

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 99.

VRAGEN van GroenLinks van mevrouw L.I. van der Vegt betreffende gekoppelde woonarken in het Boterdiep.
(Binnengekomen: 14 december 2011)

De fractie van GroenLinks vindt het van groot belang de dat de inwoners van onze stad kunnen wonen zoals zij dat graag willen. We streven daarom naar een grote variatie in woonvormen. Wonen op het water is één van deze woonvormen. Om aan de behoefte aan deze vorm van wonen tegemoet te komen, vragen wij al jaren actief te zoeken naar uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Deze ambitie wordt door het College gedeeld. De wens om nieuwe ligplaatsen in bijvoorbeeld het Boterdiep te creëren, wordt reeds geformuleerd in het beleidsdocument Watergang uit 1999. Op dit moment zijn er in Groningen ruim 400 ligplaatsen, waarmee helaas lang niet aan de vraag kan worden voldaan.

De fractie van GroenLinks was logischerwijs zeer verbaasd te constateren, dat aan het Boterdiep in korte tijd twee maal twee woonarken zijn samengevoegd. Waar voorheen vier arken lagen, liggen nu twee extreem lange arken. Deze verlengde arken nemen ieder twee ligplaatsen in beslag. Wij vinden dit om verschillende redenen een ongewenste ontwikkeling.

Ten eerste is het strijdig met de eerder genoemde ambitie om juist méér ligplaatsen te creëren. Door het samenvoegen van de arken zijn er per saldo twee ligplaatsen minder beschikbaar. Dit strookt niet met het uitgangspunt dat wonen op het water voor zo veel mogelijk mensen toegankelijk zou moeten zijn. Om deze reden kan een aanvrager op basis van de Verordening Openbaar Vaarwater 2006 (VOV) ook slechts één ligplaatsvergunning krijgen.

Ten tweede is het strijdig met de brandveiligheidsregels, zoals opgenomen in diezelfde VOV en het bestemmingsplan openbaar vaarwater. Hierin is bepaald dat de onderlinge afstand tussen twee schepen minimaal vijf meter zou moeten bedragen. Een samenstel van meerdere schepen is zelfs expliciet verboden in de VOV.

De onderlinge afstand tussen de schepen komt bovendien voort uit 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. Voor het Boterdiep is dit in de VOV nadrukkelijk als gewenste ruimtelijke ontwikkeling geformuleerd. Aan de ruimtelijke eis van vijf meter afstand moet in ieder geval worden voldaan wanneer een schip vervangen wordt. Voor de

scheperen geldt om dezelfde reden ook nog een maximale lengte van 26 meter, die hier vermoedelijk wordt overschreden.

Het bovenstaande leidt tot de volgende vragen aan het College:

1. Is het College bekend met het fenomeen van ‘koppelen van woonarken’ in ons openbare vaarwater?
2. Komt het koppelen van woonarken behalve in het Boterdiep op meer plaatsen in Groningen voor?
3. Deelt het College de mening van GroenLinks dat het, gezien de doelstellingen van het beleid, niet wenselijk is dat woonarken op deze wijze worden gekoppeld?
- 4.a. Kan het College bevestigen dat het op basis van de huidige regelgeving niet toegestaan om woonarken op deze wijze te koppelen?
- 4.b. Zo ja, wat doet het College op dit moment om deze ontwikkeling tegen te gaan

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 3 januari 2012.

Inleiding.

In het Boterdiep liggen twee woonarken die recent aanzienlijk zijn uitgebreid. Voor de uitbreidingen hebben de eigenaars een omgevingsvergunning aangevraagd. Eén van de vergunningen is verleend, de andere is in de afrondende fase. De regels voor woonschepen (waar de vergunningaanvragen op zijn getoetst) liggen grotendeels vast in de Verordening Openbaar Vaarwater 2006 (VOV). In deze context zijn enkele criteria uit de VOV van belang:

- Art. 7, lid 1 onder a: de maximale lengte mag 26 meter bedragen;
- Art. 10, lid 1: De vergunning of ontheffing kan in ieder geval worden geweigerd indien:
 - onder e. (...) de afstand tot de naastgelegen (woon)schepen minder dan 5 meter bedraagt;
 - onder o. er sprake is van een samenstel van meerdere schepen.

Daarnaast is van belang dat het beleid van de gemeente er op gericht is om het aantal ligplaatsen voor woonschepen te behouden of zo mogelijk uit te breiden.

Wij willen graag toelichten welke afweging er is gemaakt bij de vergunningverlening voor deze twee aanvragen. Daarna zullen we in de directe beantwoording van uw vragen ingaan op de wenselijkheid van dergelijke uitbreidingen en hoe we hier in de toekomst mee om zullen gaan.

De aanvragen voor een vergunning voor uitbreiding van de woonarken zijn als volgt beoordeeld:

- De arken die op deze plek lagen waren elk ca. 18 meter lang. Inclusief de aangevraagde verlenging bleef de ark in beide gevallen binnen de maximumlengte van 26 meter.
- Er is geoordeeld dat het hier ging om verlenging of uitbouw van de arken, geen samenvoeging. De verlenging maakt constructief onlosmakelijk deel uit van de oorspronkelijke ark, de bodems zijn aan elkaar vast gelast.

- De onderlinge afstand tussen de arken moet minimaal 5 meter zijn (onder meer in verband met brandveiligheid), ook aan deze regels voldoen de arken.
- Overigens geldt voor artikel 10 (dus de criteria voor de minimale tussenafstand en het samenstel van schepen) dat het een "kan-bepaling" is: het niet voldoen aan deze criteria **kan**, maar moet niet per se, leiden tot het weigeren van een vergunning.
- De ligplaatsen waren groot genoeg voor de verlengde arken. Wij willen benadrukken dat het niet zo is dat er vier arken lagen op vier ligplaatsen, die zijn samengevoegd tot twee arken op twee ligplaatsen. Deze uitbreidingen zijn dus niet ten koste gegaan van ligplaatsen.

Wij zijn van mening dat we de vergunningen niet ten onrechte hebben verleend. U vraagt ons echter ook of wij uw mening delen dat het op deze wijze "koppelen" van woonschepen niet wenselijk is. In de antwoorden hieronder zullen wij ook op die vraag in gaan.

1. Ja. Het college is op de hoogte van de twee voorbeelden van verlengde woonarken die u geeft.
2. Ja. Er zijn nog enkele voorbeelden van verlengde of gekoppelde woonschepen in de stad bekend. In 2002 is in de VOV een bepaling opgenomen waarin het koppelen van schepen werd beperkt c.q. verboden. Op de twee arken in het Boterdiep na, zijn alle verlengde of gekoppelde schepen van vóór 2002, toen dit dus nog was toegestaan. Terzijde kunnen we vermelden dat één zo'n gekoppeld schip ligt in de Turfsingel, dit schip is inmiddels opgekocht door het Trambureau en zal in verband met de ontwikkeling van de tram worden verwijderd.
3. Wij zijn het met u eens dat het koppelen van schepen in de regelgeving expliciet is benoemd als weigeringsgrond voor een vergunning. Het is echter niet zo dat deze verlengde arken meer ligplaatsruimte innemen, deze voorbeelden zijn dus niet in strijd met de doelstellingen van het ligplaatsbeleid. Verder zijn ze niet langer dan 26 meter en ze voldoen aan constructieve en brandveiligheidseisen, dus ook op dat vlak is er geen strijdigheid met het beleid. Wij zijn echter wel met u van mening dat deze ontwikkeling niet wenselijk is en op basis van de VOV kan worden tegengegaan (zie ook het antwoord op de volgende vragen).
- 4a. Zoals in de inleiding is toegelicht, is bij de vergunningaanvraag van de twee arken in het Boterdiep geoordeeld dat het een verlenging/uitbouw betrof, constructief onlosmakelijk verbonden met de oorspronkelijke ark. Ze voldoen aan de eisen voor maximumlengte en minimale afstand tot andere schepen. Op deze gronden zijn de aanvragen positief beoordeeld.
Wij zijn het echter met u eens dat zo het beeld ontstaat van twee gekoppelde arken die te zien zijn als, zoals u citeert, "een samenstel van meerdere schepen" (VOV, artikel 10, lid 1 onder o.). Dit kan een weigeringsgrond zijn voor een vergunning.

- 4b. Wij hebben de werkwijze zodanig aangepast dat een uitbouw, verlenging of koppeling zoals in deze voorbeelden niet meer zal worden vergund. We zullen dit voortaan beoordelen als samenstel van schepen, wat op basis van het genoemde artikel uit de VOV als weigeringsgrond voor een vergunningaanvraag geldt.