

Maven beleids nota

89  
juni 1989

INHOUDSOPGAVE

- I. Inleiding.
- II. Aansluiting van woonschepen op het gemeentelijk waterleidingnet.
- III. Gebruik van de wal.
- IV. Planologische instrumenten.
- V. Welstands- en veiligheidsaspecten.
- VI. Huisnummering woonschepen.
- VII. Aanpassing tarieven.
- VIII. Integrale havenverordening.
- IX. Conclusies samengevat.
- X. Voorstellen.

## I. Inleiding.

In 1986 heeft de raad de besluitvormingsnota 'Gemeentelijk havengebied' vastgesteld. Deze nota was primair voortgekomen uit de noodzaak de schaars beschikbare ruimte te verdelen over de verschillende gebruikers, de beroepsvaart, de recreatievaart en de woonschepen. De omvang van het totale schepenbestand alsmede de redelijkerwijs op dat moment te verwachten ontwikkelingen waren zodanig dat het niet meer mogelijk was iedere categorie die ruimte toe te delen die men zich zou wensen.

Daarom zijn er keuzes gemaakt hetgeen betekende dat een vergroting van de ruimte voor de ene groepering ten koste gaat van anderen.

In de nota 'Gemeentelijk havengebied' zijn die keuzes in het kort als volgt gemaakt:

\* de beroepsvaart levert enige ruimte in ten behoeve van de recreatievaart;

\* voor de woonschepen wordt geen uitbreiding van het aantal kanaalvakken voorgesteld, wel evenwel uitbreiding van het aantal ligplaatsen binnen de reeds aangewezen kanaalvakken door bijvoorbeeld een herschikking.

De nota 'Gemeentelijk havengebied' heeft geleid tot een aantal concrete door de dienst R.O. uit te voeren actiepunten (collegebesluit 6-1-1987, nr. 9). Deze zijn thans grotendeels uitgevoerd. Ter afronding hiervan zal in deze nota op de nog resterende punten worden ingegaan, waarbij tevens op aspecten zal worden ingegaan die in de nota 'Gemeentelijk havengebied' niet aan de orde zijn gekomen.

Kort samengevat zullen de volgende onderwerpen de revue passeren:

- # Aansluiting van woonschepen op het gemeentelijk waterleidingnet.
- # Voorstellen ten aanzien van inrichting en gebruik van de wal.
- # Planologisch instrumentarium om het gebruik van het water en de wal vorm te geven.
- # Veiligheids- en welstandsaspecten ten aanzien van woonschepen.
- # Huisnummering van woonschepen.
- # Aanpassing van de ligplaatstarieven naar een gemiddeld landelijk niveau.
- # Het opstellen van een integrale havenverordening.

De kapitaallasten ad f 38.000,-- van het ten laste van het G.W.G. komend aandeel kunnen binnen de begroting van dit bedrijf worden opgevangen.

Het R.O.-aandeel kan worden gedekt door het afstoten van één van de twee waterboten, waardoor een structureel bedrag van ca. f 75.000,-- vrij valt.

Het afstoten van een waterboot betekent wel het inleveren van een formatieplaats en dus het herplaatsen van een medewerker (de schipper). Konsekwentie is wel dat het overgrote deel van de woonschepenbewoners de bereidheid moeten tonen een wateraansluiting te accepteren. De overblijvende waterboot is nodig om de beroepsvaart en de woonschepen in Noorderhaven en Verbindingskanaal te bevoorraden. Nog nader onderzocht zal worden de mogelijkheid ook deze waterboot af te stoten en in plaats daarvan op diverse plaatsen watertappunten in te richten, dan wel de kosten van waterlevering door deze waterboot zoveel mogelijk kostendekkend te maken.

Overeenkomstig de aansluit- en leveringsvoorwaarden kan een in dit geval gering deel van de kosten van aanleg van dienstleidingen (107 stuks) in rekening worden gebracht bij de aanvrager. Het gaat dan om een bedrag van f 815,-- per dienstleiding en f 44,-- per woonschip (beide bedragen excl. BTW). Aan inkomsten zou dit opleveren een bedrag van f 104.144,-- (incl. BTW). Zoals al eerder gezegd zal op één dienstleiding meerdere woonschepen worden aangesloten. Daarom wordt voorgesteld, overeenkomstig het beleidsuitgangspunt van gelijkschakeling met woonhuisaansluitingen, de totale bijdrage in de kosten van aanleg van dienstleidingen ad f 104.144,-- om te slaan over alle aan te sluiten woonschepen. Per woonschip zal dan een bijdrage worden gevraagd van f 415,-- (incl. BTW).

Ten aanzien van verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen G.W.G. en R.O. zijn gedetailleerde afspraken gemaakt. Hiervoor verwijzen wij u naar bijlage 2.

Het vorenstaande is, in eerste instantie oriënterend, doorgesproken met het WCG. Over het algemeen kon men instemmen met de voorgestelde opzet. Grote bezwaren waren er tegen het ontbreken van de vrije keuzemogelijkheid betreffende aansluiting. Voor het slagen van dit project is dit echter onontbeerlijk. In het geval dat wel een vrije keuzemogelijkheid wordt geboden en een aantal woonschepenbewoners niet worden aangesloten, is het onzeker of één van de twee waterboten kan worden afgestoten zodat de dekking van het voor rekening van R.O. komende bedrag op losse schroeven komt te staan.

### III. Gebruik van de wal.

De afgelopen jaren heeft er een min of meer spontane invulling van de oevers plaats gevonden door woonschepenbewoners. Op dit moment is er op tal van oevers een nogal gevarieerd beeld van tuintjes, ruigtes, schuurtjes, materiaalopslag enz., echter in een aantal gevallen doen zich problemen voor. Bestaande bomen komen nu soms in het gedrang, buurtbewoners klagen soms over het veranderde uitzicht of over een spontane werkplaats. Al geruime tijd bestaat er dan ook de behoefte om één en ander in goede banen te leiden. Daarbij hoort onder andere het legaliseren van geprivatiseerde oevergedeeltes en het uitbreiden van deze mogelijkheid, waar dat mogelijk en wenselijk is.

Vorig jaar heeft het WCG met subsidie van de gemeente in het kader van de woonconsumentenregeling een onderzoek verricht naar de kwaliteit van de woonomgeving van kanaalvakken met woonschepen. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Bij de wal betrokken', welke in januari dit jaar door wethouder Morssink in ontvangst is genomen. In het hiernavolgende zal de inhoud van het rapport kort worden weergegeven.

In de eerste plaats heeft de stichting Landelijk Woonschepen Overleg (LWO), op verzoek van het WCG, nagegaan hoe het beleid van de gemeente Groningen zich verhoudt met dat van andere gemeenten in ons land. Het betreft hier

- \* het ligplaatsenbeleid;
- \* het woonomgevingsbeleid;
- \* het beleid ten aanzien van de subsidieregeling  
Verbetering eigen woonschip.

Concluderend kan worden gesteld dat Groningen zich hier in positieve zin onderscheid. Groningen loopt voor wat betreft het ligplaatsenbeleid voorop op nog te ontwikkelen nieuwe landelijke regelgeving. Ook ten aanzien van het woonomgevingsbeleid loopt Groningen voorop door de ontwikkeling van plannen hiervoor.

Alleen in Groningen en Haarlem wordt voorlichting gegeven omtrent de mogelijkheden van de subsidieregeling particuliere woningverbetering. Gesuggereerd wordt nog ook het 'zelf doen' in de regeling mee te nemen om de woonschepenbewoner in zijn contacten naar zijn omgeving te stimuleren.

In de tweede plaats is een advocaat gevraagd aan te geven hoe de rechten en plichten van de woonschepenbewoners ten aanzien van hun ligplaatsen en woonomgeving het beste wettelijk gewaarborgd kunnen worden.

- \* onderhoudsplicht gemeente betreffende beschoeiing;
- \* regelingen voor opslag;
- \* regelingen voor tuingebruik;
- \* regelingen voor omheining;
- \* recht op bouw schuur volgens op te stellen richtlijnen met betrekking tot afmeting, fundering, materialen en situering;
- \* overdrachtsbepalingen bij beëindiging huurovereenkomst.

### III. Inrichting kanaalvakken:

- \* doorzetten lijn 'Frame' verschillende kanaalvakken;
- \* opstellen integraal bestemmingsplan;
- \* instelling bouwteam analoog aan de regeling bij particuliere woningverbetering.

Voor wat betreft de gedetailleerde beschrijving van de knelpunten en mogelijke oplossingen per kanaalvak, alsmede ons commentaar daarop verwijzen wij u naar bijlage 3.

Op mogelijke planologische maatregelen betreffende het gebruik van water en wal wordt in een andere paragraaf ingegaan. Op mogelijke toepassingen van de subsidieregeling particuliere woningverbetering en het instellen van een bouwteam komen wij terug in de paragraaf welke handelt over welstands- en veiligheidsaspecten. In deze paragraaf richten wij ons hoofdzakelijk op het gebruik en inrichting van de wal.

Willen we de nu spontaan gegroeide situatie in goede banen leiden en vooral houden, dan is, naast een aantal spelregels, aandacht voor de kwaliteit en het onderhoud van de woonomgeving vereist. Hiermee rekening houdend is ook door de dienst R.O. een inventarisatie gemaakt van de groene oevers. Hieruit zijn een aantal conclusies getrokken die als basis hebben gediend bij de becommentariëring van de knelpunten en oplossingen in het rapport van het WCG (zie bijlage 3).

Bij onze inventarisatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- diepenring: niet in gebruik geven; geen opslag.
- overige stenen kadegedeelten: niet in gebruik geven; waar mogelijk een standaard berging toestaan;
- groene wal: waar mogelijk in gebruik geven; standaard berging uitsluitend op in gebruik gegeven oevergedeelten;
- voor het overige worden geen bouwsels of opslag, anders dan in toegestane standaard bergingen toegestaan.

Samenvattend kan worden gesteld dat onze inventarisatie en de uitkomsten van het rapport 'Bij de wal betrokken' in grote lijnen overeenkomen. Thans dient in overleg met het WCG per kanaalvak een inrichtingsvoorstel te

#### IV. Planologische instrumenten.

Artikel 31 van de Wet op de Woonwagens en woonschepen stelt, dat 'De Gemeenteraden bevoegd blijven bepalingen vast te stellen betreffende de plaats, door .... woonschepen bij verblijf binnen de gemeente in te nemen (...).' Het betreft hier onder andere de aanwijzing van de woonschepenhaven als lokatie waar woonschepen ligplaats in mogen nemen.

Andere gemeentelijke regelgeving met betrekking tot het innemen van ligplaatsen met woonschepen is te vinden in het Aanwijzingsbesluit Kanaalvakken Woonschepen, vastgesteld door het college dd. 4-8-1987. In dit aanwijzingsbesluit is vastgelegd, in welke onder gemeentelijk beheer vallende kanaalvakken ontheffing kan worden verleend van het ligplaatsverbod voor woonschepen (art. 21 A.P.V.).

Gaandeweg heeft de mening postgevat, dat niet alleen beleid moet worden vastgesteld met betrekking tot de ligplaatsen, maar dat ook de aan het water grenzende wolkant daarbij moet worden betrokken. Immers op verscheidene plekken zijn de oevers door woonschepenbewoners op spontane wijze ingevuld (middels het oprichten van schuurtjes, materiaalopslagplaatsen, werkplaatsen), hetgeen de kwaliteit van de woonomgeving en dus het leefmilieu ter plaatse niet altijd ten goede is gekomen.

Elders in deze nota wordt ingegaan op het gebruik en inrichting van de wallekant door woonschepenbewoners. Nu zowel voor ligplaatsen ten behoeve van woonschepen als voor aangrenzende oevers nader beleid is en wordt ontwikkeld is de vraag aan de orde, of en op welke wijze één en ander planologisch moet worden vastgelegd, bijvoorbeeld in een bestemmingsplan.

Naar ons oordeel, dient het totale woonschepenbeleid (uiteindelijk) te worden geïntegreerd in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Daarbij wordt gekozen voor een stedenbouwkundige benadering en wel om de volgende redenen.

Veel woonboten worden sedert lange tijd niet meer bewoond door gepensioneerde of weggesaneerde beurt-schippers, die hun schip aan de kant hebben gelegd en deze als permanente woonboot gebruiken. Er is ook een andere categorie bewoners gekomen; deze categorie wil middels deze manier van wonen de woningnood voor zichzelf oplossen of prefereert deze vrije manier van wonen boven een andere.

Inmiddels is het wonen op het water erkend als woonvorm en is als beleidsuitgangspunt vastgesteld dat deze woonvorm zoveel mogelijk wordt gelijkgeschakeld

grote problemen op.

Toch verdient het aanbeveling het beleid ten aanzien woonschepen en het gebruik van de wal planologisch vast te leggen. Daarbij doen zich twee mogelijkheden voor, te weten opname van de officiële ligplaatsen in de havenverordening, dan wel regeling van de inrichting van het water en het gebruik van de wal, ook voor wat betreft de niet onder gemeentelijk beheer vallende kanaalvakken, in een leefmilieuverordening.

Nadeel van de eerste oplossing is dat het beleid in hoofdzaak sectoraal wordt bepaald, namelijk vanuit openbaar vaarwater. Voorts blijft het gebruik en inrichting van de wal daarbij buiten beschouwing. Dit nadeel geldt niet bij een regeling middels een leefmilieuverordening.

Hiervoor is al gesteld dat het huidige gebruik en inrichting van de wal het leefmilieu ter plaatse niet altijd ten goede is gekomen. Overigens geldt dit ook ten aanzien van de vele verschijningsvormen van woonschepen.

Als voorloper op een bestemmingsplan is de leefmilieuverordening een goed instrument om het leefmilieu in bepaalde gebieden te beschermen. Immers de leefmilieuverordening heeft tot doel het weren van dreigend en het stuiten van reeds ingetreden achteruitgang van de woon- en werkomstandigheden in en het uiterlijk aanzien van de aangewezen gebieden.

De leefmilieuverordening kan worden gekenschetst als een planologisch instrument. Bij het opstellen van voorschriften en toelichting dient enige planologische afweging plaats te vinden.

Het verschil met een bestemmingsplan is dat bij de leefmilieuverordening de voorschriften worden verbonden met de gebieden en bij het bestemmingsplan met bestemmingen. De leefmilieuverordening kent geen bestemmingen maar geeft verbodsbepalingen voor bepaalde activiteiten. De verordening richt zich op bepaalde ontwikkelingen in een gebied en werkt dus selectief. Het bestemmingsplan daarentegen legt voor het gehele daarin begrepen gebied de bestemmingen vast en werkt dus meer algemeen.

Hoewel de procedure tot goedkeuring door gedeputeerde staten van een leefmilieuverordening nagenoeg gelijk is aan een bestemmingsplan vergt het opstellen van een leefmilieuverordening (inclusief een bij die verordening behorende kaart) door de beperktere omvang minder capaciteit.

De geldigheidsduur van een leefmilieuverordening is echter beperkt (5 jaar, te verlengen met nog eens 5

## V. Welstands- en veiligheidsaspecten.

Herbezinning van de gemeentelijke regelgeving vanuit de gedachte van gelijkstelling wonen op het water/wonen aan de wal leidt automatisch tot een nadere bezinning op de rechten en plichten van woonschipbewoners. Het omgaan met de schaarse ruimte met name in en om de diepenring leidt tot beschouwingen in stedenbouwkundige zin en op het gebied van stadsschoon. Zo zullen aan de ene kant pogingen moeten worden ondernomen om subsidie-regelingen (met name particuliere woningverbetering) aan te passen aan de specifieke situatie op het water; anderzijds zullen er in de toekomst eisen worden gesteld aan het uiterlijk aanzien van woonschepen. Daarnaast zou overwogen kunnen worden ten aanzien van bepaalde type schepen een selectie toe te passen in bepaalde kanaalvakken (bijvoorbeeld geen woonarken in de diepenring). Een nadere uitwerking van richtlijnen betreffende uiterlijk aanzien van woonschepen zou in onze ogen door de welstandscommissie moeten plaats vinden. Daarnaast zal het nieuwe beleid eisen stellen aan de veiligheid en kwaliteit van woonschepen.

Tot op heden is het enige algemene wettelijke kader, toegesneden op de woonschepen, de oude Wet op de woonwagens en woonschepen uit 1918. Toch biedt deze wet in de huidige tijd nog wel wat aanknopingspunten. Op deze wet zijn twee in dit kader relevante bevoegdheden gebaseerd: de bevoegdheid van de provincie om een bewoningsvergunning af te geven en de gemeentelijke bevoegdheid om een lokatie voor woonschepen aan te wijzen (dit is in Groningen de woonschepenhaven). De bewoningsvergunning is vereist voor het als woning mogen gebruiken van een vaartuig en behoort elke drie jaar afgegeven te worden door de commissaris van de koningin.

Afgifte vindt pas plaats nadat uit een schouwrapport (meestal opgemaakt door het gemeentelijk bouw- en woningtoezicht) blijkt dat het vaartuig aan technische eisen voldoet.

Met andere woorden, door de schouw verbonden aan het vergunningenstelsel is handhaving van de kwaliteit en veiligheid te bevorderen. Daarom zullen de mogelijkheden worden onderzocht hoe en op welke manier de schouw en de afgifte van een bewoningsvergunning wederom nieuw leven ingeblazen kan worden.

Overige maatregelen kunnen zijn: het verplicht overleggen van een veiligheidscertificaat van een werf, het overleggen van een aantal foto's c.q. tekeningen, goedkeuring door de welstandscommissie, gelijkstelling van de geldigheidsduur van de gemeentelijke vergunning



## VI. Huisnummering woonschepen.

Bij de bepaling van de uitkering uit het gemeentefonds ingevolge de financiële verhoudingswet, tellen alleen de woonschepen mee die in het zogenaamde afgifteregister van de P.T.T. zitten. Anders gesteld: een woonschip zonder huisnummer bestaat in de nieuwe financiële verhoudingswet niet. Het WCG, de P.T.T. en de afdeling bevolking zijn al geruime tijd bezig een oplossing hiervoor te vinden.

Thans is afgesproken de in ieder kanaalvak afgemeerd liggende legale woonschepen te nummeren vanaf het getal 1000. Dit lijkt een wat merkwaardige huisnummering, maar dat kan moeilijk anders in verband met de reeds bestaande huisnummering.

Voorbeeld adressering:

Woonschip Hoendiep o.z.: 1002, 1004, 1006 enz.

Woonschip Hoendiep w.z.: 1001, 1003, 1005 enz.

Of andersom, even nummering w.z. en oneven nummering o.z.

De wijze waarop de nummering zal worden aangebracht zal in overleg met de afdeling bevolking en de P.T.T. door de directie openbare werken worden vastgesteld.

De hiermee gemoeid zijnde kosten bedragen circa f 20.000,--. Voor de helft van dit bedrag is reeds dekking aanwezig binnen de begroting 1989 van de afdeling bevolking, terwijl de andere helft is opgenomen in de concept-begroting voor 1990.

### CONCLUSIE.

De in ieder kanaalvak afgemeerd liggende legale woonschepen dienen in verband met de nieuwe financiële verhoudingswet zo spoedig mogelijk te worden voorzien van een huisnummering.

Een andere mogelijkheid om de inkomsten te verhogen is het invoeren van legesheffing bij het verlenen van een ontheffing van het ligplaatsverbod. Globaal worden jaarlijks 60 van deze ontheffingen verstrekt. In het kader van de nota 'Gemeentelijk havengebied' is voorgesteld een leges in te voeren van f 25,-- per te verlenen ontheffing. Hieraan is mede in het kader van de in de afgelopen periode gevoerde onderhandelingen met het WCG nog geen uitvoering gegeven. Gezien de hoogte van het bedrag en het jaarlijks verleende aantal ontheffingen biedt deze oplossing ook weinig perspectief op het in evenwicht brengen van inkomsten en uitgaven. Niettemin kan op deze wijze een tegemoetkoming worden ontvangen in de kosten van de nodige administratieve handelingen welke nodig zijn voor het verlenen van een ontheffing.

#### CONCLUSIE.

Het streven is er op gericht uitgaven en inkomsten zoveel mogelijk in evenwicht te laten zijn. Ten aanzien van het onderdeel havendienst betekent dit dat de havengelden, mede gezien een verwachte toename van de kosten, gefaseerd in een periode van 5 jaar met 25 % dienen te worden verhoogd.

Als tegemoetkoming in de kosten van administratieve handelingen, benodigd voor het verlenen van een ontheffing van het ligplaatsverbod zal een leges kunnen worden ingevoerd van f 25,-- per te verlenen ontheffing.

## IX. Commentaar samengevat.

1. De aansluiting van woonschepen op het gemeentelijk waterleidingnet kan niet gerealiseerd worden op basis van een kostendekkende exploitatie. Niettemin verdient het in het belang van de volksgezondheid aanbeveling ook woonschepen op het gemeentelijke waterleidingnet aan te sluiten. Uitgangspunt moet dan wel zijn, uit financieel oogpunt, dat alle woonschepen worden aangesloten omdat anders de dekking van de kosten in gevaar komt.
2. Het onder verantwoordelijkheid van het WCG opgestelde rapport 'Bij de wal betrokken' biedt in ieder geval een redelijke basis voor de uitwerking van een woonomgevingsbeleid voor woonschepen, zonder het gemeentelijk doel: gebruik en uiterlijk aanzien van de wal, uit het oog te verliezen. Voor wat betreft de uiteindelijk in overleg met het WCG te formuleren inrichtingsvoorstellen per kanaalvak zal een redelijk evenwicht moeten worden gevonden tussen de in het rapport voorgestelde maatregelen en de beschikbare financiële middelen. Een ander belangrijk aspect is dat eventuele voorstellen ten aanzien van het gebruik van de wal moeten passen binnen het in de gemeente gevoerde ruimtelijk beleid.
3. Nu het wonen op het water erkend is als woonvorm verdient het aanbeveling het totale woonschepenbeleid te integreren in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Op korte termijn kan hieraan vorm worden gegeven door het opstellen van een leefmilieuverordening, waarvan de werking zich ook uitstrekt over niet onder gemeentelijk beheer vallende kanaalvakken. Gezien de beperkte werkingsduur van de leefmilieuverordening (maximaal 10 jaar) zal het gebruik van openbaar water en het gebruik en inrichting van de wal te zijner tijd in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen.
4. Vanuit het oogpunt van stedenbouw en stadsschoon verdient het aanbeveling woonschepen te onderwerpen aan welstands- en veiligheidsvoorschriften.
5. De in ieder kanaalvak afgemeerd liggende legale woonschepen dienen in verband met de nieuwe financiële verhoudingswet zo spoedig mogelijk te worden voorzien van een huisnummering.
6. Het streven is er op gericht uitgaven en inkomsten zoveel mogelijk in evenwicht te laten zijn. Ten aanzien van het onderdeel havendienst betekent dit, mede gezien een verwachte toename van de kosten, dat de havengelden gefaseerd in een periode van 5 jaar met 25 % dienen te

## X. Voorstellen.

A.1. Het college spreekt de bereidheid uit woonschepen met een vaste ligplaats in daartoe ingevolge art. 21, lid 1, van de APV aangewezen kanaalvakken, aan te sluiten op het waterleidingnet van het G.W.G.

1989 2. De aansluiting van de woonschepen op het gemeentelijk waterleidingnet vindt plaats in twee fasen. In 1990 worden de woonschepen in de diepenring aangesloten. De resterende schepen worden in 1991 aangesloten.

3. De kosten van deze operatie als volgt te dekken: f 104.144,-- uit de bijdrage in de kosten van aanleg dienstleiding;

f 378.156,-- komt ten laste van de begroting van het G.W.G.;

f 651.750,-- te dekken uit de vrijvallende exploitatiekosten door het afstoten van één van de waterboten.

4. Nadere voorstellen worden ingewacht omtrent de mogelijkheden de tweede waterboot te vervangen door het inrichten van watertappunten, dan wel de levering van water met deze boot zoveel mogelijk kostendekkend te maken.

B.1. Het college neemt kennis van het onder verantwoordelijkheid van het WCG opgestelde rapport 'Bij de wal betrokken', betreffende inrichting en gebruik van de wal.

2. Per kanaalvak zal in overleg met het WCG een inrichtingsvoorstel worden uitgewerkt, volgens de in paragraaf III van deze nota genoemde uitgangspunten.

C.1. Op korte termijn dient een leefmilieuverordening te worden opgesteld betreffende het gebruik van het water en het gebruik en inrichting van de wal, waarvan de werking zich ook uitstrekt over niet onder gemeentelijk beheer vallende kanaalvakken.

2. Gezien de beperkte werkingsduur van de leefmilieuverordening (maximaal 10 jaar) dient het gebruik van het water en het gebruik en inrichting van de wal binnen een periode van 10 jaar te worden opgenomen in nieuwe of bestaande bestemmingsplannen.

D.1. De welstandscommissie wordt verzocht richtlijnen te ontwerpen betreffende uiterlijk aanzien van woonschepen. Een eerste vereiste daarbij is de beschikbaarheid van foto's c.q. tekeningen van woonschepen.

2. De dienst R.O. wordt verzocht veiligheidseisen te ontwerpen waaraan woonschepen dienen te voldoen. In

DIENST RUIMTELIJKE ORDENING.  
Directie openbare werken.

Onderwerp: recapitulatie aansluitingskosten woonschepen op  
het gemeentelijk waterleidingnet.

Kostenplaatje.

Uitgaven:

Aanleg dienstleidingen	f	455.000,--
6 % BTW	f	27.300,--
Leveren/plaatsen buitenmeterputten	f	300.000,--
18,5 % BTW	f	55.500,--
Kadedoorvoeringen/extra vzm	f	250.000,--
18,5 % BTW	f	46.250,--
		-----
TOTAAL	f	1.134.050,--

Voor rekening van GWG komen de kosten voor aanleg dienstlei-  
dingen, incl. BTW = f 482.300,--.

De overige kosten komen voor rekening van RO, inclusief BTW  
= f 651.750,--.

Inkomsten:

107 x 815,--	= f	87.205,--
251 x 44,--	= f	11.044,--
+ 6% BTW	= f	5.895,--
		-----

Totale inkomsten f 104.144,--

Deze kosten betreffen een aandeel in de kosten van dienstlei-  
dingen waarvan wij voorstellen het bedrag ad f 87.205,-- om  
te slaan over alle aan te sluiten woonschepen. Deze inkomsten  
worden toegevoegd aan de begroting van het G.W.G.

De totale kosten bedragen dan f 1.029.906,--, als volgt  
verdeeld:

Aandeel GWG	f	378.156,--
Aandeel RO	f	651.750,--

Vrijvallende middelen bij de dienst RO door het afstoten van  
een waterboot : ca. f 75.000,-- structureel.

Daarnaast worden inkomsten verkregen uit de heffing van  
waterrechten. De hiernavolgende berekening is indicatief en  
kan per woonschip verschillen.

DIENST RUIMTELIJKE ORDENING.  
Directie openbare werken.

Onderwerp: taakverdeling G.W.G./R.O. aansluiting  
woonschepen op waterleiding.

1. Aanleg van de dienstleiding (tussen hoofdleiding en watermeterput) en plaatsing van de watermeter (per woonschip een watermeter), alsmede het onderhoud daarvan, geschiedt voor rekening en verantwoordelijkheid van het G.W.G.
2. Aanleg van de watermeterput en de leiding vanaf de watermeter tot de doorvoering door de wal/oever, als mede het onderhoud daarvan geschiedt voor rekening en verantwoordelijkheid van de dienst R.O.
3. Jaarlijkse opname en registratie van het waterverbruik geschiedt door het G.W.G.
4. Op de op de waterleiding aan te sluiten woonschepen zal de 'Verordening tot regeling van de waterrechten' van toepassing worden verklaard, waarbij de waterrechten volgens tariefklasse I in rekening worden gebracht.
5. De waterrechten zullen door het G.W.G. rechtstreeks aan de ontheffinghouder in rekening worden gebracht, op basis van de door de dienst R.O. verstrekte gegevens. Mutaties in het ontheffingenbestand zullen onverwijld aan het G.W.G. worden doorgegeven.
6. Indien de ontheffinghouder, na daartoe éénmaal te zijn aangemaand, in gebreke blijft, zal de dienst R.O., directie O.W., het verschuldigde bedrag aan waterrechten betalen, hetgeen overigens de ontheffinghouder niet ontslaat van zijn betalingsplicht.
7. Indien in de toekomst mocht blijken dat de inning van waterrechten op gelijkwaardige bij de afdeling haven van de dienst R.O. kan plaats vinden, dan zal dit onderwerp opnieuw ter discussie kunnen worden gebracht.

verbeteren van afmeer- en afvalvoorzieningen zal de nodige aandacht krijgen. Gezien de functie van de weg zijn verkeersdrempels hier niet gewenst.

Gedeelte Wilhelminakade (n.z.).

1 t/m 4, 9. Fietspad tussen H. Collenius- en Plantsoenbrug vervangen door een voetpad; tussen voetpad en rijweg een fietspad. Asfaltering van de rijweg en aanleg van verkeersdrempels. Aanleg van fietspaden langs beide zijden van de rijweg tussen de H. Collenius- en spoorbrug.

COMMENTAAR.

Ook dit gedeelte leent zich uitstekend voor in gebruikgeving van oevergedeelten. Waar nodig zal dan de oeverbeschoeiing worden hersteld. Bij in gebruikgeving zullen standaard bergingen worden toegestaan. Asfaltering van de Wilhelminakade is voorzien in 1990. Tegelijkertijd kunnen dan voorzieningen worden getroffen ten aanzien van voet-/rijwielpad (Plantsoen-H. Colleniusbrug) en fietspad (H. Colleniusbrug-spoorbrug). Voor wat betreft het laatste lijkt ons een fietspad in één richting aan de zijde van het Reitdiep voldoende. Gezien de functie van de weg zijn verkeersdrempels hier niet gewenst.

Hoendiep.

Groene wal (n.z.).

1, 3, 9. Aanleg van een loopsteiger parallel aan de weg en aanleg fietspad langs de wal als buffer naar de rijweg. Asfaltering oversteekplaats. In het rapport wordt geconstateerd dat hier sprake is van een slechte en onveilige situatie in verband met de minimale afstand tot de rijweg

COMMENTAAR.

Zoals terecht wordt geconstateerd is de ruimte zodanig beperkt dat hier weinig mogelijkheden zijn zonder zeer ingrijpende infrastructurele maatregelen (b.v. verplaatsen rijweg). De enige mogelijkheid om hier enige verbeteringen te treffen is de aanleg van een loopsteiger en tegelijkertijd herstel van de oeverbeschoeiing. In combinatie daarmee kunnen oevergedeelten in gebruik worden gegeven en waar mogelijk standaard bergingen worden toegestaan. De aanleg van een fietspad is dan minder noodzakelijk en ook niet mogelijk gezien de thans beschikbare ruimte. De asfaltering van de oversteekplaats zal in het onderhoudsprogramma voor 1990 worden meegenomen.

Stenen kade (z.z.).

2 t/m 5, 9. Plaatsing van bloembakken.

COMMENTAAR.

De thans aanwezige ruimte wordt hoofdzakelijk ingenomen door parkerende auto's, zonder dat er sprake is van een duidelijke inrichting. Voor dit gedeelte zal een herinrichtingsplan moeten worden opgesteld met als uitgangspunt verbeteren van de bereikbaarheid en afmeermogelijkheden, gecombineerd met parkeren. Voor

het plaatsen van bergingen zal dan onvoldoende ruimte overblijven en is ook uit ruimtelijk oogpunt gezien ongewenst.

Gedeelte Energieweg.

Het gedeelte bij de Suikerfabriek is slecht. Voorzeningen die op een dergelijke plek noodzakelijk zijn, zoals verlichting, bestrating en afmeermogelijkheden ontbreken geheel. Alleen gas, electra en water zijn hier aanwezig.. Het overige deel langs de Energieweg biedt weinig mogelijkheden voor extra voorzieningen. Dit is voornamelijk te wijten aan de smalle groenstrook die geen ruimte biedt aan bergingen. Het afmeren en de bereikbaarheid van de schepen kunnen wel verbeterd worden.

COMMENTAAR.

Het vorenstaande is integraal uit het rapport van het WCG overgenomen en onderschrijven wij geheel.

Oosterhamrikkanaal.

Gedeelte Bloemsingel/Kapteynbrug.

COMMENTAAR.

Dit gedeelte is niet aangewezen als kanaalvak waar woonschepen met een ontheffing ligplaats mogen innemen en laten we hier dan ook verder buiten beschouwing.

Gedeelte Oliemulders- Zaagmuldersbrug.

1 t/m 5, 9.

COMMENTAAR.

Het betreft hier een vrij complex geheel, deels bestaande uit groene wal en deels uit stenen kade. Op zich is hier voldoende ruimte aanwezig hetgeen waarschijnlijk ook de reden is geweest dat hier de grootste wildgroei is ontstaan. Voor dit kanaalvak verdient het aanbeveling een herinrichtingsplan op te stellen, waarbij de groene gedeelten in gebruik worden gegeven en standaard bergingen (ook op de stenen kade) worden toegestaan.

Boterdiep.

COMMENTAAR.

Dit kanaalvak is in eigendom en beheer bij het waterschap Hunsingo. Als zodanig heeft de gemeente hier geen bemoeienis mee.