



Woonschepencomité Groningen
Postbus 1130
9701 BC Groningen

College van B & W van Groningen

Grote Markt 1

9712 HN GRONINGEN

Datum: 03-02-02
Betreft: Inspraakreactie op het concept "Verordening Openbaar Vaarwater"
Bijlagen: Reactie op VOV, reactie op toelichting VOV, brief van college van b & w.

L.S.,

In reactie op het concept "Verordening Openbaar Vaarwater" (VOV) het volgende.
Onlangs heeft de Ombudsvrouw zich in haar rapport (dossiernr: 01.261.073) uitgelaten over de gebrekkige uitvoering van de regelgeving in de VOV. Naar mening van het WcG zal de nieuwe regelgeving dit probleem niet oplossen. Zowel bij de raad als bij het college is er een zekere onwil om bijvoorbeeld daadwerkelijk het probleem van de "bootjesmelkers" aan te pakken. Een ander voorbeeld is de gang van zaken rond de uitvoering van Watergang. Het was de bedoeling om kanaalvak verbetering te bewerkstelligen en om er daarna voor te zorgen dat die kanaalvakken er dan ook goed bij blijven liggen. Dit alles met medewerking van de woonbootbewoners. Bovendien zouden er tijdens deze werkzaamheden nieuwe ligplaatsen kunnen ontstaan. Het WcG heeft vernomen dat er lang niet voldoende budget is om dit alles uit te voeren. Was de raad twee jaar geleden dan niet op de hoogte van de kosten? Heeft men een plan goedgekeurd zonder begroting? Er ligt een aangenomen beleidsplan en er is een aangenomen uitvoeringsplan eerste fase. Over Watergang is jaren gepraat en nagedacht. Als er nu mee gestopt moet worden dan kunnen de bewoners het gemeentebestuur toch niet meer serieus nemen? De vrijwilligers van het WcG hebben heel veel tijd besteed aan de besprekingen over Watergang en de VOV. Het zal toch niet zo zijn dat dit slechts bedoeld was om onze vrijwilligers zoet te houden? De Ombudsvrouw heeft in een eerder rapport (dossiernr: 99.048.20) aangegeven dat de gemeente niet voldoende dienstbaar is jegens de woonbootbewoners. Dit is een zeer ernstig verwijt. Zoiets raakt rechtstreeks onze democratie. De gemeenteraad dient er te zijn voor al haar inwoners. Als de belangen van woonbootbewoners moeten wijken voor grotere belangen, dan dient men er toch minimaal voor te zorgen dat daar een compensatie tegenover staat. Op dit punt laat het gemeentebestuur en in het bijzonder de VOV, het afweten. Het WcG zal dat beslist niet accepteren. Verder is het zeer opmerkelijk dat er kennelijk voor gekozen wordt om de wet te gaan overtreden om welstand te

bewerkstelligen terwijl het instellen van huurbescherming van de woonruimte op een woonboot en de ligplaats zelf (Een WcG wens) op “juridische problemen” stuit. U neemt de wet niet serieus. Verwacht u dan dat uw inwoners dat wel zullen gaan doen?

Het Woonschepencomité Groningen (WcG) heeft de rest van de inspraakreactie verdeeld in enkele onderdelen. Eerst zullen we achtergrondinformatie en kritiek geven op het systeem van

het aanwijsbesluit en de vergunningen. Daarna zullen we ingaan op het onderwerp “Welstand” en vervolgens zullen we concrete punten van kritiek geven op de tekst van de verordening en op de tekst van de toelichting. De laatste twee onderdelen zullen in een aparte bijlage worden behandeld.

Het aanwijsbesluit versus regeling via bestemmingsplannen

Al in de jaren zestig van de vorige eeuw gaf de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een notitie uit waarin zij erop aandrong bij haar leden om ligplaatsen voor woonschepen te regelen in bestemmingsplannen. Nadat begin jaren zeventig de Woonschepenwet van Marcel van Dam (die de woonschepen als woonvorm wilde afschaffen) sneuvelde, was het wel duidelijk dat de Woonschepen zouden blijven in Nederland. De noodzaak om de ligplaatsen te regelen in bestemmingsplannen werd daarmee alleen maar groter. Dit is in feite de enige manier om er zorg voor te dragen dat de openbare ruimte op een goede manier wordt ingevuld. Het aanwijzen van ligplaatsen in een bestemmingsplan gebeurt na een uitgebreide en zorgvuldige democratische procedure met daaraan gekoppeld de mogelijkheid van inspraak en de mogelijkheid van bezwaar. Voor huizenbezitters geldt als gevolg daarvan dat ze een forse rechtszekerheid hebben wanneer zij in een bestemmingsplan zijn opgenomen. Het principe van een gelijkwaardige behandeling is door de gemeenteraad geformuleerd in de notitie “Watergang”. Het WcG is van mening dat diezelfde rechtszekerheid die voor de huizenbezitter geldt, ook voor ligplaatsen voor woonschepen en de woonschepen zelf zou moeten gelden. Dit nu is niet het geval. Als het aan het college ligt, dan zal dat ook niet gebeuren. Immers, wanneer het college vindt dat er een ligplaats moet verdwijnen, dan heeft zij de mogelijkheid om het aanwijsbesluit te wijzigen. De zware procedure van het wijzigen van een bestemmingsplan is helemaal niet nodig. Erg wrang is het feit dat het college (pas in 1996!) de ligplaatsen voor woonschepen niet in bestemmingsplannen heeft opgenomen om de woonbootbewoners rechtszekerheid te bieden, maar om de bewoners regels op te kunnen leggen. De gemeenteraad regelt dus wel de plichten van de woonbootbewoners, maar niet de bijbehorende rechtszekerheid. Denk bij plichten bijvoorbeeld aan de hoogtebeperking van de woonboot tot enkele meters, terwijl de tegenoverliggende huizen best 30 meter hoog mogen zijn.

Bij de vaststelling van de vorige VOV heeft het college toegezegd dat de raadscommissie en het WcG zouden worden ingelicht bij wijziging van het aanwijsbesluit, maar zelfs deze simpele toezegging heeft men niet kunnen nakomen. Verder werd gezegd dat het aanwijsbesluit een noodmaatregel was. Er zou naar gestreefd worden om het aanwijsbesluit op termijn weer af te schaffen. Naar aanleiding van een inspraakreactie van het WcG op het bestemmingsplan Hortusbuurt/Noorderplantsoen, waarin het WcG ervoor pleitte om het afschaffen van het aanwijsbesluit niet te frustreren, kregen wij een brief van het college van b & w (zie bijlage) waaruit blijkt dat men helemaal niet van plan is om op enige termijn toe te werken naar de afschaffing van het aanwijsbesluit. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan Hortusbuurt/Noorderplantsoen aangenomen. Hierin heeft zij bovendien geregeld dat woonruimte op een woonboot door de gemeente niet wordt erkend als woning. We weten dus waar deze gemeenteraad staat.

Het WcG is het **hartgrondig oneens** met de inhoud van de brief van het college. Het WcG is echter wel van mening dat deze brief opgenomen dient te worden in de toelichting op de VOV. Het WcG vindt tevens dat de brief van het college en de toezeggingen die het college daarin doet, deel moet uitmaken van de huidige discussie en inspraak. Het is stijlloos om zoiets belangrijks even in een brief aan het WcG mee te delen en buiten elke democratische

besluitvorming te houden. Wanneer het standpunt van het college door de raad wordt overgenomen, dan zal het WcG zich hier niet bij neerleggen.

Voor alle duidelijkheid: het WcG is wel bereid om het aanwijsbesluit voorlopig nog te aanvaarden, maar dan moet in de VOV worden geregeld dat bij het opheffen van ligplaatsen de bewoner/eigenaar volledig schadeloos wordt gesteld. Dit moet in eerste instantie door het

aanbieden van een andere, gelijkwaardige, ligplaats. Wanneer dit niet mogelijk is, dan moet er een financiële schadevergoeding komen. Daarbij dient eventueel (wanneer de boot moet worden gesloopt) de waarde van de boot te worden vergoed. Verder dient het aantal ligplaatsen binnen de gemeente niet verder af te nemen. (Het college heeft het altijd over de 16 ligplaatsen die erbij zijn gekomen de afgelopen jaren, maar zij vergeet altijd dat er 19 ligplaatsen aan het Hoendiep zullen - deels al gebeurd - verdwijnen. We zijn ook het ligplaatsverlies van ongeveer 60 plaatsen aan het Oosterhamrikkanaal ten behoeve van de busbaan nog niet vergeten...enz.)

"Welstand" en het "Aanzien van de gemeente"

Wettelijk gezien mogen gemeenten geen eisen stellen aan de inrichting en het gebruik van een woonschip. Een gemeente heeft wel de bevoegdheid om regels voor ligplaatsen te maken. Is dit wel een wenselijke situatie voor woonbootbewoners? Hieronder enige overwegingen.

Met "welstand" wordt over het algemeen bedoeld: de staat en bewoonbaarheid van een woning. Voor ons dus het woonschip. Het gaat hier om alles wat drijft en waarop gewoond wordt. Bij huizen is er in het kader van bijvoorbeeld de bouwverordening van alles geregeld, zoals onderhoud van het dak, voldoende ramen, brandveiligheid, enz., enz. Het doel is om de woongelegenheid, de gezondheid en de veiligheid van bewoners te beschermen.

Bijna niemand is tegen een goede welstand. Ook niet als het om woonschepen gaat. Woonbootbewoners zijn wel vaak tegen de regels die men wil stellen om het doel (welstand) te bereiken. Veel gemeentes hebben de afgelopen decennia geprobeerd om door misbruik van (welstands)regels af te komen van woonschepen. Men zoekt gewoon naar een reden om een vergunning in te kunnen trekken.

Een schoonheidscommissie zorgt ervoor dat er normen worden gesteld aan het uiterlijk van huizen. Je krijgt geen bouwvergunning als de bouwplannen niet passen in het beeld dat een gemeente voor ogen heeft. Dit heeft niets te maken met de bescherming van woonruimte of de bescherming van de gezondheid en veiligheid van bewoners. Het gaat hier om het "aanzien van de gemeente". Vaak wordt dit ook welstand genoemd. Veel ambtenaren en politici refereren aan dit goed omschreven juridische begrip uit de bouwverordeningen als ze het over welstand hebben. Dit is eigenlijk een verkeerde benaming.

Soms doet een gemeente veel moeite om een deel van de stad er fantastisch uit te laten zien. Er wordt bijvoorbeeld geld uitgegeven aan de restauratie van historische grachtenpanden en

oude bruggen. Deze kunnen op een monumentenlijst gezet worden en de eigenaar kan dan financiële steun krijgen voor het onderhoud. Het is wel te begrijpen dat wanneer plotseling bij zo'n bruggetje of grachtenpand een woonboot zou afmeren met het uiterlijk van het Groninger museum, er een rel zou kunnen ontstaan. Walbewoners, die zelf zwaar gefrustreerd zijn door de regeltjes van schoonheidscommissies, kunnen vaak niet begrijpen dat er aan een woonboot

geen eisen worden gesteld (gemakshalve vergeet men dan wel even, dat de hoogte-eisen voor een woonboot in de gemeente heel wat strenger zijn dan die voor huizen). De logische reactie zou zijn om de regeltjes voor huizen af te schaffen. De huizenbewoner krijgt dan eindelijk de vrijheid die de woonbootbewoner al lang heeft. Dit gebeurt ook ten dele. Staatssecretaris Remkes van volkshuisvesting wil de regels voor huizen versoepelen. Ondanks dit alles vindt men toch dat er regels moeten komen voor het uiterlijk van woonschepen of voor het totale beeld dat een bepaalde omgeving uitstraalt. Dus inclusief de aanblik van de woonschepen.

Sommige gemeenten willen graag tjalken en klippers in hun wateren zien. Vanwege het historische karakter zegt men. Historische arken wil men meestal niet. Steekhoudende argumenten hiervoor heeft men niet. Het gaat kennelijk niet om het historische aspect. Elk bootje met een mast is goed. Als het beeld maar in het kitscherige schilderijtje past. Gemeentes zijn vaak ook tegen moderne arken. Dit is een opmerkelijk standpunt, omdat moderne arken vaak veel meer voldoen aan de welstandseisen dan klippers en tjalken. Kennelijk is het "kitscherige aanzien van de gemeente" belangrijker dan "welstand". De vraag die opkomt is of men ook graag ziet dat bungalows en flats gaan verdwijnen ten behoeve van historisch verantwoorde plaggenhutten. Zouden de huizenbewoners deze afbraak van "welstand" ten behoeve van het "aanzien van de gemeente" pikken? Men wil forse eisen stellen aan het uiterlijk van woonschepen. Eisen die ook flinke (nadelige) gevolgen hebben voor de welstand van de woonboten (denk bijvoorbeeld aan een gebrekkige stahoogte). Opmerkelijk is het dat de gemeente er niet voor wil betalen. Het WcG heeft gevraagd om in het kader van het beleidsplan "Watergang" een financiële regeling voor drijvende monumenten in te stellen. Dit is door de gemeente afgewezen. Woonschepen komen, omdat er geen eisen aan gesteld mogen worden, ook niet in aanmerking voor huursubsidie. Conclusie: eisen vanuit een beschermd en historisch stadsbeeld zijn op zich wel te begrijpen, maar wanneer hypocriete regeltjes daar het gevolg van zijn, dienen deze regeltjes kennelijk andere doelen.

Het komt landelijk vaak voor dat er geprobeerd wordt om arken te weren die tussen flatgebouwen in liggen. Smaken verschillen, daar valt nauwelijks over te twisten. Het is echter wel heel hypocriet om te vinden dat een ark dan het beeld verpest. Vrijwel elke woonboot is immers mooier dan een flat of een rijtjeshuis. En wat te denken over de aanblik van het verkeer?

Er zijn ook altijd wel mensen te vinden die menen dat de burens (zowel op de wal als op het water) aan regels zouden moeten voldoen. Zo zijn er huizenbewoners die vinden dat ze recht hebben op zicht op het water. Ze vinden dan ook dat er bij hun voor de deur geen woonboot mag liggen. Wanneer je als woonbootbewoner echter vindt dat je recht hebt op uitzicht over de weilanden en dat er daarom geen huis gebouwd mag worden voor jouw loopplank, dan hoef je niet op veel begrip te rekenen.

Waarom wel eisen aan schepen?

- 1) Een gemeente die helemaal niets mag eisen met betrekking tot woonschepen zal ook niet graag aan uitbreiding van ligplaatsen meewerken. Daarom zou het voor de hand liggen om mee te werken aan schoonheidseisen.
- 2) Als in het kader van een beschermd, historisch stadsgezicht veel moeite wordt gedaan om een fraai beeld te behouden, dan zou het vreemd zijn als de woonbootbewoner dit beeld zomaar zou kunnen verstoren.

3) Voor huizen gelden wel regels. Het is moeilijk uit te leggen dat een woonboot die een vaste ligplaats heeft in de buurt van een huis niet aan regeltjes hoeft te voldoen.

Waarom geen eisen aan schepen?

1) Doodgewoon omdat dit nu eenmaal niet mag. Woonschepen vallen formeel buiten de

bouwregelgeving. Dat is juist, maar het is slechts het halve verhaal. De wetgever zegt hierover ondermeer: *"Voor de bewoners van woonschepen is de verscheidenheid in de uitvoering van de schepen veelal één van de aantrekkelijke aspecten van de woonvorm. Juist die verscheidenheid bemoeilijkt het stellen van eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die vanuit een oogpunt van volkshuisvesting aan woningen worden gesteld. Deze omstandigheid en het gegeven dat woonschepen woonruimte bieden aan een relatief kleine groep van eigenaar-bewoners, maken het niet wenselijk nieuwe regels voor de inrichting (WcG: hoe de boot is gebouwd) en het gebruik van woonschepen te stellen. Andere regels daarvoor worden door de overheid dan ook niet gesteld, ook niet in andere kaders. Wel kunnen op gemeentelijk niveau regels worden gesteld met betrekking tot de ligplaats."* (Wet van 22 mei 1991, Stb394.)

Verder blijkt uit de discussie over de huursubsidiewet die de kamer heeft gevoerd dat het niet de bedoeling is om eisen te stellen ten aanzien van woonschepen. Ook recente antwoorden van de toenmalige staatssecretaris Tommel op kamervragen laten hierover geen twijfel bestaan. De heer Tommel zei ondermeer: *"woonschepen vallen niet onder de Woningwet en dus ook niet onder het bouwbesluit; er gelden dus ook geen eisen voor b.v. constructie en oppervlakte e.d.;"* (zie o.a. Memorie van Antwoord 11 juni 1998, dossier 25 333, Eerste Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1997-1998 Nr.313b).

Tommel stelt dat, als gevolg hiervan, de wetgever tevens heeft besloten dat woonbootbewoners niet in aanmerking komen voor huursubsidie en vele regelingen die daar weer aan gekoppeld zijn.

Geen eisen, geen subsidie. Het WcG vindt dat we dit ook mogen omdraaien: Geen subsidie, geen eisen. De gemeente mag dus geen eisen stellen. Wanneer een gemeente toch eisen wil stellen, dan ligt het niet voor de hand om te proberen om mazen in de wet te zoeken of om de wet botweg te overtreden. Zoiets hoort een overheid niet te doen (maar de gemeente wil het wel!). Men zal naar Den Haag moeten om dit te regelen.

2) Het gaat bij een deel van de woonboten om schepen die nog kunnen varen. Het ligt niet voor de hand om in elke gemeente eisen te gaan stellen en dan te verwachten dat een schipper bij overschrijding van elke gemeentegrens zijn schip gaat aanpassen totdat het aan de regels voldoet. Lokale eisen aan roerende zaken zijn zeer onlogisch. Men doet dit ook niet voor het verkeer, dat toch ook in een sterke mate beeldbepalend is.

3) Eén van de redenen om op een schip te gaan wonen is nu juist het feit dat er weinig regels zijn. Waarom zou je de kleine groep bootbewoners die daar bewust voor hebben gekozen het leven vergallen door hen hun gekoesterde vrijheid af te pakken. Het is een essentieel onderdeel van de woonvorm. Er zijn veel woonbootbewoners die hard werken aan hun boot en die zo voorkomen dat ons maritieme cultuurhistorisch waardevolle erfgoed verdwijnt. Men zou hen juist dankbaar moeten zijn. Het stellen van eisen aan schepen met het doel om een zogenaamd historisch stadsbeeld te verkrijgen, kan zelfs contraproductief werken. De vrijheidslievende woonschipbewoner zal liever op een plek liggen waar hij (of zij) zijn historisch waardevolle casco naar eigen inzicht kan opknappen.

4) Vanwege de enorme hypocrisie en domheid van de schoonheidscommissies. In Amsterdam werd het onlangs aan iemand verboden om een patrijspoortje in de romp van een historisch schip te plaatsen terwijl een nieuwgebouwde woonboot die zo uit een stripverhaal van Donald Duck was weggevaren, wel werd toegelaten. Amsterdam moet kennelijk een soort "Disneyland" worden.

5) Het stellen van schoonheidseisen staat vaak haaks op het nastreven van welstand. Wanneer je een voormalig vrachtscheepje in strikt originele (uiterlijke) staat wilt houden, dat houdt dit bijvoorbeeld in dat er geen daglicht naar binnen kan treden, of dat de stahoogte beperkt is.

6) Elke regel die een gemeente kan gebruiken, kan ook misbruikt worden. Welstands- en schoonheidseisen zijn en worden in de praktijk veelvuldig misbruikt om woonboten weg te krijgen. Uit een wetenschappelijk rapport blijkt dat gemeentes op allerlei mogelijke manieren "zijdellingse repressie" uitvoeren om van woonboten af te komen. De wetgever heeft destijds nadrukkelijk enige bescherming aan de bootbewoners willen geven. Gemeentes komen hun

grondwettelijke zorgplicht om te zorgen voor voldoende ligplaatsen niet na. Integendeel. Er moet worden uitgestorven en daar zijn (welstands)regels goed voor te misbruiken.

De vraag waar het nu om gaat is natuurlijk of de gemeente te vertrouwen is. Voor de bewoners staat hun woning op het spel. Grote voorzichtigheid is geboden. Dit, gecombineerd met het feit dat de gemeente de woonbootbewoners de rechtszekerheid die bestemmingsplannen bieden wil onthouden en het feit dat men de woonruimte op een woonboot niet meer wil erkennen als woning en het feit dat de VOV een vrijbrief geeft aan het college om alles te doen wat haar goedgeeft, doet het ergste vermoeden. Uit het rapport "Kantje Boord" van de gemeente Groningen bleek dat slechts 12% van de bootbewoners nog enig vertrouwen in de gemeente heeft. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat het nu beter is gesteld. Toch zijn er wel bewoners die voor regels voor welstand zijn. Het WcG wilde (en wil) de bewoners middels een uitgebreide enquête vragen wat men van "welstand" vindt. Het college zou eerst de artikelen over "welstand" pas in een latere versie van de VOV opnemen. Dit zou de gelegenheid hebben gegeven om eventueel tot afspraken te komen met de gemeente. Het college is echter teruggekomen op haar standpunt en heeft de "welstand" nu al geregeld. Als blijkt dat de bewoners in meerderheid tegen de regels uit het concept-VOV zijn, dan zal het WcG deze niet accepteren. Wanneer bewoners en gemeente tot een zekere overeenstemming zouden kunnen komen over een soort van kaderregelgeving, dan zou het WcG samen met de Landelijke Woonschepen Organisatie (LWO) en wellicht samen met een vertegenwoordiging van gemeentes, aan de regering kunnen vragen om tot een kaderwetgeving te komen. Zoiets lijkt in principe mogelijk.

Voorlopig hebben de woonbootbewoners de bescherming die de wet hen biedt nog hard nodig om hen te vrijwaren van hypocrisie, domheid en onwil van functionarissen en politici. Een eventuele kaderwet zal een dergelijke bescherming goed moeten regelen, anders dan worden woonschepen historie, precies zoals Marcel van Dam (PvdA) wilde.

Drijfhuizen

Verder nog een losse opmerking over "Drijfhuizen". Sommige bewoners zijn tegen drijfhuizen. Deze woonvorm heeft weinig meer van doen met het klassieke waterwonen. Zij stellen dat er op de kant al genoeg mogelijkheid is om luxe te wonen. Omdat de ruimte op het water beperkt is, menen deze bewoners dat het niet nodig is dat de "Drijfhuizen" ook nog eens beslag gaan leggen op het water. Het WcG-bestuur vraagt zich af of drijfhuizen tot woonboten gerekend worden door de gemeente. Wij zouden deze vraag graag beantwoord willen zien. Uiteraard met een uitgebreide motivatie. Graag ook een definitie van "Drijfhuis".

Met vriendelijke groet,

namens het bestuur van het Woonschepencomité Groningen,

S. Elings (voorzitter)
Tel: 050 3126415