

**Wonen, werken en recreëren
op en aan het water in Stad
vervolgplan van aanpak**

februari 2013

Concept ter consultatie

INHOUD

<u>Hoofdstuk</u>	<u>Pagina</u>
1. Inleiding en aanleiding.....	3
2. De totstandkoming van dit plan.....	5
3. Aandachtsgebieden in dit plan van aanpak.....	6
4. Uitwerking per aandachtsgebied.....	7
4.1. Aantallen ligplaatsen.....	7
4.2. Tarifiering en uitgiftesysteem.....	9
4.3. Ruimtelijke ordening op en aan het water.....	13
4.4. Noorderhaven en Diepenring	13
4.5. Woonschepenhaven.....	15
4.6. Kamerverhuur.....	16
4.7. Toezicht en handhaving.....	18
4.8. Gegevens op orde: de gemeentelijke administratie.....	20
4.9. De gemeentelijke organisatie	21
4.10. Exploitatie.....	23
5. Uitvoeringsplan.....	24
6. Bijlagen	
A. Kenmerken van bewoners.....	25
B. Regelgeving op het water.....	27
C. Soorten schepen.....	29
D. Wonen op het water 2025: eindproduct van de werkgroep Ruimtelijke ordening in het kader van dit plan van aanpak	

1. Inleiding en aanleiding

Groningen is de tweede woonbotenstad van Nederland met 436 vaste ligplaatsen plus ca. 60 bewoonde boten in de Noorderhaven. Wonen is nadrukkelijk aanwezig op het water in Groningen. Wonen op het water hoort bij deze stad, zonder boten zou Groningen, Groningen niet zijn. Dat geldt ook, al is het (nog) in mindere mate, voor werken en recreëren op en aan het water. Er is sprake van problemen en van uitdagingen. Een aantal zaken is aangepakt, andere gedeeltelijk of niet. Het is tijd voor een samenhangend vervolgplan van aanpak voor wonen, werken en recreëren op en aan het water in de stad. Wonen op het water dient gezien te worden als een volwaardige woonvorm waarbij de rechten en plichten zoveel mogelijk in overeenstemming moeten worden gebracht als bij wonen op de wal.

De afgelopen jaren is er gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteit van wonen, werken en recreëren op en aan het water. In 1999 nam de gemeenteraad de structuurschets Watergang aan. Doelen: het realiseren van een aantal nieuwe ligplaatsen en van een nieuw Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater en het aanpassen van de Verordening Openbaar Vaarwater. Het nieuwe bestemmingsplan werd januari 2010 door de raad vastgesteld, de Verordening Openbaar Vaarwater werd op een aantal onderdelen aangepast en de raad sprak uit dat er in Groningen minimaal 434 ligplaatsen met een vergunning dienen te zijn. Eind 2010 heeft de toenmalige wethouder tijdens een workshop de raad nader geïnformeerd over Watergang. Daarin is o.a. besproken dat het toekomstig wonen op het water nadrukkelijk ook over de woonkwaliteit en de uitstraling van de schepen moet gaan. December 2010 stelde de gemeenteraad de Voortgangsrapportage Verbeterplan en beeldkwaliteit woonboten in de Diepenring vast.

Inmiddels zijn alle woonschepen met een vaste ligplaats voorzien van aansluiting op de riolering of van een IBA-systeem behoudens de woonschepen in de Woonschepenhaven. Het gebied van het Meerschap Paterswolde, waarin negen woonschepen liggen, is overgedragen aan de gemeente Groningen. Er is eind 2010 gestart met een onderhoudssubsidie voor schepen in de Diepenring waarop eigenaren die de buitenkant van hun schip opknappen, een beroep kunnen doen. Aan verbetering van voorzieningen in de Noorderhaven wordt gewerkt.

Vervolgactie is nodig wat betreft de verdeling van ruimte over de verschillende activiteiten op en aan het water, verdere uitwerking beeldkwaliteit en de verdere zoektocht naar mogelijke en wenselijke uitbreiding van activiteiten op en aan het water.

Ook gebruik en beheer van “watergrond” en oevers behoeven nog steeds nadere aandacht evenals controle en handhaving.

Eén van de ervaren problemen is verder het systeem van vraag en aanbod van ligplaatsen. Een ligplaatsvergunning staat op naam maar is bij overname van de boot op de betreffende ligplaats overdraagbaar. Een voor uitgifte beschikbare ligplaats wordt in het huidige systeem middels een ligplaatsvergunning voor een eenmalig bedrag van € 486,10 vergeven aan de eerstvolgende op de wachtlijst. Voor de overdracht van een boot plus bijbehorende ligplaatsvergunning wordt tot tienduizenden en op een aantal plekken zelfs tot boven de 100.000 euro onderling betaald, in dat verband wordt gesproken van “ankergeld”. Leges voor de overdracht bedragen € 208,35. Opbrengsten uit ligplaatsvergunningsleges zijn minimaal. Er is wel sprake van Roerend Zaakbelasting (RZB), (vergelijkbaar met de OZB) Opbrengst op jaarbasis ± € 70.000,--. De huidige situatie is historisch gegroeid maar al lang niet meer van deze tijd, waarin bijvoorbeeld ook voor woonwagengewoners een redelijke prijs voor een

tijdelijke of vaste woon- of werkplek wordt betaald. Geen gemeentelijke inkomsten betekent minder investeringsruimte in beheer, onderhoud, vernieuwing en bijvoorbeeld ook aanleg van nieuwe ligplaatsen. En in het huidige systeem is er nauwelijks nog sprake van toewijzing van plekken aan nieuwe bewoners via de officiële wachtlijst. Het is tijd voor het beprijzen van ligplaatsen, gekoppeld aan vernieuwing van het uitgiftesysteem van nieuwe of vrijkomende ligplaatsen. Duidelijk moet ook worden waar nieuwe liggebieden kunnen worden gerealiseerd, en zo ja onder welke voorwaarden. Beprijzen van ligplaatsen biedt de mogelijkheid om meer onderscheid in woonmilieus op het water te maken en kwaliteiten toe te voegen die nu nog niet in de stad aanwezig zijn door de ontwikkeling van een stimulerend beleid op dit terrein.

Een wens vanuit het Woonschepcomité Groningen (WCG) is het mogelijk maken van een wooncarrière op het water met voldoende lig- en wisselplekken. Daarnaast pleit het WCG voor een woonexperiment met een energieneutraal, ecologisch duurzaam liggebied. In september 2010 is samen met het WCG het aantal ligplaatsen in de gemeente Groningen vastgesteld op 436. Daarmee is op dit moment voldaan aan de in februari 2010 in de raad aangenomen motie dat het minimale aantal ligplaatsen in de gemeente Groningen 434 moet zijn. De kans dat er door ontwikkelingen een aantal ligplaatsen verdwijnt is altijd aanwezig. We gaan door met het zoeken van nieuwelig- en wisselplaatsen. We willen ook nagaan of meer activiteiten op en aan het water goed zijn voor de stad. WCG bepleit dat, voor zover dat mogelijk is, wonen op het water en wonen op de wal geen onderscheid zou moeten kennen. Ons college deelt dit uitgangspunt.

Er ligt een visie Diepenring; er zijn uitgangspunten vastgesteld voor terrassen aan het water. Gebleken is ook dat de gemeente eisen kan stellen aan beeld en kwaliteit van o.a woonschepen.

Zoals gezegd: tijd voor een samenhangend vervolgplan van aanpak voor het wonen, werken en recreëren op en aan het water in de Stad.

2.De totstandkoming van dit plan van aanpak

Bij de totstandkoming van dit plan van aanpak Wonen, werken en recreëren op en aan het water in Groningen waren naast de relevante afdelingen van de gemeente ook het Woonschepencomité Groningen (WCG) en een aantal ondernemers op en aan het water betrokken. Rond een kernteam zijn vier werkgroepen aan de slag gegaan met de thema's uitgiftesystematiek ligplaatsen, kamerverhuur, ruimtelijke ordening en systeem en organisatie.

Vervolgens hebben wij als college in het bestuurlijk overleg met WCG afgesproken dat wij een concept-tekst aan WCG zullen voorleggen.

Hun reacties daarop zijn door ons meegewogen bij de vaststelling van dit plan van aanpak.

3. Aandachtsgebieden in dit plan van aanpak

1. Aantallen ligplaatsen
2. Tarifiering en uitgiftesystematiek ligplaatsen
3. Ruimtelijke ordening
4. Noorderhaven en Diepenring
5. Woonschepenhaven
6. Kamerverhuur op het water
7. Toezicht en handhaving
8. Gemeentelijke administratie
9. Gemeentelijke organisatie en exploitatie

Bijlagen bij dit plan van aanpak:

- A. Kenmerken van bewoners
- B. Regelgeving op het water
- C. Soorten schepen
- D. Wonen op het Water 2025. Eindproduct van de werkgroep Ruimtelijke ordening in het kader van dit plan van aanpak.

4. uitwerking per aandachtsgebied

4.1. Aantallen ligplaatsen voor woonboten

Vaste ligplaatsen

Met het WCG is aansluitend op een eerdere gemeenteraadsuitspraak de bestuurlijke afspraak gemaakt dat er minimaal 434 vaste ligplaatsen voor woonschepen in de stad beschikbaar moeten blijven. Wij zien geen aanleiding aan die afspraak te tornen. Omdat er de laatste jaren regelmatig onduidelijkheid ontstond over het werkelijk aantal ligplaatsen, zijn tellingen uitgevoerd. In 2010 leverde een telling van de gemeente en het woonschepencomité op dat er 436 vaste ligplaatsen waren. Daarnaast er is nog sprake van 60 ligplaatsen in de Noorderhaven, die niet vast zijn. Een telling is een momentopname, uiteraard treden er verschillen op. In een jaar kunnen er ligplaatsen zijn bijgekomen (bv. Meerschapsgebied) of verdwijnen (zoals bijv.in beeld was ten behoeve van de tram).

Er zijn meerdere redenen om naar mogelijkheden tot uitbreiding te blijven zoeken:

- Er is nugeen ruimte voor ‘wisselplekken’:
 - tijdelijke plekken waar een woonschip even kan liggen op het moment dat er onderhoud plaatsvindt aan de wal, of als om een andere reden de plek tijdelijk niet beschikbaar is;
 - plekken waar bewoners heen kunnen op het moment dat hun woonplek in het geheel niet meer beschikbaar is zoals in het kader van de tramplannen het geval was.
- Wonen op het water kan voor meer plekken in de stad een waardevolle stedenbouwkundige aanvulling zijn, en kan bijdragen aan de door ons gewenste compacte stad.
- Verdere uitbreiding van het aantal ligplekken biedt bootbewoners meer mogelijkheden voor een wooncarrière op het water.
- Het idee van het WSG voor een woonexperiment met een energieneutraal, ecologisch duurzaam liggebied spreekt ons aan. Realisering daarvan kan toename van het aantal ligplaatsen in de stad betekenen.

Uitgaande van 434 vaste plekken achten we 5% wisselplekken passend. Dit houdt in dat we streven naar 22 wisselplekken.

Er zijn in eerste instantie 14 locaties onderzocht op mogelijkheden voor realisering van nieuwe ligplaatsen:

- Aduarderdiep
- Brailleweg
- Scandinavische haven
- Eemskanaal haven
- Eemskanaal stad
- Eemskanaalslibdepot
- Meerstad
- Reitdiepshaven
- Reitdiep FSW
- Suikerunieterrein
- Hoendiep Suikerunie
- Hoornse Dijk
- Oosterhamrikanaal/CIBOGA

De zoekgebieden die op korte termijn het meest kansrijk zijn voor wonen op het water, zijn het Hoendiep en het Winschoterdiep. Zie daarvoor bijlage D.

Er wordt een nadere verkenning gestart naar de mogelijkheid voor nieuwe ligplaatsen in het Hoendiep en het Winschoterdiep en vervolgens ook voor andere potentiële uitbreidingslocaties. Dat betreft dan niet alleen de vraag of nieuwe ligplaatsen daar een reële optie zijn, maar ook het eventuele belang ervan voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid wat betreft wonen, werken en recreëren op en aan het water in onze stad.

4.2. Tarifiering en uitgiftesysteem

In het huidige systeem worden ligplaatsvergunningen uitgegeven tegen een bescheiden eenmalige leges van € 486,10. Die vergunningen zijn bij verkoop van de boot door de vergunninghouder overdraagbaar, de legeskosten hiervoor bedragen € 208,35. Ligplekken wisselen door de overdraagbaarheid voor flinke bedragen. Dit heet ankergeld. Ingeschrevenen op de officiële wachtlijst komen nauwelijks aan bod. Bij de verwerving van ligplaatsen voor het beoogde tramtracé zag de gemeente vooralsnog geen andere begaanbare optie dan de vergunninghouders uit te kopen onder vergoeding van o.a. de door hen betaalde “ankergelden”.

De gemeente heeft nauwelijks inkomsten op de exploitatie van ligplaatsen en dat beperkt de ruimte voor investeringen in beheer, onderhoud, vernieuwing en aanleg van nieuwe ligplaatsen evenals de ontwikkeling van een stimulerend beleid ten behoeve van wonen, werken en recreëren op het water.

Even zoveel aanleidingen om te komen tot vernieuwing van het systeem van uitgifte. Daarbij zijn een aantal varianten onderzocht met de betrokkenen:

1. Voortzetten huidig systeem zonder aanpassingen;
2. Huidig systeem verbeteren;
3. Het stoppen van de overdraagbaarheid van vergunningen;
4. Vergunningen binden aan een beperkte looptijd;
5. Het invoeren van liggeld;
6. Het in bruikleen geven van ligplaatsen;
7. Het verhuren van ligplaatsen;
8. Invoeren van opstalrecht;
9. Het invoeren van erfpacht;
10. Het in eigendom geven van ligplaatsen;
11. Het onderbrengen van ligplaatsen bij een particuliere coöperatie.

De voornaamste varianten hebben we nog eens nader overwogen:

Stoppen met de overdraagbaarheid bij het nieuwe systeem:

De overdraagbaarheid van de vergunning van ligplaatsen als een schip vertrekt of een eigenaar zich uitschrijft bij de gemeente wordt bijv. gestopt vanaf een bepaalde datum. Daardoor verdwijnt het ankergeld.

Gevolgen:

- Te verwachten procedures vanwege het verdwijnen van het ankergeld. Hoogte van eventuele plicht tot schadevergoeding onzeker.
- Gemeente vergroot zeggenschap over gebruik van haar eigendom.

- Gebruikers verliezen waarde ankergeld. Economische schade. Veel gebruikers hebben hypotheek op basis van overdraagbaarheid.
- Wachtlijstproblematiek neemt af: nieuwe bewoners krijgen meer kans.
- Kamerverhuur op water minder aantrekkelijk
- Mogelijk minder onderhoud aan woonschepen door afname financiële middelen.

a) Het huidige systeem handhaven/verbeteren

Dit is het voortzetten van het zgn. “Herenakkoord” tussen gemeente en het WCG uit 2001. Daarin is afgesproken dat de gemeente RZB heft voor de combinatie van de ligplaats (“het ankergeld”) en het woonschip en dat er geen vaste periodieke huur of liggeld wordt gevraagd. Tevens is afgesproken dat deze regeling 10 jaar lang ongemoeid zal worden gelaten. Die 10 jaar zijn inmiddels voorbij.

Gevolgen:

- Gemeente ontvangt eenmalig leges ter dekking van de kosten van de uitgifte van de vergunning.
- Geen opbrengsten voor de gemeente tegenover kosten ontwikkeling nieuwe plekken.
- Inkomsten gemeente RZB op marktwaarde schip en ligplaats blijven, deze beperken zich tot plm. € 70.000 per jaar.
- Risico dat gemeente bij verwerving ligplaats een ankergeldvergoeding moet blijven betalen.
- Wachtlijst werkt niet of nauwelijks: hoogste bieder op schip plus ligplaats gaat voor.
- Economische waarde van ligplaatsen, het zogenaamde ankergeld blijft in stand voor de gebruiker.
- Financieringsmogelijkheden minder goed mogelijk dan op de wal: Geen NHG, weinig banken willen financieren
- Voor ondernemers minder ruimte voor nieuwe plekken op het water om te ondernemen.

b) Liggeld/huren

Per periode wordt een ligplaats afgerekend via havengeldverordening of huurovereenkomst.

Gevolgen:

- Ligplaats levert inkomsten op aan huur of liggeld
- Gemeente dient OZB af te dragen; RZB verdwijnt
- Zeggenschap gemeente neemt toe
- Extra kosten ten behoeve van de inning huur of liggeld
- Systematiek wordt gelijkgetrokken met woonwagendplaatsen
- Bewoners betalen voor gebruik van ‘grond’/water
- Ligt extra gevoelig in verband met de historie in dit dossier. Eerder wees een rechtbank de argumentatie voor een door de gemeente beoogde liggeldverhoging af. Dat gold met name voor huidige gebruikers die eenmalig liggeld betaalden in ruil voor een liggeldvergunning van onbeperkte duur.

NB Afschaffing van de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunningen bij deze variant heeft allereerst de voor- en nadelen zoals die onder a. zijn weergegeven. In deze variant van periodieke betaling voor huur ligplaatsgelden is het echter ook een optie om de overdraagbaarheid in stand te houden voor bestaande ligplaatsen waar aantoonbaar “wit” ankergeld is betaald. In alle gevallen blijft de gemeente periodiek huur of liggeld innen en de gebruiker verliest niet de waarde van aantoonbaar “wit” betaald ankergeld.

c) Erfpacht/verkoop

Gemeente geeft aan erfpachter de grond en het daarboven bevindende waterperceel in gebruik. Erfpachter krijgt het recht om de onroerende zaak van de gemeente te houden en te gebruiken als ligplaats voor een woonboot. Of de grond/bodem onder het water wordt door de gemeente in eigendom verkocht. Maar anders dan bij grond, ontstaat er geen fysieke eigendom van het water, aangezien het in “open gemeenschap” met ander water staat.

Gevolgen

- Optie voor de gemeente om in verkoopvoorwaarden diverse voorwaarden met betrekking tot gebruik, functie, onderhoud, terugkoop op te nemen.
- Toch verlies zeggenschap over het in eigendom uitgegeven water en eventueel walkantoevers voor de gemeente.
- Lagere structurele administratielasten
- Relatief makkelijk in te voeren voor nieuwe plekken en nieuw uit te geven plekken.
- Voor bestaande plekken moeilijker, sterk afhankelijk van persoonlijke situatie bewoner
- Gemeente krijgt de mogelijkheid om plekken aan te kopen en te verkopen.
- Eigendom is overdraagbaar voor de gebruikers, incl. verrekening ankergeld.
- Voor aantal huidige bewoners is dit interessant bij verrekening van ankergeld
- Financiering is voor gebruikers beter mogelijk. Rente zou lager kunnen uitpakken.
- Gebruikers krijgen sterk zakelijk recht m.b.t. perceel.
- Geen ankergeld meer, wel eigendoms waarde.

Overigens is ook menging van verkoop/erfpacht en betaling van huur/liggeld denkbaar afhankelijk van waar de ligplaats zich in de gemeente bevindt.

Doorgaan met het huidige systeem, al dan niet in verbeterde vorm, is voor ons college geen optie. We vinden dat voor het op wat voor wijze dan ook in bezit of gebruik hebben van gemeenschaps(water)grond en het gebruik maken van voorzieningen net als op de wal een prijs moet hebben.

Aansluitend daarop zijn meerdere vormen van “eigendomsoverdracht” en “verhuur”: denkbaar. Tot nader order voelen wij er niet voor om tot eigendomsoverdracht over te gaan. Dat levert teveel onzekerheden en andere complicaties op wat betreft de verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid wat betreft wonen, werken en recreëren op en aan het water. Wij wensen voldoende zeggenschap over onze “watergrond” te houden. Dat achten wij bij eigendomsoverdracht onvoldoende gewaarborgd.

Daarmee resteren voor ons varianten in de sfeer van verhuur of liggeld. Daarvan heeft een vorm van liggeld onze voorkeur. Liggeld kunnen wij ook heffen voor die wateren die niet van ons als gemeente zijn.

Het “ankergeld” vormt een bijzonder fenomeen: bewoners krijgen een ligvergunning die overdraagbaar is bij de verkoop van het schip en er is een situatie gegroeid waarmee nieuwe bewoners aanzienlijke bedragen uitgeven aan verwerving van boot plus plek. Zoals opgemerkt zag de gemeente bij de verwerving van de beschikbaarheid van enkele ligplaatsen ten behoeve van de tramplannen vooralsnog geen andere optie dan het uitkopen van het “ankergeld”. Wij vragen ons achteraf af of dat wel een juiste inschatting is geweest. Bewoners gingen bewust meer betalen voor een boot om zo ook de ligplaatsvergunning in handen te

krijgen. De vraag is o.i. of het bij nader inzien wel terecht is die gemeenschap op te laten draaien voor “ ankergeldbedragen” als diezelfde gemeenschap haar “watergrond” nodig heeft.

Anderzijds willen we wel proberen in redelijkheid recht te doen aan “ankergeldinvesteringen” van bewoners.

We kiezen er daarom voor een uitwerkingrichting waarbij wij voor bestaande ligplaatsen met aantoonbare “witte” ankergeldinvesteringen, ligplaatsovereenkomsten af te sluiten. Het door de bewoner te betalen redelijk maandbedrag, zal gekoppeld blijven aan overdraagbaarheid van de ligplaatsovereenkomst. Nieuwe plekken of plekken die anderszins zonder ankergeldkoppeling door ons uitgegeven kunnen worden, willen wij uitgeven zonder overdraagbaarheid van betreffende overeenkomsten. Wie om wat voor reden afstand wil doen van zijn boot en ligplek dient de plek leeg aan ons achter te laten. De boot kan verkocht of verhuurd worden aan de wat de ligplek betreft volgens onze wachtlijst rechthebbende of worden afgevoerd voor gebruik elders, waarbij zonodig tijdelijke stalling een optie kan zijn. Een vergelijkbare systematiek kent bijvoorbeeld de gemeente Leeuwarden en geldt ook voor onze woonwagenstandplaatsen.

Voor uitgifte van ligplaatsen willen wij een wachtlijst blijven hanteren volgens de huidige volgorde systematiek, zie bijlage B bij deze nota.

Wat een redelijke vergoeding betreft: een bedrag per maand van € 0,33 per m² (prijspeil april 2012), is de huur die wij in rekening brengen voor onze woonwagenstandplaatsen. Dat kan een indicatie zijn voor de prijsstelling per m² “watergrond” en in gebruik gegeven oevers. Hierbij zij aangetekend dat wij nu op een aantal plaatsen voor het gebruik van de oever, gebruiksovereenkomsten om niet hebben afgesloten met de bewoners van woonschepen.

Ligplaatsovereenkomsten worden zodanig opgesteld dat aan een aantal voorwaarden wordt voldaan:

- Schepen dienen uit brandveiligheidsoverwegingen 5 meter van elkaar te liggen. Die 5 meter kan verminderd worden als sprake is van voldoende voorzieningen die een brandoverslagtijd van tenminste 30 minuten waarborgen;
- Het op betreffende ligplaats aan te leggen schip dient te voldoen aan redelijke eisen van welstand en onderhoud, zie de paragraaf ruimtelijke ordening in deze nota;
- Het gebruik van wal en “watergrond” dient te voldoen aan redelijke eisen van welstand, gebruik en beheer;
- De gemeente dient te allen tijde alle noodzakelijke onderhouds- en beheermaatregelen te kunnen treffen aan watergrond en wal;
- Van het op de betreffende ligplaats aan te leggen schip dient de eventuele verwarming te voldoen aan eisen die ook elders gesteld worden uit milieu- en gezondheidsoogpunt, afvoer van afvalstoffen dient te voldoen aan de in deze geldende wet- en regelgeving; betekent dat o.a. een goedgekeurd en goed werkend rioleringsysteem. Wij zullen de Verordening Openbaar Vaarwater hieromtrent wijzigen.
- Voor bestaande situaties kan een tijdelijk gedoogbeleid worden gevoerd wat betreft bovenstaande punten.

4.3. ruimtelijke ordening op en aan het water

Wij beschouwen wonen, werken en recreëren op en aan het water als een potentiële kwaliteitsverbetering voor onze stad waar wij als zodanig ruimte aan willen geven waar dat in redelijkheid mogelijk is.

Onze stad kent momenteel vele locaties waar op en aan het water gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Wij willen voor elk van die locaties beeldkwaliteitsplannen ontwikkelen. Zo'n beeld kan een keuze inhouden voor meer of minder intensief gebruik, voor al dan niet strikte scheiding van wonen, werken en recreatie en voor bepaalde uitgangspunten voor welstand, ecologie, gebruik, beheer en onderhoud. Ook brandveiligheidseisen zijn daarbij aan de orde. En het gaat daarbij om waterpercelen, oevers en schepen.

Streefbeeld per locatie kunnen ook mede bepaald worden door nieuwe wensen wat betreft wonen, werken en recreëren op en aan het water, wensen van beroepsvaart, recreatie en horeca bijvoorbeeld.

In paragraaf 4.1. vandit plan van aanpak beschrijven wij onze inzet wat de eventuele aanvulling van nieuwe woonplekken op het water betreft. Nieuwe locaties kunnen ook in beeld komen door andere wensen tot gebruik van “watergrond”. Ook daarbij is uiteraard ruimtelijke ordening aan de orde.

In 2011 is gestart met een onderhoudssubsidie ter stimulering van beeldkwaliteitsverbetering in de Diepenring.

Uit onafhankelijk juridisch advies kan inmiddels geconcludeerd worden dat de verschijning van woonboten een zaak van publiek belang is. Daarmee is de weg vrij om na te denken over beeldkwaliteit voor schepen en arken in Groningen.

In eerste instantie wordt gedacht aan gebiedsafhankelijke en specifieke plannen, waarbij sommige uitvoeriger zullen zijn (bijv. beschermd stadsgezicht) en andere globaler en mogelijk zelfs zonder beeldkwaliteitsbepalingen. Inzet blijft om bij de toetsing een beeldkwaliteitscommissie te betrekken met vertegenwoordigers met verstand van schepen, wonen op het water en de stad. De huidige authenticiteitseis voor delen van de stad, kan dan komen te vervallen. Deze authenticiteitseis werkt nu verpaupering van boten in de hand om dat eigenaren hun boot niet vervangen omdat ze niet aan de authenticiteitseis kunnen voldoen.

4.4. Noorderhaven

De Diepenring en de Noorderhaven zijn een bijzonder stukje binnenstad. Ooit vormde de ring van water de fysieke en levendige begrenzing van de historische binnenstad. Die structuur is deels nog aanwezig. Om de kwaliteit ervan te benadrukken en te versterken is een visie voor een gedeelte van de Diepenring en de Noorderhaven gemaakt. Het was de bedoeling dat die visie de basis zou zijn voor de herinrichting van de Diepenring en de Noorderhaven. Door bezuinigingen zijn de plannen voor de herinrichting ingetrokken.

Het project “Verbeterplan wonen op het water in de Diepenring en de Noorderhaven is een uitvoeringsprogramma dat zich op specifieke onderdelen richt. De doelstelling is om de kwaliteit en de leefbaarheid te vergroten. Aanvankelijk was het de bedoeling om de beeldkwaliteit van de woonschepen voor de Diepenring en Noorderhaven apart te regelen, maar gaandeweg bleek dat het beter is dit onderwerp integraal vanuit stadsniveau te bekijken.

Hetzelfde geldt voor het tegengaan van kamerverhuur op woonboten.

Intussen wordt verder gewerkt aan de onderhoudssubsidies woonschepen, de haveninrichting en het Havenregiem. Concreet gaat het dan om het adresseringsvraagstuk, het uitbreiden van nutsvoorzieningen en de afspraken over welke woonschepen onder welke condities toegelaten worden.

Met inzet van de nu beschikbare middelen kan de uitvoering hiervan worden afgerond. Dit geldt ook voor de aansluitingen van de woonboten die in de Noorderhaven liggen.

Nadere rapportages in het kader van het project “Verbeterplan wonen op het water in de Diepenring en de Noorderhaven” vinden middels de reguliere kanalen plaats.

4.5. Woonschepenhaven

December 2011 stemde de raad in met revitalisering van de Woonschepenhaven en werd hiervoor een krediet beschikbaar gesteld van € 5.000.000,--. De raad gaf het college opdracht om een voorkeur inrichtingsvoorstel uit te werken en deze aan de raad voor te leggen, alvorens tot uitvoering over te gaan.

Inmiddels heeft de raad het eerdere budget van €5.000.000,-- geschrapt met de opdracht aan het college om elders dekking te vinden.

Er is op dit moment geen zicht op of dat gaat lukken. Het uitbaggeren van de haven en het verbeteren van de nutsvoorzieningen incl. vernieuwing van de riolering kunnen echter niet langer achterwege blijven. Uit de ISV-gelden wordt daarvoor 1 miljoen euro beschikbaar gesteld, voor de overige kosten wordt naar dekking gezocht binnen de begroting Stadsbeheer.

De raad wordt hierover separaat geïnformeerd.

4.6. Kamerverhuur

Inleiding

Uitgangspunt is dat kamerbewoning op het water een gegeven is: een woonvorm die in een behoefte voorziet en ook in de toekomst mogelijk moet blijven. Mits dit gebeurt onder passende omstandigheden en regelgeving.

De vraag of een en ander beter kan worden gereguleerd is relevant. De bereidheid tot het uitvoeren van onderhoud bij kamerverhuurders op het water is, zo leert de ervaring, doorgaans lager dan bij eigenaar/bewoners. De brandveiligheid kan in het geding zijn. Verdringing van reguliere woonschepen door kamerverhuurders is een item. En niet in de laatste plaats zijn kamerbewoners op het water een kwetsbare categorie bewoners, omdat het bouwbesluit niet van toepassing is en er geen huurbescherming is. Daarnaast is er vooralsnog geen huurtoeslag mogelijk.

Van de 434 ligplaatsen worden er naar schatting zo'n 50 gebruikt voor kamerverhuur. Daarboven zijn er nog een aantal in gebruik als zelfstandige studio's. Het aantal is niet exact te bepalen omdat een definitie van kamerverhuur op het water ontbreekt en wij geen inzicht hebben in de individuele huurcontracten. Het aantal is geschat op het combineren van bevolkingsgegevens uit het GBA en kennis van o.a. het WCG.

Er is één verhuurder die circa de helft van de kamerverhuurboten in bezit heeft of financiert en een aantal andere met een kleiner aantal boten. Met de grootste verhuurder zijn enkele gesprekken gevoerd om de analyse van kamerverhuur op het waterhelderder te krijgen.

Kamerbewoners kunnen uit allerlei bewonersgroepen afkomstig zijn, maar meestal betreft het studenten. Kamerverhuur op het water levert daarmee ook een (zij het kleine) bijdrage aan de totale vraag naar jongerenhuisvesting in de stad. Uit onderzoek naar de wooncarrière op het water zal duidelijk moeten worden hoe het precies zit met de doorstroming van studenten op het water. Uit informatie van het WCG en een grote verhuurder is wel duidelijk geworden dat de gemiddelde kamerbewoner kort (<1 jaar) in zijn bootkamer woont om snel door te stromen naar betere huisvesting. Kamerbewoning op het water staat daarmee onderaan de ladder als het gaat om kwalitatieve huisvesting.

De ‘katvangerconstructie’

In onze Verordening Openbaar Vaarwater is geregeld dat er per persoon maar één ligplaatsvergunning op naam mag worden afgegeven. Dit heeft in de hand gewerkt dat er een zogenaamde ‘katvangerconstructie’ is opgezet wat financiering en exploitatie van een aantal kamerverhuurboten betreft. In een aantal gevallen is de vergunninghouder van de ligplaats niet de exploitant van de kamerverhuur.

De gemeente heeft op basis van de VOV in zijn huidige vormop dit moment geen andere mogelijkheid dan de vergunning te verlenen als de aanvrager een natuurlijk persoon is en de overige gegevens kloppen.

Woonkwaliteit en veiligheid

Er is onderzocht in hoeverre de gemeente in een verordening voorschriften met betrekking tot woonschepen op mag nemen, zoals technische eisen m.b.t. woonkwaliteit en brandveiligheid en een verbod op (kamer)verhuur. Daarover is extern om advies gevraagd. Wij hebben één en ander nog nader in beraad. Wij zullen hieromtrent rapporteren in onze voortgangsrapportages.

Woon- en omgevingskwaliteit

Daar waar kamerbewoners op het land huurbescherming hebben en een beroep kunnen doen op huurtoeslag is dat op het water niet zo. Het is echter buiten de reikwijdte van de gemeente om hier iets aan te doen omdat huurbescherming/huurtoeslag landelijk wordt geregeld. In bijzondere gevallen kan een bewoner bij de gemeente een beroep doen op woonkostentoeslag vanuit de bijzondere bijstand.

Een woonvorm die in het verlengde ligt van kamerverhuur zijn studio's op het water. Studio's hebben in tegenstelling tot kamerverhuur doorgaans wel eigen voorzieningen (zelfstandig) en zijn daarmee kwalitatief beter dan (onzelfstandige) kamerverhuur. Groei van het aantal studio's biedt ruimte voor doorstroming vanuit kamerbewoning en geeft daarmee ruimte aan de onderkant voor vervanging. Nagegaan wordt of er wat dat betreft ruimte te vinden is voor groei van deze woonvorm.

Onderzocht is nog of er wat de kwetsbare (in vaarwater gelegen) schepen betreft voor kamerverhuur specifieke regels moeten komen. De conclusie is dat regelgeving omtrent kwetsbare schepen voor alle woonvormen van toepassing moet zijn, kamerverhuur of anders.

Scenario's

Er is een verkenning gemaakt van diverse scenario's om kamerbewoning op het water te verbeteren:

1. Huidig beleid voortzetten
2. Nieuw beleid, voor alle woonboten dezelfde regelgeving
3. Nieuw beleid, specifiek gericht op kamerverhuur
4. Actieve verwerving van kamerverhuurboten door de gemeente
5. Actieve verwerving van kamerverhuurboten door een nieuw op te richten organisatie
6. Zonering en actief verplaatsingsbeleid

We richten ons op scenario 3. Naar scenario 5 is ook verder gekeken, maar dit bleek financieel en organisatorisch niet haalbaar. Mogelijk dat participatie van woningcorporaties nog een optie kan worden.

4.7. Toezicht en handhaving

Inleiding

Toezicht en handhaving in de gemeentelijke wateren is een specifieke aangelegenheid. Denk bijvoorbeeld maar aan de specialistische Scheepvaartverkeerswetgeving. Ook het toezicht op de woonschepen en (gebruik van) de wallenkanten vergt de nodige aandacht. De taken van het hier bedoelde toezicht en handhaving liggen bij Bouw en Woning Toezicht (BWT) en Havenwezen.

De taakverdeling tussen beide secties leidde in de praktijk tot onduidelijkheden. Bij voorbeeld bij een gezonken schip was het niet duidelijk wie verantwoordelijk was om hierin actie te ondernemen.

Om meer duidelijkheid te krijgen in de onderlinge uitvoerende taakverdeling is de Wrakkenwet, Verordening Openbaar Vaarwater (V.O.V.) en de gebruikersovereenkomst per artikel in detail uitgewerkt in een protocol.

In het verleden is wel gekeken naar een samenvoeging van taken van Havenwezen en BWT maar uiteindelijk is geconcludeerd dat dit geen optie is. Belangrijk nadeel van het bij elkaar voegen van de taken van beide afdelingen is onder andere dat de aanspreekfunctie van het Havenwezen (de loketfunctie) verdwijnt voor passanten en schippers.

Handhaving en toezicht Havenwezen

Een van de kerntaken van het Havenwezen is het toezicht op de uitvoering van de Verordening Openbaar Vaarwater. Het betreft hier de plezier- en beroepsvaart.

Tevens heeft het Havenwezen een taak bij de uitvoering van de Scheepvaartverkeerswetgeving en geeft zij uitvoering aan de havengeldverordening.

Het toezicht spitst zich toe op de kanaalvakken met als doel minimaal de verantwoorde doorvaart te behouden (nautisch) en havengelden te innen. Het gaat hierbij om publiekrechtelijke doelstellingen.

Verder wordt er toezicht gehouden op een goede uitvoering van evenementen die zich afspelen op het water zoals bijvoorbeeld de Winter Welvaart.

Handhaving en toezicht BWT

Een taak van BWT is het afgeven van de ligplaatsvergunning voor woonschepen en het zorg dragen voor de toezicht en handhaving op de afgegeven ligplaatsvergunningen. Ook handhaving van illegaal in gebruik genomen wallenkanten en illegaal geplaatste bouwwerken behoort tot het takenpakket van BWT (e.e.a. in nauw overleg met de Havenwezen en de wijkposten).

In grote lijnen is BWT dus verantwoordelijk voor de woon- en bedrijfsschepen en wallenkanten en het Havenwezen voor de plezier- en beroepsvaart en de nautische aspecten op het water.

Praktijk

In de dagelijkse praktijk wordt toezicht op woon- en bedrijfsschepen grotendeels uitgevoerd door het Havenwezen en de handhaving door BWT.

Toezicht in de vorm van het signaleren van overtredingen en het mondelinge verzoek aan de overtreders om te voldoen aan de eisen van de verordening zal door de nieuwe afspraken ook door het Havenwezen worden opgepakt.

Bij een overtreding wordt de pleger aangesproken. Met de overtreder wordt een afspraak gemaakt op welke termijn deze overtreding beëindigd moet zijn. Mondelinge aanzeggingen worden in het Klachten en Meldingen Systeem (KMS) verwerkt. Door geautomatiseerd vast te leggen is het duidelijk welke afspraken met de overtreder zijn gemaakt. Als de mondelinge aanzegging niet het gewenste effect heeft, wordt het verdere toezicht en handhavingprocedure door BWT afgehandeld.

Werk overleg

Om voldoende grip te houden op de toezicht en handhavingzaken is per 6 weken een structureel overleg tussen het Havenwezen en BWT, onder leiding van de Havenmeester. Het overleg bestaat uit de havenassistenten, een afvaardiging van de bouwinspecteurs en een juridisch medewerker van BWT.

Op uitnodiging wordt er expertise bij gehaald zoals van de sectie Water/Riolering/Kunstwerken (WRK), de Provincie Groningen, Waterschap Hunze en A, de KLPD (Korps landelijke Politiediensten), de Milieudienst en stadsdeelbeheerders van de gemeente Groningen.

Vervolgtraject

Duidelijk is dat zich op het water en de wallekanten nog steeds situaties voordien die uit oogpunt van welstand, gebruik en beheer om nadere actie vragen. Daar wordt met bestaande middelen fasegewijs aan gewerkt. Duidelijk is ook dat in een aantal gevallen aanscherping van regelgeving nodig is. Dat kan bijvoorbeeld door de VOV aan te passen, beeldkwaliteit bindend te maken en gebruiks- en ligplaatsvergunningen aan te scherpen. We willen hier de komende tijd stappen in maken. Daarbij is het noodzakelijk dat visie, prioriteiten en regelgeving goed op orde zijn. Zo ontstaat een transparant kader dat voor zowel toezicht en handhaving als voor bewoners en gebruikers van het water als leidraad fungeert waaraan men zich wel of niet dient te houden.

4.8. Gegevens op orde: de gemeentelijke administratie

Inleiding

Om projecten in de openbare ruimte te kunnen uitvoeren is het van belang dat de beschikbare gegevens op orde zijn en dat deze gegevens op een voor de betrokkenen overzichtelijke manier gepresenteerd kunnen worden. Dus; waar ligt welke boot, wat zijn de kenmerken, is er een door de gemeente aangelegde rioolaansluiting, wie is eigenaar etc. Deze gegevens kunnen gekoppeld zijn aan een Geografisch Informatiesysteem(GIS) waardoor de communicatie erover eenvoudiger wordt. In dit kader zijn we op zoek gegaan naar één informatiesysteem voor alles wat met wonen op het water te maken heeft. Gezien de verschillende processen en daarbij behorende processystemen bleek dit geen haalbare (en geen wenselijke) zaak. Dit is gelukkig ook niet noodzakelijk.

Wel moet er een actuele kernregistratie zijn met scheeps- en ligplaatsinformatie en moet het water worden ingedeeld naar gebruik. Met deze basis is geregeld kan de “watergebruik-informatie” in de BVG worden getoond en kunnen er zoekvragen over de verschillende systemen heen worden gesteld.

Aanpak

Omdat het niet haalbaar en wenselijk is om alles in één systeem op te nemen hebben we de volgende stappen gezet die zijn gekoppeld aan bestaande gangbare systemen binnen de organisatie

1. Het maken van een kernregistratie voor scheeps- en ligplaatsinformatie;
2. De ruimtelijke informatie leggen we vast met de bestaande Geo-systemen;
3. In het systeem ‘Basis Voorziening Gegevens’ (BVG) is een thema “watergebruik-informatie” waarin per “waterperceel“ de benodigde informatie geraadpleegd kan worden;
4. Voor ingewikkelde, systeemoverstijgende (ad hoc) vragen worden zonodig aanvullende voorzieningen ontwikkeld binnen bestaande systemen..

4.9. Gemeentelijke organisatie

In 2010 is een convenant afgesloten tussen het Woonschepencomit  Groningen en het gemeentebestuur over de wijze waarop er wederzijds met elkaar wordt samengewerkt en gecommuniceerd. Inzet is om verbeteringen aan te brengen in de verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid wat betreft wonen op en leven aan het water en wat daarmee samenhangt. De huidige vaak versnipperde aanpak leidt te vaaktot onduidelijkheid en ontevredenheid bij bewoners, bestuur en de gemeentelijkeorganisatie.

Wij kiezen voor een nieuw te benoemen coördinator/manager Woonschepenzaken, die met mandaat vanuit bestuur en organisatie verantwoordelijk is voorde verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid betreffende wonen, werken en recreëren op en aan het water.

Werkzaamheden

- is verantwoordelijk voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid betreffende wonen werken en recreëren op en aan het water.
- is aanspreekpunt voor bewoners, bestuur en organisatie als het gaat om zaken die betrekking hebben op of raken aan wonen, werken en recreëren op en aan het water, waaronder handhaving, vergunningverlening en het verbinden van diverse lopende projecten;
- geeft uitvoering aan het bewonersconvenant;
- organiseert en coördineert noodzakelijk overleg rond dit thema zowel ambtelijk als bestuurlijk;
- is verantwoordelijk voor de coördinatie en uitvoering van het plan van aanpak ‘wonen, werken en recreëren op en aan het water’;
- signaleert problemen en organiseert de oplossing hiervan;
- adviseert en rapporteert aan bestuur en organisatie;

Competenties/functie-eisen/voorwaarden

- Een bruggenbouwer die in staat is om draagvlak te creëren voor de verdere uitvoering en ontwikkeling van een samenhangend gemeentelijk beleid wat wonen, werken en recreëren op en aan het water betreft;
- In staat om projecten te leiden
- Pragmatisch en besluitvaardig
- Enthousiast voor het thema
- Stevig persoon
- Communicatief vaardig
- Politiek sensitief

Organisatie

De functie coördinator/manager Woonschepenzaken wordt tot nader order vastgesteld op 1 fte, de noodzakelijke secretariële ondersteuning wordt geleverd vanuit Bureau Woonwagenzaken.

De betreffende functie wordt aangestuurd door de vakdirecteur Stadsbeheer. De wethouder Wonen is bestuurlijk portefeuillehouder, ook binnen het GMT is een portefeuillehouder.

Ondersteuners:

Stadsbeheer, beleid RO/EZ, JZ RO/EZ, BWT en Bureau Woonwagenzaken.

Wat Bouw- en Woningtoezichtbetreft wordt aangesloten bij de voor woonwagenzaken ontwikkeld structuur, waarbij alle relevante afdelingen periodiek in samenhang de lopende zaken betreffende vergunningverlening, inspectie en handhaving doornemen.

Inzet is om uiteindelijk in 2015 één bureau woonwagen- en woonschepenzaken gevormd te hebben met een hoofd, een plaatsvervangend hoofd, 1 fte secretariële ondersteuning en 2 beheerders. Het Bureau Woonwagenzaken kent nu een personele bezetting van een hoofd, een projectsecretaris en twee beheerders.

Vanaf 2014 is in de exploitatieopzet van Bureau Woonwagenzaken nog een concernbijdrage van €.135.000,-- opgenomen (zie de jongstleden voortgangsrapportage Woonwagenzaken), in 2011 stond daarover nog een maximale bedrag van bijna €.240.000,-- per jaar. Inzet is om met die €.135.000,-- aan concernbijdrage ook te kunnen blijven volstaan voor het beoogde nieuwe Bureau woonwagen- en woonschepenzaken.

4.10. Exploitatie

Voor aspecten van beheer en onderhoud is regulier budget beschikbaar bij Stadsbeheer. Van het destijds voor Watergang door de raad beschikbaar gestelde budget resteert nog €.130.000. Evenzo is er nog een projectbudget beschikbaar voor maatregelen inzake de Noorderhaventen behoefte van adresseringen, riolering, aanpassing stroomvoorziening. Bij Stadsbeheer is een incidenteel werkbudget vrijgemaakt van €.10.000. Van alle budgetten (uitgezonderd de onderhoudsbudgetten van Stadsbeheeren het Noorderhavenbudget) wordt de coördinator/manager Woonschepenzaken budgethouder. Ten laste van een deel van deze budgetten zijn al een aantal eerder afgesproken maatregelen in uitvoering.

De uitvoering van het voorgenomen revitaliseringsplan voor de Woonschepenhaven is door de raad tot nader order stil gelegd. De daaraan gekoppelde budgetten zijn niet meer beschikbaar. Het uitbaggeren van de haven en de aanpak van de nutsvoorzieningen is echter wel op korte termijn noodzakelijk. Daarvoor wordt 1 miljoen uit het ISV-fonds gereserveerd. De dan nog ontbrekende dekking wordt gezocht binnen de begroting van Stadsbeheer.

We ramen de uiteindelijke inkomsten van het in te voeren liggeld op €.350.000,-- per jaar. Daar staat afdracht van OZB (inherent aan de tarifiering) tegenover €.70.000,--. De gemeente int nu van de eigenaren €.70.000,-- RZB, die vervalt, en in de plaats daarvan wordt uit de exploitatie van de ligplaatsen €.70.000,-- aan OZB betaald.

In de nieuwe functie coördinator/manager woonschepenzaken wordt voornamelijk voorzien vanuit boventalligheid binnen de gemeentelijk organisatie. Vanaf 2015 is €.100.000,-- nodig naast de huidige formatiekosten van Bureau Woonwagenzaken voor de formatie van het nieuwe bureau woonwagen- woonschepenzaken.

Daarmee resteert van de verwachte liggeldopbrengsten €.350.000 – (€70.000+ €.10.000)=€.180.000 aan jaarlijkse nieuwe investeringsruimte ten behoeve van Wonen op het Water.

Inzet van Stadsbeheer, BWT, Bureau Woonwagenzaken, EZ, JZ, en VGO vindt plaats binnen de reguliere dienstbegrotingen, uitgezonderd speciale projectactiviteiten die extra budget vragen

5. Uitvoeringsplan

Ons college is van mening dat we met deze nota in voldoende mate de hoofdcontouren hebben uitgezet om de komende jaren te kunnen komen tot de verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid wat het wonen, werken en recreëren op en aan het water in onze stad betreft. Wij zullen om, te beginnen in 2013, jaarlijks voorafgaand aan de behandeling van de gemeentebegroting een voortgangsrapportage uit te brengen, waar nodig tussentijds aangevuld met rapportages op deelaspecten.

- Uiterlijk 1 mei 2013 willen wij de gemeentelijke administratie op orde hebben, zoals aangegeven in 4.8.
- Uiterlijk 1 april 2013 dient de aanpassing van de gemeentelijke organisatie ingevoerd te zijn, zoals aangegeven in hoofdstuk 4.9. Wij hebben daar ten behoeve van de voortgang van de werkzaamheden vanuit boventallige formatie binnen het concern vast tijdelijk in voorzien, waardoor al sprake is van een ambtelijk coördinator/manager.
- In onze oktober 2013 uit te komen eerstvolgende voortgangsrapportage doen wij nader verslag van de vorderingen wat betreft de tarifiering, het beleid ruimtelijke ordening (incl. al dan niet uitbreiding van het aantal ligplaatsen), kamerverhuur, regelgeving, toezicht en handhaving, Noorderhaven, Diepenring en Woonschepenhaven.

Wij verwachten dat wij in bovengenoemde voortgangsrapportage oktober a.s. substantiële vorderingen kunnen worden gemeld wat betreft de verdere ontwikkeling en uitvoering van een samenhangend gemeentelijk beleid betreffende wonen, werken en recreëren op en aan het water in onze gemeente.

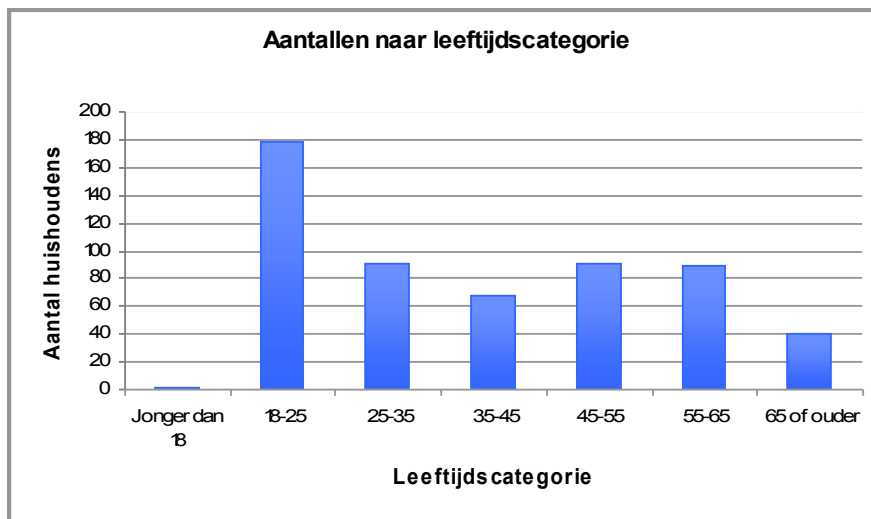
BIJLAGEN

bijlage A: Kenmerken bewoners

In het onderzoek Kantje Boord (1998) is onderzoek gedaan naar de bevolkingssamenstelling van bewoners op het water en hun woonwensen. In 2012 is besloten een nieuw onderzoek te doen om een actueel beeld van de bewoning op het water te krijgen. Een nadere analyse van het woongedrag op het water is daarbij wenselijk. De vraag is of er een wooncarrière op het water bestaat en hoe die er dan uit ziet.

Leeftijd

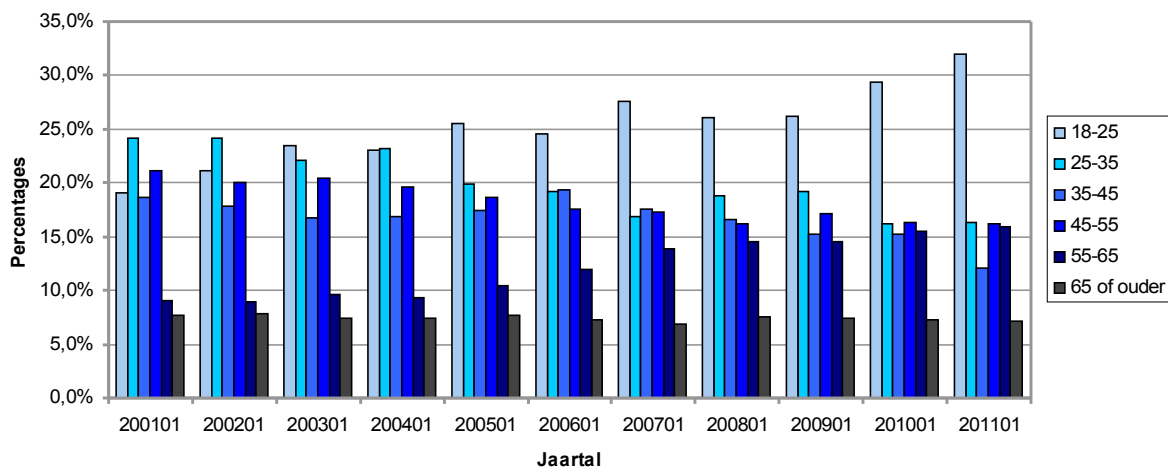
De onderstaande grafiek geeft de leeftijd van de hoofdbewoner weer. De leeftijdsverdeling laat zien dat bijna éénderde van de hoofdbewoners onder de 25 jaar is. De 65-plussers vormen de kleinste groep (7%). Ook zien we een minderheid in de leeftijdsgroep 35 tot 45 jaar (12%).



Bron: GBA (2012)

Belangrijk is de ontwikkeling in de tijd. Van 2002 tot 2012 is het aandeel jongerenhuishoudens (tot 25 jaar) op het water gestegen van 25% in 2001 tot 33 % in 2011. Dit is met name ten koste gegaan van de leeftijdsgroep 25-45 jaar. De leeftijdscategorie 55 jaar en ouder is redelijk constant gebleven.

Vertegenwoordiging van leeftijdscategorieën in %



Bijlage B. Regelgeving op het water

Het gebruik van het water is in de volgende documenten vastgelegd:

- de Verordening Openbaar Vaarwater (VOV 2006, laatst gewijzigd 2009)
- het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (2009)
- het Binnenvaartpolitiereglement
- het Keurreglement (Waterschap)

De Woonschepenhaven valt onder een ander bestemmingsplan.

In de VOV worden regels gesteld:

1. aan de ligplaatsen voor schepen uit oogpunt van ordelijk gebruik van de ligplaatsen (gezondheids- veiligheids- en milieu-aspecten en aanzien van de gemeente);
2. met betrekking tot de veiligheid op en het ordelijk gebruik en de bescherming van het openbaar vaarwater in zijn algemeenheid en van bruggen, kademuren, oevers en andere waterstaatswerken;
3. ter bevordering van de rechtszekerheid van eigenaren, bewoners en gebruikers van schepen.

Het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater regelt alleen die zaken die niet in de VOV zijn geregeld en die, vanuit een ruimtelijk oogpunt, noodzakelijk worden geacht voor een goede ruimtelijke ordening op het openbaar vaarwater van de gemeente Groningen.

De regelgeving werkt dus aanvullend op elkaar.

Uiteraard is er meer regelgeving direct of indirect van invloed op het wonen op het water, zoals landelijke wetgeving (bv. Huisvestingswet, Wet ruimtelijke ordening), milieuwetgeving, wet verontreiniging oppervlaktewater vaarreglement, keur, enzovoorts. Op landelijke regelgeving en regelgeving van andere overheden hebben we geen invloed. We richten ons op de VOV en het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater.

Zowel het VOV als het Bestemmingsplan vormen een neerslag van de beleidskeuzes die gemaakt worden. Indien er voor een beleidswijziging wordt gekozen zal worden onderzocht of en zo ja, hoe deze dienen worden verwerkt in de VOV of het Bestemmingsplan.

Wachtlijst

Nieuwe of vrijgevallen ligplaatsen worden uitgegeven op basis van een wachtlijst. Deze wordt bijgehouden bij de gemeente en jaarlijks doorgesproken met het WCG. Er is geen sprake van een pro-actief wachtlijstmanagement omdat er de laatste decennia slechts weinig nieuwe ligplaatsen te vergeven waren.

De lijst is als volgt samengesteld:

Deel	Groep mensen	Omschrijving
1.	A. Met schip in Noorderhaven	Zijn op zoek naar een vaste ligplaats in de stad die uitgegeven/vergund kan worden door de gemeente.
	B. Met schip in de Stad op een vaste ligplaats, dus buiten de Noorderhaven	Zijn op zoek naar een andere ligplaats in de stad die uitgegeven/vergund kan worden door de gemeente. Dit zijn de

		doorstromers.
2.	C. Met schip niet in Groningen	Zijn op zoek naar een eerste ligplaats in Groningen.
	D. Zonder schip	Zijn op zoek naar een ligplaats om voor het eerst op het water te wonen

Op de wachtlijst staan momenteel 126 personen (augustus 2012).

Er is doorgaans veel discussie over de correctheid van de wachtlijst. Het kost veel energie om de wachtlijst up-to-date te houden. De wachtlijst wordt overigens in de praktijk nauwelijks gebruikt omdat de vergunning in de praktijk via verkoop van de boot overdraagbaar is.

Één persoon, één vergunning

In onze regelgeving (de VOV) is geregeld dat er per persoon maar één ligplaatsvergunning op naam mag worden afgegeven. Het doel van deze regeling is dat het wonen op het water voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk moet zijn. Dit is een uitgangspunt dat goed past in ons woonbeleid voor de stad (voor iedereen voldoende woningen).

Deze bepaling heeft echter in de hand gewerkt dat er ligplaatsvergunningen op meerdere namen (bv. familieleden) worden gezet uit commercieel oogpunt. Achter deze persoon is dan een constructie opgezet qua financiering of exploitatie. Dit is de zogenaamde 'katvangerconstructie'. Doordat de constructie achter de ligplaatshouder op zich niet wordt betrokken in de vergunningverlening is deze constructie niet in strijd met de VOV. Wel wordt het gevoel door zowel WCG als gemeente gedeeld dat dit niet de bedoeling kan zijn geweest van deze, op zich goedbedoelde, regel. De regel heeft, in plaats van doorstroming te bevorderen voor het wonen op het water, eerder voor minder doorstroming gezorgd. Ook bevordert de regel verdringing door kamerverhuurschepen.

Voor de ligplekken van het Meerschapp bestaat een aparte wachtlijst.

Bijlage C. Soorten schepen

Wat betreft het schip is er allereerst het onderscheid:

- Woonschepen
- Niet woonschepen
 - Bedrijfsschepen met vaste ligplaats
 - Beroepsvaart
 - Recreatievaart

Woonschepen

Soorten woonschepen

Ten eerste is er onderscheid te maken naar de bouw van het schip:

- Woonschepen: vaak traditionele schepen, uit de vaart genomen binnenvaartschepen of anderszins historische schepen die een liggende (niet varende) woonfunctie hebben gekregen. Veel van deze woonschepen varen nog regelmatig;
- Woonark : een meestal betonnen, soms stalen casco waarop een houten, stenen of kunststof opbouw is bevestigd; primair geconstrueerd om in te wonen;
- Scharck: een veelal stalen schip, vaak in onbruik geraakte binnenvaartschip of dekschuit, waarop een houten, stenen of kunststof opbouw is gemaakt. Ze lijken op arken, maar onderscheiden zich door de metalen onderbouw.

Vanwege de eis die de meeste verzekeraars aan stalen schepen stellen om eens in de vier à vijf jaar naar de werf te moeten voor onderhoud en controle van het onderwaterschip, is het van belang dat de ligplaatsen van deze schepen varende bereikbaar zijn.

Onderscheid authentiek/niet-authentiek

De gehele diepenring ligt in het Beschermd Stadsgezicht Binnenstad. Om zoveel mogelijk aan het karakter van het beschermde stadsgezicht bij te dragen, mogen volgens de Verordening Openbaar Vaarwater (VOV) enkel authentieke schepen een ligplaats innemen. Momenteel wordt nog een groot gedeelte van de ligplaatsen ingenomen door woonarken. Bij vervanging van het schip dient een woonark vervangen te worden door een authentiek schip.

Knelpunt: Veel eigenaren zijn niet in staat of niet gemotiveerd, om hun schip op deze manier te vervangen, waardoor de woonark blijft liggen en er verwaarlozing kan optreden. Bovendien is de Diepenring, zo is gebleken in het project Wonen op het Water, in tegenstelling tot de algemene perceptie geen A-locatie voor woonschepen. Dit betekent dat de investeringskracht in de Diepenring beperkt is. De regel authentiek/niet-authentiek, hoe goed bedoeld ook, werkt averechts op verbetering van de beeldkwaliteit in delen van de Diepenring. Vanuit het project is dan ook de wens ontstaan om een alternatief te ontwikkelen voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de Diepenring, namelijk door het stellen van beeldkwaliteitseisen, in combinatie met het toelaten van arken. Hierbij geldt wel dat in het huidige bestemmingsplan openbaar vaarwater de eis tot authentiek is gesteld, gewijzigd moet worden.

Kwetsbare/niet-kwetsbare schepen

Er is ook nog onderscheid tussen kwetsbare en niet-kwetsbare schepen. Dit is van belang in verband met de beroepsvaart. Op vaarroutes die gebruikt worden door beroepsvaart is het van belang dat woonschepen niet-kwetsbaar zijn (dwz een bepaalde kracht kunnen opvangen), en een vluchtroute kunnen bieden naar de wal.

Bewoning

Daarnaast is er onderscheid te maken naar de vorm van bewoning:

- eigenaar/bewoner: de eigenaar woont ook op het schip
- één huurder: de eigenaar woont niet op het schip
- meerdere huurders op één schip met één voordeur of meerdere voordeuren (kamerverhuur/studio's).

Omdat wij geen woonruimtereregistratie hebben zoals op de wal is het niet eenduidig vast te stellen hoe groot alle bovenstaande groepen zijn. Door verschillende databestanden te combineren is de schatting dat circa 70% van de woonschepen op ligplaatsen worden bewoond door eigenaar-bewoners, en circa 30% wordt verhuurd.

Kamerverhuur is een woonvorm die bij de stad hoort. In het project is geconstateerd dat kamerverhuur op het water een gegeven is. Daarbij is het wel van belang dat kamerverhuur veilig gebeurt, dat het volgens de regels gebeurt en dat er geen verdringing van reguliere bewoning door kamerverhuur mag plaatsvinden.

Niet-woonschepen

Bedrijfsschepen

Naast woonschepen wordt er ruimte op het water ingenomen door bedrijfsschepen. In het bestemmingsplan zijn plekken aangewezen voor bedrijfsschepen.

Beroepsschepen

Daarnaast wordt er veel ruimte op het water gebruikt door de beroepsvaart. Voor het aanmeren van de beroepsvaart hebben de gemeente en particulieren een aantal havens in beheer waar de beroepsvaart tijdelijk kan aanleggen.

Recreatievaart

Tot slot is de recreatievaart een belangrijke gebruiker van het water. De recreatievaart heeft een aantal jachthavens ter beschikking, zowel gemeentelijk als particulier.