

Inspraakverslag bestemmingsplan ‘Openbaar Vaarwater 2019’, Verordening openbaar vaarwater 2020, Aanwijbsbesluit bij de Verordening openbaar vaarwater 2020 en Nota ‘Welstand te water Groningen’

Voorstel 14 februari 2020

Procedure

Het voorontwerp-bestemmingsplan ‘Zernike Campus Groningen’, het ontwerp Verordening openbaar vaarwater 2020, het ontwerp Aanwijsbesluit bij de Verordening openbaar vaarwater 2020 en de ontwerpnota ‘Welstand te water Groningen’ hebben op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 van 29 augustus tot en met 9 oktober 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden insprekers schriftelijk en via het webformulier op de gemeentelijke website hun mening over het plan kenbaar maken. Tevens is op 4 september 2019 een inloopbijeenkomst gehouden, waar informatie is gegeven over de beleidsvoornemens.

Reacties

Tijdens de inspraaktermijn zijn 21 reacties ingediend. In verband met privacyaspecten is dit document geanonimiseerd.

Samenvatting en beantwoording inspraakreacties

Inspraakreactie		Gemeentelijke reactie
1.		
a.	Ik adviseer u om voor het gehele Reitdiep van Plantsoenbrug tot de spoorbrug hetzelfde regime aan regels toe te passen omwille van de logica, die onderscheid onwenselijk maakt, en de historie van de stadsuitbreidingen; de spoorlijn is een historische en ruimtelijke grens.	Het bestemmingsplan en de nota ‘Welstand te water’ benaderen het Reitdiep op dezelfde manier, rekening houdend met de historische en nautische betekenis van deze vaarweg en het karakter van de omgeving. Dit betekent dat we hier authentieke schepen willen. Zie hiervoor verder bij 10 onder a. Er zijn echter binnen dit kanaalvak ook ligplaatsen, die door een ark of zogenaamde schark worden ingenomen, waarvoor in het verleden een vergunning is verleend. Deze bestaande gevallen dienen te worden gerespecteerd, wat betekent dat vervanging door een ander niet-authentiek schip mogelijk blijft. Wel worden in zo’n geval aan een ark of schark in verband met de historische en stedenbouwkundige context hogere welstandseisen gesteld. Zie de nota ‘Welstand te water’.
b.	Het is gewenst de kop van de Amalia van Solmsstraat open te houden vergelijkbaar met de kop Nassaustraat: <ul style="list-style-type: none">- in verband met de woonkwaliteit voor de gehele achterliggende buurt, plek om bootjes te kijken, sinterklaasintoct, hengelen, enzovoorts (veel bewoners bewonen een bovenwoning);- omdat dit ooit zo in de bestemmingsplannen is gepresenteerd toen bewoners van de nieuwbouw aan de Wilhelminakade hun grond voor veel geld van de gemeente kochten en daarmee de gebiedssanering financierden;- het schip aan de kopzijde van de Amalia van Solmsstraat daar destijds als tijdelijke oplossing is geparkeerd om een ligplaatsprobleem op te lossen; het is nooit vergund. Door de bewoners is de gemeente daar jarenlang op gewezen! Het nieuwe plan mag dit niet witwassen.	De ligplaats van de woonark op de kop van de Amalia van Solmsstraat is al in het geldende bestemmingsplan ‘Openbaar Vaarwater’, vastgesteld op 27 januari 2010, bestemd en voor deze ark is een ligplaatsvergunning verleend (die als gevolg van het overgangsrecht in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten gelijk wordt gesteld met een omgevingsvergunning). Daarmee is dit woonschip legaal aanwezig en dient de ligplaats ook in het nieuwe bestemmingsplan een positieve bestemming te krijgen.

2.		
	<p>Veel van de schepen die nu als 'authentiek' worden ervaren, bijvoorbeeld schepen van de zogenaamde bruine vloot, historische bedrijfsvaartuigen, authentieke woonschepen, hebben ooit in hun geschiedenis een minder fraaie (qua uiterlijk) periode gehad. Verreweg de meeste van die nu zeer gewaardeerde schepen zijn bewaard gebleven doordat ze na hun 'pensioen' in de beroepsvaart een woon-schip zijn geworden, waardoor ze aan de sloep ontsnapt zijn. Een vrij groot deel van de nu zo mooi ogende historische vloot heeft ook een periode als woonark gekend.</p> <p>Groningen streeft naar, op de lange termijn, vooral authentieke schepen in de binnenstad. De authentieke schepen raken echter langzamerhand op. Door de toegenomen regeldruk (CVO) is het voor veel mensen niet meer te doen om nog te varen, waardoor de voordelen van een klassiek casco ten opzichte van een onderhoudsvrije betonnen bak alleen maar afnemen. Ik verwacht dan ook dat er heel wat klassieke casco's zullen worden gesloopt in de komende jaren.</p> <p>Ik pleit er dan ook voor om de 'authenticiteitseis' veel ruimer te nemen, en ook een zogenaamde schark, dat wil zeggen een 'lelijke' opbouw op een historisch casco als een authentiek schip te zien.</p>	<p>Een schip, waarvan alleen de romp nog in originele staat is en de opbouw geen relatie heeft met het oorspronkelijke beroepsvaartuig, kunnen we moeilijk als authentiek schip zien. Wel zien we in de verschillende inspraakreacties aanleiding de authenticiteitseis te beperken tot enkel de gebieden gelegen in of grenzend aan een beschermd stadsgezicht – deze regel geldt nu ook al op grond van de Verordening Openbaar Vaarwater 2006 – de primaire vaarwegen (Noord-Willemskanaal, Reitdiep, het Hoendiep ten westen van de westelijke ringweg). Dit betekent dat hier alleen authentieke schepen zijn toegestaan, met de uitzondering dat op plekken waar al een niet-authentiek schip ligt vervanging door een ander niet-authentiek schip mogelijk is. Op de overige kanaalvakken (Oude Winschoterdiep, Boterdiep, Eendrachtskanaal, Hoendiep binnen de ring, Hoornse Diep en Schipsloot) staan we op de ligplaatsen ook nieuwe arken en scharken toe.</p>
3.		
	<p>In paragraaf 3.4.7 van bestemmingsplan Openbaar Vaarwater staat:</p> <p>Vlakbij de westelijke ringweg liggen vier woonarken die nooit bestemd zijn geweest. Deze worden ook in dit bestemmingsplan niet bestemd.</p> <p>Behalve dat dat niet juist is, leidt het niet opnemen in het bestemmingsplan van de ligplaatsen Energieweg 1005 t/m 1011 tot rechtsongelijkheid. De gemeente maakt hiermee onderscheid tussen verschillende woonschipeigenaren en dat is ongeoorloofd. Ik maak daarom bezwaar tegen het niet opnemen van genoemde ligplaatsen in het onderhavige bestemmingsplan. Ik verzoek u om genoemde ligplaatsen in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen.</p>	<p>De vier ligplaatsen zijn, anders dan inspreker wellicht meent, niet bestemd in het geldende bestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater' uit 2010. Wel beschikken de vier ter plaatse aanwezige woonarken over een ligplaatsvergunning en – als gevolg van het overgangsrecht in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten – over een omgevingsvergunning. Wij hebben daarom besloten de vier arken alsnog met een bestemming ligplaats in het bestemmingsplan op te nemen.</p>
4.		
a.	<p>Er is voortdurend sprake van het door elkaar heen gebruiken van de termen woonboot en woonschip. Dat veroorzaakt veel onduidelijkheid omdat niet altijd helder is wanneer welk type woonboot wordt bedoeld. Ondergetekende stelt dan ook voor om twee hoofdbegrippen in te voeren die rechtstreeks terug te voeren zijn op de wijzigingen van WABO en WW, te weten woonboot en waterwoning, ofwel drijvend bouwwerk.</p> <p>Dit laatste begrip komt in het geheel niet voor in zowel het BOV, de VOV als de Welstandsnota.</p> <p>Merkwaardig gezien het feit dat al een aantal wa-</p>	<p>De Wet verduidelijking voorschriften woonboten hanteert in de wettekst afwisselend de termen 'woonboot', 'drijvend bouwwerk' en 'ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf'. Het begrip 'waterwoning' komt in de wet niet voor. In de Memorie van Toelichting komt wel de term 'watervilla' een enkele keer voor.</p> <p>In de regels van het voorontwerpbestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater 2019' wordt consequent de term 'woonschip' ge-</p>

	<p>terwoningen is gerealiseerd in Meerstad. Aangezien dit bouwwerken zijn die zich op het openbaar vaarwater bevinden horen zij mijns inziens in deze stukken genoemd en gedefinieerd te worden.</p>	<p>bruikt en in een enkel geval ‘drijvend bouwwerk’. De term ‘woonschip’ en de daarvan in het voorontwerpbestemmingsplan gegeven definitie wordt al sinds jaar en dag gebruikt in de Verordening openbaar vaarwater en in de gemeentelijke bestemmingsplannen.</p> <p>In de ‘Verordening Openbaar Vaarwater 2020’ wordt net als in het bestemmingsplan de term ‘woonschip’ gehanteerd. Alleen in artikel 3, derde lid, van de verordening is abusievelijk de term ‘woonboot’ gebruikt. Dit wordt voor de consistentie gewijzigd in ‘woonschip’.</p> <p>Volgens ons zit er geen verschil van betekenis in de term ‘woonschip’, zoals de gemeente die hanteert, en de term ‘woonboot’ in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Het ontgaat ons dan ook welke verduidelijking het oplevert om ‘woonschip’ in het bestemmingsplan of de verordening door ‘woonboot’ te vervangen.</p> <p>Het Besluit kwaliteit leefomgeving, dat van kracht zal worden als de Omgevingswet in werking treedt, hanteert ook de term woonschip (drijvende woonfunctie op een locatie die in een omgevingsplan is aangewezen als een ligplaats voor een woonschip).</p> <p>Ook in de nota ‘Welstand te water’ is volgens ons voldoende duidelijk wat onder de daarin genoemde scheepstypen wordt verstaan. Het gaat hierbij om een onderscheid naar uiterlijke kenmerken, die uit een oogpunt van welstand relevant zijn.</p>
b.	<p>Het begrip woonboot is niet gedefinieerd in zowel het BOV als VOV en in de Welstandsnota is het volstrekt onduidelijk wanneer wat bedoeld wordt. Als hiervoor geopperd is het voorstel om arken na 1-1-2018 gerealiseerd te scharen onder de term waterwoning. Het begrip woonboot omvat feitelijk de typen woonschip en woonark van voor 1-1-2018.</p>	<p>Zie bij a.</p>
c.	<p>De zogenaamde schark niet wordt genoemd. De reden daarvoor is dat in de Memorie van Toelichting (MvT) bij de Wet verduidelijking voorschriften woonboten een zestal niet-cumulatieve criteria wordt genoemd op grond waarvan vastgesteld kan worden dat een woonboot een woonschip is wanneer een van deze criteria van toepassing is. Bij alle scharken is dat het geval en dus dienen die als woonschip te gelden en hoeven derhalve niet te voldoen aan het Bouwbesluit 2012 en zijn daarmee</p>	<p>Dit is een verkeerde uitleg van de wet. Een schark zal meestal niet voldoen aan de criteria genoemd op bladzijde 3 van de Memorie van toelichting van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten en dus niet kunnen worden aangemerkt als een varend schip (een woonboot waarop de uitzonderingsbepaling in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet van toepassing is). Daarvoor is bijvoorbeeld de aanwezigheid van een (wer-</p>

	in beginsel niet omgevingsvergunningplichtig.	<p>kend) voortstuwingsmechanisme, een stuurinrichting en voldoende zichtlijn vanuit de stuurinrichting noodzakelijk. Ontbreken dit soort essentiële eigenschappen, dan kan het schip niet meer gebruikt worden voor de vaart.</p> <p>Uit de jurisprudentie wordt duidelijk dat voor de vraag of een woonschip een bouwwerk is in de zin van de Woningwet en de Wabo de plaatsgebondenheid van het woonschip doorslaggevend is. Is het schip bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren, kan het niet zelfstandig varen en ligt het al lang vrijwel onafgebroken op dezelfde plaats, dan moet het als bouwwerk worden aangemerkt. Zie de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1331. Hierin ging het om de vraag of voor de verbouwing van de schark 'De Koophandel' een omgevingsvergunning vereist was (dat was volgens de Afdeling het geval, omdat de schark als bouwwerk moest worden beschouwd). Zie voorts ook bijvoorbeeld de Afdelingsuitspraak van 19 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4172.</p>
d.	<p>Het verdient aanbeveling om het begrip woonboot te definiëren waarbij aansluiting gezocht kan worden bij de definitie van woning in artikel 1.63 van het BOV met een toevoeging aangaande het gebruik te water.</p> <p>Vervolgens zou dan een onderscheid gemaakt kunnen worden in de categorieën woonschip, schark en woonark.</p>	<p>Deze definitie hebben we opgenomen, nl.: woonschip: een schip uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebruikt of tot woning bestemd. Zie verder bij a.</p>
e.	Het lijkt mij verstandig om de bestaande vergunningen te actualiseren en te voorzien van een aantekening of de betreffende woonboot onder het overgangsrecht valt of pas na 1-1-2018 is gerealiseerd of geplaatst en derhalve omgevingsvergunningplichtig is.	<p>Hier is geen noodzaak voor, omdat uit de wet zelf volgt of het overgangsrecht in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten van toepassing is. Daarvoor is namelijk nodig dat een woonschip én een bouwwerk is – en dus niet valt onder artikel 1, lid 7, Woningwet – én op de datum van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten beschikte over een ligplaatsvergunning- of ontheffing.</p>
f.	De voorgestane wijzigingen thans lijken vormen van overgangsrecht te negeren en daarmee een aantal woonboten tot illegaal aanwezig te verklaren. Dat is geheel tegen alle vormen van jurisprudentie en behoorlijk bestuur in.	<p>Het bestemmingsplan maakt voor bestaande woonschepen (woonschepen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan ter plaatse aanwezig waren), die niet aan de gestelde regels voldoen, een uitzondering. Daardoor is bijvoorbeeld vervanging van een bestaand niet-authentiek schip door een ander niet-authentiek schip op dezelfde ligplaats mogelijk. Maar voorwaarde is wel dat de afwijkingen ten opzichte van</p>

		het nieuwe bestemmingsplan op een legale manier tot stand zijn gekomen. Dat betekent dat eigenaren van woonschepen zich moeten kunnen beroepen op een vergunning.
g.	De overdraagbaarheid van de bestaande vergunningen is ingeperkt zonder dat in regelgeving op te nemen aangezien voor woonschepen wordt geopperd dat zij niet vervangen mogen worden door scharken of waterwoningen. En dat leidt tot forse financiële schade voor de betrokkenen.	De nieuwe regels beperken de overdraagbaarheid niet. Wel beperken zij het vervangen van een authentiek schip door een niet-authentiek schip. Zie verder onder f en ook bij 2 en 10, onder a.
h.	In deze fase van veranderende wet- en regelgeving zouden alle woonschepen in de Noorderhaven een schriftelijke beschikking moeten krijgen met daarin bevestiging van hun legale aanwezigheid daterend van voor 1-1-2018 met alle overgangsrechten van dien.	Een beschikking behoort op rechtsgevolg gericht te zijn. Het rechtsgevolg volgt echter al uit de wet. Daarom zullen wij geen beschikkingen afgeven. Uit een inventarisatie in 2018 is overigens gebleken dat niet alle schepen in de Noorderhaven daar liggen in overeenstemming met de geldende regels. De bewoners zijn geïnformeerd in hoeverre hun schip aan de verordeningsregels voor de Noorderhaven voldoet. Na de vaststelling van het Plan van Aanpak zijn de bewoners van een niet voldoende schip in juni 2019 ingelicht over de vervolgstappen.
i.	Zoals uit de MvT bij de WVVW blijkt hoeft een woonschip niet zelfstandig te bewegen of te kunnen bewegen om als (varend) woonschip te worden aangemerkt.	Dit volgt niet uit de Memorie van Toelichting van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Daarin staat dat de wetgever een uitzondering heeft willen maken voor een tussencategorie, te weten schepen waarvan niet bij voorbaat duidelijk is of deze altijd zouden worden aangemerkt als varend schip. Deze schepen moeten niet gekwalificeerd worden als bouwwerk en daarom bevat de wet een uitzondering voor deze schepen. Het betreft, zoals in de Memorie van Toelichting wordt gesteld, de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven (wonen, restaurant, museum en dergelijke). Deze schepen liggen veelal langere tijd stil, maar er wordt af en toe mee gevaren . Volgens de Memorie van Toelichting is het vastleggen van deze uitzondering dan ook vooral van belang voor het behoud van de groep historische schepen die zo nu en dan varen en die tevens gebruikt worden om op te wonen of om als museum te fungeren . De bewoording dat een schip is «bestemd voor de vaart» geeft aan dat het schip is bedoeld om voor de vaart te gebruiken , aldus de Memorie. Wij verwijzen verder naar de bladzijde 3 en 4 van de Memorie van toelichting bij de wet.

		Ook uit de onder c genoemde jurisprudentie blijkt dat voor de vraag of een woonschip al of niet als bouwwerk moet worden aangemerkt van belang is of het schip zelfstandig kan varen.
j.	Ik vind dat alle woonboten omgevingsvergunningplichtig zijn. De ligplaatsvergunning is overbodig.	<p>De wet bepaalt iets anders, namelijk zondert van de omgevingsvergunningplicht uit: schepen waarvan de primaire functie varen is (zoals de beroeps zeil- en motor chartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart) en schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart (de tussencategorie uit artikel 1, zevende lid, Woningwet). Dat betekent dat alleen voor woonschepen, die niet vallen onder deze uitzonderingen, een omgevingsvergunning is vereist. Deze vergunningplicht ziet op de activiteiten bouwen, planologisch strijdig gebruik of brandveilig gebruik. Het staat de gemeente niet vrij deze vergunningplicht uit te breiden naar andere woonschepen.</p> <p>Wel kan de gemeente voor het innemen van een ligplaats met varende schepen op grond van artikel 2.2, tweede lid Wabo, een omgevingsvergunning voorschrijven. Dat kan alleen wanneer in een gemeentelijke verordening een verbod is opgenomen op het innemen van een ligplaats zonder omgevingsvergunning. In dat geval zou de ligplaatsvergunning, zoals deze nu is opgenomen in de Verordening openbaar vaarwater 2006, kunnen worden geschrapt en zou daarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, Wabo in de plaats komen. Vooralsnog zien wij hiervan niet het voordeel. Er is dan nog steeds een vergunningstelsel nodig in een gemeentelijke verordening en het gevolg hiervan is dat de toestemming voor het innemen van een ligplaats aanhaakt bij eventuele andere toestemmingen in de Wabo en dat de toepasselijke voorbereidingsprocedure van de Wabo moet worden gevolgd. Bovendien blijft een aanvullend vergunningvereiste, of het nu een ligplaatsvergunning heet of omgevingsvergunning, nodig omdat we hiermee ook onderwerpen kunnen regelen die niet in een bestemmingsplan thuishoren, zoals nautische eisen en de verdeling van ligplaatsen.</p>
k.	In de stukken is sprake van het CVO waaraan schepen in de Noorderhaven en charterschepen zouden moeten voldoen. Het is de opstellers kennelijk niet duidelijk dat het CVO een term in de volksmond is. Wat hier bedoeld wordt is of het CBB (Communautair Binnenvaartcertificaat	We schrappen uit de regels de eis dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven' (Noorderhaven) alleen woonschepen zijn toegestaan met een lengte van ten minste 20 meter en/of waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten

	<p>Binnenschepen) of CVO-R (Certificaat van Onderzoek voor de Rijn). Dit zijn eisen bij deelname aan het scheepvaartverkeer en dat is een technische beoordeling waar de gemeente geen enkele bevoegdheid heeft.</p> <p>De opstellers denken dan ook met de formulering dat in de toekomst geen schepen korter dan 20 meter of minder dan 100 kuub waterverplaatsing in de Noorderhaven mogen afmeren, vanzelf een CBB te kunnen afdwingen.</p> <p>De gemeente is niet gerechtigd om regelgeving te gebruiken voor een ander doel dan waarvoor deze is opgesteld. In dit geval is het duidelijk dat het in de Noorderhaven niet gaat om veilig scheepvaartverkeer maar om de aanwezigheid van woonschepen te reguleren.</p>	<p>minste 100 m³ bedraagt.</p>
l.	<p>Bij de term ‘authentiek’ moet vastgesteld worden dat de opstellers van zowel BOV, VOV als Welstandsnota een beeld voor ogen hebben dat nooit heeft bestaan en iedere historische ontwikkeling negeert. Het streven om alle kanaalvakken uiteindelijk te voorzien van ‘authentieke schepen’ (of schepen die daar overwegend op lijken) is gespeend van iedere realiteitszin en daarmee realistische visie op wonen op het water.</p> <p>Authentieke schepen zijn niet of nauwelijks meer voorhanden als we aansluiten bij de scheepmaat van 26 meter die in de stukken wordt genoemd. De meeste van die schepen zijn al gesloopt en wat er nog is, is bijna allemaal in gebruik.</p>	<p>Zie bij 2 en ook hierna bij 10 onder a. De authenticiteitseis beperken we tot de kanaalvakken in of grenzend aan beschermde stadsgezichten en de primaire vaarwegen (Noord-Willemskanaal, Reitdiep, het Hoendiep ten westen van de westelijke ringweg).</p>
m.	<p>De uitzondering die men wil maken voor schepen tot 38,5 meter lengte, toont wederom aan dat in BOV, VOV en Welstandsnota geen samenhangende visie is ontwikkeld en af en toe geheel tegenstrijdig lijkt te zijn.</p> <p>Er zijn geen ligplaatsen voorradig waar schepen tot dergelijke afmetingen kunnen liggen. Teneinde zoiets toch mogelijk te maken zullen vaak twee woonarken of scharken moeten verdwijnen om zulke grotere schepen plek te kunnen bieden. Inmiddels zijn binnen de Diepenring en aan het Verbindingskanaal enkele open ligplaatsen die te kort zijn gebleken om authentieke schepen te kunnen afmeren hetgeen resulteert in verdere afname van het aantal woonligplaatsen in de gemeente Groningen.</p>	<p>Dit is een afwijkingsbevoegdheid, die beperkt is tot authentieke schepen.</p> <p>Een dergelijke afwijkingsbevoegdheid komt overigens ook voor in de huidige Verordening openbaar vaarwater, in zoverre introduceert het bestemmingsplan dus niet iets nieuws. In het nieuwe bestemmingsplan is deze afwijkingsbevoegdheid gebonden aan de voorwaarde ‘mits de nautische situatie en de stedenbouwkundige context ter plaatse deze maten toelaat’. Er zal dan ook slechts bij uitzondering gebruik van worden gemaakt.</p>
n.	<p>In dit verband wil ik tevens wijzen op de omstandigheid dat de vergaande voorschriften van de Welstandsnota grotendeels gelden voor woonschepen. Die zijn niet omgevingsvergunningplichtig, dus er lijkt geen enkel middel voorhanden om de daar neergelegde esthetische voorkeuren af te dwingen of te handhaven.</p>	<p>De welstandseisen gelden zowel voor drijvende bouwwerken als varende schepen. Dat de laatste categorie niet omgevingsvergunningplichtig is doet niets af aan de bevoegdheid van de gemeenteraad om ook eisen te stellen aan het uiterlijk aanzien van deze woonschepen.</p>
o.	<p>Bij ‘gewone’ bestemmingsplannen worden mogelijke toekomstige bestemmingen van percelen in kaart gebracht en bestemd. In het BOV wordt de</p>	<p>We zien alleen op korte en langere termijn mogelijkheden voor wonen op het water in Meerstad. Andere locaties blijken op bezwa-</p>

	bestaande situatie vastgelegd. In plaats van gebieden aan te wijzen en te bestemmen tot woonligplaatsen en daarmee in ieder geval aan te geven hoeveel ligplaatsen grofweg de komende 10 jaar gerealiseerd zouden kunnen worden, wordt gesteld dat er eigenlijk geen nieuwe ligplaatsen te verwachten zijn. Dat terwijl er wel degelijk mogelijkheden zijn: het hele Hoendiep vanaf de ringweg tot aan Hoogkerk, Meerstad, Brailleweg en sommige stukken bij het Europapark.	ren van de vaarwegbeheerder te stuiten of voldoen niet aan de geluidregelgeving. Het Europapark valt af door de ontwikkelopgave voor dit gebied. Wij zoeken dan ook naar locaties elders. Het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen hier is echter onderdeel van een meer omvattende gebiedsontwikkeling en vraagt daarom tijd.
p.	Het is onbegrijpelijk dat zoveel mogelijk wordt gestreefd naar zogenaamde authentieke schepen in alle kanaalvakken en dat enkel aan de Wilhelminakade en de Hofstede De Grootkade kennelijk wel schepen mogen worden vervangen door arken zoals blijkt op pagina 41: 'Ook zorgvuldig vormgegeven arken kunnen passend zijn, mits goed afgestemd op de ruimtelijke kenmerken en uitstraling van de context'. Daarbij wordt impliciet gesteld dat de veronderstelde vermogende bewoners in dat kanaalvak beter in staat zijn om hoogwaardige arken te kunnen realiseren. Moeten we dit locatie-discriminatie noemen?	We staan op het Reitdiep alleen authentieke schepen toe, omdat dit deels – tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug – beschermd stadsgezicht is en omdat het Reitdiep een primaire vaarweg is. Vervangen van een bestaande ark of schark door een andere ark of schark is wel mogelijk. Hiervoor worden dan eisen aan de vormgeving gesteld in verband met de omgeving.
q.	Wat me in ieder geval nog van het hart moet is het onuitroeibare verlangen om authentieke (wat dat dan ook moge zijn) schepen in de binnenstad te willen hebben. Dit is een ambtelijk/politiek verlangen dat al ruim 30 jaar steeds weer de kop op steekt. Hopelijk voor eens en voor altijd: de binnenstad is voor varende woonschepen nagenoeg onbereikbaar. Met de vaste bruggen Kijk in 't Jatbrug en Steentilbrug als belangrijkste obstakels is het voor de meeste varende woonschepen ondoenlijk om in de binnenstad te komen.	Een deel van de Diepenring is inderdaad niet of moeilijk bereikbaar voor varende woonschepen als gevolg van de aanwezigheid van vaste bruggen. Wij eisen overigens ook niet dat de woonschepen in de Diepenring varende schepen moeten zijn, met uitzondering van de Noorderhaven. Wel hebben wij de ambitie om het aandeel authentieke schepen in de Diepenring ten opzichte van arken en scharken te laten toenemen. De specifieke maatvoering en opbouw van authentieke schepen past goed bij de verfijnde schaal van de historische binnenstad. Authentieke woonschepen vertellen het verhaal van de historie van de stad Groningen. Daarom heeft het de voorkeur dat bij vervanging van een ark of schark wordt gekozen voor een authentiek schip. Wij schrijven dat echter niet voor; op ligplaatsen waar al een ark of schark ligt mag opnieuw ligplaats met een dergelijk scheepstype worden ingenomen.
r.	Je ziet het volledig ontbreken van een samenhangende beleidsvisie op het waterwonen ook weer terug in de uiterst merkwaardige uitbreiding van 3 maanden naar 26 weken om met een varend schip de ligplaats te mogen verlaten. Tegelijkertijd mag een woonboot niet langer dan 26 weken onbewoond zijn. Een ligplaats die 26 weken lang niet wordt ingenomen is evenzeer onbewoond. Het zijn tegenstrijdige regelingen die het risico in zich dragen, hetgeen momenteel al gebeurt in een enkel geval, dat ligplaatshouders 26 weken per jaar elders verblijven en de ligplaats in Groningen	De bestaande mogelijkheid tot verlenging wordt niet heel veel gebruikt. We verwachten dan ook niet dat substantieel meer schepen de volledige periode van zes maanden afwezig zullen zijn, maar bijvoorbeeld vier of vijf maanden. Wanneer de ligplaats alleen maar gebruikt wordt als winterstalling en gedurende de periode van minimaal 26 weken, waarin het woonschip op zijn ligplaats moet liggen, feitelijk niet bewoond wordt, dan kan de ligplaatsvergunning worden ingetrokken.

	gebruiken als winterstalling voor een als woonboot ogend recreatieschip. De bestaande regeling van 3 maanden is al ruimhartig en de mogelijkheid om dat in overleg met de gemeente te verlengen en een ligplaats voor langere tijd tijdelijk aan een andere woonboot toe te wijzen is voldoende om aan die enkele behoefte te kunnen voldoen.	
s.	De pogingen om een groter aandeel authentieke schepen in de gemeente te krijgen, gaan enkel gepaard met een verontrustende toename van regels. Naast het volledig uit het oog verliezen van de beschikbaarheid van woonschepen, de gebrekkige mogelijkheden tot financiering, het niet in aanmerking komen voor subsidies omdat schepen ondanks de wetswijziging nog steeds niet als volwaardige woningen worden gezien, geen enkele aanzet tot verbetering van bestaande ligplaatsen, is de enige stimulans die verzonnen kan worden: het opleggen van regels en dan met name welstandsregels die voorbij gaan aan hedendaagse woonbehoeften en mogelijkheden tot verduurzaming van de woonvorm.	De gemeente streeft, zoals al in de Watervisie 'Koersen op water' is vastgelegd, naar een kwaliteitsimpuls, waarbij zowel de beeldkwaliteit als de woonkwaliteit aan boord van de woonschepen wordt verbeterd. Daarvoor is ook het stellen (en handhaven) van regels noodzakelijk.
5.		
a.	'Appartementenverhuur' is een te mooi woord voor de verloederde aanblik en woonsituatie in met name het Hoendiep tot de ring, de Eendrachtskade en hier en daar in de Diepenring en het Boterdiep. Ik vind dat u een actief ontmoedigingsbeleid moet voeren en actief de huidige situatie moet terugdringen, een sterfhuus duurt bij de gladde verhuurders veel te lang. Maak ze met andere instanties (brandweer, milieudienst, belastingdienst, kadaster) het leven zuur. Te meer daar deze verfoeilijke varkenscotten verhuur beslag legt op ligplaatsen waar echte schepen horen. Er is dus geen gebrek aan ligplaatsen in Groningen, er liggen vooral verkeerde schepen!	We sluiten nieuwe kamerverhuur en woonschepen met meerdere wooneenheden ('meergezinswoonschepen') in het bestemmingsplan uit. Voor verschillende bestaande kamerverhuur- of appartementenboten is echter in het verleden een ligplaatsvergunning verleend. Op grond van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten wordt deze ligplaatsvergunning gelijkgesteld met een omgevingsvergunning. Dit betekent dat deze schepen in het bestemmingsplan overeenkomstig de verleende vergunning moeten worden bestemd (volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State behoort bestaand gebruik in beginsel positief te worden bestemd, tenzij dat gebruik illegaal tot stand is gekomen).
b.	Ik vind het onjuist en getuigen van ambtelijke onbenulligheid als in een conserverend bestemmingsplan nieuwe regels met betrekking tot maatvoering van schepen in de Noorderhaven worden ingevoerd! Niet aangekondigd in Watervisie, niet in het Plan van aanpak Noorderhaven en nota bene verboden bij de Wabo en de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Een minimummaat invoeren en zo via een achterdeur de VOV binnenhalen? Dom en kortzichtig en strijdig met uw wensbeeld in zake authentieke schepen. Er zijn veel prachtige en bewoonbare schepen korter dan 20 meter (rivierklippers, luxe motors, beurtvaarders, tjalken en bollen) en die liggen ook nu in de haven! En dan de bepaling dat B&W geen uitzondering	Het stellen van eisen aan de maximale afmetingen van woonschepen dient het belang van de omgeving en is daarom niet in strijd met de Wet verduidelijking voorschriften woonboten of de Wabo. Deze laten namelijk onverlet dat de gemeente op grond van de Wet ruimtelijke ordening in het bestemmingsplan regels mag stellen ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening'. Wij zullen echter de voorgeschreven maximale lengte en breedte (26 meter, respectievelijk 5,10 meter) schrappen. Dit betekent dat in de Noorderhaven alleen de voorgeschreven hoogte van toepassing is, te weten: - een maximum van 3,50 meter of - een maximum van 5 meter voor kajuiten

	meer kunnen toestaan voor een overschrijdende lengtemaat in de Noorderhaven en wel overal elders in de stad? U hebt dit soort maatvoeringsonzin toch niet nodig om uw jarenlange gebrek aan effectieve handhaving 'recht te trekken'.	<p>en andere ondergeschikte opbouwen over maximaal 25 % van het scheepsoppervlak</p> <p>Voor zover de bestaande hoogte meer bedraagt is de bestaande hoogte toegestaan. Met 'bestaand' wordt bedoeld: op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand (peildatum). Hiertoe wordt in artikel 6, sublid 6.5.1, onder b, een nieuwe bepaling opgenomen. Door deze regeling is het mogelijk dat, wanneer zich in de Noorderhaven al een woonship bevindt, waarvan de hoogte op de peildatum afwijkt van de hierboven genoemde maten van 3,50 meter respectievelijk 5 meter, het schip kan worden gehandhaafd en in de Noorderhaven kan worden verplaatst of terugkeren.</p> <p>Verder schrappen we in de Noorderhaven de eis dat de lengte van een woonship ten minste 20 meter en / of het product van lengte, breedte en diepgang van een woonship ten minste 100 m3 dient te bedragen. Dit betekent dat artikel 6, sublid 6.5.1, onder b, zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan in zijn geheel vervalt.</p>
6.		
	In het nieuwe bestemmingsplan is mijn woonboot Energieweg 1011 opeens verdwenen zonder dat ik hier enige informatie over heb gekregen. Waarom is mijn woonboot zomaar weg terwijl ik gewoon een legitieme ligplaats heb	Zie bij 3. De vier ligplaatsen langs de Energieweg worden positief bestemd.
7.		
a.	Mijn schip ligt al sinds de jaren zeventig in de Noorderhaven. Mijn schip zal straks niet meer voldoen aan de maatvoeringseis van maximaal 26 meter; het schip meet 31,5 meter. Vreemd is dat in de vigerende VOV (2006) de maatvoeringseis van maximaal 26 meter niet geldt in de Noorderhaven.	Zie bij 5 onder b. We schrappen de eisen ten aanzien van lengte en breedte.
b.	Stel, ik wil mijn schip verkopen. Dat betekent dat de gemeente de nieuwe aspirant-eigenaar geen toestemming gaat geven om in de Noorderhaven te liggen (en de aspirant koper dus afhaakt). De gemeente ziet een eigendomsoverdracht als het 'opnieuw binnen varen van de Noorderhaven' en mag dan dus de (nieuwe) regels op die situatie toepassen. Het schip mag dus de haven niet meer in, zodat mijn schip feitelijk vanaf ingang van deze plannen onverkoopbaar is.	Zie bij a.
c.	Vreemd genoeg vermeldt het plan tot overmaat van ramp dat burgemeester en wethouders, die wel in de rest van de stad een afwijkingsbevoegdheid gaan hebben, juist in de Noorderhaven geen afwijkingsbevoegdheid	In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan staat abusievelijk dat in de Noorderhaven de afwijkingsbevoegdheid voor een grotere lengte en breedte van schepen niet geldt. In artikel 6, lid 6.6, onder b,

	gaan hebben. Waarom?	is echter de Noorderhaven niet uitgezonderd van de toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid. Omdat wij de eisen ten aanzien van de maximale lengte en breedte in de Noorderhaven schrappen, heeft deze bepaling nu voor de Noorderhaven geen relevantie meer (bij recht wordt al een grotere lengte en breedte toegestaan). De aangehaalde passage in de toelichting wordt gewijzigd.
d.	De minimale eis van 20 meter lengte, specifiek voor de Noorderhaven, is betuttelend. Mogen bewoners van schepen, net als van huizen, niet zelf bepalen wat genoeg ruimte is?	Zie bij 5 onder b. We schrappen deze eis.
8.		
	Ik wil bezwaar maken op punt 6.5.1 Varende schepen, van bestemmingsplan Openbaar vaarwater 2019. Specifiek voor de Noorderhaven (de aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven') zijn naast maximale ook minimale afmetingen voor woonschepen vastgelegd: een woonschip moet een lengte hebben van ten minste 20 meter en / of een inhoud (lengte x breedte x diepgang) van ten minste 100 m ³ . Deze criteria zijn ontleend aan het Binnenvaartbesluit, waarin voor schepen met deze afmetingen een certificaat van onderzoek wordt geëist. Deze ondergrens is gesteld om te voorkomen dat in de Noorderhaven schepen (bijvoorbeeld pramen) met te geringe afmetingen voor bewoning worden gebruikt. De meeste (woon)schepen in de Noorderhaven zijn kleiner, ook de mijne.	Zie bij 5 onder b. We schrappen deze eis.
9.		
	Ik zie tot mijn verbazing dat mijn woonboot niet meer in het bestemmingsplan staat. Ik begrijp niet waarom dit is en waarom ik niet op de hoogte gebracht bent. Het gaat tenslotte om mijn woning.	Zie bij 3. De vier woonschepen langs de Energieweg worden positief bestemd.
10.		
a.	Het is uw wens dat een authentiek woonschip niet vervangen mag worden door een schark. En ook dat het de wens is om scharken door schepen te vervangen. Dat is uw wens, een wens die niet door alle bewoners, onder andere door mij, gedeeld wordt. Authentieke schepen hebben niet een onbeperkte levensduur. Ook zijn en worden veel authentieke schepen verkocht aan het buitenland, onder andere gaan veel schepen naar London, Parijs en Hamburg. Dit betekent dat als je je eigen schip wilt vervangen door een ander schip, de keuze veel minder groot meer is. Sterker nog, die is zeer beperkt omdat er een diversiteit aan authentieke schepen is die moeilijk aansluiten op nieuwe woonwensen, en het bovendien om een verouderd arsenaal gaat waar je niet meer op wenst te wonen. Het is dus nogal wat om bestaande bewoners van woonschepen te dwingen om weer op een authen-	De gemeente voert al sinds jaren het beleid dat in het beschermd stadsgezicht alleen authentieke schepen een ligplaats mogen innemen. Dit is vastgelegd in de Verordening openbaar Vaarwater 2006 (artikel 20, lid 1). De beschermde stadsgezichten, waarom het hier gaat, zijn: het beschermd stadsgezicht Binnenstad, het beschermd stadsgezicht Het Zuiderpark, het beschermd stadsgezicht De Schildersbuurt en het beschermd stadsgezicht De Korrewegwijk. Hier werden sinds de invoering van deze regel dus al geen vergunningen meer voor nieuwe arken of scharken verleend. Wij willen dit beleid voortzetten. Wel maken we nu een uitzondering voor ligplaatsen waar al een ark of schark ligt; deze kunnen door een ander niet-authentiek schip worden vervangen. Daarnaast willen wij dat de authenticiteitseis

	<p>tiek schip te gaan wonen.</p>	<p>ook gaat gelden voor de primaire vaarwegen, omdat dit bij de functie van het water past. De primaire vaarwegen zijn het Noord-Willemskanaal, het Verbindingskanaal (valt ook onder het beschermd stadsgezicht Binnenstad en deels onder het beschermd stadsgezicht Het Zuiderpark), het Reitdiep (ligt deels ook in beschermd stadsgezicht Schildersbuurt) en het Hoendiep ten westen van de westelijke ringweg. Voor de overige vaarwegen (Hoendiep binnen de ring, Eendrachtsskanaal, Oude Winschoterdiep, Boterdiep, Hoornse Diep en Schipsloot) laten we de authenticiteitseis vallen.</p>
b.	<p>Het is bovendien zo dat in het huidige Bouwbesluit en gemeentelijke regelgeving eisen worden gesteld aan de duurzaamheid van woningen. Veel authentieke schepen zouden de toets van het Bouwbesluit niet kunnen doorstaan. Ze zijn niet duurzaam, je verstookt te veel gas/olie op een schip en daarmee draag je als woonschipbewoner niet bij aan de klimaatdoelstellingen. Tegenwoordig is de vigerende trend, dat energieneutraal wonen gestimuleerd wordt. Welnu, waarom wordt hier bij het wonen op het water van af geweken? Wij vragen om dezelfde behandeling als bewoners van een huis en zouden ook graag recht hebben op huisvesting die kan voldoen aan de eisen van duurzaamheid; immers wij willen ook graag een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen.</p>	<p>Zie bij a.</p>
c.	<p>Een ander probleem van (authentieke) woonschepen is dat de mogelijkheden van financiering in de toekomst een probleem dreigt te worden. Ter informatie daarnaast nog dat voor het verzekeren van varende authentieke schepen veel geld moet worden betaald dat een veelvoud is van het verzekeren van een woonhuis en vergeet daarbij ook niet dat het onderhoud een hoge prijs vraagt.</p>	<p>Zie bij a.</p>
d.	<p>Wij pleiten daarom dat het mogelijk moet zijn om in het kanaalvak tussen de Plantsoenbrug en de Colleniusbrug een woonschip te vervangen door een ark.</p>	<p>Zie bij a. Het kanaalvak tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug maakt deel uit van het beschermd stadsgezicht Schildersbuurt. Zoals opgemerkt waren hier op grond van de Verordening openbaar vaarwater 2006 al enkel authentieke schepen toegestaan. We willen hieraan vasthouden. Overigens behoort het Reitdiep tot de primaire vaarwegen, waarvoor we ook de authenticiteitseis hanteren. Dit betekent dat op het gehele Reitdiep alleen authentieke woonschepen worden toegestaan, met uitzondering van de ligplaatsen waarop al een ark (of schark) voorkomt.</p>
11.		
a.	<p>In paragraaf 3.3.3 (Ruimtelijke regels aan het object) lees ik in volgorde van de meest naar minst gewenste woonvorm op het water:</p>	<p>Zie hierboven onder meer bij 10 onder a. Vervanging van een ark of schark door een andere ark of schark is dus alleen mogelijk</p>

	<p>1. authentiek schip 2. schark 3. woonark</p> <p>Verder lees ik in diverse paragrafen dat: Arken en scharken kunnen worden vervangen door arken als deze hoogwaardig van karakter zijn en passen bij de collectieve en hoogwaardige uitstraling van het stadsbeeld.</p> <p>Aangezien ik in het bestemmingsplan in diverse paragrafen lees dat scharken vervangen kunnen worden door arken en er tijdens de inloopbijeenkomst verschil van mening was over de definitie en omschrijving schark meen ik te moeten concluderen dat er in de toekomst meer woonschepen of scharken vervangen kan worden door een ark.</p>	<p>in de kanaalvakken, die niet behoren tot een beschermd stadsgezicht of de primaire vaarwegen. Dit betekent dat op de Diepenring, het Oosterhamrikkanaal, het Noord-Willemskanaal, het Reitdiep en het Hoendiep ten westen van de westelijke ringweg alleen authentieke schepen zijn toegestaan. Wel kan binnen deze wateren een ark of schark worden door een andere ark of schark worden vervangen, indien een dergelijk scheepstype al op de ligplaats voorkomt.</p>
b.	<p>Ik lees op pagina 40-41 dat de mogelijkheid wordt geboden voor uitbreiding naar woonarken en scharken in plaats van authentieke schepen in het kanaalvak Reitdiep, tussen de plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug. Ik denk dat daarmee het hek van de dam is. Er liggen in het kanaalvak nu 3 woonarken, een tot schark verbouwde spits, diverse scharken en authentieke al dan niet varende schepen. Gezien het karakter en gewenste uitstraling van het kanaalvak waarin wij liggen, hetgeen ik ook denk terug te lezen in het bestemmingsplan, zie ik graag een gesloten beschrijving in de paragraaf. Bijvoorbeeld: behoud van authentieke schepen al dan niet varend. Bestaande scharken en arken mogen uitsluitend vervangen worden door al dan niet varende authentieke schepen.</p>	<p>Zie bij 10 onder d. Dit is dus niet mogelijk.</p>
c.	<p>Tijdens de inloopavond heb ik mijn zorgen geuit over het gebrek aan handhaving. Waarom zou je een plan schrijven als het toch niet opgevolgd wordt. Hierbij wil ik benadrukken dat, voor het slagen van het bestemmingsplan meer nodig dan het schrijven ervan. Mensen hebben de eigenschap om grenzen op te rekken te eigen bate. Onduidelijkheid in regelgeving en gebrek aan handhaving geeft mensen de ruimte regels in te vullen naar eigen inzicht, waardoor er een ongewenste situatie ontstaat die niet meer terug te draaien is. Helaas zijn daar diverse voorbeelden van uit het verleden.</p>	<p>Elk jaar stellen burgemeester en wethouders een handhavingsplan vast. Daarin worden de handhavingsprioriteiten bepaald.</p>
12.		
	<p>Ik teken, als bewoner/eigenaar van een authentiek, varend, 19,56 meter lang woonschip uit 1889 en gelegen in de Noorderhaven, bezwaar aan tegen de eis in artikel 6 van de bestemmingsregels dat de authentieke schepen in deze haven de minimumlengte van 20 meter dienen hebben. Het stellen van deze eis is mijns inziens historisch onjuist, is niet goed te motiveren, treft een aantal bewoners onevenredig en getuigt niet van een consistent beleid.</p>	<p>We schrappen deze eis.</p>
13.		
	<p>Wij wonen al een kwart eeuw op een historisch</p>	<p>We hebben de authenticiteitseis versoepeld</p>

	<p>motorschip, Op Hoop van Zegen, gebouwd in 1916 en met de status van Varend Monument.</p> <p>Intussen liggen we al ruim 17 jaren in Groningen; eerst in de Noorderhaven, daarna in het Hoendiep aan de U.T. Delfiaweg. De helft van onze levens zetten we ons in voor het behoud van het historisch bedrijfsvaartuig.</p> <p>Je zou dan verwachten dat we enthousiast zijn over een bestemmingsplan Openbaar Vaarwater waarin het authentieke schip niet zomaar vervangen kan worden. Dit is niet het geval.</p> <p>Wij hebben wel het idee dat de gemeente oog voor de oude bedrijfsschepen heeft en ook voor hun plek in een stad die zijn groei mede te danken heeft aan deze schepen. Wat voor ons nog altijd ontbreekt is een visie voor deze historische schepen. Er zijn vele plekken in de stad waar een historisch schip het beeld zou verrijken en een tastbare link met de geschiedenis zou leggen. Er zijn net zo goed plekken waar de verscheidenheid aan schepen, scharken en arken een bijdrage leveren aan het beeld van naoorlogse tot hedendaagse gebouwen.</p>	<p>en hanteren deze nu alleen voor de kanaalvakken in of grenzend aan beschermde stadsgezichten en de primaire vaarwegen. Zie verder onder meer bij 10 onder a.</p>
14.		
	<p>Ik wil graag een inspraakreactie geven op artikel 6.5.1., waarin wordt genoemd dat, specifiek voor de Noorderhaven, een woonschip een lengte moet hebben van ten minste 20 meter. Het betreft hierbij het schip ‘Zeldenvanpas’ met een lengte van 16 meter. Het is een authentiek schip uit 1932, een stalen steilsteven. Gezien de periode dat dit schip in de Noorderhaven ligt en aan alle voorwaarden voldoet welke gesteld zijn door de gemeente Groningen aan het wonen in de Noorderhaven, wil ik hierbij ontheffing aanvragen van de, gestelde voorwaarde van een minimale lengte van 20 meter, zoals genoemd in het bestemmingsplan ‘Openbaar Vaarwater 2019’.</p>	<p>We schrappen deze eis.</p>
15.		
a.	<p>In deze zienswijze verwoorden wij onze visie op en beleving van de implicaties die bovengenoemde voorontwerpen c.q. voorgenomen besluiten (gaan) hebben op ons leven aan boord van de varende motorklipper Jansje, gelegen in het Hoendiep. Daarbij hebben we ook een aantal vragen.</p> <p>Drie thema’s vormen voor ons een soort Bermuda Driehoek, een plaats waar stormen uit drie richtingen kunnen samenkomen.</p> <p>In het noorden: de bouw van het crematorium, in het zuiden: de bouw op het suikerunie terrein.</p> <p>Onze opvatting is dat we moeten samenleven. Maar dat betekent ook ruimte voor kunnen blijven wonen op het water. En door de vorm waarin deze plannen ten uitvoer worden gebracht, wordt die ruimte in onze woonomgeving en woonbeleving letterlijk en figuurlijk steeds benar-</p>	<p>De door insprekers ervaren problematiek is het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft daar geen betrekking op. Wij adviseren om in de ruimtelijke procedures voor deze ontwikkelingen – voor zover deze nog moeten plaatsvinden – gebruik te maken van de mogelijkheid om in te spreken of zienswijzen in te dienen.</p>

	<p>der. We raken ingebouwd, de aanrijdroute voor het crematorium gaat verkeersoverlast voor de deur opleveren (zeker tijdens de bietencampagne, waar we overigens al jaren met de gemeente over corresponderen en overleggen zonder resultaat, maar dat terzijde).</p> <p>Bovendien leert de ervaring dat walbewoners vroeger of later bezwaren maken tegen de water-woonvorm.</p>	
b.	<p>Naast wat er gebeurt in het noorden en het zuiden, ontspint zich in het centrum als een wantij een andere woon barrière: de voorgenomen actualisatie regels water. Daar valt veel over te zeggen en van te vinden. Klaas Koetje heeft dit uitstekend verwoord in zijn zienswijze d.d. 5 september jl. We ondersteunen deze zienswijze van harte.</p> <p>Wat wij daarin nog willen benadrukken, is dat in die actualisatie een enorme barrière wordt opgeworpen in onze toekomstige woonmogelijkheden op het water op de huidige ligplaats. Immers, de overdraagbaarheid en daarmee mogelijke verkoop lijkt een probleem te worden. Daarbij mag ons authentieke schip op termijn niet vervangen worden door een woonark op de huidige ligplaats. Al met al betekent dit voor ons een streep door een toekomstbestendige woonvorm op het water in de vorm van een voor ons betaalbare woonark, waar we zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen. We voorzien dat we het in de toekomst fysiek en materieel niet meer zelf kunnen opbrengen om ons schip naar behoren te onderhouden zodat we er én op kunnen blijven wonen én zodat het blijft voldoen aan gevraagde regelgeving.</p>	<p>We versoepelen de authenticiteitseis, maar handhaven deze voor de primaire vaarwegen en de kanaalvakken in of grenzend aan de beschermde stadsgezichten. Zie verder onder meer bij 10 onder a. Omdat het Hoen-diep ten westen van de ring tot de primaire vaarwegen behoort, wordt hier dus geen uitbreiding van het aantal niet-authentieke schepen toegestaan.</p>
16.		
a.	<p>Onlangs heeft u ons uitgenodigd om langs te komen voor een inloopavond waar u de plannen met betrekking tot de welstandsnota, Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater en Verordening Openbaar Vaarwater zou toelichten.</p> <p>Waar jullie voorheen ons in de gelegenheid stelden om van elkaars vragen te leren proberen jullie ons nu in één-op-één situaties ons op achterstand te zetten. Ik kan niet anders concluderen dan dat inspraak voor bewoners een uitgehold begrip is geworden waarbij voor jullie aan een vormvereiste is voldaan, maar inhoudelijk gezien is inspraak een leeg begrip geworden.</p>	<p>Wij delen deze mening niet. De gekozen vorm – een inloopbijeenkomst – doet volgens ons geen afbreuk aan de kwaliteit van de inspraak. Op de inloopbijeenkomst waren veel bewoners van woonschepen, die vragen hebben gesteld en hebben gereageerd. Er bestond dus daar ook gelegenheid om elkaar te ontmoeten en informatie uit te wisselen. Bovendien is aan iedereen een ruime mogelijkheid geboden (6 weken) om schriftelijke te reageren, per brief of online via de gemeentelijke website.</p>
b.	<p>In het ontwerp van het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater worden maatvoeringseisen genoemd waar niet van afgeweken mag worden, de minimummaat van 20 meter en de maximummaat van 26 meter. Hoe kunt u in één klap alle schepen die hier niet aan voldoen ineens vogelvrij verklaren? Dit is ronduit stuitend en bovenal onbehoorlijk te meer daar het schepen betreft die allemaal voor 1 januari 2018 met toestemming in de Noorderhaven</p>	<p>Zie bij 5 onder b en bij 4 onder k. Dit betekent dat we vasthouden aan de maximum-lengtemaat van 26 meter. Voor woonschepen met grotere afmetingen dan voorgeschreven leggen we in de regels van het bestemmingsplan vast dat de bestaande maten – indien legaal tot stand gekomen – zijn toegestaan. De minimum-lengtemaat van 20 meter schrappen we.</p>

	liggen.	
c.	<p>Waar u voorheen correctheidshalve het overgangsrecht respecteerde, moet ik nu tot mijn grote schrik constateren dat verwijzing naar het overgangsrecht volkomen achterwege is gebleven. Wat betekent dit nu? Ons schip ligt al sinds de jaren 90 in de Noorderhaven, op basis van de genoemde maatvoeringseisen zouden wij geen recht hebben op een ligplaats in de Noorderhaven. Klopt dat?</p> <p>Wat kan ik nu verwachten met betrekking tot verkoopbaarheid van het schip als wij niet voldoen aan deze maatvoering? Moet het schip dan de haven uit zonder dat er uitzicht is op een andere ligplaats in de gemeente Groningen?</p>	Zie bij a.
17.		
	<p>Graag wil ik reageren op het Voorontwerp Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater. In dit bestemmingsplan heeft u een regel opgenomen waarmee u in de Noorderhaven alleen schepen toestaat met een lengte tussen de 20 en 26 meter. Deze regel vind ik onwenselijk en ik zie graag dat u deze uit het bestemmingsplan haalt. Het is een unieke plek die je nergens anders in Nederland vindt. De Noorderhaven is een unieke plek die je nergens anders in Nederland vindt en wordt, vanwege de veelkleurigheid en grote variatie aan schepen en bewoners, gewaardeerd door bezoekers, scheepsbewoners en walbewoners. De regel die bepaalt dat alleen schepen tussen de 20 en 26 meter in de Noorderhaven worden toegelaten, betekent een afscheid van de haven in zijn huidige vorm. Van de huidige schepen die in de Noorderhaven liggen, voldoet namelijk nog geen 90% aan de regel dat het schip een lengte heeft tussen de 20 en 26 meter en bovendien moet varen. De regel werkt bovendien contrair aan een aantal doelstellingen uit uw eigen beleid dat u in de watervisie ‘Koersen op Water’ en in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan heeft vastgelegd. In de Watervisie schrijft u dat u in de Noorderhaven graag historische, varende schepen wenst. Met de regel die is opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan werkt u het tegenovergestelde in de hand. De minimeis van 20 meter is ook oneigenlijk gebruik van de regels uit de Binnenvaartwet, omdat deze met een ander doel zijn opgesteld.</p>	Zie bij 5 onder b en bij 4 onder k. Zowel de maximum-lengtemaat van 26 meter, als de minimum-lengtemaat van 20 meter worden geschrapt.
18.		
a.	<p>Het voorliggend bestemmingsplan is het 3e opeenvolgend plan dat het wonen op het water regelt. Maar nog immer wordt onze woonwijk op het water door de gemeente niet gewaardeerd voor wat het is, maar gezien als een ontwikkeling die betoeteld moet worden met gemeentelijke ambities. Ook speelt de woonkwaliteit van de bewoner in dit bestemmingsplan geen rol van betekenis.</p>	In de Watervisie ‘Koersen op water’ geven we er juist blijk van wonen op het water te waarderen en te zien als een volwaardige woonvorm. Ook geven we daarin aan dat we het wonen op het water willen verbeteren.

	Na 20 jaar bestemming en regulering wordt het tijd eindelijk op te houden de woonboot en zijn ligplaats te zien als een particulier object dat openbare ruimte in beslag neemt, maar te erkennen als een volwaardige woning.	
b.	In de plankaarten van het voorliggend bestemmingsplan zijn vakken aangegeven waarbinnen ligplaatsen voor wonen mogen worden gerealiseerd (aanduiding 'ligplaats'). Het maximum wordt bepaald door de begrenzing van de aanduidingsvlakken en de regels voor maatvoering van woonschepen en onderlinge afstand. In deze aanduidingsvlakken liggen woonboten met overdraagbare ligplaatsvergunningen die teruggaan tot ver in de vorige eeuw, een eigen adres, oplopende huisnummers, nutsvoorzieningen, riool aansluiting en eventueel een tuin en/of berging. Erken dat, benoem dat en laat dat, net als de woningen/gebouwen op de wal, ook tot uiting komen in het bestemmingsplan door de ligplaatsen van ieder adres individueel vast te leggen en in te tekenen op de plankaarten.	Wij hebben er bewust voor gekozen de ligplaatsen globaal te bestemmen en niet een aanduidingsvlak op te nemen voor iedere afzonderlijke ligplaats. Daardoor behouden we enige flexibiliteit, waarbij het mogelijk blijft met inachtneming van de eisen in het bestemmingsplan ten aanzien van de maatvoering en de onderlinge afstand iets met woonschepen te schuiven, bijvoorbeeld wanneer de eigenaar een vergunning aanvraagt voor een nieuw woonschip.
c.	Net als langs de oevers van het openbaar vaarwater, is ook in Lewenborg/Ruischerwaard veel gemeentelijke grond in bruikleen gegeven. Het water en delen van de oevers van het Damsterdiep maken deel uit van het bestemmingplan Openbaar Vaarwater. Desondanks wordt het niet nodig geacht in het voorliggend bestemmingsplan een ruimtelijke karakterisering van kanaalvakken met woonhuizen aan het openbaar vaarwater op te nemen. Ook in de VOV staat niets over steigers in het water of regels aangaande het maximum aantal bootjes bij woonhuizen.	In toelichting worden alleen die kanaalvakken waar woonschepen liggen uitgebreid besproken. Onder meer het Damsterdiep ter hoogte van Lewenborg behoort daar niet toe. De situatie ter plekke van de woningen aan het water wisselt sterk waar het gaat om de ligging van de waterlijn, de eigendomsgrenzen en de plangrenzen ten opzichte van elkaar. Op dit moment geeft de feitelijke toestand geen aanleiding hier specifieke actie te ondernemen.
d.	Met de Wet verduidelijking voorschriften woonboten wordt beoogd rechtszekerheid te bieden over de juridische status van woonboten en andere drijvende objecten waarop primair wordt gewoond. Helaas constateer ik dat de voorliggende plannen er op gericht zijn de rechtspositie van waterbewoners verder te verzwakken door in te zetten op flexibiliteit in plaats van woonzekerheid.	Zie bij b.
e.	Kwaliteit van woonboten gebaat bij goede financieringsmogelijkheden. Omdat in Groningen niet of nauwelijks nieuwe ligplaatsen worden uitgegeven, is de kans om een legale plek voor een woonboot te vinden erg klein. Een woonboot zonder ligplaats kopen is daarom voor de meeste mensen niet interessant, want aan een drijvende woning die je nergens kunt neerleggen heb je weinig. Een overdraagbare ligplaatsvergunning maakt de waarde van een woonboot daarom aanzienlijk hoger. Beperken van de overdraagbaarheid van nieuwe ligplaatsvergunningen lijkt ons in dit perspectief een ontwikkeling in de verkeerde richting.	De in de inspraak gebrachte regelingen beperken de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunningen niet. Wel is in de woonvisie 'Wonen in stad' een nieuwe uitgiftesystematiek aangekondigd. Er zijn echter nog geen besluiten genomen over de invoering hiervan. Dit betekent dat het huidige uitgiftesysteem vooralsnog blijft gehandhaafd.

f.	<p>Wijzigingen in ligplaatsen die samenhangen met gebiedsontwikkelingen worden in principe niet geregeld met het voorliggend bestemmingsplan, maar in aparte bestemmingsplannen, die ten behoeven van die ontwikkelingen zullen worden opgesteld.</p> <p>Aan het Oosterhamrikkanaal zitten we inmiddels al vanaf 2004 in onzekerheid en nog steeds is het voor een groot aantal woonboten niet duidelijk waar het heen gaat met de ontwikkelingen.</p>	<p>De Oosterhamrikzone transformeert zich langzaam maar zeker van een bedrijventgebied naar een woongebied. Dit proces is al verschillende jaren aan de gang. De basis hiervoor is gelegd in het structuurplan 'De Stad van Straks' in 1996 en daarna vertaald in verschillende plannen, waaronder het bestemmingsplan 'Watterand Oosterparkwijk'. Daarnaast heeft de gemeenteraad in 2016 een principebesluit genomen over de aanleg van het Oosterhamriktracé, gevolgd door een keuze voor een voorkeursvariant in 2018 (Voorkeursvariant Splitsing). Deze is onderwerp van verdere studie. Naar verwachting zal de gemeenteraad in 2021 een definitieve keuze bepalen. Wij begrijpen dat deze ontwikkelingen onzekerheden voor de bewoners van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal met zich brengen. Gezien de schaal en de complexiteit van de ontwikkelingen is dit helaas niet te vermijden.</p>
g.	<p>Hoewel het er dus niet over gaat, vindt men het wel nodig om in de Ruimtelijke Karakteristiek met de nodige negatieve bewoording het wonen op het water aan Oosterhamrikkade naar beneden te halen. Wij vinden de beschrijving van de ruimtelijke karakterisering zowel stuitend als beledigend en geen recht doen aan de inzet en tijd die wij sinds 2004 in overleg met gemeente en politiek geïnvesteerd hebben om dit goed geregeld te krijgen. Ook de inmiddels gerealiseerde herinrichting van de kade ter hoogte van Oosterhamrikkade 1001-1011 zou best met wat meer enthousiasme en trots verwoord kunnen worden. Wat daarbij nagelaten wordt te vermelden is dat de ontstane situatie in de Oosterhamrikzone in 2005 door de gemeente zelf in de hand is gewerkt, door haar besluit ervan terug te komen ons walgebruik formeel te regelen middels een bruikleenovereenkomst (zoals ons eerder was toegezegd). Als gevolg hiervan verkeren wij al 14 jaar in onzekerheid wat betreft onze tuinen en schuurtjes.</p>	<p>Wij constateren dat er op de Oosterhamrik-kade-zuidzijde verschillende tuinen zijn, waar veel opslag van goederen plaatsvindt. Ook is in een aantal gevallen een schutting en/of tuinhek geplaatst. Dit geeft een rommelig aanzien en sluit de kade van het water af. Wij vinden dit beeld niet passend bij het (openbare) karakter van de kanaalzone en willen hierin verbetering brengen.</p>
h.	<p>Een veelgehoord argument vanuit de ruimtelijke ordening is dat ligplaatsen moeten kunnen worden opgeheven of verplaatst in verband met wisselende en uiteenlopende publieke belangen, zoals de bescherming van het landschap, beschermde stadsgezichten, het milieu en verkeer etcetera.</p> <p>Wanneer een ligplaats dreigt te worden opgeheven of verplaatst, zijn de gevolgen voor de waterbewoner zeer ingrijpend omdat zijn woonzekerheid ernstig wordt bedreigd.</p> <p>Aan de Oosterhamrikkade hangt dit voor een aantal woonboten al meer dan 15 jaar als een zwaard van Damocles boven het hoofd.</p> <p>Het kan echter niet zo zijn dat het opheffen van een</p>	<p>Zie bij a.</p>

	ligplaats simpelweg wordt afgedaan door de eigenaar van de ligvergunning bovenaan een wachtlijst te plaatsen, zoals in de collegebrief 'Actualisatie Regels Water' van 10 juli 2019 wordt gesuggered.	
i.	Wanneer er ook nog voldaan moet worden aan de 'eisen ter plekke', dan is de kans op een nieuwe ligplaats voor bijvoorbeeld een ark of een woonboot met een bovengemiddelde lengte vrijwel nul.	Er zal inderdaad aan de eisen voor het innemen van een ligplaats moeten worden voldaan, waaronder de authenticiteitseis en de eisen gesteld aan de maximale afmetingen van woonschepen. Deze eisen kunnen echter per ligplaats verschillen, omdat bestaande arken (en scharken) en woonschepen met grotere afmetingen dan voorgeschreven positief zijn bestemd. In principe kan dus een ark (of schark) – op dezelfde ligplaats – worden vervangen door een soortgelijk scheepstype en kan een bestaand woonschip langer dan de voorgeschreven maximale lengte kan – op die plek – worden vervangen door een schip met dezelfde lengte als het bestaande schip.
j.	Wij maken bezwaar tegen het opheffen/verplaatsen van woonboten ten gunste van 'ruimtelijke kwaliteit', zoals bruggen, steigers of recreatieplaatsen die zijn voorzien om het gebied 'op te waarderen'.	Dit speelt alleen op een aantal plaatsen rondom de Diepenring en vloeit voort uit de Watervisie 'Koersen op water'. Wij willen hier het contact met het water herstellen en de kwaliteit en gebruikswaarde van de openbare ruimte vergroten. Dit betekent dat wij op een aantal plaatsen langs de kade (zoals bij het monumentale Dudok-tankstation) ligplaatsen opheffen.
k.	Zoals terecht opgemerkt in de nota 'Welstand te Water' heeft een woonboot echter een bijzondere ruimtelijke positie, het staat open vanaf vijf kanten naar zijn omgeving en ontbeert daardoor deze intrinsiek bescherming en veiligheid. Het is daarom logisch dat de bewoner die zoekt op de aangrenzende wal door enige privacy te creëren.	De belangen van de bewoners van woonschepen moeten hierbij worden afgewogen tegen andere belangen, zoals gebiedsontwikkeling, beeldkwaliteit, cultuurhuurhistorie en de functies van de openbare ruimte.
19. Woonschepencomité Groningen		
a.	Het doel van een bestemmingsplan is het bieden van rechtszekerheid, inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden en de bescherming van de leefomgeving in het algemeen waaronder ook het welzijn van de burgers in het betrokken plangebied. Het WCG moet helaas constateren dat aan deze vereisten zwak is voldaan met het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater. Het aankondigen van ingrijpende wijzigingen in het vergunningsstelsel, de wijze van vervanging van je eigendom en ook de zekerheid van je ligplaats tast de rechtszekerheid aan en veroorzaakt veel ongerustheid. Ook het op voorhand wegbestemmen van ligplaatsen in gebieden waarvan de ontwikkeling nog volstrekt niet vastgesteld is (Suikerunieterrein en achterliggende voormalige vloeivelden, Eemskanaalzone, Havengebied) staat op gespannen voet met de bedoeling van een bestemmingsplan. Als laatste	<p>Wijzigingen in het uitgiftesystematiek voor ligplaatsen zijn aangekondigd in de door de gemeenteraad vastgestelde woonvisie 'Wonen in stad'. Daarin is uitgesproken dat de gemeente de overdraagbaarheid van ligplaatsvergunningen wil beperken en wil overgaan op het beprijzen van ligplaatsen. De rechten van huidige bewoners worden daarbij gerespecteerd. Dit zijn beleidsvoornemens, in de nu voorliggende regelingen is hieraan nog geen gevolg gegeven. Nadere besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.</p> <p>In het voorontwerpbestemmingsplan zijn enkele ligplaatsen wegbestemd, die in het geldende bestemmingsplan nog een bestemming ligplaats hebben. Dit betreft een</p>

	<p>voorbeeld noemen we de onzekerheid die de bewoners van de Noorderhaven treft door het traject dat ingezet is met het onvoldragen Plan van Aanpak Noorderhaven.</p>	<p>aantal ligplaatsen in de Diepenring op locaties waar de aanwezige woonschepen reeds door de gemeente zijn aangekocht in verband met concrete plannen voor gebiedsontwikkeling (zoals de bouw van de Kattenbrug).</p>
b.	<p>De impuls die de gemeente geeft aan de stad als prettige verblijfsruimte waar de beleving een grote rol speelt heeft gevolgen voor het wonen op water. Voor bijvoorbeeld de Diepenring en de Oosterhamrikkade acht men verdunnen (het verminderen van het aantal ligplaatsen) noodzakelijk. Om infrastructurele redenen zoals de voorgenomen aanleg van de brug bij het Kattendiep zijn woonschepen wegbestemd.</p> <p>De gemeentelijke zoektocht naar vervangende ligplaatsen heeft niets opgeleverd. De jarenlang volgehouden belofte van het behoud van ligplaatsen, zelfs uitbreiding ervan is niet gerealiseerd. Zelfs van ligplaatsen voor tijdelijk gebruik, waarover eerder overeenstemming bestond tussen WCG en college, vinden wij geen spoor.</p>	<p>Zie onder a en bij 4 onder o.</p> <p>Er zijn momenteel twee ligplaatsen voor tijdelijk gebruik, de zogenaamde wisselplaatsen. Eentje ligt nabij het rondvaartbedrijf tegenover het station, en eentje bij de Griffiebrug. De wisselplaatsen zijn momenteel niet bezet, maar we houden ze vooralsnog vrij. Deze waren per abuis niet in het voorontwerp opgenomen. Dat hebben wij alsnog gedaan.</p>
c.	<p>Feit is dat de woonschepen veelal liggen op plaatsen van hoge kwaliteit: een mooie, historische omgeving of een ontwikkellocatie waar veel geld te investeren en te verdienen valt. Dit maakt het creëren van nieuwe ligplaatsen zeer lastig tot onmogelijk.</p>	<p>Dit is inderdaad een opgave. We moeten ook rekening houden met diverse andere belangen: woningbouwbehoefte, infrastructuur, cultuurhistorische waarden, uitzicht van bewoners, de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte, enzovoorts. Daarnaast speelt dat als gevolg van de aanwezige zware bedrijvigheid de milieubelasting op veel plekken te hoog is en uitgifte van ligplaatsen pas mogelijk is, wanneer die bedrijvigheid is verdwenen.</p>
d.	<p>Een waterkavel vat het WCG niet op als een ligplaats. Kan worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn, afgezien van waterkavels, om het aantal ligplaatsen voor woonschepen uit te bereiden en op welke termijn deze mogelijkheden ingaan?</p>	<p>Dit vraagt nader onderzoek. Buiten Meerstad zien wij op korte termijn geen mogelijkheden, dan wel vanwege belemmeringen vanuit vaarwegbeheer of de milieuwetgeving, dan wel omdat dit afhankelijk is van gebiedstransformatie en dit een langlopend proces is.</p>
e.	<p>In paragraaf 2.3.2 (bladzijde 14) van het BOV een nieuw uitgiftesysteem voor ligplaatsen aangekondigd. De overdraagbaarheid van nieuwe ligplaatsen wordt beperkt en aan de ligplaatsen worden prijsd. Wat is hiervoor de reden en wat houdt dit in?</p> <p>Welke gevolgen hebben deze voorgenomen maatregelen voor de ligplaatsen in de Noorderhaven? Het WCG is van mening dat de voorgenomen wijziging van het uitgiftesysteem alleen ingevoerd kan worden als over de concrete invulling veel meer duidelijkheid bestaat.</p>	<p>Wij denken over een nieuw uitgiftesysteem omdat we dat beter vinden passen bij de status van het water als openbaar gebied. Wij merken dat de huidige constructie ons onvoldoende zeggenschap geeft over het gebruik van het openbaar gebied en vinden dat het gebruik van het openbaar gebied een prijs mag hebben.</p> <p>Het bedoelde ligplaatsensysteem is nog niet uitgewerkt en daarom nog niet in de verordening opgenomen.</p>
f.	<p>De authenticiteitseis wordt uitgebreid over alle kanaalvakken. Het WCG acht de criteria hiervoor niet eenduidig waardoor willekeur kan optreden. Maar wat is precies de reden dat er geen woonark</p>	<p>We beperken de authenticiteitseis tot de primaire vaarwegen en de kanaalvakken in of grenzend aan de beschermde stadsgezichten. Zie verder bij 2 en bij 10 onder a.</p>

	<p>zou mogen liggen in een duidelijk niet historische omgeving (zoals bijvoorbeeld het kanaalvak Reitdiep voorbij de Colleniusbrug of de Oosterhamrikade)? Het WCG vindt dat deze generieke maatregel te ver gaat, niet voldoende gemotiveerd is en vraagt het college deze kwestie opnieuw te bezien.</p>	<p>Omdat het Reitdiep tot de primaire vaarwegen behoort, houden we hier ook voor het gedeelte voorbij de Herman Colleniusbrug, aan deze eis vast. Het Oosterhamrikkanaal grenst aan het beschermd stadsgezicht De Korrewegwijk. Ook hier vragen we authentieke schepen. Dit is al bestaand beleid. Wel kunnen bestaande woonschepen, die niet aan de authenticiteitseis voldoen, door een niet-authentiek schip worden vervangen. Dit is een versoepeling ten opzichte van de huidige regels voor gebieden gelegen in of grenzend aan een beschermd stadsgezicht.</p>
g.	<p>Op een ligplaats mag een object door een gelijkwaardig object vervangen worden of worden geüpgraded. Downgraden is niet meer toegestaan. Hoe worden de gevolgen ingeschat voor de waarde van drijvende bouwwerken en varende schepen en wat wordt gedaan aan eventuele planschade?</p>	<p>Wanneer iemand meent planschade te lijden dan kan hij om een tegemoetkoming vragen op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Wij zullen de aanvraag voor de tegemoetkoming dan voorleggen aan de onafhankelijke schadebeoordelingscommissie van de gemeente Groningen, die ons adviseert over de toekenning en de hoogte van de tegemoetkoming, en op basis daarvan een besluit nemen.</p>
h.	<p>Ook in de Noorderhaven streeft men naar verdunning/het verminderen van het aantal ligplaatsen. Echter, waar elders bij wegbestemde schepen nog de bedoeling bestaat een redelijke compensatie te bieden, veelal in de vorm van uitkoop, kiest het college voor de Noorderhaven een andere werkwijze: men haalt een decennialange verwaarloosde regelgeving van stal en gaat tot handhaving over. Op basis daarvan wordt aan ongeveer de helft van de bewoners medegedeeld dat ze niet voldoen aan de voorschriften en dus illegaal in de haven liggen. Genoemd wordt dat men op (een onzekere) termijn de haven moet verlaten. Hierdoor krijgen bewoners persoonlijke bezoeken namens de gemeente waar uitspraken wordt een gedaan over het mogelijke einde van het verblijf van het schip van de bezochte in de Noorderhaven, zonder dat daar een schriftelijke bevestiging op volgt, met referentie naar de daaronder ten grondslag liggende regelgeving. Het WCG heeft geen begrip voor deze benadering. Deze wordt als intimiderend ervaren door de Noorderhavenbewoners en is ook een vorm van discriminatie ten opzichte van bewoners in andere kanaalvakken. Daar geldt immers steeds bij de invoering van nieuwe regels het ontzien van de bestaande situaties. Het WCG vindt dat het hierboven beschreven overgangsrecht ook op de bewoners van de Noorderhaven toegepast moet worden en verzoekt het college bewoners waarvan men wenst dat deze hun ligplaats verlaten in het kader van een bestemmingsplan te behandelen als wegbestemd, evenals elders in de stad en dus niet als overtreders van regels. Wethouder</p>	<p>We streven niet naar vermindering van aantallen, maar naar verbetering van de kwaliteit. Dat er voor de Noorderhaven geen overgangsrecht is, heeft te maken met het karakter van een vrijhaven. Overgangsrecht is bedoeld om de overgang van de ene rechtstoestand naar de andere te versoepelen. Voor de Noorderhaven verandert er echter niets. Tot nog toe mochten er alleen varende schepen liggen en dat blijft zo. Bij het Plan van Aanpak hebben we bij de handhaving wel rekening gehouden met degenen die ondanks het verbod al langere tijd met een niet varend schip in de Noorderhaven lagen. Zij worden gedoogd tot het schip van eigenaar verandert.</p>

	Van der Schaaf heeft in de raadsvergadering in het kader van inspraak over het Plan van Aanpak in het voorjaar van 2019 de toezegging gedaan de menselijke maat toe te zullen passen.	
i.	Artikel 39 VOV (binnentreden) is strijdig met de grondwet en zal aangepast moeten worden of geschrapt.	Dit artikel is niet in strijd met de Grondwet. Artikel 12, eerste lid, van de Grondwet bepaalt: Het binnentreden in een woning zonder toestemming van de bewoner is alleen geoorloofd in de gevallen bij of krachtens de wet bepaald, door hen die daartoe bij of krachtens de wet zijn aangewezen. Dit grondwetsartikel is uitgewerkt in de Algemene wet op het binnentreden, artikel 149a van de Gemeentewet en artikel 5:27, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht. Laatstgenoemde wetsartikelen vormen de grondslag voor artikel 39 VOV.
j.	Bij de minimum-lengte-eis in de Noorderhaven van 20 meter staat niet voor veiligheid (elektriciteit, installaties e.d.) en dient verlaten te worden. Verder dient naar veiligheid gekeken te worden in alle kanaalvakken. Wat is de visie over het thema veiligheid en wat wordt er in dit kader gedaan?	We schrappen de minimum-lengte-eis van 20 meter. De onderhoudstoestand van de installaties op de schepen is de verantwoordelijkheid van de eigenaren. Wij hebben daar ook geen zicht op, dat speelt zich af achter de voordeur. De regelgeving biedt ons ook geen handvat om daarop te controleren. Ook aansluitelisen zijn niet mogelijk.
20.		
a.	Vanuit de stukken vindt ik het onduidelijk welke voorwaarden er zijn voor de locatie Hoendiep 1001, wat voor schip of ark verwacht de gemeente hier en waarvoor mag deze indien gewenst vervangen worden.	Wij streven op deze plek langs de stenen kade naar zoveel mogelijk authentieke schepen. Authentieke schepen mogen daarom alleen worden vervangen door authentieke schepen of schepen die daar sterk op lijken. De bestaande schark mag nog wel worden vervangen door een ark of een schark, die wel moet voldoen aan de welstandseisen. Bij vervanging moet de minimale afstand van vijf meter in acht worden genomen. Op een woonschip mag één huishouden wonen.
b.	In het bestemmingsplan openbaar vaarwater worden ook eisen en voorwaarden gesteld aan het plaatsen van zonnepanelen waarin ik mij niet kan vinden, voor de woonark van mij wordt er gewenst dat de panelen vlak geplaatst dienen te worden, hierdoor loopt het rendement van de panelen dusdanig terug dat je als waterbewoner achtergesteld wordt te opzichte van bewoners van woningen.	Het bestemmingsplan stelt geen eisen aan zonnepanelen. Wel staan er welstandscriteria in de Nota Welstand te water. Daarover het volgende. Ten eerste gelden de welstandscriteria niet voor vergunningvrije bouwwerken. Op de vergunningchecker op www.omgevingsloket.nl is na te gaan of een zonnepaneel vergunningvrij is. Daarbij is van belang op een schip al dan niet in een beschermd stadsgezicht ligt. Dit schip ligt deels in het beschermd stadsgezicht. Op dat deel zijn in ieder geval geen vergunningvrije zonnepanelen mogelijk. Ten tweede staat de 'eis' van platliggende zonnepanelen onder de zogenaamde 'loket-

		<p>criteria'. De loketcriteria zijn er om snel uitsluitsel te kunnen geven welke bouwwerken sowieso akkoord zijn, zonder uitgebreide welstandsbeoordeling. Als de zonnepanelen aan de loketcriteria voldoen, voldoen ze automatisch aan redelijke eisen van welstand. Er vindt er dan geen verdere welstandsbeoordeling plaats.</p> <p>Voldoen de zonnepanelen niet aan de loketcriteria, dan worden ze niet automatisch afgewezen, maar net als elk ander bouwwerk beoordeeld aan de hand van de algemene criteria, de typengerichte criteria en de gebiedsgerichte criteria (in dit geval voor 'Hoendiep ten oosten van de ringweg').</p> <p>Het sneltoetscriterium over plat liggende panelen op een plat dak komt overigens voort uit de bijzondere ruimtelijke context van woonschepen. Platte daken van woonschepen zijn vaak goed zichtbaar en bepalen mede het beeld van de openbare ruimte, terwijl platte daken op andere woningen in veel gevallen vrijwel niet zichtbaar zijn. Dat onderscheid blijven we dus maken.</p>
c.	<p>Ook kan ik mij niet vinden in het volgende artikel "ARTIKEL 39 VOV blz. 12 (binnentreden op een schip zonder dat er sprake is van een calamiteit of specifieke toestemming van de burgemeester)". Aangezien de manier waarop het beschreven is strijdig is met de grondwet zal dit artikel aangepast moeten worden of geschrapt.</p>	<p>Deze bevoegdheid is gebaseerd op artikel 149a van de Gemeentewet. Deze wet geeft de bevoegdheid waarop gedoeld wordt in artikel 2, eerste lid van de Algemene wet op het binnentreden. Artikel 5:27, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht regelt dat het bestuursorgaan de machtiging kan verlenen.</p>
21.		
	<p>Wij, bewoners van de Schipsloot maken bezwaar tegen de onjuiste term 'illegaal'.</p>	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan is opgemerkt dat de bergingen op de oever van de Schipsloot illegaal zijn. Deze kwalificatie is, afgaande op de gegevens waarover wij beschikken, niet onjuist. Wij hebben in onze dossiers geen informatie aangetroffen waaruit blijkt dat voor een berging toestemming is verleend. Voor een aantal woonschepen in de Schipsloot zijn op 26 februari 2008 ligplaatsvergunningen verleend. Hierbij is in de vergunning de voorwaarde opgenomen: 'Op de wal mogen geen tuinen worden aangelegd of bouwwerken worden opgericht'. Wel is in 2004 een bouwvergunning verleend voor een steiger (een aangevraagde berging is toen afgewezen).</p>