

bestemmingsplan

Bestemmingsplan
Openbaar Vaarwater 2019

versie ontwerp

Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

versie ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Beleidskader	9
Hoofdstuk 3	De ruimtelijk - functionele structuur	17
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	51
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	61
Hoofdstuk 6	Participatie, inspraak en overleg	73
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid/exploitatie	77
Regels		79
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	80
Artikel 1	Begrippen	80
Artikel 2	Wijze van meten	87
Artikel 3	Uitmetingsverschillen	88
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	89
Artikel 4	Groen	89
Artikel 5	Verkeer	91
Artikel 6	Water	93
Artikel 7	Leiding - Gas	97
Artikel 8	Leiding - Hoogspanningsverbinding	99
Artikel 9	Waarde - Archeologie 1	100
Artikel 10	Waarde - Archeologie 2	102
Artikel 11	Waarde - Beschermd stadsgezicht	104
Artikel 12	Waterstaat - Waterkering	105
Hoofdstuk 3	Algemene regels	106
Artikel 13	Anti-dubbeltelregel	106
Artikel 14	Algemene aanduidingsregels	107
Artikel 15	Algemene bouwregels	108
Artikel 16	Algemene gebruiksregels	109
Artikel 17	Algemene afwijkingsregels	110
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	112
Artikel 18	Overgangsrecht	112
Artikel 19	Slotregel	113

Toelichting

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 27 januari 2010 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater vastgesteld. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het grootste deel van de wateren in de voormalige gemeente Groningen en heeft voornamelijk ten doel het regelen van de ligplaatsen voor woonschepen. Destijds is besloten de regelgeving in dit bestemmingsplan zoveel mogelijk te beperken en aanvullend te zijn op bestaande regelgeving zoals de Verordening Openbaar Vaarwater 2006 (VOV). Zo regelt dit bestemmingsplan niet de maatvoering van de woonschepen. Dit is aan de VOV overgelaten. Alleen het gebruik als ligplaats is in het geldende bestemmingsplan geregeld door middel van de aanduiding 'ligplaats' - of voor de aanwezige bedrijfs- en horecaschepen: 'bedrijf' respectievelijk 'horeca' - en daaraan gekoppelde gebruiksregels.

Hiermee kon worden volstaan. Tot voor enkele jaren was de vaste lijn in de jurisprudentie dat woonschepen geen bouwwerk zijn en dat voor het plaatsen van een woonschip geen omgevingsvergunning is vereist.

In 2014 heeft de Raad van State in een zaak over een verbouwingsvergunning voor een Amsterdamse woonboot uitgesproken dat dit woonschip een bouwwerk is in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze uitspraak was aanleiding voor een wijziging van de Woningwet en de Wabo: de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Deze treft een regeling voor woonschepen en andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf, zoals een hotel of restaurant. De wetswijziging is niet van toepassing op varende schepen.

Als gevolg van deze wetswijziging is voor het innemen van een ligplaats met een woonschip een omgevingsvergunning vereist als er sprake is van een bouwwerk. Er kan dan niet meer worden volstaan met enkel een ligplaatsvergunning op grond van de Verordening Openbaar Vaarwater (VOV). Om met het oog hierop over een adequaat toetsingskader te kunnen beschikken, is een aanpassing van het bestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater' nodig. De bouwregels in het huidige bestemmingsplan houden geen rekening met drijvende bouwwerken en staan het verlenen van een omgevingsvergunning daarvoor in de weg. Dit betekent dat de maatvoeringseisen en andere ruimtelijke bepalingen van de VOV naar het bestemmingsplan moeten worden overgeheveld.

Naast een juridische reden is er ook beleidsmatig aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan. Op 30 mei 2017 heeft de gemeenteraad de Watervisie 'Koersen op water' vastgesteld. Hierin is nieuw beleid geformuleerd voor wonen op het water, andere functies van het water, zoals varen en recreëren, en het gebruik van de openbare ruimte aan het water. Dit beleid dient, voor zover passend binnen de scope van dit bestemmingsplan, een juridische vertaling te krijgen.

1.2 Doel en aard van het bestemmingsplan

Het doel van dit bestemmingsplan is om de voorwaarden voor alle woonschepen en overige schepen met een permanente ligplaats eenduidig te regelen. Ook de bebouwing op de oever en het gebruik van de oever als tuin wordt geregeld. Dit bestemmingsplan legt alle ruimtelijke criteria en voorwaarden vast, zowel voor drijvende bouwwerken als voor varende woonschepen. Deels zijn deze eisen op dit moment nog in een verordening opgenomen (Verordening Openbaar Vaarwater 2006), zoals de maatvoeringseisen voor woonschepen. De op deze schepen van toepassing zijnde voorschriften worden nu, voor zover ruimtelijk van aard, op één plek samengebracht: het bestemmingsplan.

Dit laat onverlet dat er nog steeds de noodzaak bestaat om ook bij verordening regels te stellen voor het gebruik van het openbaar vaarwater, maar waarvoor het bestemmingsplan niet het aangewezen instrument is. Bijvoorbeeld eisen in verband met ontwerp

een ongehinderde doorvaart en veiligheid op het water. Ook de regeling van de ligplaatsvergunning hoort hierin thuis. Aan een dergelijk vergunningstelsel bestaat onverminderd de behoefte, ook nu als gevolg van de jurisprudentie en wetswijziging voor veel woonschepen het vereiste van een omgevingsvergunning geldt. Dat betekent dat behalve het bestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater' uit 2010 ook de Verordening Openbaar Vaarwater wordt vervangen door een nieuwe regeling.

Naast het bestemmingsplan en de verordening wordt een derde instrument geïntroduceerd: een welstandskader voor (woon)schepen (de nota 'Welstand te water Groningen'). Daarmee zullen deze schepen ook aan redelijke eisen van welstand moeten voldoen.

Met het nieuwe bestemmingsplan wordt vooral geregeld welk gebruik en welke ruimtelijke regels er gelden voor de huidige situatie. Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard en bestemt de bestaande situatie, voor zover deze legaal tot stand is gekomen. Vrijgekomen ligplaatsen, waarvan het beleidsmatig ongewenst is dat ze opnieuw door een woonschip worden ingenomen, worden niet bestemd. Wijzigingen in ligplaatsen die samenhangen met gebiedsontwikkelingen worden in principe evenmin geregeld met dit bestemmingsplan, maar in aparte bestemmingsplannen, die ten behoeve van die ontwikkelingen zullen worden opgesteld. Dat geldt voor de Oosterhamrikkanaal, het Eemskanaal en het Hoendiep ter hoogte van het terrein van de voormalige Suikerfabriek, nu aangeduid als 'Suikerzijde'.

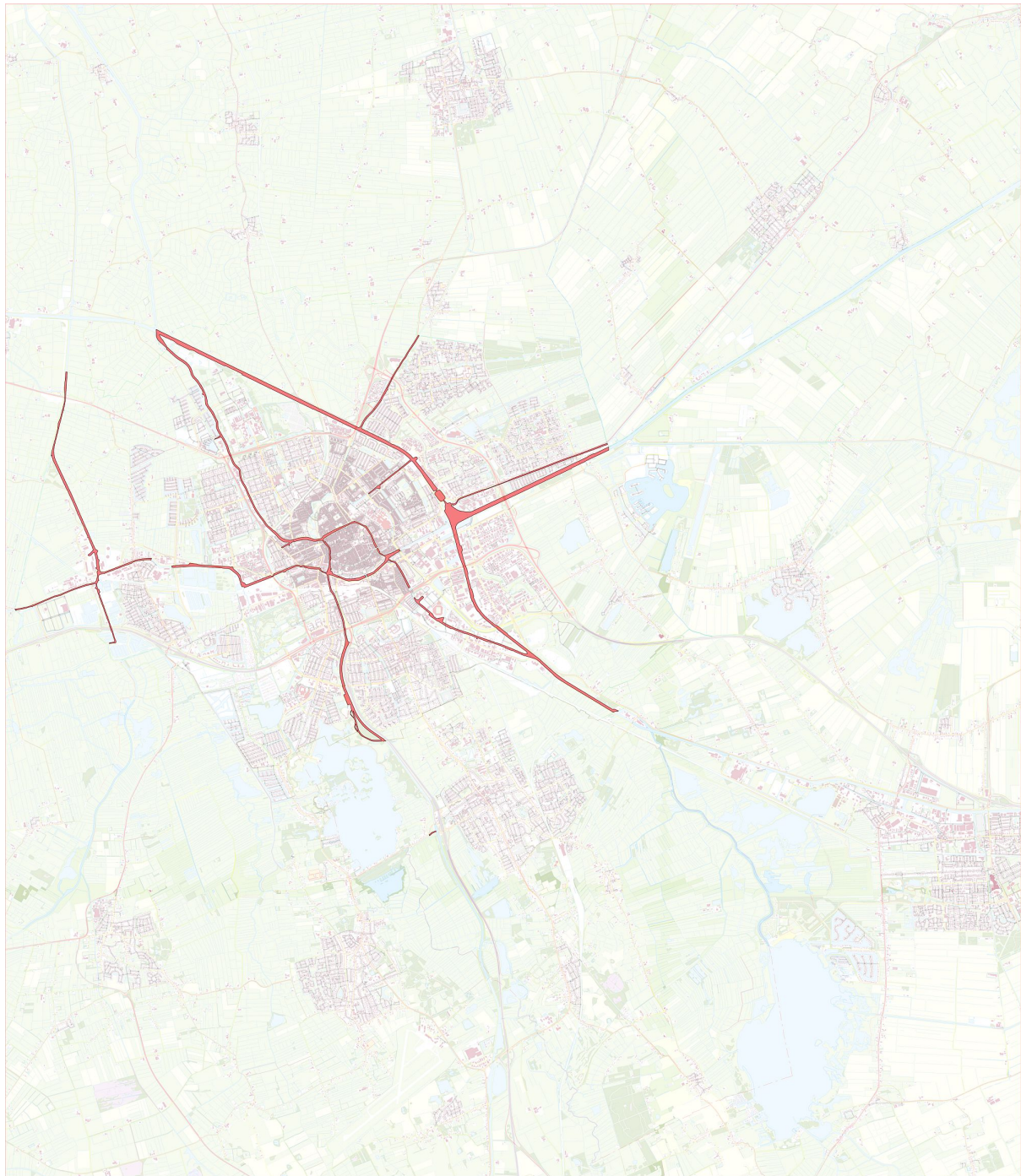
1.3 Begrenzing plangebied

Voor de begrenzing van het plangebied is het bestemmingsplan 'Openbaar Vaarwater', vastgesteld op 27 januari 2010, tot uitgangspunt genomen. Dit plangebied omvat de wateren, waarin ligplaatsen voor woon- en andere schepen voorkomen.

Een aantal liggebieden zijn buiten het nieuwe bestemmingsplan gelaten, omdat hier ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien. Daarvoor zal een eigen planologisch traject worden doorlopen (zie ook paragraaf 1.2). Ook de woonschepenhaven maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan. Hiervoor wordt een apart bestemmingsplan opgesteld, met uniforme regels.

Toegevoegd zijn de ligplaatsen aan de Meerweg in Haren. Omdat zich overigens in de wateren in de gemeente Groningen geen ligplaatsen voor woonschepen bevinden, is de uitbreiding van het plangebied beperkt tot deze locatie.

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van het plangebied.



Plangebied

1.4 Terminologie

Er ontstaat nogal eens verwarring over de verschillende termen waarmee woonschepen worden aangeduid. Woonschepen, woonboten en woonarken worden in allerlei betekenissen door elkaar heen gebruikt. Ook de wetgever is daar tot nog toe niet erg eenduidig in geweest.

In dit bestemmingsplan sluiten we aan bij de definities zoals die nu gehanteerd worden in de wetgeving rond geluidhinder én in de nieuwe Omgevingswetgeving: "een drijvende woonfunctie op een locatie die in een bestemmingsplan is aangewezen als een ligplaats

ontwerp

voor een woonschip". Dat sluit ook aan bij gangbare benamingen als 'woonschepenhaven' en 'Woonschepencomité'.

'Woonschepen' wordt daarmee de verzamelterm voor alle verschijningsvormen van drijvende woningen. Daarbinnen onderscheiden we naar verschijningsvorm:

- 'authentieke schepen', schepen met min of meer originele scheepsromp en opbouw die hun contouren nog niet verloren hebben; onder authentieke schepen verstaan we voor dit plan ook authentiek ogende schepen die weliswaar niet (geheel) origineel zijn, maar naar uiterlijk en verschijningsvorm wel veel op de authentieke schepen lijken,
- scharken, met een originele scheepsromp, maar met een aangepaste opbouw, zodanig dat de oude scheepscontour verloren is gegaan,
- arken, constructies niet gebaseerd op een originele scheepsromp.

Het begrip 'woonboten' hanteren we in dit plan niet meer.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister vastgesteld. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen, draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsruimte voor het faciliteren van ontwikkelingen. Het voorliggend plan raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de SVIR.

Nationale omgevingsvisie

Het ontwerp van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is in juni 2019 verschenen.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De Nationale Omgevingsvisie helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes.

Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie

Het klimaat verandert. De gevolgen hiervan merken we soms al. Denk aan de steeds drogere zomers, de heviger regenvall en stijgende zeespiegel. Op deze en andere gevolgen van de klimaatverandering moeten we tijdig inspelen. Tegelijkertijd willen we met elkaar de overstap maken naar duurzame energie. Het is de bedoeling dat ons land in 2050 een duurzame energievoorziening heeft. We dragen hier zelf aan bij door bijvoorbeeld zoveel mogelijk woningen aardgasvrij te maken. Maar er zullen ook aanpassingen nodig zijn, bijvoorbeeld met windenergie, die we moeten inpassen in het landschap. Mensen in de omgeving moeten ook voordelen ervaren van geplaatste windmolens.

De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden

Nederland heeft een sterke internationale concurrentiepositie. Vanuit die positie willen we werk maken van een nieuw economisch verdienmodel dat duurzaam is en circulair. Door grondstoffen te hergebruiken in de bouw bijvoorbeeld. De overstap naar duurzame energie en het zorgen voor een gezond milieu zijn belangrijk. Ook willen we dat bedrijven zich hier goed kunnen vestigen met voldoende ruimte voor bedrijvigheid. Daarvoor is het zaak alle verschillende aspecten te betrekken die hierbij een rol spelen, zodat we duurzaam ons geld kunnen blijven verdienen.

Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken

Veel mensen zijn op zoek naar een geschikte, betaalbare woning. We willen graag wonen in een prettige omgeving. Een omgeving met voldoende groen en met aandacht voor onze veiligheid en gezondheid. Denk bijvoorbeeld aan groen en fontein op plekken waar het erg warm kan worden (hittestress). Tegelijkertijd is het belangrijk dat de woningen goed bereikbaar zijn door goede fiets- en wandelpaden en aansluiting op het wegennet en het openbaar vervoer. Kortom, het gaat niet alleen om voldoende woningen, maar ook om een aantrekkelijke woonomgeving.

Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

In sommige regio's staan de natuurlijke systemen en het landschap onder druk. Soms is daar sprake van een verzakkende bodem, onder meer door een te laag waterpeil. Als we het waterpeil omhoog brengen, kan dat gevolgen hebben voor de landbouw en de veeteelt. In sommige gebieden wordt het dan misschien logischer om duurzame energie te

ontwerp

produceren in plaats van voedsel. Tegelijkertijd willen we de kwaliteiten van het landschap graag behouden om te kunnen recreëren en ook vanwege ons cultureel erfgoed.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat algemene regels als bedoeld in artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierin zijn de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemde nationale belangen wettelijk verankerd. Het Barro stelt met het oog hierop regels, waarmee bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden.

Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn met name relevant:

- Titel 2.1. Rijksvaarwegen. In het plangebied liggen twee rijksvaarwegen van CEMT-klasse V (in de toekomst: klasse Va), het Starckenborghkanaal en het Eemskanaal, met een bijbehorende vrijwaringszone.
- Titel 2.7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Het plangebied wordt gekruist door verbindingen, waarop deze titel van toepassing is (onder andere de A7).
- Titel 2.8. Elektriciteitsvoorziening. Het plangebied wordt doorkruist door hoogspanningsverbindingen genoemd in het Barro.

Genoemde nationale belangen worden door het voorliggende plan niet geraakt.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie art. 1.1.1 Bro) mogelijk maakt. Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk. Voor bestaande woonschepen, welke op grond van de Verordening Openbaar Vaarwater al vergund waren en welke in oudere bestemmingsplannen al waren aangeduid, wordt voorzien in een nieuwe bestemmingsplanregeling.

Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Met de Wet verduidelijking voorschriften woonboten worden enkele voorschriften en overgangsrechtelijke bepalingen opgenomen in de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze verhelderen de juridische status van woonboten/woonschepen en andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf (zoals een hotel of restaurant).

Aanleiding voor de Wet verduidelijking voorschriften woonboten was de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1331. Hierin oordeelde de Afdeling in een zaak over een gemeentelijke verbouwingsvergunning voor een bestaand woonschip dat het desbetreffende woonschip moet worden aangemerkt als bouwwerk in de zin van de Wabo. Deze uitspraak zou voor veel woonschepen en andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf tot gevolg hebben dat ze over een omgevingsvergunning dienen te beschikken en moeten voldoen aan het Bouwbesluit. Daarmee zouden deze schepen feitelijk illegaal worden. Omdat ze niet kunnen voldoen aan het Bouwbesluit, zou een omgevingsvergunning moeten worden geweigerd. Om deze ongewenste consequentie van de uitspraak te voorkomen heeft het kabinet een wetsvoorstel voor wijziging van de Woningwet en de Wabo bij de Tweede Kamer ingediend (de Wet verduidelijking voorschriften woonboten). Deze wet is op 1 januari 2018 in werking getreden.

De Wet verduidelijking voorschriften woonboten zondert een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart uit van het begrip

ontwerp

bouwwerk. Tevens verklaart de wet het Bouwbesluit niet van toepassing op een bestaande woonboot of bestaand ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf. Ten slotte is hierin vastgelegd dat woonboten of andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf van rechtswege een omgevingsvergunning hebben verkregen, indien ze op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet over een vergunning of ontheffing beschikten op grond van een provinciale of een gemeentelijke verordening (of een dergelijke vergunning of ontheffing op dat tijdstip niet was vereist). Daarnaast is het Bouwbesluit aangevuld met enkele specifieke eisen voor de nieuwbouw van woonboten/woonschepen.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn de nieuwe wettelijke bepalingen vertaald in specifieke bouw- en gebruiksregels.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Provincie Groningen 2016-2020

De Omgevingsvisie Provincie Groningen 2016-2020 bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. Een belangrijk doel is om op strategisch niveau samenhang aan te brengen in het beleid voor de fysieke leefomgeving. In de Omgevingsvisie hebben we al het provinciale beleid dat op een of andere manier raakt aan de fysieke leefomgeving geformuleerd en geordend in vijf samenhangende thema's en elf provinciale 'belangen':

Ruimte

- Ruimtelijke kwaliteit
- Aantrekkelijk vestigingsklimaat
- Ruimte voor duurzame energie
- Vitale landbouw
- Natuur en landschap

Beschermen landschap en cultureel erfgoed

- Vergroten biodiversiteit
- Water

Waterveiligheid

- Schoon en voldoende water

Mobiliteit

- Bereikbaarheid

Milieu

- Tegengaan milieuhinder
- Gebruik van de ondergrond

Het bestemmingsplan heeft geen consequenties voor het provinciaal beleid.

In december 2019 hebben Gedeputeerde Staten het ontwerp voor een actualisatie ter inzage gelegd. De wijzigingen raken niet aan het onderwerp van dit bestemmingsplan.

Omgevingsverordening provincie Groningen 2016

De Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016 (inclusief de herzieningen die zijn vastgesteld in 2016, 2017 en 2019) bevat regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. Deze regels richten zich op de thema's ruimtelijke ordening, water, infrastructuur, milieu en ontgrondingen. De Omgevingsverordening is nauw verbonden met de Omgevingsvisie provincie Groningen 2016 - 2020.

Voor dit bestemmingsplan zijn relevant hoofdstuk 2 (Ruimtelijke ordening), hoofdstuk 3

ontwerp

(Water) en hoofdstuk 4 (Vaarwegen en wegen).

De regels in hoofdstuk 2 hebben onder meer betrekking op ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, bundeling en verstedelijking, veiligheid, milieu, infrastructuur en natuur. Deze belangen worden door dit bestemmingsplan niet geschaad.

De regels in hoofdstuk 3 hebben onder andere betrekking op waterveiligheid, waterberging en waterkwaliteit, de regels in hoofdstuk 4 onder meer op een veilige, vlotte doorvaart op de vaarwegen. Deze belangen worden evenmin door het bestemmingsplan geschonden.

In december 2019 hebben Gedeputeerde Staten het ontwerp voor een partiële herziening ter inzage gelegd. De wijzigingen raken niet aan het onderwerp van dit bestemmingsplan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Historie regelgeving openbaar vaarwater in Groningen

Tot in de jaren zeventig bestond er overwegend beroepsvaart in Groningen: wonen op het water kwam weinig voor. Vrijwel de enige bewoners op het water waren de schippers, maar door de aard van hun werk verbleven die meestal slechts korte tijd op dezelfde plaats. Eind jaren zeventig, begin jaren tachtig kreeg het wonen op het water echter vleugels en overal in de stad ontstonden liggebieden met schepen die een vaste ligplaats innamen. De Diepenring kwam vol te liggen met woonarken en wallenkanten werden geleidelijk aan steeds intensiever in gebruik genomen. In de woonschepenhaven was een heuse woonwijk ontstaan vol arken en met een eigen verenigingsgebouw.

De Woningwet was niet van toepassing op woonschepen, het Bouwbesluit en de gemeentelijke bouwverordening evenmin. Regels bestonden er dus vrijwel niet.

Medio jaren negentig zag de Verordening openbaar vaarwater het licht. Met die verordening werd een eerste poging gedaan om wonen op water te reguleren en het gebruik van de waterwegen in Groningen te structureren. In de Verordening openbaar vaarwater was nog geen maximale hoogte- of breedtemaat opgenomen. Dat gebeurde in het bestemmingsplan Uniforme voorschriften openbaar vaarwater (UVOV), vastgesteld in 1997.

Het UVOV werd in latere jaren overgenomen door bestemmingsplannen per deelgebied. Dit gebeurde niet altijd even adequaat waardoor het kon gebeuren dat, met het verstrijken van de tijd, in een en hetzelfde kanaalvak twee verschillende maatvoeringsbepalingen van toepassing waren, zonder dat daar een ruimtelijk relevante reden voor was.

In 2002 werd een nieuwe Verordening openbaar vaarwater vastgesteld, die vervolgens in 2006 werd vervangen door de huidige verordening: Verordening openbaar vaarwater 2006, die nadien nog enkele keren is gewijzigd.

In 2010 werd het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater vastgesteld. Met dit bestemmingsplan ontstond één regeling voor al het openbaar vaarwater, waar er voorheen vele verschillende bestemmingsplannen met verschillende regelingen golden. In dit bestemmingsplan is aangegeven op welke plaatsen er ligplaats ingenomen kan worden, en ook met welk soort schepen (woonschepen, bedrijfsschepen enzovoort). In de Verordening openbaar vaarwater zijn bepalingen te vinden over maatvoering, kwetsbaarheid, aantallen en dergelijke.

2.3.2 Gemeentelijk beleid nu

Binnenstadsvisie ' Bestemming binnenstad'

Met de Binnenstadsvisie ' Bestemming binnenstad', vastgesteld op 24 februari 2016, geeft de gemeente weer hoe zij de komende jaren een impuls wil geven aan de binnenstad: huiskamer van de stad waar mensen graag verblijven en waar beleving een steeds grotere rol speelt. Het streven is een sfeervol uitnodigend stadshart te realiseren dat met

ontwerp

inspanning en betrokkenheid van alle partijen uitnodigt tot verblijf. De Diepenring wordt in de binnenstadsvisie genoemd: de kroon op de binnenstad en verdient gezien te worden. De gemeente wil de verblijfs- en verkeersfunctie van de Diepenring beter combineren, zodat deze echt onderdeel van de binnenstad wordt. Daarbij wordt de locatie Dudok aan het Diep genoemd als plek voor recreatief gebruik, als schakel tussen de binnenstad en het Ebbingekwartier. Tevens geeft de gemeente aan ruimte te willen maken voor de aanleg van (verdiepte) terrassen en geeft aan iets te willen doen aan de onderhoudstoestand van diverse schepen en arken.

Woonvisie ' Wonen in stad'

In de woonvisie ' Wonen in stad', vastgesteld op 24 juni 2015, wordt aangegeven dat de huidige uitgiftesystematiek en fixatie op aantallen het wonen op water niet flexibel maakt. De volgende acties worden aangekondigd:

- Een nieuwe uitgiftesystematiek voor ligplaatsen, waarbij we de overdraagbaarheid beperken en overgaan op het beprijzen van ligplaatsen. De rechten van huidige bewoners worden daarbij gerespecteerd.
- Aansluitend op de binnenstadsvisie wil de gemeente een multifunctioneel gebruik van de Diepenring mogelijk maken. Dat betekent dat naast wonen op het water ook ruimte wordt gegeven aan andere gebruiksvormen.
- Er wordt gewerkt aan een nieuwe ruimtelijk kader voor wonen op water, met meer aandacht voor beeldkwaliteit. Ook wordt gezocht naar nieuwe locaties voor ligplaatsen zodat elders de kans ontstaat om te 'verdunnen'.

Dit bestemmingsplan bevat geen regels met betrekking tot het uitgiftesysteem, het is daarvoor niet de aangewezen plaats. De VOV maakt mogelijk dat reeds vrijgekomen of aangekochte ligplaatsen op locaties die volgens de Watervisie (zie onder) een andere functie krijgen, niet opnieuw hoeven te worden uitgegeven. Dit bestemmingsplan bestemt op die locaties deze ligplaatsen weg. Dit geldt alleen voor reeds vrijgekomen of verworven ligplaatsen.

Watervisie 'Koersen op water'

Op 30 mei 2017 heeft de gemeenteraad de Watervisie 'Koersen op water' vastgesteld. Het doel van deze visie is om Groningen sterker als stad aan het water te presenteren en de economische potentie en de belevingswaarde van het water in de stad beter te benutten. De Watervisie geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water voor de lange termijn en biedt een kader voor de ruimtelijke ordening op water.

Voor de diepenring streeft de Watervisie naar een kwaliteitsimpuls, die ervoor moet zorgen dat het contact met het water wordt hersteld, er ruimte ontstaat voor nieuwe functies, zoals terrassen en aanlegsteigers, en de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd. Daarvoor zullen een aantal ligplaatsen een andere functie moeten krijgen. Er wordt prioriteit gegeven aan de transformatie van drie gebieden: Dudok aan het Diep, het gebied bij de Stadsschouwburg en het gebied tussen de Poelebrug en de Steentilbrug, rondom de nieuwe Kattenbrug.

De Noorderhaven, de Woonschepenhaven, de Eendrachtsskade/Hoendiep en het Oosterhamrikkanaal worden als verbetergebied aangemerkt. Voor de Woonschepenhaven wordt apart een bestemmingsplan opgesteld. Het Oosterhamrikkanaal wordt als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone meegenomen.

Voor de Noorderhaven wordt, in lijn met het plan van Aanpak Noorderhaven, geen wijziging in de bestemming doorgevoerd.

In de Watervisie wordt aangekondigd dat strengere eisen gesteld aan de kamerverhuur op woonschepen in de stad. Dat wordt in dit bestemmingsplan uitgewerkt.

ontwerp

Omgevingsvisie The Next City

In de omgevingsvisie 'The Next City', vastgesteld 26 september 2018, zijn de strategische keuzes beschreven voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Het accent ligt op de fysieke leefomgeving. De Groningse leefkwaliteit is het samenbindende thema voor de ontwikkeling van de gemeente richting 250.000 inwoners. Er zijn 20.000 woningen nodig en er is een groei voorzien van 15.000 banen. Dat betekent een heel stevige ontwikkelopgave. De gemeente blijft vasthouden aan de compacte stad en streeft ernaar de groei voor twee derde deel op te vangen in (binnen)stedelijk gebied. De ontwikkelzones, stedelijke knooppunten en wijkcentra zijn de plekken voor verdichting. In de schaarse ruimte moet veel gebeuren. In de omgevingsvisie is aangegeven hoe een evenwicht kan worden gevonden tussen verschillende functies, belangen, wensen en de kwaliteit van de leefomgeving.

Onderzoek nieuwe liggebieden en wonen op water

In 2018 heeft een uitgebreid onderzoek naar realisatie van nieuwe plekken voor wonen op water plaatsgevonden. Het resultaat van het onderzoek is in maart 2018 toegelicht aan de raad. Het onderzoek wordt in 2019 geüpdatet, gelijktijdig met dit bestemmingsplan. In alle bestaande kanaalvakken in de gemeente zijn in het onderzoek nieuwe liggebieden beoordeeld op haalbaarheid voor realisatie van nieuwe plekken voor wonen op water. Verschil ten opzichte van eerdere onderzoeken uit 2006 (Watergang) respectievelijk 2011 is dat ligplaatsen voor woonschepen sinds 2012 onder de Wet geluidhinder vallen. Dat betekent dat nieuwe ligplaatsen als geluidsgevoelige bestemming worden aangemerkt en moeten voldoen aan de wettelijke geluidnormen. Dat beperkt de mogelijkheden voor nieuwe ligplaatsen aanzienlijk. Kanaalvakken die uit eerdere onderzoeken haalbaar leken voor ontwikkelen van wonen op water blijken veelal op locaties te liggen met een te hoge geluidsbelasting. Daarnaast moest het onderzoek zorgvuldig worden afgestemd met de provincie Groningen, die als vaarwegbeheerder en eigenaar van delen van het water in en om de stad ook eisen stelt. Dat betekent eveneens een beperking van de mogelijkheden binnen de bestaande wateren.

Op basis van de huidige stand van zaken kan het volgende worden geconcludeerd:

1. Er zijn op korte en langere termijn volop kansen voor realisatie van allerlei vormen voor wonen op water in Meerstad.
2. Er zijn op korte termijn geen kansen voor realisatie wonen op water op bestaand water in/om de stad. Realisatie van wonen op water is op veel plekken niet haalbaar vanwege geluidhinder of door eisen die de vaarwegbeheerder stelt aan doorvaart. In het Europapark en op het Reitdiep zijn daarnaast beperkingen vanuit omliggende gebiedsontwikkelingen.
3. Er wordt nader onderzoek verricht naar nieuw wonen op water ter plaatse van:
 - het Eemskanaal: de zuidoever, vanaf de locatie van de Bereden Politie/brandweer oostwaarts;
 - de Suikerzijde: in de noordwesthoek.
4. Op lange termijn (na 2030), pas als het gebied zou transformeren van bedrijven naar wonen, kunnen er kansen zijn ter plaatse van de Scandinavische Havens en de Gideonweg (Oude Winschoterdiep). Op dit moment is wonen hier uitgesloten vanwege milieuhinder van omliggende bedrijven en omdat de oevers grotendeels privaat bezit zijn (woonschepen zijn onbereikbaar). Ook tijdelijk is wonen hier niet toegestaan.

Omdat er op korte termijn geen kansen zijn voor nieuw wonen op water regelt dit bestemmingsplan geen nieuwe ligplaatsen voor wonen op water.

De realisatie van nieuwe plekken voor wonen op water in Meerstad wordt via aparte bestemmingsplannen geregeld. Datzelfde geldt voor het Eemskanaal en de Suikerzijde, mocht nader onderzoek uitwijzen dat realisatie van wonen op water daar haalbaar is en

ontwerp

wenselijk wordt geacht.

Welstand

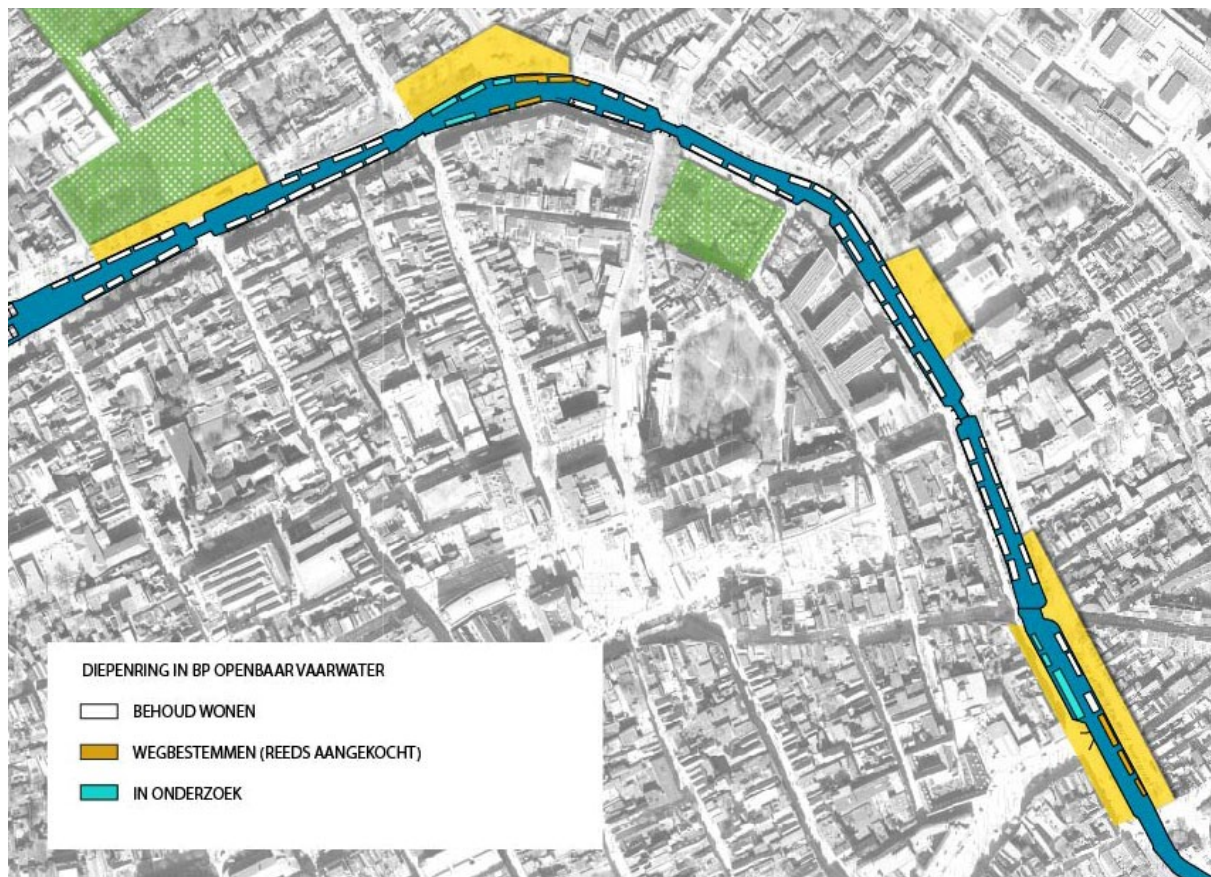
Nieuwe woonschepen en verbouwingen van woonschepen (drijvende bouwwerken) moeten sinds de Wet verduidelijking voorschriften woonboten worden getoetst aan redelijke eisen van welstand. Hiervoor vormt de gemeentelijke welstandsnota het kader. Deze is vastgesteld in 2018. Sindsdien gelden de redelijke eisen van welstand ook voor drijvende bouwwerken en woonschepen. Gelijktijdig met dit bestemmingsplan wordt de nota 'Welstand te water Groningen' opgesteld, die de welstandseisen specifiek toespitst op woonschepen. Deze nota stelt zowel eisen aan woonarken als aan (al dan niet) varende woonschepen. Of deze wel of niet kunnen varen (en daarmee volgens de wet een drijvend bouwwerk zijn of niet) maakt voor het beeld namelijk niet uit. Bij het opstellen van welstandseisen voor schepen draait het vooral om het borgen van de herkenbaarheid van het schip.

De welstandsnota bevat een excessen-regeling. Die is van toepassing op bouwwerken die ernstig in strijd zijn met redelijke eisen van welstand. Dat is het geval wanneer een ieder kan zien dat het uiterlijk of de positie van een bouwwerk buitensporig afwijkt van de context en grote afbreuk doet aan de ruimtelijke samenhang, kwaliteit en eigenheid van een plek. De regeling geldt ook voor drijvende bouwwerken die, bijvoorbeeld door gebrekkig onderhoud, ernstig zijn verwaarloosd en vervallen. Deze regeling wordt eveneens opgenomen in de nota 'Welstand te water Groningen'.

2.3.3 Lopende gebiedsontwikkelingen

Dit bestemmingsplan legt vooral de bestaande situatie vast. Het neemt lopende ontwikkelingen alleen mee als deze voldoende zeker zijn en voert alleen ter plaatse van de Diepenring bescheiden wijzigingen door:

Op de Diepenring worden 11 ligplaatsen voor wonen wegbestemd. Dit betreft alle ligplaatsen die (vaak lang geleden) zijn aangekocht en die op locaties liggen waar in de toekomst geen wonen gewenst is, conform de Binnenstadsvisie en de Watervisie. Het betreft de plekken die oranje zijn weergegeven op onderstaande afbeelding. Voor alle andere plekken blijft wonen behouden. Blauwe locaties zijn in onderzoek, mogelijk vindt daar in de toekomst verandering van functie plaats. Voorlopig blijven deze bestemd voor wonen.



Voor de ontwikkeling van De Suikerzijde (eerder bekend als 'Suikerfabriekterrein') moeten enkele bruggen worden gebouwd, om het nieuwe stadsdeel met de rest van de stad te verbinden. Een van de bruggen komt ter plaatse van een woonschip, terwijl nog eens twee woonschepen zullen moeten wijken vanwege de geluidnormen. Vanwege het uitgangspunt dat dit bestemmingsplan de bestaande situatie vastlegt, zijn die ligplaatsen in dit bestemmingsplan vooralsnog nog opgenomen. Afhankelijk van de loop van de procedure van dit bestemmingsplan en die voor het noordelijk deel van De Suikerzijde bekijken we waar het onderwerp definitief geregeld wordt. Overigens worden de nieuwe bruggen beweegbaar, zodat de doorvaart voor onder meer de woonschepen mogelijk blijft.

Hoofdstuk 3 De ruimtelijk - functionele structuur

3.1 Inleiding

Het openbaar vaarwater vormt een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in Groningen. Het hangt sterk samen met de geschiedenis van de stad en valt voor een groot deel samen met de ruimtelijke hoofdstructuur. De uitstraling van het water, van de woonschepen daarop en de oevers is van groot belang voor de beleving van de stad. Woonschepen zorgen enerzijds voor een verlevendiging van het stadsbeeld, anderzijds kunnen ze het stadsbeeld ook verstoren. Bijvoorbeeld door uitstraling van het schip of door de inrichting van de oevers.

Dit hoofdstuk licht de historie van het water in Groningen toe in paragraaf 3.2. Paragraaf 3.3 beschrijft de ambitie die ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan en bevat de vertaling daarvan in regels aan gebruik, ligplaatsen, maatvoering, type en oeverinrichting. Paragraaf 3.4 vat per deelgebied de gewenste karakteristiek en regels samen. Indeling en opzet van die paragraaf sluiten naadloos aan bij de nota 'Welstand te water', die gelijktijdig met dit bestemmingsplan wordt vastgesteld.

3.2 Historie ontwikkeling water in Groningen

Ontstaan van land en water

De basis voor het landschap rond Groningen werd gevormd in de voorlaatste ijstijd, het Saalien. Door het landijs, dat allerhande materiaal meevoerde, werd de bodem hier en daar opgestuwd. Zo ontstonden verhogingen in het landschap, waarvan de Hondsrug het meest zuidelijke voorbeeld is. Toen het ijs zich terugtrok, bleef een mengsel van leem, zand en stenen achter, het zogenaamde keileem. In de lager gelegen gebieden werd dit keileem door het terugstromende smeltwater meegevoerd. Hierdoor ontstonden tussen de ruggen vrij diepe dalen, zoals dat van de Hunze aan de oostzijde van de Hondsrug en dat van de Drentse Aa en het Peizer- en Eelderdiep aan de westkant. Tijdens het Holoceen werd het klimaat geleidelijk warmer en vochtiger. Er ontwikkelde zich een uitgestrekt veenmoeras, waar alleen de hoger gelegen delen boven uitstaken. Door het onregelmatige stijgen van de zeespiegel werden dan weer delen van het veen weggeslagen, dan weer kon het aangroeien. Ondanks de bouw van dijken vanaf ongeveer de 11de eeuw bleef de zee via de bestaande en nieuw gevormde geulen zoals het Reitdiep overstromingen veroorzaken. Toch werd stukje bij beetje de zee teruggedrongen. De meeste geulen slibden in de loop der eeuwen dicht. In het Reitdiep (en dus ook in de stad Groningen) bleef echter tot 1877 sprake van eb en vloed. In dat jaar werd de zeearm bij Zoutkamp afgesloten.

Strijd tegen het water

De strijd tegen het water was niet alleen een kwestie van de aanleg van dijken als bescherming tegen de zee. Ook de afwatering van het land moest goed geregeld worden. Kloosters speelden bij de regulering van het oppervlaktewater een belangrijke rol. In de 11de eeuw werd door monniken begonnen met de aanleg van dijken. Zo werden onder meer de Hunze, de Drentse Aa en het Reitdiep bedijkt. Ook werden vanaf de Hondsrug in oostelijke en westelijke richting dijken aangelegd. In de 12de eeuw werd ter bescherming van het deels ontgonnen veengebied ten noordoosten van de stad de Wolddijk aangelegd. De afwatering van het gebied vond van oudsher plaats via de Drentse Aa en de Hunze, die ten noordoosten van de stad samenstroomden in het Reitdiep. In de Middeleeuwen vormde het Reitdiep de enige verbinding van Groningen met de (Wadden-)zee. In Groningen gaat het Reitdiep over in de Drentse Aa. Op deze overgang, nu de Hoge der A tussen de huidige Vissersbrug en de Museumbrug, bevond zich in de

ontwerp

Middeleeuwen de haven van Groningen. De Aa was tevens stadsgracht. Vanaf de 11de of 12de eeuw ontstaat hier een handelskwartier en verrijzen hier gebouwen die zowel een woon- als pakhuisfunctie hadden. In de tweede helft van de 19de eeuw, als de graanhandel tot grote bloei komt, verrijzen aan de overkant, de Lage der Aa, grote pakhuiscomplexen.

Om de afwatering te verbeteren werden evenwijdig aan de Hondsrug sloten gegraven. Ook via het Peizer- en Eelderdiep werd oppervlaktewater afgevoerd. Rond 1400 werd het noordelijke deel van het Peizerdiep door monniken van het klooster Aduard verbreed en gekanaliseerd. Hierdoor ontstond het Aduarderdiep. De dijk aanleg werd steeds systematischer en steeds grotere gebieden werden door dijken omsloten. Tussen de verschillende gebieden ontstonden niveauverschillen in het oppervlaktewater, waardoor sluizen nodig waren. Al in de 12de eeuw ontstonden de zogenaamde 'zijlvesten', de voorlopers van de tegenwoordige waterschappen.

Vervoer over water en land

De zorg voor een goede waterhuishouding vormde niet de enige aanleiding voor het graven van waterwegen. In de tweede helft van de 16de eeuw was voor militaire doeleinden een vaarweg gegraven van Groningen naar Friesland. In de 17de eeuw werden grote delen hiervan opgenomen in het Hoendiep, dat op initiatief van de provincie Groningen gegraven werd. De stad Groningen spande zich, ook op economische gronden, al langer in voor het verkrijgen van goede verbindingen met de Ommelanden. Zo werd rond het midden van de 14de eeuw ten behoeve van de turfvaart een verbinding gegraven tussen de stadsgracht en de Hunze: het Schuitendiep. Hierdoor ontstond aan de oostkant van de stad een handelsgebied, het 'Schuitenschuiverskwartier' waar zich de handel in turf concentreerde, die per schip vanuit de Veenkoloniën werd aangevoerd. De aanleg van het Schuitendiep betekende in feite dat de Hunze werd omgeleid via de stad. Het water werd door het Boterdiep vervolgens afgevoerd naar de benedenloop van de Hunze. Om dit Hunzewater via het Reitdiep af te kunnen laten stromen werd in 1523 de noordelijke stadsgracht verbreed en verdiept. Zo ontwikkelden zich hier ook handelsactiviteiten (vooral in graan) en ontstond de Noorderhaven.

De Noorderhaven, zoals we die nu kennen, is in de eerste helft van de 17e eeuw aangelegd op de plaats van de 15de-eeuwse stadsgracht. Via een waterpoort in de 17de-eeuwse wal stond de Noorderhaven in open verbinding met de zee. Grote zeewaardige schepen konden de stad echter maar met veel moeite bereiken. Dat bleef zo tot aan het einde van de vorige eeuw toen in 1876 het Eemskanaal werd gegraven, waardoor de stad een nieuwe haven kreeg: de Oosterhaven. Aan de noordzijde van de Noorderhaven nabij het latere Noorderplantsoen lag in de 17e eeuw de scheepstimmerwerf van de West-Indische Compagnie.

Het Damsterdiep stamt uit de eerste helft van de 15de eeuw. Rond 1600 werd het uitgediept ten behoeve van de scheepvaart. In de eerste helft van de 17de eeuw werd het al langer bestaande Boterdiep, dat ten noorden van de stad eindigde in de langzaam dichtslibbende Hunze, doorgetrokken tot in de stad. Tegelijkertijd werd het Schuitendiep in zuidoostelijke richting verlengd waardoor het Winschoterdiep ontstond. Zo was de stad via waterwegen in alle richtingen verbonden met de wijde omgeving (Reitdiep, Boterdiep, Damsterdiep, Winschoterdiep, Hoornschediep en Hoendiep). De aanleg van dijken en waterwegen leidde ook tot het ontstaan van nieuwe nederzettingen (Noorderhoogebrug, Oosterhoogebrug, Ruischerbrug en Noorddijk).



Damsterdiep, circa 1915

Verbetering van het waterwegennet

Rond het midden van de 19de eeuw waren de grenzen aan de groei van de stad bereikt. Binnen de vesting raakte de stad behoorlijk vol en de waterwegen waren ontoereikend voor het vervoer van de groeiende stroom goederen en mensen. De zorg voor de waterstaat, die tot dan over vele waterschappen en lokale overheden was verdeeld, kwam omstreeks 1850 bij het provinciaal bestuur te liggen. De oplossing voor de stagnerende groei werd gezocht in verbetering van de infrastructuur. Aanvankelijk beperkte dit zich tot het afsnijden van een enkele bocht, zoals in het Reitdiep in 1842 en 1850 nabij Kostverloren (langs deze afsnijding ligt de huidige Wilhelminakade). Maar in 1856 kwamen Provinciale Staten met een zeer ambitieus en veelomvattend plan om de totale afwatering van het gewest te verbeteren en om nieuwe scheepvaartwegen aan te leggen. Zowel voor de provincie als voor de stad was dit plan van zeer grote betekenis. Het plan behelsde de afsluiting van het Reitdiep bij Zoutkamp, het graven van het Eemskanaal, het met elkaar verbinden van diverse waterwegen in de stad, de verruiming van het Hoendiep en tenslotte de verbetering van de vaarwegen van Groningen naar Winschoten, Statenzijl, Wildervank en Pekela. Het meanderende Hoornschediep werd rond 1860 geheel gekanaliseerd als onderdeel van de aanleg van het Noord-Willemskanaal. Dit kanaal vormde de verbinding van de stad met de grote rivieren. Bij de aansluiting van dit kanaal bij de westelijke stadsgracht werd in 1864 de Westerhavensluis gebouwd met bijbehorend sluiskantoor.



Binnenstad Groningen (minuutplan 1830)

Voor zeeschepen was het Reitdiep eeuwenlang de enige hoofdvaarweg naar en van de stad. Tot 1877 bracht de vloed het zeewater tot in de stad, waar het werd gekeerd door de grote Spilsluizen (bij de Ossenmarkt) en de kleine Spilsluizen (bij de Krane- of Vissersbrug). Deze oude verbinding met de zee via het Reitdiep-Zoutkamp functioneerde steeds moeizamer door dichtslibbing. Bovendien maakte haar dubbelfunctie van enerzijds afwateringsrivier en anderzijds vaarwater het moeilijk om het boeren en schippers beide naar de zin te maken. De afsluiting van het Reitdiep in 1877 maakte het graven van een nieuwe verbinding met zee (nu via Delfzijl) noodzakelijk: het Eemskanaal (geopend in 1876). De verwachting dat Groningen door deze waterweg een belangrijke haven zou worden werd geen werkelijkheid. Het kanaal was niet erg geschikt voor de grote, door stoom aangedreven schepen, die meer en meer de plaats innamen van de kleinere zeilschepen. Later diende het Eemskanaal vooral voor afvoer van de nieuwe, aan het oude Winschoterdiep gebouwde zeeschepen (scheepswerfindustrie).

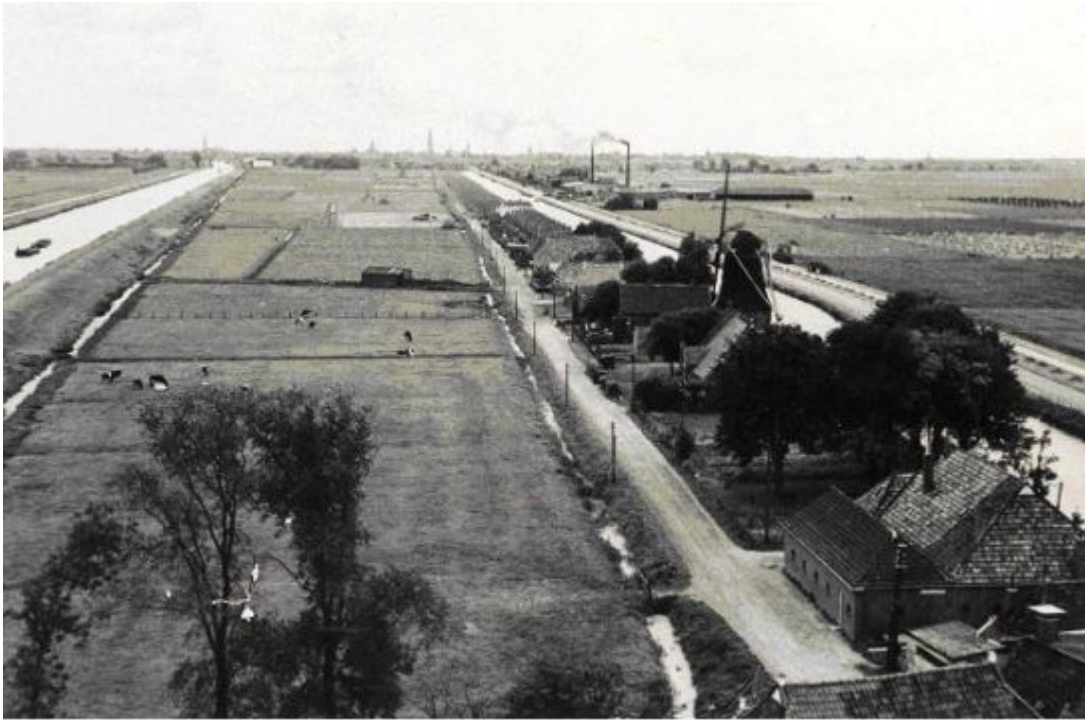
De ontmanteling van de vestingwallen in Groningen in 1876 had ook grote gevolgen voor de waterhuishouding. Zo werd het zuidoostelijke gedeelte van de voormalige vestinggracht, waar het inmiddels voltooide Eemskanaal begon, vergraven tot een nieuwe haven: de Oosterhaven.

De Oosterhaven

In de 17de en 18e eeuw had de omgeving van het Schuiten- en Damsterdiep - het 'Eiland'- zich al ontwikkeld tot centrum voor de kleine scheepvaart. Hier woonden ook de schippersfamilies in kleine woningen aan de dwarsstraatjes van het Gedempte Damsterdiep, zoals de Bocht van Guinea. Toen Groningen via het Eemskanaal een betere verbinding met zee kreeg, werd de Oosterhaven en omgeving het centrum van een drukke

ontwerp

graan- en houthandel. Als gevolg hiervan verrijzen vanaf 1876 aan de Oosterkade diverse grote (graan)pakhuiscomplexen. In het zuidwestelijke deel van de voormalige stadsgracht waren ook al enige havenactiviteiten ontstaan, vooral nadat in 1864 de Westerhavensluis was aangelegd, die het Noord-Willemskanaal verbond met de westelijke stadsgracht. Westerhaven en Oosterhaven werden met elkaar verbonden door het Verbindingskanaal (1879). Met de grond die vrijkwam bij het graven van de Westerhaven en het Verbindingskanaal werden in 1879-1880 het voor de scheepvaart overbodig geworden Kattendiep, Zuiderdiep en het (Binnen-)Damsterdiep gedempt. In 1912 volgde demping van het (Binnen-)Boterdiep.



Gezicht op de stad vanuit het oosten met links het Eemskanaal en rechts het Damsterdiep, circa 1920

Het vervoer over water nam na de eeuwwisseling sterk toe. Vooral op het Hoendiep, de hoofdverbinding met Friesland, leidde dit tot grote problemen. Tijdens de campagnetijd van de twee grote suikerfabrieken in Hoogkerk en Vierverlaten lagen de vele beurtschepen vol suikerbieten in file in de Westerhaven te wachten om verder op het Hoendiep bij de fabrieken te kunnen lossen. Het doorgaande scheepvaartverkeer ondervond hiervan steeds meer hinder. Om dit knelpunt op te lossen werd in 1907-1908 door de provincie het Eendrachtsskanaal gegraven als rechtstreekse verbinding tussen de Westerhaven en het Hoendiep. Vanaf 1911 werd er door de provincies Groningen en Friesland onderhandeld over een nieuwe verbinding tussen de stad Groningen en de Zuiderzee. Pas in 1928 begon Groningen op eigen initiatief met de aanleg van de nieuwe vaarroute. In 1938 was het Van Starckenborghkanaal voltooid. Alleen het deel tussen het Eemskanaal en het Winschoterdiep kwam pas na de Tweede Wereldoorlog tot stand. Pas in 1953 werd het Friese deel, het Prinses Margrietkanaal, geopend. Aan de oostkant van de stad werd het nieuwe Gorechtkanaal ontworpen (1919) dat in een boog van het Winschoterdiep naar het Eemskanaal en vandaar naar het Boterdiep zou lopen. Toen in 1924 het westelijke deel van dit kanaal en de zijtak naar de gasfabriek (het westelijke deel van het Gorechtkanaal) klaar waren, werd dit project niet verder uitgevoerd, omdat inmiddels vaststond dat het geplande Van Starckenborghkanaal dat in een bredere bocht om de stad was geprojecteerd, er zeker zou komen. Later kwam er een verbinding tussen dit Van Starckenborghkanaal en het westelijke stuk Gorechtkanaal, het Oosterhamrikkanaal. De overige delen werden vergraven tot langwerpige vijverpartijen,

ontwerp

die opgenomen werden in de nieuwe Oosterparkwijk.

Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw krijgt de van oudsher in de provincie aanwezige scheepsbouw een nieuwe opleving door de bouw van grote aantallen van de succesvolle Groninger coaster. Al voor de Tweede Wereldoorlog waren bij Waterhuizen in het Winschoterdiep sluizen gebouwd als eerste fase van de aanleg van een nieuw kanaalvak tussen Oude Roodehaan en het Van Starckenborghkanaal. Dit moest de toegang vormen naar een geheel nieuw havencomplex dat in de jaren vijftig ten zuiden van het Eemskanaal verrijst. Dit gebied krijgt een geheel nieuwe infrastructuur met de aanleg van de Europaweg en Europabrug, de Sontweg en Lubeckweg die het achterliggende bedrijventerrein Eemshaven en drie grote insteekhavens voor coasters ontsluiten: de Deense, Zweedse en Finse haven.



Luchtfoto van overzicht van de Oosterhaven en het Eemskanaal in oostelijke richting, circa 1955

Aan de noordzijde van het Eemskanaal bij de kruising met het Winschoterdiep en de Oostersluis verrijst een grote scheepswerf. Vanaf het einde van de jaren zestig zal het verder bergafwaarts gaan met de Groninger scheepvaart en scheepsbouw. De pakhuizen

ontwerp

om en nabij de voormalige havengebieden in en rond de binnenstad verliezen geleidelijk aan hun functie en worden vanaf de jaren zeventig verbouwd tot wooneenheden. Delfzijl neemt de havenfunctie van Groningen over. In en rond de stad volgen tal van waterstaatkundige aanpassingen. Het Oude Winschoterdiep aan de oostkant van de stad is door de aanleg van een dam in 1954 ten behoeve van de nieuwe Hunzencentrale niet meer bevaarbaar. In de stad zelf is na de oorlog het (Binnen-)Hoendiep gedempt ten westen van de binnenstad. Later, in 1962, volgt de demping van de Westerhaven. De oude Oostersluis bij het Van Starckenborghkanaal ten oosten van de stad uit 1935 is in 1996 vervangen door een veel groter modern sluisencomplex. Ook het kanaal zelf is in de afgelopen jaren uitgebaggerd en verbreed voor de doorvaart van grotere (container)schepen. Als zeehaven echter speelt Groningen vrijwel geen rol van betekenis meer. Ook de oude havenfunctie is vrijwel geheel verdwenen. Er resteert een knooppunt van (vaar)wegen met een uitstekend voorzieningenniveau voor handel, scheepvaart en industrie.

3.3 Gewenste ontwikkeling

3.3.1 Ambitie

De gemeente wil het contact met het water verbeteren, de zichtbaarheid van het water vergroten en wil dat het water en de (woon)boten daarop positiever bijdragen aan de identiteit van stad en ommeland en aan het vertellen van het 'verhaal' van Groningen.

De belangrijkste ambitie voor woonschepen is dat deze zich in maatvoering, typologie, uitstraling en detaillering beter gaan voegen in hun context. Het contrast is nu vaak groot. Op plekken waar op de oever de inrichting hoogwaardig is en de gemeente veel zorg besteedt aan de inrichting van de openbare ruimte en de beeldkwaliteit van de bebouwing, vormen woonschepen en (soms) oeverinrichting een groot contrast. Dat wil de gemeente verkleinen. De belangrijkste ambitie voor oeverinrichting is om deze zo te reguleren dat contact met het water verbetert.

De gemeente wil dat woonschepen op positievere wijze bijdragen bij aan het vertellen van het verhaal van Groningen die zijn geschiedenis heeft als handelsstad aan het water. En daarom houdt ze vast aan de ambitie om het aandeel authentieke schepen in de stad te vergroten. Deze zijn van oudsher verbonden aan de historie van de stad en voegen zich in de regel zowel qua beeld als in maatvoering en opbouw beter in de Groningse kanalen en diepen, dan arken.

Gelijktijdig moet worden erkend dat de huidige werkelijkheid regelmatig ver van het gewenste beeld af staat. Dit is een historisch gegroeide situatie, die niet zomaar ineens kan worden veranderd. Het bestemmingsplan zal ook rekening moeten houden met de rechten, die bewoners aan in het verleden verleende vergunningen kunnen ontleenen. Op de oever is een aanpak mogelijk door strenger te handhaven bij illegaal gebruik. Op het water kan met dit bestemmingsplan slechts op bescheiden schaal verbetering worden bereikt en zal het beeld niet snel en fundamenteel wijzigen. De gemeente koerst aan op langzame stapjes vooruit, met behoud van de rechten van huidige bewoners.

3.3.2 Gebruik

De verschillende wateren in dit bestemmingsplan maken deel uit van het vaarnetwerk.

Voor het verkeer te water geldt een aantal nautische eisen, waaronder minimale doorvaartbreedtes en minimale afstanden van ligplaatsen tot bruggen. De doorvaartbreedtes en afstanden tot de bruggen zijn op de verbeelding vastgelegd door alleen ligplaatsen aan te geven waar dit in verband met nautische eisen geen problemen oplevert.

Op de wateren in en om de stad is op verschillende locaties tijdelijk afmeren mogelijk. Dit betreft afmeerplaatsen voor recreatieschepen, passagiersschepen, beroepsvaart,

ontwerp

rondvaartboten en sloepen. Tijdelijk afmeren is mogelijk binnen de bestemming Water. Bovengenoemde afmeerplaatsen zijn dus niet bestemd.

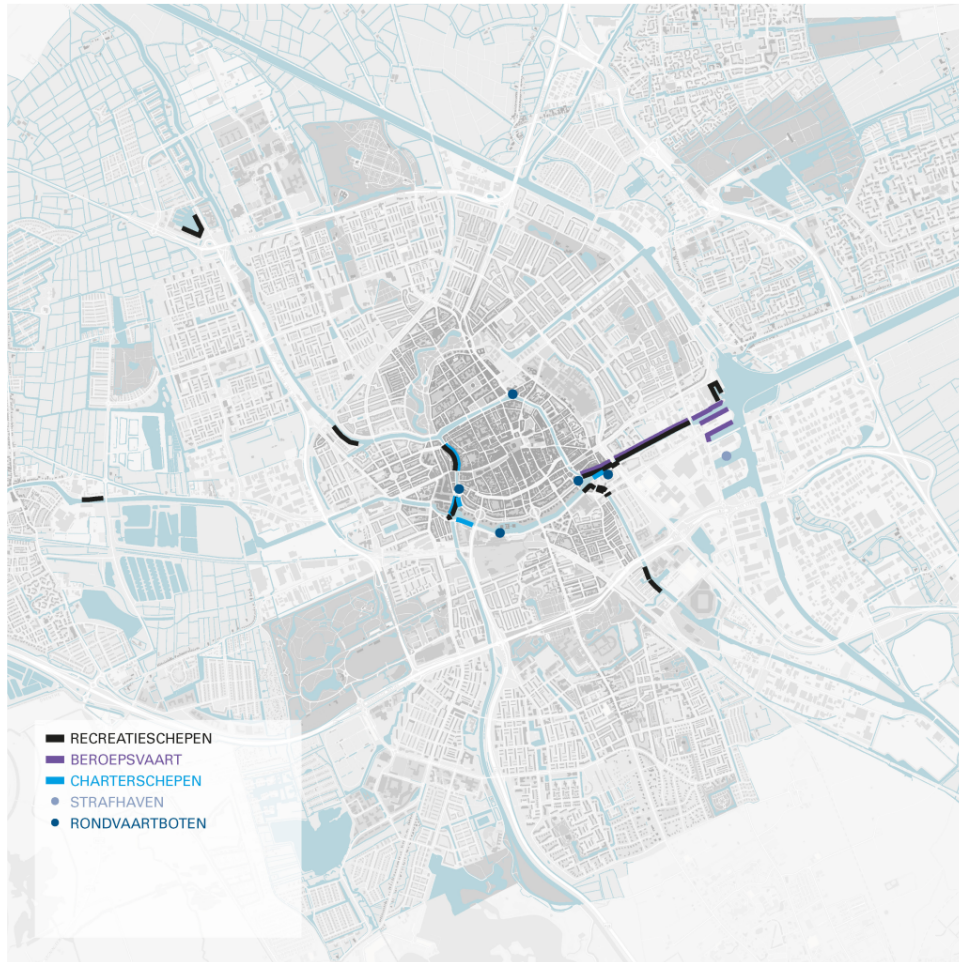
Dit bestemmingsplan regelt vooral de meer permanente functies op het water. Dat zijn in de gemeente Groningen voornamelijk woonschepen. Naast de woonschepen zijn er enkele boten of drijvende bouwwerken met een andere functie, die legaal liggen in de Groningse wateren. Het betreft twee bedrijfsschepen en een horecaschip (pannenkoekenschip). Deze worden apart bestemd. Ook de jachthavens hebben een specifieke bestemming. Dit bestemmingsplan regelt alleen de jachthavens in de oude gemeente Groningen.

Onderstaande kaart geeft aan waar wonen is toegestaan en welke bijzondere functies geregeld worden met dit bestemmingsplan. Op de navolgende kaart worden de verschillende soorten afmeerplaatsen weergegeven.

Op de verbeelding van dit bestemmingsplan zijn vakken aangegeven waarbinnen ligplaatsen voor wonen mogen worden gerealiseerd (aanduiding 'ligplaats'). Het aantal woonschepen per vak is niet is niet geregeld. Het maximum wordt bepaald door de begrenzing van de aanduidingsvlakken en de regels voor maatvoering van woonschepen en onderlinge afstand.



Kaart Wonen, overige functies



Afmeerplaatsen

Kamerverhuur

Een deel van de woonschepen wordt gebruikt voor kamerverhuur (de aanwezige woonruimte wordt bewoond door meerdere personen, die niet samen een huishouding voeren). Dit aantal neemt toe. Ook is de laatste jaren steeds vaker sprake van arken met meerdere wooneenheden (woonschepen met meerdere bewoners, die ieder over een zelfstandige woonruimte op het schip beschikken). De gemeente wil geen verdere uitbreiding van deze woonvormen op het water. Daarom wordt nieuwe kamerverhuur en bewoning van woonschepen door meerdere huishoudens in dit bestemmingsplan verboden. Bestaande kamerverhuurschepen of woonschepen voor meergezinsbewoning kunnen worden gehandhaafd, zij worden positief bestemd. Dit sluit aan bij het beleid op land, waar de gemeente ook de uitbreiding van kamerverhuur en het ontstaan van te kleine woningen (50 m² gebruiksoppervlakte of minder) een halt toeroept (vergelijk de bestemmingsplannen 'Herziening Bestemmingsregels Wonen' en 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2').

3.3.3 Ruimtelijke regels aan het object

Type: authentiek schip, ark of schark?

De gemeente wil dat woonschepen op positievere wijze bijdragen aan het vertellen van het verhaal van Groningen als stad met een geschiedenis als handelsstad aan het water. Authentieke schepen vertellen dat verhaal beter dan arken of scharken. Dit geldt primair in/om de historische (binnen)stad en op de belangrijkste vaarwegen.

In dit bestemmingsplan is 'authentiek schip' gedefinieerd als een schip dat voorheen is ontwerp

gebruikt ter uitoefening van een beroep en dat door behoud van de oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk verloren heeft. Ook authentiek ogende schepen vallen hier onder.

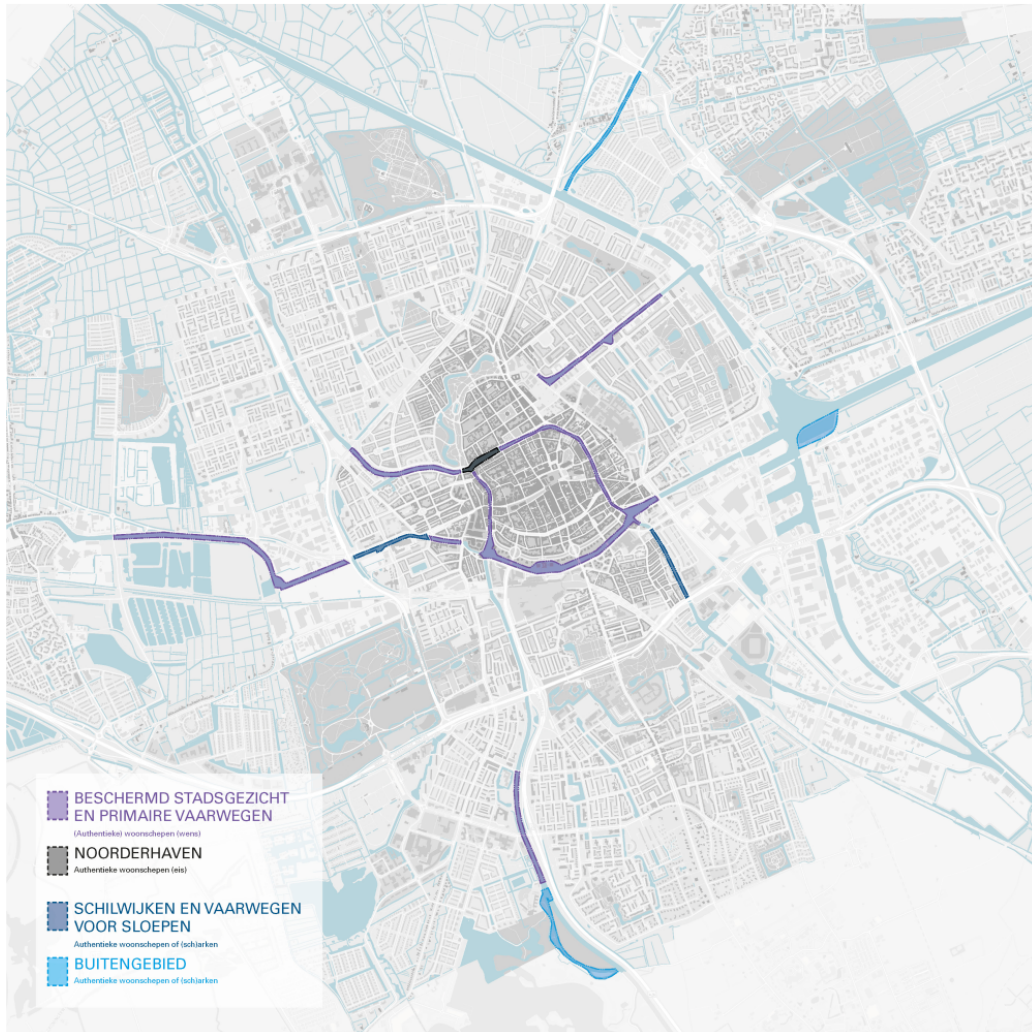
In de VOV waren in de kanaalvakken vallend onder of grenzend aan het beschermd stadsgezicht uitsluitend authentieke schepen toegestaan. Ook schepen die 'voor wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertonen met' een authentiek schip mochten in deze kanaalvakken liggen. Ook voor de Noorderhaven gold in de VOV al als eis dat hier uitsluitend authentieke schepen een ligplaats mochten innemen, die bovendien nog moesten kunnen varen.

We breiden de kanaalvakken waar we authentieke schepen eisen -of schepen die daar sterk op lijken- uit met de primaire vaarwegen, omdat juist daar authentieke schepen goed passen bij de identiteit en functie van die kanaalvakken. Er komt bij dat op deze kanaalvakken verreweg de meeste objecten al authentieke schepen zijn. De uitbreiding van authenticiteit betreft de primaire vaarwegen klasse IV/V: Reitdiep, Hoendiep-westelijk van de ring en Noord-Willemskanaal.

Gelijktijdig gaan we de authenticiteitseisen in die kanaalvakken iets versoepelen. Als op een ligplaats een authentiek schip aanwezig is, mag dat alleen worden vervangen door een ander authentiek schip. Als op een ligplaats (legaal) een schark of ark aanwezig is, mag die blijven liggen. Bij vervanging ziet de gemeente er weliswaar het liefst een authentiek schip voor in de plaats, maar dat is geen eis meer, zoals in de VOV. Dat betekent dat een schark of ark naar keuze mag worden vervangen door een authentiek schip, een ark of een schark. Het nieuwe object moet daarbij wel aan de welstandseisen ter plekke voldoen. Voor de Noorderhaven gelden specifieke regels, daar zijn alleen varende authentieke schepen toegestaan.

Als op een ligplaats een authentiek schip ligt, dan mag deze alleen vervangen worden door een authentiek schip of schip dat daar uiterlijk zeer sterk op lijkt.

In alle kanaalvakken in de gemeente waar de authenticiteitseis niet geldt, mag een authentiek schip wél worden vervangen door een ark of schark.



Kaart authentiek schip - eis, wens

Maatvoering

De gemeente wil dat de maatvoering van woonschepen overall in de gemeente goed is afgestemd op de context: de breedte van het kanaalvak en de karakteristiek van de omliggende ruimte en bebouwing. Daartoe voldoen de bestaande regels voor maximale afmetingen van woonschepen prima. Deze waren vastgelegd in de Verordening Openbaar Vaarwater en zijn nu opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Deze regels houden in:

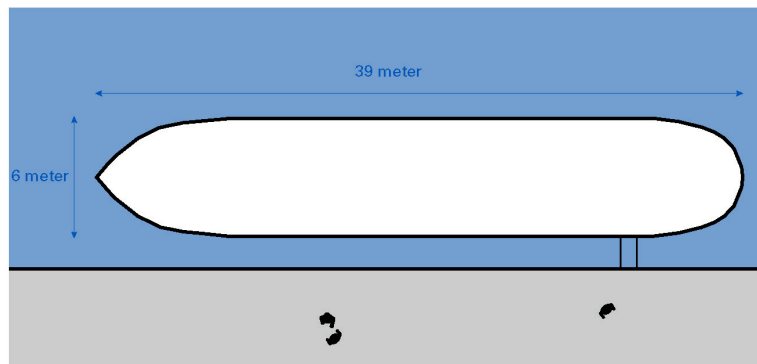
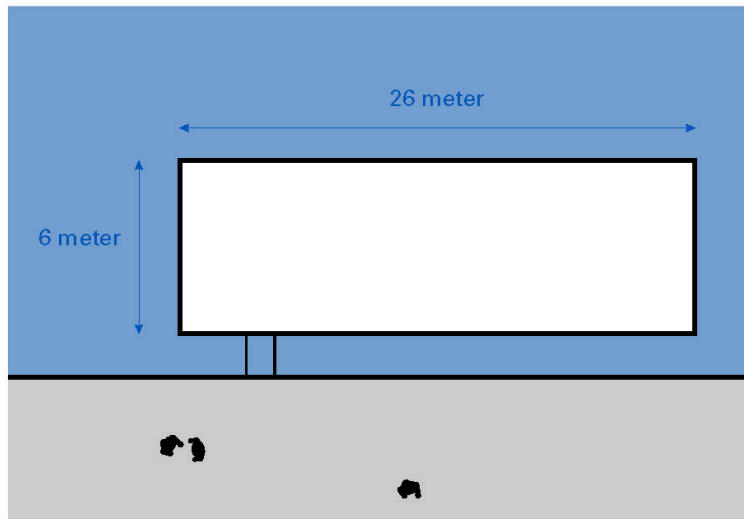
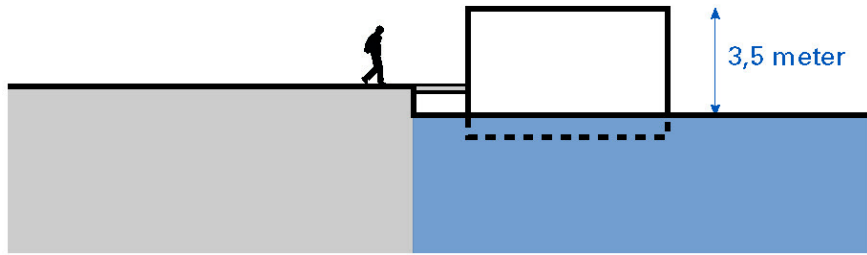
- De hoogte van de schepen bedraagt maximaal 3,5 meter boven de waterlijn, waarbij geldt dat tot 25% van het totaal aanwezige oppervlak van het schip, kajuiten en andere ondergeschikte opbouwen tot een hoogte van maximaal 5 meter boven de waterlijn zijn toegestaan. Woonschepen hebben een maximale lengte en breedte van respectievelijk 26 en 5,10 meter.
- Voor authentieke schepen geldt dat burgemeester en wethouders van het bestemmingsplan kunnen afwijken voor de maximale afmetingen tot een lengte van 38,50 meter en een breedte van 6 meter, mits de nautische situatie en de stedenbouwkundige context ter plekke dat toelaten.

Op veel plaatsen zijn de ligplaatsen op de verbeelding over een grotere breedte dan 5,1 meter ingetekend, de schepen mogen hier op enige afstand uit de oever liggen.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

27



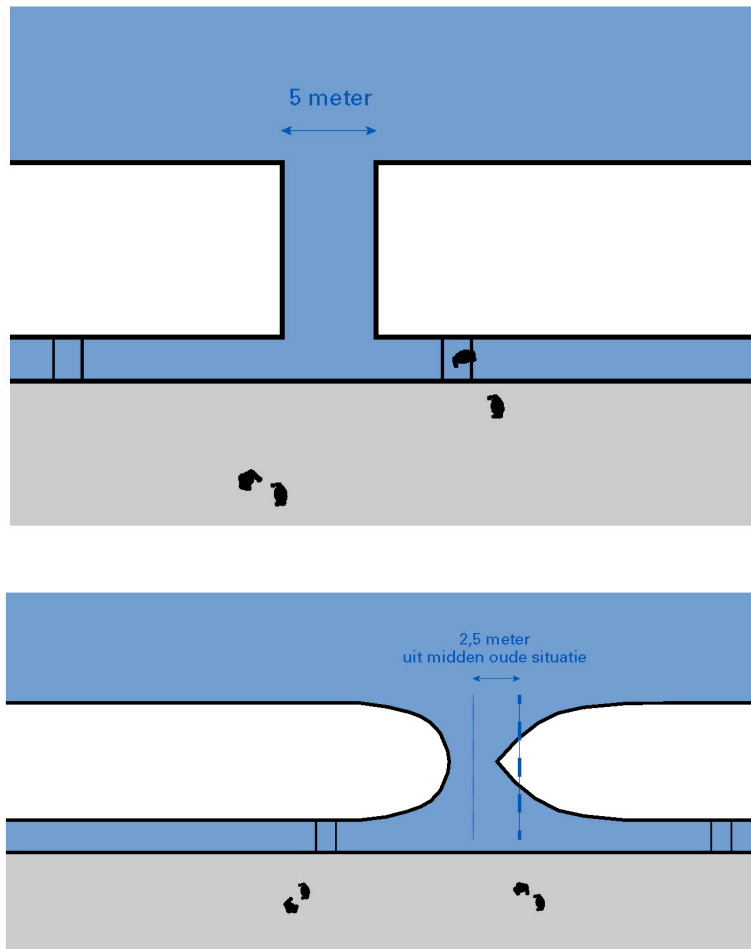
Schematische weergave van een woon- of bedrijfsschip met alle maximale en minimale afmetingen

Onderlinge afstand

In dit bestemmingsplan is een bepaling opgenomen die de onderlinge afstand tussen twee schepen regelt: Deze moet minimaal vijf meter moet bedragen. De onderlinge afstand tussen de schepen komt voort uit zowel brandveiligheids- als ruimtelijke overwegingen. Met een afstand van vijf meter tussen de schepen is vanaf de oever visueel contact met het water mogelijk en wordt het openbare karakter van het water gewaarborgd. In de huidige situatie is de onderlinge afstand tussen de schepen vaak kleiner dan vijf meter. Aan de ruimtelijke eis van vijf meter afstand moet worden voldaan wanneer een schip vervangen wordt. Bij vervanging moet het nieuwe schip 2,5 meter uit het midden van de twee schepen, in de oude situatie, blijven.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019



Schema afstand tussen woonschepen

3.3.4 Regels voor inrichting en gebruik oevers

De mogelijkheden voor gebruik en inrichting van de oever worden stedenbouwkundig bepaald door de locatie in de stad, karakteristiek en gebruik van de directe omgeving en de breedte van de oever. De regels zijn er in de basis op gericht om de zichtrelatie met het water c.q. de beleving van het water vanaf de oever zo goed mogelijk te borgen.

In de binnenstad is gebruik van de oever door woonschipbewoners onwenselijk. Hier heeft de openbaarheid van de kade de hoogste prioriteit.

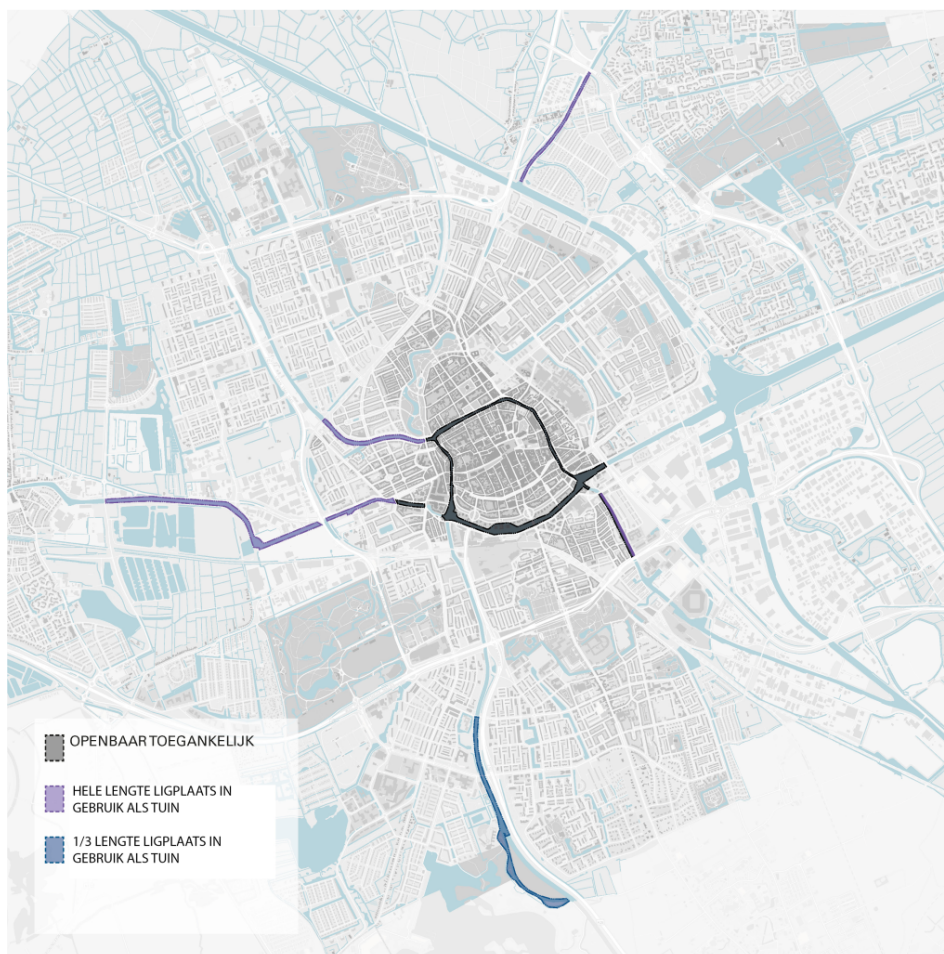
In theorie zou dit eveneens het meest wenselijke beeld zijn langs druk bereden routes van/naar de binnenstad, waar er een kans ligt om Groningen als stad aan het water beter te presenteren. Echter, op dit soort locaties (Hoendiep, Reitdiep) moet rekening worden gehouden met verworven rechten. Oevers zijn er al jaren in gebruik gegeven en dat is in het bestemmingsplan van 2010 en opgestelde bruikleenovereenkomsten bestendigd. Ook bestaande afspraken en rechten bepalen de regels in dit bestemmingsplan.

Er is voor gekozen om de bestaande regels uit het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater over te nemen. Alleen langs het Oude Winschoterdiep wordt een bescheiden wijziging ingevoerd. Daar waren conform het bestemmingsplan uit 2010 aan de westzijde geen bergingen toegestaan. Die zijn bij de herinrichting van de kade in overleg met de gemeente echter wel gerealiseerd. Dit bestemmingsplan bestendigt dat en neemt een maximale maatvoering voor de bergingen op.

Op de verbeelding staat aangegeven waar de grond als tuin mag worden gebruikt en waar bergingen gebouwd mogen worden. Zie tevens onderstaand kaartje.

Samenvattend betekent dit dat:

- ingebruikname van de oever is niet toegestaan in de binnenstad (diepenring, Verbindingskanaal), langs de Eendrachtskade en het Winschoterdiep-westzijde (met uitzondering van de gerealiseerde bergingen)
- een tuin over de gehele lengte van de ligplaats is toegestaan op de hieronder weergegeven kanaalvakken.
- langs het Noord-Willemskanaal een derde van de lengte van de ligplaats als tuin gebruikt mag worden.



Ingebruikname oevers met differentiatie

De regels voor de in gebruik gegeven oevers zijn als volgt:

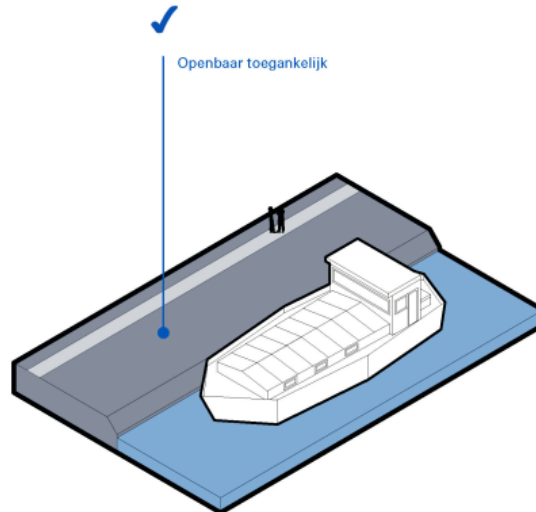
Eenderde, tweederde

Daar waar de gehele lengte van de ligplaats als tuin in gebruik wordt gegeven, mag over een lengte van tweederde van de ligplaats, ter hoogte van het schip, een steiger en verharding aangelegd worden. De berging moet in ditzelfde deel worden gerealiseerd. De grond, die buiten dit gedeelte valt, moet met groen ingericht zijn en dient om een zichtrelatie met het water te mogelijk te maken vanaf de wal. Langs het Noord-Willemskanaal-westzijde geldt een afwijkende regeling. Daar mag maximaal eenderde van de lengte van de ligplaats als tuin in gebruik wordt gegeven. Het overige

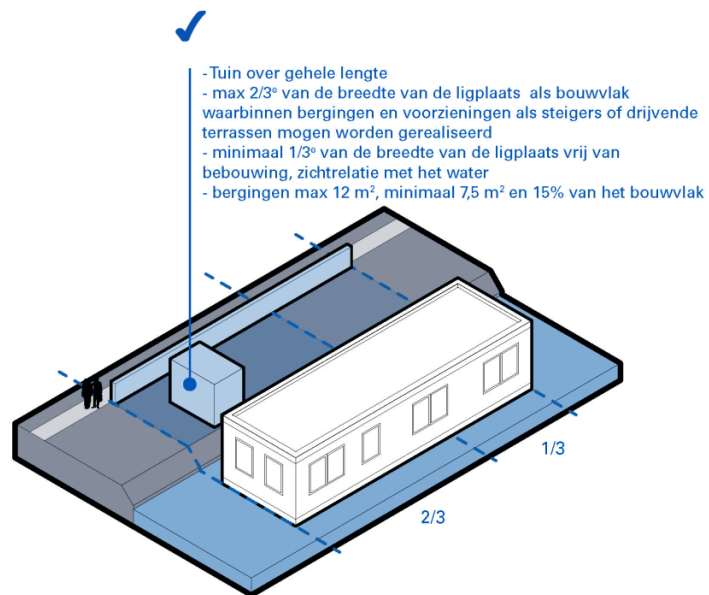
ontwerp

deel van de ligplaats blijft een openbare oever. Het oprichten van bergingen is hier uitdrukkelijk niet toegestaan. Er is ruimte voor collectieve bergingen aan de overzijde van het fietspad.

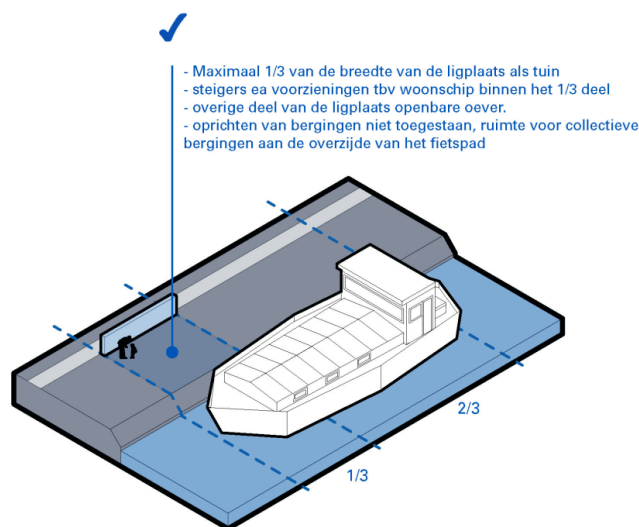
Wel is het, binnen het eenderde gedeelte, toegestaan om voorzieningen voor een woonschip aan te leggen.



OPENBAAR TOEGANKELIJK



GEHELE LENGTE LIGPLAATS ALSTUIN



1/3^e LENGTE LIGPLAATS ALSTUIN

Schema's die uitleggen hoe de regels werken, per vak

Gebruik

In beginsel is het de bedoeling om de tuinen met groen in te richten. Het is niet toegestaan om in de tuin te parkeren of de tuinen als stallingsplek voor goederen te gebruiken.

We streven naar een situatie waarin het parkeren van auto's ten behoeve van de woonschipbewoners plaatsvindt op straat of op aangelegde parkeervakken. Het parkeren van voertuigen op fietspaden en in de groene bermen is nadrukkelijk niet toegestaan.

Erfscheiding: Haag of hekwerk ten behoeve van begroeiing

Omdat de tuinen een groene uitstraling dienen te hebben is het in dit bestemmingsplan niet toegestaan een gebouwde erfafscheiding te plaatsen. Een haag als erfafscheiding aanleggen mag wel. In de bruikleenovereenkomst staat aangegeven dat de haag maximaal 1,20 meter hoog mag zijn. Het plaatsen van gebouwde erfafscheidingen is uitsluitend toegestaan als het een transparant hekwerk betreft ten behoeve van begroeiing. Het hekwerk heeft een maximale hoogte van één meter en mag uitsluitend geplaatst worden middels een binnenplanse afwijking van dit bestemmingsplan.

Bomen en groen

Aan het Reitdiep en het Hoendiep bevindt de bomenhoofdstructuur zich door of langs de in gebruik gegeven oevers. Om de bomen te beschermen en een optimaal leefklimaat te scheppen is het niet toegestaan op een kleine afstand van de boomstammen verharding of een berging te plaatsen. De bouwvlakken zijn zo ingetekend dat hiervan geen sprake is. Alleen de oevers waarlangs woonschepen zijn gelegen vallen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Op de plaatsen waar de oever groen is, heeft deze een groenbestemming.

Verharding

Maximaal 20% van de grond die als tuin in gebruik is, mag worden verhard. Dit is vastgelegd in de bruikleenovereenkomst. Het talud moet in stand gehouden worden; het

is niet toegestaan om verharding in het talud te plaatsen. Houten steigers worden meegerekend met de oppervlakte aan verharding.

Bebouwing

Op een aantal plaatsen is het toegestaan om een berging te plaatsen. Per woonschip mag maximaal één berging geplaatst worden. De oppervlakte van de berging mag maximaal 15% bedragen van de oppervlakte van het op de verbeelding aangegeven bouwvlak met een maximum van 12 m², met dien verstande dat de oppervlakte van de bergingen in alle gevallen minimaal 7,5 m² mag bedragen. Het talud moet in stand gehouden worden.

Vlonders, steigers en andere voorzieningen

Overal waar de oever als tuin in gebruik is, is het toegestaan om in het centraal gelegen tweederde, respectievelijk eenderde deel van de ligplaats voorzieningen voor een woonschip (bijvoorbeeld in de vorm van een houten vlonder of steiger) te plaatsen met een oppervlakte van maximaal 18 m².

3.4 Kanaalvakken

Per kanaalvak waar woonschepen liggen wordt de ruimtelijke karakteristiek van de huidige situatie (2019) kort en bondig omschreven. Vervolgens wordt onder het kopje Ruimtelijke ontwikkeling aangegeven welke consequenties dit bestemmingsplan heeft voor het betreffende kanaalvak en worden de toekomstige ontwikkelingen omschreven.

3.4.1 Binnenstad

Het liggebied voor woonschepen aan de Diepenring omvat de Noorderhaven, de diepen (het Lopendediep, de Spilsluizen, de Turfsingel en het Schuitendiep) en het Verbindingskanaal.

Huidige karakteristiek

Net als de bebouwingsstructuur van de binnenstad is de geschiedenis van de Diepenring rondom het centrum rijk en divers. De ruimtelijke en functionele structuur van de binnenstad is nauw verweven met die van het water; bebouwing, straten, oevers en water vormen samen een krachtige, doorlopende stedelijke ruimte. De Diepenring is een historisch waardevolle, ruimtelijke structuur, onderdeel van het beschermd stadsgezicht. De kaden aan beide zijden van de Diepenring zijn bovendien beschermd als rijksmonument.



Hoge der Aa en rijksmonumentale kades vanaf Abrug

Grote delen van de Diepenring maken deel uit van intensief gebruikte routes rondom de binnenstad. De Diepenring en de woonschepen daarop zijn voor veel passanten bepalend voor het beeld dat men heeft van wonen op water en van de wijze waarop Groningen zich als stad aan het water manifesteert. Aan de A, de Noorderhaven en het verbindingskanaal is dat beeld overwegend positief. Op de rest van de diepenring wat minder.

De A maakt deel uit van de staandemastroute door Groningen. Niet alleen de bebouwing, ook de schepen op de A en in de Noorderhaven dragen bij aan een nautische sfeer, het gevoel van Groningen-stad aan het water. In de Noorderhaven liggen overwegend authentieke schepen, vrij dicht op elkaar.



Schepen Noorderhaven

De diepen aan de noord- en oostzijde van de binnenstad worden op het water gekenmerkt door een mengeling van schepen, arken en scharken. Ten noorden van de binnenstad liggen deze laag ten opzichte van de omliggende openbare ruimte. De woonschepen liggen langs verdiepte delen van de monumentale kade. Ten oosten van de binnenstad liggen de arken volop in het zicht. De context varieert daar van monumentaal en grootschaliger ter plaatse van de stadsschouwburg en provinciehuis tot kleinschalig en fijnmazig bij het Schuitendiep. Langs vooral de oostzijde van de Diepenring is het contrast tussen de uitstraling van de bebouwing op het water en die op de wal groot. Sommige arken zijn fors en hoog in relatie tot de maat van de omliggende ruimte.



Woonschepen Diepenring oost

Het Verbindingskanaal is aangelegd als bredere vaarroute tussen de Ooster- en Westerhaven. Het is onderdeel van de staandemastroute, het water is er breder dan elders rondom de binnenstad en het gebied is grootschaliger. De oever aan de noordzijde

ontwerp

is niet openbaar, hier bevinden zich woon- en kantoorvilla's met voornamelijk groen ingerichte tuinen en oevers. Dit is een karakteristiek beeld voor Groningen. Aan de zuidzijde van het Verbindingskanaal is de oever groen en loopt er een belangrijke autoroute langs. Deels is aan de onderzijde van het talud een pad aangelegd vanwaar de woonschepen bereikt kunnen worden. Voor het overige deel is de oever voorzien van een pad aan de bovenzijde van het talud. Vanwege de ligging bij het station en tegen de binnenstad aan is het openbare karakter van de oever en het water van groot belang. Het is dan ook niet toegestaan de oever in gebruik te nemen als tuin of er goederen op te slaan.



Het Verbindingskanaal

Het liggebied in het Verbindingskanaal begint aan de oostzijde op de hoek van het Winschoterdiep bij de Bontebrug en loopt in westelijke richting tot aan de Eelderbrug. Naast de woonschepen is er plaats voor een rondvaartbedrijf. De afstand tussen de schepen onderling varieert van circa 2 meter tot in een enkel geval circa 9 meter. Door de hoge ligging van de weg en de vele bruggen over het Verbindingskanaal is er veel contact met het water mogelijk. De woonschepen voegen zich naar aard (authentieke schepen) en maatvoering goed in de ruimte.

Ruimtelijke ontwikkeling

Voor de Diepenring is het de ambitie om de beleving van het water te versterken, meer verblijfsplekken te maken aan het water, de toegankelijkheid van de kade voor de voetganger te vergroten en -op de kade- te vergroenen, de boomstructuur te versterken en de kwaliteit voor voetganger en fietser te verbeteren. (zie: 'Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen' (2017)). Daaraan werkt het projectteam binnenstad, met Dudok aan het diep, de omgeving van de nieuwe Kattenbrug en de herprofilering ten behoeve van de inpassing van de bus als voorproefjes. Dit bestemmingsplan bestemt alvast de woonfunctie weg ter hoogte van Dudok aan het diep en de Kattenbrug. Dat gebeurt alleen daar waar de woonschepen feitelijk al weg zijn (want reeds aangekocht). Verdere wijzigingen in de bestemmingen op het water zijn onderdeel van uitvoeringsprojecten langs de Diepenring en worden pas doorgevoerd als deze voldoende zeker zijn.

De gemeente wil dat woonschepen een zorgvuldiger en hoogwaardiger uitstraling krijgen

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

en beter aansluiten bij de maat, schaal en kwaliteit van hun omgeving, het beschermd stadsgezicht. Voor de gehele Diepenring is het daarom de ambitie om het aandeel woonschepen ten opzichte van arken en scharken te laten toenemen. De specifieke maatvoering en opbouw van woonschepen past goed bij de verfijnde schaal van de historische binnenstad. Voor dit kanaalvak geldt de authenticiteitseis. Authentieke schepen mogen er alleen worden vervangen door een authentiek schip (of schip dat daar sterk op lijkt). Mocht er een ark worden vervangen, dan verdient het de voorkeur dat te doen door een authentiek schip. Dit is echter geen eis meer. Bestaande arken en scharken mogen worden vervangen door eenzelfde type, mits dit voldoet aan de welstandseisen.

Alle schepen in de Diepenring liggen aan een openbare, stenen kade. De gemeente hecht aan deze openbaarheid en aan de beleving van het water. Daarom wordt er geen grond als tuin in gebruik gegeven en is het nergens toegestaan om een berging of voorzieningen te bouwen op/aan de oever. Voor de woonschepen zijn op de kades nutsvoorzieningen geplaatst om de schepen te voorzien van water, gas en elektra. De afstand tussen de schepen onderling varieert van circa 1 meter tot in enkele gevallen circa 10 meter. Bij vervanging van een schip moet de onderlinge afstand tussen de schepen minimaal 5 meter bedragen.

In het Verbindingskanaal zullen geen grote veranderingen plaatsvinden. Bij het vervangen van een schip moet dat door een authentiek schip gebeuren, moet de onderlinge afstand van 5 meter in acht genomen worden en moet het schip zich in maat en schaal goed verhouden tot haar context. De oever mag niet gebruikt worden. Bij een aantal schepen zal de opslag van goederen verwijderd moeten worden van de oever.

3.4.2 Eendrachtskanaal

Ruimtelijke karakteristiek

Het Eendrachtskanaal wordt omgeven door een late negentiende-eeuwse en vroege twintigste-eeuwse stedelijke bebouwing. De bebouwing aan de Eendrachtskade vertoont het een grote architectonische diversiteit, is individueel van karakter en grotendeels organisch gegroeid. Aan de zuidzijde is de bebouwing voornamelijk naoorlogs, met een grote schaal en kavelbreedte. Slechts hier en daar brengt een verloren pakhuis het handelsverleden van Groningen nog in herinnering. De noordzijde is een mengeling van negentiende-eeuwse bouwstijlen, waarvan de kwaliteit hoog is en de samenhang vooral door materiaalgebruik en bouwhoogte wordt bepaald. De openbare ruimte rondom het Eendrachtskanaal heeft aan beide zijden een drukke verkeersfunctie. De kades zijn aan beide zijden openbaar toegankelijk, maar slecht bereikbaar door het drukke autoverkeer. De kaden zijn aan beide zijden voorzien van een rij bomen, die overtuigend bijdragen aan de ervaring van de lichte kromming van het kanaal.



Het Eendrachtskanaal

In de huidige situatie liggen er in dit kanaalvak vooral arken en scharken, zowel aan de noord- als de zuidzijde. Het waterpeil is hoog, waardoor veel woonschepen fors boven de kade uitsteken en er weinig contact met het water is. Een deel van de boten is hoger dan de maximaal toegestane 3,5 meter boven de waterlijn en is in maat en schaal (te) fors in verhouding tot maat en schaal van het water. Er is overal sprake van een openbare stenen kade, de oever is nergens in gebruik gegeven. De afstand tussen de woonschepen onderling varieert van circa 3 tot 9 meter.

Ruimtelijke ontwikkeling

Het wensbeeld op dit kanaalvak staat ver af van de huidige situatie. De gemeente streeft naar meer authentieke schepen, passend bij de historische en ruimtelijke karakteristiek, en naar boten die beter passen bij de maat en schaal van het water. Voor dit kanaalvak geldt de authenticiteitseis. Authentieke schepen mogen er alleen worden vervangen door een authentiek schip (of schip dat daar sterk op lijkt). Mocht er een ark worden vervangen, dan verdient het de voorkeur dat te doen door een authentiek schip. Dit is echter geen eis meer. Bestaande arken en scharken mogen worden vervangen door eenzelfde type, mits deze voldoet aan de welstandseisen en de maatvoeringseisen uit dit bestemmingsplan.

3.4.3 Reitdiep

Ruimtelijke karakteristiek

Dankzij het Reitdiep groeide Groningen uit tot handelsnederzetting, onderdeel van de Hanzeroutes rondom de Wadden-, Noord- en Oostzee. Het Reitdiep is oud, het eerste deel tussen Groningen en Dorkwerd kwam al in de dertiende eeuw tot stand. De bebouwing langs het Reitdiep kwam pas tot stand toen de rivier als vaarweg nauwelijks meer betekenis had, vooral omdat hij niet voldeed aan de eisen van de moderne scheepvaart.

Het Reitdiep loopt als een radiaal vanuit het centrum de stad uit en doorsnijdt verschillende twintigste-eeuwse wijken: van organisch gegroeide individuele bebouwing op kop van de Noorderhaven, het als rijksmonument beschermde Noorderplantsoen, het samenhangende stadsbeeld van de Oranjebuurt en het beschermd stadsgezicht van de

Schildersbuurt, tot grote iconische gebouwen als de voormalige zeevaartschool en de watertoren. Voorbij de Herman Colleniusbrug verandert dit stadsbeeld licht: vroeg naoorlogse bebouwing, een plukje 'woonerfwijk' en recente stedelijke transformaties met een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschap. Het Reitdiep vormt samen met de stedenbouwkundige context een duidelijk gedefinieerd en goed herkenbare ruimtelijke structuur. Dat wordt ondersteund door de groenstructuur: de bomenrij aan weerszijden van het water levert samen met de lage begroeiing op de oevers een heel specifiek profiel op.



Het Reitdiep

Tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug is de waterstructuur zelf ook opgenomen in het beschermd stadsgezicht. Op een aantal plekken speelt het water daarin een grote rol: bij/op de Plantsoenbrug, bij de zicht-assen vanuit de Schildersbuurt op het Reitdiep.

De ligplaatsen aan de Wilhelminakade en de Dr. C. Hofstede de Grootkade grenzen aan een groene oever die als tuin in gebruik is. De drie woonschepen aan de Van Goghstraat en het schip direct ten oosten van de Plantsoenbrug aan de Reitdiepskade grenzen aan een kade en hebben geen grond als tuin in gebruik.

De afstanden tussen de schepen onderling varieert van circa 2 meter tot 12 meter. Bij de meeste woonschepen die de oever als tuin in gebruik hebben zijn één of meerdere bergingen geplaatst. Doordat bijna de gehele oever als tuin in gebruik is en er sprake is van dichte en vaak hoge beplanting heeft de oever geen openbaar karakter.

Ruimtelijke ontwikkeling

Omdat deze historisch waardevolle waterroute nog steeds tot de hoofdvaarroute behoort, streven we hier over het hele kanaalvak naar een zo groot mogelijk aandeel authentieke woonschepen. Authentieke woonschepen zijn hier, net als in de binnenstad, vanzelfsprekend en passend bij de ruimtelijke karakteristiek van de context. Dit is het hier meest gewenste type woonschip. Voor het hele kanaalvak, zowel binnen als buiten beschermd stadsgezicht geldt de authenticiteitseis. Authentieke schepen mogen er alleen

ontwerp

worden vervangen door een authentiek schip (of schip dat daar sterk op lijkt). Mocht er een ark worden vervangen, dan verdient het de voorkeur dat te doen door een authentiek schip. Dit is echter geen eis meer. Bestaande arken en scharken mogen worden vervangen door eenzelfde type, mits deze voldoet aan de welstandseisen en de maatvoeringseisen uit dit bestemmingsplan.

Ook het oevergebruik moet deze context ondersteunen. Langs de Wilhelminakade en de Dr. C. Hofstede de Grootkade moeten de bomen van de 1e grootte in de hoofdstructuur worden gehandhaafd. De via bruikleenovereenkomsten als tuin in gebruik gegeven gronden blijven als zodanig bestemd. Daarvoor gelden de eisen genoemd in paragraaf 3.3.4. Er wordt extra ingezet op handhaving om het vereiste beeld te behouden. Bij vervanging van schepen moet de minimale onderlinge afstand van 5 meter in acht genomen worden.

Alleen de schepen aan de Van Goghstraat en de Reitdiepskade hebben en krijgen geen grond in gebruik. De kade blijft hier volledig openbaar. Ter plaatse van de beëindiging van de Nassastraat bij de Wilhelminakade is het liggebied onderbroken, zodat er een openbare plek aan het water is en een relatie met de achtergelegen Oranjebuurt.

3.4.4 Oosterhamrikkanaal

Ruimtelijke karakteristiek

Het Oosterhamrikkanaal wordt omgeven door vroege twintigste-eeuwse uitbreidingswijken: een combinatie van collectief vormgegeven bouwblokken en bedrijvigheid in de richting van het water. De bedrijvigheid die het kanaal ooit flankeerde trekt langzaam weg en wordt vervangen door een stedelijke mengeling van wonen, werken en voorzieningen. Er is sprake van architectonische diversiteit, maar tevens van een sterke samenhang van architectuur, stedenbouw, landschap. Ook het water is onderdeel van deze sterke stedenbouwkundige compositie. Een groot deel van de noordoever is beschermd stadsgezicht. De bebouwing is nadrukkelijk familie van elkaar en vertoont een grote mate van eenheid in uitstraling. Het totale profiel van gevel tot gevel is breed en de ruimtelijke hoofdstructuur is helder. De kenmerken van de omliggende wijken zijn langs het kanaal goed te ervaren en dragen bij aan de kwaliteit van de waterstructuur.



Het Oosterhamrikkanaal

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

Het beeld op het kanaalvak zelf wordt vooral bepaald door woonschepen en de oevers. De schepen liggen alleen op de zuidoever en de afstanden tussen de schepen onderling variëren. Soms is de afstand minder dan 5 meter en soms is de onderlinge afstand voldoende. De schepen ten zuiden van de zwaairom liggen aan een stenen kade waarop bij een aantal schepen bergingen zijn geplaatst. De ligplaatsen in de zwaairom en alle ligplaatsen ten noorden hiervan liggen aan een groene oever. Hier zijn bij de meeste schepen bergingen geplaatst. Ook wordt bij de meeste schepen de oever als tuin gebruikt. In de tuinen vindt veel opslag van goederen plaats en is in een aantal gevallen een schutting en/of tuinhek geplaatst. Dit beeld langs de Oosterhamrikkade zuidzijde past niet goed bij het karakter van de hele kanaalruimte. Door de aaneengesloten reeks van woonschepen achter elkaar en de rommelzone die op de oever is ontstaan geeft de woonschepenzone op dit moment geen meerwaarde aan de kade, maar sluit eerder de relatie tussen kade en water af.

Ruimtelijke ontwikkeling

In het gebied rondom het Oosterhamrikkanaal vinden grootschalige ontwikkelingen plaats. Voor het gebied is een stedenbouwkundig plan gemaakt. Het Oosterhamriktracé wordt een as met stedelijke allure en krijgt op stadsniveau grote betekenis.

De gemeente streeft op dit kanaalvak naar authentieke schepen. Net als op andere kanaalvakken die in/langs beschermd stadsgezicht liggen is dat omdat authentieke schepen het karakter van het beschermd stadsgezicht het best ondersteunen. Authentieke schepen mogen er alleen worden vervangen door een authentiek schip (of schip dat daar sterk op lijkt). Mocht er een ark worden vervangen, dan verdient het de voorkeur dat te doen door een authentiek schip. Dit is echter geen eis. Bestaande arken en scharken mogen worden vervangen door eenzelfde type, mits deze voldoet aan de welstandseisen en de maatvoeringseisen uit dit bestemmingsplan. Anders dan in de binnenstad past een sterke individuele expressie hier minder goed. Zorgvuldigheid in maat, schaal, materiaal en detail -ondergeschikt aan het totaalbeeld- is het wensbeeld.

Afstemming op de context geldt ook voor de oevers, die langzaamaan lijken dicht te slibben met bebouwing en begroeiing. Oevergebruik is toegestaan conform het bestemmingsplan en de sneltoetscriteria in de welstandsnota, maar in het algemeen geldt dat de kwaliteiten van het waterprofiel, doorzichten op het water en de relatie tussen bebouwing, straat, oever, water en woonschepen moet worden gewaarborgd.

Vanuit het project Aanpak Oosterhamrikzone wordt samen met de woonschepbewoners een ontwerp opgesteld voor de inrichting van de zuidoever. De kade hier ontwikkelt zich tot een reeks van appartementsgebouwen die deels al zijn gerealiseerd (project Oude Taxicentrale) en deels in (ver)gevorderd planstadium zijn. Momenteel werkt de Oosterhamrikkade-zuidzijde niet als een echte kade, vanwege de smalle stoep, autostraat en verrommelde zone op de oever bij de woonschepen. Met het ontwerp moet de kwaliteit 'bijgetrokken worden' en moet de kade daadwerkelijk als kade gaan werken. De gemeente werkt toe naar een beeld waarin de appartementsgebouwen in de plint van de stenige kade staan en samen met de oever met woonschepen én het kanaal één sterk beeld maken. Kanaal, woonschip en oeverinrichting vormen het decor voor de kade en gebouwen: geven de kade die speciale sfeer mee van water en schepen in de stad.

In het voorliggend bestemmingsplan is de plangrens op de waterlijn gelegd zodat ontwikkelingen in het kader van Aanpak Oosterhamrikzone niet in de weg worden gestaan. De planstudie naar het Oosterhamriktracé maakt inzichtelijk dat ten behoeve van nieuwe infrastructuur woonschepen moeten worden verplaatst. De volgorde van prioritering voor verplaatsing is (1) vanwege geluid en/of brug, (2) vanwege ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat de gemeente in gesprek gaat met de betreffende eigenaren voor het bedenken van een oplossing. Daarom houdt de gemeente er rekening mee dat ze ligplaatsen gaat verleggen naar het kanaalvak tussen de huidige Oliemuldersbrug-Van Starckenborghkanaal.

ontwerp

De gemeente streeft op dit kanaalvak naar woonschepen. Net als op andere kanaalvakken die in/langs beschermd stadsgezicht liggen is dat omdat authentieke schepen het karakter van het beschermd stadsgezicht het best ondersteunen. 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. Anders dan in de binnenstad past een sterke individuele expressie hier minder goed. Zorgvuldigheid in maat, schaal, materiaal en detail -ondergeschikt aan het totaalbeeld- is het wensbeeld. Bij het vervangen en verplaatsen van een schip dient de minimale onderlinge afstand van 5 meter in acht genomen te worden.

3.4.5 Oude Winschoterdiep

Ruimtelijke karakteristiek

Het Oude Winschoterdiep grenst aan de westzijde aan de Oosterpoort, waarvan de bebouwing nog altijd de oorspronkelijke landschapsstructuur van gebogen sloten volgt, die afwaterden op het Winschoterdiep. De buurt dateert uit de late negentiende-eeuw en vroege twintigste eeuw en de allereerste bebouwing van de buurt was aan het water gelegen. De bebouwing heeft een individueel karakter, maar de wijk kent architectonisch en stedenbouwkundig een grote mate van eenheid, vooral dankzij de rooilijn, bouwvolume en -hoogte. Het profiel van de Winschoterkade is compact: bebouwing-compacte stoep-smalle straat-ondiepe kade-water-woonschip. De woonschepen begrenzen er -mede omdat het water hoog staat- de ruimte.

Aan de oostzijde van het Oude Winschoterdiep ligt de wijk de De Meeuwen, gebouwd in het laatste decennium van de twintigste eeuw. Ook hier wordt het beeld bepaald door een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschap. Het profiel is aan deze kant breder, groen en informeel, met een fietspad langs de tuinen bij de woonschepen.

De huidige samenstelling van woonschepen in het kanaalvak kent een grote diversiteit; bijna nergens in Groningen ligt een dergelijk veelkleurig gezelschap van woonschepen, arken en scharken. In de meeste gevallen bedraagt de onderlinge afstand tussen de schepen minder dan 5 meter. Aan de westzijde van het Winschoterdiep zijn op de kade bij een aantal schepen bergingen gebouwd. In het verleden zijn deze toegestaan door middel van een afwijking van het bestemmingsplan. Bij enkele schepen liggen goederen op de kade opgeslagen.



ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

Bont gezelschap arken op het oude Winschoterdiep

Aan de oostzijde van het Winschoterdiep is de grond bij alle schepen als tuin in gebruik. Bij de meeste schepen is een berging geplaatst. Ook zijn op een aantal plaatsen auto's gestald op de in gebruik zijnde grond. Over de gehele lengte is een haag geplaatst, die fungeert als afscheiding tussen de tuinen en de openbare ruimte. Deze haag wordt onderhouden door de gemeente. De haag zorgt voor een verzorgde uitstraling. Het vele opgaande groen in de tuinen zorgt ervoor dat er nauwelijks visueel contact mogelijk is met het water.

Ruimtelijke ontwikkeling

De gemeente ambiert een mengeling van woonschepen en zorgvuldig ontworpen arken en scharken, passend bij de ruimtelijke structuur en bebouwingsschaal van de omgeving, individueel vormgegeven, zonder de samenhang in het collectieve stadsbeeld uit het oog te verliezen. Bij vervanging van schepen moet de minimale onderlinge afstand van 5 meter in acht genomen worden.

Aan de westzijde van het Oude Winschoterdiep is het niet toegestaan nieuwe bergingen te plaatsen. De bestaande (legale) bergingen zijn in het nieuwe bestemmingsplan positief bestemd. De kade aan de westzijde is in de eerste plaats openbare ruimte en er zal geen grond in gebruik gegeven worden. Er moet naar gestreefd worden om de kade een zoveel mogelijk openbaar karakter te geven. Het opslaan en stallen van goederen op de kade is niet toegestaan, opgeslagen goederen zullen van de kade verwijderd moeten worden. Aan de oostzijde van het Winschoterdiep is de oever als tuin in gebruik en zijn bergingen toegestaan. De algemene regels hiervoor moeten in acht genomen worden.

3.4.6 Hoendiep (tussen ring en binnenstad)

Ruimtelijke karakteristiek

Het begin van het (huidige) Hoendiep, daar waar het aansluit op het Eendrachtskanaal, grenst aan de late negentiende-eeuwse bebouwing van de Schildersbuurt, onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Hier vangt men met pakhuizen en royale koopmanshuizen een glimp op van de betekenis die het Hoendiep sinds de late middeleeuwen voor Groningen had. Verder westwaarts wordt het Hoendiep gekenmerkt door twee ruimtelijk en functioneel totaal verschillende zijden. De noordzijde past in het beeld van de overige kanaalvakken uit deze periode, waar een vroege twintigste-eeuws samenhangend bebouwingsbeeld het kanaal begeleidt. De bebouwing vormt een helder langgerekt straatprofiel en ondersteunt het Hoendiep. Afgezien van een schoolcomplex, wordt de zuidzijde van het kanaal daarentegen gekenmerkt door een grote groene zone, die al decennia op ontwikkeling wacht.

In het kanaalvak liggen vooral arken, hier en daar afgewisseld met een schark of schip. De eerste vier woonschepen aan de noordzijde liggen langs een openbare stenen kade, hier is geen grond in gebruik gegeven. De overige schepen aan de noordzijde liggen aan een groene oever en hebben deze als tuin in gebruik. Deze schepen liggen erg dicht tegen elkaar aan. Langs de verharding van de weg is in de oever een groene haag geplant die door de gemeente wordt onderhouden. Dit levert vanaf de straat gezien een relatief verzorgde uitstraling op. Plaatselijk bepalen echter bergingen en schuttingen het beeld.

Door het ruime profiel, de drukke weg Hoendiep en het tuingroen op de oever, is de relatie tussen de bebouwing en de woonschepen gering. Water en straat functioneren niet als één ruimtelijk systeem en er is vrijwel geen relatie tussen de waterstructuur en de ventweg met woningbouw op de noordoever. Dichterbij de stad is deze samenhang sterker en worden de historische land- en waterweg weer meer op elkaar betrokken.



Het Hoendiep, woonarken dicht opeen, achter groene tuinen

Ruimtelijke ontwikkeling

De weg Hoendiep blijft een belangrijke entree tot de binnenstad en vormt in de toekomst ook de verbinding naar het ontwikkelgebied Suikerzijde. Op de zuidoever van het Hoendiep wordt een nieuwe fietsroute richting Suikerzijde gerealiseerd.

Vooralsnog blijft er op het grootste deel van het Hoendiep ruimte voor arken, maar liefst maken we op termijn ruimte op het water en vervangen we ze deels door schepen. De kwaliteit en uitstraling van de woonschepen moeten goed worden afgestemd op de ruimtelijke kenmerken van de context.

Voor de eerste vier woonschepen aan de noordzijde vanaf de Abel Tasmanbrug geldt de authenticiteitsregel. Dit deel grenst direct aan (en valt ook nog deels in) het beschermd stadsgezicht.

In de verre toekomst kan het wenselijk zijn om te koersen op meer contact met het water en meer ruimte op het water. In dit bestemmingsplan regelen we daar nog niets voor en bestemmen de huidige situatie. Dat betekent dat tussen de Abel Tasmanbrug en de spoorbrug de oever als tuin in gebruik kan blijven, met uitzondering van de openbare stenen kade. Binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak mag een berging en/of voorziening voor een woonschip worden aangelegd. Bij vervanging van een schip moet de onderlinge afstand tussen de schepen minimaal 5 meter bedragen.

Tussen de Abel Tasmanbrug en de spoorbrug aan de noordzijde van het kanaal moet ruimte blijven voor bomen van de 1e grootte in de hoofdstructuur.

3.4.7 Hoendiep (van Hoogkerk tot en met Energieweg/Suikerzijde)

Ruimtelijke karakteristiek

Ter plaatse van de Energieweg liggen de woonschepen aan een groene oever die als tuin in gebruik is. Ter hoogte van de kruising van de Energieweg en het Hoendiep is een erg groot deel van de brede oever als tuin in gebruik. Deze plek wordt door de woonschipbewoners tevens als parkeerplaats gebruikt. Het geheel heeft een rommelige uitstraling.

Vlabbij de westelijke ringweg liggen vier woonarken die nooit bestemd zijn geweest. Deze worden ook in dit bestemmingsplan niet bestemd.

Langs de U.T. Delfiaweg is in 2009 een liggebied aangelegd. Het gebied bestaat uit twee delen, een open gedeelte waar de ligplaatsen zichtbaar zijn vanaf de straat en een besloten gedeelte waar de ligplaatsen achter een bosgebiedje liggen. In het gedeelte achter het bosgebiedje is ruimte om op een collectieve plek bergingen te plaatsen. Ter hoogte van het open gedeelte is langs de straat een haag geplant. De grond tussen de haag en de schepen kan als tuin in gebruik gegeven worden, evenals een strook grond tussen het bosgebiedje en de schepen die daar achter liggen. Het is niet toegestaan om op de in gebruik gegeven grond bergingen te plaatsen.



Het Hoendiep, richting Hoogkerk

Ruimtelijke ontwikkeling

Ter plaatse van de U.T. Delfiaweg zijn geen ontwikkelingen voorzien en blijven de ligplaatsen bestemd, net als in het vigerend bestemmingsplan.

Ter plaatse van de voormalige suikerfabriek ontstaat een nieuw woongebied, aangeduid met Suikerzijde. Hiervoor wordt momenteel gewerkt aan een stedenbouwkundig plan en bijbehorend bestemmingsplan. De aard en uitstraling van het Hoendiep zal fundamenteel veranderen in deze omgeving. Dat zal consequenties hebben voor ligplaatsen en woonschepen. Voor de ontsluiting van dit gebied zullen een tweetal bruggen over het Hoendiep worden aangelegd. Dit heeft het verdwijnen dan wel de herschikking van enkele ligplaatsen tot gevolg. Dit wordt in het toekomstige bestemmingsplan voor het de Suikerzijde meegenomen. Het voorliggende bestemmingsplan bestemt vooralsnog conserverend.

Het Hoendiep ten westen van de ring is onderdeel van het netwerk van primaire vaarwegen, vaarklasse IV/V. Om die reden en omdat het gebied een forse kwaliteitsimpuls zal ondergaan, geldt ook op dit kanaalvak de authenticiteitseis. Authentieke schepen mogen er alleen worden vervangen door een authentiek schip (of schip dat daar sterk op lijkt). Mocht er een ark worden vervangen, dan verdient het de voorkeur dat te doen door een authentiek schip. Dit is echter geen eis. Bestaande arken en scharken mogen worden vervangen door eenzelfde type, mits deze voldoet aan de welstandseisen en de maatvoeringseisen uit dit bestemmingsplan.

3.4.8 Noord-Willemskanaal en Hoornsedijk

Ruimtelijke karakteristiek

Het Noord-Willemskanaal is betrekkelijk jong, in de negentiende eeuw gegraven als verbinding met de Drentsche Hoofdvaart. Het is een echt 'modern' kanaal, vooral ook door de stedelijke context waarin het grotendeels ligt: het heeft een verkeerskundig karakter, ingebed door groen en vaak gekoppeld aan snelwegen en bedrijventerreinen. Fietspaden en groen begeleiden beide zijden van het kanaal, waardoor de woonschepen onderdeel zijn van een groene route. In het meest noordelijke liggebied, tussen de Van Iddekingebrug en de Van Ketwich Verschuurbrug, is per schip een berging geplaatst aan de overzijde van het fietspad. Deze bergingen zijn door de gemeente geplaatst en van hetzelfde type. Bij een aantal schepen is de oorspronkelijke berging vervangen door een ander exemplaar. Op het fietspad en half in de oever staan her en der auto's van de woonschipbewoners geparkeerd waardoor een rommelig beeld ontstaat en het openbare karakter van het fietspad wordt aangetast. De oever wordt bij een aantal schepen gebruikt om spullen te stallen. Om het parkeren van auto's op en naast het fietspad tegen te gaan is aan de noordzijde van het liggebied, ter plaatse van de Van Iddekingeweg, een parkeerplaats aangelegd ten behoeve van het liggebied.

In het liggebied ten zuiden van de Van Ketwich Verschuurbrug is aan de overzijde van het fietspad een plek aangewezen waar collectieve bergingen mogen worden geplaatst. Het is niet toegestaan bergingen in de oever te plaatsen. Dit is bij een aantal schepen echter wel het geval. Ook staat de oever vol met gestalde spullen van de woonschipbewoners. De plek voor de collectieve bergingen is gemarkeerd door een rechthoek bestaande uit betontegels, met daaromheen een haag in de vorm van een ovaal.

De kanaalvakken langs de Hoornsedijk liggen in het Meerschapsgebied. Ze hebben een echt landschappelijk karakter. De elf woonschepen liggen afgemeerd in het bochtige verloop van het (voormalige) Hoornsediep. De meeste boten liggen tussen groen en dichtbeboste oevers, langs eilandjes die de 'stedelijke context' al ver achter zich laten. Een deel van de boten is zelfs enkel bereikbaar via het water. Enkele boten liggen in het zicht nadat in 2018 bij werkzaamheden aan de kade van het Noord-Willemskanaal veel beplanting is verwijderd. Het gehele gebied aan de oostzijde van het fietspad lijkt ter plaatse van het Hoornsediep geprivatiseerd. De aanwezige bebouwing in het gebied versterkt de geprivatiseerde uitstraling.



ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

Het Noord-Willemskanaal



De Hoornsedijk

Ruimtelijke ontwikkeling

Op de oostoever van het Noord-Willemskanaal wordt de doorfietsroute naar Assen gerealiseerd. Deze stopt vooralsnog bij de Van Ketwich Verschuurbrug en heeft geen consequenties voor ligplaatsen en woonschepen. Verder zijn in dit kanaalvak vooralsnog geen ontwikkelingen.

Behoud van de groene karakteristiek heeft het primaat langs het Noord-Willemskanaal en het Hoornsediep. In het Noord-Willemskanaal beoogt de gemeente daarbij vooral authentieke woonschepen van een stevig formaat, overeenkomstig de schaal en functie van het kanaal. Het is één van de primaire vaarwegen in de gemeente en daar geldt de authenticiteitseis.

3.4.9 Boterdiep

Ruimtelijke karakteristiek

Het Boterdiep kent een lange geschiedenis, maar het gedeelte dat voor woonschepen is bestemd, net ten noorden van het Van Starckenborghkanaal, heeft weinig relatie met de historische ontwikkeling van Groningen. Het grenst aan late twintigste-eeuwse woonwijken (De Hunze en Van Starckenborgh) en restgebieden langs de N361, waaronder

ontwerp

bedrijventerrein het Witte Lam. De relatie van het water met bebouwing en straten is hier minder sterk. Het profiel is ruimer, verkeer speelt een grotere rol, net als groen. De westzijde van het Boterdiep wordt vooral gekenmerkt door groen. Ook de oostelijke oever is groen, maar hier betreft het de rand van planmatig aangelegde woonwijken. De overgang van bebouwing naar water is 'zacht' en bestaat uit een informele groenstrook. De context voor het water en de woonschepen wordt dus bepaald door bebouwing met een collectieve uitstraling en een informele landschappelijke inrichting.

In het Boterdiep liggen hoofdzakelijk woonarken. Bijna elk woonschip heeft de oever over de gehele breedte als tuin in gebruik. In de oever staan veel bergingen, hoge schuttingen en hagen, waardoor de relatie met het water vanaf de weg geheel verdwenen is. De onderlinge afstand tussen de schepen is in de meeste gevallen minder dan de minimale 5 meter.



Wonen op het Boterdiep

Het gebied ter plaatse van de afbuiging van de Beijumerweg is bijna volledig geprivatiseerd. Volgens de oorspronkelijke regelgeving mag daar per schip één berging aan de overzijde van het pad worden geplaatst. In de huidige situatie loopt het pad niet over de gehele lengte van het liggebied door en is een breed stuk grond ingericht als tuin en afgeschermd met hagen, hekken en schuttingen. Achter het in gebruik genomen gebied langs loopt nog een smal ontsluitingspad. Door de volledige ingebruikname is het niet meer mogelijk om langs het Boterdiep te wandelen en fietsen.

Ruimtelijke ontwikkeling

De situatie op de oever moet in overeenstemming met de regelgeving gebracht worden, zodat er weer visueel contact met het water mogelijk wordt. Bij het vervangen van een schip moet de onderlinge afstand van minimaal 5 meter in acht genomen worden.

Het in gebruik genomen gebied ter plaatse van de afbuiging van de Beijumerweg bestaat feitelijk uit twee verschillende delen. In het zuidelijke deel is het oorspronkelijke pad nog aanwezig. Hier blijft de regeling zoals deze was; aan de overzijde van het pad is een bouwstrook aangegeven waarin per schip één berging is toegestaan.

De grond in het bouwvlak kan als tuin in gebruik gegeven worden. De oever tussen het pad en de schepen kan eveneens als tuin in gebruik gegeven worden.

In het noordelijke deel ligt het pad verder van het water af. De grond tussen het pad en ontwerp

het water is volledig in gebruik als tuin. Op een afstand van 1,5 meter van het pad begint een bouwvlak waarin per schip één berging gebouwd mag worden. Dit bouwvlak loopt tot aan het water. De grond in het bouwvlak kan als tuin in gebruik gegeven worden. Alle met vergunning gebouwde bergingen bevinden zich op een afstand van meer dan 1,5 meter vanaf het pad. Het pad krijgt door de afstand tot het bouwvlak enige ruimte, zodat er geen bergingen direct tegen het pad aan gebouwd kunnen worden en de zone direct langs het pad vrij van opgaande begroeiing is. Het pad krijgt hiermee meer ruimte en is minder gesloten in de beleving. Op deze manier kan een route langs het Boterdiep ontstaan waar weer gewandeld kan worden en wordt de hoofdstructuur van de stad op deze plek weer enigszins beleefbaar.

3.4.10 Schipsloot (Meerweg, Haren)

Ruimtelijke karakteristiek

Op de Schipsloot, langs de Meerweg in Haren, liggen vijf woonschepen. De Schipsloot takt aan op het Noord-Willemskanaal. Het zijn deels arken, deels schepen, die via een gravelpad of voetpad ontsloten zijn. De woonschepen liggen grotendeels achter de dijk en zijn -op de eerste twee na- beperkt zichtbaar vanaf de Meerweg. De oever is op deze locatie in eigendom bij het Waterschap Hunze en Aa's. De oevers zijn deels in gebruik genomen als tuin en plaatselijk zijn bergingen gerealiseerd. Deze zijn illegaal.

Dit bestemmingsplan regelt voor de woonschepen aan de Meerweg alleen de ligplaats, ter plaatse van het water.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

50

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

4.1 Archeologie

Inleiding

Op grond van de Erfgoedwet dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Daarbij kan in het belang van de archeologische monumentenzorg een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten worden vereist en worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouw- of aanlegactiviteiten een archeologisch onderzoeksrapport dient te overleggen.

Het Besluit ruimtelijke ordening bevat de verplichting om in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Archeologische waarden in het plangebied

Het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater grenst aan enkele archeologische zones en/of archeologische percelen. Waar het bestemmingsplan (groene) oevers omvat, kunnen archeologische waarden nog intact onder het maaiveld aanwezig zijn. Dit varieert van een wierde die doorsneden werd bij aanleg van het Starckenborghkanaal tot de middeleeuwse kades aan de diepenring in de Binnenstad. Hieronder wordt per gebied een overzicht gegeven van de aanwezige archeologische waarden in of direct grenzend aan het plan.

1. Diepenring

Het water grenst direct aan historische binnenstad. De kades aan west-, noord- en oostzijde zijn beschermd als rijksmonumenten.

Specifiek : Het 'Turfeiland'

Tegenover de Turfstraat ligt een restant van een zogenaamde 'singel', de afscheiding tussen de middeleeuwse stadsgracht en het Schuitendiep. Tot 1941 diende het als 'kalkwal', laatstelijk in gebruik als kalkopslag bij stukadoor Dobken. Dit gebruik gaat terug tot in de 16e eeuw toen brandgevaarlijke bedrijven als kalkbranderijen buiten de stad gehouden werden. In 2010 heeft het de benaming Turfeiland gekregen. Deze naam wekt meer verwachtingen en heeft geen lange romantische geschiedenis als losplaats voor turf.

2. Reitdiep

Blijkens archeologisch onderzoek in de buurt van Zernike is het Reitdiep dichtbij de stad hoogstwaarschijnlijk al in de eerste helft van de 13^e eeuw gegraven. Het zal dan nog niet meer dan een bevaarbare sloot zijn geweest. Het graven van deze verbinding heeft bovendien het voordeel dat de afwatering van het gebied iets makkelijker gemaakt werd, zeker omdat de afwatering via de Drentse A steeds moeizamer ging door dichtslibbing van de benedenloop. In de loop der tijd wordt dit gegraven stuk van het Reitdiep uitgebreid en van een dijk voorzien. Het wordt een belangrijke aanvoerroute van en naar de stad en er vestigde zich vanaf de zestiende eeuw dan ook enige bedrijvigheid aan. Vooral de nog intacte Reitdiepdijk verdient bescherming. Deze dijken liggen echter voor het grootste gedeelte in Zernike en de Reitdiepwijken.

De oevers van het Reitdiep grenzen aan het archeologisch waardevolle perceel van de binnenstad van Groningen. De delen binnen het plangebied die als Groen bestemd zijn

ontwerp

worden beschermd middels de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1, aansluitend aan het perceel. Dit gaat om het deel aan noordkant, ter hoogte van het Noorderplantsoen.

3. Oosterhamrikkanaal

De archeologische verwachtingszone ligt aan weerszijden van het kanaal. Het Oosterhamrikkanaal loopt haaks op de oude bedding van de Hunze. Omdat het bestemmingsplan niet de groene oevers van het kanaal omvat, worden de kades niet mede bestemd als van archeologische waarde.

4. Oude Winschoterdiep

Tot in de 20ste eeuw was het Winschoterdiep het drukst bevaren kanaal van Groningen. In de omgeving van het Winschoterdiep was vanouds sprake van een vorm van ambachtelijke bedrijvigheid en handel in vooral granen en hout: oliepelmolens, houtzagerijen en -handel en scheepstimmerwerven. In de 18de eeuw ontwikkelde zich langs de oostzijde van het Winschoterdiep lintbebouwing, bestaande uit een mengeling van tegen de dijk aangelegde huisjes en schuren van handelaren/kooplieden, herbergen, kroegjes en een leerlooierij. De groene tuinen aan de oostzijde kunnen nog archeologische restanten van deze bedrijvigheid herbergen. Om deze reden zijn gedeelten van deze stroken bestemd tot Waarde - Archeologie 1.

5. Boterdiep

Het Boterdiep grenst aan de westzijde aan een zone van hoge archeologische verwachting. De ligplaatsen en groene oevers bevinden zich aan de oostzijde, waar geen archeologische verwachting geldt.

6. Van Starckenborghkanaal

Het van Starckenborghkanaal (gegraven in de jaren 30 van de vorige eeuw) loopt door een zone van hoge archeologische verwachting en grenst aan twee archeologische rijksmonumenten en drie archeologisch beschermde percelen. Bij het inrichten/ in gebruik nemen of hebben van de oevers geldt hier een bescherming van de archeologische waarden. Specifieke aandacht geldt daarbij voor het perceel de Heren van Selwerd.

De Oostersluis in het van Starckenborghkanaal is bestemd als groenzone en grenst in het zuiden aan de Hunzezone, die een archeologische verwachting heeft. Voor de groenzone is daarom de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2 opgenomen.

7. Eemskanaalzone

Het terrein waarop de latere villa 'Villanuova', naast de Woonschepenhaven, is gebouwd bevat archeologische waarden die verder teruggaan dan de villa zelf. Behalve sporen uit de middeleeuwen werden ook sporen uit de vroege ijzertijd aangetroffen. De vindplaats grenst aan het plangebied. Bij werkzaamheden aan kades en oevers zal aandacht nodig zijn voor eventuele archeologische vondsten.

4.2 Ecologie

Water en ecologie

De natuurfuncties van openbaar vaarwater zijn verschillend. Het water biedt naast een groeiplek voor water en oeverplanten ook een leefmilieu voor een grote variatie aan diersoorten waaronder vissen, amfibieën, libellenlarven, foerageergebied voor vogels en vleermuizen als ook overwinteringsgebied voor bepaalde vogelsoorten. Naast de primaire functie als leefgebied biedt het water in de stad Groningen ook de functie van een migratieroute voor specifieke soorten zoals rivierprik, water- en meervleermuis en otter.

ontwerp

Deze soorten zijn wettelijk zwaar beschermd. In gevallen van gemetselde kaden kunnen deze weer een biotoop vormen voor muurplanten. Dit speelt in veel gevallen bij de historische kaden van de binnenstad een rol.

In eerste instantie bepalen de minerale ondergrond, oppervlakte, lengte, breedte, diepte, zonexpositie en situering in het landschap de natuurwaarden. In tweede instantie is de waterkwaliteit (eutrofiëgraad, helderheid, stroming, fysieke vervuiling) bepalend. De derde factor is het gebruik en de invloed van verstoring. Hierbij telt het soort gebruik en de mate van verstoring of de intensiteit. Voor de intensieve scheepvaartroutes als Eemskanaal en Van Starckenborghkanaal zijn de natuurwaarden dan ook relatief lager. Zeker als er geen sprake van oevers is maar van harde kaden. De zogenaamde oeverbiotoop levert een natuurkwaliteit op zichzelf. Afhankelijk van bovengenoemde factoren en de inrichting en beheer kunnen de natuurwaarden toenemen: oever en rietvogels, amfibieën, libellen en bepaalde zoogdieren. De oeverinrichting is daarnaast bepalend voor de passeerbaarheid. Zoogdieren en amfibieën kunnen bij kaden niet aan land en zijn veelal gedoemd te verdrinken. Klimaatveranderingen en migratie vragen echter wel om deze passeerbaarheid willen soorten en populaties duurzaam kunnen voortbestaan.

Als laatste factor moet de subjectieve belevingsfactor genoemd worden. Water is in Nederland en Groningen een kenmerkend fenomeen. Het draagt sterk bij aan de identiteit en herkenbaarheid van het stadslandschap zeker als het historische wateren zijn. Vervuiling en of verontreiniging werken in deze beleving vrijwel altijd negatief.

Reeds bekende locaties dan wel trajecten met beschermde natuurfuncties zijn:

Turfsingel : verblijfsplaats otter

Kaden Diepenring: muurplanten

Diepenring: vliegverbinding vleermuizen

Reitdiep: vliegverbinding vleermuizen

Eemskanaal, Verbindingskanaal, Noord Willemskanaal: trekroute rivierprik.

Beleid

De door de raad vastgestelde Stedelijke Ecologische Structuurkaart SES geeft de waardevolle watergebieden, waterverbindingen en te ontwikkelen of versterken verbindingen aan. Daarnaast zijn er ook knelpunten. Dit zijn groengebieden of verbindingen die doorsneden worden door water met harde kades of beschoeiingen. Deze wateren, zoals het Noord-Willemskanaal, zijn niet passeerbaar. Het beleid voorziet naast bescherming en ontwikkeling ook in het oplossen van deze knelpunten. De nieuwe nota Doelsoortenbeleid geeft specifieke stadsgewestgerichte informatie met betrekking tot de inrichting en het beheer van water en oeverbiotopen.

Verandering van de functie en intensiteit van gebruik kan de natuurwaarden ernstig schaden, ook in openbaar vaarwater. Heeft de beroepsvaart, pleziervaart of een kanoër sterke of beperkte invloed op het water, woonschepen en de gebruikers kunnen de oeverbiotoop ernstig of geheel schaden waardoor natuurwaarden verdwijnen. Het is niet alleen het fysieke schip maar ook de eventuele aansluiting op een riolering, de verlichting en het bestemmingsverkeer die de natuurwaarden bedreigen.

Gebruiksfuncties en veranderingen moeten niet alleen getoetst worden aan de Natuurbeschermingswet maar tevens aan de stedelijke ecologische structuurfunctie en het Doelsoortenbeleid. Quickscans en eventuele natuurtoetsen zijn van belang om bij veranderingen in inrichting en gebruik van de ruimte inzicht te verschaffen in natuurwaarden.

4.3 Water

Beleid

ontwerp

Het waterbeleid voor Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk', het Groninger water- en rioleringsplan 2014-2018. Daarnaast wordt gewerkt volgens de stedelijk wateropgave van het waterschap Noorderzijlvest en het waterschap Hunze en Aa's.

BELEIDSKADER				
	EUROPEES	NATIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL
Waterkwaliteit	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Watervisie kabinet	Waterbeheerprogramma 2016-2021 Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP)
Waterkwantiteit		Commissie Waterbeheer 21 ^e eeuw (WB21) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP) Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
Stedelijk water		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Wet gemeentelijk watertaken Watervisie kabinet	Beleidsnotitie Water en Ruimte – Noorderzijlvest Notitie Stedelijk Waterbeheer (Hunze en Aa's)	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP)

Beleidskader

Bij planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht (watertoets). In het kader van de watertoets zal nadere uitwerking van de principes van afwatering en ontwatering in relatie tot de waterkwaliteit en de waterkwantiteit plaats moeten vinden in overleg met de waterbeheerder. Het plangebied valt binnen het beheergebied van de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's. De waterschappen vervullen een adviserende en toetsende rol.

Waterstructuur

Het plangebied bestaat uit boezemwater in het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest dat onderdeel uitmaakt van de Electraboezem (3e schil) en heeft een peil van -0,93 m NAP. Het boezemwater binnen het beheergebied van het waterschap Hunze en Aa's heeft een peil van +0,53 m NAP.

Waterberging

Het openbaar vaarwater in de gemeente Groningen is onderdeel van het boezemsysteem. Het boezemsysteem is onderdeel van het regionale watersysteem en heeft een vast streefpeil, maar is ingericht op een peilstijging van één meter.

Waterstaat-Waterkering

Een deel van de oevers langs het openbaar vaarwater heeft een waterkerende functie en valt onder de keur van de waterschappen. De dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' ligt op oevers, voor zover ze onderdeel zijn van een waterkering. De regeling bij deze bestemming geeft een bescherming aan waterkeringen.

Riolering

Alle vaste ligplaatsen voor woonschepen zijn voorzien van een aansluitpunt op de riolering. In de Noorderhaven zijn vacuüm inzamelstations waarmee vuilwatertanks van de daar afgemeerde schepen kunnen worden geleegd.

Een groot gedeelte van de riolering in de stad bestaat uit een gemengd stelsel waarin afvalwater en regenwater wordt getransporteerd. Onderdeel van het rioolstelsel in de stad zijn 200 overstorten. Deze overstorten kunnen worden gezien als de nooduitgangen van het rioolstelsel. Veel van deze 'nooduitgangen' worden vrijwel nooit gebruikt, maar op een aantal locaties vind ook daadwerkelijk met een zekere regelmaat een overstort plaats. De overstorten die het vaakst werken, lozen veelal op de boezem, omdat dit water robuust is en in verbinding staat met de omgeving en daardoor vaker wordt ververst. Vanuit een aantal locaties wordt regenwater rechtstreeks op de watergangen geloosd.

Bij nieuwbouw moet een gescheiden rioolsysteem aangelegd worden, waarbij regenwater gescheiden wordt van het afvalwater. Het huishoudelijk afvalwater van onder meer toilet, douche en keuken wordt aangesloten op het dwa-stelsel (droogweerafvoerstelsel). Het dakwater plus het overige regenwater gaat via een regenwaterriool naar het oppervlaktewater. Ook eventuele drainagesystemen moeten, indien mogelijk, afwateren op het oppervlaktewater. Daar waar woningen rechtstreeks aan oppervlaktewater grenzen, kan rechtstreeks afgevoerd worden op oppervlaktewater.

Bouwmaterialen

Ten behoeven van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater moet er bij de bouw van gebouwen naar gestreefd worden geen materialen te gebruiken die milieuverontreinigend zijn zoals lood, zink en koper. Ook bepaalde bitumen en behandeld hout logen milieugevaarlijke stoffen uit die via het regenwater in het oppervlaktewater terecht kunnen komen. Het toepassen van vegetatiedaken is een prima middel om regenwater vast te houden en vertraagd af te voeren. De vegetatie neemt vocht op, bergt water en gebruikt op die manier water. Tevens verdampt het water door zon en wind. Bij hevige neerslag zal het water minder snel tot afstroming komen. Ook dit kan een bijdrage leveren in de compensatie van de toename van het verhard en bebouwd oppervlak. Daarnaast isoleren de groene daken in de zomer. Door het verdampingsproces in de grondlaag wordt voorkomen dat het dak te veel opwarmt. Op deze wijze kan bespaard worden op energieverbruikende voorzieningen zoals airco's en dergelijke.

Energie

Oppervlaktewater bevat in potentie energie in de vorm van warmte. De partij die gebruik wil maken van deze warmte dient hierover tot overeenstemming te komen met waterschap en gemeente.

4.4 Milieu

4.4.1 Geluid

De Wet geluidhinder gaat uit van zones langs (spoor)wegen en zones bij industrieterreinen. Het gebied binnen deze zone geldt als akoestisch aandachtsgebied voor geluidgevoelige bestemmingen.

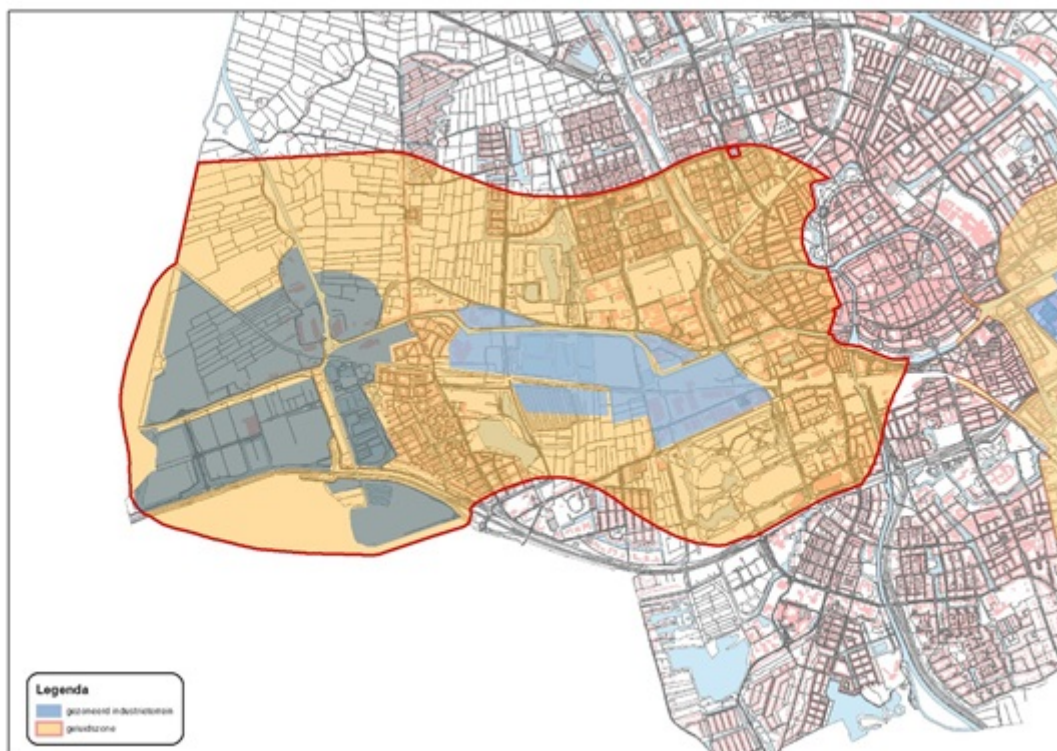
Sinds 1 juli 2012 benoemt het Besluit geluidhinder bestemde ligplaatsen voor woonschepen als geluidgevoelige terreinen. In geval van nieuw aan te wijzen ligplaatsen moet er een toetsing aan de Wet geluidhinder plaatsvinden, voor bestaande situaties is dit echter niet nodig.

In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ligplaatsen aangewezen, er hoeft dus niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder.

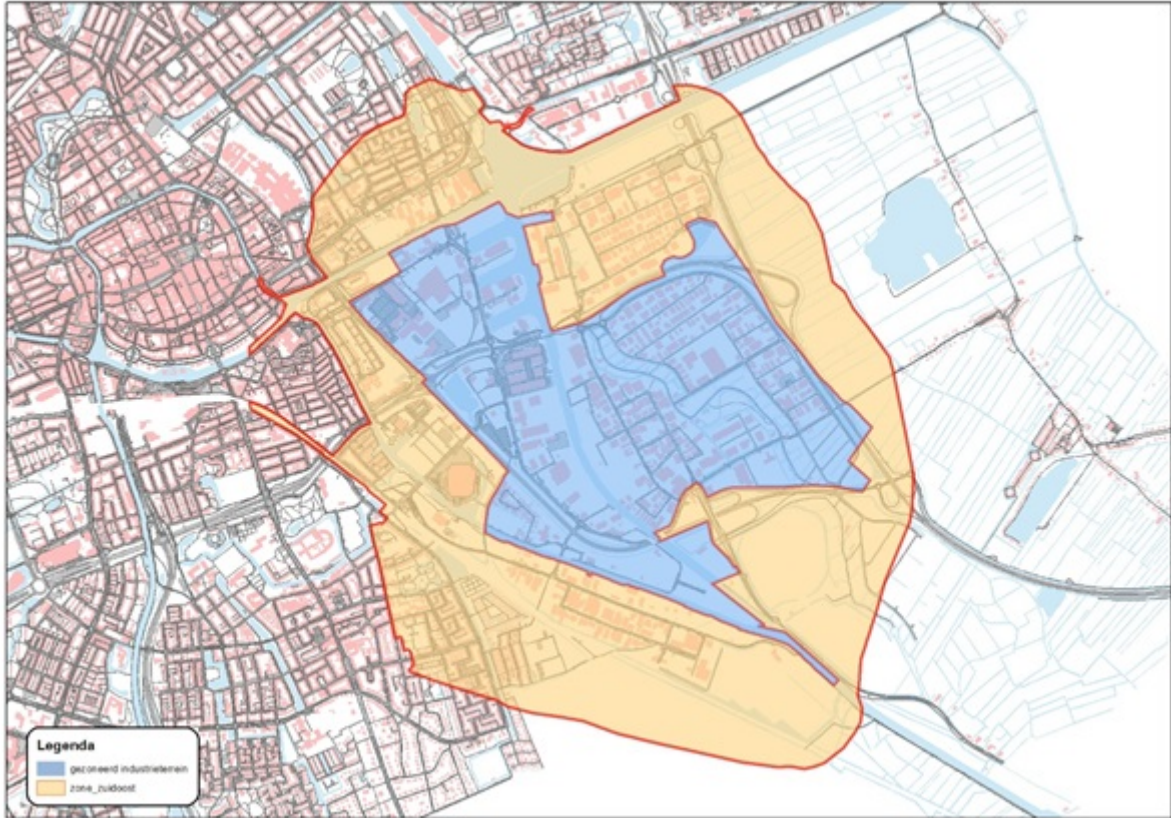
Voor de volledigheid wordt hier wel aangegeven welke ligplaatsen binnen een geluidszone vallen.

Geluidszone industrielawaai

Het plangebied ligt deels binnen de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein 'Groningen-West/Hoogkerk' en deels binnen het industrieterrein 'Groningen zuidoost'. Op onderstaande afbeeldingen zijn deze geluidzones weergegeven.



Geluidzone industrieterrein 'Groningen-West/Hoogkerk'



Geluidzone industrieterrein 'Groningen Zuidoost'

Voor de gedeelten van het plangebied die binnen een van deze geluidzones liggen dient de gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie' te worden opgenomen. Nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen deze zone zijn alleen mogelijk als de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein minder is dan 55 dB(A).

Voor de ontwikkeling van de Suikerzijde wordt opnieuw gekeken naar de zones aan de westkant van de stad. Mogelijk kunnen de nieuwe inzichten later in dit plan verwerkt worden.

Geluidzone wegverkeerslawaai

De ligplaatsen van bijna alle kanalen liggen binnen een zone in het kader van wegverkeerslawaai, uitgezonderd de ligplaatsen die enkel aan een 30 km-weg liggen. Nieuwe ligplaatsen zijn binnen deze zone alleen mogelijk als de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan 53 dB.

Geluidzone spoorweglawaai

De breedte van de geluidzone langs het spoor is afhankelijk van het vastgesteld geluidproductieplafond (GPP). De minimale breedte van deze zone bedraagt 100 meter en de grootste breedte bedraagt (in de gemeente Groningen) 300 meter. Nieuwe ligplaatsen zijn mogelijk bij een geluidbelasting van maximaal 63 dB.

4.4.2 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan, waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10). De voornaamste bron van luchtverontreiniging in Groningen is het wegverkeer. De bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtverontreiniging wordt berekend met behulp van een wettelijk voorgeschreven model.

Op 29 januari 2013 is het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen' met de bijbehorende luchtkwaliteitskaart vastgesteld. Op deze gedetailleerde kaart is per locatie/weg aan de hand van kleuren te zien wat de concentratie van luchtverontreiniging is. Het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart zijn gebaseerd op modelberekeningen van een extern bureau en op meetgegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit in Groningen. Het verslag luchtkwaliteit en de bijbehorende luchtkwaliteitskaart zijn te vinden op het internet: zie <https://gemeente.groningen.nl/luchtkwaliteitskaart-inzien> .

Uit het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart blijkt dat in Groningen overal (ruimschoots) wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook de meetgegevens van de twee LML-meetpunten (Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit) in de stad Groningen bevestigen dit beeld. Dit betekent dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmering is voor vaststelling van het bestemmingsplan.

4.4.3 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven), transportroutes of buisleidingen. Op inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing, op transportroutes het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en op hogedrukgastransportleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor transportroutes zijn daarnaast nog van belang de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling basisnet. Voor rijkswaagen dient rekening te worden gehouden met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin vrijwaringsafstanden zijn opgenomen. Voor provinciale wegen dient rekening te worden gehouden met de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016, die een aantal aanvullende regels geeft voor het provinciaal basisnet Groningen.

Binnen het wettelijk kader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich onafgebroken op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Voor het plaatsgebonden risico geldt de grenswaarde van 10⁻⁶. Binnen de 10⁻⁶- of PR-contour mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden opgericht. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ contour als richtwaarde.

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde omvang het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht wanneer de oriëntatiewaarde wordt overschreden of het groepsrisico toeneemt.

Onderzoek

ontwerp

De Omgevingsdienst Groningen heeft ten behoeven van het bestemmingsplan een externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar het 'Advies externe veiligheid bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019', d.d. 26 november 2019. Hieruit blijkt dat in of in de nabijheid van het plangebied een viertal risicovolle inrichtingen zijn gelegen (Suikerunie Hoogkerk, zwembad Hoogkerk, een lpg-tankstation aan het Hoendiep en een olieproductenopslag op het bedrijventerrein De Hoogte). Daarnaast bevinden zich in de nabijheid van het plangebied enkele transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (de spoorlijn Groningen – Sauwerd, de rijkswegen A7 en A28, de provinciale wegen N46, N370, N361 en N360 en de vaarwegen Eemskanaal en Van Starckenborghkanaal) en enkele hogedrukgastransportleidingen van de Gasunie (N-507-50, N-507-41, N-507-31, N-507-27, N-507-26, N-507-25, N-505-04). In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico als gevolg van de rondom het plangebied aanwezige risicobronnen niet worden overschreden en dat aan de in acht te nemen veiligheidsafstanden wordt voldaan. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van enkele transportroutes. Het groepsrisico neemt echter niet toe. Daarom kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Met het oog hierop is het advies van de veiligheidsregio ingewonnen (verwezen wordt naar het advies van Veiligheidsregio Groningen d.d. 14 mei 2019).

Verantwoording groepsrisico

De veiligheidsregio heeft de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid met betrekking tot het plangebied beoordeeld. Ten aanzien van de bestrijdbaarheid is gekeken naar de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen. De veiligheidsregio beoordeelt de bestrijdbaarheid als voldoende. Wel wordt erop gewezen dat de woonschepenligplaatsen aan de Hoornsedijk (Paterwoldsemeergebied) alleen eenzijdig bereikbaar zijn en het ontbreken van een primaire bluswatervoorziening vertraging voor de repressieve inzet kan betekenen. Ten aanzien van de zelfredzaamheid is gekeken naar de aspecten zelfredzaam vermogen, mogelijkheden tot vluchten of schuilen en alarmeringsmogelijkheden. De veiligheidsregio adviseert, indien de veiligheid het toelaat, om in geval van een incident nabij een woonschip bij voorkeur te vluchten. Daarnaast wordt geadviseerd om de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS-netwerk te alarmeren maar ook op een andere wijze (NL-Alert, social media, televisie, radio, geluidswagen, enz.).

De conclusie is dat het groepsrisico aanvaardbaar is en dat het vanuit oogpunt van externe veiligheid verantwoord is om het voorliggende bestemmingsplan vast te stellen.

4.4.4 Bodem

De gemeente Groningen is het bevoegd gezag voor de aanpak van verontreinigde terreinen en voor grondverzet. Voor het gebruik van wallen, kaders en oevers (bijvoorbeeld als tuin) kan met directie Stadsontwikkeling van de gemeente Groningen een bruikleenovereenkomst worden afgesloten. Het verlenen van toestemming voor het graven, voor grondverzet of voor verbouw van gewassen kan alleen als uit bodemonderzoek blijkt dat de grond geschikt is voor het beoogde gebruik. Het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden is een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar of een belanghebbende.

Bodemverontreiniging kan bestaan uit bronverontreiniging of diffuse verontreiniging.

Bronverontreiniging

Eventuele bronverontreiniging wordt veroorzaakt door huidige of voormalige bedrijfsfuncties en/ of dempingen en ophogingen met verontreiniging. Bij een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft ernstig verminderd. Een bodemsanering is dan nodig

ontwerp

om de locatie weer geschikt te maken voor het beoogde gebruik.

Diffuse bodemverontreiniging

In de loop van de tijd zijn op allerlei manieren puinhoudend materiaal, kooldeeltjes en ander afval in de bodem terechtgekomen. Bewoning, bedrijvigheid en ook neerslag van luchtverontreiniging heeft op vele plaatsen de bodem belast. Dit heeft mogelijk geleid tot diffuse, niet tot een bron te herleiden, bodemverontreiniging.

Voor de locaties die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een Wabo-vergunning in ieder geval noodzakelijk. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de gemeentelijke bouwverordening regelen in welke gevallen de aanvraag van een vergunning vergezeld dient te gaan van een bodemonderzoek. Daarnaast geldt voor nieuwe bodemverontreiniging, ontstaan na 1987, een ander regiem. Op deze gevallen is de zorgplicht van toepassing. Dit betekent dat nieuwe bodemverontreiniging altijd zoveel mogelijk ongedaan gemaakt moet worden, ongeacht hoe ernstig de bodemverontreiniging is. De toetsing van de bodemkwaliteit vindt plaats aan de normen die gekoppeld zijn aan het beoogde gebruik of de functie van de bodem.

Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem

De gemeente Groningen heeft voor haar gehele grondgebied een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Deze bodemkwaliteitskaart geeft inzicht in de diffuse bodemkwaliteit en is van kracht op de onverdachte en /of op de gesaneerde locaties. De bodemkwaliteitskaart is onderdeel van de 'Nota Bodembeheer: Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem' (zie voor meer informatie <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/nota-bodembeheer-2014.pdf>). De kaart is volgens de regels uit het Besluit Bodemkwaliteit opgesteld. Bij het toepassen en hergebruik van grond dient de 'Nota Bodembeheer: Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem' in acht genomen te worden.

4.5 Kabels, leidingen en straalpaden

Door het plangebied loopt een aantal aardgastransport- en hoogspanningsleidingen. De aardgastransportleidingen zijn op de verbeeldingen aangegeven en de voorschriften voorzien in een regeling om een bebouwingsvrije zone te waarborgen.

Binnen het plangebied is tevens sprake van een tweetal straalpaden voor telecommunicatie (KPN). Deze kruisen elkaar bij de zendmast aan de Peizerweg. Hier geldt een beperking in bebouwingshoogte om een ongestoorde communicatie te waarborgen. In voorliggend bestemmingsplan wordt nergens een bebouwingshoogte mogelijk gemaakt die de telecommunicatie binnen deze straalpaden kan belemmeren.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019 voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor beheer en ontwikkeling van het plangebied. Het is een plan op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarmee kunnen met direct recht omgevingsvergunningen worden verleend. De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende regels geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan.

Om de nodige flexibiliteit te waarborgen zijn tevens afwijkingsbevoegdheden opgenomen.

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) en het standaard-bestemmingsplan van de gemeente Groningen. Daarin zijn de regels gestandaardiseerd. De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten in principe voor elke bestemming achtereenvolgens: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels, en waar nodig een vergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is gedigitaliseerd. Het wordt langs elektronische weg beschikbaar gesteld op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl.

De papieren (analoge) verbeelding bestaat uit 6 kaartbladen met schaal 1:5000, 27 detailkaarten met schaal 1:2000 en een overzichtskaart. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart).

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande regelingen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door
Openbaar Vaarwater	de gemeenteraad van Groningen bij besluit van 27 januari 2010, nr. 8b
Beheersverordening Paterswoldsemeer	de gemeenteraad van Haren bij besluit van 24 juni 2013
Bestemmingsplan Facetherziening Parkeren	de gemeenteraad van Groningen bij besluit van 8 juni 2016, nr 7d
Schildersbuurt	de gemeenteraad van Groningen bij besluit van 19 december 2012, nr. 7d

Deze worden geheel of gedeeltelijk door dit bestemmingsplan vervangen.

5.3 Toelichting op de regels

5.3.1 Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begrippen

In het onderstaande worden een aantal begrippen toegelicht.

Afmeerplaats

Het begrip afmeerplaats is als volgt omschreven: een plaats in het water aangewezen voor het tijdelijk afmeren van een schip.

ontwerp

Hiermee wordt bedoeld op plaatsen waar bijvoorbeeld de beroepsvaart of passerende recreatieschepen tijdelijk afmeren. Het gaat hier niet om het permanent of voor langere tijd innemen van een ligplaats. In deze zin moet het begrip afmeerplaats worden onderscheiden van het begrip ligplaats.

Authentiek schip

De begripsomschrijving van 'authentiek schip' luidt:

een schip dat:

1. voorheen is gebruikt ter uitoefening van een beroep zoals ten behoeven van de beroepsvaart of de visserij of als sleepboot; en
2. door het behoud van het oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk verloren heeft.

of een schip dat voor wat betreft zijn uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertoont met het bepaalde onder 1. en 2.

Met deze term worden de woonschepen aangeduid die hun van oorsprong 'scheepse' karakter hebben behouden.

Met de laatste zinsnede scharen we hier ook onder de schepen die nieuw gebouwd zijn naar het voorbeeld van authentieke schepen. Overigens gelden voor een nieuwgebouwd authentiek ogend schip niet de soepeler Bouwbesluiten voor 'drijvende bouwwerken met een woonfunctie die door functiewijziging van een schip zijn ontstaan'.

Kamerverhuurschip

Een kamerverhuurschip is een schip dat wordt gebruikt voor kamerverhuur.

Kamerverhuur is gedefinieerd als: gebruik voor bewoning anders dan door een huishouden of voor beschermd wonen.

Een onzelfstandige woning is gedefinieerd als: een woning die geen zelfstandige woning is.

Onder een zelfstandige woning wordt verstaan: een woning met een eigen afsluitbare toegang die een huishouden kan bewonen zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen buiten de woning.

In tegenstelling tot een meergezinswoonschip gaat het hierbij dus om een woonschip, dat één enkele woning omvat en dat bewoond wordt door meerdere personen, die niet gezamenlijk een huishouding voeren. Bijvoorbeeld een groep studenten of arbeidskrachten, die geen vast samenlevingsverband vormen waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit.

Ligplaats

De definitie van het begrip ligplaats luidt: een plaats in het water die door een woonschip of ander vaartuig bij verblijf wordt ingenomen.

Het gaat hier om permanent gebruik van een gedeelte van het water voor het innemen van een ligplaats, bijvoorbeeld een ligplaats voor een woonschip, bedrijfsschip of horecaschip. Deze schepen liggen het hele jaar of een groot gedeelte van het jaar op een vaste plek.

Meergezinswoonschip

ontwerp

Hieronder wordt verstaan woonschip dat meerdere zelfstandige woonruimten omvat, naast elkaar en/of boven elkaar gelegen. Een meergezinswoonschip huisvest dus meerdere personen/huishoudens, die ieder over een zelfstandige woongelegenheid beschikken, met daartoe behorende voorzieningen als keuken, toilet en douche en eigen afsluitbare toegang. Hiervoor wordt ook wel de term 'appartementenschip' gebruikt.

Open rondvaartboot

Deze definitie verwijst naar artikel 1.1, lid 1, van de Binnenvaartregeling. In dit artikellid is de volgende begripsbepaling opgenomen:

open rondvaartboot: passagiersschip met een lengte op de waterlijn van minder dan 20 meter en dat:

- a. is ingericht en bestemd uitsluitend voor rondvaarten met een niet-onderbroken vaarduur van ten hoogste twee uren,
- b. geen gesloten opbouw heeft,
- c. geen doorlopend dek heeft, en
- d. is bestemd voor gebruik op de binnenwateren van zones 3 of 4.

Met de term 'open rondvaartboot' wordt bedoeld op de zogenaamde borrelboten. Hiervoor zijn in het aanwijzingsbesluit voor ligplaatsen (Nadere regels bij de Verordening openbaar vaarwater) regels opgenomen.

Opstapplaats

Hieronder wordt verstaan: een plaats in of langs het water aangewezen als gelegenheid om aan of van boord te gaan van een passagiersschip, rondvaartboot of open rondvaartboot. Voor een toelichting op het begrip open rondvaartboot zie hierboven.

Varend schip voor verblijf

Deze definitie is ontleend aan artikel 1, zevende lid, van de Woningwet, dat is ingevoegd met de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Volgens dit artikellid is voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart geen bouwwerk.

Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014, zaaknummer 201306684/1/A1, (ECLI:NL:RVS:2014:1331), zullen woonschepen veelal moeten worden aangemerkt als een bouwwerk. De Afdeling heeft in die uitspraak voor de uitleg van het begrip bouwwerk aansluiting gezocht bij omschrijving van dit begrip in de model-bouwverordening. Deze luidt: 'elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren'. De Afdeling heeft vervolgens overwogen dat bij beantwoording van de vraag of een woonschip als bouwwerk moet worden aangemerkt doorslaggevend is dat de woonschip is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren. Dit betekent dat het plaatsgebonden karakter het beslissende criterium is. De vraag of een woonschip als bouwwerk is te kwalificeren, moet niet alleen worden gezien aan de hand van de wijze waarop het object met de grond is verbonden, maar ook aan de hand van de aard en hoedanigheid van het object, alsmede het gebruik dat ervan wordt gemaakt, aldus de Afdeling.

Voor zover op grond van het criterium van het plaatsgebonden karakter moet worden geoordeeld dat een woonschip een bouwwerk is, zijn daarop de Woningwet, de Wabo en het Bouwbesluit van toepassing. Met het oog hierop is ook het Bouwbesluit aangepast en bevat nu specifieke regels voor drijvende bouwwerken.

ontwerp

Varende schepen zijn daarentegen geen bouwwerken. Dit zijn schepen waarvan de primaire functie varen is en die niet zijn bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren. Hieronder vallen in ieder geval de schepen die worden gebruikt voor de beroeps zeil- en motorchartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart.

Daarnaast is er een categorie schepen waarvan niet op voorhand duidelijk is of deze varende schepen dan wel een bouwwerk zijn. Voor deze tussencategorie heeft de wetgever een uitzondering willen maken. Het betreft 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. Met de toevoeging van het genoemde zevende lid aan artikel 1 van de Woningwet heeft de wetgever duidelijk willen stellen dat deze schepen niet als bouwwerk moeten worden aangemerkt en dat hierop dus niet de bouwregelgeving van toepassing is.

Voor de beoordeling van de vraag of een schip onder de in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet geformuleerde uitzondering valt, geeft de Memorie van Toelichting bij de Wet verduidelijking voorschriften woonboten de volgende handvatten:

- de vorm van het casco en het materiaalgebruik;
- de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is of wordt gemaakt;
- de aanwezigheid van voortstuwing of aandrijving (al dan niet indirect);
- de aanwezigheid van een stuurinrichting;
- de zichtlijn vanuit de stuurinrichting;
- of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet.

Deze kenmerken moeten overigens niet als cumulatief worden aangemerkt.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel bevat bepalingen voor het meten van de bouwhoogte, de oppervlakte en de inhoud van bouwwerken. Daarnaast is geregeld hoe de lengte, de breedte en de hoogte van een schip moet worden gemeten. Deze bepalingen zijn specifiek voor schepen, zowel schepen die een bouwwerk zijn, als schepen die geen bouwwerk zijn, en vinden toepassing bij toetsing aan de relevante bouwregels respectievelijk specifieke gebruiksregels.

Artikel 3 Uitmetingsverschillen

Dit artikel regelt hoe de vaststelling van de afmetingen moet worden bepaald bij uitmetingsverschillen.

Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

De bestemming 'Groen' heeft betrekking op enkele oevers van wateren in het plangebied. De als zodanig aangeduide gronden zijn onder andere bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, recreatieve voorzieningen, wegen, fiets- en voetpaden. Daarnaast zijn in de bestemming begrepen: tuin ter plaatse van de aanduiding 'tuin', bergingen en voorzieningen voor een woonschip, afmeer- en toegangsvoorzieningen en additionele voorzieningen, waaronder ruimtes ten behoeve van sluis- en brugbediening.

In de bouwregels is voorgeschreven dat bergingen ten behoeve van woonschepen binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak moeten worden gebouwd. Het aantal bergingen mag per ligplaats niet meer dan één bedragen. De bouwhoogte mag ten hoogste 3 meter bedragen. De oppervlakte van een berging mag per ligplaats niet meer bedragen dan 15% van het bouwvlak met een maximum van 12 m², met dien verstande dat in alle gevallen een oppervlakte van ten minste 7,50 m² is toegestaan. Voor bergingen ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende oppervlakte' geldt ontwerp

alleen een maximum van 12 m².

Als bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn 'voorzieningen voor een woonschip' toegestaan. Hieronder worden bijvoorbeeld een steiger, een vlot of een drijvend terras verstaan (zie de begripsomschrijving in artikel 1). Deze voorzieningen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak of ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - andere bouwwerken'. Deze restrictie is niet van toepassing op een loopplank. De oppervlakte van deze voorzieningen mag maximaal 18 m² per ligplaats bedragen, de bouwhoogte maximaal 3 meter.

In afwijking van de algemene maximale bouwhoogte van 3 meter geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, voor nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden en weg- en spoorwegverkeer maximaal 15 meter mag bedragen.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan enkele in het plangebied voorkomende kades. Naast wegen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, berm en beplantingen zijn deze gronden onder meer bestemd voor tuin ter plaatse van de aanduiding 'tuin', bergingen en voorzieningen voor een woonschip, afmeer- en toegangsvoorzieningen en additionele voorzieningen.

In de bouwregels zijn eisen gesteld aan de situering en afmetingen van bergingen voor woonschepen en 'voorzieningen voor woonschepen'. Deze zijn gelijklopend aan de bepalingen in artikel 4. Kortheidshalve wordt verwezen naar de toelichting op dit artikel.

Artikel 6 Water

Het water in het plangebied heeft de bestemming 'Water'. De met deze bestemming aangewezen gronden zijn in de eerste plaats bestemd voor water, waterhuishouding, waterstaatsdoeleinden, waterberging en scheepvaartverkeer.

De gronden binnen deze bestemming zijn tevens bestemd voor ligplaatsen voor woonschepen, uitsluitend voor zover op de verbeelding de aanduiding 'ligplaats' is aangegeven of de aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven'. Laatstgenoemde aanduiding heeft betrekking op de Noorderhaven.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - authentieke schepen' zijn alleen authentieke schepen toegestaan. De aanduiding 'specifieke vorm van water - authentieke schepen' heeft in de eerste plaats betrekking op de kanaalvakken die zijn gelegen in of grenzen aan de beschermde stadsgezichten (diepenring, Reitdiep tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug, Oosterhamrikkanaal). Daarnaast omvat deze aanduiding de ligplaatsen op de primaire vaarwegen (Noord-Willemskanaal, Reitdiep, het Hoendiep ten westen van de westelijke ringweg).

Veel ligplaatsen worden momenteel echter ingenomen door een woonark of zogenaamde schark, anders gezegd een niet-authentiek schip. Met het oog daarop is de regel opgenomen dat de gronden tevens mogen worden gebruikt voor het innemen van een ligplaats met een niet-authentiek schip als op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan ter plaatse reeds een niet-authentiek schip legaal aanwezig was. Zie voor de definities van het begrip 'legaal' artikel 1. Wanneer op genoemd tijdstip ter plaatse een woonark of schark met vergunning aanwezig was, mag deze dus door een woonark of schark worden vervangen.

Van de regel dat alleen authentieke schepen zijn toegestaan kan worden afgeweken door middel van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor schepen die wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertonen met authentieke schepen (lid 6.6, onder a).

Voor de Noorderhaven is in de Verordening Openbaar Vaarwater 2006 vastgelegd dat na

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

voorafgaande schriftelijke instemming door de Havenmeester met niet-kwetsbare varende woonschepen, bewoond door de eigenaar, en zeilcharters die als zodanig beschikken over een certificaat van onderzoek, ligplaats ingenomen kan worden met die beperking dat te allen tijde een doorvaartbreedte van minimaal 10 meter aanwezig moet zijn. Het bestemmingsplan zet deze beleidslijn voort. De Noorderhaven is hierin aangeduid als 'specifieke vorm van water – vrijhaven'. Volgens de bestemmingsomschrijving zijn hier alleen varende schepen voor verblijf toegestaan. Zie voor de definitie van 'varend schip voor verblijf' artikel 1 alsook de toelichting op dit artikel hierboven. In de specifieke gebruiksregels is geëxpliciteerd dat het hierbij moet gaan om een zowel varend als authentiek schip.

De bestemming sluit kamerverhuurschepen en meergezinswoonschepen uit. Zie voor de betekenis van deze begrippen de definitie in artikel 1 en de toelichting op dit artikel hierboven. Er geldt een uitzondering op dit verbod voor de ligplaatsen waar op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan al een kamerverhuurschip of meergezinswoonschip legaal aanwezig was. Op deze ligplaatsen mag dit gebruik worden voortgezet.

De ligplaatsen voor bedrijfsschepen en horecaschepen zijn bestemd door middel van de aanduiding 'bedrijf', respectievelijk de aanduiding 'horeca'. De bedrijfsschepen betreffen een bestaand timmer/reparatieschip in de Noorderhaven en het aanwezige rondvaartbedrijf in het Verbindingskanaal. De aanduiding 'horeca' heeft betrekking op het bestaande pannenkoekenschip in het Schuitendiep. Ter plaatse van deze aanduiding is uitsluitend horeca - 2 toegestaan. Dat zijn horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.

Verder zijn ook de vaste ligplaatsen voor schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden en passagiersschepen bestemd door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van water - bijzonder schip', respectievelijk 'specifieke vorm van water - passagiersschip'. Het gaat hier om ligplaatsen die permanent dan wel grote delen van het jaar (minimaal 6 maanden) door dergelijke schepen worden ingenomen.

De bestaande jachthaven in de Oosterhaven is geregeld door middel van de aanduiding 'jachthaven'. Binnen deze aanduiding zijn, naast het afmeren van recreatieschepen, voorzieningen ten behoeve van de jachthaven toegestaan, zoals een havenkantoor en sanitaire voorzieningen, en ook een bedrijfswoonschip (voor de definitie zie artikel 1). Het aantal bedrijfswoonschepen mag ten hoogste één bedragen.

Binnen de bestemming zijn tevens afmeerplaatsen toegestaan voor beroepsschepen en recreatieschepen en afmeer- en opstapplaatsen voor open rondvaartboten. In het eerste geval gaat het om plaatsen waar beroeps- of recreatievaartuigen tijdelijk kunnen afmeren. Deze schepen hebben hier geen vaste plek en zijn vaak voor kortere tijd - veelal niet meer dan enkele dagen - aanwezig. In het tweede geval gaat het om plekken waar zogenaamde borrelboten tijdens het vaarseizoen kunnen worden afgemeerd of passagiers kunnen laten in- en uitstappen. Voor deze plekken zijn de locaties in het bestemmingsplan niet nader bepaald; dit gebruik is dus binnen de hele bestemming 'Water' toegelaten. De aanwijzing wordt overgelaten aan de VOV, c.q. de nadere regels bij de verordening.

Binnen de bestemming zijn verder onder meer toegestaan bruggen ten behoeve van kruisend wegverkeer en spoorwegverkeer en andere voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer, de waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden, zoals sluis- en brugwachtershuisjes. Het gemaal in het Reitdiep bij de Dorkwerdersluis heeft een specifieke aanduiding 'gemaal' gekregen.

In het plan zijn tevens twee bovengrondse transportverbindingen (pijpleidingen en transportbanden) van de Suikerunie over het Hoendiep bestemd door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van water – bovengrondse transportverbindingen'.

Zoals eerder al opgemerkt (zie met name de toelichting op artikel 1) zullen woonschepen als gevolg van de jurisprudentie van de Raad van State en de daarop gevolgde

ontwerp

wetswijziging neergelegd in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten veelal moeten worden aangemerkt als een bouwwerk. Doorslaggevend is de plaatsgebondenheid van de woonschip. Dat betekent dat voor het plaatsen of verbouwen van een woonschip een omgevingsvergunning nodig is.

Met het oog daarop dient het bestemmingsplan bouwregels te bevatten. De bouwregels in het geldende bestemmingsplan Openbaar Vaarwater, vastgesteld in 2010, kenden voor woonschepen geen specifieke eisen. In dat bestemmingsplan is alleen de ligplaats planologisch geregeld. Het stellen van eisen aan de afmetingen voor woon- en andere schepen werd aan de VOV overgelaten. Een verordening biedt echter geen toetsingskader voor een omgevingsvergunning. Met de bouwregels in het voorliggende bestemmingsplan is in deze leemte voorzien door het opnemen van een specifiek onderdeel Drijvende bouwwerken (sublid 6.2.3).

In dit onderdeel is ten aanzien van de afmetingen van woonschepen en andere drijvende bouwwerken (bedrijfsschepen, horecaschepen, schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden en passagiersschepen) bepaald dat de lengte niet meer mag bedragen dan 26 meter, de breedte niet meer dan 5,10 meter en de hoogte niet meer dan 3,50 meter boven de waterlijn, met dien verstande dat voor maximaal 25% van het totaal aanwezige horizontale oppervlak van het schip, kajuiten en andere ondergeschikte opbouwen tot een hoogte van maximaal 5 meter boven de waterlijn zijn toegestaan. Dit zijn de standaard maatvoeringseisen uit de VOV, die rechtstreeks in het bestemmingsplan zijn overgenomen. Voor zover de bestaande lengte, breedte of hoogte deze afmetingen overschrijden geldt de legaal bestaande lengte, breedte of hoogte. In de afwijkingsbevoegdheid van de bouwregels is de mogelijkheid opgenomen van de voorgeschreven lengte en breedte af te wijken voor een authentiek schip mits de lengte niet meer bedraagt dan 38,50 meter en de breedte niet meer dan 6 meter en de nautische situatie en de stedenbouwkundige context ter plaatse deze maten toelaat (sublid 6.4, onder a). Dit is eveneens overeenkomstig de huidige regeling in de VOV.

Voor het bedrijfswoonschip en de overige drijvende bouwwerken ten dienste van de jachthaven is in de bouwregels vastgelegd dat deze alleen mogen worden gebouwd ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - jachthavenvoorzieningen'. Overigens zijn daarop de maatvoeringseisen van toepassing, die voor woonschepen en andere drijvende bouwwerken gelden.

Verder is een onderlinge afstand tussen twee woonschepen of andere drijvende bouwwerken van minimaal 5 meter voorgeschreven. Deze afstand wordt gemeten vanuit de uitwendige scheidingsconstructie. Door middel van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan een kortere afstand worden toegestaan. Deze kan alleen worden toegepast voor authentieke schepen.

Zoals eerder opgemerkt zijn in de Noorderhaven alleen varende schepen voor verblijf toegestaan. Daarom zijn in de bouwregels drijvende bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – vrijhaven' uitgesloten.

In de regels voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, is geregeld dat per woonschip 'voorzieningen voor een woonschip' mogen worden gebouwd (zie voor de begripsomschrijving artikel 1). Deze zijn alleen toegestaan ter hoogte van een in de bestemmingen 'Groen' of 'Verkeer' aangegeven bouwvlak of de 'specifieke bouwaanduiding - andere bouwwerken'. Deze restrictie is niet van toepassing op een loopplank. De oppervlakte van deze voorzieningen mag per ligplaats maximaal 18 m² bedragen.

Ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, is als algemene eis geformuleerd dat deze maximaal 3 meter mag bedragen. In afwijking hiervan mag de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, voor nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden en weg- en spoorwegverkeer maximaal 15 meter bedragen.

Alleen woonschepen of vaartuigen die als bouwwerk moeten worden beschouwd, moeten aan de bouwregels worden getoetst (sublid 6.2.3). Varende schepen (schepen waarvan

ontwerp

de primaire functie varen is) zijn geen bouwwerk. Dit geldt eveneens voor 'schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart' (de in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet bedoelde tussencategorie). Zie ook de toelichting op het begrip 'varend schip voor verblijf' hierboven. Deze worden hieraan dus niet getoetst. Omdat het hier om gebruik in enge zin gaat, zijn hierop de gebruiksregels van toepassing. De specifieke gebruiksregels (sublid 6.5.1, onder a) bevatten voor varende schepen voor verblijf (woonschepen, bedrijfsschepen, horecaschepen, schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden of passagiersschepen) eisen, die wat maatvoering en onderlinge afstand betreft gelijklozend zijn aan de eisen voor drijvende bouwwerken (deze eisen zijn van overeenkomstige toepassing verklaard). Ook gelden hiervoor dezelfde afwijkingsregels (lid 6.6, onder b en c).

Voor de Noorderhaven (aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven') is een afwijkende regeling opgenomen (sublid 6.5.1, onder b). Hier gelden geen maximale lengte en breedte. Alleen de maximale hoogte is hier van toepassing (de eis geformuleerd in sublid 6.2.3, onder a, onder 3). Wanneer de bestaande hoogte van een schip meer bedraagt, is de bestaande hoogte toegestaan. 'Bestaande hoogte' is in dit geval de feitelijk bestaande hoogte op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Deze uitzondering geldt ook wanneer het schip binnen de Noorderhaven verplaatst wordt of de haven verlaat en terugkeert.

Voorts is in de specifieke gebruiksregels geregeld dat per woonschip één bijboot of opduwer is toegestaan met een oppervlakte van maximaal 10 m² (sublid 6.5.1, onder c).

Artikel 7 Leiding - Gas

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' regelt de in het plangebied voorkomende hogedrukgastransportleidingen. In de bouwregels, behorende bij deze bestemming, is bepaald dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de leiding mogen worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Aan het bevoegd gezag is een afwijkingsbevoegdheid toegekend, waarbij bouwwerken overeenkomstig de onderliggende bestemming kunnen worden toegestaan. Deze bevoegdheid is gebonden aan de voorwaarde dat vooraf advies wordt ingewonnen van de leidingbeheerder, de veiligheid van de aardgastransportleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.

Artikel 8 Leiding - Hoogspanningsverbinding

De dubbelbestemming 'Leiding Hoogspanningsverbinding' regelt de zich in het plangebied bevindende bovengrondse hoogspanningslijnen. Binnen deze dubbelbestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeven van de leiding toegestaan. De bouwhoogte van deze bouwwerken mag ten hoogste 3 meter bedragen. In afwijking hiervan mogen binnen de dubbelbestemming 'Leiding Hoogspanningsverbinding' hoogspanningsmasten worden gebouwd met een hoogte van maximaal 55 meter. Het bevoegd gezag kan via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, na overleg met leidingbeheerder, bouwwerken ten dienste van de onderliggende bestemmingen toestaan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de hoogspanningsleiding.

Artikel 9 Waarde - Archeologie 1

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' is gegeven aan enkele locaties waar een zeer grote kans bestaat op de aanwezigheid van archeologische resten. Volgens de regels behorende bij deze bestemming is voor het uitvoeren van bouwwerken, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, archeologisch onderzoek verplicht. Voor bepaalde bodemingrepen is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen

bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden vereist. Van de onderzoeks-, c.q. vergunningplicht zijn uitgezonderd bouwwerken respectievelijk werken of werkzaamheden met een diepte kleiner of gelijk aan 30 centimeter en een oppervlakte kleiner of gelijk aan 50 m².

Artikel 10 Waarde - Archeologie 2

De delen van het plangebied met een hoge archeologische verwachting hebben de bestemming 'Waarde - Archeologie 2' gekregen. Ook hiervoor geldt dat voor het uitvoeren van vergunningplichtige bouwactiviteiten archeologisch onderzoek is vereist en dat voor bepaalde bodemingrepen een omgevingsvergunning aanlegactiviteit is voorgeschreven. Uitgezonderd hiervan zijn bouwwerken en bodemingrepen met een diepte van niet meer dan 30 centimeter en een oppervlakte van niet meer dan 200 m².

Artikel 11 Waarde - Beschermd Stadsgezicht

De dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd Stadsgezicht' is toegekend aan delen van het plangebied, die zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht. De bestemming heeft het behoud (en herstel) van de historisch-ruimtelijke karakteristiek van het gebied ten doel. Met het oog hierop kunnen nadere eisen worden gesteld aan de plaats, de afmetingen en de vormgeving van bouwwerken.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

Met het oog op de waterkerende functie van de oevers van de verschillende vaarwegen is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' toegekend. Ter bescherming van deze functie zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeven van waterkering toegestaan. Het bevoegd gezag kan hiervan bij een omgevingsvergunning afwijken ten behoeven van de bouw van bouwwerken ten dienste van de onderliggende bestemmingen, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering en voorafgaand overleg met de waterbeheerder heeft plaatsgevonden.

Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelregel. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling is ervoor om te voorkomen dat dezelfde grond meer dan eens betrokken wordt bij de toets van de aanvraag om een omgevingsvergunning en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

Zoals in subparagraaf 4.4.1 is uiteengezet wordt het plangebied overlapt door de geluidzones van een tweetal industrieterreinen, de geluidzone industrieterrein 'Groningen-West/Hoogkerk' en de geluidzone industrieterrein 'Groningen Zuidoost'. Deze zijn door middel van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' aangegeven op de verbeelding. Dit artikel verbindt aan deze aanduiding regels. Daarin is bepaald dat ter plaatse van deze aanduiding geen geluidsgevoelige objecten mogen worden gebouwd en het niet is toegestaan niet-geluidsgevoelige objecten te gebruiken als geluidgevoelig object, tenzij deze bij of krachtens de regels van de daar voorkomende bestemming(en) zijn toegestaan.

Artikel 15 Algemene bouwregels

Parkeren

In dit artikel is geregeld dat in een omgevingsvergunning voor bouwen of verbouwen in het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de beoogde functie. Het toetsingskader dat hierbij wordt gehanteerd zijn de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Groningen die op het moment van aanvragen van de vergunning gelden. De verwijzing naar deze beleidsregels is toegestaan op grond van artikel 3.1.2 tweede lid onder a. van het Besluit ruimtelijke ordening. In principe dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te worden voorzien. Voor gevallen waarin dit door bijzondere omstandigheden redelijkerwijs niet kan worden gerealiseerd, of wanneer elders aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan, kunnen kan het bevoegd gezag gebruik maken van de opgenomen afwijkingsmogelijkheid.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat de gebruiksregels die op alle bestemmingen van toepassing zijn.

In het voorliggend bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen toegestaan. Reden is, dat de burgemeester en het college van burgemeester en wethouders, de raad gehoord, hebben besloten seksinrichtingen te concentreren in één concentratiegebied binnen de Diepenring en in de tippelzone. Daarbuiten wordt vestiging van prostitutie-inrichtingen tegengegaan. Het gemeentelijk beleid heeft onder meer ten doel om het woon- en leefklimaat te beschermen. De strijdigheid met de woonfunctie ontstaat door de ruimtelijke uitstraling door bijvoorbeeld aanstootgevende of storende uiterlijke kentekenen, en/of door de mogelijke verkeers- en parkeeroverlast.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat een afwijkingsbevoegdheid, die op alle bestemmingen in het plangebied van toepassing zijn. Bedoeling van de bepaling is om relatief kleine afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan, zowel qua omvang als qua functie.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 18 Overgangsrecht

Dit artikel regelt het overgangsrecht. De redactie is conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 19 Slotregel

Dit artikel bevat de zogenaamde slotregel, die bedoeld is voor een eenduidige vastlegging van de naam van het bestemmingsplan.

5.3.2 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid

Een aantal bepalingen geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om nadere eisen te stellen of bij een omgevingsvergunning van de planregels af te wijken. De nadere eisen kunnen betrekking hebben op de plaats en afmetingen van de bebouwing. In de planregels wordt een aantal criteria voor de uitoefening van de nadere eisen-bevoegdheid gesteld, te weten:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;

ontwerp

- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

De bevoegdheid om af te wijken is van toepassing op een aantal specifieke bouwregels en regels, die het gebruik in enge zin regelen. Voor zover aangegeven zijn ook hierbij bovengenoemde criteria van toepassing.

In het onderstaande wordt nader uiteengezet hoe deze criteria moeten worden gehanteerd.

De woonsituatie

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het in stand houden c.q. tot stand brengen van een redelijke lichttoetreding, alsmede de aanwezigheid van voldoende privacy.

Het straat- en bebouwingsbeeld

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar het in stand houden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat en bebouwingsbeeld. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

De verkeersveiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het in stand houden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

De sociale veiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

De milieusituatie

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en verkeersaantrekkende werking.

De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

72

Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg

6.1 Participatie

Tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan is op verschillende momenten overleg gevoerd met het Woonschepencomité Groningen.

6.2 Inspraak

Over het bestemmingsplan is een inspraakprocedure gevoerd op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005. In dat kader heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 29 augustus tot en met 9 oktober 2019 ter inzage gelegen en kon schriftelijk en digitaal op het plan worden gereageerd. Tevens is op 4 september 2019 een informerende inloopbijeenkomst gehouden. Tijdens de inspraakperiode zijn 21 reacties ontvangen, afkomstig van bewoners en het Woonschepencomité Groningen.

6.3 Overleg

In het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerpbestemmingsplan gezonden aan:

1. de provincie Groningen;
2. Rijkswaterstaat Noord-Nederland;
3. waterschap Hunze en Aa's;
4. waterschap Noorderzijlvest;
5. gemeente Het Hogeland
6. gemeente Westerkwartier
7. gemeente Noordenveld
8. gemeente Tynaarlo
9. gemeente Midden-Groningen
10. Veiligheidsregio Groningen;
11. GGD Groningen;
12. Gasunie Transport Services B.V.;
13. N.V. Waterbedrijf Groningen;
14. Enexis B.V.;
15. Ziggo B.V.;
16. Tennet TSO B.V.
17. ProRail B.V.
18. NS Vastgoed BV.
19. Meerschappij Paterswolde.

Dit heeft geleid tot een aantal schriftelijke reacties, die hieronder zijn samengevat en beantwoord.

Provincie Groningen

Reactie

Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn door middel van de functieaanduiding 'ligplaats' ligplaatsen voor woonschepen weergegeven. Het aantal woonschepen per aanduidingsvlak is niet geregeld. Het maximum wordt bepaald door de begrenzing van de aanduidingsvlakken en de regels voor maatvoering van woonschepen en onderlinge afstand.

Met betrekking tot geluid heeft dit als consequentie bij een wijziging van de geluidbron (bijvoorbeeld gezonde industrieterreinen en/of provinciale wegen) de geluidbelasting per ligplaats volgens het bestemmingsplan moet worden beoordeeld. Als een groep

ontwerp

ligplaatsen als een geheel is aangeduid dan geldt voor alle ligplaatsen de geluidbelasting van de hoogst belaste zijde, en dat zal voor de meeste ligplaatsen te hoog zijn. Uiteindelijk zullen eventueel nodige hogere waarden per ligplaats (per adres dus) moeten worden vastgesteld, en die zullen daarmee dan veelal onnodig hoog zijn.

Geadviseerd wordt om in elk geval de ligplaatsen die in de buurt van industrieterreinen en wegen die in relevante mate geluid produceren liggen afzonderlijk (per adres) aan te duiden op de verbeelding.

Antwoord

In het bestemmingsplan zijn alleen bestaande ligplaatsen voor woonschepen bestemd. Deze hoeven in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de Wet geluidhinder te worden getoetst. Wij geven er dan ook om reden van flexibiliteit de voorkeur aan deze ligplaatsen niet afzonderlijk te bestemmen. Daardoor blijft de mogelijkheid bestaan om bij het innemen van een ligplaats met een nieuw woonschip, indien daarvoor de ruimte aanwezig is, nog iets te schuiven.

Waterschap Hunze en Aa's

Reactie

In paragraaf 4.2. van de toelichting van het voorontwerp van het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019 staat: 'Naast de primaire functie als leefgebied biedt het water in de stad Groningen ook de functie van een migratieroute voor specifieke soorten zoals beekprik, water en meervleermuis en otter.' De beekprik komt echter niet voor in Noord-Nederland. Dit moet de rivierprik zijn.

Verder geeft het plan geen aanleiding tot op- of aanmerkingen.

Antwoord

In paragraaf 4.2 is in de geciteerde zin 'beekprik' gewijzigd in 'rivierprik'.

Waterschap Noorderzijlvest

Reactie

Het waterschap Noorderzijlvest stemt in met het voorontwerpbestemmingsplan. Dat er een bestemmingsplan komt voor het wonen op openbaar water, het gebruik van dat oppervlaktewater en de oevers is ook vanuit het waterschap bezien een goede zaak. Met name het vastleggen van de functie 'waterkering' op de oevers waar dat van toepassing is.

Als één van de twee waterbeheerders ziet het waterschap graag dat aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Water' wordt toegevoegd: recreatief medegebruik. In ieder geval voor de wateren gelegen binnen het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest. De betreffende watergangen hebben volgens de Legger-watersysteem de status 'hoofdwaterring'. Conform het beleid van het waterschap Noorderzijlvest is het recreatief gebruik één van de functies van (deze) hoofdwaterringen.

Aan Artikel 12 'Waterstaat - Waterkering' dient onder 12.3 'Afwijken van de bouwregels' te worden toegevoegd dat het bevoegd gezag de waterbeheerder om advies dient te vragen voordat een omgevingsvergunning wordt verleend.

Voor paragraaf 4.3 'Water' wordt de volgende vervangende tekst voorgesteld onder het kopje 'Waterstaat - Waterkering':

'Een deel van de oevers langs het openbaar vaarwater heeft een waterkerende functie en valt onder de keur van de waterschappen. De dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' ligt op oevers, voor zover ze onderdeel zijn van een waterkering. De regeling bij deze bestemming geeft een bescherming aan waterkeringen.'

ontwerp

Antwoord

Aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Water' is de functie recreatief medegebruik toegevoegd. Aan de afwijkingsbevoegdheid in de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' is toegevoegd: 'na voorafgaand schriftelijk advies van de waterbeheerder'.

In paragraaf 4.3 van de toelichting is de tekst onder het kopje 'Waterstaat-Waterkering' vervangen door de voorgestelde tekst.

Gemeente Noordenveld

Reactie

De plannen geven geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord

Hiervan wordt kennis genomen.

Gemeente Tynaarlo

Reactie

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

Antwoord

Hiervan wordt kennis genomen.

Gasunie Transport Services B.V.

Reactie

In het plangebied liggen aardgastransportleidingen van de Gasunie, te weten de leidingen N-507-50, N-505-41, N-508-01 en de N-508- 50.

Op de verbeelding zijn de volgende zinkers niet weergegeven:

1. de N-507-50 en N-507-52 in het Reitdiep ter hoogte van de Reitdiephaven;
2. de N-508-01 in het Winschoterdiep ter hoogte van de Winschoterweg;
3. de N-505-41 in het Winschoterdiep ter hoogte van de Duinkerkenstraat;
4. de N-508-50 in het Eemskanaal ter hoogte van de Borgsloot;
5. de N-508-50 in het Damsterdiep in het verlengde daarvan.

Verzocht wordt de bovengenoemde leidingen (zinkers) met de bestemming 'Leiding-Gas' met een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leidingen op te nemen op de verbeelding.

In de regels bij de bestemming 'Leiding-Gas' staat onder 7.3 en 7.4.3 dat na voorafgaand advies van de leidingbeheerder een omgevingsvergunning kan worden verleend. Verzocht wordt hieraan toe te voegen, dat dit advies schriftelijk moet worden ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Antwoord

De ontbrekende leidingen zijn aan de verbeelding toegevoegd op de wijze zoals verzocht.

In regels bij de bestemming 'Leiding-Gas' is in de (sub)leden 7.3 en 7.4.3 het woordje 'schriftelijk' toegevoegd.

ProRail B.V.

ontwerp

Reactie

Een eerste korte beoordeling van het plan geeft ProRail geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

ProRail behoudt zich het recht voor om in een volgende fase alsnog aanvullende c.q. nieuwe opmerkingen/zienswijzen in te dienen.

Antwoord

Hiervan wordt kennis genomen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid/exploitatie

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019 heeft echter betrekking op bestaande wateren en ligplaatsen, waarvan het huidige gebruik in een nieuw planologisch jasje wordt gestoken. Nieuwe ontwikkelingen bestaan alleen uit het opheffen van enkele ligplaatsen in de diepenring, om het contact met het water te herstellen en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte rondom de grachten te verbeteren. De kosten hiervan worden gedekt vanuit de Watervisie (zie ook paragraaf 2.3). Voor dit bestemmingsplan bestaan de door gemeente te maken kosten uitsluitend uit plankosten en de kosten van onderzoek, dat nodig is met het oog op de voorbereiding van het plan. Deze uitgaven komen ten laste van de algemene middelen van de gemeente.

Omdat het voorliggende plan een actualisering vormt van geldende planologische regelingen en voornamelijk de bestaande toestand vastlegt, hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Voor zover functiewijziging heeft plaatsgevonden, is daarvoor vergunning verleend en strekt het voorliggende plan slechts tot inpassing daarvan. Voor het overige worden de bouwmogelijkheden, die volgens de vigerende regelingen bestaan, in het nieuwe bestemmingsplan niet gewijzigd of uitgebreid. Er doet zich dus geen mogelijkheid voor van kostenverhaal als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019

78

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

- 1.1 plan:
 het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019 met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP592OpnbVaarw2019-ow01 van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
 de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.
- 1.3 bestemmingsgrens:
 de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.4 aanduiding:
 een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.5 aanduidingsgrens:
 de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.6 aanduidingsvlak:
 een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;
- 1.7 bestemmingsvlak:
 een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.8 bebouwing:
 één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.9 bebouwingspercentage:
 een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.
- 1.10 bouwgrens:
 de grens van een bouwvlak.
- 1.11 bouwperceel:
 een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
- 1.12 bouwperceelgrens:
 de grens van een bouwperceel.

ontwerp

- 1.13 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
- 1.14 additionele voorzieningen:
voorzieningen die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.
- 1.15 afmeerplaats:
een plaats in het water aangewezen voor het tijdelijk afmeren van een schip.
- 1.16 afmeervoorziening:
een voorziening ten behoeve van het afmeren van een schip, zoals een steiger.
- 1.17 authentiek schip:
een schip dat:
1. voorheen is gebruikt ter uitoefening van een beroep zoals ten behoeve van de beroepsvaart of de visserij of als sleepboot en
2. door het behoud van het oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk verloren heeft;
of een schip dat voor wat betreft zijn uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertoont met het bepaalde onder 1. en 2.
- 1.18 bedrijfsschip:
een schip dat geheel of grotendeels wordt gebruikt ten behoeve van de uitoefening, ter plaatse en op of vanaf het schip, van een beroep of bedrijf ten behoeve van:
a. scheepsbouw, -inrichting, -reparatie of -onderhoud;
b. scheepsbevoorrading c.q. levering van scheepsbenodigdheden voor beroeps- en recreatievaart;
c. schepen of pontons benodigd voor de uitoefening van de kleine watersport;
d. rondvaartbedrijven;
e. nautische opleidingen met het schip.
- 1.19 bedrijfswoning/dienstwoning:
een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.
- 1.20 bedrijfswoonschip:
een schip uitsluitend of hoofdzakelijk als bedrijfswoning gebruikt of tot bedrijfswoning bestemd.
- 1.21 bestaand:
op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand.

1.22 beschermd wonen:

wonen in een accommodatie van een instelling met daarbij behorende toezicht en begeleiding, gericht op het bevorderen van zelfredzaamheid en participatie, het psychisch en psychosociaal functioneren, stabilisatie van een psychiatrisch ziektebeeld, het voorkomen van verwaarlozing of maatschappelijke overlast of het afwenden van gevaar voor de cliënt of anderen, bestemd voor personen met psychische of psychosociale problemen, die niet in staat zijn zich op eigen kracht te handhaven in de samenleving.

1.23 bijboot:

een licht vaartuig dat bij een groter schip behoort, waarvan de bovenkant niet hoger is dan 1 meter boven de waterlijn en de oppervlakte niet groter is dan 10 m².

1.24 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.

1.25 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.26 passagiersschip:

een schip dat uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd is voor beroepsmatig personenvervoer en als zodanig beschikt over een Certificaat van Onderzoek.

1.27 doorvaartbreedte:

het gedeelte van een vaarweg dat vrijgehouden moet worden van obstakels in verband met de doorvaart van vaartuigen.

1.28 drijvend bouwwerk:

een schip bedoeld om ter plaatse te functioneren als woning of ander bouwwerk.

1.29 erotisch getinte vermaaksfunctie:

een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal.

1.30 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.31 grondgebonden gebouw:

een gebouw dat met de grond is verbonden of dat op de grond staat.

- 1.32 horecabedrijf:
een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie.
- 1.33 horeca - 1:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van etenswaren, in hoofdzaak voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken zoals cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms, shoarmazaken, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.34 horeca - 2:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.35 horeca - 3:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse, met eventueel daaraan ondergeschikt het verstrekken van etenswaren of maaltijden voor gebruik ter plaatse, zoals (eet)cafés, met uitzondering van discotheken en nachtclubs.
- 1.36 horeca - 4:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, waarbij het doen beluisteren van overwegend elektrisch versterkte muziek of het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen, zoals discotheken, alsmede horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken en kleine etenswaren voor gebruik ter plaatse, ook tussen 02.00 en 06.00 uur, zoals nachtclubs en automatieken.
- 1.37 horeca - 5:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van logies met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden of dranken voor gebruik ter plaatse, zoals hotels en pensions.
- 1.38 horecaschip:
een schip dat geheel of grotendeels wordt gebruikt voor de uitoefening van een horecabedrijf;
- 1.39 huishouden:
persoon of groep personen die een huishouding voert, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan; hieronder niet begrepen bewoning in de vorm van kamerverhuur.
- 1.40 kamerverhuur:
gebruik voor bewoning anders dan door een huishouden of voor beschermd wonen.
- 1.41 kamerverhuurschip:
een schip dat wordt gebruikt voor kamerverhuur.

- 1.42 kwetsbaar object:
een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden.
- 1.43 legaal:
overeenkomstig een verleende omgevingsvergunning, ligplaatsvergunning of -onthefing.
- 1.44 ligplaats:
een plaats in het water die door een woonschip of ander vaartuig bij verblijf wordt ingenomen.
- 1.45 ligplaatsvergunning of -onthefing:
een vergunning of ontheffing voor het innemen van een ligplaats met een woonschip of ander vaartuig krachtens een gemeentelijke verordening.
- 1.46 meergezinswoonschip:
een woonschip dat meerdere naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen zelfstandige woonruimten omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden.
- 1.47 opduwer:
een vaartuig dat behoort bij een ander schip en bedoeld is om dat schip voort te duwen.
- 1.48 open rondvaartboot:
een open rondvaartboot als bedoeld in artikel 1.1, lid 1, van de Binnenvaartregeling.
- 1.49 opstapplaats:
een plaats in of langs het water aangewezen als gelegenheid om aan of van boord te gaan van een passagiersschip, rondvaartboot of open rondvaartboot.
- 1.50 onzelfstandige woning:
een woning die geen zelfstandige woning is.
- 1.51 peil:
a. voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde: het aansluitende afgewerkte terrein, waarbij plaatselijke niet bij het verloop van het terrein passende ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;
b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
- 1.52 prostitutie:
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

- 1.53 recreatieschip:
een schip bestemd voor recreatiedoeleinden.
- 1.54 seksinrichting:
de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 1.55 schip:
elk vaartuig, daaronder mede verstaan drijvende werktuigen, glijboten en ponten.
- 1.56 schip voor bijzondere of representatieve doeleinden:
een schip uitsluitend bestemd of in gebruik voor doeleinden van culturele of representatieve aard.
- 1.57 toegangsvoorziening:
een voorziening ten behoeve van de toegang tot een schip, zoals een loopplank.
- 1.58 uitwendige scheidingsconstructie:
constructie die de scheiding vormt tussen een voor personen toegankelijke besloten ruimte van een gebouw en de buitenlucht, de grond of het water, waaronder begrepen de op die constructie aansluitende delen van andere constructies, voor zover die delen van invloed zijn op het voldoen van die scheidingsconstructie aan een bij of krachtens de wet gegeven voorschrift.
- 1.59 varend schip:
schip dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart.
- 1.60 varend schip voor verblijf:
schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart.
- 1.61 verblijfsgebied:
gebruiksgebied of een gedeelte daarvan voor het verblijven van personen.
- 1.62 verblijfsruimte:
in een verblijfsgebied gelegen ruimte voor het verblijven van personen.
- 1.63 voorzieningen voor een woonschip
objecten in of boven het water die verband houden met het wonen op een woonschip, zoals een loopplank of steiger, een vlot, drijvende tuin of drijvend terras.
- 1.64 woning:
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.65 woonschip:

een drijvende woonfunctie op een locatie die in een bestemmingsplan is aangewezen als een ligplaats voor een woonschip.

1.66 zelfstandige woning:

een woning met een eigen afsluitbare toegang die een huishouden kan bewonen zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen buiten de woning.

1.67 zelfstandige woonruimte:

besloten ruimte die, al dan niet tezamen met een of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning door een huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 Algemeen

Bij toepassing van deze regels wordt, tenzij in lid 2.2 anders bepaald, als volgt gemeten:

- a. de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- b. de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
- c. de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.2 Drijvende bouwwerken en varende schepen voor verblijf

De afmetingen van drijvende bouwwerken en varende schepen voor verblijf worden als volgt gemeten:

- a. lengte schip:
de afstand tussen voor- en achterkant van een schip over alles gemeten, inclusief eventuele aanbouwsels, maar exclusief roer en een eventuele boegspriet of kluiverboom.
- b. breedte schip:
de afstand tussen de zijkanten van het schip, daarin begrepen gangboorden en eventuele aanbouwsels aan de zijkanten.
- c. hoogte schip:
de afstand tussen de waterlijn en de bovenkant (dek of dak) van het schip, masten, antennes en schoorstenen daaronder niet begrepen.

Artikel 3 Uitmetingsverschillen

Voor zover op de verbeelding niet anders is aangegeven, wordt de vaststelling van afmetingen bepaald door middel van meting op de verbeelding, met dien verstande dat:

- a. de maatbepaling tot op 1 meter nauwkeurig geschiedt, en
- b. de maat van de openbare ruimte wordt berekend naar de ter plaatse geldende werkelijke situatie, behoudens indien de grenslijn van de bebouwing niet in de bestaande voorgevellijn is geprojecteerd.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplantingen;
- c. recreatieve voorzieningen;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- f. kades en oevers;
- g. tuin ter plaatse van de aanduiding 'tuin';
- h. bergingen en voorzieningen voor een woonschip;
- i. afmeer- en toegangsvoorzieningen;
- j. additionele voorzieningen, waaronder ruimtes ten behoeve van sluis- en brugbediening.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. ten behoeve van ligplaatsen van woonschepen zijn uitsluitend bergingen toegestaan, waarbij het aantal per ligplaats niet meer dan één mag bedragen;
- c. de bouwhoogte van gebouwen mag ten hoogste 3 meter bedragen, dan wel de maximum-bouwhoogte die op de verbeelding is aangegeven;
- d. de oppervlakte van een berging mag per ligplaats niet meer bedragen dan 15% van het bouwvlak met een maximum van 12 m², met dien verstande dat in ieder geval een oppervlakte van ten minste 7,50 m² is toegestaan;
- e. in afwijking van het bepaalde onder d mag de oppervlakte van een berging per ligplaats ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende oppervlakte' maximaal 12 m² bedragen.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. voorzieningen voor een woonschip mogen uitsluitend worden gebouwd binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak of ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - andere bouwwerken', met uitzondering van een loopplank;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen;
- c. in afwijking van het bepaalde onder b mag de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, voor nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden en weg- en spoorwegverkeer maximaal 15 meter bedragen;
- d. de oppervlakte van de voorzieningen voor een woonschip mag per ligplaats maximaal 18 m² bedragen;
- e. gebouwde erf- en terreinafscheidingen zijn niet toegestaan.

4.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4 Afwijken van de bouwregels

4.4.1 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. het bepaalde in lid 4.2.1, onder a, voor het bouwen van bergingen ten behoeve van woonschepen op een centrale plek, met dien verstande dat de maximale oppervlakte van de berging per ligplaats maximaal 12 m² mag bedragen;
- b. het bepaalde in lid 4.2.1, onder d, voor het bouwen van bergingen met een oppervlakte groter dan 12 m², met dien verstande dat het bebouwingspercentage maximaal 15% van het bouwvlak mag bedragen en de maximale oppervlakte van de berging per ligplaats 20 m² mag bedragen;
- c. het bepaalde in lid 4.2.2, onder e, voor het bouwen van erf- en terreinafscheidingen, met dien verstande dat uitsluitend transparante (begroeide) hekwerken zijn toegestaan en de bouwhoogte maximaal 1 meter mag bedragen.

4.4.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 4.4.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gebouwen voor bewoning;
- b. het gebruik van gebouwen voor beroep of bedrijf;
- c. het gebruik van gronden als tuin, met uitzondering van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'tuin';
- d. het gebruik van gronden voor het stallen of parkeren van motorvoertuigen;
- e. het gebruik van de gronden voor recreatief nachtverblijf.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Verkeer' aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, fiets- en voetpaden;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. groenvoorzieningen;
- d. bermen en beplantingen;
- e. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- f. kades en oevers;
- g. tuin ter plaatse van de aanduiding 'tuin';
- h. bergingen en voorzieningen voor een woonschip;
- i. afmeer- en toegangsvoorzieningen;
- j. additionele voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. ten behoeve van ligplaatsen van woonschepen zijn uitsluitend bergingen toegestaan, waarbij het aantal per ligplaats niet meer dan één mag bedragen;
- c. de bouwhoogte van gebouwen mag ten hoogste 3 meter bedragen;
- d. de oppervlakte van een berging mag per ligplaats niet meer bedragen dan 15% van het bouwvlak met een maximum van 12 m², met dien verstande dat in ieder geval een oppervlakte van ten minste 7,50 m² is toegestaan.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. voorzieningen voor een woonschip mogen uitsluitend worden gebouwd binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak of ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - andere bouwwerken', met uitzondering van een loopplank;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen;
- c. in afwijking van het bepaalde onder b mag de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, voor nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden en weg- en spoorwegverkeer maximaal 15 meter bedragen;
- d. de oppervlakte van de voorzieningen voor een woonschip mag per ligplaats maximaal 18 m² bedragen;
- e. gebouwde erf- en terreinafscheidingen zijn niet toegestaan.

5.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gebouwen voor bewoning;
- b. het gebruik van gebouwen voor beroep of bedrijf;
- c. het gebruik van gronden als tuin, met uitzondering van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'tuin';
- d. het gebruik van gronden voor het stallen of parkeren van motorvoertuigen ter plaatse van de aanduiding 'tuin';
- e. het gebruik van de gronden voor recreatief nachtverblijf.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water, waterhuishouding, waterstaatsdoeleinden en waterberging;
- b. scheepvaartverkeer;
- c. ligplaatsen voor woonschepen ter plaatse van de aanduiding 'ligplaats' en de aanduiding 'specifieke vorm van water – vrijhaven', met dien verstande dat
 1. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - authentieke schepen' uitsluitend authentieke schepen zijn toegestaan;
 2. in afwijking van het bepaalde onder 1 de gronden tevens mogen worden gebruikt voor het innemen van een ligplaats met een niet-authentiek schip, indien op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan ter plaatse reeds een niet-authentiek woonschip legaal aanwezig was;
 3. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – vrijhaven' uitsluitend authentieke varende schepen voor verblijf zijn toegestaan; waar deze aanduiding samenvalt met de aanduiding 'bedrijf' is tevens een varend bedrijfsschip toegestaan;
 4. kamerverhuurschepen en meergezinswoonschepen niet zijn toegestaan, met uitzondering van de ligplaatsen waarop op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan reeds een kamerverhuurschip of meergezinswoonschip legaal aanwezig was;
- d. ligplaatsen voor bedrijfsschepen ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf';
- e. een ligplaats voor een horecaschip ter plaatse van de aanduiding 'horeca', met dien verstande dat uitsluitend horeca - 2 is toegestaan;
- f. ligplaatsen voor schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - bijzonder schip', met dien verstande dat uitsluitend varende schepen voor verblijf zijn toegestaan;
- g. ligplaatsen voor passagiersschepen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - passagiersschip', met dien verstande dat uitsluitend varende schepen voor verblijf zijn toegestaan;
- h. een jachthaven ter plaatse van de aanduiding 'jachthaven' met de daarbij behorende voorzieningen, zoals een havenkantoor en sanitaire voorzieningen, en een daarbij behorend bedrijfswoonschip;
- i. een gemaal ter plaatse van de aanduiding 'gemaal';
- j. afmeerplaatsen voor beroepsschepen en recreatieschepen;
- k. afmeer- en opstapplaatsen voor open rondvaartboten;
- l. groenvoorzieningen;
- m. bermen;
- n. kades en oevers;
- o. recreatief medegebruik;
- p. bruggen ten behoeve van kruisend wegverkeer en spoorwegverkeer;
- q. bovengrondse leidingen en transportbanden ten behoeve van de suikerindustrie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – bovengrondse transportverbindingen';
- r. additionele voorzieningen, waaronder sluisen, ruimten ten behoeve van sluis- en brugbediening, dammen, duikers en voorzieningen voor een woonschip.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 6.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend bouwwerken toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

ontwerp

6.2.2 Grondgebonden gebouwen

Voor het bouwen van grondgebonden gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de op de verbeelding aangegeven maximum-bouwhoogte;
- c. in afwijking van het bepaalde onder 6.2.2 a en b zijn tevens gebouwen buiten het bouwvlak toegestaan, mits de oppervlakte niet meer dan 25 m² bedraagt en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter.

6.2.3 Drijvende bouwwerken

Voor het bouwen van woonschepen en andere drijvende bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. de afmetingen mogen niet meer bedragen dan
 1. de lengte: 26 meter;
 2. de breedte: 5.10 meter;
 3. de hoogte: 3.50 meter boven de waterlijn, met dien verstande dat voor maximaal 25% van het totaal aanwezige horizontale oppervlak van het schip, kajuiten en andere ondergeschikte opbouwen tot een hoogte van maximaal 5 meter boven de waterlijn zijn toegestaan;
 4. voor zover de bestaande lengte, breedte of hoogte de afmetingen genoemd onder 1 tot en met 3 overschrijden: de legaal bestaande lengte, breedte of hoogte;
- b. drijvende bouwwerken ten dienste van een jachthaven mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - jachthavenvoorzieningen', met dien verstande dat
 1. één bedrijfswoonschip is toegestaan;
 2. het bepaalde onder a van overeenkomstige toepassing is;
- c. de onderlinge afstand tussen twee woonschepen of andere drijvende bouwwerken dient minimaal 5 meter te bedragen, gemeten vanuit de uitwendige scheidingsconstructie;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – vrijhaven' zijn geen drijvende bouwwerken toegestaan.

6.2.4 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. voorzieningen voor een woonschip, met uitzondering van een loopplank, mogen uitsluitend worden gebouwd in een bouwvlak in de bestemmingen 'Groen' of 'Verkeer' of binnen de 'specifieke bouwaanduiding - andere bouwwerken';
- b. de bouwhoogte mag maximaal 3 meter bedragen;
- c. in afwijking van het bepaalde onder c mag de bouwhoogte van bouwwerken voor nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden en weg- en spoorwegverkeer maximaal 15 meter bedragen;
- d. de oppervlakte van de voorzieningen voor een woonschip mag per ligplaats maximaal 18 m² bedragen;
- e. gebouwde erf- en terreinafscheidingen zijn niet toegestaan;
- f. in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van bovengrondse leidingen en transportbanden ten behoeve van de suikerindustrie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – bovengrondse transportverbindingen' maximaal 15 meter bedragen en dient de hoogte van de overspanning van deze bouwwerken minimaal 12 meter te bedragen.

6.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- b. de woonsituatie;
- c. het straat- en bebouwingsbeeld;
- d. de verkeersveiligheid;
- e. de sociale veiligheid;
- f. de milieusituatie;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

6.4 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. sublid 6.2.3, onder a, onder 1 tot en met 3, ten aanzien van de afmetingen van een authentiek schip, mits de lengte niet meer bedraagt dan 38,50 meter en de breedte niet meer dan 6 meter en de nautische situatie en de stedenbouwkundige context ter plaatse deze maten toelaten;
- b. lid 6.2.3, onder c, ten aanzien van de onderlinge afstand, met dien verstande dat deze afwijkingsbevoegdheid uitsluitend kan worden toegepast ten behoeve van het plaatsen van een authentiek schip;
- c. sublid 6.2.4 onder b, tot een hoogte van maximaal 6 meter.

6.5 Specifieke gebruiksregels

6.5.1 Varende schepen

Voor het gebruik van gronden voor varende schepen of varende schepen voor verblijf gelden de volgende regels:

- a. voor het gebruik van gronden als ligplaats voor een woonschip, bedrijfsschip, horecaschip, schip voor bijzondere of representatieve doeleinden of passagiersschip zijn de eisen aan afmetingen en onderlinge afstand gesteld in sublid 6.2.3, onder a en c, van overeenkomstige toepassing;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven' gelden de maximale lengte en breedte genoemd in sublid 6.2.3, onder a, onder 1 en 2, niet. Daar geldt alleen de maximale hoogte genoemd in sublid 6.2.3, onder a, onder 3, met dien verstande dat als de bestaande hoogte van een schip meer bedraagt, de bestaande hoogte het maximum is en dat het schip mag worden verplaatst en binnen het aanduidingsvlak teruggeplaatst met behoud van de bestaande hoogte;
- c. ter plaatse van de aanduidingen 'ligplaats', 'specifieke vorm van water - vrijhaven', 'bedrijf', 'horeca', 'specifieke vorm van water - bijzonder schip' en 'specifieke vorm van water - passagiersschip' is per schip één bij het schip behorende bijboot of opduwer, toegestaan, niet zijnde een recreatieschip en met een oppervlakte van maximaal 10 m².

6.5.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden als ligplaats voor woonschepen anders dan ter plaatse van de aanduidingen 'ligplaats' en 'specifieke vorm van water - vrijhaven';
- b. het innemen van een ligplaats ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven' anders dan met een authentiek, varend schip voor verblijf;

ontwerp

- c. het innemen van een ligplaats met een woonschip ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - vrijhaven' indien de doorvaartbreedte daardoor minder dan 10 meter bedraagt;
- d. het gebruik van gronden als ligplaats voor een bedrijfsschip anders dan ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf';
- e. het gebruik van gronden als ligplaats voor een horecaschip anders dan ter plaatse van de aanduiding 'horeca';
- f. het gebruik van gronden als ligplaats voor een schip voor bijzondere of representatieve doeleinden anders dan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - bijzonder schip';
- g. het gebruik van gronden als ligplaats voor een passagiersschip anders dan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - passagiersschip';
- h. het gebruik van gronden ter plaatse van de aanduiding 'jachthaven' als ligplaats voor een woonschip, behoudens één bedrijfswoonschip ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - jachthavenvoorzieningen';
- i. het gebruik van schepen voor kamerverhuur, met uitzondering van kamerverhuur die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan legaal bestond;
- j. het gebruik van schepen voor bewoning door meer dan één huishouden, tenzij deze vorm van bewoning op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan legaal bestond.

6.6 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. sublid 6.5.1, onder a, ten aanzien van de maximale lengte en breedte van een authentiek schip met overeenkomstige toepassing van lid 6.4, onder a;
- b. sublid 6.5.1, onder a, ten aanzien van de onderlinge afstand met overeenkomstige toepassing van lid 6.4, onder b;
- c. sublid 6.5.1, onder b, voor een authentieke opduwer tot een maximum van 15 m².

6.7 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van de leden 6.4 en 6.6 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. nautische-, waterhuishoudkundige- en waterstaatsdoeleinden;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

6.8 Uitsterfregeling

Bestaand gebruik van (woon)schepen ten behoeve

- kamerverhuur,
- bewoning anders dan door een enkel huishouden,

mag niet worden hervat indien dit gebruik gedurende een onafgebroken periode van ten minste een jaar gestaakt is geweest.

Artikel 7 Leiding - Gas

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van aardgastransportleidingen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden mag, in afwijking van de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 7.2.1 ten behoeve van de bouw van in de andere bestemming(en) genoemde bouwwerken, geen gebouw zijnde, na voorafgaand schriftelijk advies van de leidingbeheerder en mits de veiligheid van de aardgastransportleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om de volgende activiteiten uit te voeren zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en bomen;
- b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- f. het permanent opslaan van goederen.

7.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het in sublid 7.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;

ontwerp

- c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

7.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of van werkzaamheden kan worden verleend na voorafgaand schriftelijk advies van de betreffende leidingbeheerder en mits de veiligheid van de aardgastransportleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.

Artikel 8 Leiding - Hoogspanningsverbinding

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van bovengrondse hoogspanningsleidingen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 8.1 bedoelde gronden mag, in afwijking van de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:

- a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
- b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 3 meter.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 8.2.1 ten behoeve van de bouw van in de andere bestemming(en) genoemde bouwwerken geen gebouw zijnde, na voorafgaand schriftelijk advies van de leidingbeheerder en mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de hoogspanningsleiding.

Artikel 9 Waarde - Archeologie 1

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemming(en), bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Omgevingsvergunning voor het bouwen

1. Voor bouwwerken met een diepte groter dan 0,30 meter beneden het maaiveld en een oppervlakte groter dan 50 m² moet aanvrager, alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, een rapport van een archeologisch deskundige overleggen waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
 - b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.
2. In afwijking van het bepaalde onder a behoeft aanvrager geen rapport te overleggen als naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. reeds voldoende informatie beschikbaar is over de archeologische waarden die zich in de bodem bevinden; en
 - b. behoud en/of documentatie van die waarden niet noodzakelijk is.

9.2.2 Voorwaarden omgevingsvergunning voor het bouwen

Als uit het rapport of de informatie als bedoeld in lid 9.2.1 blijkt dat door het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen archeologische waarden kunnen worden verstoord, kunnen aan de omgevingsvergunning voor het bouwen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van onderzoek door middel van opgravingen;
- c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

9.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.3.1 Vergunningplichte werken en werkzaamheden

Ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere voor de gronden geldende bestemmingen is voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist:

- a. het ontgronden, afgraven, (waaronder het graven van watergangen en waterpartijen), egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

9.3.2 Uitzonderingen op de vergunningplicht

Het bepaalde in sublid 9.3.1 is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. die worden uitgevoerd in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een daartoe bevoegde instantie;
- d. tot een diepte van ten hoogste 0,30 meter beneden het maaiveld en een oppervlakte van ten hoogste 50 m².

9.3.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

9.3.4 Onderzoeksplicht

1. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
 - b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.
2. In afwijking van het bepaalde onder a behoeft aanvrager geen rapport te overleggen als naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. reeds voldoende informatie beschikbaar is over de archeologische waarden die zich in de bodem bevinden; en
 - b. behoud en/of documentatie van die waarden niet noodzakelijk is.

9.3.5 Voorwaarden voor vergunningverlening

Indien uit het rapport of de informatie als bedoeld in lid 9.3.4 blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden kunnen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van onderzoek door middel van opgravingen;
- c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Artikel 10 Waarde - Archeologie 2

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Omgevingsvergunning voor het bouwen

1. Voor bouwwerken met een diepte groter dan 0,30 meter beneden het maaiveld en een oppervlakte groter dan 200 m² moet aanvrager, alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, een rapport van een archeologisch deskundige overleggen waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
 - b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.
2. In afwijking van het bepaalde onder a behoeft aanvrager geen rapport te overleggen als naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. reeds voldoende informatie beschikbaar is over de archeologische waarden die zich in de bodem bevinden; en
 - b. behoud en/of documentatie van die waarden niet noodzakelijk is.

10.2.2 Voorwaarden omgevingsvergunning voor het bouwen

Als uit het rapport of de informatie als bedoeld in lid 10.2.1 blijkt dat door het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen archeologische waarden kunnen worden verstoord, kunnen aan de omgevingsvergunning voor het bouwen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van onderzoek door middel van opgravingen;
- c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

10.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.3.1 Vergunningplichtige werken en werkzaamheden

Ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere voor de gronden geldende bestemmingen is voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist:

- a. het ontgronden, afgraven, (waaronder het graven van watergangen en waterpartijen), egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

10.3.2 Uitzonderingen op de vergunningplicht

Het bepaalde in sublid 10.3.1 is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. die worden uitgevoerd in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een daartoe bevoegde instantie;
- d. tot een diepte van ten hoogste 0,30 meter beneden het maaiveld en een oppervlakte van ten hoogste 200 m².

10.3.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

10.3.4 Onderzoeksplicht

1. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
 - b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.
2. In afwijking van het bepaalde onder a behoeft aanvrager geen rapport te overleggen als naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 - a. reeds voldoende informatie beschikbaar is over de archeologische waarden die zich in de bodem bevinden; en
 - b. behoud en/of documentatie van die waarden niet noodzakelijk is.

10.3.5 Voorwaarden voor vergunningverlening

Indien uit het rapport of de informatie als bedoeld in lid 10.3.4 blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden kunnen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van onderzoek door middel van opgravingen;
- c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Artikel 11 Waarde - Beschermd stadsgezicht

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud (en herstel) van de historisch-ruimtelijke karakteristiek van het gebied.

11.2 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats, de afmetingen en de vormgeving van bouwwerken ten behoeve van het behoud (en herstel) van de historisch-ruimtelijke karakteristiek van het beschermd stadsgezicht.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkering.

12.2 Bouwregels

Er zijn wat de bebouwing betreft, in afwijking van de bepalingen bij de andere voorkomende bestemming(en), uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan ten behoeve van waterkering.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2 ten behoeve van de bouw van bouwwerken overeenkomstig de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, na voorafgaand schriftelijk advies van de waterbeheerder en mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft buiten beschouwing bij de beoordeling van latere bouwplannen.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

14.1 Geluidzone - industrie

14.1.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor een zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder.

14.1.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingsregels mogen ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' geen geluidsgevoelige objecten worden gebouwd, tenzij deze bij of krachtens de regels van de daar voorkomende bestemming(en) zijn toegestaan.

14.1.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van niet-geluidsgevoelige objecten als geluidgevoelig object, tenzij deze bij of krachtens de regels van de ter plaatse voorkomende bestemming(en) zijn toegestaan.

Artikel 15 Algemene bouwregels

15.1 Parkeren

15.1.1 Vergunningverlening

Een omgevingsvergunning voor het bouwen of verbouwen van gebouwen wordt slechts verleend als bij de aanvraag wordt aangetoond dat ten behoeve van de betreffende functie in voldoende mate is voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

15.1.2 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 15.1.1:

- a. als het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien.

15.1.3 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 15.1.2 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het woon- en leefmilieu;
- b. de parkeersituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

15.1.4 Beleidsregels

Het bevoegd gezag past de regels in dit lid toe met inachtneming van de door hen vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met dit bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een seksinrichting;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de opslag van aan hun gebruik onttrokken voer-, vaar- of vliegtuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, schroot- en afbraak- en bouwmaterialen, bagger en grondspegie, afval, puin, grind of brandstoffen, anders dan in verband met het normale onderhoud of ter verwezenlijking van de bestemming;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een automaten- of amusementshal;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor standplaatsen voor woonwagens.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

17.1 Afwijkingsbevoegdheid

Voor zover zulks niet op grond van een andere bepaling van de regels kan worden toegestaan, kan het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan:

- a. van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages en/of van de bij recht in de regels en/of op de verbeelding gegeven maten en afmetingen tot maximaal 1 meter;
- b. voor aanpassing in geringe mate van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, als de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. voor overschrijding van de bouw- en/of maatvoeringsgrenzen:
 1. indien een meetverschil of de situatie ter plekke daartoe aanleiding geeft;
 2. ten behoeve van stoepen, toegangen, portieken, hellingbanen, buitentrappen, terrassen, erkers, balkons, luifels, hijsinrichtingen, lift- en trappenhuizen alsmede naar de aard vergelijkbare delen van bouwwerken;
- d. voor overschrijding van de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en buitentrappen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting maximaal 25 m² bedraagt;
 2. deze bouwhoogte met maximaal 25% wordt overschreden;
- e. voor het oprichten van kleine, niet voor bewoning bestemde, gebouwtjes voor zakelijke doeleinden, zoals kiosken en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met een maximale inhoud van 50 m³;
- f. voor het oprichten van bouwwerken van openbaar nut en voor duurzame energieopwekking, zoalsabri's, telefooncellen, transformatorhuisjes, gasreducerstations, pompgebouwen voor warmte-koudeopslag en daarmee gelijk te stellen bouwwerken met een maximale inhoud van 200 m³;
- g. voor het oprichten van containers voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen, als bedoeld in artikel 1.1., eerste lid, Wet milieubeheer, met een maximale inhoud van 200 m³, met dien verstande dat voor ondergrondse containers geen maatvoeringsbepalingen gelden;
- h. voor het realiseren van voorzieningen ten behoeve van de verkeers- en waterinfrastructuur;
- i. voor het bouwen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking op een dak van een bouwwerk;
- j. voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals vlaggenmasten, reclame-uitingen tot een maximale hoogte van 6 meter, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen;
- k. voor het innemen van een standplaats voor straathandel;
- l. voor het oprichten van geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- m. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter vanaf peil, met dien verstande dat voor reclame-uitingen een maximale hoogte van 6 meter geldt;
- n. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, tot maximaal 40 meter vanaf peil.

17.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 17.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

ontwerp

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 19 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019.

Gemeente Groningen

Gedempte Zuiderdiep 98
Postbus 7081
9701 JB Groningen
050 367 81 11