

Notitie “Spraakmakend”

Raadscommissie VRO

vergadering d.d. 5 oktober 1999 inzake de nota “Watergang”

Inhoudsopgave

| | |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hoofdstuk 1 | Voorwoord |
| Hoofdstuk 2 | Inleiding, definities en begrippen 2.1 Het beleid van de gemeente Groningen inzake openbaar vaarwater 2.2 Definities en begrippen |
| Hoofdstuk 3 | Het beleid 3.1 De Verordening Openbaar Vaarwater (V.O.V.) 3.2 Uniforme Voorschriften (U.V.O.V.) 3.3 De nota “Watergang” 3.4 De booteigenaar en de inspraakmogelijkheden |
| Hoofdstuk 4 | De uitvoering 4.1 Overzicht bedrijfsschepen 4.2 Toelichting overzicht bedrijfsschepen 4.3 Overzicht woonschepen Oosterhaven 4.4 Dienst RO/EZ |
| Hoofdstuk 5 | Conclusies 5.1 Conclusies |
| Hoofdstuk 6 | Bijlagen |

HOOFDSTUK 1

Hoofdstuk 1 Voorwoord

Hierbij wil ik uw aandacht vragen voor deze notitie “Spraaakmakend”. Ik heb deze notitie geschreven om een aantal zaken helder en duidelijk te maken. In deze notitie “Spraaakmakend” ga ik in op het beleid aangaande het vaarwater dat het college van B&W wenst te gaan uitvoeren. In deze notitie komen voorts de relatie met de V.O.V. en de U.V.O.V. aan de orde. Tevens komt de werkwijze van de dienst RO/EZ aan de orde.

Voorafgaand aan de inhoudelijke zaken het volgende. De inspraakreacties van de Haan d.d. 29 januari 1999 met de toelichting hierop 28 mei 1999 (zie bijlage 1 en 7) op de inspraakavond nota “Watergang” is op hoofdlijnen onbehandeld gebleven (bijlage 2A,2B). Als reden hiervoor geeft de gemeente Groningen aan, dat de lopende beroepszaak inzake de intrekking van de ligplaatsvergunning de behandeling van de argumentatie in de weg staat.

In mijn opvatting is deze wijze van handelen onjuist. De zaken zoals die door de Haan zijn ingebracht in de inspraakprocedure staan in beginsel los van de genoemde beroepsprocedure bij de Raad van State.

De inspraakreactie heeft betrekking op de inconsistenties die er bestaan tussen de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota “Watergang”. De zaken hebben betrekking op het algemeen belang. Het kan toch niet zo zijn dat mijn beroepsprocedure een verantwoorde beleidsontwikkeling in algemene zin in de weg staat.

In dit kader spreek ik de hoop uit dat de gemeenteraad de zaak serieus gaat bekijken en hoop ik dat de geruchten inzake reeds gemaakte “deals” op onwaarheid berusten. Voorts hoop ik dat de zinswijze van uw collega Dominic van Vree, zoals die is weergegeven in zijn maiden-speech (zie bijlage 3) tijdens de raadsvergadering over de ontwikkeling van de gemeentelijke organisatie niet op waarheid berust. De door het college van B&W opgestelde organisatie-ontwikkeling schets is het uitgangspunt van waaruit ondergetekende tot zijn conclusies komt.

De kern van de speech van Dominic van Vree is een oproep tot de leden van de gemeenteraad met als centrale thema; ‘Raadsleden ontdoe uzelf van autisme en schoolpleingedrag’. Persoonlijk ben ik de mening toegedaan dat u nu reeds als raadsleden in staat gesteld wordt de inhoud

van de maiden-speech tot het verleden te doen horen. Ik vraag u in dit kader dan nogmaals de zaak nauwkeurig onder de loep te nemen en de ingebrachte argumenten te gaan beoordelen.

Aangaande de bovengenoemde schets organisatie-ontwikkeling van het college van B&W ontvangt u op korte termijn mijn visie vanuit organisatiekundig perspectief. Ik heb vastgesteld dat de schets opgesteld is vanuit een politieke invalshoek. Gezien het feit dat politiek bedrijven een heel andere materie is dan het besturen van de “BV Groningen” ben ik zo vrij een schets vanuit organisatorisch oogpunt op te stellen.

In hoofdstuk 4, par. 4.4 De dienst RO/EZ, ga ik in dit kader slechts kort in op een aantal facetten die significant zijn voor het functioneren van de dienst RO/EZ. Zoals reeds gememoreerd is de basis waarop de beoordeling plaatsvindt gebaseerd op de konstateringen zoals die door het college van B&W in een organisatie-schets is of zijn weergegeven.

HOOFDSTUK 2

Hoofdstuk 2 Inleiding, definities en begrippen.

2.1 Het beleid van de gemeente Groningen inzake het openbaar vaarwater

Het beleid voor het openbaar vaarwater is verwoord in diverse nota's en verordeningen. Het waterbeleid is tot nu toe op vele fronten tot stand gekomen. In dit kader noem ik de nota's en regelingen die het water zelf als onderwerp hebben (Verordening Openbaar vaarwater 1994, Uniforme voorschriften Bestemmingsplan Openbaar vaarwater). Voorts heeft het college B&W van de gemeente Groningen de nota "Watergang" opgesteld. De nota "Watergang" is een beleidsnota die onlangs in november 1998 is vastgesteld.

De Haan stelt in dit kader dat de gemeente Groningen het nodig acht om voor rond 500 schepen een V.O.V. een U.V.O.V. en een nota "Watergang" op te moeten stellen. In mijn opvatting denkt de gemeente Groningen door middel van de genoemde stukken de problemen op het gebied van havenzaken op te lossen. Persoonlijk denk ik dat deze opzet niet tot resultaten zal leiden vanwege de tekortkomingen die in het nu volgende in deze notitie nader zal worden toegelicht.

Het beoogde doel van de regelgeving is de werkafspraken tussen de booteigenaren en de gemeente Groningen schriftelijk vast te leggen. Dit houdt in dat de regelgeving helder en duidelijk voor beide partijen dient te worden vastgelegd. Spelregels die voor tweeërlei uitleg vatbaar zijn blijken in de praktijk niet te functioneren.

Als uitgangspunt van deze notitie poneer ik de stelling; dat door het geconstateerde kwaliteitsniveau van de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota "Watergang" het onmogelijk is om met deze middelen het voorgestelde doel te bereiken.

Aan de hand van de behandeling van een aantal artikelen uit de genoemde regelgeving licht ik mijn visie toe. Allereerst ga ik dan ook in op definities en begrippen. Vervolgens komen de geselecteerde artikelen van de V.O.V. en de U.V.O.V. in hoofdstuk 3 aan de orde. Hoofdstuk 4 heeft betrekking op de uitvoering en de in de praktijk geconstateerde afwijkingen. De afwijkingen hebben betrekking op een geselecteerd gebied of een bepaalde categorie schepen. In hoofdstuk 5 komen de conclusies van de Haan aan de orde. Hoofdstuk 6 bevat de bijlagen die corresponderen met de verwijzingen in de diverse voorafgaande hoofdstukken.

2.2 Definities en begrippen

De nu volgende definities zijn overgenomen uit de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota “Watergang”. Vooraf merk ik op dat de begrippen, definities en bijbehorende criteria niet volledig en centraal zijn vastgelegd. De nu volgende begrippen en definities zijn ontleend aan de U.V.O.V. Het begrip “Watergang” is overgenomen uit de gelijknamige nota.

Woonschip

Een vaartuig, dat uitsluitend of hoofdzakelijk als woning wordt gebruikt of tot woning is bestemd.

Bedrijfsschip

Een vaartuig, dat geheel of grotendeels tot opslag of bewaring van goederen of tot uitoefening van een beroep of bedrijf wordt gebruikt.

Recreatieschip

Een vaartuig, bestemd of in gebruik voor recreatie doeleinden.

U.V.O.V.

Uniforme voorschriften openbaar vaarwater is een bestemmingsplan dat gebaseerd is op de Wet Ruimtelijke Ordening en ten doel heeft ruimtelijke relevante belangen af te wegen. Betrokken belangen betreffen onder meer nautische

belangen, huisvestingsbelangen en stedenbouwkundige aspecten.

V.O.V.

De "verordening op het gebruik van openbaar vaarwater binnen en in beheer bij de gemeente Groningen" bevat regels voor vaartuigen op basis van de gemeentewet. De verordening heeft als oogmerk ordelijkheid van ligplaatsen, ordelijkheid van openbaar vaarwater en de bescherming van bruggen, kaden, oevers en andere waterstaatsmerken. Het bijbehorende aanwijsbesluit geeft aan op welke locaties voor een vaartuig een ligplaatsvergunning kan worden afgegeven; toetsing ten behoeve van een bepaald vaartuig geschiedt op basis van de doelstellingen van de verordening openbaar vaarwater.

Watergang

De structuurschets voor het openbaar vaarwater. Het gebruik en de functie van het openbaar vaarwater in de stad vindt naar bevind van zaken plaats. Basis voor gemeentelijk bemoeienis zijn sectorale beleidsvisies. Een integraal beleids- en toetsingskader ontbreekt. Deze structuurschets moet hier in gaan voorzien. De structuurschets voor het openbaar vaarwater "Watergang" kent vier uitgangspunten:

- Streven naar integraliteit van het beleid
- Behoud van het openbaar karakter van het water en de oever
- Streven naar een evenwichtig en afgewogen gebruik van het water
- Aandacht voor milieuhygiënische, ecologische en cultuurhistorische betekenis van het water.

De structuurschets bevat het toekomstige beleid voor bestemming, gebruik en inrichting van het openbaar vaarwater.

Samenvattend stelt de Haan dat het een must is om zowel de V.O.V., als de U.V.O.V. en de nota "Watergang" een lijst van definities en begrippen met bijbehorende criteria op te stellen. De lijst dient qua inhoud volledig en eenduidig te zijn.

Interpretatie verschillen dienen op voorhand tot een minimum gereduceerd te worden. Als voorbeeld noem ik de onduidelijkheid die er bestaat omtrent het begrip beroepsvaart. Wie het weet mag het uitleggen.

Definities, begrippen en criteria vormen de basis van een verordening of een beleidsstuk. Onvolledigheid en onduidelijkheid hebben tot gevolg: onuitvoerbaarheid van besluiten, willekeur, ongelijkheid en rechtsonzekerheid.

Hoofdstuk 3 Het beleid.

3.1 De Verordening Openbaar Vaarwater (V.O.V.)

De “verordening op het gebruik van openbaar vaarwater binnen en in beheer bij de gemeente Groningen” bevat regels voor vaartuigen op basis van de gemeentewet. Deze basis verordening heeft als oogmerk ordelijkheid van ligplaatsen, ordelijkheid van openbaar vaarwater en de bescherming van bruggen, kaden, oevers en andere waterstaatsmerken. Het bijbehorende aanwijsbesluit geeft aan op welke locaties voor een vaartuig een ligplaatsvergunning kan worden aangegeven; toetsing ten behoeve van een bepaald vaartuig geschiedt op basis van de doelstellingen van de verordening openbaar vaarwater.

In deze paragraaf wil ik de een aantal zaken aan de orde laten komen die in de V.O.V. zijn opgenomen. Voor het gemak van de lezer heb ik een aantal artikelen die in de context van deze notitie van belang zijn als citaat op genomen.

Allereerst wil ik in gaan op de weigeringsgronden van een ligplaatsvergunning ten behoeve van de woonschepen. De V.O.V. bepaalt in artikel 5 inzake de weigeringsgronden ten behoeve van woonschepen. De inhoud van artikel 5 geef ik nu in de vorm van een citaat weer.

Citaat:

Artikel 5 Weigeringsgronden vergunning

De vergunning wordt in ieder geval geweigerd indien:

- a. het woonschip, ten behoeve waarvan een vergunning wordt gevraagd, langer is dan 38 meter. Voor de woonschepenhaven geldt dat een woonschip niet langer dan 20 meter mag zijn;
- b. de aanvraag niet voldoet aan de krachtens artikel 4, eerste en/of tweede lid vastgestelde nadere regels;

- c. in de gemeente het maximaal aantal ligplaatsvergunningen is verleend;
- d. de aanvrager al een vergunning voor een andere ligplaats in de gemeente Groningen is verleend;
- e. de aanvrager, gelet op de wachtlijst als bedoeld in artikel 8, op het moment van de aanvraag niet voor een ligplaats in aanmerking komt.

einde citaat

Opmerkingen:

B&W hanteren duidelijke beleidsregels. De belangrijkste in dit kader zijn:

- de maximale lengte is vastgelegd.
- toelating kan indien het aanwijsbesluit het mogelijk maakt en/of het maximale aantal ligplaatsen is verleend.

Het nu volgende citaat uit de V.O.V. heeft betrekking op intrekking of wijziging van de vergunning.

Citaat:

Artikel 6 Intrekking of wijziging van de vergunning

1. De vergunning kan worden ingetrokken of gewijzigd:
 - a. indien ter verkrijging daarvan onjuiste gegevens zijn verstrekt;
 - b. indien op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten, opgetreden na het verlenen van de vergunning, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd in het belang van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, de milieuhygiëne of het aanzien van de gemeente;
 - c. indien de houder of zijn rechtsverkrijgende dit aanvraagt.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid kan een vergunning voor een woonschip eveneens worden ingetrokken, indien:
- a. het woonschip voor andere dan uitsluitend of hoofdzakelijk voor woondoeleinden wordt gebruikt;
 - b. er sprake is van een verlaten woonschip, dan wel van een onbewoond woonschip gedurende een aaneengesloten periode van tenminste zes maanden en de houder van de vergunning niet naar genoegen van het college van burgemeester en wethouders kan aantonen, dat het woonschip is bewoond;
 - c. indien de aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of worden nagekomen;
 - d. indien van de vergunning geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn;
 - e. indien de nadere regels krachtens artikel 4, lid 2 niet worden nageleefd.

einde citaat

In de toelichting op de V.O.V. geven B&W van de gemeente Groningen onder 2.2 artikel 9 en 10 een toelichting op weigering, intrekking of wijziging van de vergunning. In het nu volgende citaat geef ik de letterlijke tekst van artikel 2.2 weer.

Citaat:

2.2 artikel 9 en 10 Weigering, intrekking of wijziging van de vergunning

Deze artikelen bevatten de gronden waarop het college tot weigering, intrekking of wijziging van de vergunning kan besluiten.

Om de schaarse ruimte, gelet op de grote vraag naar ligplaatsen, zo rechtvaardig mogelijk te verdelen, wordt aan iedere natuurlijke of rechtspersoon maximaal één vergunning voor een ligplaats toegekend (artikel 9, eerste lid onder d.). Dit betekent natuurlijk niet dat degenen die voor de inwerkingtreding van deze verordening over meerder

ligplaatsen beschikten deze rechten zouden verliezen. Zolang zij binnen de gemeente Groningen met deze woonschepen ligplaatsen innemen zal aan hen in afwijking van deze maximumnorm daarvoor vergunningen verleend worden. Indien een vergunning wordt gewijzigd of wordt ingetrokken, moet eerst de houder over dat voornemen van het college gehoord worden (artikel 10, lid 2b). Betreft het een groot aantal vergunninghouders dan zal in de praktijk hieraan invulling worden gegeven door het houden van een inspraak-/informatiebijeenkomst. Een wijziging of intrekking van een vergunning kan in verband met gewijzigde beleidsinzichten noodzakelijk zijn. Ook hier geldt dat de belangen van zowel gemeente als vergunninghouder gewogen moeten worden en de praktijk nogal eens leert dat de gemeente het te ontstane nadeel op enigerlei wijze aan de vergunninghouder moet compenseren.

Het intrekken van een vergunning of ontheffing is in de praktijk het sluitstuk van een traject dat tussen gemeente en vergunninghouder afgelegd wordt. De zorgvuldigheid gebiedt dat het college eerst via overleg tracht bijvoorbeeld de geconstateerde overtreding recht te zetten.

Als dit niet lukt heeft het college aan het eind het sanctiemiddel van intrekking en vervolgens via toepassing bestuursdwang verslepen van het schip.

Einde citaat

Opmerkingen:

Alvorens op de inhoud in te gaan stel ik vast dat de bovenstaande citaten doorverwijzingen bevatten die niet correct zijn. In de toelichting zijn de artikel verwijzingen niet correct weergegeven. Slechts aan de inhoud kan vastgesteld worden naar welk artikel de toelichting verwijst. Overigens geldt de bovengenoemde tekortkoming voor de totale toelichting op de V.O.V.

Op basis van de geconstateerde afwijkingen stel ik dat de genoemde artikelen uit de V.O.V. niet of nauwelijks toegepast worden in de praktijk. In dit kader verwijs ik naar respectievelijke het overzicht bedrijfsschepen hoofdstuk 4, par. 4.1 en het overzicht woonschepen Oosterhaven par. 4.3. Tot slot wil ik in het kader van de behandeling van de V.O.V. in dit boek ingaan op hoofdstuk 3 van de V.O.V., de toelichting hierop en de nadere regels met de respectievelijke aanwijfsbesluiten.

De V.O.V. bepaalt in hoofdstuk 3 het meren en innemen van ligplaatsen door schepen anders dan woonschepen onder artikel 9 het volgende:

Citaat:

Artikel 9 Het gebruik van schepen als opslagruimte of bedrijfsruimte

1. Het is verboden een schip, op een ligplaats, uitsluitend te gebruiken als opslagplaats, magazijn, expositieruimte of voor het uitoefenen van een beroep of bedrijf.
2. Het is verboden een schip op te leggen in openbaar vaarwater.
3. Burgemeester en Wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste en tweede lid ontheffing verlenen. Deze ontheffing kan uitsluitend verleend worden voor het innemen van ligplaats met dit soort schepen in door Burgemeester en Wethouders aan te wijzen gedeelten van het openbaar vaarwater.
4. Aan deze ontheffing kunnen Burgemeester en Wethouders voorschriften verbinden in het belang van de openbare orde volksgezondheid, veiligheid, milieuhygiëne en het aanzien van de gemeente.
5. Onder ligplaats wordt in dit artikel verstaan: een plaats in het openbaar vaarwater die is bestemd voor een schip als bedoeld in het eerste lid, waarvoor een ontheffing krachtens het derde lid is verleend, om in beginsel voor onbepaalde tijd daar af te meren.

6. De artikelen 6 en 7 zijn op de ontheffing van overeenkomstige toepassing.

Einde citaat.

De V.O.V. bevat tevens nadere regels voor aanwijzing ligplaatsen woonschepen en bedrijfsschepen, het zogenaamde aanwijsbesluit. In dit kader vermeld ik de onder artikel 2 aangegeven ligplaatsen voor bedrijfsschepen. Als toevoeging heb ik tussen haakjes het bedrijf aangegeven waarop het aanwijsbesluit inzake bedrijfsschepen geef ik nu als citaat weer.

Citaat:

Artikel 2 Aanwijzing ligplaats bedrijfsschepen.

Voor de navolgende plaatsen kan krachtens artikel 13 lid 3 van de verordening openbaar vaarwater een ontheffing verleend worden:

- 1 ligplaats in de Oosterhaven NZ ten westen van de jachthaven; (ligplaats de Haan-Maassen)
- 1 ligplaats in het Schuitendiep ter hoogte van het Kattendiep; (ligplaats Pannenkoekschip)
- 1 ligplaats in het Verbindingskanaal tussen Emmabrug en Herebrug; (ligplaats Rondvaartbedrijf Kool)
- 1 ligplaats in de Noorderhaven; (ligplaats Scheepsreparatiebedrijf Jelmer Valk)
- 1 ligplaats aan de Reitdiepskade; (ligplaats klussenbedrijf Opa)
- 1 ligplaats in het Oude Winschoterdiep ter hoogte van de Duinkerkenstraat/Antwerperweg. (ligplaats bedrijfswoning jachtwerf Dubois)

Einde citaat

Opmerkingen:

Op basis van de geconstateerde afwijkingen stel ik dat de genoemde artikelen uit de V.O.V. niet of nauwelijks toegepast worden in de praktijk. In dit kader verwijs ik naar respectievelijk het overzicht bedrijfsschepen hoofdstuk 4, par. 4.1 en het overzicht woonschepen Oosterhaven par. 4.3.

Tot slot wil ik ingaan op de toelichting van de V.O.V. met betrekking tot het gebruik van vaartuigen als opslagruimte of bedrijfsruimte. Het volgende citaat uit de toelichting op de V.O.V. geef ik in dit kader weer.

Citaat:

3.1 artikel 13 Het gebruik van vaartuigen als opslagruimte of bedrijfsruimte.

Buiten de krachtens artikel 8 aangewezen gedeelten van het openbaar vaarwater waar met een woonschip ligplaats ingenomen mag worden is het openbaar vaarwater slechts zeer beperkt beschikbaar voor het permanent innemen van ligplaats met bedrijfsschepen. Ontheffingen zullen bovendien alleen verleend worden voor bedrijfsschepen waarop zich activiteiten voordoen, verbandhoudende met het water, bijvoorbeeld de verkoop van nautische artikelen, scheepvaartreparatie en bevoorrading van schepen. Ook hiervoor geldt dat gebruik van voor de inwerkingtreding van deze verordening ook na de inwerkingtreding mogelijk blijft. De overgangsbepalingen in deze verordening bepalen dat.

Einde citaat

Opmerkingen:

In de toelichting wordt een nadere uitleg gegeven over het criterium relatie met het water. Als voorbeeld wordt genoemd de verkoop van nautische artikelen, scheepsreparatie en bevoorrading van schepen.

Tot zover de behandeling van de V.O.V. In de nu volgende paragraaf komt de U.V.O.V. aan de orde.

3.2 Uniforme Voorschriften (U.V.O.V.)

Uniforme voorschriften openbaar vaarwater is een bestemmingsplan dat gebaseerd is op de wet op de ruimtelijke ordening en ten doel heeft ruimtelijke relevante belangen af te wegen. Betrokken belangen betreffen onder meer nautische belangen, huisvestingsbelangen en stedenbouwkundige aspecten. De U.V.O.V. functioneert naast de V.O.V. De V.O.V. is opgesteld op basis van de gemeentewet. Tezamen geven de verordeningen de beleidsregels inzake het openbaar vaarwater weer.

In het nu volgende ga ik in op de tekst van de U.V.O.V. Allereerst ga ik in op hoofdstuk 2 van de U.V.O.V.

In hoofdstuk 2 doeleinden en beschrijvingen in hoofdlijnen stellen B&W onder artikel 4.1 alinea 3 met betrekking tot bedrijfsschepen het volgende vast.

Citaat:

Artikel 4.1 alinea 3

“In verband met de lage prioriteit en de schaars beschikbare ruimte is het aantal bedrijven in of op bedrijfsschepen beperkt tot 5”.

Einde citaat

Opmerkingen:

De U.V.O.V. begeeft zich in artikel 4.1 op het terrein van de V.O.V. De vaststelling van het aantal is niet voor tweërlei uitleg vatbaar. In de praktijk stel ik vast dat ten tijde van de vaststelling het aantal van 5 bedrijfsschepen reeds ruim overschreden is. Het aantal van 5 is nooit meer geweest dan een wenselijk geacht uitgangspunt. Enige praktische waarde heeft het nooit gehad.

In de U.V.O.V. hoofdstuk 3 Beheers- en ontwikkelingsregeling is de volgende nadere regeling voor woon- en bedrijfsschepen onder artikel 5 opgenomen. In het nu volgende citaat ga ik in op de nadere regels die de U.V.O.V. stelt. In de nadere regels zijn eveneens aanwijzingsbesluiten aangenomen. Aan de opgenomen nadere regels heeft de Haan tussen haakjes de bedrijfsschepen weergegeven die op de aanwijzing van betrekking zijn. Buiten beschouwing blijft eveneens het gegeven dat een aantal bedrijven meerdere schepen c.q. pontons heeft. Zie overzicht bedrijfsschepen, hoofdstuk 4, par 4.1.

Citaat:

Artikel 5 nadere regeling woon- en bedrijfsschepen

5.1 Met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen zijn ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen uitsluitend toegestaan in de volgende kanaalvlakken zoals aangegeven in bijlage 1 respectievelijk:

Woonschepen:

- in de kanaalvlakken die zijn aangegeven op de in bijlage 1 opgenomen kaart “Van toepassing verklaard openbaar vaarwater en aanliggende oevers”, nader gespecificeerd op de tevens in bijlage 1 opgenomen detailkaarten, alsmede
- in de Noorderhaven

Bedrijfsschepen:

- in de Noorderhaven: maximaal 1 ligplaats voor 1 bedrijfsschip behoeve van een scheepsreparatiebedrijf, (ligplaats Scheepsreparatiebedrijf Jelmer Valk)
- in het Verbindingskanaal: maximaal 1 ligplaats voor 1 bedrijfsschip ten behoeve van een rondvaartbotenbedrijf en maximaal 2 ligplaatsen voor een bedrijfsschip met opslagschip ten behoeve van een bunkerbedrijf. (ligplaats Trolec en rondvaartbedrijf Marne)

5.2 De maten van een woon- of bedrijfsschip mogen niet meer bedragen dan:

- een hoogte van 3.50 meter, met dien verstande dat het hoogste punt van het schip niet meer dan 1.5 meter boven de aanliggende kade/oever mag uitsteken,
- een lengte van 38 meter, en
- een breedte van 5.10 meter

5.3 Het in de artikelen 5.1 en 5.2 bepaalde geldt niet voor woon- en bedrijfsschepen in de kanaalvlakken:

- Noorderhaven voor zover het betreft de maatvoering;
- Oude Winschoterdiep ten oosten via de Antwerpenbrug, voor zover het betreft de maatvoering voor woonschepen;
- Woonschepenhaven, voor zover het betreft de maximale hoogte en de maximale lengte. De hoogte en de lengte van een woonschip mogen hier niet meer bedragen dan respectievelijk 3.50 meter en 20 meter;

Noord-Willemskanaal voor zover het betreft de maximale breedte. De breedte van een woonschip mag hier niet meer bedragen dan 5.00 meter.

Einde citaat

Opmerkingen:

De aanwijsbesluiten van de V.O.V. en de U.V.O.V. zijn wat betreft de inhoud verschillend. Slechts de twee volgende bedrijven worden in beide aanwijsbesluiten genoemd. Het eerste bedrijf is “Scheepsreparatiebedrijf Jelmer Valk”, het tweede bedrijf is “Rondvaartbedrijf Kool”. In de U.V.O.V. is net als het bedrijf van de Haan ook het “Pannenkoekschip” wegbestemd.

Zoals reeds eerder gememoreerd hebben de respectievelijke aanwijsbesluiten betrekking op een onvolledige populatie van het werkelijke aantal aanwezige bedrijfsschepen.

In dit kader is voorts van belang artikel 7 vrijstellingsbepalingen, artikel 7.1a.

Citaat:

Artikel 7 Vrijstellingsbepalingen, artikel 7.1a

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. - de artikelen 4.1 en 5.1 voor het toestaan van een of enkele extra ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen op andere, dan de in artikel 5.1 bedoelde gronden,
- artikel 5.1 voor het toestaan van een of enkele extra ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen op andere, dan de in artikel 5.1 bedoelde gronden,
- artikel 5.1 voor het toestaan van andere typen bedrijven die een vergelijkbare milieubelasting hebben op de plaats van de bestaande bedrijfsschepen, met dien verstande dat de beroepsmatige activiteiten op of in de bedrijfsschepen verband dienen te houden met het water.

Einde citaat

Met betrekking tot het aantal van 5 bedrijfsschepen en eventuele uitzonderingen bevat de juridische toelichting van hoofdstuk 6 U.V.O.V. de volgende toelichting op artikel 7 vrijstellingsbepalingen.

Citaat:

Artikel 7 vrijstellingsbepalingen

Artikel 7.1a: Bij vrijstelling kunnen woon- en bedrijfsschepen worden toegestaan op andere dan de in artikel 5.1 bedoelde gronden, met name indien het gaat om vervangingsruimte voor een of enkele schepen die moeten worden verplaatst in verband met ruimtelijke ontwikkelingen. Onder enkele wordt verstaan: vijf of minder. Indien echter meer plaatsen nodig zijn, zal het bestemmingsplan moeten worden herzien. Voorts

is in dit artikel bij vrijstelling een uitwisseling van bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt.

Einde citaat

Opmerkingen:

Het aanwijsbesluit van de V.O.V. komt niet overeen met de U.V.O.V.

Binnen de U.V.O.V. worden specifieke maatvoeringen vastgelegd per kanaalvlak. De U.V.O.V. bevat de hoofdlijnen die als maximum gelden binnen het openbaar vaarwater van Groningen. Wederom beweegt de U.V.O.V. zich op het gebied van de V.O.V.

Het aantal genoemde bedrijfsschepen van de V.O.V. en de U.V.O.V. stemt niet met het werkelijke aantal aanwezige bedrijfsschepen overeen. In dit kader stel ik vast dat in afwijking van de V.O.V. en de U.V.O.V. genoemde aantal van 5 bedrijfsschepen in werkelijkheid 20 bedraagt. In de telling van de gemeente Groningen, zoals die is vastgesteld tijdens de vergadering van 14 september 1999, is het aantal 16. Het officiële aantal woonschepen dat gesteld is op 431 bedraagt in werkelijkheid rond de 490.

De norm voor aanpassing van de U.V.O.V. is helder opgenomen in artikel 7. Het aantal afwijkingen mag maximaal 5 zijn. Op basis van het bovenstaande is slechts een conclusie mogelijk: aanpassing van de U.V.O.V.

Voor de beoordeling van de criteria is voorts interessant het commentaar dat de commissie bestemmingsplannen van de provincie Groningen in het vooroverleg op dit bestemmingsplan gegeven heeft. Het vooroverleg is gehouden in het kader van Ex. artikel 10 Bro en als bijlage aanwezig in U.V.O.V. Uit de brief van de provinciale commissie van 11 september 1996 en de bij de brief behorende bijlage 4 komt het volgende naar voren onder artikel 4, alinea 2. In het nu

volgende citaat geef ik de inhoud onder artikel 4, alinea 2 weer.

Citaat:

Bedrijfsschepen

Het is niet duidelijk waarom het aantal ligplaatsen voor bedrijfsschepen in verband met de lage prioriteit moet worden beperkt tot 5. De praktijk laat een geheel tegenovergestelde situatie zien.

Einde citaat

Vervolg citaat

De lijst van bedrijven in bijlage 4 bevat ook detailhandel en horeca, hetgeen volgens de beschrijving in hoofdlijnen is uitgesloten, tevens bevat de lijst soorten bedrijven die zich nooit op een schip kunnen vestigen. De lijst kan worden aangepast. Tot slot vraagt het secretariaat zich af hoe getoetst wordt aan het criterium relatie met het water als een directe relatie met het water niet uit de lijst blijkt.

Einde citaat

Opmerkingen:

De gemeente Groningen laat de bovengenoemde zaken, die door de commissie zijn opgemerkt inhoudelijk buiten beschouwing. Zowel de U.V.O.V. als de nota “Watergang” geven geen antwoord op de door het secretariaat gestelde vragen. Op geen enkele wijze gaat de gemeente Groningen in op genoemde materie. De onduidelijkheid inzake het criterium “relatie met het water” houdt B&W blijkbaar bewust in stand. De in bovenstaand citaat genoemde lijst van bedrijven is onvindbaar.

3.3 De nota “Watergang”

De structuurschets voor het openbaar vaarwater. Het gebruik en de functie van het openbaar vaarwater in de stad vindt naar bevind van zaken plaats. Basis voor gemeentelijk bemoeienis

zijn sectorale beleidsvisies. Een integraal beleids- en toetsingskader ontbreekt. Deze structuurschets moet hierin gaan voorzien. De structuurschets voor het openbaar vaarwater “Watergang” kent vier uitgangspunten:

- Streven naar integraliteit van het beleid
- Behoud van het openbaar karakter van het water en de oever
- Streven naar een evenwichtig en afgewogen gebruik van het water
- Aandacht voor milieuhygiënische, ecologische en cultuurhistorische betekenis van het water.

De bovengenoemde tekst is letterlijk overgenomen uit de nota “Watergang”.

Opmerkingen:

De structuurschets bevat het toekomstige beleid voor bestemming, gebruik en inrichting van het openbaar vaarwater en erkent dat een integraal beleids- en toetsingskader ontbreekt. De discussie rond het openbaar vaarwater is in 1983 gestart en dan is de volgende conclusie in de samenvatting van de nota “Watergang” treffend: *“Het gebruik en de functie van het openbaar vaarwater in de stad vindt naar bevind van zaken plaats”*.

Voor de nota “Watergang” geldt tot slot eveneens dat hier basiszaken behandeld worden die met de opzet niets van doen hebben. Een mooi voorbeeld is het voornemen de vaarklasse terug te brengen van klasse 4 naar klasse 2. De geconstateerde tekortkomingen laat de nota “Watergang” buiten beschouwing. Dit houdt feitelijk in dat B&W een beleid ontwikkelt op basis van politieke wenselijkheden. De werkelijke problematiek is niet in de nota “Watergang” opgenomen. Met betrekking tot de Finse, Zweedse en Deense haven bevat de nota “Watergang” de mogelijkheid om de illegaal aanwezige bedrijfsschepen te legaliseren. Uit dit overzicht blijkt echter dat hiermee een gedeelte van de geconstateerde problematiek is opgelost.

Samenvattend stelt de Haan inzake de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota “Watergang” het volgende:

De documentatie bevat feitelijk de werkafspraken tussen de gemeente Groningen en de burgers, bedrijven en overige instellingen die niet compleet zijn. De kwaliteit van de documentatie is in hoge mate bepalend voor de vervolg uitkomsten. Op basis van onduidelijke werkafspraken is het voor de ambtenaren uiterst moeilijk om goede werkresultaten te bereiken. Hetzelfde geldt voor de burgers. Wat is wel en wat is niet toegestaan?

In mijn beleving dient goede documentatie aan de volgende basiskennmerken te voldoen:

- De inhoud moet volledig zijn en geen gaten vertonen.
- De inhoud moet helder, duidelijk en compact weergegeven zijn.
- De inhoud dient doelstellingen en beoordelingscriteria te bevatten.

Kenmerken van de huidige documentatie.

- onvolledig en niet aansluitend
- niet inzichtelijk
- geen of onvoldoende relevante beoordelingscriteria
- procedures die ontbreken of onvolledig zijn.

Na vorm is van belang dat de documentatie als instrument kan functioneren om de doelstellingen te bereiken. In de ideale situatie betekent dit alles op een “a-viertje”. Helaas is dit in de praktijk moeilijk te realiseren. Het andere uiterste presteert de gemeente Groningen in dit geval. Ten behoeve van vijfhonderd schepen presteert de gemeente Groningen het om een V.O.V. en U.V.O.V. op te stellen. Bovendien acht de gemeente Groningen het wenselijk dat er nog een derde nota opgesteld dient te worden. De gemeente Groningen stapelt de informatie. Nog even en er is een aparte dienst Havenzaken nodig. Een mechanisme dat deze ontwikkeling keert is blijkbaar niet aanwezig. In dit kader verwijs ik tevens naarmijn schrijven d.d. 28 mei 1999, inzake de inspraak met

betrekking tot de nota “Watergang” en het hierna volgende hoofdstuk.

De algehele conclusie inzake de kwaliteit van de U.V.O.V. en de V.O.V. blijkt uit de cijfers. Het uitgangspunt inzake het aantal van 5 bedrijfsschepen wordt overschreden, het zijn er tenminste 16 bedrijven met een of meer bedrijfsvaartuigen. Aangaande het aantal officiële woonschepen van 431, stel ik vast dat dit aantal eveneens ruim overschreden is. De werking van de U.V.O.V. moge duidelijk zijn.

3.4 De booteigenaar en de inspraakmogelijkheden

Tot slot wil ik in dit hoofdstuk beleid ingaan op de inspraakmogelijkheden.

De basis voor een goede huishoudelijke inspraakmogelijkheid is duidelijkheid omtrent de onderwerpen en doelstellingen. Voorts dient helder te zijn hetgeen de gemeente Groningen als doel van het geheel ziet. Organiseert de gemeente Groningen de inspraak vanwege de wettelijke verplichting of wil de gemeente Groningen de kwaliteit verhogen door op een open manier van gedachten te wisselen en mede op basis hiervan tot beleidsvaststelling komen.

Op 20 januari 1999 heeft de gemeente Groningen een inspraakavond over de nota “Watergang” gehouden. Helaas was ik op deze datum verhinderd. Het aantal insprekers is zo groot dat slechts een deel van de sprekers aan het woord komt. De aanwezige wethouder W. Smink zegt een tweede inspraakavond toe. De tweede inspraakavond is gehouden op dinsdag 23 februari 1999. De verslagen van de respectievelijke avonden zijn als bijlage 5 en 6 aan deze notitie toegevoegd. Tevens heb ik bijlage 7 mijn nadere inspraakreactie d.d. 28 mei 1999 toegevoegd.

De inspraakavond heb ik uit pure belangstelling als toehoorder gevolgd. Zoals blijkt uit de toegevoegde inspraakverslagen

zijn deze avonden georganiseerd ten behoeve van woonschepenbewoners.

Belangstellend heb ik de discussie gevolgd en op hoofdlijnen het volgende geconstateerd:

De meeste inspraakreacties hebben betrekking op de inhoud en de werking van de V.O.V. en de U.V.O.V.

De inhoud en uitvoering van de V.O.V. en de U.V.O.V. roepen nog steeds veel vragen op. Zo is er uitgebreid gediscussieerd over de hoogte van het liggeld. Veel aandacht is er besteed aan de onduidelijkheid over het aantal ligplaatsen en de uitbreiding hiervan. Volgens sprekers komt de gemeente Groningen de gemaakte afspraken hieromtrent niet na.

De inspraakreacties die betrekking hebben op de nota "Watergang" gaan over de gehanteerde formuleringen, onduidelijkheden in de tekst en onvoldoende diepgang in de aangesneden punten.

Ik stel dan ook vast dat een inhoudelijke discussie dus nog steeds niet heeft plaatsgevonden. Op zijn minst dient de gemeente Groningen een derde avond te organiseren om het gestelde doel te bereiken.

Opmerkelijk vind ik de toonzetting en het onverbloemde uitspreken van het wantrouwen ten opzichte van de gemeente Groningen bij het merendeel van de sprekers. Bij monde van het hoofd havendienst P. Boekhoudt en de wethouder Smink wordt de intentie uitgesproken om te komen tot een open gedachtenwisseling. Op zich een goed uitgangspunt.

In mijn beleving zal het bij dit streven blijven omdat er geen basis is voor een vruchtbaar overleg. De insprekende partij wantrouwt de gemeente Groningen. Ter illustratie een vraag zoals een bestuurslid van het woonschepen comite die stelt aan wethouder Smink: Wat wilt u ons ditmaal weer door de strot duwen? Een dergelijke vraag illustreert een diep geworteld

wantrouwen en een diepe frustratie bij de vraagsteller. Wel spreken partijen de noodzaak van een goed gesprek uit. Hier blijft het in feite bij. In termen van oplossingen is de inspraakavond een stap terug, een gemiste kans.

De Haan stelt samenvattend vast dat de inspraakmogelijkheid zoals de gemeente Groningen deze georganiseerd heeft bestemd is voor de doelgroep die in het bezit is van een woonschip. In dit kader verwijs ik naar het schrijven d.d. 28 mei 1999 en de bijgevoegde inspraakreacties inzake de nota "Watergang". Ik concludeer dan ook dat de gemeente Groningen in dit opzicht willekeurig handelt. Noch voor de nota "Watergang", de U.V.O.V. en de V.O.V. zijn er inspraakavonden georganiseerd waar ondergetekende en met hem de overige eigenaren van bedrijfsschepen uitgenodigd zijn om kennis te nemen van elkaars visie. In de visie van het college van B&W blijven de bedrijfsschepen buiten beeld.

Tot slot ga ik in op de beantwoording van de inspraakreacties van de nota "Watergang". De inspraakreacties zijn gebundeld en van de sprekende naam "Sprakwater" voorzien. De manier waarop de inspraakreacties in de nota "Watergang" verwerkt is op zich spraakmakend. "Sprakwater" levert nog geen 10 aangepaste zinsneden op.

Op basis van de organisatieontwikkeling schets van het college van B&W stel ik vast dat de dienst RO/EZ in afwijking van het geschetste beleid kiest voor de formele verplichting inzake inspraak. Samenvattend stel ik in dit kader vast dat van een serieuze verwerking van inspraakgegevens door de dienst RO/EZ geen sprake is. Externen worden op geen enkele wijze serieus genomen. De dienst RO/EZ wenst niet eens een poging in die richting te doen.

Hoofdstuk 4 De uitvoering.

In dit hoofdstuk uitvoering ga ik in op de werkelijke situatie aangaande de bedrijfsschepen. In de V.O.V. en de U.V.O.V. is het uitgangspunt voor het aantal bedrijfsschepen waar het aanwijsbesluit voor geldt, vastgesteld op een aantal van 5. De genoemde bedrijfsschepen dienen een relatie tot het water te hebben. Voorts zijn de afmetingen met betrekking tot hoogte, lengte en breedte van belang.

In de nu volgende paragraaf 4.1 overzicht bedrijfsschepen behandel ik de aangetroffen bedrijfsschepen. In het overzicht heb ik tevens gebruik gemaakt van de informatie die ik uit de gemeentelijke brief met kenmerk RO99.16957 heb verkregen. Deze brief heb ik als bijlage 8 toegevoegd. Naar aanleiding van de gemeentelijke brief met kenmerk RO99.16957 heb ik twee faxen, d.d. 9 maart 1999 en 26 mei 1999, aan de gemeente Groningen gestuurd. De faxen zijn toegevoegd als bijlage 9 en 10.

In het nu volgende overzicht zijn tevens de uitkomsten van de vergadering d.d. 14 september 1999 (bijlage 14) van ondergetekende met de heer S.H. Spoormans (bestuursdienst) en de heren A. Jager en R. Nijenhuis van de dienst RO/EZ afdeling havenwezen ingevoegd.

4.1 Overzicht bedrijfsschepen

In dit overzicht bedrijfsschepen zijn de bedrijfsschepen opgenomen die binnen de gemeente Groningen in het vaarwater aanwezig zijn. De bedrijfsschepen binnen het openbaar vaarwater worden in twee categorieën verdeeld. De eerste categorie valt onder artikel 9 van de V.O.V. In de eerste categorie zijn bedrijfsvaartuigen ondergebracht die niet voldoen aan de eisen van de Scheepvaart Inspectie. De tweede categorie bevat bedrijfsvaartuigen ten behoeve van beroepsvaart die vallen onder de classificatie van de Scheepvaart Inspectie en vallen dus in de V.O.V. onder artikel 11.

Van beroepsvaart is derhalve sprake indien de schepen door de Scheepvaart Inspectie geclassificeerd zijn, hierna te noemen S.I. De overige bedrijfsschepen die niet aan de S.I. normen voldoen worden in deze context bedrijfsschip genoemd, conform de lijst definities en begrippen. In de V.O.V. is ten behoeve van zowel de bedrijfsschepen alsmede de beroepsvaart een aanwijsbesluit van kracht. De ligplaatsen zijn dus gescheiden, de ligplaatsen ten behoeve van de beroepsvaart zijn geregeld in de nadere regels artikel 4 'Aanwijzing ligplaatsen beroepsvaart'. De overige bedrijfsschepen vallen vanzelf onder artikel 9 van de V.O.V. Deze ligplaatsen zijn bepaald in de nadere regels artikel 2 'Aanwijzing ligplaatsen bedrijfsschepen'.

| | 1 Bedrijfsschip 2 Beroepsvaart 3 Woonschip 4 V.O.V. 5 U.V.O.V. 6 Watergang 7 Relatie met het water 8 Hinderwet en milieuvergunning | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------|----------------|
| Bedrijf + kanaalvlak | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Scheepsmakelaardij Jos Fikkers Wilhelminakade | n ee | n ee | ja | Ja | ja | ja | n. v. t. | n. v. t. |
| Scheepsreparatiebedrijf Jelmer Valk Noorderhaven | ja | n ee | nee | ja | ja | n ee | ja | ? |
| Houtbewerkings/ timmerbedrijf James Laming Noorderhaven | ja | N ee | nee | n ee | N ee | n ee | ja | ? |

4.2 Toelichting bedrijfsschepen

In dit overzicht bedrijfsschepen zijn de bedrijfsschepen opgenomen die binnen de gemeente Groningen in het vaarwater aanwezig zijn. De bedrijfsschepen binnen het openbaar vaarwater worden in twee categorieën verdeeld. De eerste categorie valt onder artikel 9 van de V.O.V. In de eerste categorie zijn bedrijfsvaartuigen ondergebracht die niet voldoen aan de eisen van de Scheepvaart Inspectie. De tweede categorie bevat bedrijfsvaartuigen ten behoeve van beroepsvaart die vallen onder de classificatie van de Scheepvaart Inspectie en vallen dus in de V.O.V. onder artikel 11 of artikel 9.

Van beroepsvaart is derhalve sprake indien de schepen door de Scheepvaart Inspectie geclassificeerd zijn, hierna te noemen S.I. Er is sprake van chartervaart indien deze opgenomen zijn in het “register Holland”. Het “register Holland” valt eveneens onder de Scheepvaart Inspectie. De onduidelijkheid die zich voordoet heeft betrekking op charterschepen die niet opgenomen zijn in het “register Holland”. In het voorgaande overzicht bedrijfsschepen worden de onduidelijkheden aangeduid met een vraagteken.

De relatie tussen de categorie bedrijfsvaart met inbegrip van het “register Holland” is dat er een specifiek stuk kade bestemd is voor deze categorie zonder dat hier een directe relatie met een bepaald beroepsvaartuig aanwezig is. Wie het eerst komt, wie het eerst maalt. Met betrekking tot de categorie bedrijfsschepen bestaat er een vaste relatie tussen het bedrijf en de aanlegplaats. De aanwijsbesluiten zijn dan ook geïndividualiseerd.

De ligplaatsen zijn dus gescheiden, de ligplaatsen ten behoeve van de beroepsvaart zijn geregeld in de nadere regels artikel 4 ‘Aanwijzing ligplaatsen beroepsvaart’. De overige bedrijfsschepen vallen vanzelf onder artikel 9 van de V.O.V. Deze ligplaatsen zijn bepaald in de nadere regels artikel 2 ‘Aanwijzing ligplaatsen bedrijfsschepen’.

Met betrekking tot de bepaling van schepen met een gecombineerde woon/bedrijfsfunctie geldt als uitgangspunt in deze opzet de jurisprudentie die in de woningwet van kracht is.

In de nu volgende alinea's geef ik een korte toelichting per bedrijfsschip.

1. Scheepsmakelaardij Jos Fikkers, Wilhelminakade

Op basis van het gegeven dat "Scheepsmakelaardij Jos Fikkers" per 1 september 1999 een bedrijfspand in gebruik heeft genomen is de vraag omtrent de gecombineerde woon/werkfunctie niet langer actueel. Derhalve is het vaartuig van "Scheepsmakelaardij Jos Fikkers" opgenomen in de categorie woonschepen. De ligplaats is opgenomen in de V.O.V. en de U.V.O.V.

2. Scheepsreparaatiebedrijf Jelmer Valk, Noorderhaven

Het "Scheepsreparaatiebedrijf Jelmer Valk" produceert aggregaten ten behoeve van stroomvoorziening.

"Scheepsreparaatiebedrijf Jelmer Valk" is opgenomen in het aanwijsbesluit van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. De Noorderhaven is evenwel een vrijhaven. Doorstroming is een criterium dat de gemeente Groningen wenst te hanteren. De huidige plaats in de Noorderhaven dient in de nabije toekomst gesaneerd te worden. Deze visie staat in "Watergang" hoofdstuk 9 punt Noorderhaven. Het "Scheepsreparaatiebedrijf Jelmer Valk" dient als bedrijfsschip conform artikel 9 geclassificeerd te worden. De relatie met het water is in de zin van de toelichting op de V.O.V. aanwezig. Zeker uit het oogpunt van veiligheid en hinderwet is het produceren van aggregaten aan boord van een schip onlogisch en ongewenst. De kades van de Noorderhaven en verkeerssituatie ter plaatse onderstrepen voorts de ongewenstheid van een bedrijf op deze plek.

Het "Scheepsreparaatiebedrijf Jelmer Valk" valt qua maatvoering binnen V.O.V. en de U.V.O.V.

3. Houtbewerkings-timmerbedrijf James Laming, Noorderhaven

Op basis van het door mij uitgevoerde onderzoek stel ik vast dat de "James Laming" niet op de Reitdiepskade aangemeerd is geweest. Het bedrijfsschip de "Josephina" waar destijds het aanwijsbesluit voor bepaald is, ligt nog steeds aan de Reitdiepskade afgemeerd. Het

klussenbedrijf “Opa” destijds eigenaar van de “Josephina” is intussen opgeheven. De “James Laming” komt uit Delfzijl. De eigenaar Robert Uenk is tevens eigenaar van een woonboot in het Hoornse diep. Hier is dus sprake van een dubbele vergunning. Voorts is opmerkelijk dat de gemeente Groningen voornemens is het aanwijsbesluit aan te passen. Reitdiepskade wordt veranderd in de Noorderhaven. In dit verband verwijs ik naar informatie genoemd onder punt 2. Immers bedrijfsactiviteiten dienen in de Noorderhaven gesaneerd te worden. Het wijzigen van het aanwijsbesluit is strijdig met de beleidsvisie van “Watergang” (zie Watergang hoofdstuk 9, blz. 34 onder het kopje Noorderhaven).

Het “Houtbewerkingstimmerbedrijf James Laming” valt onder artikel 9 van de V.O.V. de categorie bedrijfsschip. De “James Laming” komt niet voor in de respectievelijke aanwijsbesluiten van de U.V.O.V. en de V.O.V. en voldoet aan de V.O.V. criteria inzake de relatie met het water.

4. Expositieschip M.S. Tarakan, Noorderhaven

De eigenaren, Anke en Rik Sloof van de “M.S. Tarakan” wonen in de Vissersstraat te Groningen. De “M.S. Tarakan” wordt gedurende het gehele jaar gebruikt als expositieruimte dus stel ik dat de “M.S. Tarakan” onder artikel 9 van de V.O.V. valt, het is immers een bedrijfsschip. De afdeling havenwezen van de dienst RO/EZ heeft de “M.S. Tarakan” opgenomen onder de categorie woonschepen. De heer Jager van de dienst havenwezen heeft toegezegd de zaak opnieuw te gaan bekijken. Qua afmetingen voldoet de “M.S. Tarakan” aan de maatvoering. De “M.S. Tarakan” komt als bedrijfsschip niet voor in het aanwijsbesluit van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. en voldoet niet aan de beoordelingscriteria inzake de relatie tot het water.

5. Voorwaarts Voorwaarts Promotieboot, Zuiderhaven

De “Voorwaarts Voorwaarts” is een in Groningen gebouwde koftjalk die ingezet wordt voor de promotie van Groningen en als partyschip. De “Voorwaarts Voorwaarts” is niet S.I. geclassificeerd. De “Voorwaarts Voorwaarts” valt in de visie van ondergetekende derhalve

onder artikel 9 van de V.O.V. In de opvatting van de gemeente Groningen valt de “Voorwaarts Voorwaarts” onder de beroepsvaart. De “Voorwaarts Voorwaarts” is niet conform de aanwijsbesluiten van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. afgemeerd. Met betrekking tot de relatie met het water bestaat geen eensluitende opvatting. De heer Jager van de dienst havenwezen heeft toegezegd de zaak opnieuw te gaan bekijken.

6. De Verwondering Theaterschip, Zuiderhaven

De Stichting “Theater te Water” gebruikt de “Verwondering” als oefenruimte. In de zomermaanden gaat ze op toernee en geeft onderweg voorstellingen. De “Verwondering” is niet S.I. geclassificeerd en valt derhalve onder de bedrijfsschepen artikel 9 van de V.O.V. Zelfs al zou de “Verwondering” S.I. geclassificeerd zijn dan heeft ze nog een ontheffing nodig omdat ze in de Zuiderhaven afgemeerd is. De relatie met het water ontbreekt. De “Verwondering” voldoet niet aan de afmetingseisen van de U.V.O.V. De “Verwondering” komt niet in het aanwijsbesluit voor van de U.V.O.V. en de V.O.V. In de visie van de gemeente Groningen is de “Verwondering” in de categorie bedrijfsschepen opgenomen. De heer Jager van de dienst havenwezen heeft toegezegd de zaak opnieuw te gaan bekijken.

7. Rondvaartbedrijf Kool, Verbindingskanaal

Het “Rondvaartbedrijf Kool” verzorgt rondvaarten door het openbaar vaarwater van de gemeente Groningen. In de vergunning zijn een ponton en twee rondvaartboten opgenomen. De feitelijke situatie is dat er i.p.v. twee rondvaartboten nu drie zijn afgemeerd. Het “Rondvaartbedrijf Kool” valt in de categorie bedrijfsschepen, artikel 9 V.O.V. Het “Rondvaartbedrijf Kool” is opgenomen in de respectievelijke aanwijsbesluiten van de V.O.V. en U.V.O.V. De relatie met het water zal voor een ieder helder zijn. De afmetingen van het aanmeerponton voldoet niet aan de V.O.V. en de U.V.O.V.

8. Havenkantoor Jachthaven Oosterhaven, Oosterhaven

De V.O.V. bepaalt in artikel 10 dat recreatievaartuigen, vaartuigen zijn die bestemd of in gebruik zijn voor recreatiedoeleinden. Woont men op een vaartuig dan is het een woonboot. Wonen op een recreatievaartuig is op basis van de gehanteerde definitie op zich onmogelijk. Op dit punt is de regelgeving duidelijk. Tegen het wonen in de jachthaven heeft de Haan vanaf de opening bezwaar aangetekend omdat de Oosterjachthaven uitsluitend is bedoeld voor recreatiedoeleinden. Bewoning en winterberging zijn nadrukkelijk uitgesloten. Zie de bijgevoegde correspondentie in hoofdstuk 5 bijlagen. De correspondentie is tot op heden nog niet afgehandeld door de gemeente Groningen. In dit kader verwijs ik naar het faxbericht d.d. 05-06-1992, toegevoegd als bijlage 11, 12 en 13.

Op basis van de aanwijsbesluiten zijn de volgende afmeermogelijkheden in de Oosterhaven toegestaan. De jachthaven is bestemd voor de recreatievaart. Daarnaast is er ruimte gereserveerd voor ligplaatsen ten behoeve van de beroepsvaart en charterschepen. Voorts heeft de gemeente Groningen een kade gereserveerd als representatiekade. Voor woonschepen is nadrukkelijk geen plaats in de Oosterhaven. Inzake de afmeermogelijkheden voor bedrijfsschepen bevat de V.O.V. de plaats van de Haan. In de U.V.O.V. is de plaats van de Herma vastgelegd. Voorts bepaalt de U.V.O.V. onder artikel 8.2 dat vaste ligplaatsen voor recreatievaartuigen verboden zijn.

Daar een ligplaatsvergunning voor een woonschip onmogelijk is, op basis van de V.O.V. en U.V.O.V., en er geen sprake is van een recreatievaartuig is de enige mogelijkheid om het havenkantoor als bedrijfsschip af te meren in de Oosterhaven conform artikel 9 V.O.V. Tijdens de vergadering is op basis van de feitelijke situatie vastgesteld dat het vaartuig van de heer Beuker valt onder de categorie woonschepen. Het zakelijke gebruik is uiterst beperkt. De gemeente Groningen handelt in strijd met de V.O.V. en de U.V.O.V.

9. Herma, Oosterhaven

De "Herma" is een bedrijfsschip dat niet geclassificeerd kan worden onder artikel 11 van de V.O.V. De "Herma" heeft geen classificatie die vereist is door de S.I. en zal daarvoor ook nooit en te nimmer in

aanmerking komen. De “Herma” valt dus onder artikel 9 V.O.V. als zijnde een bedrijfsschip.

De “Herma” is in principe een voormalige illegale ligger, die nu als premie op een fraaie vorm van burgerlijke ongehoorzaamheid een ligplaats krijgt toebedeeld. De “Herma” is ongeveer negen jaar geleden stomweg de gemeente Groningen binnengevaren en heeft domicilie gekozen in de Oosterhaven. In de U.V.O.V. is de “Herma” nu onder artikel 5.1B. nadere regels bedrijfsschepen opgenomen.

De “Herma” voldoet niet aan de in de U.V.O.V. genoemde doelstelling. Uit de tekst van de U.V.O.V. blijkt de volgende doelstelling: een opleiding voor de scheepvaart. In de praktijk is de volgende doelstelling op de “Herma” van toepassing. De “Herma” verzorgt de opvang van randgroep jongeren die buiten de boot dreigen te vallen of reeds zijn. Voorts vangt de Herma jonge asielzoekers op. Op zich een prima zaak waar ik volledig achtersta. In relatie tot de onderhavige zaak kan de toewijzing van een ligplaatsvergunning niet geschieden op basis van de doelstelling van de “Herma”. De opvang is namelijk niet een specifieke opleiding voor een functie als stuurman, kapitein, navigator. Zelfs van deze functie kan men zich afvragen of vestiging op het water wel zo noodzakelijk is. Het betreft immers een bedrijfsschip en beroepsvaartuig dat voldoet aan de S.I. normen en voorzien is van alle noodzakelijke navigatieapparatuur teneinde de werking te oefenen. Uit dit geval blijkt nog eens overduidelijk dat de vage omschrijving van het criterium relatie tot het water willekeur tot gevolg heeft.

De Herma voldoet niet aan de maten zoals die in de V.O.V. en U.V.O.V. opgenomen zijn en voorts ontbreekt de relatie met het water. Alleen in het aanwijsbesluit van de U.V.O.V. is de “Herma” opgenomen.

10. Het Pannenkoekschip, Schuitendiep

Het “Pannenkoekschip” is met “Trolec” een van de langst aanwezige bedrijfsschepen in het openbaar vaarwater van de gemeente Groningen. Het pannenkoekschip valt onder artikel 9 van de V.O.V. in de categorie bedrijfsschip en is opgenomen in het aanwijsbesluit van de V.O.V. artikel 2b. Het “Pannenkoekschip” heeft geen plaats in de U.V.O.V.

toebedeeld gekregen en is klaarblijkelijk wegbestemd, zie artikel 5.1 U.V.O.V.

De relatie met het water is niet aanwezig. De maatvoering past niet binnen de afmetingen van de V.O.V. en U.V.O.V. In de nota “Watergang” komt het “Pannenkoekschip” niet voor.

11. MGB Reclame Vormgeving en Illustraties, Schuitendiep

“MGB Reclame Vormgeving en Illustraties” verzorgt hetgeen de naam belooft. Op 9 maart jl. heb ik de eigenaar van “MGB Reclame Vormgeving en Illustraties” de heer Jofriet, die een bekende van mij is, op zijn bedrijfsschip bezocht en hem gevraagd hoe de ligplaats van zijn boot is geregeld. Hij vertelt mij dat hij op advies van een medewerker van de havendienst een klein kamertje van 2,5 bij 3 meter heeft ingericht als slaapkamer. Voorts is hem geadviseerd zich op het adres als bewoner in te schrijven. Naast het slaapkamertje bevat de boot nog een klein gang/halletje, een keuken en 2 kantoorruimtes. “MGB Reclame Vormgeving en Illustraties” is een bedrijfsschip, op basis van de inrichting en gebruik.

De “MGB Reclame Vormgeving en Illustraties” boot valt onder artikel 9 van de V.O.V. in de categorie bedrijfsschip. De afmetingen van de boot vallen binnen de maten die in de V.O.V. en U.V.O.V. vastgesteld zijn. De relatie met het water ontbreekt. “MGB Reclame Vormgeving en Illustraties” boot in de categorie woonschepen. De heer Jager van de dienst “Havenwezen” heeft toegezegd de zaak opnieuw te gaan bekijken.

12. Witte Zwaan, Eemskanaal

De “Witte Zwaan” doet dienst als ontmoetingscentrum voor oud schippers. De lokatie in het Zuiderpark bleek te duur en derhalve heeft de vereniging na overleg met de gemeente Groningen onlangs de Witte Zwaan aangekocht en afgemeerd in het Eemskanaal ter hoogte van de Marktkauf. De “Witte Zwaan” is een voormalige rondvaartboot zonder S.I. classificatie. De “Witte Zwaan” valt onder artikel 9 van de V.O.V. in de categorie bedrijfsschip. In het aanwijfsbesluit van de U.V.O.V. en

de V.O.V. komt de “Witte Zwaan” niet voor. Hetzelfde geldt voor de nota “Watergang”.

De boot voldoet niet aan de afmetingscriteria van de V.O.V. en de U.V.O.V. De relatie met het water ontbreekt.

13. Rijkspolitie te water, Eemskanaal

De vaartuigen van de Rijkspolitie meren af in het Eemskanaal. Het Eemskanaal is ter plaatse in het beheer van de gemeente Groningen, zie U.V.O.V. kaart van toepassing verklaard openbaar vaarwater en aanliggende oevers’ aan een eigen kade in het gedeelte dat de gemeente Groningen in beheer heeft. Het is evenwel geen openbare ligplaats ten behoeve van de beroepsvaart. In een dergelijk geval dient een aanwijzing in het aanwijsbesluit opgenomen te worden.

De gemeentelijke opvatting: we kunnen er niet op aangesproken worden raakt kant noch wal. Het valt onder het water dat de gemeente Groningen beheert en dus moet de gemeente Groningen het ook regelen.

De relatie met het water is aanwezig. Voorts passen de maten binnen het kader van de V.O.V. en de U.V.O.V. De ligplaats is niet opgenomen in een aanwijsbesluit op basis van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. en de nota “Watergang”.

14. Sleepdienst Hunze Trans, Deense haven

Het bedrijf bevat meerdere pontons en sleepboten. De sleepboten zijn S.I. geclassificeerd. De pontons vallen onder artikel 9 V.O.V. en de sleepboten onder artikel 11 V.O.V. De opvatting van de gemeente Groningen dat het aanwijsbesluit van de V.O.V. artikel 4.e. van toepassing is, is onjuist omdat dit slechts geldt voor de twee boeien die zich in het midden van de haven bevinden. “Sleepdienst Hunze Trans” ligt echter aan de walkant afgemeerd en niet aan de boeien.

“Sleepdienst Hunze Trans” valt derhalve onder artikel 9 V.O.V. in de categorie bedrijfsschepen. ‘Sleepdienst Hunze Trans’ voldoet aan de

criteria van de V.O.V. en U.V.O.V. inzake afmetingen en relatie met het water. De “Sleepdienst Hunze Trans” is niet opgenomen in het aanwijfsbesluit van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. In de nota ”Watergang” is de bestemming van “Sleepdienst Hunze Trans” opgenomen.

15. Dora van der G. Theaterponton, Deense haven

De “Dora van der G.”, in eigendom van de gemeente Groningen, is als ponton afgemeerd op een door de gemeente Groningen speciaal ingerichte ligplaats. De “Dora van der G.” valt onder artikel 9 van de V.O.V. als bedrijfsschip. De “Dora van der G.” is een verlaten bedrijfsschip in de zin van de V.O.V. De “Dora van der G.” is eenmalig gebruikt tijdens de festiviteiten van “A Star is Born”.

De relatie met het water is niet aanwezig. De maten heb ik niet vast kunnen stellen. De “Dora van der G.” is niet in het aanwijfsbesluit van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. en de nota ”Watergang”.

16. Groningen Maritiem, Zweedse haven

“Groningen Maritiem” is gevestigd op de coaster Marja die destijds in bezit van de Haan is geweest. De coaster Marja heeft de Haan onder zware druk van de gemeente Groningen moeten verkopen. Bij de verkoopovereenkomst heeft de Haan bedongen dat de coaster bij overdracht het openbaar vaarwater van de gemeente Groningen dient te verlaten. De gemeente Groningen verleent aan de nieuwe eigenaren evenwel een nieuwe vergunning. Naast de coaster van “Groninger Maritiem” zijn ook een ponton en drijvende steigers afgemeerd. De coaster valt dus duidelijk onder artikel 9 van de V.O.V. als zijnde een bedrijfsschip, vanwege het feit dat het water in beheer is bij de gemeente Groningen. De coaster voldoet niet aan de afmetingscriteria. De relatie met het water is aanwezig. De coaster is niet opgenomen in het aanwijfsbesluit van zowel de V.O.V. als de U.V.O.V. In de nota “Watergang” is de bestemming opgenomen.

17. Droogdokbedrijf Jager, Finse haven

Het “Droogdokbedrijf Jager” is al sinds ongeveer twintig jaar aanwezig in de Finse haven. Ik stel dan ook vast dat we hier met een witte illegaal te maken die zijn vierde lustrum reeds gevierd heeft. Het bedrijf heeft een drijvend dok tot 250 ton en twee pontons met opbouw ten behoeve van een werkplaats en kantine. Op dit moment vervangt het bedrijf het ene ponton door een groter exemplaar. Voorts is in de nabijheid een vaste steiger aangebracht. Aan de steiger zijn een aantal woonschepen afgemeerd. De status van de afgemeerde woonschepen is onduidelijk.

Het “droogdokbedrijf Jager” valt onder artikel 9 van de V.O.V. als zijnde een bedrijfsschip. De relatie met het water is duidelijk. Qua afmetingen voldoet “Droogdokbedrijf Jager” niet aan de eisen die in de V.O.V. en U.V.O.V. gesteld zijn. Het bedrijf komt niet voor in het aanwijsbesluit van de V.O.V. en U.V.O.V. In de nota “Watergang” is de bestemming t.b.v. het “Droogdokbedrijf Jager” mogelijk gemaakt.

18. Anne Bos Arkenbouw, Finse haven

Naast het werkschip zijn meerdere schepen afgemeerd. “Anne Bos Arkenbouw” valt onder artikel 9 van de V.O.V. als zijnde een bedrijfsschip. De afmetingen van het werkschip vallen niet binnen het gestelde van de V.O.V. en de U.V.O.V. “Anne Bos Arkenbouw” komt niet voor in de respectievelijke aanwijsbesluiten van de V.O.V. en U.V.O.V. De relatie met het water is aanwezig op basis van de V.O.V. In de nota “Watergang” is de bestemming t.b.v. de activiteiten “Anne Bos Arkenbouw” mogelijk gemaakt.

19. Trolec Bunkerstation, West Indischekade

Het “Trolec Bunkerstation” is de oudste ligger in de gemeente Groningen. In de opvatting van de gemeente Groningen valt het “Trolec Bunkerstation” niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Groningen. Deze opvatting is opmerkelijk vanwege het feit dat de kaart in de U.V.O.V. over het van toepassing zijn tegenovergestelde informatie bevat. Het van Starckenborghkanaal valt wel degelijk onder het water dat in beheer is bij de gemeente Groningen. Het “Trolec Bunkerstation” is opgenomen in het

aanwijsbesluit van de U.V.O.V. In de V.O.V. komt “Trolec” niet voor in het aanwijsbesluit. De afmetingen zijn niet conform de maatgeving van de U.V.O.V. en de V.O.V. De relatie met het water is aanwezig.

20. Rondvaartbedrijf Marne, West Indischekade

Het rondvaartbedrijf “Marne” verzorgt rondvaarten en heeft een vaste ligplaats aan de West Indische kade. Het S.I. geclassificeerde beroepsvaartuig valt vanwege de vaste afmeerplaats binnen de categorie bedrijfsschepen. Rondvaartbedrijf “Marne” is niet opgenomen in de U.V.O.V., V.O.V. en de nota “Watergang”. De relatie met het water is aanwezig.

21. Ciboga Informatieboot, Oosterhamrikkanaal

De “Ciboga Informatieboot” is in eigendom van de gemeente Groningen en verstrekt aan belanghebbende en belangstellende informatie over de ontwikkelingen van het Ciboga terrein. De “Ciboga Informatieboot” valt onder de V.O.V. artikel 9 in de categorie bedrijfsschepen. De relatie met het water is niet aanwezig. Qua maatvoering voldoet de “Ciboga Informatieboot” niet aan de V.O.V. en de U.V.O.V. en is niet opgenomen in het aanwijsbesluit van zowel de U.V.O.V. als de V.O.V. en de nota ”Watergang”.

22. Opslagschip 1002, Oosterhamrikkanaal

“Opslagschip 1002” valt onder de V.O.V. artikel 9 in de categorie bedrijfsschepen en is niet opgenomen in het aanwijsbesluit van zowel de U.V.O.V. als de V.O.V.

23. Samenwerkende bedrijven Groningen, Zweedse haven

Het bedrijf samenwerkende bedrijven Groningen valt binnen de categorie bedrijfsschepen en is niet opgenomen in de U.V.O.V. en de V.O.V. In de nota “Watergang” is de bestemming gelegaliseerd. De relatie met het water is aanwezig.

Samenvattend stelt de Haan dat in de bovengenoemde opsomming van bedrijfsschepen naar voren komt dat van het op schrift gestelde beleid in de praktijk in absolute zin weinig terecht komt. Er is volstrekt naar bevind van zaken gehandeld. Het overzicht bedrijfsschepen en de toelichting spreken voor zich. De stelling van het college van B&W inzake de schaarse ruimte en het hierop gebaseerde aantal van 5 bedrijfsschepen wordt door de realiteit gelogenstraft.

4.3 Overzicht woonschepen Oosterhaven

In de Oosterhaven doen zich in afwijking van het vastgestelde beleid met betrekking tot wonen op het water de volgende afwijkingen voor. Nagenoeg permanent zijn de volgende woonschepen aanwezig:

- f. woonschip “Ingrid”
- g. woonschip “Stealth” van jachthavenbeheerder Chris Beuker
- h. woonschip “Boekenier”
- i. woonschip “Second to none”
- j. woonschip “Panta Rhei”

Daarnaast bevinden zich in de aansluitende kanaalvlakken de volgende woonschepen.

- k. woonschip “El Pirato”
- l. woonschip “A la Bonheur”
- m. woonschip “Het Vertrouwen”
- n. woonschip “Noordstad”
- o. woonschip M.S. Karbouw”
- p. woonschip “Hotel de Botel”, Bed and Breakfast

Van de bovengenoemde woonschepen is de ligplaats van A la Bonheur conform de V.O.V. en U.V.O.V. de overige 10 woonschepen komen niet voor in de V.O.V. en de U.V.O.V.

Voorts vindt naast bewoning ook winterberging in de jachthaven van de Oosterhaven plaats. Dit in tegenstelling tot de contractuele overeenkomst (bijlage 15) en de van kracht zijnde U.V.O.V. en de V.O.V. Met betrekking tot de geschetste situatie bevat de nota “Watergang” geen nieuwe beleidsvoornemens.

In de Oosterhaven is tevens een afmeerplaats voor charterschepen bestemd. Op basis van de huidige regelgeving is de halve zuidkade bestemd voor charterschepen die opgenomen zijn in het register Holland. In de praktijk constateer ik dat er geen controle plaatsvindt ten aanzien van de registratie in het “register Holland”. Een schipper die zichzelf van de kwalificatie charter voorziet kan rustig plaatsnemen in de Oosterhaven aan de zuidkade zonder dat er door de ambtenaren van de afdeling havenwezen ingegrepen wordt.

4.4 Dienst RO/EZ

De gemeentelijke dienst RO/EZ is verantwoordelijk voor de realisatie van de V.O.V. en de U.V.O.V. die in de vorige hoofdstukken zijn besproken. Als ervaringsdeskundige wil ik in dit kader vaststellen hoe de zaken zich in de afgelopen jaren ontwikkeld hebben. Functioneert de dienst naar bevind van zaken of is ze in staat planmatig te werken en als uitvoerder de taken naar behoren uit te voeren.

In deze paragraaf ga ik tevens in op de vraag in welke mate de dienst RO/EZ in de afgelopen periode in staat is geweest van de gemaakte fouten te leren. Centraal in deze vraagstelling is het vermogen van de dienst om te leren van de gemaakte fouten en wel op een dusdanige wijze dat er een verandering in het functioneren van de dienst is vast te stellen. Functioneert de dienst RO/EZ louter corrigerend of is de dienst instaat planmatig te werken. Als vertrekpunt in de beoordeling neem ik het tijdstip waarop wethouder H.J. Morssink de volgende brief aan de toenmalige directeur van de dienst RO/EZ heeft verzonden.

De onverkorte weergave van de brief zoals destijds door wethouder H.J. Morssink verzonden.

Aan de directeur van de dienst
RO/EZ
de heer B. Ouwerkerk

Groningen, 25 juni 1991

Geachte heer Ouwerkerk,

Hierbij vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Reeds geruime tijd baart de gang van zaken rond de sectie Havendienst van uw dienst RO/EZ mij grote zorgen. Procedures worden onvoldoende bewaakt, brieven van derden worden te laat beantwoord, planningen worden vaak niet gehaald en toezeggingen soms niet nagekomen. Als geheel dringt zich onvermijdelijk het beeld op van een nauwelijks beheersbare chaos.

Hoewel de havenactiviteiten binnen het totale gemeentelijk gebeuren slechts een bescheiden plaats innemen, blijkt keer op keer de publiciteitsgevoeligheid ervan buitengewoon groot. De geschetste chaos heeft dan ook een frequente stroom van negatieve publiciteit tot gevolg. Met alle, ook politieke, beschadiging van dien.

Recente voorbeelden van “missers” zijn:

- d. het niet beantwoorden van een noodbrief van bewoners uit de Noorderhaven, -mede- waardoor polarisatie optrad, die resulteerde in een met veel publiciteit omgeven illegale aktie;
3. het niet bewaken en daardoor niet op tijd beantwoorden van een brief over de wachtlijst, waardoor weer extern rumoer ontstond;
4. het onvoldoende bewaken en juridisch vastleggen van afspraken over het gebruik van de Noorderhaven, waardoor nu allerlei korrespondentie gevoerd moet worden;
5. het niet op eigen initiatief ten uitvoer brengen van een toezegging mijnerzijds aan het woonschepencomitee, dat een mogelijk uitbreiding van het aantal ligplaatsen onderzocht zou worden;
6. onvoldoende slagvaardig optreden bij de uitbreiding van de Oosterjachthaven. Na een interventie mijnerzijds als gevolg van een klacht van de betrokken firma Bonatec is bewerkstelligd, dat de uitbreiding nog in ieder geval in een gedeelte van dit vaarseizoen kan worden gerealiseerd. Inmiddels is echter gebleken dat de inspraak van de beroepsvaart niet vlekkeloos is verlopen, waardoor nu weer hierover rumoer is ontstaan.

Moeiteloos kan ik bovengaannde lijst nog met vele recente voorbeelden uitbreiden. Het beeld is echter helder: de sectie Havendienst funktioneert niet naar behoren.

Dringend verzoek ik u mij te berichten welke stappen u zult nemen om bovengenoemde knelpunten weg te nemen.

Als bijlage zend ik u twee recente voorbeelden van “misverstanden” rond de Havensectie.

Hoogachtend,

H.J. Morssink

Tot zover de brief van wethouder H.J. Morssink. Volledigheidshalve vermeld ik dat kort na ontvangst van de brief dhr. B. Ouwerkerk is vertrokken als directeur van de dienst RO/EZ. Dhr. A. Wink is hem opgevolgd als directeur RO/EZ. Onlangs is dhr. A. Wink gepromoveerd naar de functie van gemeentesecretaris in de Gemeente Groningen.

Anno 1999 acht jaar na dato ga ik proberen de bovengenoemde vraag zoals die in de eerste alinea's is verwoord te beantwoorden.

Als eerste punt ga ik kijken hoe de dienst RO-EZ het slagvaardige optreden van wethouder Morssink heeft behandeld. In de brief maakt wethouder Morssink melding van: “het onvoldoende slagvaardig optreden bij uitbreiding van de Oosterjachthaven”. Na een interventie mijnerzijds etc”.

Wat houdt deze interventie nu eigenlijk in de praktijk in? Op basis van het tijdsbestek is er slechts een conclusie mogelijk namelijk: De opdracht van de wethouder de uitbreiding van de jachthaven uit te voeren zonder de inspraakprocedure te houden. Bouwen en de inspraakmogelijkheid bewust achterwege laten wegens tijdgebrek. Een ambtelijke legalisatie moet de plooiën vlak strijken. Persoonlijk heb ik het hoofd Havenwezen dhr. van Kuik destijds op de kwestie aangesproken. Dhr. van Kuik zegt hierop terug te komen. Dit is tot op heden niet gebeurd. De gemeente Groningen die willens en weten tot bouw besluit zonder voorafgaande inspraakmogelijkheid, verzuimt vervolgens een legalisatieprocedure uit te voeren die aan de wettelijke

eisen voldoet. Tot op de dag van vandaag volhardt de gemeente Groningen in haar standpunt. De handelswijze staat haaks op de voorbeeldfunctie die de burger van de gemeente Groningen mag verwachten.

De recente uitbreiding van de jachthaven loopt wat betreft de uitvoering parallel aan de gang van zaken destijds. De ter visie gelegde tekeningen blijken niet de werkelijke situatie weer te geven. De planomschrijving blijkt incompleet. In plaats louter uitbreiding van ligplaatsen ten behoeve van pleziervaarttuigen is in werkelijkheid bovendien een ligplaats ten behoeve van het woonschip van de jachthavenbeheerder C. Beuker opgenomen. Hiermee handelt de dienst RO/EZ in strijd met het voornemen dat louter betrekking had op de uitbreiding van ligplaatsen ten behoeve van de pleziervaart. Voorts is het in strijd met de V.O.V. en de U.V.O.V., dat het afmeren van een woonschip niet toestaat. In het kort noem ik de door mij dit jaar geconstateerde overige afwijkingen:

- q. cafe onder Boteringebrug
- r. kanoverhuur “'t peddeltje”
- s. uitbreidingsplan Reitdiep

In dit kader verwijs ik ten aanzien van de bovengenoemde punten naar de bijgevoegde correspondentie.

Met betrekking tot de bovenstaande alinea's constateer ik dat het beeld van de destijds door Morssink geschetste situatie nog steeds van kracht is. Met betrekking tot de inhoudelijke kant doet zich de vraag voor of de geconstateerde situatie louter en alleen op het conto van de afdeling havenwezen komt. Immers uit de bijgevoegde correspondentie blijkt dat het havenwezen aangestuurd wordt door ambtenaren van Openbare Werken en ambtenaren van de dienst RO/EZ op het Zuiderdiep. De productie van zowel de V.O.V. en de U.V.O.V. komt niet op het conto van de afdeling havenwezen. Hiervoor zijn verantwoordelijk de twee overige genoemde diensten.

Op basis van waarneming dient de volgende vraag zich aan. Is de kwaliteit van de ambtenaren van havenwezen onvoldoende aangaande een mogelijke uitvoering inzake vastgestelde regelgeving.

Op basis van mijn persoonlijke opvatting stel ik dat er ruim voldoende gekwalificeerd personeel aanwezig is. Ik denk dat hetzelfde geldt voor de ambtenaren die zich bij de andere genoemde onderdelen bemoeid hebben met de regelgeving/beleid inzake het openbaar vaarwater. Waar het in mijn opvatting aan schort is dan ook het managen van de totale organisatie. De linkerhand bedenkt iets wat de rechterhand niet uit kan voeren. In dit kader verwijs ik naar de door het college van B&W opgestelde organisatieschets waarin gesteld wordt dat met betrekking tot de controle en analyse en de aansturing het nodige binnen de gemeentelijke organisatie verbeterd kan worden.

Als organisatiekundige voeg ik daar het volgende aan toe. De basis van een organisatieontwikkeling is kennis van het primaire proces. Dit dient, nadat het in alle geleedigheden is doorgesproken, schriftelijk vastgelegd te worden. Het primaire proces geeft in de basis de werking van een organisatie weer. Functies, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden dienen eveneens opgesteld en aan het primaire proces gekoppeld te worden. Tezamen vormen ze het organisatieplot van een dienst of een afdeling. Op deze wijze is voor een ieder op een helder en inzichtelijke wijze het werkproces van een organisatie vastgelegd.

In de onderhavige situatie blijkt uit een door mij opgestelde organisatieplot, dat voor de uitvoering van het vastgelegde beleid en de uit te voeren taken een man voldoende is op basis van een 36 uren werkweek. De man dient tevens ondersteund te worden door een (parttime)medewerker ten behoeve van het uittypen van de correspondentie en het aannemen van de telefoon. Aangaande de werkzaamheden ten behoeve van nadere regelgeving en de rapportages inzake de controle en analyse dient hij op afroep de ondersteuning van een juridisch medewerker in te kunnen roepen. In werkelijkheid wordt het havenkantoor bemand door minimaal 4 full-time medewerkers. Daarnaast verricht onder andere Greetje Kuper de nodige werkzaamheden bij de dienst Openbare werken. Bij de dienst RO/EZ op het Zuiderdiep voeren de heer Ferkranus en zijn collega de nodige taken uit. Evenwel is de eindconclusie met betrekking tot de kwaliteit van de huidige regelgeving en de uitvoering hiervan negatief. Hier is sprake van een mooi voorbeeld van mismanagement.

Vanwege mismanagement ontbreekt een werkbare organisatie met duidelijke afspraken inzake verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden een struikelblok. Een haperende uitvoering resulteert in de praktijk in meer documentatie en meer ambtenaren. De situatie is in wezen te vergelijken met een voetbalelftal dat beschikt over gekwalificeerde spelers en desondanks onderaan staat op de ranglijst.

HOOFDSTUK 5

5.1 Conclusies

De nota “Watergang” bevat niet of slechts in beperkte mate oplossingen die de geconstateerde afwijkingen teniet kunnen doen c.q. verhelpen. Concreet noem ik de volgende afwijkingen, die betrekking hebben op de door mij onderzochte deelgebieden. Op basis van de onderstaande afwijkingen denk ik dat er buiten het door mij onderzochte deelgebied meer afwijkingen zijn.

De afwijkingen op een rij:

De afwijkingen inzake bedrijfsschepen.

24. Het normgetal is 5 bedrijfsschepen terwijl het werkelijke aantal bedrijven gevestigd op het water tenminste 16 bedraagt.
 - Deze 16 bedrijven hebben 28 schepen die zich bevinden binnen het vaarwater in beheer bij de gemeente Groningen.
25. Buiten bovenstaande telling zijn de 4 bedrijven gebleven die in het overzicht bedrijfsschepen met een vraagteken gemarkeerd zijn.
26. Van de bedrijven voldoet slecht 1 bedrijf (Trolec) aan alle gestelde criteria en beleidsvoornemens.
27. Alle overige schepen voldoen niet op 1 of meerdere punten aan alle gestelde criteria, ondanks het feit dat ze in een incidenteel geval toch over een vergunning beschikken.
28. Het normgetal van 5 bedrijfsschepen is gebaseerd op de schaarse ruimte. Uit de praktijk blijkt de aanname onjuist te zijn, het wemelt als het ware van de bedrijfsschepen.
29. Vanwege de aanname inzake de beperkte aanwezigheid is de categorie niet bij de ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vaarwater betrokken. Uitnodigingen inzake de inspraak voor bedrijfsschepen zijn buiten de tot nu toe gevoerde inspraakprocedures gebleven.
30. De bedrijfsschepen vallen op het gebied van hinderwet en milieu eveneens tussen “de wal en het schip”.

De afwijkingen aangaande woonschepen in de Oosterhaven en aansluitende kanaalvlakken

31. In de Oosterhaven en de aanliggende kanaalvlakken is bij de Trompbrug 1 ligplaats voor het woonschip “A la Bonheur” vastgelegd.
32. De overige 10 woonschepen in de Oosterhaven en aansluitende kanaalstukken zijn dus illegale liggers.

De afwijking aangaande de winterberging in de jachthaven van de Oosterhaven

Activiteiten op het gebied van winterberging zijn niet toegestaan op basis van de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota “Watergang”. In het opgestelde contract (bijlage 15) behoort winterberging niet tot de mogelijkheden. Ten aanzien van de bewoning van schepen is het contract in strijd met de regelgeving en de nota “Watergang”

De afwijkingen inzake chartervaart en beroepsvaart

Doordat classificatie en toepassing van de regelgeving niet strikt wordt uitgevoerd zijn er tal van afwijkingen ontstaan aangaande het afmeren van charter en beroepsvaart in de Oosterhaven en daarbuiten. De onduidelijke/ontbrekende definities zijn mede debet aan de geconstateerde afwijkingen.

De afwijkingen inzake de plannen voor het cafe onder de boteringebrug met waterterras

De genoemde plannen zijn simpelweg in strijd met de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota “Watergang” wat betreft de horecaplannen (bijlage 16). Hoewel bekend is dat het beleid in beginsel geen horeca op water toestaat, verleent de dienst RO/EZ aanvankelijk medewerking aan de plannen. Met betrekking tot de uitbreiding dient conform de vastgelegde afspraken een risicoinventarisatie en -evaluatie uitgevoerd te worden. Alvorens tot planvorming inzake de kleine pleziervaart over te gaan is het dus noodzakelijk dat er een degelijk onderbouwd plan over de totale recreatievaart binnen het gemeentelijk water wordt opgesteld, waarin de risico's duidelijk in kaart worden gebracht.

De afwijkingen inzake het uitbreidingsplan “Reitdiep Haven”

In het concept bestemmingsplan “Reitdiep/Reitdiephaven” komen drijvende woningen voor van hoogwaardig ontwerp ten behoeve van het hoge marktsegment qua prijsklasse. Dit uitgangspunt in dit onderhavige plan is geen criterium dat van toepassing is binnen de V.O.V. en de U.V.O.V. De plannen zijn dus gebaseerd op een willekeurig uitgangspunt: hoogwaardig ontwerp voor het hogere marktsegment. Gezien de huidige wachtlijst voor woonschepen en de toezegging inzake de uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor woonschepen zijn de plaatsen in de uitbreiding allereerst bestemd voor

de schepen die op de wachtlijst vermeld staan. *Op basis van de V.O.V. en de U.V.O.V. dienen de drijvende woningen achter aan de rij aan te sluiten (bijlage 17).*

De afwijking inzake de inspraakprocedures

Het doel van de inspraak is volgens de organisatieontwikkeling schets van het college van B&W het betrekken van externen waaronder direct betrokkenen bij de beleidsontwikkeling. *In dit kader stel ik vast dat de tot nu toe gevoerde inspraakprocedures niet aan dit criterium voldoen. Een inspraakronde die in totaal minder dan 10 aangepaste zinsnedes opleverde is in dit verband veelzeggend.*

De afwijking inzake de beeldvorming rond de afdeling Havenwezen

Het beeld van een niet functionerende afdeling geeft slechts een zeer beperkte waarheid weer. Het falen inzake de uitvoering is te wijten aan de samenwerking in temverband. Op basis van een eigen taakanalyse stel ik dat: *anderhalve ambtenaar de taken kan uitvoeren die momenteel door 7 ambtenaren worden uitgevoerd. Mijn advies is dan ook geen frontoffice en backoffice nemen maar gewoon 1 man/vrouw. Door de instelling van frontoffices en backoffices wordt het huidige management probleem niet opgelost. U onttrekt het probleem slechts aan het oog van de burger. Door de werkzaamheden aan een man/vrouw te geven is het management in belangrijke mate gereduceerd.*

De afwijkingen en inconstitenties in de V.O.V. de U.V.O.V. en de nota “Watergang”

De basis voor de nota “Watergang” wordt gevormd door de V.O.V. en de nota “Watergang het volgende:

De documentatie dient feitelijk de werkafspraken tussen de gemeente en de burgers, bedrijven en overige instellingen te regelen. De kwaliteit van de documentatie is in hoge mate bepalend voor de vervolg uitkomsten. *Op basis van onduidelijke werkafspraken is het voor elke ambtenaar uiterst moeilijk om goede werkresultaten te realiseren. Hetzelfde geldt voor de burgers. Wat is wel en wat is niet toegestaan?*

Op basis van het aantal afwijkingen dient de U.V.O.V. zondermeer aangepast te worden. Het in de U.V.O.V. vastgelegde aantal van 5 is inmiddels ruimschoots overschreden.

In mijn beleving dient goede documentatie aan de volgende basis kenmerken te voldoen:

33. De inhoud moet volledig zijn en geen gaten vertonen.
34. De inhoud moet helder, duidelijk en compact weergegeven zijn.
35. De inhoud dient doelstellingen en beoordelingscriteria te bevatten.
36. De inhoud dient procedures te bevatten.

Kenmerken van de huidige documentatie.

37. onvolledig en niet aansluitend
38. niet inzichtelijk
39. geen of onvoldoende relevante beoordelingscriteria
40. procedures die ontbreken of onvolledig zijn.

Voor mij als belanghebbende is de kwaliteit van de V.O.V., de U.V.O.V. en de nota “Watergang” alsmede de inspraakprocedure niet acceptabel. Duidelijk is ook dat het bedrijven van politiek van een geheel andere orde is dan het besturen van de “BV Groningen”.

In dit kader vraag ik u het college van B&W te verzoeken om de dienst RO/EZ opdracht te geven mijn inspraakreactie te beoordelen en vervolgens op een behoorlijke wijze te verwerken. Tot op heden schijnt de dienst RO/EZ almachtig te zijn. Eerder gedane verzoeken zijn op onvoldoende wijze door de dienst RO/EZ en het onderdeel “Openbare Werken” beantwoord. De weigerachtige houding is voor mij volstrekt onacceptabel. Tot nu heeft alleen de afdeling Havenwezen op voldoende wijze gereageerd op de aan hen gedane verzoeken.

Tot slot verzoek ik U als Raadscommissie V.R.O. de hele zaak te retourneren aan het college van B&W met een mooie rode strik om het pakket en het verzoek een “kwaliteitsupdate” door de dienst RO/EZ te laten uitvoeren. Na 15 jaar vergaderen en concepten opstellen is het nu de hoogste tijd een stuk regelgeving te produceren, dat aan een acceptabel kwaliteitsniveau voldoet. Het totaal van V.O.V., U.V.O.V. en de nota “Watergang” is het niveau van eerste concept tot op heden niet ontstegen.

HOOFDSTUK 6

Bijlagen

- Bijlage 1 Brief van de Haan ontwerp-structuurschets “Watergang” d.d. 29 januari 1999
- Bijlage 2a Gemeentelijke brief met kenmerk RO99.58017 d.d. 14 september 1999
- Bijlage 2b Gemeentelijke brief met kenmerk RO99.51761 d.d. 23 juli 1999
- Bijlage 3 Artikel Gezinsbode Maidenspeech Dominic van Vree d.d. 23 juli 1999
- Bijlage 4 Provinciale commissie d.d. 11 september 1996
- Bijlage 5 Inspraakverslag nota “Watergang” d.d. 20 januari 1999
- Bijlage 6 Inspraakverslag nota “Watergang” d.d. 23 februari 1999
- Bijlage 7 Brief de Haan aan gemeente Groningen d.d. 28 mei 1999
- Bijlage 8 Gemeentelijke brief met kenmerk RO97.16957 d.d. 8 maart 1999
- Bijlage 9 Fax van de Haan aan gemeente Groningen d.d. 9 maart 1999
 - Bijlage 10 Brief de Haan aan gemeente Groningen d.d. 26 mei 1999
 - Bijlage 11 Fax van de Haan aan gemeente Groningen d.d. 27 mei 1992
 - Bijlage 12 Fax van de Haan aan Vos, Seidel en Plas advocaten d.d. 2 juni 1992
- Bijlage 13 Fax van de Haan aan gemeente Groningen d.d. 5 juni 1992
- Bijlage 14 Brief van de Haan aan gemeente Groningen d.d. 15 september 1999
- Bijlage 15 Contract jachthaven
- Bijlage 16 Brief van de Haan aan het college van B&W inzake waterterrassen en kanoverhuur “t Peddeltje” d.d. 13 juli 1999
- Bijlage 17 Brief van de Haan aan het college van B&W inzake concept bestemmingsplan Reitdiep/Reitdiephaven d.d. 5 augustus 1999

Bijlage 1

F.G. de Haan

Rabenhauptstraat 39a
Postbus 1350
9701 BJ Groningen

Kenmerk: Ontwerp-structuurschets 'Watergang'

Datum: 29 januari 1999

Aan: B&W
p/a Havenwezen RO/EZ
Postbus 7081
9701 JB Groningen

cc: Rollingswier Advocaten
Mr. P. Rollingswier

Aangetekend verzonden

Geacht college,

Hierbij deel ik u mee dat de door mij geuite bezwaren tegen uw beleid en de uitvoering hiervan betrokken dienen te worden in de procedure van de nota watergang.

Ik verwijs nogmaals naar de tot nu toe gevoerde correspondentie ondermeer in de lopende zaken aangaande de intrekking van de ligplaats van ondergetekende en de uitbreiding van de jachthaven.

Hoogachtend,
met vriendelijke groet,

F.G. de Haan

Bestuursdienst
Telefoon
(050) 367 85 04/J.W. de Vink
Bezoekadres Waagstraat 1

Onderwerp
Reactie op notitie inzake havenbeleid
Postadres
9700 PB Groningen
Telex 77314 gemgr nl
Fax (050) 367 77 50

Aan de heer F.G. de Haan
Postbus 1350
9701 BJ GRONINGEN

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen

Datum 14 Sept. 1999 Bijlage(n) - Ons kenmerk

RO99.58017,2,3,5,6,11,13,16

Uw brief van 26 mei 1999

Uw kenmerk Informatie
over vertrektijden krijgt u via
telefoon 0900-9292

Geachte heer,

In antwoord op uw aan burgemeester J. Wallage gericht brief van 26 mei 1999 delen wij u het volgende mede.

In artikel 3, lid 1, van de Wet openbaarheid van bestuur is bepaald dat een ieder een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid kan richten tot een bestuursorgaan of een onder verantwoordelijkheid van een bestuursorgaan werkzame instelling, dienst of bedrijf.

Blijkens artikel 1, onder a, van deze wet, wordt onder een document verstaan een bij een bestuursorgaan berustend schriftelijk stuk of ander materiaal dat gegevens bevat.

De door u gevraagde informatie betreft echter een verzoek om inhoudelijk te reageren op (onderdelen) van uw "Notitie inzake havenbeleid gemeente Groningen".

Van een verzoek als bedoeld in genoemd artikel 3, lid 1, is derhalve geen sprake.

Met betrekking tot uw verzoek merken wij het volgende op.

Gelet op de door u ingestelde nog lopende procedures met betrekking tot de ligplaatsvergunning (hoger beroep bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State) en de bouwvergunning voor het uitbreiden van de jachthaven (beroep bij de Rechtbank) bestaat er voor ons geen aanleiding inhoudelijk te reageren op (onderdelen) van uw "Notitie inzake havenbeleid gemeente Groningen".

In dit verband wijzen wij u er op dat de rechter in het kader van het vooronderzoek voorafgaande aan de zitting alle voor de zaak relevante gegevens verzamelt.

In dat kader zal zonodig een reactie worden gegeven op uw bovenaangehaalde notitie.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester, De secretaris,

Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken

Geachte heer,

In januari en februari van dit jaar vond de officiële inspraak plaats inzake de structuurschets voor het openbaar vaarwater 'Watergang'. Op verzoek van belanghebbenden werd de reguliere inspraaktermijn van een maand verlengd met nog eens een maand.

Op 28 mei jongstleden stuurde u ons een reactie op de verslagen van de inspraakavonden over 'Watergang'. U besluit uw schrijven met de constatering dat de verslaggeving van beide avonden duidelijk was. Uw constatering dat de inspraakmogelijkheden te beperkt waren, wordt niet door ons gedeeld. U heeft dit bezwaar ook niet kenbaar gemaakt tijdens de inspraakperiode, noch schriftelijk in uw brief d.d. 29 januari, noch mondeling op de inspraakavonden.

Op 29 januari deed u ons uw schriftelijke inspraakreactie op 'Watergang' toekomen. Deze brief van 29 januari wordt opgenomen in het inspraakrapport en wordt in dit rapport van een antwoord voorzien. In het najaar zal de besluitvormingsprocedure rond 'Watergang' een vervolg krijgen en krijgt u daarover nadere bericht.

Uw reactie van 28 mei wordt beschouwd als een nadere toelichting uwerzijds om zoals u zelf al zegt misverstanden te voorkomen. Derhalve wordt uw brief van 28 mei als zodanig verder niet opgenomen in het inspraakrapport, maar ter informatie als onderliggend stuk bij de verdere besluitvormingsprocedure rond 'Watergang' gevoegd. In verband met de nog lopende beroepsprocedure wordt door ons afgezien van een inhoudelijk reactie op de door u geformuleerde wensen in uw brief van 28 mei.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
namens Burgemeester en Wethouders,
de algemeen directeur,
namens deze,
de directeur Openbare Werken,

mw. G.J.M. Scholten

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden

Maidenspeech Dominic van Vree (PvdA) verheven tot doctrine

‘Raadsleden ontdoe uzelf van autisme en schoolpleingedrag’

De Groninger gemeenteraad gaat gebukt onder autisme, procedureleed en schoolpleingedrag. De vergaderingen hebben een hoog ritueel karakter. De fracties wisselen bekende standpunten uit, berijden stokpaardjes en verdoen veel tijd aan het voor- en nabeschouwen van procedures. Het is hoog tijd voor nieuwe spelregels, die het forum meer bevlogenheid, lef en verbeelding bezorgen.

Met dit messcherpe betoog hield PvdA-raadslid Dominic van Vree in zijn maiden-speech de gemeenteraad woensdagavond een spiegel voor. Bij de behandeling van enkele collegevoorzetten voor de ontwikkeling van de gemeentelijke organisatie, legde Van Vree de vinger op een zere plek.

Onwerkelijk

B en W wensen het roer om te gooien, een open bestuurlijke en ambtelijke cultuur van fouten mogen maken en daarvan willen leren. Niet alleen het college maar zeker ook de raad heeft daarbij als ‘baas’ van de gemeente een voorbeeldfunctie, vindt Van Vree. De nieuwkomer die nu zestien maanden op het pluche zit noemt de huidige cultuur van de raad op z’n zachtst gezegd ‘onwerkelijk’.

‘Als je gewend bent in een discussie te kunnen zeggen wat je denkt of vindt, dan is de raad niet de meest ideale plek. En als je gewend bent dat mensen waarmee je discussieert naar elkaar luisteren, dan ik deze plek evenmin je dat...

Tot mijn schande moet ik u zeggen dat ik inmiddels precies hetzelfde doe’, stak het PvdA-raadslid ook de hand in eigen boezem.

Het komt in zijn analyse allemaal door de aftandse rituelen. Raadsleden leunen achterover. Stukken moeten van het college komen en de startnotities - bedoeld om discussies aan te zwengelen - leveren allesbehalve een spervuur aan ideeën op. ‘Het primaat van de raad wordt niet fel uitgeoefend’, concludeerde Van Vree. Zijn devies: minder tijd verknoeien aan procedureel gehakketak en meer inhoudelijke

discussies voeren. De raad kan dan ook zelf plannen lanceren en 'nieuw beleid' formuleren.

De gemeenteraad was zichtbaar onder de indruk van de knuppel die Van Vree in het hoenderhok gooide. GroenLinks, SP, Student & Stad en wethouder Pattje complimenteerden hem openlijk. Robert-Jan Bron (D66) verhiel de bijdrage zelfs al tot 'de doctrine van Van Vree'. David de Jong (GPV) vond het een mooi verhaal, doch zei zich inhoudelijk niet aangesproken te voelen.

Spannende tijden

Enkele politici gaven nog dezelfde raadsvergadering gehoor aan de roep van Van Vree. Karin Dekker (GroenLinks) liet een spreekbeurt voorbij gaan met de opmerking dat zij zich kon aansluiten bij hetgeen het GPV over een onderwerp had gezegd. D66'er Bron adopteerde een bijdrage van Annemarie Timmerman (PvdA), terwijl Martine Visser (CDA) hetzelfde deed met woorden van Remco Kouwenhoven (VVD).

'Als we erin slagen nieuwe spelregels voor de raad op te stellen, dan gaan we inderdaad spannende tijden tegemoet', haalde Hans-Paul Klijnsma (GroenLinks) de conclusie van Van Vree aan. De eerstvolgende raadsvergadering na het zomerreces is eind september.

Vooroverleg provincie, gemeentelijke reactie op de brief van de PPC

In het kader van het vooroverleg over dit plan heeft de Commissie Bestemmingsplannen van de provincie Groningen gereageerd bij brief van 11 september 1996. De opmerkingen over het gemeentelijk beleid ten aanzien van ligplaatsen staan verwoord in de brief. In de daarbij behorende bijlage zijn de technische opmerkingen betreffende de voorschriften opgenomen.

In hoofdlijnen komt de reactie van de Commissie op de volgende punten neer.

De commissie stemt in met het, vanwege stedenbouwkundige redenen, niet vastleggen van twee ligplaatsen in de kom van het Oosterhamrikkanaal. De gebruikers van de twee ligplaatsen in het Oosterhamrikkanaal krijgen een nieuwe ligplaats aangeboden.

Voorts stemt de Commissie in met de regeling voor schuurtjes op de aangrenzende oevers.

Tot slot is er de problematiek van woonboten in relatie tot de Wet Geluidhinder. Een woonboot is een geluidgevoelig object, zo blijkt weliswaar nog niet uit de Wet, maar al wel uit de jurisprudentie. Veel woonboten hebben een hoge geluidbelasting.

Ten aanzien van het beleid inzake deze problematiek staat de Commissie, met de gemeente, de volgende werkwijze voor: het nieuwe te ontwikkelen beleid wordt zo mogelijk meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Indien dit niet mogelijk is zal het spoorweg- en wegverkeerslawaaï worden meegenomen bij de actualisering van nieuwe bestemmingsplannen (en saneringsprogramma's) per gebied.

Wat betreft industrielawaai: in verband met de rechtspositie van bedrijven bij het verlenen van milieuvergunningen dient bij de vaststelling van het plan UVOV duidelijkheid gegeven te worden. De gemeente stemt hiermee in. Voor het onderhavige bestemmingsplan levert de situering van ligplaatsen geen probleem op, uitgaande van de normen voor bestaande woningen. Alleen de aanwezigheid van de woonschepenhaven kan een beperking opleveren voor nieuwe industrie of uitbreidingsplannen van bestaande industrie. De ligplaatsen in het Oude Winschoterdiep ten oosten van de Antwerpenbrug kennen een hoge geluidbelasting, maar zijn uitsluitend bedoeld in het kader van de uitoefening van bestuursdwang, waarbij de ligduur ter plaatse maximaal 3 maanden is.

De technische opmerkingen betreffen de volgende punten:

Van toepassing verklaard gebied

De overzichtskaart met alle openbaar vaarwater en alle ligplaatsen voor schepen is in de versie inspraak/vooroverleg van het bestemmingsplan toegevoegd om een totaaloverzicht te geven van de situatie in het gehele grondgebied van de gemeente Groningen. Deze kaart is uitsluitend ter verheldering toegevoegd en als zodanig niet gejuridificeerd in de voorschriften. Nu de kaart echter tot verwarring zal deze worden weggelaten. De ligplaatsen voor bedrijfsschepen en de letteraanduidingen die een verwijzing vormen naar de detailkaarten met toegestane ligplaatsen zullen worden vermeld op een nieuwe kaart 'Van toepassing verklaard openbaar vaarwater en aanliggende oevers'.

Systematiek

- In bestaande plannen met openbaar vaarwater zijn nauwelijks voorschriften/begripsbepalingen over openbaar vaarwater en oevers opgenomen. Woonboten worden zelden genoemd. Het voorliggend bestemmingsplan vult deze bestemmingsplannen aan: Het betreft

bestemmingen die per bestemmingsplan zijn aangegeven in bijlage 3. De genoemde bestemmingen krijgen door de aanvulling van de voorliggende UVOV mede een doeleinde ‘gebruik van ligplaatsen door schepen, alsmede additionele voorzieningen’. De redactie van de artikelen 3 en 4 is overeenkomstig aangepast. In bijlage 3 is per bestemmingsplan de betreffende bestemming aangegeven. Door de redactie van de voorschriften worden de bijlagen bij de UVOV, voor zover noodzakelijk, onderdeel van deze voorschriften.

Relatie beschermd stadsgezicht

Door middel van de aanduiding van ligplaatsen op de kaarten in bijlage 1 en door middel van bepalingen inzake de toegestane omvang van schepen, alsmede door het al dan niet toestaan van schuurtjes wordt een relatie gelegd tussen de bepalingen van het onderhavige bestemmingsplan en een beschermd stadsgezicht. Voor het beschermd stadsgezicht Binnenstad betekent dit onder meer, dat niet overal ligplaatsen zijn aangewezen, dat door de gedifferentieerde hoogtepaling het zicht op het water behouden blijft en dat aan de Diepenring geen schuurtjes zijn toegestaan. De vorenstaande verduidelijking is toegevoegd aan de toelichting.

Bedrijfsschepen

De gemeente wil in beginsel geen bedrijfsschepen toestaan in het openbaar vaarwater. De ruimte op het openbaar vaarwater voor ligplaatsen is zeer beperkt. Voor zover er nog plaats is, gaat de voorkeur uit naar het toestaan van woonschepen. Nu er echter 5 ligplaatsen voor bedrijfsschepen op grond van de Verordening Openbaar Vaarwater aanwezig zijn in het plangebied van dit bestemmingsplan, worden zij positief bestemd.

Van deze 5 bedrijfsschepen bevindt zich 1 in de Noorderhaven, de overige 4 elders in het plangebied. Het artikel is anders geredigeerd met dezelfde strekking.

Het bunkerbedrijf Trolek heeft niet twee extra schepen, maar slechts 1. Dit zal in het plan worden aangepast (artikel 5.1).

De breedte van het bij Trolek behorende woon-/winkelschip van 9 meter past niet binnen de bepalingen van het plan. Echter, gezien de positieve bestemming van het schip en de overgangsbepalingen vormt dit geen probleem.

Het is gebruikelijk een lijst van bedrijven toe te voegen met de categorie-aanduiding van toegestane bedrijven. Echter, in verband met de wens de bestaande situatie met betrekking tot bedrijfsschepen

positief te bestemmen en de lage prioriteit voor bedrijfsschepen, zoals hiervoor genoemd in artikel 5 en zal de Lijst van Bedrijfstypen vervallen.

Artikel 7

In het bestemmingsplan zijn schuurtjes bij vrijstelling toegestaan in verband met een terughoudend beleid van de gemeente op dit gebied, gelet op het feit dat hier sprake is van openbare ruimte en gelet op het oorspronkelijk karakter van woonboten als woonvorm. De provincie onderschrijft deze benadering op bladzijde 2 van de brief van de Commissie Bestemmingsplannen.

Artikel 9

De gemeente is van mening dat illegale gebouwen nooit zonder meer onder het overgangsrecht kunnen vallen. De gemeente wil echter het beleid voeren de bestaande schuurtjes die tot 30 mei 1996 zijn opgericht planologisch toe te staan. Dit is een verruiming van de mogelijkheden die een bestemmingsplan normaliter biedt. In verband met de rechtszekerheid is dit ook gepubliceerd als beleidslijn. Het is niet meer dan logisch dat illegale bouwwerken die na dit tijdstip zijn opgericht voor de gemeente niet acceptabel, want illegaal en zeer recent, zijn. Zij kunnen dan ook worden verwijderd.

Artikel 10

De gemeente is afgeweken van het tijdstip dat vaak wordt gehanteerd bij de overgangsbepalingen ten aanzien van het gebruik. De reden hiervoor is de lange duur van de bestemmingsplanprocedure in combinatie met de nadruk die in dit bestemmingsplan ligt op gebruik en het gevaar voor onaanvaardbare stedenbouwkundige situaties die kunnen ontstaan in de bebouwde omgeving, met name in de Beschermd stadsgezichten.

Dit zal in het bestemmingsplan worden aangegeven.

Bij andere bestemmingsplannen is voor het gebruikelijke tijdstip gekozen, omdat op een enkele uitzondering na deze plannen al in vergelijkbaar of verder gevorderd stadium verkeren.

Dit betekent voor de procedureel verder gevorderde plannen dat het in de uniforme voorschriften gekozen tijdstip vrijwel zinloos is geworden. Voorts leidt het noemen van het tijdstip van tervisielegging in andere plannen niet tot een gelijk tijdstip, omdat dit tijdstip uiteraard per plan verschilt.

Artikel 1 en 2

Artikel 2: Breedte: Dit wordt: De afstand tussen de buitenzijde van de lengte wanden van een woon- of bedrijfsschip.

Andere bestemmingsplannen

Hoewel de gemeente van mening is dat andere bestemmingsplannen buiten het kader vallen van dit bestemmingsplan, streeft de gemeente ernaar waar mogelijk gezien de stand van de bestemmingsplanprocedure voor de desbetreffende bestemmingsplannen deze overeenkomstig de regeling in deze UVOV te redigeren. Wij kunnen instemmen met het opnemen van de lengtebepaling voor woon- en bedrijfsschepen in het bestemmingsplan U.V.O.V.

| | |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verslag van: | Inspraakavond “Watergang” |
| datum: | 5. januari 1999 |
| plaats: | Martinihal-complex |
| aanwezig: | <i>Gemeente:</i> wethouder Smink en projectleider P. Boekhoudt <i>Belanghebbenden:</i> volgens de presentielijst 131 |
| voorzitter: | F. Willemse |
| verslag: | T.J. Zanen (Mooi Werk B.V.) |

41. De voorzitter opent de vergadering met een woord van welkom. Hij stelt de personen achter de tafel(s) voor en schetst de beoogde loop der vergadering. Het is de bedoeling, dat het verslag van deze bijeenkomst bij het inspraakrapport gevoegd wordt en dan naar de gemeenteraadscommissie en de gemeenteraad gestuurd wordt. Hij wenst iedereen een vruchtbare en informatieve avond toe.

42. **Wethouder Smink** geeft een korte toelichting op het gemeentelijke beleid ten opzichte van het wonen op en de andere functies van het water in de stad. Sinds 1,5 jaar heeft hij dit onderwerp in portefeuille. Hij stelt dat het nu om een positieve nota gaat. Erkend wordt dat het water een belangrijk element is van de stad, ook wat het wonen betreft. Het watergebied wordt van een vergeten gebied tot een stadsvernieuwingsgebied. Nu is het nog een vrij algemeen beleid, waarbij de verschillende kwaliteiten van het water in kaart gebracht zijn.

Hierna moet volgen een discussie per kanaalvlak: wat moet er verbeterd worden en hoe moet die verandering zich voltrekken? Het zal gaan om een intensieve discussie tussen gemeente en betrokkenen.

Zijn inzet is het om gezamenlijk de kwaliteit van het wonen op het water te gaan verbeteren. In dat verband verwijst hij naar het vooronderzoek van de gemeente dat aan deze nota vooraf is gegaan. Het bleek dat ongeveer 90% van de huidige bewoners tevreden is, maar dat men wel zaken verbeterd zou willen zien.

Samenvattend stelt hij, dat de samenhang “wonen op het water, boten en ligplaatsen” in een behoefte blijkt te voorzien. Daar moet geen afbreuk aan gedaan worden. Integendeel, de kwaliteit moet juist verbeterd worden.

43. Vragenronde

De voorzitter stelt vast dat het deze avond vooral over het wonen op het water gaat. De andere functies (met name beroepsvaart en recreatie) komen op andere wijze en elders aan bod.

= **Mw. Agteresch** vraagt namens een gepensioneerde beroepsvaardersfamilie hoe het mogelijk is, dat de gemeente toestaat dat aanleg/ligplaatsen worden verkocht aan particulieren, met het volstrekt passeren van de wachtlijst.

= **De heer E. v. Oosterhout**, sprekend eensdeels namens het Woonschepencomité Groningen (WCG) en anderdeels namens zichzelf, schetst de ervaringen van de woonbootbewoners gedurende de afgelopen periode met de gemeente.

3. afgesproken was de uitbreiding van het aantal ligplaatsen i.v.m. de wachtlijst van 150 à 200 personen. In de publiciteit is geweest de feitelijke afname van het aantal ligplaatsen. Vanuit het WCG is een waslijst met vragen voorgelegd aan de gemeente. Volgens Boekhoudt zou het nu alleen nog maar gaan om het actualiseren van achtergebleven regelgeving. Maar van het rapport "Kantje Boord", met daarin de mening van de bewoners over o.a. het gemeentelijke beleid, is in deze nota evenwel niets terug te vinden.

4. Zijn meest klemmende vraag is, wat er na een eventueel positief besluit over de nota "Watergang" gebeurt met eerder vastgesteld beleid. Vroegere besluiten zijn niet uitgevoerd en met Watergang dreigt al dat vroegere beleid van tafel te verdwijnen. De verordening openbaar vaarwater zou alles kunnen oplossen, stelt de nota “Watergang”. Spreker heeft zo zijn twijfels daarover, zeker zolang een raadsbesluit om de wallekant aan de bewoners te geven gewoon niet wordt uitgevoerd.

= Volgens de nota wordt het Noord-Willems-kanaal dit jaar aangepakt, de rest later. Dat lijkt een voortvarend beleid. Maar wordt dat wel

uitgevoerd? Die vraag klemmt temeer, daar er nu in de nota staat: “het aantal ligplaatsen blijft constant”, terwijl de raad heeft uitgesproken dat er meer ligplaatsen moeten worden gecreëerd.

= Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat eenzelfde tegenstelling te constateren valt tussen het zeggen het wonen op het water te willen verbeteren en het sluiten van de Oosterhamrikkade.

= M. Sarolea vraagt zich af hoe serieus de plannen genomen moeten worden. Hij heeft de ervaring, wat de Hoornse Dijk betreft, dat zelfs als de gemeente een ligvergunning afgeeft (besluit uit 1996), het meerschap ijskoud niet meewerkt. Zulk soort zaken kunnen zijns inziens inziens dan ook beter uit de nota “Watergang” gehaald worden.

Wethouder Smink gaat op enkele van de naar voren gebrachte zaken in:

5. In 1992 werd besloten tot het scheppen van meer ligplaatsen. Dat is nauwelijks gelukt. Er kwamen slechts 16 bij. Het creëren van tientallen nieuwe ligplaatsen lukt gewoon niet. Hij wil nu geen onhaalbare doelstellingen vaststellen, maar een garantie geven t.a.v. het handhaven van het huidige aantal ligplaatsen. Mocht de gemeenteraad toch anders besluiten, dan dient zij aan te geven hoe zoiets gerealiseerd zou moeten worden. De enige uitbreiding die hij nog verwacht, is de combinatie van nieuwbouw met het wonen aan het water (bijvoorbeeld bij het Reitdiep) en het realiseren van enkele extra ligplaatsen. Toch zal in dat soort situaties meer sprake zijn van privé-gebeuren en niet van een publiek gebeuren. De zo nieuw te creëren ligplaatsen zullen niet leiden tot het reduceren van het bestaande aantal ligplaatsen. Volgens de nota zijn er 431 officiële ligplaatsen, terwijl er feitelijk 490 woonboten een plekje hebben weten te vinden.

6. Naar aanleiding van enkele interventies vanuit de zaal zegt wethouder Smink, dat hij meedoet in een beleid om te pogen van de situatie af te komen, waarin sommigen meerdere boten op hun naam hebben. Je zou maar 1 boot op je naam mogen hebben. Misschien dat er bij stringente doorvoering daar van ook enkele ruimte gaat ontstaan voor de mensen op de wachtlijst. Wel schetst hij, dat het juridisch heel moeilijk is om af te dwingen dat iemand zelf op zijn eigen boot moet wonen en dan gedurende minimaal vijf jaar, waarbij er niet meer dan drie maanden leegstand zou mogen zijn. De overheid is uitdrukkelijk ook gehouden aan regels.

Vanuit de zaal worden nog enkele zaken naar voren gebracht o.a. dat een boot zonder ligplek niet kan, dus een wachtlijst niet werkt (de huidige boten worden soms verkocht en dat is dan inclusief het plekje waar ze liggen). In dat verband speelt het probleem dat een ex-

beroepsschipper, die toch altijd in zijn thuishaven Groningen belasting heeft betaald, nu geen ligplaats - stukje kade - kan bemachtigen voor zijn schip.

De voorzitter stelt vast, dat er meerdere opmerkingen zijn gemaakt over niet-uitgevoerd beleid, over situaties die niet kunnen worden aangepakt en over heersend onrecht. Hij geeft **P. Boekhoudt** het woord om enige nadere informatie over het gemeentelijk beleid te verstrekken.

Deze zegt, dat Koenz inderdaad meerdere vergunningen heeft. Pas de laatste jaren is er sprake van een stringent gemeentelijk beleid, via de “verordening openbaar vaarwater”. De afgelopen twee jaar is er nooit meer dan 1 vergunning op een naam verstrekt. Maar de oude situatie is daarmee uiteraard niet in een keer rechtgetrokken. De gemeente vraagt inzicht in de koopakte en verlangt een afstandsverklaring. De boot en de vergunning komen dan op naam van de nieuwe persoon. Er is sprake van zo’n 100 mutaties per jaar. Het betreft allemaal verkoop. Een absolute voorwaarde is nu dus een koopakte. Komt nu een boot binnen, die vervolgens illegaal afmeert, dan wordt bestuursdwang toegepast. En ook al wordt hij dan verkocht, hij moet dan weg. Pas als een boot verkocht wordt zonder ligplaats, dus naar elders, komt de wachtlijst in zicht. Mensen mogen maximaal drie maanden van hun ligplek weg. De gemeente mag een ligplek die leeg komt wel langer leeg laten. Dat is, omdat op dit moment geen nieuwe ligplaatsen worden uitgegeven. Daardoor ontstaat er enige ruimte voor veranderingen (i.v.m. “Watergang”). Op een reactie uit de zaal stelt P. Boekhoudt, dat de wachtlijst inderdaad niet werkt. Alles loopt momenteel via de verkoop.

De voorzitter vraagt zich af of het vanavond wel lukt om echt in te spreken op het voorgenomen, toekomstig beleid, als er zoveel kritiek bestaat op de uitvoeringspraktijk van het eerder geformuleerde beleid. Misschien moet deze avond vooral voor het laatste benut worden.

Na een pauze vervolgt E. v. Oosterhout zijn onafgemaakte opsomming van kritische opmerkingen over het huidige beleid.

Hij maakt melding van het feit dat de gemeente toezegde (wethouder Morssink), dat de “huisjes/bootjes”-melkers zouden worden aangepakt door de havendienst. Daar is niets van gekomen.

In de “V.O.V.” en bij de toepassing daarvan, keert men zich tegen “muren van schepen”. Niet allemaal uniforme schepen, die het zicht op het water vanaf de wal ontnemen. Maar de gemeente laat zelf bij de Julsingabrug zo’n situatie ontstaan.

De gemeente wil regels over de maatvoering van de woonschepen, maar bij het Ciboga-plasje houdt zij zich daar zelf niet aan (informatie-ark).

De overgang van de wallekanten naar de woonbootbewoners is nooit doorgezet.

Omtrent de havengelden bestaat ook grote onduidelijkheid, waarin Mevrouw Pieters geen klaarheid heeft gebracht.

Wethouder Swaak heeft toegezegd, dat de overdraagbaarheid overeind zal blijven. In de nota wordt dat minder hard gesteld.

De gemeente heeft gelden ontvangen uit de zogenaamde “verfijningsregeling” t.b.v. de aanleg van riolering. Toch is dat geld niet voor dat doel besteed.

Het WCG wil aan een normale verhouding werken. De politiek en de havendienst lijken ook wel te willen. Maar vele afspraken worden toch niet uitgevoerd. Blijkbaar zijn er in het gemeentelijk apparaat nog andere krachten werkzaam. In 1991 zei wethouder Morssink: “de havendienst is een nauwelijks beheersbare chaos, die bovendien publiciteitsgevoelig is”. Dat mag zo zijn. Het WCG blijft open staan voor overleg.

Wethouder Smink reageert nog op enkele eerder gemaakte opmerkingen.

De muren die je niet wilt in het Winschoterdiep betreffen een aantal huurboten. Het is moeilijk om in zo’n situatie in te grijpen. Nodig is maatwerk per deelgebied, op basis van goed overleg tussen de gemeente en de betrokkenen. Bij die samenspraak dienen diverse zaken aan de orde te komen: ligging (brandgevaar), slechte plekken, de walkant, de contracten, enz. De gemeente wil zaken doen met de betrokkenen.

Omtrent het havengeld zegt hij toe daar nog eens opnieuw goed naar te zullen kijken. Desnoods komt die zaak nog een keer in BenW aan de orde.

Omtrent de overdraagbaarheid stelt hij, dat de raad dat vastgesteld heeft. Op korte termijn lukt uitbreiding van het aantal ligplaatsen niet. Daarom wil wethouder Smink dat BenW het vroegere beleid bijstellen. De raad moet dan maar beslissen.

Hij vraagt zich af of naast de dominante marktwerking (via het principe van de overdraagbaarheid) sommige ligplaatsen afgezonderd kunnen worden, om toch mensen op de wachtlijst tegemoet te kunnen komen. De rioleringskwestie wil hij oppakken via het gemeentelijk volkshuisverstingsbeleid en via de bestemmingsplannen.

Hij wil ook geen aparte situatie voor het wonen op het water creëren. Graag accepteert hij de toezegging van het WCG om te blijven overleggen met de gemeente.

In de afzonderlijke deelgebieden moet gezocht worden naar nog extra mogelijkheden voor ligplaatsen. Maar daar bestaan maar heel beperkt mogelijkheden.

De opmerking over het Hoornsediëp geeft hem aanleiding na te gaan of het misschien inderdaad maar beter is, gezien de opstelling van het meerschap, om de betreffende passage te schrappen. Hij wil in elk geval geen illusies verkopen.

De zaal blijft vinden dat er 32 ligplaatsen extra moeten komen. Daar heeft de gemeenteraad toe besloten. Er moet de wil bestaan om dat beleid uit te voeren.

Verder wordt er nog een opmerking gemaakt over het Reitdiep. Daar zou sprake zijn van een hoge milieubelastingsklasse, iets dat niet begrepen wordt.

Ook wordt nog opgemerkt, dat in hoofdstuk 8 van de nota voor de bewoners enkele kleine positieve punten staan, die evenwel in hoofdstuk 9 niet omgezet worden in aanbevelingen.

P. Boekhoudt stelt, dat in 't Reitdiep misschien nog enkele plekken gecreëerd kunnen worden, doch die heb je nodig om, als je elders wat wilt, het aantal ligplaatsen op peil te kunnen houden. Omtrent de positieve punten uit hoofdstuk 8, daar staat de gemeente voor. Deze zullen dus wel degelijk worden meegenomen.

De wethouder meldt, dat alle reacties, tezamen met een nota van wijzigingen, aan de raad zullen worden voorgelegd.

Na een herhaalde interventie vanuit de zaal omtrent de vraag waaraan de gelden sinds '91 zijn besteed, stelt de wethouder, dat die kwestie wordt uitgezocht. Vanuit de zaal wordt gesteld, dat er ook f 250.000,- was vrijgemaakt voor uitbreiding van het aantal ligplaatsen (en dat stond los van het Boterdiep). Waar is dat geld gebleven?

P. Boekhoudt geeft aan dat dat geld wel degelijk gebruikt is voor uitbreiding en renovatie van de wallekant. Dat geldt ook voor de stadsvernieuwingsgeld '93/'94 t.b.v. kadeherstel.

Er heerst onvrede over de uitvoering van wallekantherstel e.d. Voor de 2e fase Boterdiep was er onvoldoende geld. Dat is toen wel toegekend. Maar er worden ook veel te grote bedragen genoemd. Bij het Noord-Willems-kanaal is hooguit f 80.000,- per ligplaats besteed.

P. Boekhoudt zegt toe een exacte verantwoording te zullen geven van welk geld is benut voor de uitvoering van het beleid '93-'96.

Dan zijn er ook nog opmerkingen over de classificatie van ligplekken. Zo werd het Hoendiep (bij de Energieweg, tegenover de Suikerunie)

half '98 van een C-locatie tot een B-locatie gebombadeerd, waarmee de plek kwalitatief gelijk zou zijn aan de diepenring. Tegelijkertijd was er vanuit de gemeente aandrang om aldaar ligplaatsen weg te werken, zoals uit de betiteling “kansarm gebied” valt af te leiden. Er zijn blijkbaar tegengestelde krachten in het gemeente-apparaat werkzaam. **P. Boekhoudt** geeft aan, dat er inderdaad verkeerde belastingtarieven waren gehanteerd. Inmiddels is die zaak hersteld.

De voorzitter vindt dat er:

- 1.** Duidelijkheid moet komen over het feitelijke aantal ligplaatsen
- 2.** Het tot nu toe gevoerde beleid goed op een rij gezet moet worden en tevens moet worden aangegeven in hoeverre dat geheel dan wel gedeeltelijk is uitgevoerd.

3. Hij vindt de posities wel helder. De zaal zegt, kom op met die extra toegezegde 32 nieuwe ligplaatsen, de wethouder zegt, ik wil realistisch zijn, mijn beleid wil het huidige aantal ligplaatsen garanderen. Mocht de raad toch anders willen, dan moet ze maar zeggen hoe.

Omtrent de uitvoering van het beleid blijken er volgens vele aanwezigen regelmatig fouten te worden gemaakt, wat er toe leidt, dat de zaal niet zozeer over de nieuwe nota wil praten, als wel over het beleid uit het verleden. Zo werden er ook opmerkingen gemaakt over de overdraagbaarheid van de vergunning. Sommigen kregen hypotheek voor het vertimmeren van hun schip, waarbij het hebben van een vaste ligplek door de hypotheekgever ingecalculeerd was. Dat moet dus, ook bij verkoop niet op de tocht kunnen komen te staan.

Verder kan t.a.v. de wens van de gemeente om per kanaalvlak het gesprek met de bewoners te openen misschien het beste, in samenspraak met de belangenvereniging, eerst een algemeen raamwerk voor het beleid vastgesteld kunnen worden.

De **wethouder** reageert nog op een aantal opmerkingen. Omdat de wachtlijst nu niet werkt, heeft hij de discussie daarover willen opentrekken. Dat wil overigens niet zeggen dat hij tegen de overdraagbaarheid zou zijn (er werd op dit punt nog een pamflet t.b.v. het verslag ingeleverd; zie bijlage).

Dat de kosten van het beleid op de bewoners zouden worden afgewenteld is onjuist, hij wil juist stadsvernieuwingsgelden voor dit doel aanwenden.

Vanuit de zaal wordt nogmaals benadrukt, dat er 32 ligplaatsen bij moeten komen. Dan kan ook recht gedaan worden aan de wachtlijst. Er is water zat, maar er moet ook de wil zijn om ligplaatsen aan te leggen.

Overigens moet bij nieuwe ligplaatsen niet een dermate strak regime gaan gelden, dat het alleen nog maar om parkeerplaatsen gaat (gezien het grote aantal regels).

Ook wordt nadrukkelijk ingegaan op het voornemen van de gemeente om chartervaart naar de Noorderhaven te halen. Met 60 woonschepen zit de Noorderhaven tjokvol. Saneren kan daar niet. Met dat beleidsvoornemen haal je je als gemeente nieuwe problemen op de hals. Van alle toegezegde overleg met de bewoners is daar overigens ook niets gekomen: geen nieuwsbrief, geen betere communicatie met de bewoners, te beperkte vergadering.

Verder wordt omtrent de te bevorderen pleziervaart nog gezegd, dat er niet eens een brugwachter is om de bruggen dan adequaat te bedienen. **Wethouder Smink** herhaalt, dat hij geen illusies wil wekken over te creëren extra ligplaatsen. Heel veel problemen kunnen zijns inziens opgelost worden als er per kanaalvlak over concrete kwesties gesproken kan worden. Hij is het er mee eens, dat misschien beter daaraan voorafgaande, in overleg met de belangenorganisatie, een soort raamwerk gemaakt kan worden, dat dan voor alle kanaalvlakken geldt. De opmerkingen over de Noorderhaven neemt hij uitdrukkelijk mee. Wel vindt hij, dat, in het belang van de chartervaart, daar ook ergens een plek voor moet komen.

Vanuit de zaal wordt opgemerkt, dat de nu voorgestelde aanpak tot verdeeldheid leidt. Groepen worden tegen elkaar uitgespeeld. Verder wordt gesteld, dat het onverstandig is om chartervaart, pleziervaart en wonen op het water te mengen. Ook elders is gebleken, dat dat niet goed werkt (bijvoorbeeld in Harlingen).

De discussie over een verordening roept de vraag op, of die wel rechtsgeldig is.

P. Boekhoudt zegt, dat nu weliswaar wetgeving ontbreekt, maar dat die er natuurlijk nog wel kan komen. Nu wordt zo goed mogelijk gepoogd het wonen op het water via de verordening te reguleren.

Overigens blijkt de wetgever tot nu toe doelbewust te hebben afgezien van wetgeving. In tegenstelling tot P. Boekhoudt meent de **voorzitter van het WCG**, dat er helemaal geen wetgeving in ontwikkeling is. Er zijn dan ook geen echte garanties dat het beleid kan worden uitgevoerd. Komt in “Watergang” en in de aangepaste verordening straks het afschaffen van de overdraagbaarheid te staan? Zo ja, dan zal dat stormen van protest geven.

De principiële vraag die nog onbeantwoord blijft is, wat onder “erkende” woonvorm wordt verstaan. Nodig is een precieze definitie. Voor de bewoners geldt, dat zij hun keuze voor het wonen op het water erkend willen zien. Het gaat niet om nieuwe dure woonboten, maar om

de mensen hier, met gemiddeld niet zulke hoge inkomens, mensen die ervoor gekozen hebben te willen leven op een boot. Juist de veelvormigheid is kenmerk van zo'n erkenning. Dus geen eisen ten aanzien van de fraaiheid van woonschepen. Het gaat helemaal niet om de nieuwe, onder architectuur gebouwde boten.

Ecologie als uitgangspunt voor het wonen op het water is prima. Maar dat moet wel worden uitgewerkt.

De nota "Watergang" is, ondanks de opmerkingen van de wethouder, een negatief stuk. Het gaat alleen maar om de problemen. Er straalt geen sfeer van een positieve kijk op het wonen op het water uit. Alleen bij de chartervaart wordt men even positief. Maar de goed opgeknapte kunnen toch ook als een waardevolle cultuurhistorische zaak gezien worden?

Vanuit het WCG wordt nog opgemerkt, dat een overleg met de wethouder mogelijk effectiever kan zijn dan met een aantal ambtenaren. Aangekondigd wordt nog een nieuwe brief met vragen. Hij hoopt wel op een antwoord nog voordat de zaak in de raad aan de orde komt.

Het grote probleem blijft de erkenning van het "wonen op het water". Voor wonen op het land, geldt dat de gemeente druk doende is meer ruimte te scheppen voor woningbouw etc. Waarom niet voor ligplaatsen van woonboten?

De voorzitter deelt mee, dat het overleg in de pauze ertoe heeft geleid, dat er binnen afzienbare tijd nog een tweede vergadering zal worden belegd. Ook die avond zal behoren tot de inspraakronde.

R. Haarsma meldt zich aan als eerste spreker op de tweede avond. De voorzitter dankt iedereen voor zijn aanwezigheid en inbreng en sluit om 10.30 uur de vergadering.

| | |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verslag van: | tweede inspraakavond "Watergang" |
| Datum: | 23 februari 1999 |
| Plaats: | Martinihal-complex |
| Aanwezig: | Belanghebbenden: volgens de presentielijsten 78 personen Gemeente: wethouder W. Sminck en projectleider P.Boekhoudt |
| Voorzitter: | F. Willemse |
| Verslag: | T.J. Zanen (Mooi Werk b.v.) |

1. Opening

Om 20.00 uur opent de voorzitter de vergadering. W. Smink zal de aftrap verzorgen en P. Boekhoudt zal nog even ingaan op het lopende beleid.

Op de vorige bijeenkomst bleek dat er in 't verleden nogal veel is misgelopen. Vandaar nu kort vooraf even aandacht voor het lopende beleid en de uitvoering ervan.

Deze avond behoort bij de officiële inspraakronde. De inspraaktermijn is daartoe verlengd tot 1 maart 1999.

Na de vaststelling van het nieuwe beleid t.z.t. door de gemeenteraad, komt er een uitvoeringsplan. Ook daarover zal, maar dan per deelgebied, inspraak georganiseerd worden.

2. Aftrap W. Smink

De wethouder heeft ook al veel vragen op papier gekregen. Die vragen en de vragen en reacties die op de beide inspraakavonden naar voren zullen zijn gekomen, gaan in de vorm van een inspraakverslag naar BenW.

Het is “echt” de bedoeling van de gemeente om wonen op het water als een stadsvernieuwingsoperatie te zien. Het gaat dan om het verbeteren van de kwaliteit van het wonen op het water en van de woonomgeving. Als de gemeenteraad dit plan vaststelt, betekent dat, dat de gemeente een hoop geld in de uitvoering gaat steken. Die uitvoering zal inderdaad per kanaalvlak aangepakt gaan worden. In feite vormt de nota “Watergang” het startpunt van de discussie over de verbeteringen. De gemeente wil daartoe graag in nauw contact met de bewoners deze zaken aanpakken.

3. Korte uiteenzetting over het lopende beleid

P. Boekhoudt meldt, dat er tot voor enkele jaren helemaal geen beleid t.a.v. het wonen op het water gevoerd werd. Daarna werd er voor het eerst een beleidsnota “openbaar vaarwater” gemaakt, samen met het Woonschepen Comité. En dat heeft geleid tot de vaststelling van een *verordening*. Alles wat de havendienst doet, wordt getoetst aan deze verordening; bijvoorbeeld het verstrekken van maximaal een vergunning op een naam. Dit laatste in de poging om het fenomeen “bootjesmelker” tegen te gaan. Als er een boot verkocht wordt, moet men de koopakte laten zien. Alleen de koper krijgt dan een ligvergunning.

Omtrent het *liggeld* bestaat er een conflict tussen een aantal bewoners en de gemeente. Dat ligt misschien binnenkort bij de rechter, of wellicht worden de partijen het alsnog eens. De verwachting is, dat er op afzienbare termijn in elk geval helderheid zal gaan ontstaan. Deze kwestie vormt hier dus verder geen punt van bespreking.

Omtrent *de ligplaatsen* is er geen verschil van mening. In zoverre, dat wij consequent het aantal ligplaatsen constant willen houden. Komen er

bijvoorbeeld twee te vervallen (Eendrachtsbrug), dan moeten er elders twee nieuwe plaatsen bijkomen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de Julsinga-brug. Dus perse geen koude sanering van het aantal ligplaatsen. Bij nieuwe bestemmingsplannen van de gemeente wordt bezien of daar wellicht ook ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De nota woonwensen-onderzoek heeft plaatsgevonden in opdracht van de gemeente met medewerking van de bewonersvertegenwoordigers. Deze nota is openbaar en ligt ter inzage bij RO/EZ op het Zuiderdiep. Hij is daar ook verkrijgbaar.

Met Binnenstad Beter wil de gemeente een kwaliteitssprong maken ten aanzien van zowel de bebouwing als de openbare ruimte. Watergang knoopt daar direct bij aan.

Watergang biedt, als gezegd, het beleid op hoofdlijnen. Nog niet alles is ingevuld. Na de inspraak gaat het geheel naar de raadscommissie en daarna naar de gemeenteraad. Als het dan is vastgesteld, komt er een uitvoeringsplan. En ook een projectleider, die de uitvoering daarvan ter hand zal nemen. De intentie van Watergang is om uiteindelijk samen met u per kanaalvlak na te gaan hoe het zit met: het oevergebruik, de dichtheid van schepen en de milieu-regels. In samenhang daarvan zullen er kwaliteitseisen worden geformuleerd, overigens in overleg met het Woonschepen Comité. De inzet is dat iedereen er beter van wordt: de bewoners, de omwonenden en de stad als geheel.

Als betrokkenen daar prijs op stellen, kan ook nog het woord gevoerd worden op de zitting van de raadscommissie. Het is de politiek die daarna beslist.

4. De inspraak

= Eerste ronde

Degene die vanuit de vorige vergadering had bedongen op deze vergadering als eerste het woord te mogen voeren, dhr. Haarsma, is afwezig. Hij heeft zijn vragen schriftelijk ingediend.

De heer Schuitemakers vindt het jammer dat het verslag van de eerste bijeenkomst nog niet is teruggestuurd. Hij vraagt zich af welke punten de wethouder “moeilijk” acht, daarop zou de bijeenkomst zich dan verder kunnen richten. In feite wordt nu het besluit uit 1992 om het aantal ligplaatsen uit te breiden teruggenomen, dat vindt hij onjuist. Hij acht de kwaliteit van het vooroverleg, dat plaatsvond ten tijde van de totstandkoming van de nota, slecht.

De heer Koetje vraagt zich af waarom in de nota niet staat aangegeven dat de financiële middelen uit de stadsvernieuwing moeten komen. Is het trouwens bekend welke kosten er met deze ideeën gemoeid zijn?

Misschien wel excessief hoge. Hij denkt, dat, omdat een plan om de woonschepenhaven uit te breiden richting het gemeentelijk slibdepot

misschien ook hieruit moet worden betaald, dat ongetwijfeld ontzettend veel geld gaat kosten. Overigens staan er in Watergang verder maar een beperkt aantal kleine projecten (en die staan vaak ook nog los van de woonschepen). Wonen op het water stelde, dat er f 50.000 a f 80.000,- per ligplaats nodig was. De vorige bijeenkomst werd het duidelijk dat er 20 ligplaatsen extra nodig zijn i.v.m. de herstructurering. Dat kost dan dus f 1 miljoen. Hij vraagt zich verder af wat de werkelijke kosten waren voor de aanleg van de ligplaatsen. bij het Noord-Willemskanaal. Hij zelf meent te kunnen aantonen dat die minder dan f 50.000,- per stuk hebben gekost (namelijk 16 x ongeveer f41.000,-, volgens de havendienst zelf). Blijkbaar gaan nieuwe ligplaatsen te duur aangelegd worden.

Verder vraagt hij zich af hoe het gaat met de kosten. Er is inderdaad een conflict over de precariorechten. Deze belasting moet volgens de gemeente omhoog, om de betalingen meer in overeenstemming te brengen met de investeringskosten. Maar dit is een onrechtvaardige belasting, omdat hij elk moment gewijzigd kan worden. Het gevaar is dus aanwezig, dat als je de nota Watergang accepteert, er t.z.t. een torenhoge stijging van de liggelden kan optreden. Je betaalt dan je eigen sanering.

De heer Magnin stelt dat er de afgelopen jaren eigenlijk zonder een duidelijk beleid, naar bevind van zaken is gehandeld. In november 1997 vond er een besloten raadsvergadering plaats over deze materie. De vraag was of BenW op het aantal ligplaatsen zouden mogen korten t.b.v. de herstructurering. Het woonschepencomité Groningen (WCG) is nog steeds benieuwd naar het verslag van die bijeenkomst.

De heer IJzerman stelt, dat er in '92 is besloten om 32 extra, nieuwe ligplaatsen te creëren. Dat wordt nu zomaar weggewoven. Moet je dan vertrouwen hebben in de beloften van de gemeente?

De heer Engels meent, dat de gemeente de rol van het WCG zwaar overschat. De gemeente houdt ook naar zijn idee teveel rekening met de grootste spelers. Als je zelf bij een ligplaats aanlegt, mag dat dan? En wat gebeurt er concreet met de "bootjesmelkers"?

= Wethouder Smink reageert op een aantal van de gemaakte opmerkingen.

Als de raad Watergang vaststelt, is er zijns inziens sprake van een realistisch vertrekpunt. Bij nieuwe wijkaanleg wordt gezien of via particulier initiatief er kostendekkend nieuwe ligplaatsen kunnen worden gecreëerd. De gemeente draagt dan de kosten van de aanleg, maar verkoopt aan de particulier het recht om daar te gaan liggen. Zoiets wordt in de buurt van Vinkhuizen nu beproefd.

Hij doet nu een concreet voorstel aan de raad. Op een genomen besluit kan, als daar aanleiding toe is, uiteraard teruggekomen worden. Zoiets behoeft natuurlijk wel goede argumenten. Een zo'n nieuw punt zou

bijvoorbeeld ontstaan als het WCG zijn zin krijgt t.a.v. het afschaffen van de precario-rechten. Overigens is de inspraak er ook op gericht om argumenten voor het geherformuleerde beleid te verzamelen.

Essentieel is straks het per kanaalvlak aanpakken van de woonomgeving. Volgens Watergang zal begonnen worden met de binnenkant van de diepenring. Concrete projecten behoeven dan financiering. Onder andere uit het stadsvernieuwingsfonds, plus uit middelen t.b.v. de ondersteuning van particuliere “woning”-verbetering. Voor dat laatste ligt overigens de eerste verantwoordelijkheid uiteraard bij de bewoners.

De ligplaatsgelden zullen zijns inziens de komende jaren helemaal niet omhoog gaan. Immers, als de gemeente kwaliteitsverbetering van en rondom de woonboten wil, dan is dat ook een kwestie van “boter bij de vis”.

In het overleg met het WCG is zijns inziens alles wel over tafel gekomen. BenW zullen straks commentaar leveren op de inspraak; en wel via een nota aan de raad. Overigens is en blijft een besloten raadscommissie besloten. Die beslotenheid had overigens vooral van doen met het bespreken van de vraag of de gemeente bepaalde slechte boten tegen een bepaalde prijs wilde overkopen. Die bevoegdheid heeft het college, maar daarover wilde zij wel de raad, zij het in beslotenheid, informeren.

Hij kiest expliciet voor handhaving van het totaal aantal bestaande ligplaatsen. Het vroegere beleid (uitbreiding met 32 ligplaatsen) was gewoon niet te realiseren.

Hij hecht aan het overleg met bewonersorganisaties. Dat betekent evenwel niet, dat de gemeente niet open zou staan voor opvattingen van een individuele bewoner. Het gaat tenslotte om de argumenten.

= De voorzitter vat samen:

- * de ligplaatsgelden gaan de komende jaren niet omhoog; er loopt overigens nog een discussie over de precario-rechten
- * het “streven naar uitbreiding van het aantal ligplaatsen” wordt vervangen door “handhaving van het huidige aantal ligplaatsen”; de raad zal hierover moeten beslissen
- * de kwaliteit van het overleg tussen gemeentebestuur en bewoners moet goed zijn (deze bijeenkomst maakt overigens onderdeel van die samenspraak uit).

= P. Boekhoudt brengt naar voren, dat in 1992 weliswaar een besluit viel in de raad, maar dat daarbij de afspraak werd gemaakt, dat de plannen ter realisering van die beleidsintenties nog nader aan de orde dienden te komen, inclusief dekkingsplan en toestemming van de provincie. Het N.W.Kanaal is toen inderdaad nader aan de raad voorgelegd. Wat het Hoendiep betreft is dat om verschillende redenen niet gelukt.

De heer Schuitenmaker stelt: het was een “besluit”, daar moet je nu niet op beknibbelen. De voorzitter zegt, dat de wethouder duidelijk heeft aangegeven, dat dat voorgenomen beleid niet uit de voeren bleek. Juist om die reden gaat hij nu terug naar de raad.

De voorzitter van het WCG meent, dat er indertijd geen meerderheid voor uitbreiding leek te bestaan, maar dat een actie van D’66 uiteindelijk toch een meerderheid voor de uitbreidingsplannen opleverde.

De wethouder stelt vast, dat de hier aanwezigen graag uitbreiding van het aantal ligplaatsen zouden zien. Als je dat zou proberen te realiseren, wordt dat echt moeilijk. Vandaar, dat hij kiest voor stabilisatie plus kwaliteitsverbetering. Deze opvatting bestrijden mag. De gemeenteraad heeft het laatste woord.

De heer Schuitemaker meent, dat in “kantje boord” gekozen werd voor uitbreiding i.p.v. kwaliteitsverbetering. Overigens vindt het het een goede zaak dat er subsidies vrijkomen voor de particuliere “woningverbetering.

De heer P. Boekhoudt geeft aan, dat bij het verslag een opgave zal komen, waarop alle gevoteerde gelden en de besteding ervan staan aangegeven (voorzover die betrekking hebben op het in 1992 uitgezette beleid).

De heer Koetje komt toch nog even terug op het aantal ligplaatsen. Landelijk is er sprake van een groeiend tekort aan ligplaatsen. Vandaar dat een van de speerpunten van het rijksbeleid is de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Waarom wordt trouwens de aanleg van nieuwe ligplaatsen gescheiden van de kwaliteitsverbetering? In Almelo zijn in de uitbreidingsplannen 31 nieuwe ligplaatsen + een lapje grond gerealiseerd voor f 60.000,-. Nu moet je ook in Groningen, bij de verdere uitbouw van de stad, een uitbreiding van het aantal ligplaatsen koppelen. Dat had een helder positief beleid kunnen zijn van Watergang. Hij mist volledig ook maar enig spoor van enthousiasme.

Iemand in de zaal vraagt zich af waarom niet getracht is om de belemmeringen om het beleid te kunnen uitvoeren uit de weg te ruimen, in plaats van de weg van de minste weerstad te kiezen: het aanpassen van het beleid.

De wethouder meent, dat dat toch wel degelijk gebeurd is, bijvoorbeeld bij het Reitdiep. Bij interruptie wordt opgemerkt, dat dat niet voor de huidige bootbewoners is; waarop iemand anders stelt, dat “die spreker ook niet tot het hogere markt-segment behoort”. De wethouder geeft verder nog aan, dat de kosten van uitbreiding van het aantal ligplaatsen wel uit die nieuwe uitbreidingsplannen zelf bekostigd moeten worden. Precario-rechten gelden voor ligplaatsen waarvoor verder geen kosten door de gemeente gemaakt worden.

Tweede ronde

De heer ten Cate wijst op hoofdstuk 7. Daar is sprake van drie hoofdgroepen: zeilschepen, arken en vaartuigen met opbouw. Wie zijn de deskundigen die bepalen in welke categorie een schip valt? Wat is een ark? Een casco met een huis er op? Op blz. 28 wordt Watergang wel heel erg lyrisch. In de kanalen en diepen is helemaal niet veel beweging. En het gepraat over authentieke zeilvaart is onzin. Verder vraagt hij zich af wie bepaalt of een ligplaatsvergunning wel of niet overdraagbaar is. Daarnaast stelt hij, dat het aantal officiële ligplaatsen niet overeen komt met het aantal ligplaatsen in gebruik. Wat wordt bedoeld? De nota keert zich ook tegen een lang lint langs de oever, en toont daarmee volstrekt te redederen vanaf de wal. Voor bootbewoners is er uitzicht op water en groen. Een kwaliteit. Alleen, door de vele geparkeerde auto's worden soms zeer fraaie schepen aan 't zicht van de wandelaar onttrokken (en ook voor de bootbewoners is al dat blik niet zo leuk). Bij de aanbevelingen wordt gemeld, dat men geen arken meer wil langs de diepenring. Wat betekent dat voor zijn boot? Is verkoop t.z.t. dan nog wel mogelijk? Verder meent hij, dat de particuliere woningverbeteringssubsidie voor de woonschepen omhoog moet. Als de schepen er beter uit moeten zien, zul je dat echt moeten stimuleren. De heer Toering, bestuurslid van het WCG, vraagt zich af of de gestelde vragen en opmerkingen leiden tot een aanpassing van de nota. Het WCG heeft al vele vragen gesteld. Hij vraagt zich af of die op enig moment ook concreet beantwoord gaan worden. Verder vindt hij, dat de uitwerking in overeenstemming moet zijn met de uitgesproken intenties, anders blijf je nergens. Vandaar de volgende punten:

7. “verbetering kwaliteit”. “Kantje boord” vond dat de kwaliteit goed was. Vanuit welk belang moet de kwaliteit dan toch nog beter? Dat moet helder weergegeven worden.
8. waar moeten schepen weg en hoeveel, bijvoorbeeld als een kade vrijgemaakt moet worden voor de openbare ruimte (“voor het scheppen van een bepaald beeld”).
9. In het stuk van de gemeente staat: “het flaneren langs de diepenring, met een café onder bij de Boteringbrug ...”. Hoe zit dat? Als je zoiets echt wilt, waar moeten de er nu liggende arken dan heen?
10. gelden er voor de Reitdiep-haven nog restricties? Kan hij daar een ligplek kopen? Of gaat het om dure, drijvende woningen?

De heer Elings, voorzitter van het WCG, meldt, dat hij zitting heeft in een landelijke werkgroep. Het nu mondeling naar voren gebrachte, klinkt wel heel aardig, maar staat zo niet in Watergang. Alle concrete zaken die nu boven water komen, moeten zijns inziens een plek krijgen in hoofdstuk 9. De kwaliteit van de nota moet beter. Als toevoegingen stelt hij voor:

11. “in principe wordt uitbreiding van ligplaatsen nagestreefd”
12. “gelijke behandeling” van woonbootbewoners en andere stadjes t.a.v. hun wonen.
13. geen liggeldverhoging en
14. geen specifieke geluidsnormen voor woonboten

15. aantal ligplaatsen opnemen (hij praat over 490 ligplaatsen en niet over 431). Er zijn meer belangstellenden dan ligplaatsen, dus varen er 59 schepen “illegaal” rond. Overigens bestaan die boten soms al 100 jaar. 10% van de boten heeft geen ligplaats. Als ze ergens wat langer liggen kunnen ze misschien een loopplank afdwingen. Bij het Hoendiep moeten schepen weg. Maar die doen toch ook mee in deze tellerij? De koop van ligplaatsen ziet hij niet zo zitten. De misdaad krijgt daarmee vat op deze woonvorm. Ook het VNG is voor vergunningen en niet voor verkoop. Het WCG is er niet perse op tegen, maar ziet wel gevaren. Verder vindt hij, dat er een recht op verkoop van de schepen moet zijn. Omtrent de wachtlijst zegt hij, dat deze wel laat zien hoeveel vraag er is, maar het de ingeschrevenen niet helpt. De gemeente moet voor voldoende woonruimte zorgen, in dit geval dus ook voor ligplekken voor woonschepen. Dat vindt de landelijke politiek ook. Doet ze dat niet, dan staan gemeente en WCG op enig moment voor de rechter.

Iemand vraagt zich af of de gemeente überhaupt wel ligplaatsen kan verkopen. Het gaat toch om boten, plus vergunningen om ergens te liggen? Iets anders lijkt juridisch behoorlijk ingewikkeld.

Iemand uit de zaal komt met de kwestie Noorderhaven. Dat is momenteel een vrijhaven. Als die status wilt veranderen, moet in elk geval de beschrijving van de huidige situatie exact kloppen. Er is namelijk wel degelijk sprake van beweging en doorstroming. Na 5 jaar is iedereen weg. Voor de nota Watergang is nodig: onderbouwing, deugdelijkheid en betrouwbaarheid. Het zou zo moeten zijn, dat je met zo’n nota 10 jaar lang geen problemen meer hebt. Nu lijkt het er eerder op, dat je 10 jaar lang problemen krijgt. En wat de liggelden betreft: er komt een andere wethouder en plotseling gaan alle liggelden zomaar omhoog.

De heer Ferment mist een zekere vastigheid in Watergang. De wethouder zegt, dat hij het aantal ligplaatsen op peil houdt, maar dat staat niet exact in de nota. En ook niet het betreffende aantal. In de nieuwe versie van Watergang, waarvoor hij pleit, moet dit duidelijk worden.

De heer Dulfer zegt, dat het WCG in de voorfase veel vragen heeft gesteld, o.a. over de voorlopige kaarten. Ondanks de beantwoording toen zijn de kaarten tot hun verbazing vervolgens nog niet aangepast. Verder wijst hij op de berichtgeving rondom de EDON-locatie. In april

'98 werd er gesteld, dat daar geen woningen, noch ligplaatsen zouden komen. Drie kwart jaar later wordt er openlijk toch weer over woningen op die plek gesproken. De Gezinsbode maakt overigens gewag van de mogelijkheid tot aanleg van 30 ligplaatsen. Hij verwijst nog naar de bladzijden 19 en 22 van Watergang. Over 500 woonboten, die dus 360.000 overnachtingen per jaar voor hun rekening nemen, wordt niets gezegd, terwijl 5000 pleziervaartuigen, die kortstondig in de stand verblijven alle aandacht krijgen. Dat klopt niet. Op blz. 31 wordt over het Reitdiep gesproken. Hoe zit dat met die verbeteringen van de ligplaatsen in een bedrijvzone?

De heer Oosterhout verwijst naar de verordening vaarwater. Voor het Ciboga-terrein voldoet de informatie-ark volstrekt niet aan de geldende maten. En de oplossing van de gemeente, om t.b.v. de Julsinga-brug, de schepen gewoon maar wat dichters op elkaar te leggen, is ook wel erg gemakkelijk. Hij acht het slecht, dat de gemeente 100% open staat voor de recreatie- en chartervaart. Alles is mooi en alles mag, inclusief eventueel het aanleggen van nieuwe bruggen. Zo wordt er ook gesproken over twee staande masten routes, wat volstekte onzin is. Hij twijfelt door dat soort dingen aan de deskundigheid van het ambtenaren-apparaat. Ook verwondert hij zich er over, dat de heer P. Boekhoudt eerst een brief stuurt aan de bewoners om mee te doen aan een onderzoek. Dat doen ze dan ("kantje boord") en dan is daar vervolgens niets van terug te lezen in de nu gepresenteerde beleidsnota. Hij vreest tenslotte voor de uniformiteit die de gemeente dreigt te gaan opleggen. Juist de gevarieerdheid van de "vloot", maakt haar zo interessant. De woonschepbewoners willen best constructief met de gemeente samenwerken. Maar dan geen repressieve regelgeving, maar de zaken oplossen, door met elkaar om de tafel te blijven zitten. Laten we dat ook doen.

De heer of mevrouw Versteegh vraagt zich af hoe het kan, dat nu een garantie op een ligplek gegeven kan worden, bij gedwongen verlegging, terwijl er geen uitbreiding kan worden gerealiseerd. Verder kent de Noorderhaven nu veel passanten. Maar waar moeten die extra mensen straks heen? Zeker als de uitwijk naar het Reitdiep ook nog wegvalt?

De heer Den Boer hoort het raadsbesluit uit 1992 en de toenmalige wethouder Pieter-Stam. Woonschepbewoners zijn allemaal minima's op slechte schepen, zei zij. Welnu, hij is zo'n "minima". Alle kosten gaan omhoog. En nu moet hij ook zijn boot nog gaan opknappen. Krijgt hij daarvoor eventueel subsidie, dan mag hij die weer inleveren bij de sociale dienst. De waterkosten zijn gestegen van f 30,- naar f 50,- .. Bovendien heeft hij last van te snel varende schepen. Volgens de rijkspolitie geldt op het van Starckenborghkanaal een snelheidslimiet

van 15 km/uur. Maar lang niet iedereen houdt zich daaraan. Dan krijg je een gigantische waterverplaatsing. Het kanaal zal de komende 15 jaar niet worden verdiept. Wie draait er straks voor de schade op? Zorg eerst maar eens dat het lopende beleid op orde is, voordat je alweer met vernieuwing begint.

De heer Hoens snijdt nog het probleem aan, dat hij nu geïntegreerd is in een bepaalde woonwijk. Als hij weg zou moeten, omdat zijn bootje niet mooi genoeg zou zijn (volgens de gemeente), waar moeten ze dan heen?

= Wethouder Smin gaat op een aantal van de gemaakte opmerkingen in.

De vragen omtrent concrete passages in de tekst, daarnaar zal worden gekeken. De sfeer van de nota zal daardoor dan wel minder prozaïsch worden.

Wie bepaalt de kwaliteit? Smin wil dat bespreken met de bewoners. Het gaat om het totaalbeeld. De vraag is inderdaad, wat is het na te streven beeld. Daaromtrent moeten er geen dogmatische opvattingen vooraf bestaan. Er moet draagvlak komen voor een verbetering van niet goede situaties. Daarvoor is er nu ook in de politiek draagvlak.

Ruimte voor herschikking van boten is natuurlijk nodig. Maar met die bewoners moet zorgvuldig omgesprongen worden.

De opmerking over de walkanten aan het N.W.kanaal vindt hij vreemd. Daar mag inderdaad niets op de wal. Maar iedereen die daarmee te maken had, wist waar hij aan toe was.

Wat is fraai, wat is kwaliteit. Dat geldt ook voor huizen. Het beeld moet kloppen, althans, daar moet je naar streven.

Als er echt sprake is van een ligplaatsen-tekort, houdt het beleid op.

Dan moet je passen en meten. Vandaar dat nu ook gekozen is voor een terughoudend beleid.

Wat de EDON-locatie betreft, er is nu nog volstrekt geen zicht op, hoe dat gaat worden. De globale modellen-discussie is nodig, maar kan inderdaad verwarring wekken. Het gaat om plaatjes zonder enige status. Terecht wordt gezegd dat de economische betekenis van de huidige woonbotenbevolking onderbelicht blijft, terwijl de recreatie overbelicht wordt.

De staande masten route is ook wat te hoog gegrepen. Alle bruggen beweegbaar maken zit er bijvoorbeeld toch niet in. Als benaderingswijze heeft het overigens wel z'n charme. De Noorderhaven als vrijhaven behoeft doorstroming. Het is een uitgangspunt, dat de chartervaart daar ook een plekje moet hebben. Bezien moet worden, wat dat precies betekent. De cijfers over doorstroming zullen daarbij o.a. benut worden.

De opmerkingen over de (on)mogelijkheid van het kopen van ligplaatsen zullen op hun meritis beoordeeld worden.

De wachtlijst werkt inderdaad niet. Een alternatief zou kunnen zijn, om het aantal ligplaatsen via een soort distributie-systeem uit te geven. Dit opdat bepaalde bewoners op een bepaald moment dan wel aan de bak kunnen komen. P. Boekhoudt zal hier nog nader naar kijken en dat in elk geval meenemen in de reactie op de inspraak.

= P. Boekhoudt meldt nog, dat de zaak op pagina 23 nu is verduidelijkt: Winschoterdiep enerzijds en Hoendiep/Reitdiep anderzijds.

Hij laat weten dat, als de gemeente in deze tijd ligplaatsen aangeboden krijgt, ze die terugneemt. Vandaar dat er nu enkele ligplaatsen leeg zijn. Die kunnen straks benut worden voor de noodzakelijke doorstroming.

Per kanaalvlak zullen de kaarten gecheckt worden. Richting besluitvorming zullen die dan znodig worden aangepast.

Het café onder de Botereringbrug is hem onbekend. Dat is absoluut geen beleid. In de discussie rondom het betreffende kanaalvlak zal het mee kunnen worden besproken.

De opmerking over de toon van de nota (het ontbreken van een enthousiaste, positieve toon) vindt hij wel enigszins terecht. Zij zullen de nota daarop aanpassen.

De nu geldende voorschriften van de verordening, daaraan houdt de gemeente strikt de hand. De Ciboga-ark deugt in dat verband inderdaad niet, maar is tijdelijk en voor een ander belangrijk doel daar neergelegd.

De nu niet beantwoorde vragen zullen op een rijtje worden gezet en van een antwoord worden voorzien. Ze zullen dan als bijlage bij de beide verslagen worden gevoegd.

5. Verdere gang van zaken

P. Boekhoudt gaat vervolgens in op de verdere gang van zaken. Alle overgenomen suggesties zullen een plek krijgen in de raadsvoordracht. Daaraan worden alle gestelde vragen en de verslagen van de inspraakavonden krijgen de beide verslagen toegestuurd. De raadscommissie is openbaar. Er is ook spreekrecht voor belanghebbenden.

6. Afsluiting

De voorzitter vat nog kort de essentie van de wensen t.a.v. de nota samen:

* alle punten moeten zo exact mogelijk in de nota staan, dan weten mensen waar zij aan toe zijn

- * duidelijk moet worden gemaakt wie bepaalt wat kwaliteit is. Hoe gaan gemeente, bewoners en welstandscommissie daar, al dan niet gezamenlijk, mee om? Dat behoeft verduidelijking
- * tekeningen en modellen in de krant over toekomstige uitbreidingen scheppen soms verwarring. Daar moeten in de prestaties rekening mee worden gehouden
- * omtrent het aantal ligplaatsen moet exacte duidelijkheid komen (officieel geregistreerde, officieus geregistreerde en illegale)
- * de kwaliteit van de nota moet beter, inclusief de er in opgenomen kaartjes.

Met deze conclusies en onder dankzegging van alle aanwezigen sluit de voorzitter om 23.00 uur de vergadering.

F.G. de Haan

Datum: 28 mei 1999

Aan: Het college van B&W van de Gemeente Groningen
t.a.v. dhr. R. Paas
Postbus 1100
9701 BC Groningen

Kenmerk: nadere inspraakreactie inzake ontwerp-structuurschets
"Watergang"

cc: Rollingswier Advocaten, mr. P. Rollingswier

Geacht college,

Naar aanleiding van de verslagen van de inspraakavonden inzake "Watergang" en de contacten met de gemeente Groningen lijkt het mij verstandig u nogmaals samenvattend op de hoogte te brengen van de bezwaren die ik tegen uw beleid en de uitvoering hiervan heb. Gezien de omvang van de correspondentie en de veelheid van de contacten met uw dienst RO-EZ lijkt mij dit geen overbodige luxe. Teneinde misverstanden te voorkomen vat ik het geheel nogmaals voor u samen. In dit kader verwijs ik naar mijn schrijven d.d. 29/01/'99 en de bijbehorende ontvangstbevestiging RO99. 16992.

Ondergetekende heeft de inspraakavond bijgewoond slechts als toehoorder. Deze nadere inspraakreactie doe ik aan de hand van de ontvangen verslagen. Hieruit blijkt dat de kritiek die ik heb op uw

beleid grotendeels gedeeld wordt door het merendeel van de woonschepenbewoners. Op het moment van de inspraakavond ben ik er van uitgegaan dat ik als belanghebbende de mogelijkheid zou krijgen om met het College van B&W van gedachten te wisselen over de nota "Watergang". De organisatie van de inspraakavond voor bedrijfsschepen, beroepsv aart, pleziervaart en overige belanghebbenden heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden.

Allereerst ga ik in op het verslag van de inspraakavond Watergang 20 januari 1999.

Punt 1

Citaat pagina 1, 3 vragenronde

De voorzitter stelt vast dat het deze avond vooral over het wonen op het water gaat. De andere functies (met name beroepsvaart en recreatie) komen op andere wijze en elders aan bod".

Einde citaat

Commentaar:

De vraag van ondergetekende is de volgende: Wanneer, op welke wijze en op welke plaats wordt een inspraakavond voor de overige functies georganiseerd? Op basis van de uitlatingen van de heer Boekhoudt tijdens de zitting bij de bestuursrechter Mr. Smeets d.d. 6 mei jl. waarin hij melding maakte dat de nota "Watergang" in juni naar de gemeenteraad zou gaan, concludeer ik dat er ten behoeve van de overige functies geen inspraakavond georganiseerd wordt. Ik verzoek u hierbij dringend de gedane toezegging na te komen, alvorens de zaken naar de gemeenteraad gestuurd worden voor behandeling.

punt 2

Citaat pagina 2:

"Wethouder Smink gaat op enkele van de naar voren gebrachte zaken in:

16. In 1992 werd besloten tot het scheppen van meer ligplaatsen. Dat is nauwelijks gelukt. Er kwamen er slechts 16 bij. Het creëren van tientallen nieuwe ligplaatsen lukt gewoon niet. Hij wil nu geen onhaalbare doelstellingen vaststellen, maar een garantie geven t.a.v. het handhaven van het huidige aantal ligplaatsen. Mocht de gemeenteraad toch anders besluiten, dan dient zij aan te geven hoe zoiets gerealiseerd zou moeten worden. De enige uitbreiding die hij nog verwacht is de combinatie van nieuwbouw met het wonen aan het water (bijvoorbeeld bij het Reitdiep) en het realiseren van enkele extra ligplaatsen. Toch zal in dat soort situaties meer sprake zijn van privé-gebeuren en niet van

een publiek gebeuren. De zo nieuw te creëren ligplaatsen zullen niet leiden tot het reduceren van het bestaande aantal ligplaatsen. Volgens de nota zijn er 431 officiële ligplaatsen, terwijl er feitelijk 490 woonboten een plekje hebben weten te vinden.

17. Naar aanleiding van enkele interventies vanuit de zaal zegt wethouder Smink, dat hij meedoet in een beleid om te pogen van de situatie af te komen, waarin sommigen meerdere boten op hun naam hebben. Je zou maar 1 boot op je naam mogen hebben. Misschien dat er bij stringente doorvoering daarvan ook enige ruimte gaat ontstaan voor de mensen op de wachtlijst. Wel schetst hij, dat het juridisch heel moeilijk is om af te dwingen dat iemand zelf op zijn eigen boot moet wonen en dan gedurende minimaal vijf jaar, waarbij er niet meer dan drie maanden leegstand zou mogen zijn. De overheid is uitdrukkelijk ook gehouden aan regels”.

Einde citaat

Commentaar:

Opmerkelijk vind ik dat wethouder Smink het niet halen van de doelstelling, inzake het scheppen van meer ligplaatsen ten behoeve van woonschepen, noemt zonder aan te geven waarom de in 1992 gestelde doelstelling niet is gehaald. Des te opmerkelijker wordt deze opmerking in het licht van het aantal officiële en feitelijke ligplaatsen. Gegeven het feit dat er 490 woonboten een plek binnen de gemeentelijke wateren hebben gevonden en er 431 officiële ligplaatsen zijn zegt voldoende. In plaats van 5 bedrijfsschepen zijn er 21 bedrijfsschepen binnen het gemeentelijk vaarwater.

De zinssnede “Mocht de gemeenteraad toch anders besluiten dan dient zij aan te geven hoe zoiets gerealiseerd zou moeten worden” drukt uit het absolute bestuurlijke onvermogen van de dienst RO-EZ. De wethouder zet zaken absoluut op zijn kop. De dienst RO-EZ heeft een opdracht die blijkbaar niet uit te voeren is en de dienst RO-EZ dient derhalve op basis van een grondige analyse aan te geven waarom de realisatie van de doelstelling is mislukt. Op basis van de analyse dient de dienst RO-EZ alternatieve mogelijkheden aan te geven. De dienst RO-EZ behoort immers de detailkennis te bezitten die nodig is om een politieke wens te vertalen naar concrete planvorming. Hiertoe is ze blijkbaar niet in staat. Immers concrete plannen van aanpak worden niet gegeven in de nota “Watergang”. Een plan van aanpak inzake de oplossing van het probleem omtrent het wegwerken van illegale woonbootliggers is niet aanwezig. Aangaande de bedrijfsschepen ontbreekt eveneens een plan van aanpak.

Aangaande het meer dan 1 boot op naam hebben is het volgende opmerkelijk. De gemeente Groningen heeft binnen haar wateren 2 schepen afgemeerd. Namelijk de “Dora van der G.” en de “Cibogaboot”. De laatste zin van het citaat; “De overheid is uitdrukkelijk ook gehouden aan regels” is veelzegegend. Ook in het termijn van leegstand gelden voor de gemeente Groningen andere regels dan voor de booteigenaar. Voor de gemeente Groningen geldt geen termijn, voor de woonbootbewoner geldt een termijn van drie maanden.

Citaat pagina 3, tweede alinea

“De voorzitter vraagt zich af of het vanavond wel lukt om echt in te spreken op het voorgenomen, toekomstige beleid, als er zoveel kritiek bestaat op de uitvoeringspraktijk van het eerder geformuleerde beleid. Misschien moet deze avond vooral voor het laatste benut worden”.
Einde citaat

Commentaar:

Dit citaat behoeft geen commentaar, het spreekt boekdelen.

Citaat, pagina 3, alinea 4

“Wethouder Smink reageert nog op enkele eerder gemaakte opmerkingen. De muren die je niet wilt hebben in het Winschoterdiep betreffen een aantal huurboten. Het is moeilijk om in zo’n situatie in te grijpen. Nodig is maatwerk per deelgebied, op basis van goed overleg tussen de gemeente en betrokkenen”.
Einde citaat

Commentaar:

Het door de wethouder Smink nodig geachte maatwerk per deelgebied is hetgeen dat in de nota “Watergang” mist. Wethouder Smink is van plan om voor geld naar de gemeenteraad te gaan op basis van een algemene nota, zoals de “Watergang” er een is. Naar mijn opvatting is het niet mogelijk een budget vast te stellen, indien het maatwerk per deelgebied niet vastgelegd is in zogenaamde plannen van aanpak. Daar de dienst RO-EZ tot op heden niet in staat is om het vastgestelde beleid uit te voeren blijft het een groot vraagteken hoe ze dit naar de toekomst wel kan gaan doen.

Citaat, pagina 6, laatste alinea

“De voorzitter deelt mee, dat het overleg in de pauze ertoe heeft geleid, dat er binnen afzienbare tijd nog een tweede vergadering zal worden belegd:.

Einde citaat

Het vervolg van de inspraak op de nota “Watergang” vindt plaats op 23 februari 1999. In de nu volgende alinea’s ga ik op een aantal punten van het verslag van deze avond in.

Citaat, pagina 1, alinea 1

“Na de vaststelling van het nieuwe beleid t.z.t. door de gemeenteraad komt er een uitvoeringsplan. Ook daarover zal, maar dan per deelgebied, inspraak georganiseerd worden”.

Einde citaat

Commentaar:

Zoals eerder betoogd is het in de opvatting van de Haan niet juist om nieuw beleid vast te stellen dat te algemeen is en niet onderbouwd door duidelijke plannen van aanpak. De gemeenteraad tekent feitelijk een blanco cheque. De belanghebbenden worden in het ongewisse gelaten. Nieuw beleid dient gefundeerd en onderbouwd te zijn.

Citaat, pagina 1, alinea 2

“In feite vormt de nota Watergang het startpunt van de discussie over de verbeteringen. De gemeente wil daartoe graag in nauw contact met de bewoners deze zaken aanpakken”.

Einde citaat

Commentaar:

Feitelijk zegt wethouder Smink dat de nota “Watergang” een discussieplatform is. Onduidelijk is waar deze discussie toe leidt. Is de nota “Watergang” een nota die straks naast de V.O.V. en de U.V.O.V. komt te staan of is de nota “Watergang” het discussieplatform dat leidt tot werkelijke verbeteringen. Verbeteringen op het gebied van omstandigheden van booteigenaren (woonschepen, bedrijfsschepen, beroepsvaart en pleziervaart). Naast de praktische verbeteringen dienen er verbeteringen aangebracht te worden in de van kracht zijnde V.O.V. en de U.V.O.V. Het doel is dus tweeledig namelijk concrete actieplannen en aanpassing van de van kracht zijnde regelingen V.O.V. en U.V.O.V.

Op basis van de informatie die mij tot nu toe bereikt heeft stel ik vast dat het een nieuwe nota wordt die naast de V.O.V. en de U.V.O.V. komt te staan. De bestaande onduidelijkheden en fouten in de V.O.V. en de U.V.O.V. blijven bestaan en tot overmaat van ramp komt er een derde nota bij die de zaak alleen maar acomplexer maakt. De onduidelijkheden over de V.O.V. en U.V.O.V. blijken voldoende uit de

verslagen van de twee inspraakavonden. In de nota “Watergang” wordt niet expliciet vermeld dat de nota tevens een inspraakmogelijkheid is voor wijzigingen in de V.O.V. alsmede de U.V.O.V. Ook tijdens de inspraakavond en de bijbehorende verslagen wordt dit niet nadrukkelijk gesteld. In de eindconclusies zegt de voorzitter dat: “De kwaliteit van de nota moet beter inclusief de er in op genomen kaartjes”. Over aanpassingen van de V.O.V. en de U.V.O.V. wordt niet gerept.

Voorts is duidelijk dat de uitvoering door de dienst RO-EZ sectie Havenwezen onmogelijk is gegeven de huidige V.O.V. en de U.V.O.V. Welke sectie kan werken met een V.O.V. dat ten dele de functie van een bestemmingsplan uitoefent voor zover het handelt over de aanwijsbesluiten en een U.V.O.V. dat eveneens aanwijsbesluiten bevat die niet overeenkomen met de aanwijsbesluiten van de V.O.V. In de U.V.O.V., het zogenaamde bestemmingsplan, worden zaken geregeld die toebehoren aan de V.O.V. In dit kader noem ik als voorbeeld de problematiek van maximale afmetingen. Het is in mijn opvatting heel duidelijk waarom de sectie Havenwezen niet in staat is naar behoren te functioneren. Het verschil tussen de officiële liggers en de werkelijk aanwezige woonboten is hierop dan een logisch gevolg. Het verschil tussen de, in de regeling genoemde aantal bedrijfsschepen en het feitelijk aanwezig aantal van 21, bevestigt dit nog een keer.

In de opvatting van de Haan is het volstrekt onjuist dat er op belangrijke punten strijdigheid is tussen de van kracht zijnde V.O.V. (verordening openbaar vaarwater) en het eveneens van kracht zijnde bestemmingsplan U.V.O.V. Dit is een vorm van onbehoorlijk bestuur. Regels dienen niet voor tweërlei uitleg vatbaar te zijn.

In dit kader ben ik van mening dat u als werkgever verplicht bent duidelijke uitvoeringsregels op te stellen voor de medewerkers van uw eigen sectie Havenwezen. De sectie Havenwezen heeft net als booteigenaren recht op duidelijke regelgeving en actieplannen. De gemeente Groningen is als werkgever namelijk verplicht de arbeidsomstandigheden zodanig in te richten dat er sprake is van een preventief verzuimbeleid.

Tot slot stel ik vast dat ook tijdens de tweede avond inspraak “Watergang” er niet of nauwelijks is gesproken over het toekomstig beleid inzake het vaarwater dat in beheer is bij de gemeente Groningen. Dit is logisch vanwege het feit zoals al eerder is gememoreerd dat de V.O.V. en de U.V.O.V. niet aan minimale kwaliteitseisen voldoen. Voorts is de nota “Watergang” te algemeen van karakter en zijn de

plannen van aanpak niet aanwezig. Het spreekt voor zich dat er slechts ingesproken wordt over de zaken zoals die zich in het verleden ontwikkeld hebben. Een basis voor een zinvolle discussie over toekomstige zaken ontbreekt immers volledig.

Tot zover mijn beknopte commentaar op het zeer duidelijke verslag van de inspraakavonden “Watergang”, 20 januari en 23 februari 1999.

Wensen van de Haan

- t. Het herschrijven van de nota “Watergang” op een dusdanige wijze, zodat deze kan dienen voor inspraak aangaande de toekomst van het beleid inzake het vaarwater dat in beheer is van de gemeente Groningen en tevens voor aanpassingen van de V.O.V. en de U.V.O.V. Dit betekent concreet dat de gehele procedure opnieuw opgestart dient te worden en dat nadrukkelijk aangegeven wordt dat de inspraak tevens geldt aangaande de V.O.V. en de U.V.O.V. De nota “Watergang” dient neergezet te worden als een discussieplatform dat tot doel heeft de V.O.V. en de U.V.O.V. aan te passen en actieplannen (verbeterplannen) te genereren die gebaseerd zijn op de V.O.V. en de U.V.O.V. Deze opzet dient te voorkomen dat stukken als los zand naast elkaar hangen. Naar mijn opvatting is het wenselijk een compact stuk regelgeving te ontwikkelen op basis waarvan tot uitvoering over kan worden gegaan.
- u. Naast de inspraakavond nota “Watergang” voor woonschepen dient er een aparte avond georganiseerd te worden ten behoeve van bedrijfsschepen, beroepsvaart, pleziervaart, en overige belanghebbenden.
- v. Herziening van de V.O.V. en de U.V.O.V. en wel op een dusdanige wijze dat de situatie van regelingen die in elkaars vaarwater zitten opgeheven wordt. De V.O.V. dient een verordening te zijn op basis van de gemeentewet. Alle zaken die te maken hebben met de bestemming zoals de aanwezige aanwijsbesluiten (is bestemmen) dienen integraal opgenomen te worden in de U.V.O.V. Alle zaken in de U.V.O.V. die in de basis niets met het bestemmingsplan te maken hebben worden overgeheveld naar de V.O.V. Het is namelijk niet te tolereren dat er een verordening is en een bestemmingsplan voor het vaarwater dat in beheer is bij de gemeente Groningen die onderling strijdig zijn.

Tot slot bied ik u aan mijn denkbeelden over de werking van door het mij gewenste systeem nader toe te lichten in de vorm van een presentatie.

Ik vertrouw erop u met deze nadere informatie van dienst te zijn.
Voorts verwacht ik binnen 14 dagen een gedegen inhoudelijke
reactie met betrekking tot mijn wensen en denkbeelden.

Hoogachtend,
met vriendelijke groet,

F.G. de Haan

Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken

Afdeling Particulier Woningbeheer

Aan de heer F.G. de Haan
Rabenhauptstraat 39a
9725 CB GRONINGEN

Datum 08-03-1999
Informatie T. Ferkranus
Onderwerp Verzoek informatie bedrijfsvaartuigen

Bijlage(n) -
Tel. (050) 3678204

Kenmerk RO99.16957
Fax (050) 3678398

Geachte heer,

Naar aanleiding van uw brief van 1 maart 1999, waarin u verzocht
om informatie betreffende een aantal schepen, delen wij u per schip
het volgende mede.

1. *Scheepsmakelaardij Jos Fikkers, Wilhelminakade:* de heer
Fikkers heeft sinds 6 juli 1990 een ligplaatsvergunning voor een
woonschip. Vanuit dit woonschip voert de heer Fikkers een bedrijf.
De Wilhelminakade is opgenomen in de Verordening Openbaar
Vaarwater (VOV); zie nog steeds “wonen” is en dat er daarom
geens trijd is met de regelgeving. De scheepsmakelaardij wordt
binnenkort gevestigd in een pand aan de Noorderhaven dat thans
wordt verbouwd.

2. Scheepsreparatiebedrijf Jelmer Valk, Noorderhaven: dit bedrijfsschip is opgenomen in het aanwijsbesluit (zie artikel 2, onder d).

3. Houtbewerkings-timmerbedrijf James Laming, Noorderhaven: dit bedrijfsschip is opgenomen in het aanwijsbesluit (zie artikel 2, onder e). In het aanwijsbesluit staat dit bedrijfsschip weliswaar aangegeven voor de Reitdiepskade (en daar lag het schip toen ook), maar in overleg is het schip in de Noorderhaven gaan liggen; het aanwijsbesluit zal op het daarvoor bestemde moment dienovereenkomstig aangepast worden.

4. Expositieschip MS Tarakan, Noorderhaven: het gaat hier om een woonschip in het Noorderhaven. De Noorderhaven is een van de laatste: "vrijhavens", hetgeen inhoudt dat daar zonder vergunning (zij het wel onder voorwaarden) ligplaats ingenomen kan worden. Zie hiervoor artikel 12 van de VOV.

5. Voorwaarts Voorwaarts Promotieboot, Zuiderhaven: De Voorwaarts Voorwaarts is een varend bedrijfsschip, waarop artikel 11 van de VOV van toepassing is. Voor deze schepen is kenmerkend dat het bedrijf wordt uitgeoefend door te varen. Voor een bedrijfsschip waarop artikel 9 van de VOV betrekking heeft en die in de Uniforme voorschriften openbaar vaarwater (UVOV) concreet zijn benoemd, wordt daarentegen een bedrijf liggend op die plek te water uitgeoefend.

De Voorwaarts Voorwaarts bevindt zich ook grote delen van het jaar buiten de gemeentegrens; wanneer het zich binnen de gemeentegrens **