



# Watervisie Groningen

Ruimtelijk economisch perspectief op water



'Koersen op water'

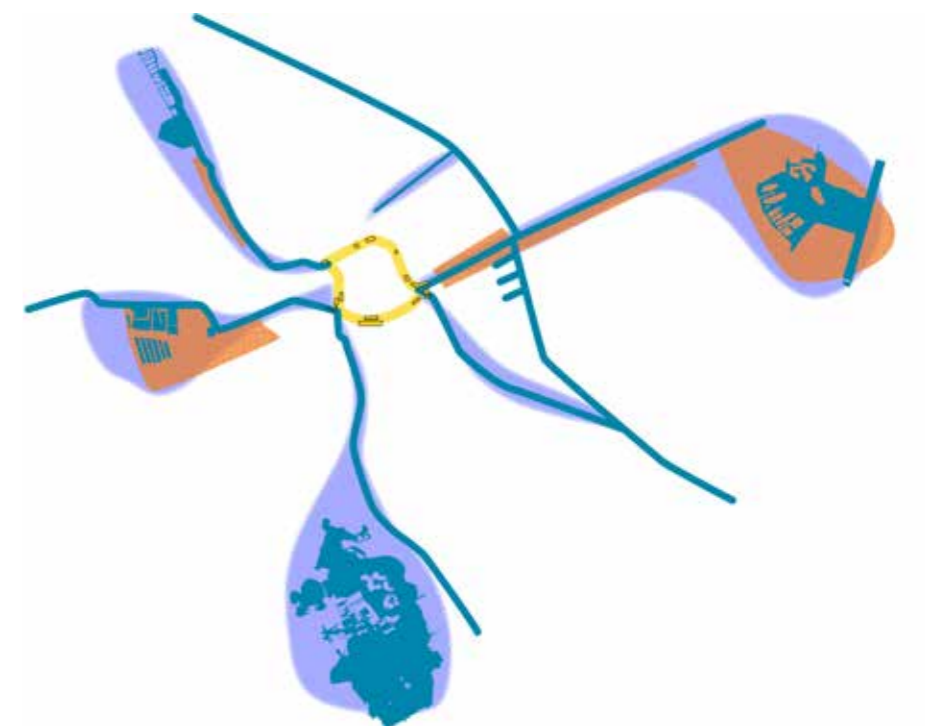
April 2017

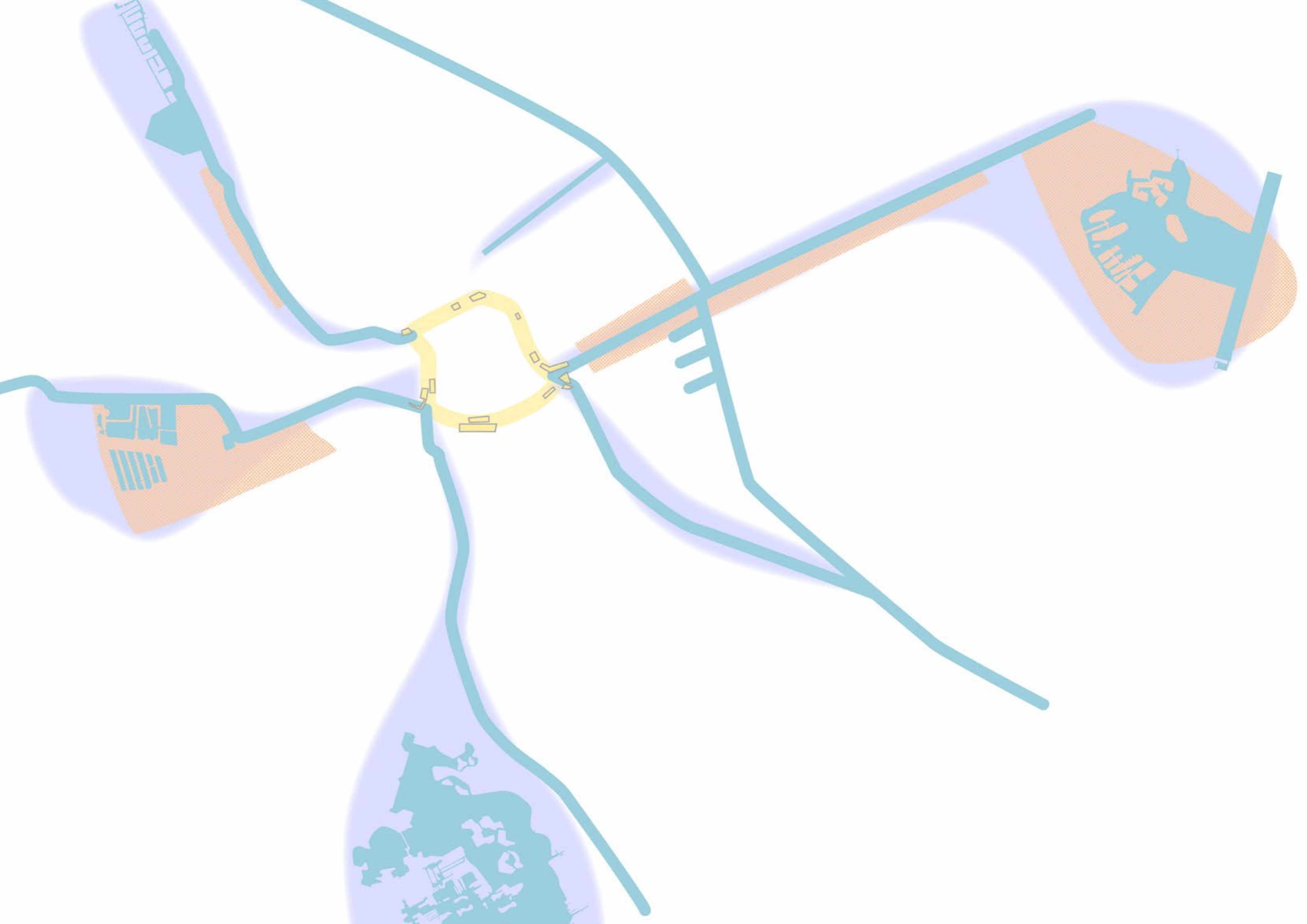


# Watervisie Groningen

'Koersen op water'

April 2017





<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doel en status	7
1.3 Leeswijzer	7
<b>2. Groningen waterstad</b>	<b>9</b>
2.1 Ontwikkeling stad en water	9
2.2 Waarde van het water nu en in de toekomst	9
<b>3. Ambitie: Koersen op water</b>	<b>11</b>
<b>4. Wonen op het water</b>	<b>13</b>
4.1 Situatieschets	13
4.2 Ambitie	19
4.3 Uitwerking	21
4.4 Vervolg	33
<b>5. Water om op te varen</b>	<b>35</b>
5.1 Situatieschets	35
5.2 Ambities	39
5.3 Uitwerking	41
5.4 Vervolg	43
<b>6. Water om op, aan of in te recreëren</b>	<b>45</b>
6.1 Situatieschets	45
6.2 Ambities	47
6.3 Uitwerking	49
6.4 Vervolg	51
<b>7. Openbare ruimte</b>	<b>53</b>
7.1 Situatieschets	53
7.2 Ambitie	55
7.3 Uitwerking	57
7.4 Vervolg	59
<b>8. Vervolg Watervisie</b>	<b>61</b>
8.1 Organisatie en planvorming	61
8.2 Financiering	61
8.3 Vervolg	63



Het Ambitiedocument Water in Groningen biedt een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water. Groningen heeft de ambitie om zich opnieuw sterker als stad aan het water te presenteren en de ruimtelijke, recreatieve en economische potentie van het water in de stad beter in te zetten. Dit document legt de koers vast en werkt op hoofdlijnen uit hoe we de openbare ruimte aan het water kunnen verbeteren en hoe we een kwaliteitsslag kunnen maken voor wonen, recreëren en varen.

# 1. Inleiding

---

## 1.1 Aanleiding

De aanleiding om het beleid met betrekking tot het water in de stad te herzien is meervoudig.

### *Behoeftte aan een kwaliteitsimpuls voor wonen op het water*

Vanwege de druk op de openbare ruimte wedijveren verschillende functies continu om een plek. Wonen op het water neemt relatief veel ruimte in en beperkt plaatselijk de ruimte voor andere functies op en aan het water. De kwaliteit van woonboten laat plaatselijk te wensen over. Tegelijk is de vraag naar wonen op water groter dan het aanbod. Er is behoefte aan nieuwe locaties voor wonen op het water en aan verbetering van het bestaand wonen op water.

### *Kwaliteitsverbetering openbare ruimte binnenstad*

De economische en ruimtelijke druk op de binnenstad in Groningen neemt toe. De binnenstadsvisie legt de ambitie vast om de 16e -eeuwse binnenstad uit te breiden met de 17e -eeuwse stad. Daarmee wordt de Diepenring een centraal onderdeel van de binnenstad. Hierdoor ontstaat er een grotere en ruimere binnenstad, waarin nieuwe ontwikkelingen en initiatieven de ruimte kunnen krijgen. Dat vraagt op en langs de Diepenring om het verbeteren van de inrichting langs én op het water. De Diepenring kan een verbindende schakel vormen met meer ruimte voor verblijf, recreatie en varen, aansluitend bij de ambities uit de binnenstadsvisie. Daarmee wordt tegelijk antwoord geboden op de behoefte om de Diepenring meer als 'ontmoetingsplek' in te zetten, één van de ambities uit de top 10 van de G1000.

### *Groningen waterstad: betere openbare ruimte, meer recreatie en varen*

Het water in en om de stad Groningen is van groot belang geweest voor het ontstaan van de stad Groningen en draagt bij aan de identiteit en aantrekkingskracht van de stad. De verdere groei van Groningen de komende decennia zorgt voor meer druk op de openbare ruimte en dus ook op het water en

de oevers. We zien dat het recreatief gebruik van het water toeneemt, dat de vraag naar locaties om te zwemmen toeneemt evenals de vraag naar terrassen, aanleglocaties en verblijfsplekken aan het water. Aanvragen voor allerlei vormen van vaarrecreatie en bijzondere functies op het water nemen eveneens toe. We hebben in de stad al talloze goede voorzieningen en mooie plekken aan het water, maar vooral rondom de binnenstad kan dat nog beter. In het vaar netwerk rondom de stad liggen enkele barriers en er is behoefte aan uitbreiding van het aanbod aan terrassen, zwemlocaties en recreatieve voorzieningen op/aan het water.

### *Raad van State en wijziging Woningwet*

De Raad van State heeft in 2014 bepaald dat woonboten in principe een bouwwerk in de zin van de Woningwet zijn. Het gevolg daarvan is dat voor een woonboot een omgevingsvergunning nodig is en dat woonboten aan het Bouwbesluit moeten voldoen. Varende schepen waarop gewoond wordt hoeven dat niet. Eind 2016 respectievelijk begin 2017 hebben de Tweede en Eerste Kamer een wet aangenomen, die toelicht wanneer een woonboot een 'drijvend bouwwerk' is en wanneer een 'varend schip' volgens de definitie van wet. De wet regelt ook dat alle bestaande 'drijvende bouwwerken' automatisch een omgevingsvergunning krijgen. Momenteel wordt het Bouwbesluit aangepast: er wordt duidelijk gemaakt waar de drijvende bouwwerken nu precies aan moeten voldoen. Als het Bouwbesluit is aangepast, gaat de nieuwe wet in. Naar verwachting is dat 1 januari 2018.

Eigenaars van 'drijvende bouwwerken' moeten, zodra de wet ingaat, bij verbouw en nieuwbouw of nieuwvestiging een omgevingsvergunning aanvragen. De gemeente moet als gevolg van de wet het bestemmingsplannen openbaar vaarwater en de verordening openbaar vaarwater aanpassen. Ook moet de gemeente welstandsbeleid opstellen.

## 1.2 Doel en status

Met deze watervisie presenteert het college haar ambitie met het water in de stad: *"het college heeft de ambitie 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.

De concept versie van deze watervisie (het 'Ambitiedocument water' d.d. november 2016) is gebruikt om met de stad in gesprek te gaan. Het draagvlak is getoetst en de ambities zijn uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma.

Deze watervisie vormt het voorlopig kader voor de toetsing van aanvragen voor terrassen, aanlegsteigers e.a. op het water. Dat kader wordt uitgewerkt in het Bestemmingsplan, de Verordening Openbaar Vaarwater (VOV), de nota Welstand te water en het terrassenbeleid. De watervisie levert ambities en randvoorwaarden voor gebiedsontwikkelingen op/langs het water (Suikerfabriek, Eemskanaalzone, Meerstad ea). De watervisie is -samen met het onderzoek 'parkeren Diepenring' bouwsteen voor het project 'kwaliteitsimpuls Diepenring' en bouwsteen voor het programma binnenstad.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 lichten we de ontwikkeling van water in Groningen toe. Hoofdstuk 3 beschrijft de ambitie op hoofdlijnen. De ambitie wordt in de hoofdstukken 4 tot en met 7 uitgewerkt voor vier thema's:

- Wonen op het water;
- Water om op te varen;
- Recreëren in, op en aan het water.
- Openbare ruimte aan het water;

In elk hoofdstuk maken we het onderscheid in: een schets van de huidige situatie, wat willen we en wat gaan we daarvoor doen? Het laatste deel van ieder hoofdstuk licht vervolg acties toe.

Hoofdstuk 8 ligt het uitvoeringsprogramma en de financiering toe.



ADRIAN  
IJZERWAREN  
HUIS ART

KROEG

DE WITTE



## 2. Groningen waterstad

### 2.1. Ontwikkeling stad en water

De relatie van de stad Groningen en het water is onlosmakelijk en eeuwenoud. Groningen is ontstaan op de noordelijke uitloper van de Hondsrug. Aan weerszijden van de rug liggen rivierdalen van Hunze en Aa. Deze riviertjes vloeiden ten noorden van de stad samen in wat later vergraven is tot het Reitdiep. Deze waterweg stond in open verbinding met zee. De positie van Groningen moet vanaf het begin een bijzondere zijn geweest. Zij lag op het grensvlak van het wierdenlandschap en de zandgronden en vormde economisch gezien een aantrekkelijke marktplaats voor de uitwisseling van goederen; via het Reitdiep verbonden met de zee en daarmee als Hanzestad met de rest van de wereld. Het vervoer van en naar de stad ging het gemakkelijkst via het water. Vanaf de 15e eeuw werden dan ook al verbindingen gegraven met het Ommeland, te beginnen met het Damsterdiep en later het Boterdiep. Veel van deze waterwegen waren deels al aanwezig en hadden de functie voor een goede afwatering te zorgen. In de 17e eeuw kreeg



dit een vervolg met het graven van het Hoendiep, dat de verbinding met Friesland verzorgde en het Winschoterdiep dat de veenkoloniën voor de stad ontsloot. De verdere ontwikkeling van het netwerk aan infrastructuur over het water is doorgegaan tot in de jaren 30 van de vorige eeuw.

Uit de oude stadsplattegronden en foto's blijkt hoe sterk de relatie stad en water door de eeuwen heen is geweest. Wateren bepaalden de stadsplattegrond en de aanwezigheid van vele schepen heeft jarenlang tot levendigheid en drukte langs de wateren in de stad geleid.

Groningen ligt tot op de dag van vandaag dan ook als een spin in het web van waterwegen die samenkomen bij de stad. Niet voor niks kwam het grootste deel van de Nederlandse vloot uit de regio Groningen en was de stad voor WO2 de grootste binnenhaven van Nederland, een stad van handel en overslag. Al met al heeft dat de stad tot in het recente verleden rijkdom gebracht die zich weerspiegelt in de bebouwing van de Hoge der A en de monumentale pakhuizen aan de Noorderhaven, Diepenring en later ook de Wester- en Oosterhaven. Grote delen van de stad zijn in ruimtelijke en functionele zin bepaald door de relatie met het water en dit is nog steeds zichtbaar in de daar aanwezige stedenbouwkundige structuur en in de naamgeving van gebieden en straten.

Door de schaalvergroting van schepen en overslag zijn de havenactiviteiten uit het stedelijke beeld verdrongen. Ook is het verkeer over het water, oorspronkelijk nodig voor het economisch functioneren van de stad, vrijwel geheel overgenomen door het verkeer over de weg.

Veel van de oevers en kades van de stad zijn daarvoor vrijgekomen en van functie veranderd. De ruimte op de kade is ingericht voor verkeer, met plaatselijk ook parkeren langs het water. Langs veel van de diepen hebben woonboten en arken een plek gekregen.

### 2.2. Waarde van het water nu en in de toekomst

De relatie tussen stad en water is de afgelopen decennia fors veranderd. Waar de economische waarde vroeger vooral samenhang met vervoer en handel is dat verschoven naar een economische waarde die sterker samenhangt met beleving en recreatie. Het gaat dan vooral om de kwaliteit en sfeer van de ruimte op/rond het water. Die sfeer bepaalt de vestigingskwaliteit en heeft daarmee effect op de economische waarde.

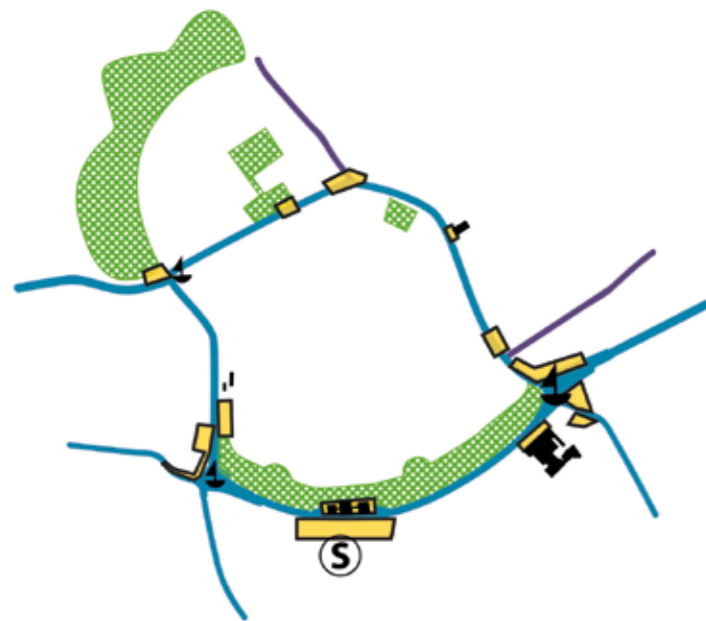
Langs bijvoorbeeld de hoge en lage der Aa is die kwaliteit hoog en dat vertaalt zich ook in gebruik en waarde van het omliggend gebied. De stad kent ook locaties met potentie waar kansen en sfeer in aanzet aanwezig zijn maar waar de inrichting op en/of naast het water nog beter kan. Langs de Diepenring zijn de verkeersdruk, het parkeren en het wonen op water momenteel een sta in de weg voor de ontwikkeling van het gebied. Ook langs de Eendrachtskade, het Hoendiep, het Eemskanaal en het Oosterhamrikkanaal kan de ruimte aan het water en relatie tussen stad en water worden verbeterd. De grote ontwikkelgebieden in de stad liggen vrijwel allemaal aan stedelijke wateren. In alle gebieden wordt gekoerst op het versterken van water als kwaliteitsdrager voor het gebied. Het water wordt van achterkant een voorkant, krijgt openbare kades, plekken en parken en maakt Groningen opnieuw sterker een 'stad aan het water'.

Ook naar de verdere toekomst toe blijft het belang van water groot: in een stad die verder zal groeien en verdichten is de ruimte op/rond het water van groot belang om de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden.

We zien het water in en om Groningen als belangrijke factor voor de leefbare en aantrekkelijke stad en doen vanuit dat perspectief voorstellen voor waar het anders en beter kan in deze watervisie.

*Groningen heeft de ambitie om zich sterker als stad aan het water te presenteren en de economische potentie en de belevingswaarde van het water in de stad beter te benutten. Het water zien we als belangrijke factor voor een leefbare en aantrekkelijke stad, nu en in de toekomst. We willen meer contact met het water, het water beter toegankelijk maken en meer kansen scheppen voor recreatie en varen. We koersen op een kwaliteitsverbetering voor wonen op water.*

*We zien een aantal hoofdlijnen om dit te bereiken:*



## Meer contact met het water

We streven naar het verbeteren van de inrichting op en direct langs het water. Toegankelijkheid, beeldkwaliteit en contact met het water zijn daarbij belangrijk. Dat geldt in de eerste plaats voor de Diepenring, waar uitbreiding van de binnenstad gewenst is. Daarbij past meer contact met het water, meer verblijfskwaliteit op en aan het water. Het water moet 'van iedereen' worden. Ook langs bijvoorbeeld het Eemskanaal, het Hoendiep, het Reitdiep en het Oosterhamrikkanaal maken we werk van het (nog) beter toegankelijk en zichtbaar maken van het water.



## Verbetering wonen op het water

Wonen op het water is een duurzame woonvorm die hoort bij Groningen. We streven naar een kwaliteitsimpuls voor wonen op water. Allereerst door het aanbod te vergroten: kwalitatief en kwantitatief. We realiseren nieuwe ligplaatsen en waterkavels. We verbeteren de gemeentelijke organisatie en gaan beter handhaven. Daarbij richten we ons op aanpak kamerverhuur, verwaarloosde en onbewoonde woonboten. Langs de Diepenring verleggen we het accent van wonen naar recreatie en verblijfskwaliteit. In enkele verbetergebieden richten we ons op specifieke opgaven terplekke.



# 3. Ambitie: Koersen op water

## Meer dynamiek en levendigheid op het water

We streven naar een meer dynamisch gebruik van het water in de stad. Vooral in/rond de binnenstad zetten we in op het versterken van het contact met het water en het verbreden van het gebruik. Daar bieden we meer kansen voor functies als aanlegsteigers, terrassen, vlonders en charterschepen. Ook in ontwikkelgebieden als Suikerfabriek, Oosterhamrikzone, Eemskanaalzone en Meerstad streven we naar dynamiek en levendigheid op en rond het water.



## Vergroten kansen recreatie

We willen meer kansen bieden voor recreatie op en aan het water. We richten ons daarbij op het vergroten van kansen voor evenementen, stedelijk vaarverkeer (sloepen e.a.), horeca, zwemmen en routegebonden recreatie. Voor (boven)regionale vaarrecreatie zetten we -net als de provincie- in op behoud en beter benutten van het huidige vaarnetwerk. Het accent ligt daarbij op het verbeteren van informatie, faciliteiten, routes en voorzieningen. Brugbediening willen we afstemmen op de omgeving.



## Meer aandacht voor de economische waarde

Daar waar de ruimte schaars is en waar de economische waarde van de omgeving hoog, is ook de waarde van het water hoog. En dat betekent iets voor het gebruik en de prijs van het water. Op alle locaties waar als gevolg van ontwikkelingen, de bebouwing en de ruimte rondom het water een plus krijgen, willen we beter de functies en inrichting op het water zelf mee nemen. En gebruikers van de ruimte op het water een meer marktconforme prijs laten betalen.





# 4. Wonen op het water

## 4.1. Situatieschets

### *Ontstaan en ontwikkeling wonen op water*

In Groningen wordt sinds de tweede helft van de vorige eeuw gewoond op water. Eerst betrof het vooral binnenvaartschippers, later veranderde dat naar mensen die bewust kozen voor het wonen op water, in een (verbouwd) schip of ark. Wonen op water hoort bij Groningen en we zijn in aantal de derde stad in Nederland.

Er wordt gewoond op alle kanaalvakken in Groningen, met uitzondering van de rijksvaarwegen (Van Starckenborghkanaal en Eemskanaal – oostelijk van de stad). Langs sommige kanalen hebben bewoners de oever in gebruik als tuin, op andere plekken is dat niet zo. Er wordt ook gewoond in twee havens: de woonschepenhaven en de Noorderhaven. De woonschepenhaven is aangelegd in 1941 en was bedoeld voor woonboten die tot dan toe in/rond de binnenstad lagen. De Noorderhaven is een vrijhaven, die (formeel) plaats biedt aan zeilcharters en schepen waarop gewoond wordt. In de praktijk ligt de haven vol met woonschepen en is er af en toe plek over voor een zeilcharter of ander schip dat er tijdelijk afmeert. Tenslotte is er in de stad een aantal locaties waar een schip met toestemming van het havenwezen mag afmeren. Op deze locaties wordt plaatselijk ook gewoond.

De afgelopen tien jaar zijn alle vaste ligplaatsen in de stad aangesloten op de nuts en riolering. In 2016 is dat afgerond met het aansluiten van de zestig woonboten in de Noorderhaven op een afzuigstelsel voor vuil water. In de woonschepenhaven loopt momenteel nog een verbeterproject. Dat is nog niet afgerond.

Het wonen op water is organisch ontstaan en gegroeid en veel van de regels rondom het wonen zijn pas achteraf gemaakt. Rondom de regelgeving en de uitgifte spelen al decennialang discussies.

### *Wonen op water: huidige situatie*

Momenteel wonen er ruim 1000 mensen op het water in Groningen.

Er zijn op 429 ligplaatsvergunningen verstrekt voor woonschepen en de stad beschikt over 5 (kleine) ligplaatsen die als wisselplek gebruikt worden. Ligplaatsen aan de Diepenring die door de gemeente zijn aangekocht, hebben geen ligplaatsvergunning. Bovenop de vergunde ligplaatsen komt de Noorderhaven: die biedt momenteel plaats aan een kleine 60 (woon)schepen. In Meerstad zijn 13 waterkavels, met arken erop, verkocht. Het totaal komt daarmee op ruim 500 woonboten. De raad heeft vastgesteld en in 2009 her-bevestigd dat er minimaal 434 ligplaatsen moeten zijn in Groningen (exclusief de Noorderhaven). Dat aantal halen we in de huidige situatie.

Woonboten in Groningen zijn conform de RZB gemiddeld een kleine 110.000 euro waard (boot plus ligplaats). De totale range beslaat 20.000-350.000 euro. Waterkavels in Meerstad worden verkocht vanaf ruim 300.000 euro v.o.n. (kavel plus ark).

Kenmerkend voor het wonen op water in Groningen is het grote aandeel kamerverhuur: er zijn ruim 120 boten voor verhuur in gebruik. Daarvan bestaan er 52 uit '3 wooneenheden of meer' en die vallen in de categorie 'kamerverhuur'. De kamerverhuurboten zijn vooral 'mini-appartementen': zelfstandige eenheden met eigen voordeur. Deze zijn voor het overgrote deel kleiner dan 50m<sup>2</sup>. Een groot deel is (indirect) in eigendom bij één verhuurder. De meeste kamerverhuur bevindt zich op de Eendrachtskade/Hoendiep (18 stuks) en op de Diepenring noordoost (13 stuks). Recent zien we een groei op het Hoendiep ter hoogte van de suikerfabriek. Het forse aandeel kamerverhuur beperkt de kansen voor andere belangstellenden voor wonen op water.

Op de woningmarkt op water in Groningen is al jaren sprake van krapte en schaarste. Er is méér vraag naar wonen op water dan er aanbod is. Op de wachtlijst staan circa 115 mensen en de Noorderhaven ligt niet voor niets vol. Waterkavels in

Meerstad lopen goed, maar bedienen een andere vraag dan die van mensen op de wachtlijst voor een ligplaats.

Er is in Groningen weinig ruimte voor vergroting/groei op de bestaande ligplaats. Op elk kanaalvak is het aantal ligplaatsen bepaald op basis van het aantal schepen dat er lag. Soms zijn dat kleine schepen of arken. Als bewoners een kleine ark willen vervangen door een grotere is dat lastig. Schepen moeten conform het bestemmingsplan op tenminste 5 meter afstand van elkaar liggen. Vergroten kan alleen als een hele rij arken of schepen opschuift of als men het schip van de buurman opkoopt. Dat is over het algemeen onmogelijk. Vooral i.v.m. het gebruik van de wallekant. Opkopen van de plek van de buurman kost een ligplaats en dat ligt lastig i.r.t. de afspraak '434 ligplaatsen te behouden'. Een oplossing die soms gesuggereerd wordt is het verkleinen van de 5 m tussenafstand tussen schepen. Dat leidt echter tot het 'dichtslibben' van het water. Het dilemma 'ruimte voor vergroting' pakken we op bij de herziening van het bestemmingsplan openbaar vaarwater.

### *Uitgifte en lasten wonen op water*

In elke stad in Nederland is de uitgifte van wonen op water anders geregeld. Soms betaalt men precario, soms liggeld, soms huurt men een plek. Groningen werkt als enige stad in Nederland met RZB: roerend zaakbelasting. Het grootste gedeelte van de arken en woonschepen in de stad heeft een vaste vergunde ligplaats. Om een vergunning op naam te krijgen moet eenmalig leges worden betaald. De ligplaatsvergunningen zijn overdraagbaar bij verkoop van de boot. De waarde van een woonboot wordt bepaald door de boot en de ligplaats. Bij aankoop (overdracht) van een ark betaalt de nieuwe bewoner ook voor de locatie, deze is evenwel niet zijn/haar eigendom.

De bewoners met een vaste vergunde ligplaats betalen Roerend Zaak Belasting (0,1672% van de waarde- gemiddeld 180 euro per jaar), rioolbelasting (150 euro/jaar) en afvalstoffenheffing (270



euro/jaar bij 2 bewoners). De totale lasten zijn gemiddeld 600 euro/jaar, dat is wat lager vergeleken met andere steden in Nederland.

Eigenaars in de Noorderhaven hebben een 'persoonsgebonden verklaring' (geen ligplaatsvergunning) en kunnen kiezen of ze RZB betalen of liggeld. Degene die liggeld betalen (17 adressen) betalen gemiddeld 250 euro per jaar (22 ct/m<sup>2</sup>/maand). Degene die RZB, rioollasten en afvalstoffenheffing betalen, betalen gemiddeld ruim het dubbele (500-550 euro per jaar).

#### *Regelgeving wonen op water*

In de loop van de jaren is stukje bij beetje de gemeentelijke regelgeving rondom wonen op water aangescherpt. De meest recente regels zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan openbaar vaarwater (2009) en de Verordening Openbaar Vaarwater. Daarin is ondermeer bepaald:

- maximale afmetingen - hoogte en breedte per object;
- kanaalvakken (op kaart) waarbinnen de objecten mogen liggen; met tussenafstand van tenminste 5 meter;
- dat t.p.v. beschermd stadsgezicht en in de Noorderhaven alleen authentieke schepen mogen liggen;
- dat er geen sprake mag zijn van een samenstel van meerdere schepen
- dat bij elk woonschip een bijboot/opduwer van max 10 m<sup>2</sup> mag liggen;

De woonschepenhaven is niet opgenomen in het bestemmingsplan openbaar vaarwater. De maatvoeringseisen uit de VOV zijn er wel van toepassing.

Conform de VOV mag een ligplaatsvergunning worden ingetrokken als het woonschip uitsluitend of hoofdzakelijk voor andere doeleinden wordt gebruikt dan wonen, als het onbewoond is (>zes maanden aaneengesloten), als vergroting of substantiële wijziging van het schip heeft plaatsgevonden zonder vergunning of ontheffing of als sprake is van een verwaarloosd schip.

Niet alle eisen uit de VOV en het bestemmingsplan hebben in de praktijk het beoogde effect en sommige eisen zijn lastig toetsbaar. Dat geldt bijvoorbeeld voor de authenticiteitseis en het criterium 'verwaarloosd schip'.

Bij de herziening van het bestemmingsplan en de VOV proberen we problemen met de huidige eisen of formuleringen op te lossen.

#### *Ontwikkelingen nabije toekomst*

Groningen is een compacte stad met een verzorgingsfunctie voor de hele regio. De stad voert al jarenlang consequent beleid waarin ze groei bij voorkeur realiseert via herontwikkeling en inbreiding in de bestaande stad of op fietsafstand daarvan. Ook naar de toekomst toe blijft dat de ambitie. De binnenstad is -met haar functie voor heel de regio- aan uitbreiding toe en er ontstaat druk op de Diepenring. Ook op het wonen op die Diepenring. Grote gebiedsontwikkelingen rondom het Eemskanaal, Oosterhamrikkanaal, Hoendiep (Suikerfabriek) en Reitdiep zorgen plaatselijk voor nieuwe kansen voor wonen op water, maar soms ook voor beperkingen voor bestaand wonen op water. De druk op de bestaande stad én het wonen op water daarbinnen blijft hoog, ook in de nabije toekomst.

De wetgeving is in Nederland continu in ontwikkeling. Voor wonen op water hebben zowel de woningwet als de wet geluidhinder invloed.

#### *Wijziging woningwet*

De Raad van State heeft in 2014 bepaald dat woonboten in principe een bouwwerk in de zin van de Woningwet zijn. Daarmee werden alle woonboten in Nederland met één hamerslag illegaal. Reden voor de wetgever om met nadere wetgeving te komen. Die is er in de vorm van de 'Wet verduidelijking voorschriften woonboten'. Deze wet is eind 2016 en begin 2017 door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen.

De wet beoogt duidelijk te maken welke woonboten 'drijvend bouwwerk' zijn en welke 'varend schip'. Alle bestaande woonboten die een ligplaatsvergunning hebben én 'drijvend bouwwerk' zijn, krijgen van rechtswege een omgevingsvergunning, zodra de nieuwe wet ingaat. Voor drijvende bouwwerken is bij nieuwbouw en ingrijpende verbouw een omgevingsvergunning nodig en moet worden voldaan aan het Bouwbesluit. Momenteel wordt het Bouwbesluit aangepast gericht op woonboten: er wordt duidelijk gemaakt waar een 'drijvend bouwwerk' precies aan moet voldoen. Als het Bouwbesluit is aangepast gaat de nieuwe wet in. Naar verwachting is dat 1 januari 2018.

De wet geeft aan dat schepen waarop gewoon wordt (met een zeker historisch karakter en bestemd/gebruikt voor de vaart) geen omgevingsvergunning nodig hebben. Zij hoeven niet aan het bouwbesluit te voldoen.

In de toelichting bij de wet wordt gepoogd meer duidelijkheid te bieden over wat de wetgever beschouwt als 'schip waarop gewoon wordt'. Die toelichting roept nogal wat vragen op. Schepen waarop gewoon wordt zijn volgens de wetgever: 'schepen die bestemd zijn voor de vaart c.q. bedoeld om voor de vaart te gebruiken'. De wetgever noemt dat deze schepen daadwerkelijk varen als overweging en geeft tegelijkertijd een reeks criteria waarin 'daadwerkelijk varen' niet als eis is opgenomen.

Bij de bepaling of een schip voor de vaart is bestemd, kan volgens de wetgever gekeken worden naar:

- 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.





---

De wetgever geeft aan dat schepen niet aan alle criteria uit dit lijstje hoeven te voldoen.

De wet heeft consequenties voor de gemeentelijke praktijk:

Het is aan gemeenten om de woonboten in hun grondgebied in te delen in 'drijvend bouwwerk' en 'varend schip'. Wij koersen er daarbij op om de interpretatieruimte in de wet zo te hanteren dat schepen waarop gewoond wordt (die van origine bestemd waren om te varen en met bescheiden ingrepen weer kunnen varen) niet aan het bouwbesluit moeten voldoen. In de volgende paragraaf leggen we dat nader uit.

De wetswijziging leidt tot gewijzigde procedures voor toetsing van nieuwbouw en verbouw. Dat vraagt om nog nauwere samenwerking tussen het havenwezen en VTH. We lossen dit op binnen het team 'wonen op water'.

Tenslotte: de wet geeft aan dat maatvoeringseisen aan drijvende bouwwerken alleen in een bestemmingsplan mogen zijn opgenomen, eisen in een verordening verliezen hun kracht. Dat betekent dat we de maatvoeringseisen uit de VOV moeten overhevelen naar het bestemmingsplan.

#### *Wet geluidhinder*

Sinds 1 juli 2012 is de Wet geluidhinder van toepassing op ligplaatsen voor woonschepen die in het bestemmingsplan zijn of worden vastgelegd. Dit betekent dat het bestemmen van nieuwe ligplaatsen alleen mogelijk is op locaties met een relatief lage geluidbelasting van maximaal 48 dB door wegverkeerslawaai of spoorweglawaai en van maximaal 50 dB(A) door industrielawaai. Het college van B&W kan hiervan ontheffing verlenen en nieuwe ligplaatsen toestaan op locaties waar de geluidbelasting maximaal 5 dB hoger is (d.w.z.: tot maximaal 53 dB of 55 dB(A)). Let wel: het gaat hier om de geluidbelasting op de grens van de ligplaats op een standaardhoogte van 1,5 meter boven maaiveld. Het maakt voor de Wet geluidhinder

niet uit door wat voor type woonboot de ligplaats wordt ingenomen.

In geval van bestaande ligplaatsen moet de Wet geluidhinder alleen in acht worden genomen bij de aanleg van een nieuwe weg of bij een wijziging van een bestaande weg als hierdoor de geluidbelasting op een ligplaats sterk zou kunnen toenemen. In dat geval moet de wegbeheerder maatregelen treffen om zo'n geluidstoename zo veel mogelijk te voorkomen, bijv. door het toepassen van stil asfalt, door geluidafscherming of door het treffen van aanvullende verkeersmaatregelen. Als zo'n situatie zich wel voordoet, krijgen de eigenaren en bewoners van de betrokken woonboten hierover tijdig bericht en wordt gezamenlijk gekoerst op een oplossing.

#### *Organisatie wonen op water*

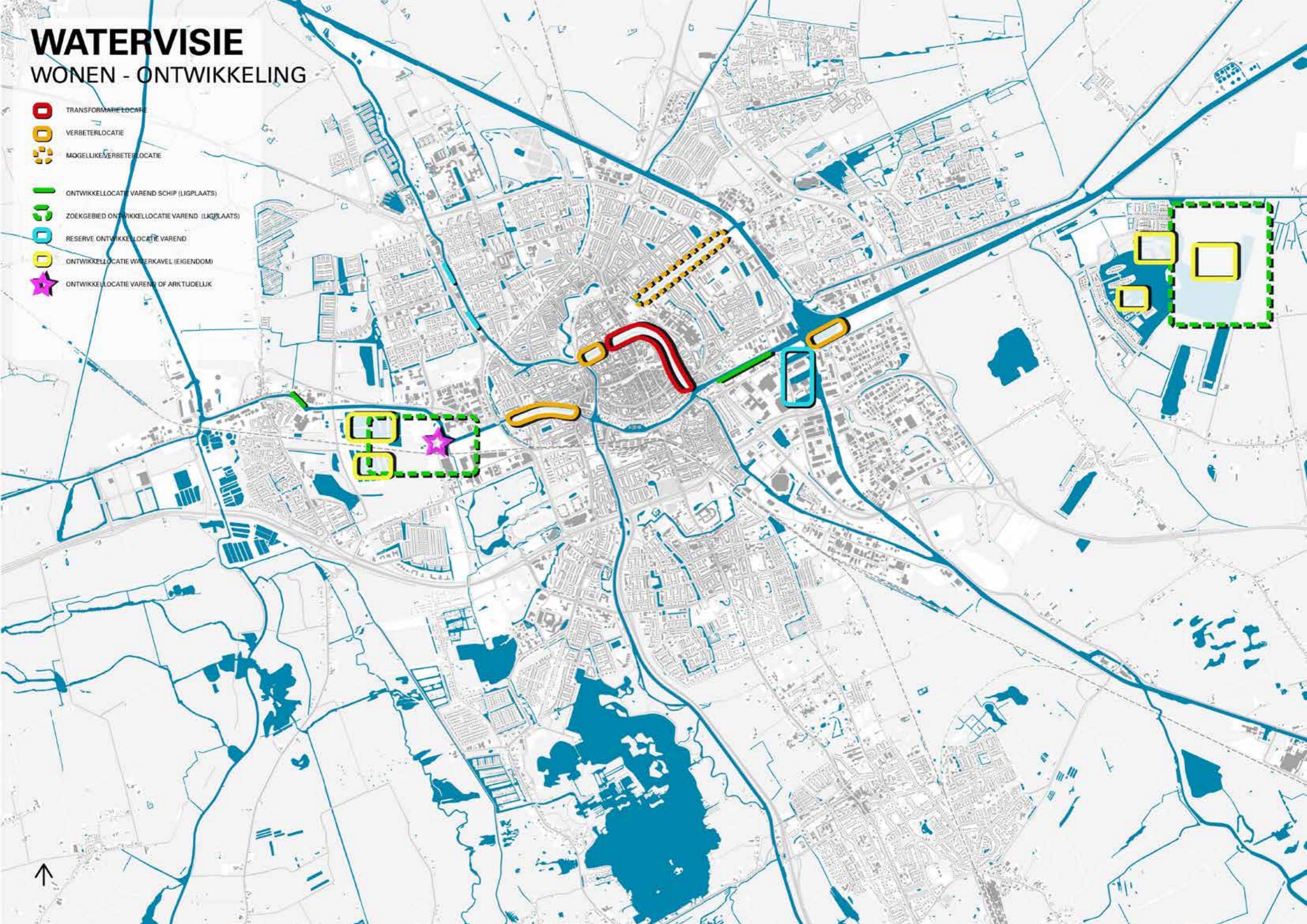
Binnen de gemeentelijke organisatie zijn verschillende afdelingen en personen bezig met wonen op het water. De huidige aanpak leidt te vaak tot onduidelijkheid en ontevredenheid bij bewoners. Als gevolg van de wets-wijziging (volgende paragraaf) wordt het nog complexer. Er is behoefte aan verbetering. Sinds 1 januari 2017 is een team water ingesteld, met een 'coördinator water' om hier verbetering in aan te brengen. Dat team werkt ook de komende jaren aan verdere verbetering en afstemming.

Het WCG (Woonschepen Comité Groningen) behartigt sinds 1983 de belangen van woonbootbewoners in Groningen. Het WCG heeft regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg met de gemeente. Het WCG heeft adviesrecht en moet de kans krijgen advies uit te brengen over gemeentelijk beleid voor het wordt vastgesteld.

# WATERVISIE

## WONEN - ONTWIKKELING

-  TRANSFORMATIELOCATIE
-  VERBETERLOCATIE
-  MOGELIJKE VERBETERLOCATIE
-  ONTWIKKELLOCATIE VAREND SCHIP (LIGPLAATS)
-  ZOEKGEBIED ONTWIKKELLOCATIE VAREND (LIGPLAATS)
-  RESERVE ONTWIKKELLOCATIE VAREND
-  ONTWIKKELLOCATIE WATERKAVEL (EIGENDOM)
-  ONTWIKKELLOCATIE VAREND OF ARKTUDELJUK



### **Kwantitatieve en kwalitatieve verbreding aanbod wonen op water**

We willen het aanbod wonen op water vergroten: kwalitatief en kwantitatief. We realiseren nieuwe ligplekken op locaties met woonkwaliteit, binnen de wettelijke kaders voor geluid/milieu en afgestemd op ander beleid/ontwikkelingen. We koersen op tenminste 40 nieuwe ligplekken voor varende schepen en 80 waterkavels. We voegen geen nieuwe locaties voor (sch)arken toe, deze doelgroep bedienen we op de bestaande ligplaatsen.

### **Transformatie Diepenring**

Langs de Diepenring willen we het water meer 'van iedereen' maken en de Diepenring méér een onderdeel van de binnenstad. We willen toe naar een andere balans op de Diepenring: met meer contact met het water, meer ruimte op het water en verbreding van het gebruik. Dat vraagt om vermindering van het aantal ligplaatsen. We koersen op maximaal 20 minder ligplaatsen bovenop de 9 ligplaatsen die al zijn aangekocht. Daarbij maken we ruimte door het verwijderen van slecht onderhouden arken, het terugdringen kamerverhuur en aankoop van arken.

### **Kwaliteitsimpuls bestaand wonen op water**

We willen bestaand wonen op water en koersen verbeteren door:

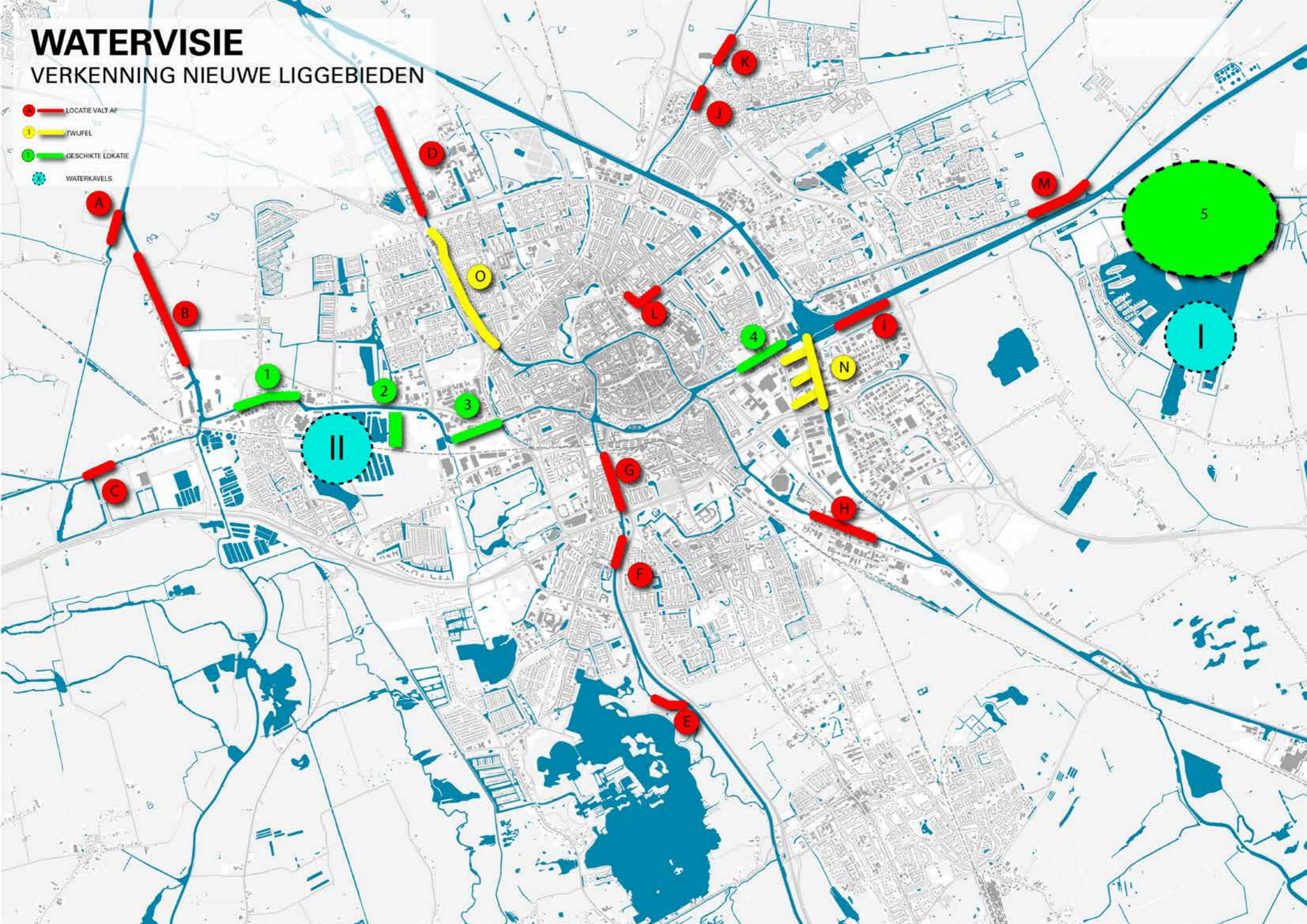
- kamerverhuur op water naar een kwalitatief hoger plan te brengen en bestaande verhuur die daar niet aan voldoet rondom binnenstad en t.p.v. Hoendiep/Eendrachtskade fors terug te dringen;
- via handhaving iets te doen aan slecht onderhouden en/of onbewoonde boten;
- de renovatie woonschepenhaven af te ronden;
- in de Noorderhaven te herschikken, gericht op betere doorvaart, in- en uitvaart, woonkwaliteit en -veiligheid;
- regelgeving in het BP en de VOV te optimaliseren en welstand in te voeren;
- de gemeentelijke organisatie rondom wonen op water te verbeteren, via één vast team;

Voor alle ambities geldt dat het aanpassen aan de nieuwe Wetgeving een randvoorwaarde is.

# WATERVISIE

## VERKENNING NIEUWE LIGGEBIEDEN

-  LOCATIE VALT AF
-  TWIJFEL
-  GESCHIKTE LOKATIE
-  WATERKAVELS



### Verbreiding aanbod wonen op water

We hebben alle kanaalvakken in de gemeente systematisch onderzocht op hun kansen voor realisatie van nieuwe ligplaatsen voor wonen op water. Resultaten zijn opgenomen in de rapportage 'Verkenning nieuwe liggebieden woonschepen'. Uitgangspunt daarbij is ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen op locaties met goede woonkwaliteit – nu en/of in de toekomst. Qua kosten gaan we uit van kansen daar waar nieuwe ligplaatsen maximaal 40.000 euro per plek kosten. Voor dat bedrag kunnen we nuts aanleggen, aanlegfaciliteiten en bescheiden ingrepen in infrastructuur. Dat bedrag achten we een haalbaar maximum in verhouding tot de inkomsten die de gemeente krijgt uit ligplaatsen.

In alle kanaalvakken hebben we gekeken naar:

- Nautische aspecten: alleen daar waar ook met woonboten de vaarklasse kan worden gehandhaafd – Aduarderdiep valt af;
- Wet geluidhinder: locaties binnen de wettelijke normen bieden kansen: maximaal 53 dB (verkeer) of 55 dB(A) (industrie) - Noordwillems Kanaal (o.m. Brailleweg), grote delen van het Hoendiep, Damsterdiep, Boterdiep vallen af, Scandinavische havens en oude Winschoterdiep (Gideonweg) kunnen alleen als de industrie rondom verdwijnt.
- Eigendom: rijks vaarwegen en meerschapsgebied vallen af, locaties waar de oever privaatsigendom is vallen af;
- Ecologie en landschap: locaties buiten de stedelijke ecologische structuur bieden kansen – Hoornse Dijk en grote delen Reitdiep vallen af;
- Ontwikkelingen: locaties die zich goed verhouden tot geplande gebiedsontwikkelingen op land;

Er zijn binnen de gemeentegrenzen (inclusief grondgebied ten boer) vrijwel geen plekken met woonkwaliteit, met openbare en toegankelijke oevers en zonder nautische, wettelijke of andere beperkingen.

De verkenning maakt inzichtelijk dat kansrijke locaties vooral aan de randen van de gemeente liggen en (deels) gekoppeld aan nieuw water.

Kansen liggen er in Meerstad, op het Hoendiep t.p.v. Hoogkerk, op het Eemskanaal (westelijk van het van Starckenborghkanaal) en op het Suikerfabriek terrein/Hoendiep.

In de Scandinavische havens en op het Oude Winschoterdiep zijn alleen kansen als het omliggend gebied van functie verandert. Dat is niet waarschijnlijk t.p.v. het Oude Winschoterdiep. Op het Reitdiep zijn lokaal beperkt kansen.

Enkele gebieden waar de afgelopen jaren over is gesproken i.r.t. nieuwe ligplaatsen vallen nu af. Merendeels omdat daar niet binnen de wettelijke geluidsnormen mag worden gewoond. Niet op het land en niet op het water. Dit betreft onder meer de Brailleweg, het Boterdiep en het Damsterdiep.

We lichten de gebieden met kansen toe:

#### *Hoendiep-Hoogkerk*

Er kunnen 6 ligplaatsen worden gerealiseerd aan het Hoendiep, tegenover de Halm. Het initiatief komt vanuit de Vereniging Wijkopbouw en betreft een haven voor historische varende schepen. Met een 'Stichting Historische haven Hoogkerk' die een rol speelt in organisatie en beheer. Planvoorbereiding gebeurt in 2017, uitvoering beogen we in 2018.

#### *Eemskanaal – NZ*

Op de noordelijke oever van het Eemskanaal, tussen de Europaweg en het van Starckenborgh kanaal is plaats voor maximaal 8 ligplaatsen voor varende schepen. Aan de openbare kade, zonder in gebruik name wallenkant. Realisatie beogen we in 2019-2020.

Acht beschouwen we als realistisch maximum omdat de kade ook voor andere doeleinden moet kunnen worden gebruikt. Meer wonen op de noordoever vraagt verplaatsen van de 'hotelboten' t.b.v.

Noorderslag/Eurosonic richting de zuidoever van het Eemskanaal. De noordoever ligt gunstiger voor wonen (o.m. ivm bezonning). Golfslag is een aandachtspunt.

#### *Meerstad*

In Meerstad liggen kansen voor ligplaatsen op/aan het nieuwe Woldmeer en/of t.p.v. de oude roei-baan. Vanaf 2021 kunnen tenminste 10 ligplaatsen worden gerealiseerd. Het betreft ligplaatsen voor varende schepen aan een openbare oever, zonder in gebruik name wallenkant en eventueel in een havenachtige setting.

In Meeroevers en Tersluis zijn/komen deze jaren 40 kavels voor waterwonen in verkoop. Het betreft waterkavels die in eigendom worden uitgegeven en waarop drijvende woningen worden gerealiseerd, die voldoen aan het bouwbesluit. Prijzen vanaf ruim 300.000 euro. Een deel wordt projectmatig ontwikkeld, een deel betreft vrije uitgifte. Voor de locaties is een beeldkwaliteitsplan gemaakt. In Meerstad zullen ook in volgende fases - oostelijk van de sluis- tenminste 20 waterkavels voor drijvend wonen worden gerealiseerd.

#### *Suikerfabriek/Hoendiep*

Op het Hoendiep en het terrein van de suikerfabriek liggen eveneens kansen. Er is ruimte voor ligplaatsen voor varende schepen aan de noordelijke kade van het Hoendiep. Als er op het suikerfabrieksterrein nieuw water wordt gegraven, aangesloten op het Hoendiep, dan kunnen ook daar ligplaatsen worden gerealiseerd. Het gaat op beide locaties om ligplaatsen voor varende schepen, zonder in gebruik name wallenkant en passend in de (toekomstige) setting van een stedelijke, openbare kade, met intensieve woningbouw rondom. Mocht op delen van het suikerfabrieksterrein een waterrijk milieu worden gerealiseerd, dan biedt dat ook kansen voor waterkavels.



---

De realisatiekansen op Hoendiep en Suikerfabriek terrein hangt sterk samen met de hoogte en aard van de nieuwe brug(gen) die worden aangelegd over het Hoendiep. Die bepalen of het oostelijk deel van het Hoendiep toegankelijk blijft voor schepen waarop gewoond wordt.

De eerste nieuwe brug zal het ook nodig maken om een deel van de bestaande woonschepen t.p.v. de Energieweg te verplaatsen. Die opgave komt bovenop de opgave voor nieuwe ligplaatsen. Ook de mate waarin het realistisch blijkt om nieuw -duurzaam- water te maken op het suikerfabrieksterrein is bepalende voor de kansen voor wonen op water. Vooralsnog geven we als opgave mee: tenminste 15 nieuwe ligplaatsen ergens op het Hoendiep of Suikerfabrieksterrein te realiseren. Realisatie na 2023.

Mogelijk zijn er op het suikerfabrieksterrein ook kansen voor een tijdelijke locatie voor wonen op water, bijvoorbeeld ter hoogte van de toekomstige jachthaven. 'Placemaking' is daarbij de primaire opgave. We denken daarbij aan een tijdelijke locatie voor arken of schepen, die een maatschappelijke bijdrage leveren aan de plek: duurzaam zijn, bijdragen aan verlevendiging, economische activiteit genereren. Primair doel is bijdrage aan de ontwikkeling van het terrein.

#### *Scandinavische havens*

De Scandinavische havens bieden mogelijk op lange termijn kansen, mocht het gebied worden omgevormd naar gemengd gebruik, met woningbouw. We nemen het gebied op als extra locatie voor na 2025.

#### *Reitdiep*

We hechten aan het Reitdiep als historische waterstructuur, die het buitengebied met de binnenstad verbindt. Ten noorden van de ring zien we geen kansen voor ligplaatsen i.v.m. de ecologische en landschappelijke waarde. De dijken zijn er bovendien

niet toegankelijk. Ten zuiden van de ring is de oostelijke oever deel van de groenstructuur van Paddenpoel en van de stedelijke ecologische structuur. De westelijke oever (langs de Friesestraatweg) is van oudsher meer in gebruik genomen en privaat eigendom. Kansen ontstaan pas als de kade openbaar wordt, bij herontwikkeling. Herontwikkeling is gestart en gebeurt kavel voor kavel. Deels intensief en met hoogbouw. Hoogbouw vraagt ruimte – als tegenwicht- en direct ernaast is de kwaliteit van wonen op water laag (schaduw, privacy). Alleen langs kavels waarop laagbouw wordt ontwikkeld liggen eventueel kansen voor wonen op water. Wanneer en hoe ontwikkeling van laagbouw precies plaatsvindt is nog onduidelijk. We nemen het Reitdiep op als reservelocatie en onderzoeken de kansen gekoppeld aan die voor laagbouw.

#### *Uitgiftesysteem nieuw wonen op water*

We willen nieuw wonen op water volgens een andere methode uitgeven dan bestaand. Waterkavels worden uitgegeven in eigendom: de eigenaar 'koopt' een stuk water en realiseert daarop een ark/watervilla. Men betaalt OZB, afvalstoffenheffing en rioolbelasting.

Bij nieuwe ligplaatsen voor varende schepen willen we gaan werken met een havensysteem waarbij we liggeld heffen per m<sup>2</sup> en werken met een verklaring die recht geeft om aan te meren. In plaats van RZB en een ligplaatsvergunning. Liggeld doet meer recht aan het eigendom: via liggeld betaalt een bewoner voor het mogen gebruiken van het gemeentelijk water (bij RZB wordt betaald voor eigendom, terwijl het dit niet is). Dit havensysteem willen we invoeren zowel voor nieuwe ligplaatsen als voor de Noorderhaven. Dat doen we om meer flexibiliteit, dynamiek en kansen op doorstroming in te bouwen voor alle 'varende schepen' in de stad.

Het liggeld relateren we aan het RZB tarief, zo borgen we gelijkheid tussen alle bewoners te water.

We brengen het naar een bedrag dat vergelijkbaar is met dat wat de eigenaars betalen aan RZB plus rioolstoffenheffing en afvalstoffenheffing. Dat is in de huidige situatie gemiddeld 550-600 euro op jaarbasis (afhankelijk van de waarde van de woonboot).

Dat bereiken we als we liggeld heffen in de orde van grootte tussen 40 en 50 ct/m<sup>2</sup>/maand. Het exacte tarief bepalen we in de loop van 2017 en leggen we t.z.t voor.

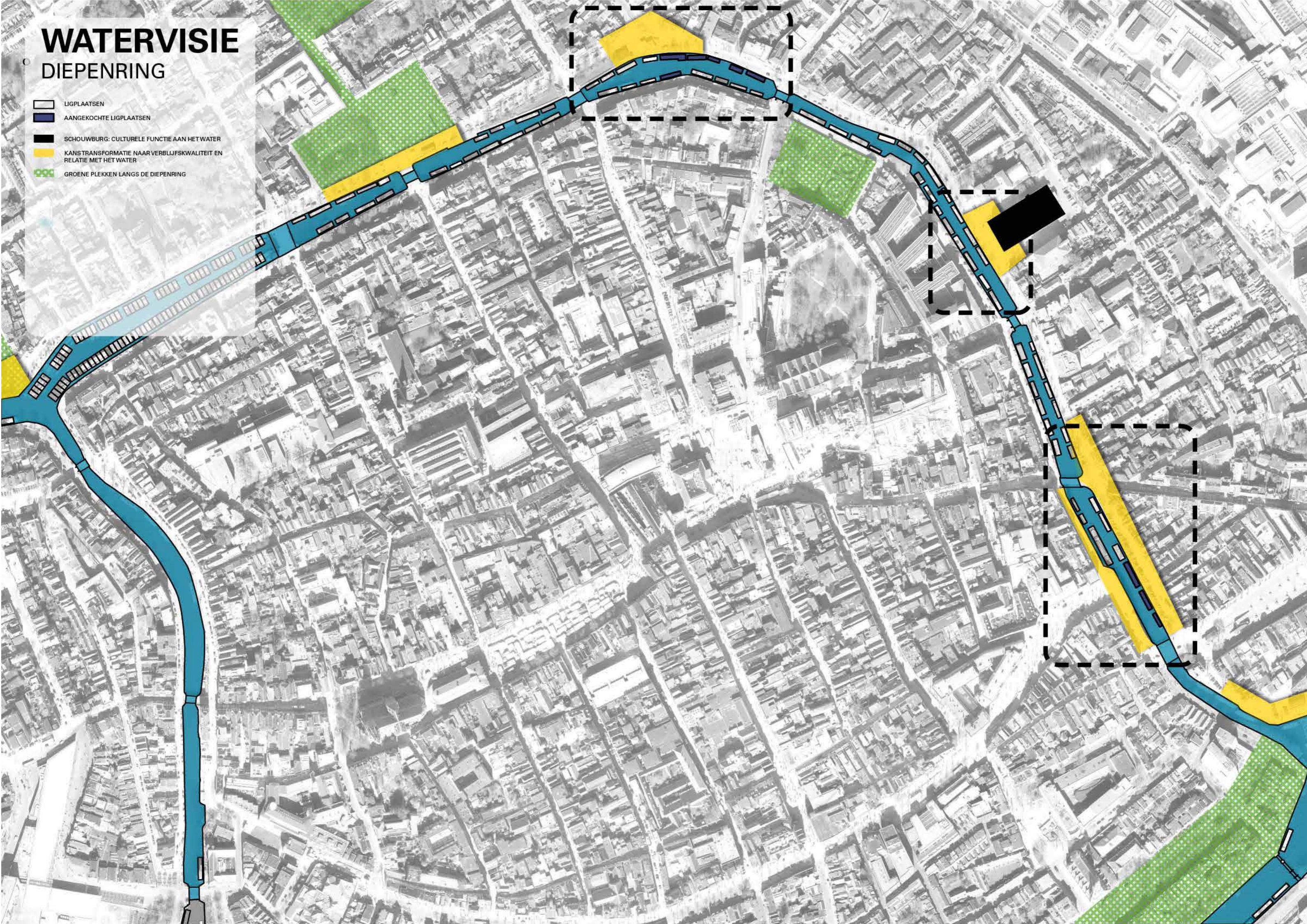
Overall is de randvoorwaarde: een gelijke behandeling van alle bewoners op het water – degenen die een ligplaatsvergunning hebben en degenen die volgens een havensysteem aanmeren.

Voor de plekken binnen het nieuwe havensysteem willen we gaan werken met toetsingscriteria waarop schepen worden getoetst. De criteria ontlenen we aan de VOV, het bestemmingsplan, welstand en de landelijke regels voor varende schepen (ROSR, BR). Toetsing gebeurt door het team wonen op water, bij nieuwvestiging, bij (vervangende) nieuwbouw en (ingrijpende) verbouw. Een schip moet voldoen aan de toetsingscriteria om het recht op aanmeren te verkrijgen of behouden. Daarmee ontstaat een moment dat er nu niet is om schepen die niet voldoen af te wijzen.

# WATERVISIE

## DIEPENRING

-  LIGPLAATSEN
-  AANGEKOCHTE LIGPLAATSEN
-  SCOUWBURG: CULTURELE FUNCTIE AAN HET WATER
-  KANSTRANSFORMATIE NAAR VERBLIJFSKWALITEIT EN RELATIE MET HET WATER
-  GROENE PLEKKEN LANGS DE DIEPENRING







## Transformatie Diepenring

De Diepenring - van Noorderhaven tot Oosterhaven- willen we ontwikkelen als onderdeel van de binnenstad en 'voor iedereen'. We willen het water als open ruimte meer betekenis geven, we willen meer zicht op en contact met het water. Op en aan het water willen we meer openbare plekken, kansen voor horeca (terrassen) en varen (aanlegsteigers bijv.). De grootste kansen daarvoor zien we op korte termijn bij de BIM locatie, de schouwburg en het gebied van Poelebrug tot Steentilbrug, rondom de nieuwe Kattendiepsterbrug. De BIM locatie heeft onze prioriteit.

Voor het wonen op water is het gevolg:

- Er zullen ligplaatsen moeten verdwijnen: We hebben al 9 ligplaatsen in eigendom en koersen op het vrijspelen van 20 extra ligplaatsen. Een totaal van 29 biedt voldoende mogelijkheden voor een nieuwe balans op de Diepenring: met meer lucht en ruimte en een andere beleving;
- Ook voor wonen op de Diepenring is 'kwaliteitsimpuls' het doel; Dat betekent dat we ons richten op het verwijderen van 'wrakken', slecht onderhouden schepen en (op termijn) kamerverhuur. Zowel bij handhaving als bij aankoop. Voor goed onderhouden (authentieke) schepen en scheepjes blijft plek – al dan niet door verschuiving binnen de Diepenring;
- We gaan welstandsbeleid opstellen en het bestemmingsplan en de VOV aanpassen.



We stellen voor om het aantal van 29 (20 plus de huidige 9) mee te geven als randvoorwaarde voor het onderzoek 'kwaliteitsimpuls Diepenring'. Daartoe moet de raad nog besluiten. In het onderzoek wordt ontworpen aan een nieuwe toekomst voor de Diepenring, met (ondermeer) het onderzoek parkeren en de watervisie als input. Op basis van de resultaten van het onderzoek 'kwaliteitsimpuls diepenring' kan een definitief aantal worden bepaald.

Met de planvorming voor herontwikkeling van de BIM locatie hopen we zo snel mogelijk te kunnen starten. Ook daartoe moet nog definitief worden besloten. De plankosten voor herontwikkeling BIM worden gedekt vanuit het programma binnenstad. Extra claims die eruit voorkomen worden de raad voorgelegd.

We realiseren ons dat de boodschap 'transformatie Diepenring' heftig is voor eigenaars en bewoners terplekke. We willen ongerustheid wegnemen en tegemoet komen aan hun zorgen door vroegtijdig in gesprek te gaan en met elke eigenaar en te verkennen wat diens wensen zijn. Blijven, verschuiven binnen de Diepenring, verhuizen naar een ander kanaalvak of verkopen. Met elke eigenaar hopen we in goed overleg tot een oplossing te komen.



## Kwaliteitsimpuls bestaand wonen op water

Om bestaand wonen op water te kunnen verbeteren zijn enkele generieke maatregelen nodig en richten we ons daarnaast in het bijzonder op enkele verbetergebieden. Op de andere kanaalvakken willen we geen onrust veroorzaken. Algemene maatregelen betreffen regelgeving, de nieuwe wetgeving en kamerverhuur. Verbetergebieden zijn Noorderhaven, Hoendiep/Eendrachtskade en Woonschepenhaven. .T.p.v. het Oosterhamrikkanaal zijn ook enkele aandachtspunten voor verbetering. De ambities worden in navolgende tekst toegelicht

*Kamerverhuur: zelfde regels als op land, verminderen bestaand*

We koersen op een aanpak kamerverhuur waarbij we drie sporen volgen:

- Handhaven op basis van de bestaande verordening (VOV) en het bestemmingsplan
- We staan geen nieuwe kamerverhuur <50m<sup>2</sup> toe in nader te bepalen kanaalvakken. Tenminste in de binnenstad en schilwijken, zodat we op water hetzelfde handelen als op land. We adviseren ook op het gehele Hoendiep geen nieuwe kamerverhuur toe te staan. . Op het bestaande Hoendiep is de concentratie al hoog en ten westen van de ring zien we nieuwe kamerverhuur opkomen. Dat sluit niet aan op de daar gewenste ontwikkeling.
- We willen een verbod op commerciële kamerverhuur in arken onderzoeken, op de Diepenring en aan het Hoendiep/ Eendrachtskade. Kamerverhuur is er van een kwaliteit die we ook op land niet ambiëren: kleine wooneenheden en niet altijd goed onderhouden. De huidige regelgeving biedt geen houvast om dit te stoppen. Via een verbod ontstaat een dwingend middel om bestaande kamerverhuurarken te amoveren. We willen ruimte te maken voor arken/schepen met meer woonkwaliteit en het beeld op en aan het water te veranderen. Bij voorkeur over 5 jaar, of zo veel later als mogelijk is. We stellen voor deze aanpak in 2017 verder te onderzoeken en de consequenties in beeld te brengen.

## *Nieuwe wetgeving*

De consequenties van de wetswijziging werken we het komend jaar uit.

Allereerst zorgen we voor een indeling van alle objecten te water in 'drijvend bouwwerk' en 'varend schip'. Wij koersen er daarbij op om de interpretatieruimte in de wet zo te hanteren dat schepen waarop gewoond wordt (die van origine bestemd waren om te varen en met bescheiden ingrepen weer kunnen varen) niet aan het bouwbesluit moeten voldoen. Ons voorstel wordt getoetst bij het rijk en alle eigenaars worden ingelicht betreffend hun eigendom. Zij kunnen daartegen bezwaar maken.

De wetswijziging leidt tot gewijzigde procedures voor toetsing van nieuwbouw en verbouw. Dat vraagt om nog nauwere samenwerking tussen het havenwezen en VTH. We lossen dit op binnen het team 'wonen op water' en komen met voorstellen voor eenduidige procedures.

De maatvoeringseisen in de VOV zijn, zodra de Wet verduidelijking voorschriften woonboten ingaat, niet meer van kracht voor 'drijvende bouwwerken'. Nog wel voor varende schepen. Voor 'drijvende bouwwerken' kunnen we de maatvoering alleen nog in een bestemmingsplan regelen. Dat betekent dat wij regels moeten overhevelen van de VOV naar het bestemmingsplan. Daarmee starten we eind 2017, door het nemen van een voorbereidingsbesluit. We hebben dan een jaar de tijd om het bestemmingsplan openbaar vaarwater te herzien.

Gelijktijdig met het herzien van het bestemmingsplan en de VOV stellen we een nota welstand te water op. Zie de volgende paragraaf.

## *Welstand te water*

Het opstellen van welstandsbeleid is niet verplicht voor varende schepen, wél voor 'drijvende bouwwerken', zodra de nieuwe woningwet van kracht wordt. Het is aan de gemeente om te bepalen of zij varende schepen wil meenemen. Gemeenten als Amsterdam en Leeuwarden doen dat al jaren.

We willen een kwaliteitsslag op en rond het water. Op land kent Groningen geen welstandsvrije gebieden en als we schepen zouden uitsluiten van welstand, dan zouden we feitelijk op het water wél welstandsvrije gebieden hebben. Dat zou indruisen tegen de ambitie om op het water de beeldkwaliteit te vergroten. Reden temeer om niet alleen 'drijvend bouwwerken', maar ook 'varende schepen' wel op te nemen in het welstandsbeleid.

We hebben de ambitie om naar een overzichtelijke, helder verbeelde, bescheiden set welstandsregels toe te werken. Daarbij volgen we een gebiedsgerichte aanpak, en stellen we de regels op in nauwe samenwerking met WCG en bewoners. Dat betekent dat we per kanaalvak, afgestemd op de karakteristiek van de plek, kijken welke regels er zouden kunnen gelden. Daarbij willen we uitdrukkelijk niet zo ver gaan als in de welstandsnota's van Leeuwarden en Amsterdam. We koppelen de procedure aan het herzien van de VOV en het bestemmingsplan openbaar vaarwater.

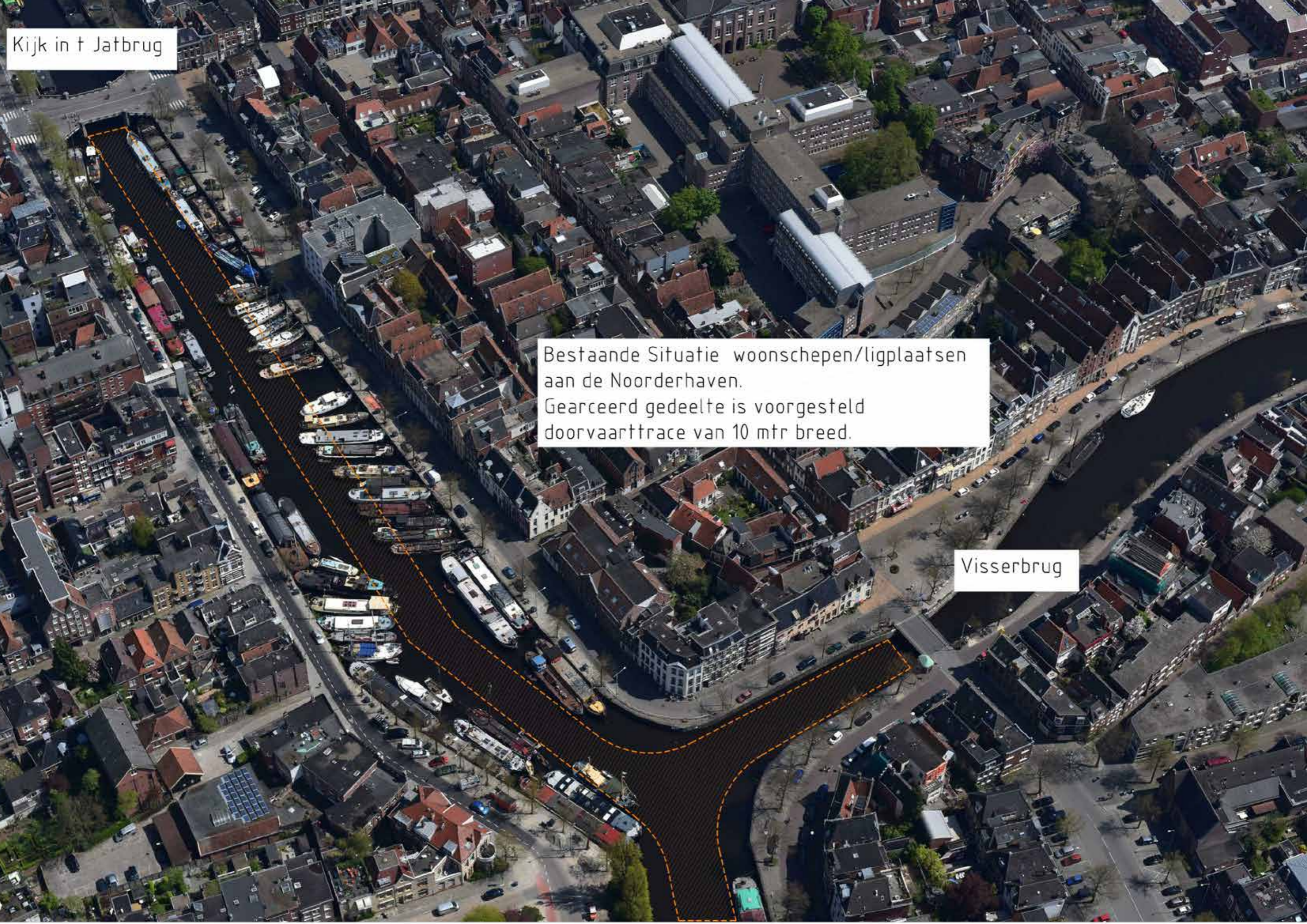
Voor varende schepen is de benadering iets anders dan voor drijvende bouwwerken. Daar willen we toe naar een bescheiden set regels, die:

- Goed is afgestemd op de landelijke regels in bijv. het BPR en ROSR;
- Excessen voorkomt;
- De authenticiteit van schepen borgt en daarmee de bestaande regels in de VOV in heldere criteria uitwerkt;
- Eventueel differentieert in kanaalvakken: plaatselijk meer, plaatselijk minder musealiteit eisen;
- Minder gebiedsspecifiek is dan de regels voor 'drijvende bouwwerken'; immers we willen dynamiek en 'varen' c.q. verplaatsen niet onmogelijk maken. (Nb. maatvoering en eisen als 'niet-kwetsbaar' kunnen wel variëren van plek tot plek – dit zijn echter geen welstandelijke regels);

Kijk in t Jatbrug

Bestaande Situatie woonschepen/licplaatsen  
aan de Noorderhaven.  
Gearceerd gedeelte is voorgesteld  
doorvaarttracé van 10 mtr breed.

Visserbrug



---

Tenslotte: We willen voor de (welstands)toetsing van aanvragen voor varende schepen werken met een toetsingsteam, waarin tenminste een externe scheepsdeskundige zit, een stedenbouwkundige en een juridisch medewerker.

De extern scheepsdeskundige wordt aangesteld i.o.m. het WCG.

We stellen voor tweede helft 2017 te starten met het herzien van het bestemmingsplan, VOV en het opstellen van de nota welstand te water. Het traject loopt door in 2018. Zie verder de paragraaf vervolg.

#### *Noorderhaven*

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

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

Mocht de praktijk uitwijzen dat er meer schepen dan waar we nu op inzetten een drijvend bouwwerk moeten worden dan levert hen dat niet meer of minder rechten dan 'varende schepen' in de Noorderhaven. Gelijke behandeling in één en hetzelfde havensysteem, is waar we op koersen. Binnen dat havensysteem krijgen drijvende bouwwerken een omgevingsvergunning en varende schepen een verklaring die het recht geeft om aan te meren in de Noorderhaven. Beide geven recht op een plek ergens in de Noorderhaven.

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

Aangepast havensysteem: We willen voor de Noorderhaven en alle nieuwe ligplaatsen naar één en hetzelfde havensysteem. Dat systeem geldt voor alle woonboten in de Noorderhaven, ongeacht of ze 'drijvend bouwwerk' of 'varend schip' zijn cf de woningwet.

Waar bewoners van de Noorderhaven nu nog kunnen kiezen voor liggeld of RZB gaat straks iedereen liggeld betalen. Via de omgevingsvergunning of een verklaring krijgt men recht om in de Noorderhaven te liggen. Alle woonschepen worden getoetst op criteria. Het setje criteria varieert een beetje afhankelijk van het type schip. Criteria worden ontleend uit het bestemmingsplan, de VOV, welstand in (indien van toepassing) de landelijke regels voor varende schepen. Er wordt getoetst bij ingrijpende verbouw, nieuwvestiging en nieuwbouw/vervanging. Toetsing gebeurt door één en hetzelfde team wonen op water.

Het liggeld brengen we naar een tarief dat vergelijkbaar is met het bedrag van dat bewoners nu betalen aan RZB plus rioolstoffenheffing en afvalstoffenheffing betalen. Dat is in de huidige situatie in de stad gemiddeld 600 euro op jaarbasis (afhankelijk van de waarde van de woonboot). In de Noorderhaven is het iets lager, ca 500-550 euro. Dat bereiken we als we liggeld heffen in de orde van grootte tussen 40 en 50 ct/m<sup>2</sup>/maand. Het exacte tarief bepalen we in de loop van 2017 en leggen we t.z.t voor.

Formaliseren terugkeerregeling: We hebben al jaren een pilot met een terugkeerregeling lopen, maar doen daar weinig mee. Bewoners stellen voor de regeling te verruimen: van 3 naar 6 maanden afwezigheid (1 vaarseizoen). We stellen voor

deze gewijzigde terugkeerregeling te formaliseren en vast te leggen. Met bewoners die momenteel niet in de haven verblijven worden afspraken gemaakt over terugkeer.

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

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

Voor zeilcharters geldt dat deze moeten staan geregistreerd bij 'register Holland' dan wel onder Slikeur vallen. Als zij kortdurend verblijven gelden voor hen minder en soepeler toetsingscriteria. Om de 'toestemming vooraf' mogelijk te maken passen we artikel 21 uit de VOV aan.



---

#### *Woonschepenhaven*

De Woonschepenhaven is recent gerevitaliseerd. De revitalisering is nog niet afgerond en het WCG heeft verbeterpunten ingediend. Eén van de redenen om de woonschepenhaven als 'verbetergebied' aan te merken. De Woonschepen haven is de enige locatie in de stad waarvoor het bestemmingsplan openbaar vaarwater niet geldt. Op de woonschepenhaven is het bestemmingsplan Driebond van toepassing en de maatvoeringseisen uit de VOV. We starten dit jaar met nieuw bestemmingsplan voor de Woonschepenhaven.

#### *Hoendiep/Eendrachtskade*

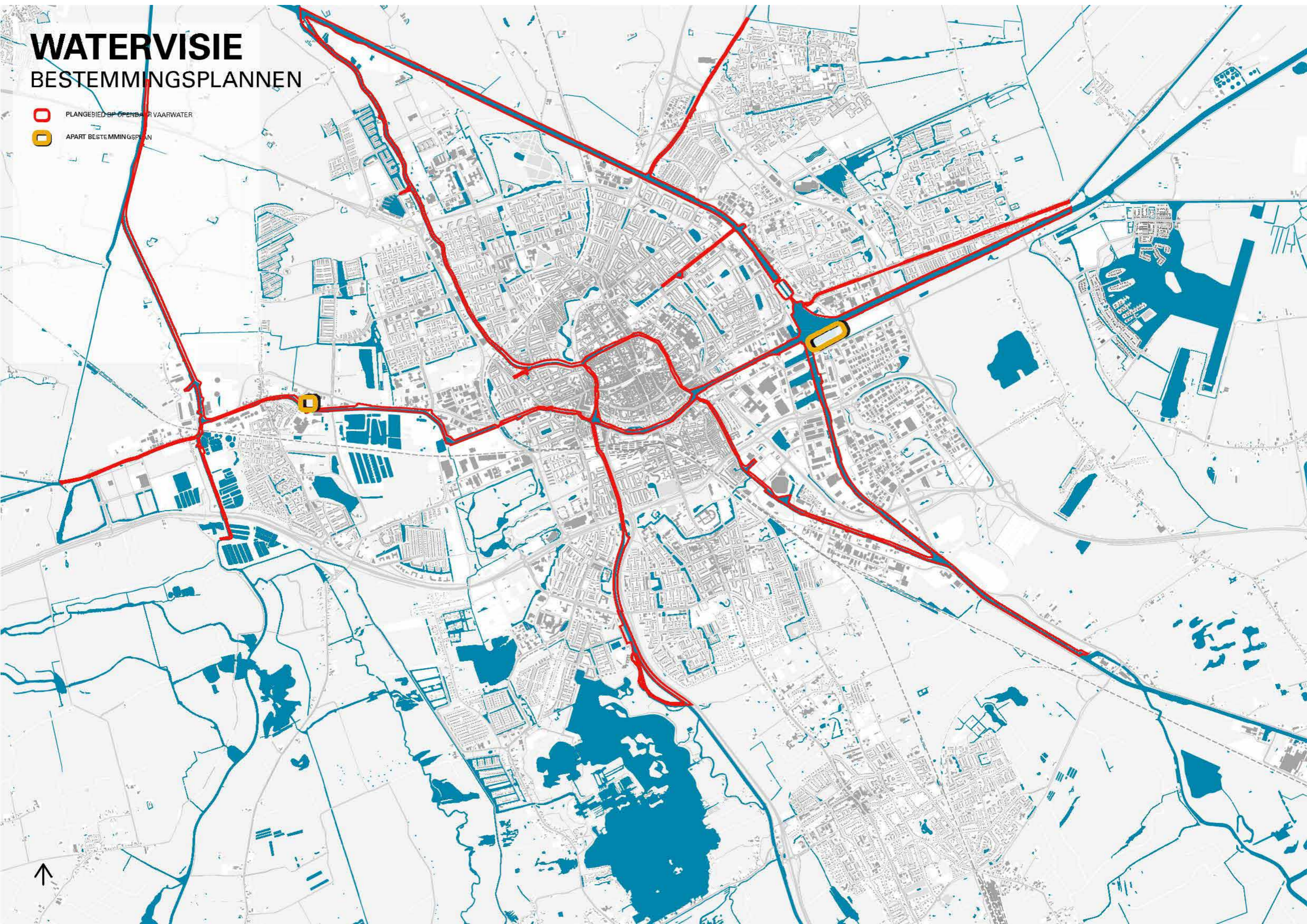
Op het Hoendiep en de Eendrachtskade liggen veel kamerverhuurboten en de woonkwaliteit daarvan is grotendeels van een niveau dat we ook op land niet meer toestaan. Het betreft eenheden kleiner dan 50 m<sup>2</sup>, in arken die niet altijd goed onderhouden zijn. Dat is de belangrijkste reden om dit gebied aan te merken als 'verbetergebied'. We willen er toe naar een verbod op kamerverhuur en willen ruimte te maken voor arken/schepen met meer woonkwaliteit. Daarmee beogen we tevens het beeld op en aan het water te veranderen. Bij voorkeur gaat het verbod in over 5 jaar, of zo veel later als mogelijk is. We stellen voor het komend jaar een verbod op kamerverhuur nader te onderzoeken en consequenties in beeld te brengen.

#### *Oosterhamrikkanaal*

Op het Oosterhamrikkanaal is wonen op het water al jarenlang een prima, passende functie. Er is een verbeteropgave betreffende de in gebruik name van de oever. Die wordt op grote delen van dit kanaalvak al jarenlang gedoogd. Met de herinrichting van de openbare ruimte op de kade worden ook nadere afspraken gemaakt over de in gebruikname van de wallenkant. Ook wordt gekeken of (nuts)aansluiting (verder) kan worden verbeterd. Communicatie verloopt via het project Oosterhamrikzone. Deze watervisie legt geen nieuwe of andere ambities op dan degene die al gecommuniceerd zijn met bewoners via het project. De voorgenomen realisatie van een nieuwe bus- en autoroute richting binnenstad en UMCG is een aandachtspunt in dit gebied. Die kan mogelijk gevolgen hebben i.v.m. de wet geluidhinder. Mochten er consequenties zijn, dan worden via het project Oosterhamrikzone besproken met de bewoners.

# WATERVISIE BESTEMMINGSPLANNEN

-  PLANGEBIED OP OPENBAAR VAARWATER
-  APART BESTEMMINGSPLAN





### Verbetering gemeentelijke organisatie

We streven naar verbetering van de gemeentelijke organisatie rondom (wonen op) water. Voor 2017-2020 zijn middelen vrij gemaakt voor een coördinator wonen op water. Deze is sinds 1 januari 2017 in functie. Hij werkt met een 'team wonen op water' waarin betrokken zijn: VTH, Havenwezen, Beleid, Ontwerp (link welstand), JZ. Taken van dit team zijn: handhaving, toetsing verbouw/nieuwbouw op VOV, BP, welstand, wachtlijstbeheer (voor varende schepen), toewijzing ligplaatsen.

Het team werkt nauw samen met het WCG en stemt regelmatig af. De coördinator is eerste aanspreekpunt voor het WCG.

### Inventarisatie en handhaving

Vanaf januari 2017 zijn we gestart met inventariseren voor welke woonboten we op grond van de VOV kunnen gaan handhaven. Eerste handhavingsacties zijn gestart en daar gaan we mee door. Vanaf mei 2017 starten we met de indeling van alle bestaande woonboten in 'drijvende bouwwerken' en 'varende schepen' conform de definitie uit de woningwet. Alle bewoners van woonboten worden later dit jaar geïnformeerd over waar hun woonboot juridisch deel van uitmaakt en wat dat voor ze betekent. De raad wordt desgewenst ook geïnformeerd. Voor bewoners bestaat er de mogelijkheid bezwaar te maken.

### Bestemmingsplan, VOV en welstand

We starten in 2017 met het aanpassen van het bestemmingsplan openbaar vaarwater, de VOV en het opstellen van een nota welstand te water. De middelen daarvoor zijn al beschikbaar. Voor het BP nemen we in oktober 2017 een voorbereidingsbesluit. In het BP nemen we de bestaande maatvoeringsregels uit de VOV op en kijken of er andere regels zijn die we moeten herzien. We verwerken indien mogelijk de plannen voor de transformatie van de Diepenring en de verbetergebieden (Hoendiep/Eendrachtskade resp. Noorderhaven). Met een apart bestemmingsplan voor de Woonschepenhaven is bij het vaststellen van deze watervisie al gestart.

Voor elke locatie waar nieuwe ligplaatsen worden gerealiseerd moet een apart bestemmingsplan worden opgesteld. In 2017 doen we dat voor de historische Haven Hoogkerk (middelen zijn reeds beschikbaar). In 2018 willen we starten met het Eemskanaal, in 2020 Meerstad. T.z.t volgen de suikerfabriek en eventueel de 'reserve' locaties Reitdiep en Scandinavische havens. Definitieve besluitvorming over de realisatie van nieuwe ligplaatsen leggen we jaarlijks voor aan de raad, gekoppeld aan de behandeling van de begroting.

Gekoppeld aan de herziening van BP en VOV, werken we het welstandsbeleid uit in een nota 'Welstand op water'. We willen dat in nauwe samspraak met WCG en de bewoners terplekke doen.

De procedure voor welstand loopt op met die voor het BP en de VOV. Voorjaar 2018 liggen ze ter inzage, vaststelling is beoogd najaar 2018.

### Onderzoek kamerverhuur

We vragen de raad in mei 2017 om een akkoord op de aanpak kamerverhuur in deze watervisie. Bij akkoord gaan we in 2017 een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden en consequenties van een verbod op kamerverhuur. De resultaten daarvan koppelen we eind 2017 terug en op basis daarvan stelt de raad een definitieve aanpak vast. Die wordt – indien mogelijk – opgenomen in het bestemmingsplan openbaar vaarwater.

### Transformatie Diepenring

We vragen de raad in mei 2017 om een akkoord op de ambities voor de Diepenring en (daarmee) om het verminderen van het aantal ligplaatsen met maximaal 29 als input mee te geven voor het onderzoek 'kwaliteitsimpuls diepenring'. Op basis van de resultaten van dit onderzoek presenteren we t.z.t. aan de raad een definitief aantal. We vragen om het toekennen van prioriteit aan de herontwikkeling BIM locatie. Besluitvorming daarover loopt via het programma binnenstad.

### Verbeterplannen Noorderhaven en Woonschepenhaven

We kennen prioriteit toe aan het afronden van de revitalisering Woon-schepenhaven. We zijn voorjaar 2017 gestart met het opstellen van een bestemmingsplan en koersen op vaststelling voorjaar 2018.

Voor de Noorderhaven wordt met de vaststelling van de watervisie eveneens een wijziging van artikel 21 van de VOV vastgesteld. We starten met het verbeter- en herschikkingsplan voor de Noorderhaven en koppelen resultaten eind 2018 terug.



# 5. Water om op te varen

## 5.1. Situatieschets

### *Beroepsvaart*

De historie van Groningen is verweven met het water. Lange tijd was het varen vooral gericht op goederenvervoer. Tot aan de 1940 was Groningen zelfs de stad met de grootste binnenhavens. De laatste decennia is dat veranderd en verplaatste overslag zich naar de havens aan zee. Het van Starkenborgkanaal en het Eemskanaal zijn onderdeel van de verbinding tussen Nederland en Noord-Duitsland. Het Winschoterdiep is van belang voor het goederenvervoer over water en voor de scheepsbouw. Het Noord Willemskanaal speelt een bescheiden rol. Het Aduarderdiep heeft vooral een rol voor de suikerunie Hoogkerk. In het Aduarderdiep is de vaarbreedte een knelpunt en op de route Noord Willemskanaal – Eemskanaal is de doorvaart door de stad een knelpunt.

Het rijksprogramma vaarweg Lemmer-Delfzijl is in uitvoering en voorziet in een upgrade van het Van Starkenborghkanaal en Eemskanaal naar klasse V – vierlaags containervaart. De bestaande busbaanbrug is daarin een belangrijk knelpunt. Ambities met betrekking tot de ontwikkelingen van 'natte' bedrijventerrein binnen onze gemeentegrenzen worden uitgewerkt in de gemeentelijke visie op werklocaties, onderdeel van het programma ruimtelijke economie.

De provincie heeft in haar nota betere provinciale vaarwegen (2011) het beleid voor de komende jaren uitgestippeld. De bestaande vaarwegen voor beroepsvaart behouden hun functie en dat stelt grenzen aan de kansen voor ander gebruik. We beschouwen in deze watervisie het provinciale en rijksbeleid voor de beroepsvaart als randvoorwaarde voor de gewenste ontwikkelingen op ander vlak (wonen, recreëren ea).

### *Recreatievaart regionaal*

Waterrecreatie speelt in de stad Groningen een bescheiden rol. Het aantal passanten dat de stad bezoekt en overnacht in een van de havens schommelt de laatste jaren rond de 12.000 en dat brengt ruim een miljoen euro aan bestedingen met zich mee. Het afgelopen jaar was er een heel lichte stijging te zien. Of die zich doorzet moeten de komende jaren uitwijzen.

De provincie Groningen beschikt over een uitgebreid vaar netwerk en hierin is de stad goed verbonden met de regio. De afgelopen jaren is er een aantal nieuwe waterwegen in gebruik genomen en zijn oude waterwegen in ere hersteld. De informatievoorziening over varen in Groningen is sinds een aantal jaren goed op orde, met onder meer een goede website, een vaarkaart met alle vaarwegen en faciliteiten voor vaartoeristen en informatievoorziening bij bruggen en havens.

Met het Reitdiep ligt de stad Groningen ligt aan de landelijke staand-mast-route. Deze route loopt van Delfzijl (het Eems-Dollardgebied) naar de Friese meren, het Lauwersmeer en het Waddengebied. Met uitzondering van Hoendiep, Diepenring, Oosterhamrikkanaal en oude Winschoterdiep maken de wateren in/rond de stad deel uit van het landelijk basistoevernet dat door het rijk is vastgelegd. Zie het kaartje.

### *Recreatievaart lokaal*

Het binnenstedelijk water wordt ook gebruikt door sloepen, borrelboten, rondvaartbedrijf Kool, roeiverenigingen, kanoërs en sinds kort ook door 'Suppers'. Het hele jaar door is het mogelijk om een stadsrondvaart te maken en Groningen vanaf het water te bezichtigen. De opstapplaatsen van deze voorzieningen zijn gelegen in het Verbindingskanaal, aan de Diepenring, bij de Zuiderhaven en in het Noord-Willems kanaal. Belangrijk knelpunt voor de lokale recreatievaart is het gebrek aan aanmeerlocaties

rondom de binnenstad. Ook de lage bruggen vormen een knelpunt.

Het aantal aanvragen voor allerlei vormen van stedelijke vaarrecreatie neemt de afgelopen jaren sterk toe. Vrijwel elke maand komt er een aanvraag binnen. Omdat er geen plek is om aan te meren in/om de binnenstad is daarop ons antwoord vooralsnog steeds 'nee'.

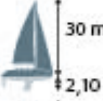
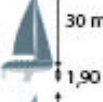

Voor sloepen is in de VOV geregeld waar deze langdurig mogen liggen. Dat kan in de Linie, bij de Bonteburg, Griffiebrug, Oosterhavenbrug en aan de van Goghstraat. Voor de borrelboten en (horeca)sloepen is nog niets geregeld. Die worden momenteel gedoogd op de Diepenring. Wenselijk is dat niet. We willen ook voor deze categorie locaties aanwijzen.

### *Bruggen*

De gemeente Groningen heeft in totaal 38 bruggen, op Amsterdam na het hoogste aantal in Nederland. Bij de Staande-mastroute dwars door de stad moeten 18 bruggen worden gepasseerd. In het verleden duurde dat soms een hele dag. Sinds een kleine 10 jaar, doordat verschillende bruggen nu op afstand zijn te bedienen, duurt de doorvaart nog maar 2,5 uur. De bedieningstijden van de gemeentelijke bruggen sluiten niet aan op die van de omgeving, dat blijkt voor watertoeristen lastig. Veelvuldig klinkt het verzoek om ruimere bedieningstijden te hanteren en het vaarseizoen te verlengen. Ook de konvoovaart op de zondag wordt als probleem ervaren.

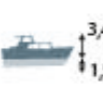
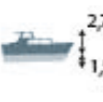
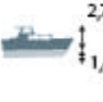
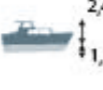
# BRTN 2015-2020

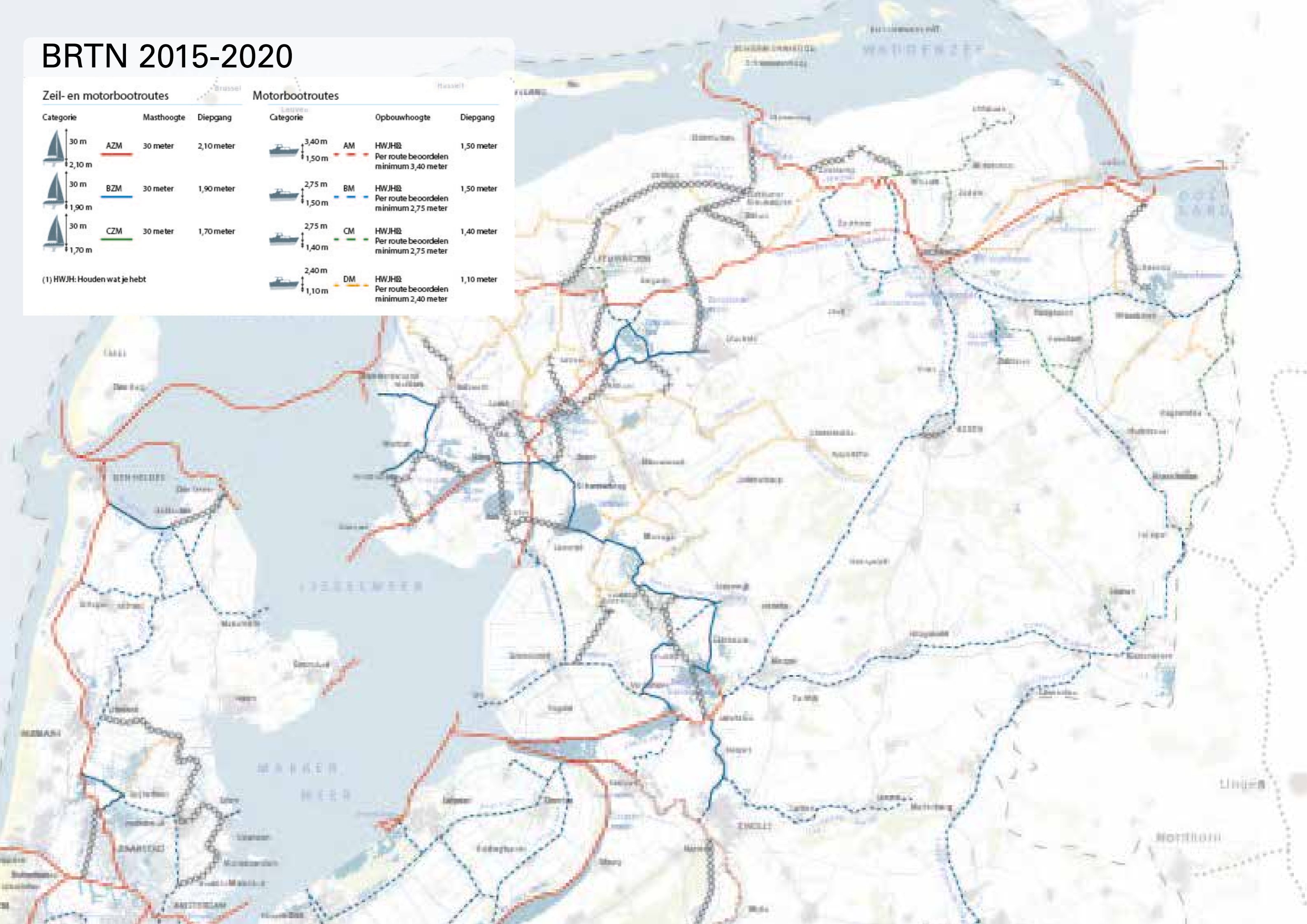
## Zeil- en motorbootroutes

Categorie	Masthoogte	Diepgang
 30 m 2,10 m	<b>AZM</b> 30 meter	2,10 meter
 30 m 1,90 m	<b>BZM</b> 30 meter	1,90 meter
 30 m 1,70 m	<b>CZM</b> 30 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

## Motorbootroutes

Categorie	Opbouwhoogte	Diepgang
 3,40 m 1,50 m	<b>AM</b> HWJH Per route beoordelen minimum 3,40 meter	1,50 meter
 2,75 m 1,50 m	<b>BM</b> HWJH Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,50 meter
 2,75 m 1,40 m	<b>CM</b> HWJH Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,40 meter
 2,40 m 1,10 m	<b>DM</b> HWJH Per route beoordelen minimum 2,40 meter	1,10 meter





Op verschillende kanaalvakken vormen bruggen (of duikers) een knelpunt. Dat geldt voor:

- Het Hoendiep: nu al een 'dead end'; T.b.v. de ontwikkeling suikerfabriek wordt in nieuwe bruggen voorzien over het Hoendiep. Die kunnen de bereikbaarheid over water verder verslechteren;
- De Diepenring: de vaste Steenstilbrug (oranje punt, 1.7) is het grootste knelpunt. Ook de Poelebrug is een knelpunt ivm de trage opening. T.p.v. het Kattendiep en de Radesingel is in nieuwe bruggen (voor bus resp fiets) voorzien;
- Oude Winschoterdiep: de griffebrug vormt een knelpunt ivm de trage opening/sluiting en als gevolg van de aanpak ring zuid is het Oude Winschoterdiep nog wel toegankelijk voor kano's en sloepen; of er meer mogelijk is, wordt onderzocht door de projectorganisatie ring zuid.
- Noord Willemskanaal: de spoorbrug wordt vervangen en dit kan een extra knelpunt opleveren vooral i.v.m. openingstijden;

#### *Havens*

Groningen heeft drie jachthavens met elk zowel vaste ligplaatsen als passantenplekken:

- Jachthaven Oosterhaven: commerciële jachthaven met 100 ligplaatsen waarvan 80 voor passanten, met goede voorzieningen en geschikt voor minder validen.
- Jachthaven Reitdiep: particuliere jachthaven met 220 ligplaatsen waarvan 120 voor passanten, voldoende voorzieningen;
- Haven Groninger Motorboot Club: een haven voor clubleden met zomers mogelijkheid voor passanten: in totaal 68 ligplaatsen waarvan 25 passantenplekken en voldoende voorzieningen Naast de Groninger Motorboot Club ligt een gemeentelijke boot-trailerhelling.

De gemeente biedt passantenplekken aan de hoge der Aa en de Zuiderhaven, circa 30 stuks en met bescheiden voorzieningen. Passanten in de gemeentelijke havens maken regelmatig gebruik van de voorzieningen in de Oosterhaven en dat zorgt af en toe voor overlast.

Naast de reguliere jachthavens zijn er in/om de stad twee faciliteiten met (uitgebreide) werf en onderhoudsmogelijkheid:

- De stadswerf No Limit Yachts aan de Finse haven biedt winterstalling, enkele zomerligplaatsen en verhuur van een doe-het-zelf ruimte.
- Jachthaven zuidwesthoek, aan het Paterswoldsemeer, heeft 500 ligplaatsen, verhuur, winterstalling, en uitgebreide mogelijkheid voor onderhoud.

Het totaal aantal passantenplekken en faciliteiten voor onderhoud is vooralsnog voldoende. Bij een koerswijziging gericht op het groei van recreatievaart in/om de stad kan uitbreiding noodzakelijk worden. Zowel op het suikerunieterrein als in Meerstad wordt gedacht aan ontwikkeling van nieuwe havenfaciliteiten. Deze kunnen daar mogelijk een rol in spelen. Vooralsnog is dat echter niet aan de orde.

#### *Charterschepen*

Vanaf de jaren 80 is de zeilchartervaart in en om de stad Groningen gegroeid. Schippers overwinteren in de stad Groningen en hebben zich verenigd in de HZG, de vereniging Historische Zeilvaart Groningen. Momenteel betreft het ruim 20 stuks historische charterschepen, die vooral aan de Hoge der Aa en in de Zuiderhaven liggen aangemeerd. Op bescheiden schaal ook in de Oosterhaven (zuidkade) en de Noorderhaven. Ze dragen in zomer en winter bij aan levendigheid en dynamiek op de wateren in de stad en versterken het maritiem karakter van plekken.

#### *Overig*

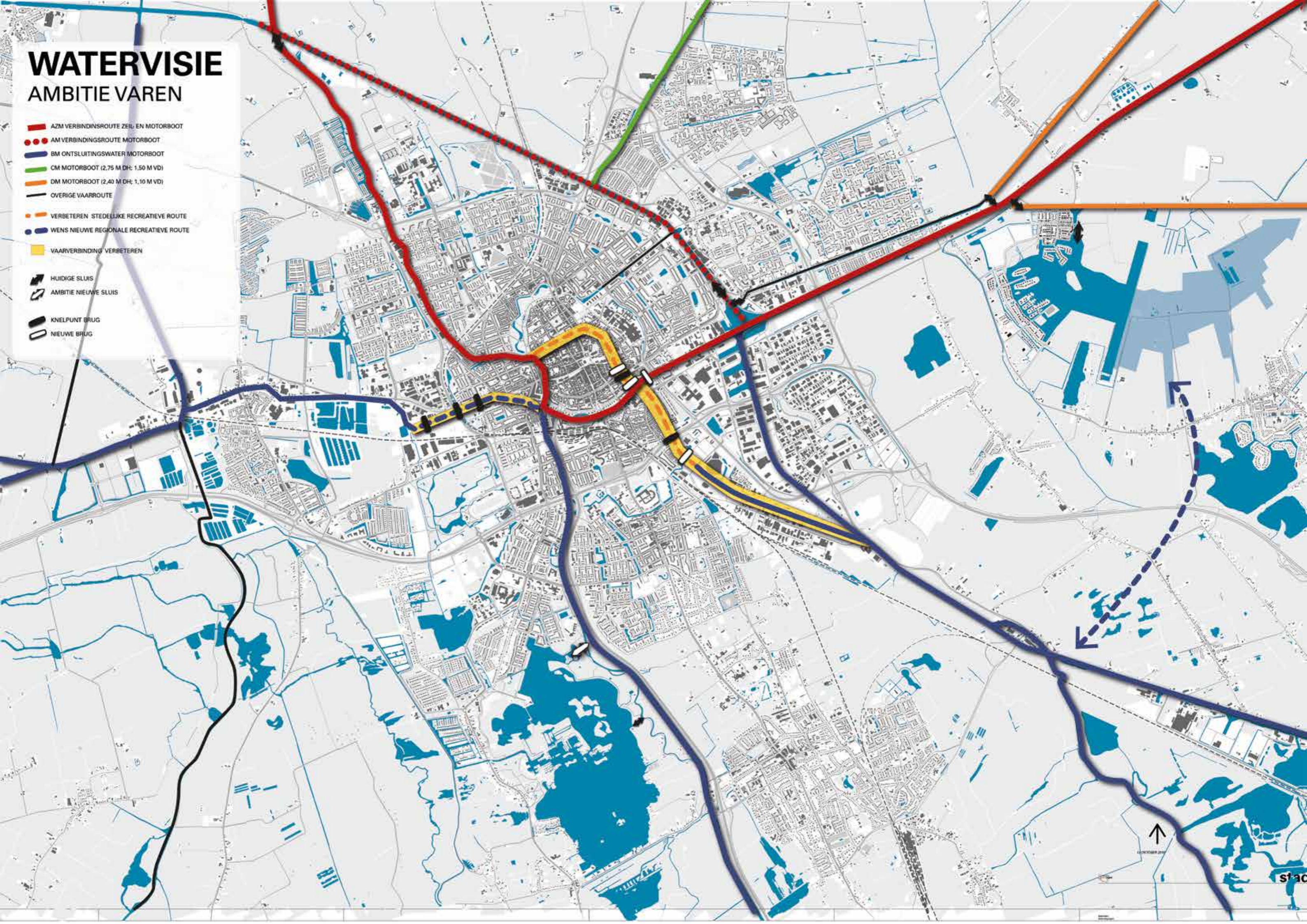
Met Noorderslag/Eurosonic huisvest de noordelijke oever van het Eemskanaal een reeks 'overnachtingsschepen'.

Cruiseschepen doen Groningen nauwelijks aan. De vaarwegen in de stad zijn niet geschikt voor grote cruiseschepen, wel voor eventuele riviercruiseschepen.

# WATERVISIE

## AMBITIE VAREN

- AZM VERBINDINGSROUTE ZEIL EN MOTORBOOT
- AM VERBINDINGSROUTE MOTORBOOT
- BM ONTSLUITINGSWATER MOTORBOOT
- CM MOTORBOOT (2,75 M DH; 1,50 M VDI)
- DM MOTORBOOT (2,40 M DH; 1,10 M VDI)
- OVERIGE VAARROUTE
- VERBETEREN STEDELIJKE RECREATIEVE ROUTE
- WENS NIEUWE REGIONALE RECREATIEVE ROUTE
- VAARVERBINDING VERBETEREN
- HUIDIGE SLUIS
- AMBITIE NIEUWE SLUIS
- KNELPUNT BRUG
- NIEUWE BRUG



### **Beroepsvaart: behoud vaarwegen, afronding upgrade Lemmer-Delfzijl**

We koersen op behoud van de huidige functie van de vaarwegen voor beroepsvaart. Samen met de provincie pleiten we bij het rijk voor afronding van het rijksprogramma Lemmer-Delfzijl binnen de gestelde termijnen. We pleiten voor een nieuwe oeververbinding om het knelpunt t.p.v. de busbaanbrug op te lossen.

### **Behoud en beter benutten (boven)regionale recreatieve vaarroutes**

We sluiten bij onze ambities voor (boven)regionale vaarrecreatie aan op die van de provincie Groningen. Dat houdt in dat we de 'Landelijke visie recreatietoervaart nederland 2015-2020' onderschrijven en we ons in willen spannen om dit net te behouden en beter te benutten. Belangrijk uitgangspunt voor de komende jaren is: 'houden wat je hebt' en 'beter benutten van het potentieel'. Dat is onze leidraad bij verbouw/nieuwbouw van bruggen. Vanuit die gedachte motiveren we dat we koersen op verbeteren brugbediening en ontwikkeling van themaroutes en bijbehorende infrastructurele voorzieningen.

### **Vergroten kansen lokale vaarrecreatie**

We willen de kansen voor lokale vaarrecreatie vergroten en streven naar een goede regulatie van de ruimteclaims daaromtrent. Primair focussen we op de Diepenring. Langs het Oude Winschoterdiep en het Hoendiep zien we ook kansen. Op de Diepenring willen we meer aanlegfaciliteiten voor kortdurend aanmeren en we willen voor langdurig aanmeren van kleine recreatievaartuigen locaties aanwijzen. Mocht binnen de Aanpak Ring Zuid méér dan een kanoroute mogelijk zijn t.p.v. het Oude Winschoterdiep, dan omarmen we dat.

Zowel voor beroepsvaart en (boven)regionale recreatie is 'houden wat je hebt' de komende jaren de ambitie. Voor lokale vaarrecreatie is het vergroten van kansen het doel. Deze ambities vormen de leidraad die de komende jaren ons handelen bepaalt.

Vanuit die gedachte werken we in deze paragraaf onze ambities uit in relatie tot bruggen, brugbediening, havens, aanlegfaciliteiten en overige.



JONATHAN L.



### Bruggen

Voor alle bestaande bruggen zetten we (bij vervanging) in op behoud van de huidige doorvaarbaarheid. Nevenstaande kaart geeft knelpunten weer en mogelijke nieuwe bruggen (op hun voorlopige locatie)

Voor nieuwe bruggen rondom de binnenstad zijn de voorlopige eisen:

- Kattendiepbrug: doorvaarhoogte tenminste 1,7 meter – gelijk aan de Steentilbrug, doorvaartbreedte van 7,10 meter, brug geschikt om (op termijn) open te kunnen, aanlanding gaat uit van de historische belijning van de kade Diepenring. We koersen op de lange termijn (of zoveel eerder als mogelijk is) voor zowel de Steentilbrug als de Kattendiepbrug op te openen bruggen. Deze eisen worden nog ter besluitvorming voorgelegd via het programma binnenstad.
- Fietsbrug Radesingel: zelfde eisen als Kattendiepbrug;
- Fietsbrug Oosterhaven of Eemskanaal: vanuit het oogpunt waterveiligheid en vaarrecreatie heeft de oostelijke variant – Eemskanaal- de voorkeur; Doorvaarhoogte tenminste 3,2 meter, brug moet open kunnen.

Het Oude Winschoterdiep wordt als gevolg van de Aanpak Ring Zuid een vaarroute met t.p.v. de ring een vaardiepte van 0,5-0,8 m. De projectorganisatie onderzoekt momenteel of er meer mogelijk is. Mocht een profiel als volwaardige (lokale) recreatieve vaarroute mogelijk zijn, dan omarmen we dat. Het ontwerp van de nieuwe fietsbrug over het Oude Winschoterdiep in het Europapark stemmen we daarop af.

Voor het Hoendiep is behoud van de huidige doorvaarbaarheid en voor-sorteren op een verbeterde doorvaarbaarheid en verbinding met de stad de ambitie: van 'dead end' naar levendige waterader. Dat doen we om het ontwikkelperspectief voor het

terrein van de suikerfabriek te vergroten. Het is ook van belang om op/aan het Hoendiep (westelijk van de ring) ligplaatsen voor authentieke varende schepen te kunnen ontwikkelen. Voor de aanleg van nieuwe bruggen westelijk van de ring zijn daartoe de optimale eisen: tenminste 2,6 meter doorvaarhoogte en/of te openen (al dan niet op termijn). Via het project suikerfabriek worden varianten en kosten in beeld gebracht en wordt t.z.t. besloten. Het vervangen van de huidige bottlenecks in het Hoendiep is een lange termijn ambitie.

### Brugbediening

We willen de brugopeningstijden in de stad afstemmen op die van de omgeving. Dat vraagt om ruimere bedieningstijden (inclusief 17.30-19.00u) gedurende een langer seizoen (april-okt ipv mei-sept). Dat vraagt ook het afschaffen van de konvoivaart op zondag. En vraagt om het verbeteren van de voorzieningen in het havenkantoor voor bediening van de bruggen op afstand.

### Havenfaciliteiten

We willen onderzoeken welk ontwikkelperspectief het best is voor de bestaande gemeentelijke havens /passantenplekken. We willen voor zowel 'behoud' als 'verbetering' de opties en bijbehorende kosten e.a. consequenties in beeld brengen. Dat doen we in een 'onderzoek gemeentelijke havens' (daarvoor is al budget beschikbaar), dat ondermeer laat zien:

- Mogelijkheden verbetering van de voorzieningen (sanitair, nuts ea) en inrichting.
- Consequenties verschillende exploitatiewijzen: van huidig tot en met een systeem met 'liggeldpalen' zoals Leeuwarden dat heeft.

### Aanlegfaciliteiten kortdurend aanmeren

We streven rondom de binnenstad naar meer aanlegfaciliteiten voor kort-durend aanmeren van sloepen. Daarnaar is onderzoek gedaan in 2010, in de nota 'watertoerisme'. De behoefte is er, vooral langs de Diepenring, werd ook toen al geconstateerd. De ruimte was en is er niet. Met de transformatie Diepenring willen we mogelijk maken dat die ruimte ontstaat. Locaties worden opgenomen in de herziening bestemmingsplan openbaar vaarwater.

Daarbij is het van belang dat we heldere regels stellen aan deze locaties. Aanmeren mag bijvoorbeeld niet langer dan 4 uur, we willen niet dat de steigers gebruikt worden voor het langere tijd aanmeren van sloepen. De locatiekeuze stemmen we af op de plekken waar we kansen zien voor terrassen aan het water. Waarmee zowel voor de watertoerist als de horecaexploitant een win-win situatie ontstaat.

We brengen bij uitwerking ook de effecten voor beheer/handhaving in beeld.

### Langdurig aanmeren kleine recreatievaartuigen

We willen locaties aanwijzen waar kleine boten (borrelboot) en sloepen van horecaondernemers en bewoners langere tijd mogen liggen. In het bestemmingsplan en de VOV zijn al locaties aangewezen buiten de binnenstad. De Oosterhaven is aangewezen als plek waar kleine recreatievaartuigen (borrelboten ea) langer mogen aanmeren. De praktijk wijst anders uit. Vooral rondom de binnenstad is er behoefte aan betere regulering, handhaving en nadere afspraken over locatie voor langdurig aanmeren van kleine recreatievaartuigen. Dat pakken we op bij de herziening bestemmingsplan openbaar vaarwater.



### **Oriëntatie kansen charterschepen, cruiseschepen e.a.**

We willen onderzoeken of we op korte en lange termijn meer ruimte kunnen bieden aan charterschepen en cruiseschepen in de stad. Charterschepen brengen dynamiek en levendigheid en dat kan op meer locaties gewenst zijn. Datzelfde kan gelden voor cruiseschepen. Als dit leidt tot concrete plekken, dan leggen we deze vast in de herziening bestemmingsplan openbaar vaarwater en de VOV.

### **5.4 Vervolg**

#### **Bruggen**

Deze watervisie geeft kaders voor de uitwerking van ontwerpen voor nieuwe bruggen, dan wel verbouw van bestaande. Budgetten worden niet geclaimd met deze watervisie. Uitwerking gebeurt in projecten (binnenstad, suikerfabriek, eemskanaalzone ea) en financiering wordt geregeld via de programma's (binnenstad, verkeer & vervoer) en/of via het 'stedelijk investeringsfonds'.

#### **Brugbediening**

Het verbeteren van de brugbediening kost 70.000 euro op jaarbasis. We leggen het college voor om dit vanaf 2019 te verwezenlijken of zoveel eerder als mogelijk is. Het college besluit daarover bij het opstellen van de concept begroting. Die wordt voorgelegd aan de raad.

#### **Gemeentelijke haven**

We voeren in 2017 een onderzoek uit naar de scenario's voor de gemeentelijke haven. Consequenties brengen we in beeld en leggen we t.z.t. voor aan de raad.

#### **Aanlegfaciliteiten**

Aanlegfaciliteiten voor diverse soorten gebruik (sloepen, charters, cruise, borrelboten) nemen we – waar mogelijk – op in de herziening van het bestemmingsplan openbaar vaarwater, de VOV en/of in bestemmingsplannen gerelateerd aan de grote gebiedsontwikkelingen in de stad (bijv. eemskanaalzone). Met de herziening van het BP openbaar vaarwater en de VOV starten we eind dit jaar. Besluitvorming volgt in het najaar van 2018.



# 6. Water om op, aan of in te recreëren

## 6.1. Situatieschets

Het water in en om Groningen wordt - naast varen- op meer manieren gebruikt om op of langs te recreëren. In dit hoofdstuk behandelen we zwemmen, terrassen, bijzondere voorzieningen en evenementen. Verblijf en fietsen/wandelen komen in het volgende hoofdstuk 'openbare ruimte' aan bod.

### *Zwemmen*

In Groningen zijn drie locaties aangemerkt als zwemlocaties in het open water. Aanwijzing gebeurt door de provincie. Dit zijn recreatieplas Karding (1), Ruskeveen (2) en de Hoornseplas (3). Het beheer en de inrichting van deze locaties is gericht op het borgen van de zwemkwaliteit van het open water. Het waterschap monitort eens in de twee weken (tussen 1 mei en 1 oktober) de kwaliteit van het water. In Meerstad is een nieuwe zwemlocatie in ontwikkeling: in 2018 is het strand in het nieuwe wijkpark gereed. Het watersysteem in Meerstad is ingericht op zwemkwaliteit. Monitoring gebeurt nu nog door projectbureau Meerstad.

Daarnaast wordt er steeds meer gezwommen op andere plekken in Groningen. Bijvoorbeeld aan het Reitdiep en het oude Winschoterdiep bij de Linie. Op deze locaties zijn bescheiden faciliteiten voor zwemmers aangelegd. Zwemmen gebeurt er op eigen verantwoordelijkheid en de kwaliteit van het zwemwater wordt niet gegarandeerd.

Als tijdelijke functie is er in de zomer van 2016 een stadsstrand met de mogelijkheid tot zwemmen in een deel van het Oosterhamrikkanaal gerealiseerd. Vanwege het succes van deze locatie en de nieuwe bestemming van het Infoversum, nu DOT, krijgt dit stadstrand een permanent karakter en wordt er in samenspraak met de provincie en het waterschap een zwemwaterprofiel gemaakt voor deze plek. Hij wordt opgenomen als officiële zwemwaterlocatie.

### *Horeca en terrassen*

In Groningen ligt één restaurantboot op het water: het Pannenkoekenschap. Er komen regelmatig aanvragen binnen voor nieuwe horecaschepen op het water, variërend van een restaurantboot tot een brouwerij, ciderfabriek of theaterschip. Op de door de ondernemers gewenste locaties (rondom de binnenstad) is over het algemeen geen ruimte vanwege wonen, staande mastroute en havenfunctie. De hoeveelheid aanvragen maakt wel duidelijk dat een heroverweging relevant is.

Sinds de stad in 2005 haar horecabeleid wijzigde zijn er in de stad ook terrassen aan het water mogelijk. De Nota Watertoerisme (2009) heeft de kansen voor terrassen geïnventariseerd en concludeert dat er vooral aan de Diepenring en de Aa behoefte is aan terrassen. Vanwege de staande mast route kan een terras daar alleen op de wal worden gerealiseerd concludeert de Nota Watertoerisme. Langs de Diepenring zijn er wel mogelijkheden voor terrassen op/langs het water met aanlegvoorzieningen daarbij, mits er ligplaatsen verdwijnen.

In de huidige situatie bevindt zich alleen op de Ludina (t.p.v. de Toeter) een terras op een boot op het water. Dit is een pilot en die is recent geëvalueerd. Aan het water bevinden zich momenteel terrassen bij het Groninger Museum, aan de Hoge der Aa, bij het voormalig klein Poortje en aan de Spilsluizen. Een terras bij het scheepvaartmuseum wordt aangelegd. Het aantal aanvragen voor terrassen op en aan het water neemt toe. Bij de Poelebrug en bij het voormalig klein Poortje liggen momenteel aanvragen voor een terras op of aan het water.

### *Evenementen e.a. activiteiten gerelateerd aan water*

Water is belangrijk voor de uitstraling van de stad Groningen. Het draagt bij aan de aantrekkingskracht en blijkt een extra plus om een bezoek te brengen aan Groningen. Dat blijkt ook uit de reacties van toeristen naar aanleiding van hun bezoek aan Groningen. Het Groninger museum, één van de toeristische trekpleisters in de stad, ligt niet voor niets in het water. Het aantal bijzondere functies en plekken op en aan het water groeit. Zo krijgt het scheepvaartmuseum meer relatie met de Aa, is er met Dot en het strand, op de kop van het Oosterhamrikkanaal, een nieuwe plek bij gekomen. Nieuwe gebiedsontwikkelingen vergroten de potenties. Dat geldt bij het centraal station, langs het eemskanaal en t.p.v. de suikerfabriek.

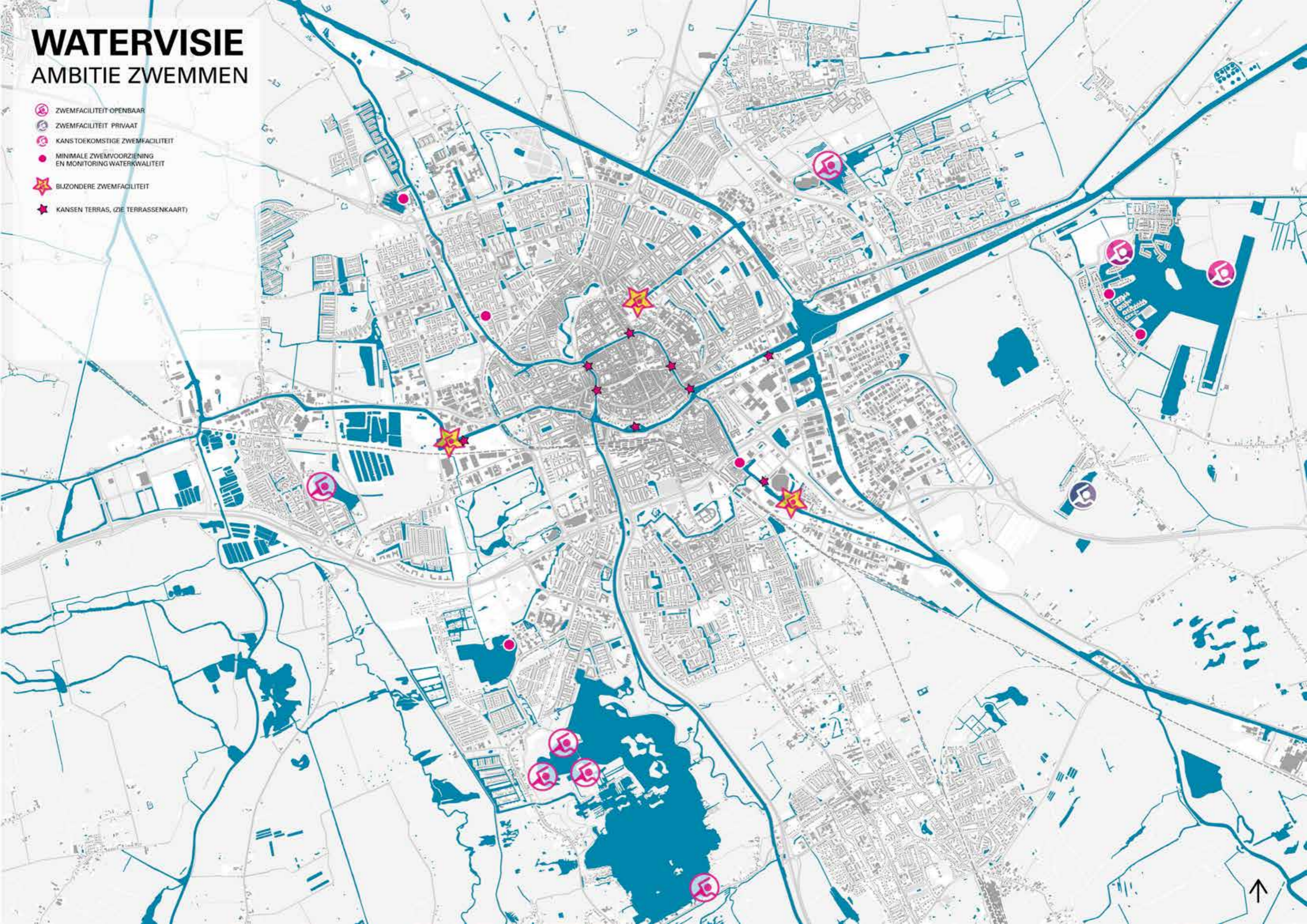
Het aantal evenementen op en rond het water in Groningen groeit gestaag. De meest succesvolle zijn Winterwelvaart, Zomerwelvaart, Grachtenfestijn, de intocht van sinterklaas, Reitdieppop en andere concerten. Deze evenementen trekken veel bezoekers die jaarlijks terugkeren.

Marketing Groningen ontwikkelt samen met andere partijen thematische routes – vaarroutes en routes op land gerelateerd aan het thema water.

# WATERVISIE

## AMBITIE ZWEMMEN

-  ZWEMFACILITEIT OPENBAAR
-  ZWEMFACILITEIT PRIVAAT
-  KANS TOEKOMSTIGE ZWEMFACILITEIT
-  MINIMALE ZWEMVOORZIENING EN MONITORING WATERKWALITEIT
-  BIJZONDERE ZWEMFACILITEIT
-  KANSEN TERRAS, (ZIE TERRASSENKAART)



### **Uitbreiding en verbetering monitoring zwemlocaties**

We koersen op uitbreiding van het aanbod formele zwemlocaties, met toevoeging van Meerstad en Oosterhamrikkanaal als locaties. Voor niet formele locaties willen we het 'protocol voor niet zwemwaterlocaties' doorontwikkelen. Op dergelijke locaties kunnen we bescheiden voorzieningen aanleggen, maken we helder dat het zwemmen op eigen verantwoordelijkheid gebeurt en informeren we gebruikers over de kwaliteit van het water ter plekke.

### **Meer kansen voor evenementen te water**

We hechten aan de bestaande evenementen op water en staan open voor uitbreiding van het aanbod. We stellen een spreidingsplan evenementen op en kaders voor tijdelijk gebruik van het water voor evenementen. Gekoppeld aan manifestaties in de stad (Lets gro e.a.) willen we de ruimte voor meer evenementen pilotgewijs testen.

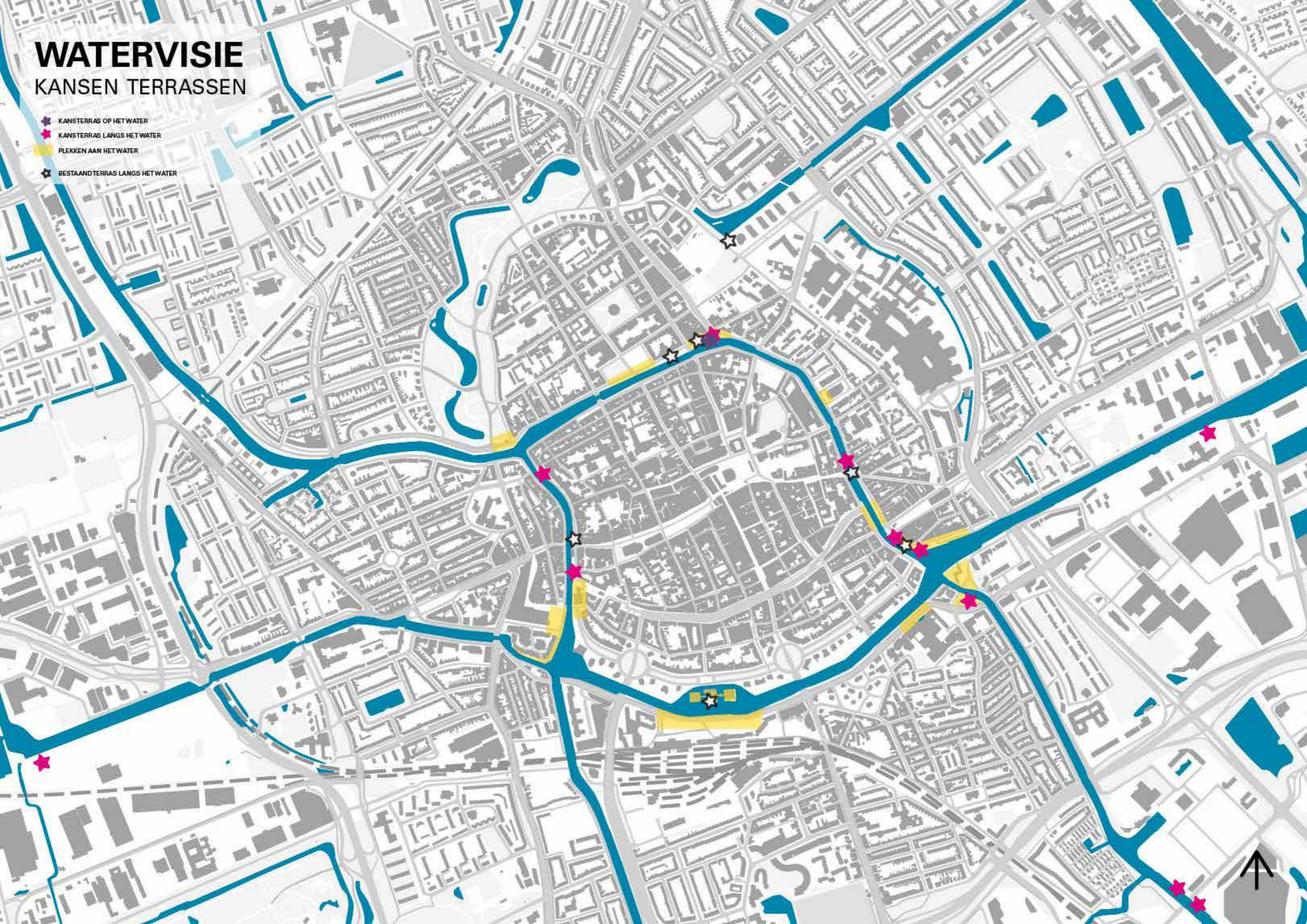
### **Vergroten mogelijkheden bijzondere functies en terrassen aan en op het water**

We willen langs de Diepenring meer ruimte voor terrassen op en aan het water. We scherpen de ruimtelijke regels daarvoor aan en stellen regels voor beeldkwaliteit op. We onderzoeken waar en onder welke voorwaarden er ruimte is voor bijzondere functies en plekken op en aan het water: toeristische trekpleisters, horeca, overnachting e.a.

# WATERVISIE

## KANSEN TERRASSEN

-  KANSTERRAS OP HET WATER
-  KANSTERRAS LANGS HET WATER
-  PLEKKEN AAN HET WATER
-  BESTAAND TERRAS LANGS HET WATER







### Terrassen

We willen op enkele locaties langs de Diepenring terrassen op het water toestaan en willen ook voor terrassen aan het water - op de kade- kansen bieden. Tijdelijke terrassen, gekoppeld aan evenementen, zijn ook een optie. Locaties die we kansrijke achten voor terrassen op én naast het water zijn weergegeven op de nevenstaande kaart. Deze kaart beoogt niet volledig te zijn. Mochten er op andere locaties aanvragen komen, dan bekijken we deze van geval tot geval.

Kansen voor nieuwe terrassen op de kade of uitbreiding van bestaande zien we:

- Aan de hoge der Aa, noordzijde
- Op de BIM locatie
- Bij het Scheepvaartmuseum
- Bij het Poortje en op de hoek Oosterhaven
- Bij de Silo/Griffebrug
- Bij de EGM silo

Ook voor terrassen op het water zien we kansen, in ieder geval in de omgeving van de BIM locatie (zie kaart). De pilot met het terras op de Ludina ligt in die hoek en is recent geëvalueerd. Een terras in dit deel van de binnenstad wordt gewaardeerd door het publiek, de ligging wordt als onderscheidend ervaren door gebruikers. Een locatie iets verder van de brug lijkt gunstiger i.v.m. bezonning en de ruimtelijke uitvoering van dit terras (bovenop een schip) sluit niet aan op ons beleid. Het tast de authenticiteit van het schip aan en profiteert door de hoogte onvoldoende van de specifieke ligging – op het water. Contact met het water is er nauwelijks. In een andere vorm en mogelijk op een iets verschoven locatie zien we kansen.

Deze watervisie bevat een kader voor ruimtelijke randvoorwaarden en beeldkwaliteitsregels voor terrassen op en aan het water. Die worden in 2017 uitgewerkt in een beeldkwaliteitskader voor terrassen en in het terrassenbeleid.

Aan alle aanvragers vragen we om ontwerp en inpassing samen met de gemeente op te pakken. Terrassen aan het water – op de kade- moeten zich naadloos voegen in de openbare ruimte. Dat vraagt om een zorgvuldig ontwerp en inpassing, afgestemd op de context. Van de initiatiefnemer vragen we niet alleen een ontwerpvoorstel voor het terras, maar ook een voorstel voor het zorgvuldig oplossen van bevoorrading, opslag en afval (uit het zicht e.a. functies die gekoppeld zijn aan het terras).

Voor terrassen op het water koersen we op aanleg vlak boven de waterspiegel. Dat zorgt voor een prettiger klimaat voor de gebruiker: rustiger, met minder overlast van het verkeer op de diepenring. Het biedt qua beleving een echte meerwaarde boven een terras op de kade. En bij een terras vlak boven het water zijn de kansen om met sloepen aan te leggen groter en dat vergroot de aantrekkelijkheid voor (water) recreanten.

Een terras op het water mag alleen worden aangelegd daar waar de doorvaart niet wordt gehinderd, mag niet voor overlast omwonenden zorgen.

Het ontwerp moet gericht zijn op maximale nabijheid en beleving van het water. We hebben een voorkeur voor een vlonderterras (met ranke constructie, minimale en zo transparant mogelijke reling, vloer van FSC hout glas en/of metaal voor de reling). Eventueel kan een terras op het water worden gerealiseerd op een dekschuit. Het moet zich naadloos voegen in het originele ontwerp van de boot.



---

## Zwemwater

We koersen op uitbreiding van het aanbod formele zwemlocaties, met toevoeging van Meerstad en Oosterhamrikkanaal als locaties. Voor niet formele locaties willen we een 'protocol voor niet zwemwaterlocaties' ontwikkelen. Op dergelijke locaties kunnen we bescheiden voorzieningen aanleggen, maken we helder dat het zwemmen op eigen verantwoordelijkheid gebeurt en informeren we gebruikers over de kwaliteit van het water ter plekke.

We gaan betere informatie bieden over wanneer en waar er in het niet officiële zwemwater kan worden gezwommen.

Op locaties waar de kwaliteit van het water zwemmen niet toelaat is het mogelijk om te denken aan een drijvend zwembad. Een drijvend zwembad is het onderzoeken waard in combinatie met het ontwikkelen van het Suikerunieterrein.

## Horeca, evenementen en andere functies op/aan het water

Samen met marketing Groningen werken we de kansen voor evenementen op/aan het water verder uit.

We onderzoeken waar en onder welke voorwaarden er in de stad meer ruimte gemaakt kan worden voor bijzondere functies op en aan het water.

## Ontwikkeling bijzondere functies

In de stad liggen op meerdere plekken kansen voor verdere ontwikkeling van recreatieve functies en bijzondere voorzieningen op of aan het water. Plekken met kansen zijn weergegeven op nevenstaande kaart. Ontwikkeling van die locaties wordt opgepakt binnen lopende gebiedsontwikkelingen. De ontwikkeling van de BIM locatie is één van de plekken die prioriteit heeft. Herontwikkeling is onderdeel van het onderzoek 'kwaliteitsimpuls diepenring'. We koersen rondom de BIM op het grotendeels vrijspelen van wonen, ontwikkeling horeca in het monumentale BIM gebouw, realiseren van een publieke/openbare plek aan het water, realiseren aanlegfaciliteiten, bieden kans voor een (horeca)terras op de kade en op het water (laag boven het water (zie paragraaf 6.3)

## 6.4 Vervolg

In de nota toerisme en recreatie die in 2017 moet worden opgesteld wordt ook aandacht besteed aan zwemmen, evenementen.

We werken in 2017/2018 uit:

- Terrassenbeleid en beeldkwaliteitsregels terrassen op en aan het water;
- Spreidingsplan evenementen en kaders voor tijdelijk gebruik van het water voor evenementen.
- Mogelijkheden voor bijzondere functies – deels in het bestemmingsplan openbaar vaarwater, deels binnen gebiedsontwikkelingen
- Onderzoek kwaliteitsimpuls diepenring en herontwikkeling BIM locatie.

## Terras Ludina

Gelijktijdig met de behandeling van de watervisie informeert het college de raad over het voornemen het terras op de Ludina met 2 jaar te verlengen. Een terras in deze hoek van de binnenstad voegt iets toe en met de watervisie leggen we vast dat we op/ rond de BIM kansen zien. De vorm moet anders dan de huidige en de exacte locatie wordt uitgewerkt bij de herontwikkeling BIM. We stellen een éénmalige verlenging met 2 jaar voor. Daarmee overbruggen we de periode naar een definitieve oplossing. Na 2 jaar moet de ondernemer het terras afbreken.



## 7.1. Situatieschets

Groningen dankt haar bestaan en vroege ontwikkeling aan het water. De stad dankt haar positie als handelscentrum aan natuurlijke waterverbindingen, zoals de rivieren de Hunze en de Aa. En aan de later gegraven diepen en turfvaarten. Het water heeft de stad Groningen behalve economisch ook stedenbouwkundig gevormd. Zelfs daar waar het water gedempt is, zoals bijvoorbeeld langs het gedempte Zuiderdiep, is nog goed zichtbaar hoe het de stad heeft bepaald. De Diepen en de kanalen zijn onlosmakelijk met Groningen verbonden en bepalen haar ruimtelijke identiteit.

In de loop der tijd heeft het water in de stad haar oorspronkelijke hoofdfunctie, vervoer over het water, verloren. Zowel op het water als daarlangs zijn inrichting en gebruik veranderd. Verkeer, parkeren en wonen hebben de ruimte ingenomen van varende schepen en laden/lossen op de kade. Het water is een stedenbouwkundige kwaliteit gebleven. Water draagt overal ter wereld bij aan de vierkante meter prijzen en de aantrekkelijkheid van plekken.

In Groningen is het water plaatselijk een sterke trekker en identiteitsdrager. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Hoge en Lage der Aa. Dat komt door het gebruik van het water: staande mast route en aanmeerlocatie voor charterschepen. Dat komt ook door de openbare ruimte op de kades: die is hoogwaardig en sfeervol. En dat vertaalt zich door in de ontwikkeling in de panden rondom.

De Noorderhaven en de Diepenring doen in potentie niet onder voor de grachten in Leiden of Delft. Het verschil in verblijfskwaliteit en vierkant meter prijzen is echter groot. Het verkeer, de geparkeerde auto's en de aard van het wonen op water zorgen ervoor dat de ruimte een matige kwaliteit heeft. Ook de verblijfskwaliteit is beperkt. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de Eendrachtskade: het verkeer, het parkeren, de inrichting van de ruimte en de aard van het wonen op water, zijn ook daar niet optimaal.

In andere delen is al veel kwaliteit aanwezig, maar die lijkt soms nog wat on-derbelicht. En kan met relatief bescheiden ingrepen verder worden benut. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Oosterhaven: met de jachthaven en de charterschepen is het óp het water een aantrekkelijke en dynamische plek. Op de kades liggen nog volop kansen voor verbetering. Dat geldt ook voor het Eemskanaal, bijvoorbeeld langs de Kop van Oost. Ook langs het Oosterhamrik-kanaal liggen kansen.

### *Gebiedsontwikkelingen*

Veel van de Groningse ontwikkelingsgebieden liggen aan het stedelijk water. Dat biedt volop kansen voor het verbeteren van het contact met het water, voor het verbeteren van routes, ruimtes aan het water en voor het opnieuw vormgeven aan Groningen als waterstad.

### *Kadeverhoging*

De waterbeheerders in de stad zijn belast met de taak de veiligheid op lange termijn te garanderen en te beschermen tegen overstromingen. Dat leidt op een aantal plekken tot het moeten verhogen van kades. Dit speelt onder andere aan de Zuiderhaven, bij de sluis, aan het Noord Willemskanaal ter hoogte van de Grunobuurt en op de 'Praxis' locatie aan het Eemskanaal. De waterbeheerder heeft een budget dat voldoende is voor de veiligheidsmaatregel. Daar waar we als stad ook een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte willen (of geen verslechtering) dan vraagt dat aandacht en budget.

# WATERVISIE

## AMBITIE O. R.

TRANSFORMATIE NAAR VERBLIJFSKWALITEIT EN RELATIE MET HET WATER

VERBETEREN VAN VERBLIJFSKWALITEIT EN RELATIE MET HET WATER

NIEUWE ROUTES LANGS WATER

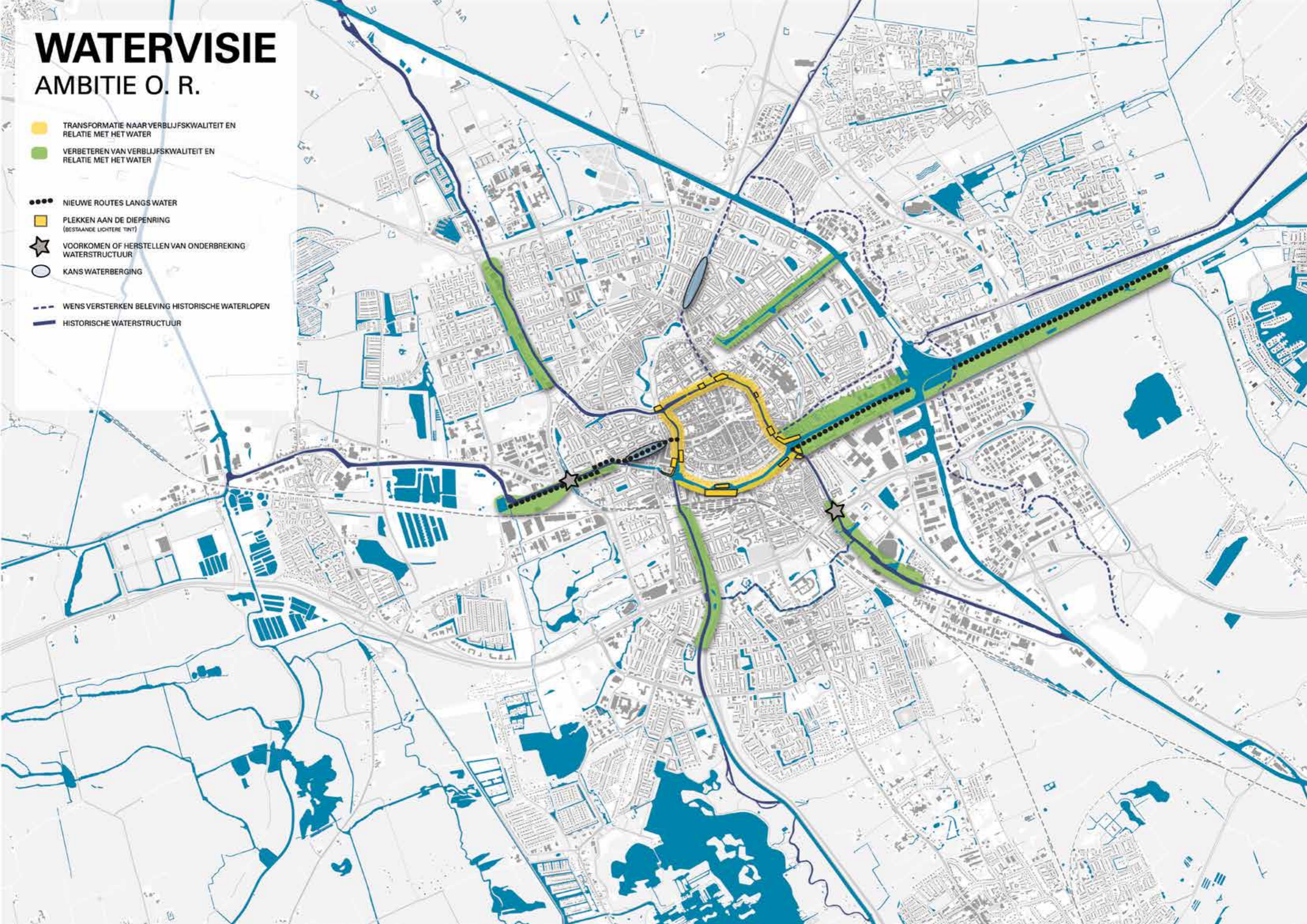
PLEKKEN AAN DE DIEPENRING (BESTAANDE LICHTERE TINT)

VOORKOMEN OF HERSTELLEN VAN ONDERBREKING WATERSTRUCTUUR

KANS WATERBERGING

WENS VERSTERKEN BELEVING HISTORISCHE WATERLOPEN

HISTORISCHE WATERSTRUCTUUR



### **Verbeteren contact met het water**

Groningen wil de kwaliteit van ruimtes langs het water verbeteren en op meer plekken kansen scheppen om bij het water te komen en het te beleven. Speerpunt is het vergroten van de verblijfskwaliteit aan het water rondom de binnenstad. Bij de grote gebiedsontwikkelingen (Suikerunie, Eemskanaalzone/Meerstad, Oosterhamrikzone, Ring west/Reitdiepzone, Europapark) zetten we eveneens in op het verbeteren van de relatie met het water.

### **Bijzondere plekken aan het water**

We willen onderzoeken of er locaties zijn waar we bijzondere plekken aan het water kunnen realiseren, rondom publiekstrekkende stedelijke voorzieningen. Plekken als 'Dot', de Silo, de Oosterhaven, strand Meerstad, hart Suikerfabriek bieden kansen. Objecten als de Ritsema kranen ook (zie ook hoofdstuk 6 recreatie).

### **Nieuwe routes langs het water**

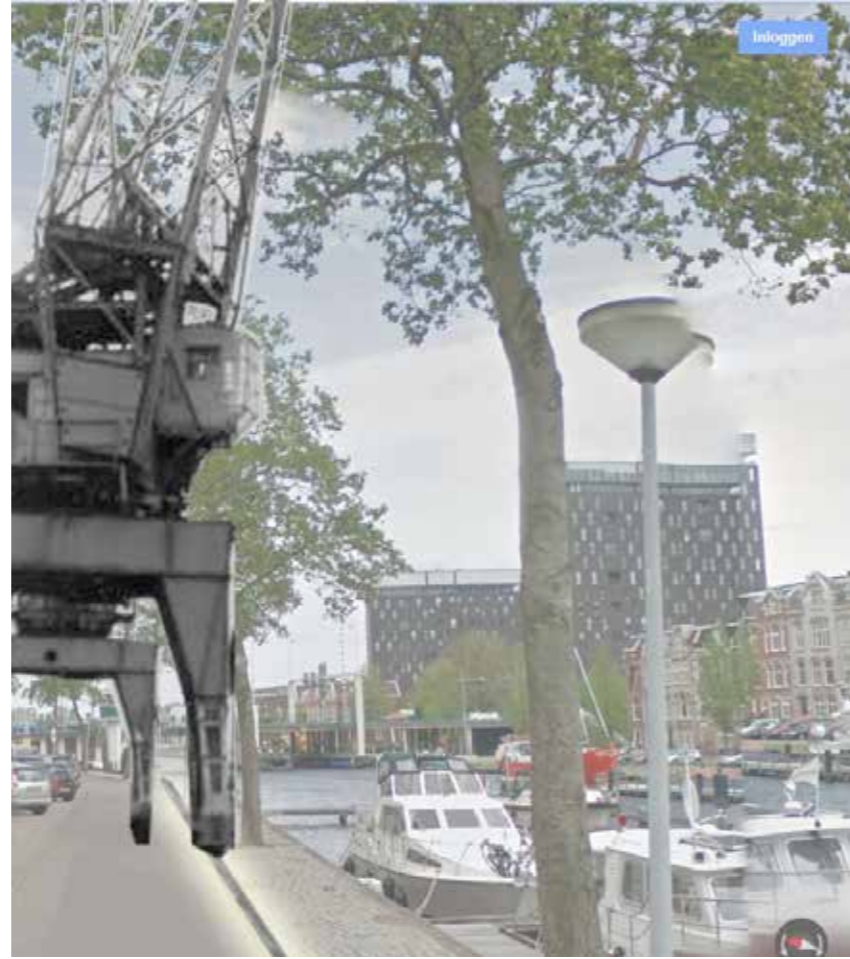
We willen het aanbod aan langzaam verkeersroutes langs het water vergroten. En in dagelijks én recreatief gebruik de kansen voor beleving van Groningen 'aan het water' vergroten. Langs veel van de diepen bestaan die routes al. Langs enkele wateren nog niet of beperkt. We zien kansen voor nieuwe routes en/of het verbeteren van bestaande langs het Hoendiep richting Suikerunie, langs het Eemskanaal en langs het Oosterhamrikkanaal.

### **Versterken beleving historische waterstructuur**

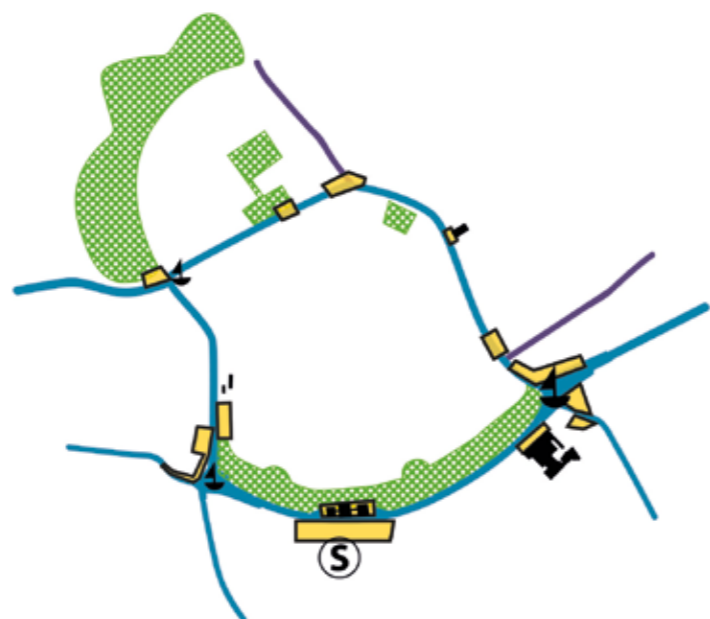
We koersen op het versterken van de beleving van de historische waterstructuur bij ontwikkelingen/ingrepen aan of rondom het water. Waterstructuren die bijzondere aandacht vragen zijn: Reitdiep, Hunzezone, Die-penring, Hoendiep, Boterdiep. Ensembles die extra aandacht vragen zijn: Noorderhogebrug, Zuiderhaven/Westersluis, Oosterhaven.

### **Behoud of herstel waterstructuur**

We hebben de wens om - op lange termijn- het Hoendiep als continue waterstructuur te herstellen. Bij het Oude Winschoterdiep blijkt binnen de Aanpak Ring Zuid behoud van de ruimtelijke structuur van het Oude Win-schoterdiep mogelijk. We koersen er op maximale continuïteit van waterstructuur en kades.



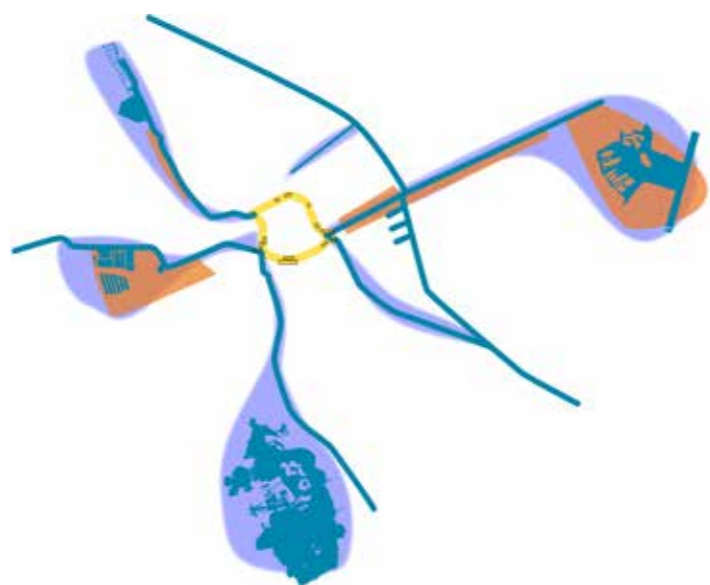




### *Grote gebiedsontwikkelingen: vormgeven aan 'stad aan het water'*

Het verbeteren van de kwaliteit van de ruimte aan het water wordt over het algemeen bij lopende gebiedsontwikkelingen opgepakt. Water wordt van achterkant weer voorkant en er wordt meer contact gemaakt met het water. Alle belangrijke ontwikkelgebieden in de stad liggen aan water; ze zijn weer-gegeven op het abstracte kaartje hiernaast. In elk gebied spelen specifieke opgaven op/aan het water. Uitwerking en realisatie loopt via de betreffende projecten. Financiering loopt via het 'stedelijk investeringsfonds'. We volstaan met een korte schets/toelichting per gebied:

- Eemskanaalzone: het gebied verandert de komende decennia van functie – steeds meer wonen en centraal in de transformatie staat het maken van een 'stad aan het water'; Kades worden openbaar, er wordt (stap voor stap) gewerkt aan een nieuwe voet/fiets route over de zuidelijke kade en er wordt gekeken hoe bijzondere functies/gebouwen/objecten (EMG silo, havenkranen ea) als trekkers kunnen gaan fungeren;
- Oosterhamrikzone: aan weerszijden wordt stapsgewijs (vooral) wonen ontwikkeld; de kade aan zuidzijde wordt daarbij ook aangepakt en daarbij is het streven het contact met het water te versterken; dat betekent wat voor de in gebruikname van de oevers bij de woonboten; in de zone moet ook een nieuwe verbinding van ring naar centrum/umcg worden aangelegd; daaraan gekoppeld wordt eveneens gestreefd naar het verbeteren van de gehele kade inclusief de relatie met het water;
- Europapark: de ruimte aan weerszijden van het Oude Winschoterdiep wordt daar omgevormd tot de belangrijkste groene verblijfruimte in het gebied, met nieuwe functies die zich erop richten; Suikerfabriek/Hoendiep: ook rondom het Hoendiep zal het gebied zich de komende jaren ontwikkelen; met stedelijk wonen op/aan beide kades en de kades zelf als belangrijke openbare ruimtes in het gebied; Het is de ambitie om (op termijn) op de zuidoever



van het Hoendiep een nieuwe langzaam verkeersroute richting suikerfabriek te realiseren;

- Reitdiep/Friesestraatweg: kavelgewijs worden voormalige bedrijfskavels omgevormd naar wonen; daarbij krijgt de (westelijke) oever een continue, groen profiel met fiets/voetpad;

### *Diepenring: kwaliteitsimpuls*

Ook in het programma binnenstad is het verbeteren van de verblijfskwaliteit en relatie met het water rondom de binnenstad één van de thema's. Vooral op de Diepenring (tussen Noorderhaven en Oosterhaven) laten we in de huidige situatie nog kansen liggen. We willen er de binnenstad uitbreiden en het water voor iedereen maken.

De watervisie levert voor de binnenstad extra kansen en aandachtspunten. Die kunnen als input voor het (ontwerp)onderzoek 'kwaliteitsimpuls Diepenring' worden beschouwd. We zien kansen voor het maken van nieuwe verblijfsplekken aan het water, laag bij het water of op de kade. Kansrijke plekken zijn weergegeven op de afbeelding hiernaast:

- openbare vlonders of plekken op de kade gekoppeld aan publiekstrekkingen (station, schouwburg, oosterpoort, scheepvaartmuseum);
- openbare verlaagde kade direct(er) aan het water tpv ossen-markt/guyotpark;
- openbare pleinen/plekken op kruisingen van (historische) lijnen: BIM locatie, noorderplantsoen, Zuiderhaven/westersluis, oosterhaven/griffeplein.
- Deze worden uitgewerkt in het onderzoek 'kwaliteitsimpuls diepenring'. Financiering gebeurt via het programma binnenstad.

We vragen met de watervisie aandacht voor enkele plekken/ontwikkelingen waarvoor niet 'automatisch' via de grote gebiedsontwikkelingen plannen gemaakt worden dan wel financiële ruimte gereserveerd. Het betreft: de Oosterhaven, kadeverhogingen en investeringen in de (openbare) ruimte rondom private initiatieven.



### *Oosterhaven*

We identificeren de Oosterhaven als belangrijke 'waterparel' waar in aanzet veel kwaliteiten aanwezig zijn. De Oosterhaven heeft het in zich om ontwikkeld te worden als de nieuwe trekpleister in Groninger 'waterstad'. Aanvullend op de hoge en lage der Aa .

Kansen liggen er in het verminderen van parkeren en vergroten van de ruimte voor verblijf op de kade, voor terrassen op de kade, voor het terugbrengen van de Ritsema kranen. Voor uitvoering van dergelijke verbeteringen is voornamelijk geen budget beschikbaar. Alleen een fietsbrug in het verlengde van de Radesingel is opgenomen in het uitvoeringsprogramma fiets.

We willen gekoppeld aan de uitwerking van de waternut een ontwerpopdracht (of competitie) starten om in beeld te brengen wat de kansen kunnen zijn. De resultaten van die ontwerp slag willen we gebruiken om de kansen op uitvoering -en budget daarvoor- te vergroten.

### *Kadeverhoging*

We vragen aandacht voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de relatie met het water op plekken waar het verhogen van de kade (door de waterbeheerders) actueel is. De waterbeheerder heeft een budget dat voldoende is voor de veiligheidsmaatregel. Daar waar we als stad ook een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte willen (of geen verslechtering) dan vraagt dat aandacht en budget. Voornamelijk wordt geen budget geclaimd (voor 2018) met de waternut omdat onvoldoende duidelijk is of en zo ja waar er problemen ontstaan. Per plek zoeken we naar een locatiespecifieke oplossing. Daar waar dat niet lukt leggen we dit voor.

### *Initiatieven en investeringen in de (openbare) ruimte*

Op diverse locaties in de stad investeren private partijen in een initiatief op/aan het water. Denk aan het Hampshire hotel, het terras bij het scheepvaartmuseum, het MBO in het Europapark. Op diverse locatie vragen bewoners om het water beter toegankelijk te maken voor zwemmen en/of voor het aanmeren van bootjes. Voor dergelijke initiatieven vragen we vanaf 2018 budget om – gekoppeld aan initiatieven/wensen van derden- als overheid mee te kunnen investeren. Het gaat om een bescheiden bijdrage per ontwikkeling/locatie/wens.

## 7.4 Vervolg

### *Uitwerking en realisatie via gebiedsontwikkelingen en programma binnenstad*

De kansen voor verbeteren van openbare ruimtes op en aan het water worden uitgewerkt binnen lopende gebiedsontwikkelingen en via het programma binnenstad. Uitwerking en realisatie komt aan bod bij besluitvorming over de betreffende projecten respectievelijk programma. Financiering loopt via het 'stedelijk investeringsfonds' en het programma binnenstad.

### *Ontwerp en onderzoek paretels te water*

We willen voor in ieder geval de Oosterhaven via een ontwerp competitie in beeld te brengen wat de kansen kunnen zijn om het gebied als 'waterparel' te ontwikkelen. De resultaten van die ontwerp slag willen we gebruiken om de kansen op uitvoering -en budget daarvoor- te vergroten. Mogelijk bieden we meer plekken aan voor ontwerp(end onderzoek) en/of onderzoeken we beeldend de waterstructuur als geheel.

Historische structuren brengen we beter in beeld in de Erfgoednota en in de cultuurhistorische waardenkaart.

### *Investeringen gekoppeld aan initiatieven/wensen*

We stellen voor om vanaf 2018 een (bescheiden) budget vrij te maken om wensen van bewoners en/of initiatieven mee te kunnen financieren. Een besluit daarover (of en zo ja hoeveel) nemen college en raad gekoppeld aan de begroting, op jaarbasis.



Groningen  
Eendrachtsskade Z. Z.

# 8. Vervolg Watervisie

---

Dit hoofdstuk brengt de vervolgacties die genoemd zijn in de vorige hoofdstukken samen. Het licht de financiering toe en de momenten waarop we terugkomen bij college en raad.

## 8.1. Organisatie en planvorming

### *Team water*

We stellen per 1 januari 2017 een nieuw team wonen op water in. Daarin zijn vanuit de gemeentelijke organisatie betrokken: VTH, Havenwezen, Beleid, Ontwerp, Welstand, JZ. Het team heeft sinds 1 januari 2017 een coördinator en daar is 0,4 FTE voor vrijgemaakt.

### *Brugbediening*

Het verbeteren van de brugbediening kost 70.000 euro op jaarbasis. We stellen voor om dit vanaf 2019 te verwezenlijken of zoveel eerder als mogelijk is.

### *Planvorming*

We werken in 2017 aan:

- Inventarisatie en besluitvorming 'drijvend bouwwerk'- 'varend schip' conform de definitie uit de woningwet;
- Onderzoek aanpak kamerverhuur
- Start herziening VOV, BP en opstellen nota welstand te water
- Bestemmingsplan Woonschepenhaven
- Planvoorbereiding nieuwe ligplaatsen Hoogkerk
- Onderzoek toekomst gemeentelijke haven
- Aankoop/verhuizing woonboten
- Nota recreatie en toerisme;
- Herziening terrassenbeleid;
- Begeleiding initiatieven
- Ontwerpend onderzoek 'waterparels'
- Uitwerking van de plannen voor de Diepenring gebeurt via het programma binnenstad (BIM locatie en onderzoek kwaliteitsimpuls diepenring).

In 2018 werken we aan:

- Afronding herziening BP, VOV en opstellen nota welstand te water
- Aanleg nieuwe ligplaatsen Hoogkerk
- Planvoorbereiding nieuwe ligplaatsen Eemskanaalzone
- Inrichtingsmaatregelen gekoppeld aan initiatieven en/of wensen
- Aankoop/verhuizing woonboten

## 8.2 Financiering

De benodigde investeringen voor het uitvoeringsprogramma deze watervisie spreiden we over een periode van circa 10 jaar. Voor fase 1, 2017 is reeds een budget vastgesteld. We stellen voor om het uitvoeringsbudget watervisie jaarlijks vast te laten stellen door de raad, gekoppeld aan de behandeling van de begroting in november.

De investeringen voor het uitvoeringsprogramma watervisie betreffen totaal: (2018-2027)

- Plankosten 425.000 (2017-2019,>2020 PM)
- Brugbediening 70.000 (per jaar, vanaf 2019)
- Initiatieven 210.000 (2018-20,>2021PM)
- 40 ligplaatsen 1,6 miljoen (2018-2027)
- Aankoop 3,0 miljoen (2018-2027)

Investeringen in kwaliteit openbare worden opgevoerd via het uitvoeringsprogramma binnenstad en het stedelijk investeringsfonds (voor de grote gebiedsontwikkelingen). Datzelfde geldt voor bruggen.



2303525

---

De aanleg van nieuwe ligplaatsen is als volgt gefa-seerd in het uitvoerings-programma:

- Historische haven Hoogkerk (6 stuks): uitvoering 2018, plankosten 2017
- Eemskanaal NZ (8 stuks): uitvoering 2019-2020, plankosten 2018
- Meerstad (> 10 stuks): uitvoering 2021-2022, plankosten 2020

Nieuwe ligplaatsen t.p.v. de Suikerfabriek en op de reservelocaties Scandi-navische havens en Reit-diep komen pas na 2022 aan bod en zijn niet opge-nomen in het overzicht.

#### *Uitvoeringsprogramma fase 1 (2017)*

Het beschikbaar budget in 2017 bedraagt 280.000. Het bestaat uit: 200.000 uit de investeringsmidde-len wonen 2017 en 80.000 restant investeringsmid-delen wonen 2016. Daar bovenop is een bedrag van 150.000 vrij gemaakt voor het team wonen op water en is vanuit de post 'actualisatie bestem-mingsplannen' geld beschikbaar voor het opstellen van een bestemmingsplan voor de woonschepen-haven.

#### *Uitvoeringsprogramma fase 2 (2018)*

Voor 2018 ramen we in totaal een bedrag van € 450.000 bovenop de beschikbare middelen via wo-nen, wijkbudget en actualisatie bestemmingsplan-nen.

### **8.3 Vervolg**

We leggen in het najaar van 2017 het uitvoerings-budget watervisie fase 2 (2018) ter besluitvorming voor.

Gekoppeld daaraan leggen het voorbereidingsbe-sluit voor de herziening van het bestemmingsplan openbaar vaarwater voor en informeren we over de voortgang van de uitvoeringsacties voor 2017. Voorjaar 2018 worden de Nota welstand te water, het bestemmingsplan en de VOV (als concept voor inspraak) voorgelegd.

Na inspraak en overleg over welstand, bestem-mingsplan en VOV zal eind 2018 de vaststelling van deze plannen volgen door de raad. Dat koppelen we indien mogelijk aan de besluitvorming over het uitvoeringsbudget watervisie fase 3 (voor 2019).

De jaren daarna volgt voor het uitvoeringsbudget jaarlijks dezelfde vaste procedure. We sturen erop om voor alle acties/onderwerpen uit de watervisie middels een brief te informeren over voortgang en budgetclaim.





