

1999-2000.  
Bijlage raadsverslag.  
Nummer 177.

Vernieuwd voorstel Structuurschets openbaar vaarwater "Watergang".

Groningen, 13 december 1999.

Aan de raad,

**De structuurschets: integrale benadering**

Waterwegen hebben bij het ontstaan van de stad Groningen een grote rol gespeeld. De stad is ontstaan op de samenloop van twee rivieren en de bereikbaarheid over het water was een belangrijke factor in de ontwikkeling van de handelsstad. Inmiddels is deze handelsrelatie met het water zo goed als verdwenen. Het water is echter gebleven: Groningen kent in vergelijking met andere middelgrote steden relatief veel openbaar vaarwater binnen de gemeentegrenzen.

In de loop der jaren hebben de openbare vaarwegen in de stad nieuwe functies gekregen. Het openbaar vaarwater kent een veelkleurig en intensief gebruik: onder andere voor wonen, recreatie, bedrijvigheid en transport. Daarnaast heeft het water ook onmiskenbaar een plaats in het (historisch) stadsbeeld en vervult het een belangrijke ruimtelijke en esthetische functie. Tenslotte is er de laatste jaren meer aandacht voor de ecologische waarde van het water in de stad. De ecologie krijgt een steeds grotere rol toebedeeld bij de duurzame ontwikkeling van een gezonde en leefbare woonomgeving en bij het behoud van de natuur in de stad. Schoon water in kanalen en diepen en groene oevers vormen een belangrijke schakel in de natuurontwikkeling in de stad.

Het beleid voor het openbaar vaarwater vond tot nu toe naar bevind van zaken plaats en vond zijn grondslag in sectorale beleidsvisies. Een integraal beleids- en toetsingskader ontbrak, terwijl het toenemende gebruik van het vaarwater in de stad en de diversiteit van functies op het water om een integrale benadering vraagt. De structuurschets 'Watergang' moet in deze leemte gaan voorzien.

'Watergang' is een structuurschets, geeft allereerst in grote lijnen aan wat de huidige stand van zaken is op en rond het stedelijk water en beschrijft de kwaliteit van het water in de stad (milieukwaliteit en ruimtelijke/esthetische kwaliteit). Op basis daarvan zijn de mogelijkheden onderzocht ('kansen') en geeft 'Watergang' aan in welke richting de ruimtelijke ordening op en rond het water zich zou moeten ontwikkelen. Voor sommige functies worden al in detail voorstellen gedaan (recreatie), terwijl voor andere functies (economische functie en wonen) in hoofdlijnen een ontwikkelingsrichting wordt aangegeven.

## **De kwaliteit van het water**

### *• ruimtelijke kwaliteit*

Waterwegen zijn een structurerend element in het stadsbeeld. Water brengt ruimte in de dicht bebouwde gebieden. Ze dooraderen het verstedelijkt gebied en de groene oevers vormen de ecologische verbinding met het buitengebied.

De waterwegen in de stad zijn ook onlosmakelijk verbonden met de historie van de stad en voor een groot deel reden van het ontstaan van de stad. Deze cultuur-historische kwaliteit is vooral terug te vinden langs de diepenring en de binnenstadshavens. Het binnenstadswater vraagt om een zorgvuldige benadering en invulling, waarmee het historische stadsbeeld geen geweld wordt aangedaan.

Opvallend waren de suggesties van de zijde van sprekers om juist het (cultuur)historische aspect van het stadswater de komende jaren meer aandacht te geven. Vaak werd de gemeente gevraagd de mogelijkheden voor een museumhaven te onderzoeken en werd gewezen op de rijkdom aan historische (woon)schepen in de Groningse kanalen en diepen.

### *• ecologische kwaliteit*

De kwaliteit van het oppervlaktewater is reeds jaren een punt van zorg. Hoewel er verbeteringen zijn gerealiseerd, zodat er geen sprake meer is van stankoverlast of een gezondheidsbedreiging, belemmert een minder goede kwaliteit de ecologische functie van het water nog op veel plaatsen. In de Vierde Nota Waterhuishouding wordt voorgesteld principes van het integraal waterbeheer, waarmee in het buitengebied goede resultaten zijn geboekt, ook toe te passen op het stedelijk water.

In het afgelopen jaar zijn er in Groningen met enkele proefprojecten van variabele aard en schaal ervaringen opgedaan. Mede op basis hiervan is een regulier overleg met de overige waterbeheerders (provincie en waterschappen) tot stand gekomen. Een beleidsvisie voor het Integraal Stedelijk Waterbeheer zal ter vaststelling aan u worden voorgelegd. Daarin worden voorstellen gedaan die de kwaliteit van het stedelijk water verder zullen verbeteren.

## **Functies van het water**

### *• wonen en het water*

Water is herontdekt als een verrijking van de woonomgeving. Waar mogelijk vindt de stadsuitleg plaats langs of bij water: Hoornse Meer, Piccardthof, CiBoGa en in de toekomst het Ruischermeer. Als er geen waterpartij aanwezig is, wordt er water gemaakt, zoals bij De Held of het Zilvermeer. De toegankelijkheid van de oever en het water zijn belangrijk voor het woongenot aan het water. In de stad zijn situaties waar het openbare karakter van water en oever hersteld moet worden, met mogelijkheden voor een gevarieerd en evenwichtig gebruik. In de structuurschets is veel aandacht voor het wonen op het water. Begrijpelijk, want de woonvorm op het water heeft zich in de loop der jaren een volwaardige positie verworven op de woningmarkt in de stad: 431 huishoudens hebben op een officiële ligplaats een woning op het water. Om een goed beeld te krijgen van de woonvorm en de op het water levende woonwensen is gelijktijdig met de totstandkoming van 'Watergang' onder de woonschepenbewoners een onderzoek verricht naar de woonwensen en de woonbeleving. De resultaten van dit onderzoek, gedaan door een extern bureau, staan in het rapport 'Kantje Boord'. Voor de woonvorm op het water wordt voorgesteld om een verbeteringsoperatie in gang te zetten. Uit het woonwensenonderzoek blijkt dat 88% van de ondervraagden

tevreden is over het wonen op het water en vooralsnog niet van plan is te kiezen voor een andere woonvorm. Ruim 60% wil op de huidige ligplaats blijven. Kanttekening is dat de ondervraagden wel gebreken constateren aan het woonverblijf en de woonomgeving: te klein, weinig bergruimte, onderhoudsgevoeligheid, vervuiling van de omgeving, ontbreken van tuin en/of eigen buitenruimte. Ook op het water is er een tendens naar groter en comfortabeler wonen. In die zin onderscheidt de woonvorm zich niet van andere woonvormen op de woningmarkt. Geconstateerd kan worden dat de woonvorm gebaat is bij een kwaliteitssprong: een aanbod van betere ligplaatsen, waardoor in de markt een proces van doorstroming op gang kan komen. ‘Watergang’ geeft in grote lijnen aan hoe deze verbeteringsoperatie opgezet moet worden. Er ligt een duidelijke parallel met een wijkvernieuwingsoperatie op het land: per liggebied (kanaalvak) zal in samenspraak met bewoners een verbeteringsplan worden opgesteld, waarbij alle aspecten van de woonvorm en woonomgeving tegen het licht worden gehouden. Het kan betekenen dat in het ene kanaalvak heel veel moet gebeuren, terwijl in een ander kanaalvak volstaan kan worden met enkele kleine aanpassingen. Bij de wijkvernieuwing op het water zal ook iets gedaan moeten worden aan het misbruik van ligplaatsen, zoals het ‘bootjesmelken’, onbewoonde schepen en het bedrijfsmatig gebruik van woonschepen.

In het kader van de structuurschets is onderzoek verricht naar de locaties, waar eventueel nieuwe liggebieden kunnen worden aangelegd. De conclusie is dat de ruimte voor dergelijke uitbreidingslocaties beperkt is: alleen in het Boterdiep, het Reitdiep (waterweg/rivier) en de Woonschepenhaven zijn mogelijkheden om kleine aantallen nieuwe ligplaatsen in te richten. Aanleg van nieuwe ligplaatsen op deze locaties zal vooralsnog alleen plaatsvinden in samenhang met de ligplaatsverbetering in de andere kanaalvakken en ter vervanging van ligplaatsen, die daar vanwege ontoereikende woonkwaliteit of te hoge verdichting komen te vervallen. Wanneer een goed beeld is verkregen van de vervangingsbehoefte die uit deze operatie voortkomt, kan vervolgens worden bezien of er nog ruimte over is voor een netto-uitbreiding van vaste ligplaatsen in het gemeentelijk gebied.

Kansrijker voor het wonen op het water zijn de stadsuitleglocaties, de Reitdiepshaven en in de verre toekomst mogelijk het Ruischermeer/Middelbert. De planontwikkeling voor de Reitdiepshaven voorziet in 25 tot 30 plekken voor wonen op het water. Deze plekken, ‘waterkavels’, zullen tegen kostprijs worden verkocht en zijn bedoeld voor grotere, luxere woonarken of woningen op het water. Deze uitbreiding in het hogere segment voor de woonvorm is een aanvulling, ingegeven door de marktvrage: ook op het water bestaat steeds meer de behoefte aan wonen in een ruimer en comfortabeler woonverblijf.

#### • *recreatie en het water*

De recreatieve betekenis van het stedelijk water is evident. Pleziervaart, watersport, sportvissen zijn vormen van het gebruik van het stadswater voor vrije tijdsbesteding. De cultuurhistorische en landschappelijke betekenis van het water is van waarde voor het aanzien van Groningen en de aantrekkingskracht van de stad om in te wonen (aan het water en op het water) en om te bezoeken (binnenstadstoerisme).

Wij zullen volgend jaar voorstellen doen om de diepenring een facelift te geven, één van de laatste grote projecten in het kader van Binnenstad Beter. Alle functies van de diepenring (zowel van water en kade) worden tegen het licht gehouden en in een

totaalplan op elkaar afgestemd. Ook de recreatieve functie van de diepen en de binnenstadshavens wordt daarin betrokken. Doel is om te komen tot een evenwichtig gebruik van water, weg en kade, met ruimte voor alle functies: wonen, werken, recreatie en horeca. Inmiddels is een EFRO subsidie-aanvraag om de recreatieve functie van de binnenstadshavens en –diepen te versterken gehonoreerd.

• *werken en het water*

Al is Groningen niet meer de havenstad van weleer, toch heeft het openbaar vaarwater in de stad nog steeds een economische betekenis. Het goederenvervoer maakt een groei door en zal in de toekomst meer ruimte claimen op het water. Parallel daaraan zal ook het werken aan het water grotere aanspraken maken op het stedelijk vaarwater. De bedrijfsmatige activiteiten zullen zich concentreren in het havengebied en op de grotere vaarwegen (Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal). Om het vestigingsklimaat voor bedrijven niet te frustreren is een zorgvuldige afstemming met andere gebruiksfuncties een voorwaarde. In eerste instantie concentreert de opwaardering van de havenfunctie zich op de Hunzehaven en de Deensehaven: alleen deze bieden ruimte voor grootschaliger bedrijvigheid. De twee zuidelijke insteekhavens blijven voorlopig voor de grote havenontwikkeling buiten beschouwing: het bestaande gebruik verstaat zich redelijk met een havenfunctie. Bij vestiging van nieuwe functies gaat de voorkeur uit naar watergebonden bedrijvigheid.

De in de structuurschets gegeven hoofdlijnen moeten op korte termijn in een ontwikkelingsvisie met betrekking tot watergerelateerde bedrijvigheid worden uitgewerkt.

Bedrijvigheid en water vinden elkaar ook in het

Oosterhamrikkanaal/Oosterhamriktracé en langs het Reitdiep (bedrijvenstrook Friesestraatweg). Voor beide locaties zijn herstructureringsplannen in ontwikkeling. De invulling van het openbaar water en de oever wordt daarin betrokken.

Een perspectiefrijke bedrijfstak is de chartervaart. Tot nu toe zijn voor de zeilcharters geen aparte voorzieningen getroffen. De bedrijfstak is interessant genoeg om de 'bruine vloot' definitief een eigen plek in de binnenstad te geven. De aanspraken van de vloot laten zich vooral in het winterseizoen gelden, als de schepen een overwinteringsplaats zoeken. De bestaande regeling, bij wijze van proef ingevoerd in 1994, waarbij delen van Noorderhaven en de westelijke diepen worden gereserveerd voor charters, worden definitief. Op beide locaties komen aanvullende voorzieningen. In de Hoge der A en in het Verbindingskanaal komt permanent een op- en afstapplaats.

**Communicatie en belangrijkste resultaten van inspraak en overleg**

'Watergang' is in oktober 1997 gepresenteerd aan belanghebbenden als een discussienota. Aan de structuurschets is een uitvoerig communicatietraject gekoppeld met discussie- en informatiebijeenkomsten. Onlangs is dit communicatietraject afgesloten met een officiële inspraakronde. Het verslag daarvan is de nota 'Spraaewater'. Deze nota bevat een chronologisch overzicht van de totstandkoming van de structuurschets zoals het nu ter besluitvorming voor u ligt, inclusief alle verslagen van het gevoegde overleg, de inspraakreacties en een reactie van het college op de opmerkingen en bezwaren vanuit de inspraak. Korthedshalve wordt naar dit rapport verwezen.

In het algemeen vonden het WCG en de woonschepenbewoners de toonzetting van de structuurschets negatief richting bewoners en woonvorm. Op dat punt is 'Watergang'

nog eens kritisch tegen het licht gehouden en hebben er tekstuele aanpassingen plaatsgevonden.

Naar aanleiding van het overleg en de inspraak is "Watergang" wel aangepast. De hoofdlijnen zijn echter gehandhaafd:

- een integrale benadering en een basis leggen voor een evenwichtig gebruik van het openbaar vaarwater.
- hoofdlijnen schetsen voor een kwaliteitssprong voor de woonvorm op het water.

Door de belangenorganisaties voor goederenvervoer, toerisme, chartervaart en watersport werd de structuurschets goed ontvangen. Wel werd aangedrongen om haast te maken met een aantal voorstellen: de bewegwijzering, de uitbreiding jachthaven, de voorzieningen pleziervaart binnenstad. De charterschippers toonden zich zeer tevreden met de voorgenomen definitieve aanwijzing van overwinteringsplaatsen voor hun schepen. Wel wijzen zij op de toenemende ruimtebehoefte voor hun bedrijfstak en dringen ze aan op een helder beheer en handhavingsbeleid.

De discussiebijeenkomsten met woonschepenbewoners waren aanleiding om op een aantal punten 'Watergang' te verduidelijken. In de contacten met de woonschepenbewoners en het Woonschepencomité Groningen (WCG) bleek dat er grote misverstanden bestonden over de toekomst van de woonvorm in de stad: men vreesde een sanering van meer dan 100 ligplaatsen, het verlies van rechten en het opleggen van te zware plichten. Tijdens de informatie-avond en het daarop volgende overleg met het WCG is duidelijk aangegeven dat er geen sprake is van 'koude' sanering van ligplaatsen of liggebieden. Wel wordt in de structuurschets geconstateerd en dit wordt onderschreven door het gehouden woonwensenonderzoek, dat er behoefte is aan een kwaliteitsverbetering van de woonomgeving en in mindere mate ook van het schip. Voor de meeste liggebieden betekent dit het maken van een 'kwaliteitssprong': 'Watergang' stelt voor dit met name te realiseren in de vorm van een *ligplaatsverbetering*. Voor elk kanaalvak zal - in overleg met de bewoners - een plan voor een algehele verbetering van het liggebied worden opgesteld, waarbij de woonomgeving en het woonverblijf (schip/ark) aan de orde komen. Deze operatie zal een forse inzet vragen van zowel gemeente als bewoners. Uitgangspunt is om te voorzien in kwalitatief goede ligplaatsen. Een en ander impliceert wel dat daar waar ligplaatsverbetering niet reëel is vanwege milieu- of andere omgevingsfactoren, deze ligplaatsen moeten worden opgeheven en worden vervangen door andere ligplaatsen binnen de bestaande liggebieden. De ruimte daarvoor moet worden gevonden door herschikking of door het opkopen van verwaarloosde schepen, dan wel door het uitbreiden van liggebieden.

Het welstandsaspect in relatie tot woonschepen heeft eveneens een uitgebreidere toelichting gekregen: terecht stelde het WCG dat er geen wetgeving is, waarmee welstandseisen kunnen worden gesteld aan de woonschepen. Ook de Woningwet is niet van toepassing. Wel kunnen op grond van de Gemeentewet eisen worden gesteld die 'het aanzien van de gemeente' betreffen. Het gaat dan om eisen die vergelijkbaar zijn met welstandseisen. Het blijft lastig om daar zonder uitgewerkt beleid en criteria inhoud aan te geven. Inzet is om meer te doen dan willekeurige bestrijding van verwaarlozing. Om die reden wordt er al enige tijd onderzoek gedaan naar een

hanteerbaar toetsings- en beoordelingskader, waarbij globaal gekeken wordt naar type schip in relatie tot de ligplaats en omgeving. De basis is een eenvoudige onderscheid tussen het traditionele schip, het traditionele casco met opbouw, de eenvoudige ark en de luxe ark. Ook de ligplaats kent een verscheidenheid aan karakteristieken: breedte van het watervak, afstand tot bebouwing, historische omgeving, groene oever, ligging aan of uit de wal, verdichting van schepen, menging van scheepstypen, volume en hoogbouw van schepen enz. Via deze methodiek ontstaan "woonbeelden", die kunnen dienen – niet meer en niet minder – om te komen tot hanteerbare aanbevelingen per kanaalvak. Het is geenszins een middel om exact te bepalen welk type schip waar zou moeten liggen en waaraan het schip tot in detail moet voldoen om voor een bepaalde ligplaats in aanmerking te kunnen komen. De huidige menging van scheepstypen en veelkleurigheid in de kanaalvakken wordt in het algemeen eerder als een kwaliteit dan als een tekortkoming gezien. Ook al leent de historische setting van de binnenstedelijke diepenring zich wellicht meer voor traditionele schepen dan voor arken, het is niet de bedoeling dit laatste type onder dwang te gaan verwijderen. Belangrijker is om op basis van de inventarisatie van de bestaande situatie een onderscheid te maken tussen verbetergebieden, aandachtsgebieden en beheergebieden, welke als leidraad kan dienen voor de voorgenomen verbetering van de liggebieden (prioriteiten en aanpak). Zodra het onderzoek naar de criteria is afgerond wordt het resultaat besproken met vertegenwoordigers van de woonschepenbewoners.

De structuurschets constateert verder dat de huidige regelgeving inzake de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning een toewijzing van ligplaatsen volgens de wachtlijst frustreert. De overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning is formeel geregeld in de Verordening Openbaar Vaarwater 1994. De achterliggende gedachtengang was het bieden van rechtszekerheid voor de woonschipeigenaren in de stad: bij aankoop van het woonschip met ligplaatsvergunning was de koper verzekerd van een legale ligplaats en kon deze de zekerheid als een meerwaarde bij de financiering van zijn aankoop inbrengen. Omdat er geen nieuwe ligplaatsen zijn aangelegd en er grote belangstelling bestaat voor het wonen op het water is een marktontwikkeling op gang gekomen waarbij jaarlijks tussen de 80 en 100 schepen van eigenaar veranderen, inclusief de vergunning/lichplaats. Hier ontstaat een spanning met de toewijzing van ligplaatsen conform de wachtlijst. Zelden komen er ligplaatsen vrij die door de gemeente aangeboden kunnen worden aan de belangstellenden die op de wachtlijst staan ingeschreven. Omdat er de komende jaren ook geen zicht is op de aanleg van grotere aantallen nieuwe ligplaatsen heeft het weinig zin om de wachtlijst in de huidige vorm te continueren. In de structuurschets wordt dan ook voorgesteld de regeling rond de wachtlijst af te bouwen.

In 'Watergang' wordt gerept van een onderzoek naar de mogelijkheid van het opschorten van de overdraagbaarheid, overigens enkel om dit als uiterste middel in te zetten bij het bereiken van de beoogde doelen bij ligplaatsverbetering. Een en ander heeft veel onrust teweeggebracht bij de woonschepenbewoners, omdat daarmee de rechtszekerheid en de bestaansbasis zouden kunnen worden ondergraven, hetgeen absoluut niet de bedoeling is. Om het helder te stellen: voor een ieder die op correcte wijze en op grond van een officiële vergunning een legale ligplaats inneemt, zal nimmer sprake zijn van het opschorten van de overdraagbaarheid, noch van gedwongen verhuizing of sanering.

Wel dient onderzocht te worden of het huidige systeem van overdraagbaarheid ook in nieuw te creëren liggebieden wel het meest geëigende systeem is en of er alternatieven zijn. Tenslotte moet worden opgemerkt dat het wel de bedoeling is om bij de uitvoering van de structuurschets 'Watergang' ook ernst te gaan maken met de aanpak van illegale liggebieden en het bestrijden van onjuist of illegaal gebruik van wallekanten. Dit overigens in het kader van een verbetering van de huidige handhavingspraktijk.

### **uitbreiding liggebieden**

In 1992 heeft het college het voornemen uitgesproken tot uitbreiding van de ligplaatsen voor woonschepen. Daarvoor werden drie locaties genoemd: het Noord-Willemskanaal, het Boterdiep en het Hoendiep (UT Delfiaweg). De raadscommissie is van dit voornemen in kennis gesteld en heeft ingestemd met een verdere verkenning van de mogelijkheden van deze drie locaties. Het Boterdiep en het Hoendiep stuitten op bezwaren. Het Boterdiep leverde bezwaren op vanwege de onzekerheid over de bouw van een sluis in de waterweg en de onderhandelingen over de overdracht van het bevoegd gezag. Het Hoendiep viel af vanwege de geurzoning van de suikerfabriek en de perifere ligging van deze locatie ten opzichte van de stad en de voorzieningen. Het Noord-Willemskanaal bleek de meest kansrijke locatie en uiteindelijk zijn daar 16 ligplaatsen gerealiseerd, 3 meer dan eerst was aangegeven. De locaties Boterdiep en Hoendiep (UT Delfiaweg) zijn overigens in het kader van 'Watergang' nogmaals in overweging genomen als mogelijke woonlocatie. Het Hoendiep wordt nog steeds beschouwd als een kansloze locatie vanwege de milieuaspecten en de perifere ligging, het Boterdiep, nu bekeken over de gehele lengte tot aan de gemeentegrens, is alsnog opgenomen als kansrijke locatie. Ook het Reitdiep (vaarweg) en de Woonschepenhaven zijn in beeld als mogelijke uitbreidingslocatie en worden in de voorliggende versie van de structuurschets ook als zodanig benoemd, zij het vooralsnog primair in relatie met het beleid gericht op ligplaatsverbetering.

### **Financiële verkenning**

'Watergang' omvat deels maatregelen en projecten die onderdeel zijn (of worden) van andere projecten of plannen: Binnenstad Beter/Aanpak Diepenring, Het Groninger Rioleringsplan, Actieplan Stedelijke Recreatie. Voor 'Watergang' moeten binnen genoemde kaders op onderdelen aparte budgetten gereserveerd worden of moeten reserveringen plaatsvinden

De aanpak van de liggebieden voor woonschepen wordt georganiseerd in afzonderlijke projecten: op onderdelen spoort de verbeteringsslag voor de liggebieden met andere voornemens, waarvoor aparte budgetten zijn gereserveerd (o.a. aanleg riolering). Maar in het algemeen zal voor de kanaalvak-aanpak een beroep moeten worden gedaan op het stadsvernieuwingsfonds, dan wel de opvolger daarvan.

In een eerste financiële verkenning wordt uitgegaan van minimaal een basisbudget van f 500.000,-- per kanaalvak voor de aanpak van liggebieden, hetgeen dan bij de ca. 10 te definiëren kanaalvakken (buiten de diepenring om) sluit op een financieringsbehoefte van zo'n 5 miljoen minimaal. Verspreid over 5 jaar betekent dit een claim van f 1 miljoen per jaar, verspreid over 10 jaar een claim van f 500.000,-- per jaar.

Bij bovengenoemde bedragen gaat het om de benodigde uitvoeringsmiddelen. Daarnaast is er voor de voorbereiding van de aanpak van de verschillende

kanaalvakken, alsmede de voorbereiding (en uitvoering van) meer algemene zaken uit de structuurschets (nadere uitwerking instrumentarium, inventarisatie, controle en handhaving) per jaar naar schatting minimaal f 100.000,-- nodig. Bij een looptijd van de uitvoering van 'Watergang' over 5 tot 10 jaar leidt dit tot een meerjarenclaim van minimaal f 500.000,-- tot maximaal van f 1.000.000,--, eveneens te dekken uit (de opvolger van) het Stadsvernieuwingsfonds. Nadat er preciezer ramingen zijn gemaakt zullen wij een nader voorstel inzake de totale financiering van de uitvoering van de structuurschets aan de raad voorleggen.

### **Werkorganisatie en uitvoeringsprogrammering**

Binnen de dienst RO/EZ wordt op dit moment gewerkt aan een projectbeschrijving 'Uitvoering Structuurschets Watergang'. Daarin zal de werk- en uitvoeringsorganisatie worden uitgelegd en een voorstel voor het uitvoeringsprogramma inclusief prioriteitsstelling en fasering worden gedaan, met een onderbouwing van de financiering en de personele behoefte voor de uitvoering.

Bij de uitvoeringsorganisatie gaat het in hoofdzaak om een werkverband voor het op elkaar afstemmen van de verschillende werk- en projectgroepen en de reguliere uitvoeringstaken, welke met de aanpak van het water bezig zijn of annex zijn, met als bijzonderheid daarbinnen uiteraard een nieuwe projectorganisatie voor de kanaalvakaanpak. Voor wat betreft het uitvoeringsprogramma gaat het om voorstellen die nog wel doorgesproken zullen worden met vertegenwoordigers van belangengroeperingen, waaronder het WCG, omdat de gemeente niet in haar eentje een prioriteitsstelling en fasering wil bepalen. Voor wat betreft het financiële gedeelte verwijzen wij nu slechts naar het in het voorgaande gestelde.

### **Uitgangspunten voor het te voeren beleid**

'Watergang' is een structuurschets en gaat niet in op details. 'Watergang' is nu twee jaar onderweg. Er is echter al voorwerk verricht voor het vervolgtraject en een aantal zaken is al in studie genomen, zoals de typologie van (woon)schepen en de verbetering van de openbare ruimte langs de diepenring. Zoals eerder genoemd is een aantal voorstellen voor verbetering van de recreatieve mogelijkheden van het openbaar vaarwater i.v.m. subsidieverlening al in gang gezet. 'Watergang' is geen blanco cheque: alle onderdelen van de structuurschets zullen met een concreet planvoorstel ter beoordeling aan uw raad worden voorgelegd.

Vertaald naar concrete besluitpunten wordt van de raad instemming gevraagd voor de volgende zaken:

- de woonvorm op het water wordt onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid, waarbij principes uit de volkshuisvesting en de milieunormen voor de ligplaatsen geïntroduceerd worden;
- voor de bestaande liggebieden zal een ligplaatsverbetering in gang worden gezet. Deze aanpak krijgt het karakter van een stadsvernieuwingsoperatie en krijgt een uitvoering in plannen per kanaalvak;
- deze verbeteringsplannen per kanaalvak worden in overleg met betrokken bewoners opgesteld;
- in het kader van de aanpak van de ligplaatsverbetering zal het instrument van opschorting van de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning nader worden onderzocht;



- voor de financiering van de verbeteringsplannen per kanaalvak zal een beroep worden gedaan op het Stadsvernieuwingsfonds , danwel de opvolger daarvan;
- de mogelijkheden voor het stellen van kwaliteitseisen aan woonschepen, waaronder die ten aanzien van het type schip/ark in relatie tot de ligplaats en de omgeving worden onderzocht;
- de Noorderhaven blijft vrijhaven, conform de bepalingen in de geldende verordening; als structurerende maatregel wordt een deel van de noordkade van de haven aangewezen als overwinteringsplaats voor zeilcharterschepen. Nieuwkomers/passanten in de haven bouwen geen rechten op en aan hun verblijf wordt een termijn gesteld;
- ten behoeve van de zeilchartervaart worden delen van de Hoge der A en Zuiderhaven aangewezen als overwinteringsplaats voor zeilcharterschepen;
- de functie en de noodzaak van de wachtlijst zal worden onderzocht; het streven is de wachtlijst af te bouwen.

### **Voorstel**

Met verwijzing naar de op dit voorstel betrekking hebbende stukken stellen wij u voor te besluiten het vernieuwd voorstel de Structuurschets voor het openbaar vaarwater 'Watergang' en de daarin verwoorde uitgangspunten voor het te voeren beleid vast te stellen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,