegbaar

Reactie:

Hierover verschillen diverse partijen van mening. We stellen voor om de formulering in het ambitiedocument aan te passen, als volgt:

“ We koersen voor de Diepenring op het ambitieniveau stedelijke recreatie: ‘sloepen’ en rondvaartboot. Tevens koersen we op behoud van de mogelijkheden voor wonen op authentieke, varende schepen op de Diepenring.

Voor de Kattendiepbrug betekent dit een doorvaarthoogte van tenminste 1.7 meter en de brug moet geschikt zijn om (op termijn) open te kunnen. De aanlanding gaat uit van de historische belijning van de kade Diepenring. Budget voor de Kattendiepbrug is geclaimd via het project ‘bus om de oost’. Budget om de Steentilbrug te vervangen claimen we niet met de watervisie. Dit blijft een ambitie voor de lange termijn. We koersen voor beide bruggen tenminste op de lange termijn op te openen bruggen. “

4.

- a. Ga ligplaatsen aanleggen waar dat nu al kan. Bijvoorbeeld in het Hoendiep.

Reactie:

Het voorstel is gericht op realisatie ligplaatsen daar waar dat nu al kan. Reactie ondersteunt het voorstel.

Conclusie:

Voor kennisgeving aannemen.

- b. Noorderhaven: hoe rechten bestaande bewoners/eigenaren borgen? Ontstaat er rechtsongelijkheid a.g.v. het voorgestelde nieuwe uitgiftesysteem? Zoek juridische consequenties uit van twee systemen naast elkaar.

Reactie

Wij zorgen in 2017 voor juridische check. Voor de beantwoording verwijzen we naar 1.f en g

- c. Leg uit wat de consequenties van de nieuwe wetgeving zijn, er gaat heel veel veranderen. Aanvulling: breng daarbij ook in beeld wat het effect is op de Basis Administratie Groningen.

Reactie:

Wij zorgen in 2017 voor check. Voor de beantwoording verwijzen we naar 1.f en g

- d. Welstand bij varende schepen onwenselijk

Reactie:

Zie beantwoording 1f en 3d.

5.

Wat wordt de hoogte van het havengeld dat wordt voorgesteld? Moet ik straks ineens veel meer betalen?

Reactie:

Zie ook beantwoording 1f en g

7. Brief J.H.Douwes, a/b Confiance, Noorderhaven 1037, Groningen d.d. 16 maart 2017

- a. Beweging in de bootbewoningssituatie begint met het kunnen bieden van alternatieve ligplekken. Het was dus gepast en logisch geweest om realisatie van nieuwe ligplaatsen tot het eerste beslippunt te verheffen en dus bovenaan te zetten op sheet 50 (noot: van de presentatie aan de gemeenteraad d.d. 8 maart).

Reactie:

Voor kennisgeving aannemen.

- b. Het lijkt me gelet op de heftige discussies van de afgelopen tien, twintig jaar gepast om **niet** nu te **besluiten** over een andere uitgifte systematiek voor nieuwe ligplaatsen maar *onderzoek* naar de mogelijkheden daartoe te (laten) uitvoeren.

Reactie:

Zie ook 1g. Invoering per 1 januari 2018, nader onderzoek 2017.

- c. U dient zich te realiseren dat er m.i. volgens "de wet" niet twee systematieken naast elkaar kunnen bestaan dat zou rechtsongelijkheid voor de gebruikers van de "oude" en de "nieuwe" ligplaatsen betekenen,

Reactie:

Dit kan wel, gebeurt in meerdere steden in Nederland. Ook in Groningen is het nu al het geval. Deels geven we ligplaatsen uit, deels heffen we havengeld.

- d. Ik stoor me heel erg aan het gebezigde begrip regime (noot: havenregime, Noorderhaven regime. In een haven is gebruikelijk sprake van een reglement en dat is voldoende.
In de Verordening Openbaar Vaarwater worden met betrekking tot de Noorderhaven en de rol van de havendienst een aantal punten genoemd, er lijkt mij geen enkele behoefte aan uitbreiding.

Reactie:

Zie ook 1f en g. Havenregime is door bestuur WCG gehanteerde term, ook elders in het land veel toegepast. We hanteren ook de term havensysteem.

- e. In de presentatie aan de raad d.d. 8 maart j.l. wordt geen aandacht gegeven aan het z.g. bouwbesluit en aan de door de wet voorgeschreven afgifte van omgevingsvergunningen aan de bewoonde schepen in de wateren van de stad per januari 2018. De kans is heel reëel dat uw raad bij de uitvoering van uw Watervisie hiermee rekening moet houden.

Reactie:

De presentatie besteedde hier geen aandacht aan, het raadsvoorstel en ambitiedocument wel..

- f. Enkele “goede” wenken gericht op het vergroten van de kansen voor vaarrecreatie:
- Wat zou het mooi zijn als het Helperdiepje een rol zou kunnen spelen in de recreatieve vaart.
 - Een noordelijke doorgang naar de Hoornscheplas vanuit het Noord Willemskanaal zou ook een behoorlijke recreatievaart impuls kunnen betekenen en “logisch” aansluiten op het nieuwe stuk vaarwater richting Eelderdiep.
 - Iets dergelijks valt ook te zeggen voor het Oude Winschoterdiep, beetje meer doorvaarthoogte en voldoende diepgang bij de nieuwe ringweg Zuid en je kunt “een rondje Winschoterdiepen” doen

Reactie:

Interessante ambities, we zetten ze bewust af tegen de functie van de kanaalvakken in de stad in het recreatief netwerk. Oude Winschoterdiep: stedelijke recreatie voldoet. Diepte cf aanpak ring zuid voldoet voor sloepen en kano's. Helperdiepje: vraagt enorme investeringen voor bescheiden gebruik.

Doorgang Hoornse meer - Noord Willemskanaal : vraagt forse investeringen, is wel interessant vanuit regionaal perspectief. Opname als lange termijn ambitie.

- g. Suggestie locatie wonen op water: U kunt de historische band tussen Stad en Ommeland versterken door een stedenbouwkundige ingreep te doen rond de Kapteynbrug en het daaraan grenzende gebied aan de Noordzijde en ligplaatsen te maken voor een tiental schepen in het nu dode stuk van het Oosterhamrikkanaal.

Reactie:

Is meegenomen in het locatieonderzoek. De beperkte ruimte, de hoge kosten ivm vervangen brug, het effect op de intensieve ontwikkelingen op de omliggend oevers maken deze locatie niet geschikt.

8. Bijeenkomst bewoners Noorderhaven d.d. 30 maart 2017

Opening door wethouder Van der Schaaf

Korte toelichting op het doel van de watervisie. In de watervisie wordt een lijn uitgezet welke kant we op willen met betrekking tot het gebruik en wonen op het water. Nadat de lijn is vastgesteld zal verder nog keuzes in de uitvoering gemaakt moeten worden. Dit willen we doen samen met onder andere de bewoners op het water.

Doel:

- Water in Groningen nog meer benutten en waarderen.
- Trots zijn op de wijze waarop wonen op het water een rol speelt in de gemeente.

Er zijn wel een aantal vragen te beantwoorden waarover nagedacht moet worden:

- Wettelijke veranderingen
- De toenemende druk op het water (bijvoorbeeld economische belangen en recreatie)
- Vraag naar meer wonen op het water plus kwaliteit/uitstraling

Presentatie Anne Helbig

Hierbij wordt verwezen naar de bijgevoegde presentatie. Hieronder de vragen die gesteld zijn door de aanwezigen.

Hieronder de vragen die gesteld zijn door de aanwezigen.

Het gerucht gaat dat de haven op slot gaat, klopt dit?

- Nee, haven gaat niet op slot

In de presentatie wordt aangegeven dat de huidige systematiek niet voldoende functioneert.

Wat functioneert er niet?

- Het havensysteem (havengeld) doet meer recht aan de situatie in de Noorderhaven.

Wat zijn de consequenties voor de bewoners als er wordt overgestapt van RZB naar havengeld?

- De hoogte van het havengeld is afhankelijk van de afmetingen van het schip. Doel is in ieder geval niet om persé meer geld te genereren.

Tijdens de presentatie komt ook aan de orde het onderscheid tussen varende schepen en drijvende bouwwerken wat gevolgen zal hebben door de aankomende wetgeving. De gemeente wil graag met de bewoners hierover in overleg.

Het systeem van uitgifte van nieuwe ligplaatsen zal veranderen door deze ligplaatsen niet meer overdraagbaar te laten zijn. Voor de Noorderhaven zal gaan gelden dat schepen die bij verkoop niet voldoen aan de gestelde voorwaarden niet meer in de haven mogen blijven. In het geval wel aan de voorwaarden wordt voldaan kan het schip in de haven blijven, mogelijk wel op een andere aangewezen plek. Doel is om voor zowel drijvende bouwwerken als varende schepen beeldkwaliteitseisen op te stellen. De gemeente wil graag samen met bewoners hierover in overleg.

Presentatie Arjen Melchert

In de Noorderhaven willen we eerst een inventarisatie uitvoeren. Op basis hiervan hebben we goed in beeld wie op welk adres woont en hebben we in beeld of en zo ja hoeveel drijvende bouwwerken in de haven liggen. Uiteindelijke doel is om de haven alleen beschikbaar te hebben voor varende authentieke schepen. Met bewoners die weliswaar een adres in de Noorderhaven hebben, maar daar al een langere periode niet meer verblijven

willen we afspraken maken over al dan niet terugkeren in de haven. Na de inventarisatie zal er beoordeeld worden op welke wijze de schepen moeten herschikken om de in de verordening openbaar vaarwater opgenomen regel van een minimale doorvaarroute van 10 meter te garanderen. Het herschikken zal in overleg met de bewoners gaan, waarbij uiteindelijk de gemeente wel bepaalt.

Tot slot willen we de werkwijze met betrekking tot het mogen binnenvaren en aanmeren in de haven wijzigen. Op dit moment kan men aanmeren in de haven en binnen 24 uur daarna zich melden bij het havenkantoor. Dit willen we wijzigen in die zin dat vooraf toestemming moet worden gevraagd. Er kan dan (vooraf) getoetst worden of het schip voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bovendien kan dan ook beoordeeld worden dat de 10 meter doorvaarroute gegarandeerd blijft.

Er wordt gevraagd of men dan een vast toegewezen plekje in de haven krijgt.

- Nee, dit is niet persé noodzakelijk, mits de 10 meter doorvaarroute maar gegarandeerd blijft. Verschuiven kan, maar wel in overleg met het havenkantoor.

Waarom een doorvaarroute van 10 meter?

- Dit is zo geregeld in de Verordening openbaar vaarwater. Naast een goede doorvaart voor de rondvaartboot is dit ook nodig voor de schepen in de haven om op een correctie manier te kunnen manoeuvreren bij binnen- en uitvaren.

Op basis van de presentatie en de gepresenteerde luchtfoto met daarop aangegeven een schematische weergave van de geëiste doorvaarbreedte wordt gesteld dat als niet gekozen wordt voor een rechte lijn maar meer een "slinger" dat dan de geëiste 10 meter waarschijnlijk wel gehaald wordt.

- Bij de inventarisatie zal duidelijk worden hoe we de doorvaarbreedte kunnen garanderen en op welke wijze we dit vast willen stellen (al dan niet rechte lijn). Hier komen we op terug in de gesprekken met de bewoners na de inventarisatie.

Bewoners maken zich zorgen over de plannen van de gemeente met betrekking tot de Noorderhaven. Wie komt bij de herschikking waar te liggen en bepaalt de gemeente dit?

- Het herschikken willen we vooral in overleg met de bewoners doen. In het geval er geen overeenstemming komt dan zal uiteindelijk de gemeente beslissen.

Bij de inventarisatie en de daaropvolgende herschikking komt ook handhaving aan de orde. Zo komt bijvoorbeeld aan de orde of de schepen door de eigenaar wordt bewoond en of een schip mogelijk verwaarloosd is. Hierdoor zal de gemeente meer regie nemen op de Noorderhaven.

Gevraagd wordt naar hoe het gaat in het geval een bewoner zijn of haar schip wil verkopen.

- In de Noorderhaven geldt, in tegenstelling tot woonschepen met een ligplaatsvergunning, dat de plek niet overdraagbaar is. Doel is om bij verkoop van een schip de gemeente een toets wil uitvoeren of het schip voldoet aan de voorwaarden om in de Noorderhaven te liggen. In het geval er aan de voorwaarden wordt voldaan is er geen probleem. In het geval er niet wordt voldaan aan de voorwaarden dan kan het schip niet in de haven blijven.

In het vervolg op bovengenoemde vraag: kan in zo'n geval al voor de verkoop door de gemeente helderheid gegeven worden of het schip al dan niet in de haven mag blijven? Dit om te voorkomen dat zowel de koper als verkoper mogelijk een risico lopen.

- Deze zorg begrijpen we. Het moet mogelijk zijn om de toets te laten plaatsvinden voor de verkoop. Dit zal verder uitgewerkt worden.

Door één van de aanwezigen wordt gezegd dat hij een permanente ontheffing van een ligplaatsverbod heeft.

- Dit individueel geval zal door de gemeente nader onderzocht worden en zal op worden terug gekomen bij de eigenaar.

Liggeld versus RZB

Gevraagd wordt wat de (financiële) consequenties zijn van deze voorgestelde wijziging. Daarnaast wordt gevraagd naar de welke rechtszekerheid de bewoners hebben dat de prijzen niet ineens enorm gaan stijgen, met RZB is er deze rechtszekerheid wel.

- Reden van deze wijziging is vooral het feit dat liggeld veel beter past binnen een haven. Het heeft niet tot doel om de prijzen van het liggeld drastisch te gaan verhogen. In overleg met bewoners en WCG zullen we kijken op welke manier we deze zekerheid kunnen geven aan de bewoners. Bij bestaande situaties zal een overgangssituatie gaan gelden. Dit moet nog verder uitgewerkt worden.

Opgemerkt wordt dat de gemeente een bewoner in de Noorderhaven die geen liggeld maar RZB wil betalen een plek moet aanbieden waar wel RZB betaald kan worden in plaats van liggeld. Daarnaast wordt opgemerkt dat het invoeren van een havenregime ook zou kunnen met handhaving van RZB.

Gevraagd wordt wanneer de herschikking start en wanneer deze is afgerond.

- Het is de bedoeling om in juni te starten met de inventarisatie. Afhankelijk hiervan en de daaropvolgende herschikking (hoeveel schepen verplaatst moeten worden) zal het korter of langer duren voordat dit is afgerond. Wij vinden het wel van belang dat het zorgvuldig gebeurt en in overleg met de bewoners. Dit is belangrijker dan snelheid.

Gevraagd wordt of de inspraak bij de herschikking is gewaarborgd en of het eventueel mogelijk is om een bezwaarschrift in te dienen.

Voordat begonnen wordt is er een heldere procedure. Bij de inventarisatie zal ook met de eigenaren gesproken worden en het is vooral om bij de herschikking dit in overleg met de eigenaren te doen. Uiteindelijk is het wel de gemeente die beslist.

9. Brief: concept reactie WCG d.d. 10 april 2017

Het WCG beschouwt het als een winstpunt dat we in gesprek zijn gebleven terwijl de watervisie niet zonder slag of stoot tot stand is gekomen. Daarnaast constateert het WCG dat we in een vrij onoverzichtelijk proces terecht zijn gekomen en dat dit heeft geleid tot een mate van detaillering die niet past bij het ruimtelijk kader dat de watervisie beloofde te zijn.

Reactie:

We hebben gepoogd het precies vanaf november 2016 tot nu zo helder mogelijk te laten zijn. Tegelijkertijd is de consequentie van een open proces dat ideeën worden uitgewisseld en bijgesteld en dat daardoor ook concepten op papier doorlopend in ontwikkeling zijn. Pas na vaststelling door het college heeft een stuk een formele status. Toch zijn wij van mening dat

het resultaat van de gesprekken die zijn gevoerd, de schriftelijke reacties en de bijeenkomsten is dat de mogelijkheid om te participeren in de totstandkoming van de visie zoals deze nu voorligt zeer uitgebreid is geweest. Ten aanzien van het detailniveau; we streven ernaar een visie te maken op hoofdlijnen waarbij we een beeld schetsen van de gewenste relatie tussen de stad en het water.

Het WCG pleit vervolgens voor een aantal kaderstellende elementen die hieronder zijn opgesomd en voor zien van een reactie.

Het principe dat het aantal ligplaatsen om te beginnen weer moet groeien naar het bekende minimumaantal van 434.

Reactie:

Het huidige aantal vergunde ligplaatsen bedraagt 425. Daarnaast zijn er rond de 60 havenplekken in de Noorderhaven. De inzet is dat de nieuw te realiseren (40) ligplaatsen havenplekken zijn voor varende schepen. Daarbij stellen we dat het huidige bestand, de 425 vergunde ligplaatsen niet zal groeien. Als derde categorie zijn er de waterkavels, op korte termijn in totaal 40 in Meerstad. Hiermee stellen we dat de mogelijkheden voor wonen op het water toenemen, waarbij we drie categorieën onderscheiden:

- *Havenplekken voor varende schepen*
- *Vergunde (overdraagbare) ligplaatsen voor varende schepen en arken (die op termijn worden beschouwd als drijvende bouwwerken)*
- *Waterkavels in eigendom*

De uitspraak dat ongeacht alle plannen het verwijderen van enkele wrakken in de Diepenring de hoogste prioriteit moet hebben.

Reactie:

Via handhaving en het weghalen van enkele arken die in het bezit zijn van de gemeente is hier al een begin mee gemaakt.

De vaststelling dat het ruimtegebrek in de Noorderhaven verband houdt met de krimp van het aantal ligplaatsen elders in de stad en dat de oplossing moet worden gezocht in de groei van ligplaatsen elders in de stad.

Reactie:

De oorzaak/constatering die het WCG doet delen we niet, wel dat er nieuwe plekken gerealiseerd moeten worden.

De vaststelling dat de investering in nieuwe ligplaatsen fors naar voren moet worden gehaald omdat het zwaartepunt pas na 2021 ligt.

Reactie:

Mee oneens, we starten in 2017 en 2018 met het realiseren van ligplaatsen en ook in de jaren daarna.

Het principe dat de gemeentelijk belastingen voor bootbewoners en huisbewoners gelijke tred dient te houden, hetgeen de invoering van liggeld ongewenst maakt.

Reactie:

Eens met dit principe, maar niet eens met de constatering dat dit betekent dat de invoering van liggeld als gevolg daarvan ongewenst is.

De vaststelling dat oeverkavels aan nieuw water een bruikbare vorm zijn om aan een deel van de vraag naar wonen op het water te voldoen.

Reactie:

Wij kunnen dit op dit moment niet overzien maar stellen voor om dit voorstel te onderzoeken.

De constatering dat de passages in het raadsvoorstel aangaande de Wet Verduidelijking Voorschriften Woonboten laten blijken dat deze wet onvoldoende is begrepen, met name aangaande varende woonschepen en de betekenis voor de Noorderhaven.

Reactie:

De wet heeft consequenties voor de gemeentelijke praktijk. Het is aan gemeenten om de woonboten in hun grondgebied in te delen in 'drijvend bouwwerk' en 'varend schip'. Wij koersen er daarbij op om de interpretatieruimte in de wet zo te hanteren dat schepen waarop gewoond wordt (die van origine bestemd waren om te varen en met bescheiden ingrepen weer kunnen varen) niet aan het bouwbesluit moeten voldoen. De wetwijziging leidt tot gewijzigde procedures voor toetsing van nieuwbouw en verbouw. Dat vraagt om nog nauwere samenwerking tussen het havenwezen en VTH. We lossen dit op binnen het team 'wonen op water'.

De constatering dat welkstandseisen voor varende schepen strijdig zijn met andere eisen.

Reactie:

Het doel van de welstandeisen is het realiseren van een kwaliteitsverbetering op termijn. De uitwerking va hiervan doen we in overleg met betrokkenen en deskundigen.

De constatering dat het voorbereidingsbesluit voor de herziening van het bestemmingsplan openbaar vaarwater tijdig (volgens WCG in september) moet worden afgestemd met het WCG.

Reactie:

Eens

De verwachting dat met het realiseren van de ambities gedurende de watervisie niet 29 maar een kleine 20 plekken gemoeid zijn.

Reactie:

Omdat de ambities in de Diepenring verder gaan dan de transformatie rond de BIM locatie en het opruimen van enkele wrakken denken wij dat het aantal 29 een randvoorwaarde is om enerzijds te zorgen dat we het gewenste ambitieniveau kunnen halen en anderzijds de woonfunctie op de Diepenring te borgen.

Het principe dat de aanleg van een bushalte normaliter geen aanleiding is om een woning af te breken en dus ook geen rechtvaardiging biedt een ligplaats op te heffen.

Reactie:

We moeten ons houden aan wettelijke bepalingen.

De vaststelling dat diverse bestemmingsplannen op korte termijn een wijziging behoeven teneinde de realisatie van de voorgestelde aantallen ligplaatsen mogelijk te maken.

Reactie:

Mee eens, dit traject wordt in gang gezet. Een aantal van de specifiek genoemde locaties hebben we niet opgenomen vanwege milieu- en geluidszoneringen.

Het WCG schat in dat de financiële consequenties optimistisch zijn geschetst vanwege de ambitie om kamerverhuur terug te dringen.

Reactie:

Voor het terugdringen van kamerverhuur stellen we een uitfasering voor. Dit idee wordt uitgewerkt in een plan van aanpak.