

“PLAN 2030”

Waterwonen in Groningen

Handreiking van het WCG voor een integraal plan aan de gemeente het gewenste uiteindelijke beeld, realistisch en flexibel én een positieve uitvoerings visie

Dit WCG plan wordt gepresenteerd aan de wethouders op 21 juni 2011.

Inleiding

Het “waterwoon beleid” in de stad Groningen gaat over mensen en over ligplaatsen voor schepen.

*Groningen is de tweede woonbotenstad van Nederland met 436 ligplaatsen en ca. 60 bewoonde boten in de Noorderhaven. Hierdoor is wonen een nadrukkelijk aanwezige functie op het water in Groningen. Het wonen op het water hoort bij deze stad, zonder de schepen en woonarken zou Groningen Groningen niet zijn!*¹

De mensen

Woonbootbewoners zijn er in allerlei soorten en maten, en dat wil het WCG graag zo houden. De totale populatie woonbootbewoners telt anno 2011, 1000-1500 mensen, in een stad die de komende 10 jaar zal uitgroeien tot een inwoneraantal van 200.000.

Woonbootbewoners zijn er bovendien in alle leeftijden, van jong tot bejaard. Voor deze beide uitersten vraagt het WCG óók nadrukkelijk aandacht. We streven naar een plan voor de woonschepenstad Groningen met kansen voor elke leeftijdsgroep en portemonnee.

Wat betreft de financiën vragen twee groeperingen wonend op schepen om steun van de gemeente omdat ze door de voortschrijdende marktwerking duidelijk dreigen buiten de boot te vallen. Dat zijn de startende bewoners en de charterschippers. Beide groepen hebben behoefte aan een gemeentehaven voor een schip waar zij zonder hoge kosten zeker kunnen zijn van een aanmeerplek. Aan het eind van hun carrière hebben bovendien sommige charterschippers de behoefte om weer “Noorderhaven bewoner” te worden. Een mix die we al kennen uit een eerdere NH generatie. Dat biedt een kans voor de toekomst, jong en oud boord aan boord, die o.i. gefaciliteerd dient te worden.

Het WCG geeft wat betreft het waterwonen de voorkeur aan vrijheid boven regelgeving en prefereert een samenleving zonder sortering van mensen anders dan naar individuele behoefte en keuze.

Gezien de beperkte omvang van de populatie is het mogelijk om als één groep een “stadsdeel” te zijn en de gesprekspartner naar de gemeente te vormen. Die gesprekspartner is voor de gemeente ook hard nodig vanwege de onbekendheid van en met de woonvorm hetgeen helaas vaak leidt tot misverstanden en het missen van kansen.

Dit “waterstadsdeel” zien we als het geheel van mensen die wonen op het water en zijn ingeschreven als “Stadler” in de gemeentelijke administratie op een vaste ligplaats of als havenbewoner².

¹ Uit vele stukken, waaronder de startnotitie van Anne Helbig c.s.

² In de woonschepenhaven zijn uitsluitend vaste ligplaatsen. De bewoners zijn georganiseerd en hebben ook eigen contacten met de gemeente over de eigen specifieke situatie.

Planvorming havens en individuele ligplaatsen in 2030

Enige feiten en overwegingen die belangrijk zijn voor de planvorming

- 1) Artikel 22.2 van de Grondwet luidt: Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid.
- 2) Artikel 1.3. b van de Huisvestingswet luidt: In deze wet en de daarop berustende bepalingen worden onder woonruimte mede begrepen: een ligplaats voor een woonschip.
- 3) Artikel 31 van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen (WWW) bepaalde onder meer, dat gemeenteraden bevoegd zijn bepalingen vast te stellen betreffende de plaats die woonschepen bij verblijf binnen de gemeenten innemen. Dit artikel is in maart 1999 overgeheveld naar de Huisvestingswet (artikel 88).

Artikel 88 van de Huisvestingswet is feitelijk de enige grond onder de ligplaatsen. Wonen op het water is hierdoor een erkende, normale woonvorm. Bovendien is artikel 88 van de Huisvestingswet de enige invulling die de rijksoverheid heeft gegeven aan artikel 22.2 van de Grondwet. De regering zegt onder meer dat gemeenten ten gevolge van het decentralisatieproces verantwoordelijk zijn voor het lokale volkshuisvestingsbeleid. Zij dienen zorg te dragen voor voldoende woonruimte ongeacht de gewenste woonvorm.

De gemeente Groningen is een van de weinige gemeentes die beleidsmatig oog heeft voor de juiste toepassing van bovenstaande wet- en regelgeving, en sinds 2000 streeft naar een correcte uitvoering.

In het Bestemmingsplan openbaar vaarwater (BOV 2009) is het merendeel van de bestaande kanaalvakken met ligplaatsen beschreven, wordt melding gemaakt van 32 nieuw aan te leggen ligplaatsen en is de Noorderhaven als vrijhaven beschreven voor authentieke woonschepen. In de Verordening openbaar vaarwater 2006 (VOV) worden bepalingen gesteld aan maatvoering, aantallen en bijzondere eisen per kanaalvak omschreven zoals beeldvorming en kwetsbaarheid. Onderkend wordt dat er knelpunten bestaan waarvoor verbetering gewenst is.

Bij de planvorming van waterwonen door de gemeente gaat het dus primair om ligplaatsen. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen ligplaatsen in havens en de zogenaamde vaste ligplaatsen (inclusief alle ligplaatsen in de Woonschepenhaven) voor individuele schepen zoals beschreven in een BOV en VOV.

Het WCG is van mening dat toegewerkt dient te worden naar een kwantitatief en kwalitatief voldoende aantal ligplaatsen. We denken daarbij dat er circa 60 – 100 havenplaatsen (deels ook voor niet-Stadjers) inclusief wissel-ligplaatsen gewenst zijn en circa 450 vaste ligplaatsen. Wellicht overbodig te melden, maar naar aanleiding van de ontwikkelingen van het tramtracé bij de Oosterhamrikkade wel actueel: alle ligplaatsen dienen met het schip bereikbaar te zijn en mogen dus niet achter een dam te komen liggen.

Van groot belang voor een verantwoorde uitvoering van beleid is **de volgorde** van de te nemen stappen. Er dient gestart te worden met een uitbreiding van het aantal ligplaatsen om ruimte te maken en om te kunnen schuiven. Juist omdat schepen verplaatsbaar zijn, is een flexibel en uiteindelijk vraaggestuurd beleid uitstekend haalbaar!

Ook voor de eindsituatie houden wij nadrukkelijk vast aan mogelijkheden voor starters, voor het overige kan worden toegewerkt naar een meer marktconforme invulling.

De belangrijkste voorwaarde waaronder dit kan plaatsvinden is dat er uiteindelijk wel voldoende water bestemd wordt voor ligplaatsen, maar nu dient alleen een virtuele voorraad ligplaatsen bestemd te worden in de wateren rond het suikerunieterrein (Hoendiep). Daarmee kunnen de gemeente Groningen en de woonbotengemeenschap zeker 20 jaar vooruit. De feitelijke realisering van ligplaatsen (nutskast & palen) vindt niet eerder plaats dan het moment dat dit noodzakelijk is. Bijvoorbeeld als het afgesproken quotum dreigt te worden onderschreden, of een ander beleidsproces daar aanleiding toe is.

Dat zijn de randvoorwaarden waarmee een constructief proces op gang gebracht kan worden en echte oplossingen worden gevonden voor de onderwerpen die al jaren een bron van ergernis en discussie zijn bij de ene dan wel de andere partij:

- Noorderhaven-vrijhaven op een A -locatie
- WachtlIJst
- Beprijzing ligplaatsen
- Het aanzien van de stad
- Tenminste 10% van de schepen is in handen van bootjesmelkers
- De beeldvorming van en over de woonbootbewoner
- De arkenmuren
- De 5 meterregel
- Adequate walkantovereenkomsten
- Wooncarrière mogelijkheden
- Vergunningstelsel

Waterwonen is een kans voor de stad Groningen

Uitwerking: toegroeien naar de toekomst

WCG ziet het water in het Hoendiep naast het SuikerCampagneterrein als dé uitgesproken, vooralsnog tijdelijke locatie, om het beleid van Groningen als 2^{de} woonschepen stad vorm te geven. Is het 125 hectare grote SuikerCampagneterrein een fantastische greenfield voor alle innovatieve dingen op het land, laat dan “het suikerwater” dat zijn voor het waterwonen.

Pilot Hoendiephaven 2011-2030

Het WCG is van mening dat het Hoendiep vanaf de ringweg tot aan Hoogkerk ook op de langere termijn ruimte biedt aan vaste ligplaatsen. Het WCG wil de Campagne gebruiken om in eerste instantie te *experimenteren* met wonen op het water op de volgende manieren:

1. de “pilot waterwonen & regelgeving” op het suikerunie water duurzaam en vrij
 - Een volledige ecohaven inclusief IBA's met rietfilters, windmolens, en zonnepanelen, en zonder ronkende generatoren.
 - Vrij in de zin van: alles wat drijft en verplaatsbaar is mag er in, mits bewoond door de eigenaar. Streven naar verscheidenheid en creativiteit. Wel een maximum maat stellen (alleen oppervlak op het water, of ook de hoogte?).
 - Structuur primair laten maken door de bewoners zelf: zelfregulatie met afspraken als uitgangspunt. Regels: een havenreglement tijdens de pilot opbouwen, maar wat erin staat dan ook handhaven via de havendienst.
 - Er zijn geen vaste ligplaatsen, men schikt in onderling overleg
 - Men kan meedoen in onderlinge hulpverlening, bijvoorbeeld door hulp aan oudere schippers die moeite hebben met onderhoud (Martijn methode)
 - Men moet zich wel laten inschrijven als Stadjer en heeft op basis daarvan een terugkeergarantie op aanwijzing van de havendienst.
 - Er is geen minimum of maximum verblijfsduur.

Gezien de randvoorwaarden is het te verwachten dat het merendeel van de bewoners gemotiveerde, duurzame bootbewoners zal zijn. Zij hebben de keuze om zich al dan niet in te schrijven voor de wachtlijst voor een vaste ligplaats in de stad.

2. overige mogelijke functies van de Hoendiephaven (los van de pilot) 2011- 2030:

- Als wachthaven voor toelating in de Noorderhaven
- Als wisselplekken haven (baggeren, kademuurenherstel etc.)
- Als passantenhaven voor varende woonschepen met een ligplaats elders in Nederland
- Als winterhaven voor de charters.

In geval van succes op de verschillende onderzoeksterreinen (regelgeving en behoefte-raming) kan deze pilot model staan voor vervolgprojecten en nieuw beleid.

Zo stellen wij ons voor dat het suikerwaterproject een echte innovatieve bijdrage kan leveren aan de samenleving in de stad Groningen.

De woonvorm is dan wellicht ook te verplaatsen naar het terrein zelf. Denkbaar is dat dan bestaande bassins en vloeivelden voor waterwonen toegankelijk worden gemaakt vanaf het Hoendiep, uiteraard met respect voor de natuur.

Noorderhaven

- Blijft een gemeentehaven als geregleerde vrij haven met handhaving van in een (nieuwe) VOV vastgelegde regels
- Toegroeien naar het nog te formuleren havenprofiel voor: < door de nieuwe eigenaren bewoonde “varende” (ook nog te definiëren) woonschepen> die passen in de binnenstad volgens een schouwcommissie van de gemeente
- Geen verkoop van onbewoonde schepen
- Men moet zich wel laten inschrijven als Stadje en heeft op basis daarvan een terugkeergarantie op aanwijzing van de havendienst in de stad. Geen terugkeergarantie voor de Noorderhaven of voor een “eigen plek”, maar voor een plek ergens in Stad
- Mogelijkheid om desgewenst op de wachtlijst te gaan staan voor een vaste ligplaats
- Mogelijkheid voor passanten van woonschepen met een ligplaats elders, om aan te meren met een maximale (nader te bepalen) verblijfsduur.

Vaste ligplaatsen

- Bij elk nieuw bestemmingsplan van een stadswijk overweegt de gemeente toewijzing van ligplaatsen, zo ook in Meerstad en op het gebied van de suikerunie
- Alle vaste ligplaatsen dienen opgenomen te worden in een BOV
- Aanvullende eisen per kanaalvak zoals nautische eisen en beeldvorming (schouwcommissie) worden opgenomen in een VOV
- Naar analogie van huiseigenaren wordt RZB geheven, waarin zowel de locatie van de ligplaats als ook de waarde van het schip wordt meegenomen.
- Bij walgebruik is een bruikleenovereenkomst van toepassing. Bij nieuwe bewoners kan de omzetting van deze bruikleenovereenkomst naar een huurovereenkomst overwogen worden.

Conclusie

WCG wil als ervaringsdeskundige bij uitstek, de gemeente een handreiking doen om haar beleid concreet vorm te geven. We doen dat met dit plan.

We willen de gemeente helpen om waterwonen kwantitatief én kwalitatief echt goed neer te zetten. Daar is al zo vaak toe besloten, nu maar eens uitvoeren dus.

Voor het nieuwe waterwonen wordt ruimte gevraagd. Een beperkte hoeveelheid vierkante meters water, maar vooral ruimte in de zin van echt innovatief woonbeleid inclusief de pilot deregulering.