

woonschepenkrant



● jaargang 29

● juni 2014

www.woonschepencomite-groningen.nl

e-mail: woonschepencomite.groningen@gmail.com



● lees in dit nummer:

- ▶ wonen op het water: zijn we niet gewoon klaar ?
- ▶ sommige regels werken averechts
- ▶ uitspraak hoogste rechter met grote gevolgen ?
- ▶ jaarvergadering maandag 2 juni in de Witte Zwaan

Omslagfoto: schilder Joost Doornik aan het werk in de Noorderhaven (februari 2012)

foto's: © WCG
oplage: 750
druk: COPYRIGHT!



Terug van even weggeweest !

De onvolprezen jaarlijkse woonschepenkrant. Deze krant is tevens het jaarverslag voor de **jaarvergadering van maandag 2 juni 2014**.

De website van het WCG heeft het afgelopen half jaar een steeds belangrijker nieuwsfunctie gekregen. Veel informatie in deze krant was al te lezen op de website, maar omdat niet iedereen deze site bezoekt hebben we besloten om het belangrijkste nieuws middels deze krant ouderwets aan de loopplank te bezorgen zodat iedereen van alles op de hoogte is.

Er spelen een aantal belangrijke zaken die de betaalbaarheid en rechtszekerheid van onze woonvorm aan kunnen tasten. Verder kan een uitspraak van de hoogste rechterlijke macht van grote invloed zijn op de manier waarop wij met onze schepen om kunnen gaan. Lees dus vooral verder ook al is de teneur van deze krant vrij zakelijk door het ontbreken van artikelen over hoe leuk het is om in Groningen op het water te wonen.

Introductie

Het Woonschepencomité Groningen (WCG) komt op een constructieve manier op voor de belangen van de huidige en toekomstige waterbewoners in de stad Groningen en naaste omgeving. Als een wijkvereniging probeert het een zo gunstig mogelijk woon- en leefklimaat op de Groninger wateren te bevorderen.

Het bestuur komt in principe elke eerste maandag van de maand om 20.00 bijeen in buurtcentrum "Op Mars", H.W. Mesdagstraat 72. Op deze vergaderingen zijn alle waterbewoners en geïnteresseerden welkom om mee te praten

over actuele ontwikkelingen, mee te denken over de korte en lange termijn, of om een probleem onder de aandacht te brengen.

De situatie in Groningen

Groningen telt 443 vaste ligplaatsen en een variabel aantal "vrije" ligplaatsen in de Noorderhaven (momenteel ruim 60). Hiermee is Groningen de tweede stad van Nederland als het gaat om wonen op het water.

Het WCG bestaat sinds 1983 en heeft een groot aandeel gehad in het comfortabele woonklimaat waarin de Groninger waterbewoners zich tegenwoordig bevinden. Vaste ligplaatsen beschikken over alle nutsvoorzieningen en de rechtszekerheid is goed geregeld met een vergunningstelsel voor vaste, overdraagbare ligplaatsen verankerd in een Verordening Openbaar Vaarwater. Dankzij de inspanning van het WCG betalen bootbewoners sinds 2002 geen liggeld meer maar Roerende Zaak Belasting, hierdoor betalen zij precies dezelfde gemeentelijke belastingen als de andere inwoners van Groningen.

Uitgangspunten WCG

Het zal duidelijk zijn dat een belangrijk uitgangspunt van het WCG het behoud van bovenstaande verworvenheden is. Daarnaast denkt het WCG op alle niveaus graag mee om het wonen op het water verder te verbeteren. Het huidige bestuur bestaat sinds 7 oktober 2013 uit Harm Hazelhoff (penningmeester), Nico Tiel (secretaris) en Dirk van Driel (voorzitter). Het bestuur geeft de bewoners veel ruimte om te participeren en een aantal oud-bestuursleden denkt actief mee met het bestuur om heldere, breed gedragen standpunten te formuleren.

Convenant tussen Gemeente en WCG

In 2010 heeft het WCG een convenant gesloten met de gemeente. Hierin is vastgelegd hoe het WCG door de gemeente zal worden betrokken bij de besluitvorming. Vroegtijdige informatievoorziening is hierbij van groot belang. De praktijk wijst uit dat het WCG de gemeente regelmatig aan dit convenant moet herinneren.

Regelgeving

Alle regelgeving met betrekking tot wonen op het water in Groningen is terug te vinden op de hoofdpagina van de WCG-website (links onder)

Wonen op het Water: zijn we niet gewoon klaar ?

In 2011 is vanuit de gemeente een projectgroep opgezet om te komen tot nieuw beleid voor Wonen op het Water. Ook het WCG participeert in dit project. De vele overlegsessies resulteren in een aantal versies voor een concept beleidsplan.

Versie 0.4 (februari 2013) is de meest recente en bevat voor het eerst een financiële onderbouwing. Daar komt de aap uit de mouw. De Groninger waterbewoners moeten dit plan zelf financieren. De Roerende Zaak Belasting (RZB) zal worden afgeschaft en het liggeld opnieuw worden ingevoerd. Het liggeld zal 5 keer zo hoog uitvallen als de RZB. Verder wordt de overdraagbaarheid van ligplaatsvergunningen ter discussie gesteld met een mogelijke onverkoopbaarheid van woonschepen tot gevolg.

WCG en waterbewoners zijn verbijsterd, de PvdA stelt collegevragen en het concept wordt ijlings door B&W teruggetrokken.

Mede door de consternatie die versie 0.4 veroorzaakt treedt het voltallige WCG-bestuur op 22 april 2013 af.

Op 6 januari 2014 maakt het huidige bestuur kennis met wethouder Roeland van der Schaaf, die voorstelt om de draad op te pakken bij versie 0.3.

Op 7 februari geeft het college van B&W in een brief informatie over de 9 door de gemeente opgekochte ligplaatsen voor het afgeblazen tram-project en neemt daarbij een voorschot op nieuw te formuleren beleid. Het WCG stuurt een reactie naar de gemeenteraad waarin het haar zorgen uit over de onjuiste suggestie van het college dat vergunninghouders hun vergunning goedkoop ontvangen en deze vervolgens voor veel geld kunnen verzilveren. Verder wordt duidelijk gemaakt dat woonboten met ligplaatsen geen "vastgoed" zijn, dat ligplaatsvergunningen niet zonder schip verhandelbaar zijn en dat er een voordelig en elegant alternatief bestaat voor het opkopen van ligplaatsen door de gemeente.

De collegebrief is voor het WCG aanleiding om een gesprek aan te vragen met de betreffende beleidsambtenaren. Bij deze gelegenheid heeft het WCG haar belangrijkste conclusies aangaande het project Wonen op het Water op een rijtje gezet:

- de hele gang van zaken rond dit project heeft veel commotie en argwaan in waterwonend Groningen veroorzaakt.
- versie 0.4 is een zeer ernstige misser van de gemeente geweest.
- versie 0.3 schetst een veel te negatief beeld van de huidige situatie en is deels gebaseerd op aannames en incidenten en te weinig op feiten.
- wonen op het water in Groningen is momenteel goed en eerlijk geregeld, al zijn er altijd zaken voor verbetering vatbaar.
- versie 0.3 heeft de huidige waterbewoners weinig tot niets positiefs te bieden, het gaat vrijwel geheel over gemeentelijke knelpunten.
- de huidige waterbewoners mogen niet de rekening krijgen voor fouten/nalatigheid van de gemeente in het verleden.
- het is merkwaardig dat er geen uitwisseling is geweest tussen de projecten Watergang (1999-2012) en Wonen op het Water (2011-heden). Deze projecten gaan grotendeels over dezelfde onderwerpen (beeldkwaliteit, etc.).
- het is te betreuren dat van het overgebleven geld van Watergang (1,2 miljoen Euro) in 2012 slechts een fractie (0,2 miljoen) beschikbaar is gesteld voor het project Wonen op het Water dat nu volgens de wethouder kostendekkend gefinancierd dient te worden.
- beleid maken en uitvoeren zonder geld lijkt het WCG vrijwel onmogelijk of het moet ten koste gaan van de portemonnee van de (toekomstige) waterbewoners.
- in plaats van ligplaatsen voor veel geld op te kopen kan de gemeente beter vervangende ligplaatsen aanbieden.
- beeldkwaliteit en kamerverhuur zijn lastige onderwerpen die vooral in enkele gedeelten van de Diepenring en het Hoendiep spelen. Het gaat om locaties die erg onaantrekkelijk zijn om te wonen.
- in tegenstelling tot wat de gemeente stelt in versie 0.3 hebben woonboten in het algemeen geen negatief imago, wonen op het water is al decennia een serieuze en populaire woonvorm.

Uitgifte van opgekochte ligplaatsen

In januari 2010 heeft de gemeenteraad (wederom) besloten dat het aantal ligplaatsen voor woonboten niet mag afnemen. Het WCG stelt dat zeker 20 ligplaatsen opnieuw door de gemeente moeten worden uitgegeven om de door de gemeente opgekochte ligplaatsen in de Diepenring en de Woonschepenhaven te compenseren. In principe zullen deze ligplaatsen (eventueel elders) via de wachtlijst uitgegeven moeten worden onder de voorwaarden die golden toen ze werden opgekocht.

Uitbreiding ligplaatsen

Nieuw aan te leggen ligplaatsen in openbaar vaarwater kunnen niet door de gemeente verkocht worden. Daarvoor is een omschakeling nodig van het publiekrechtelijke uitgiftesysteem naar een privaatrechtelijk systeem. In versie 0.3 werd het in eigendom geven van nieuwe en bestaande ligplaatsen voorgesteld, maar dat werd in versie 0.4 snel weer teruggedraaid omdat de gemeente dan minder zeggenschap over het water zal hebben. Het WCG vindt deze discussie niet zinvol en stelt dat openbaar vaarwater juridisch niet in eigendom van particulieren gegeven kan worden. Elke vorm van privatisering van openbaar vaarwater staat haaks op de openbare functie van datzelfde water.

Bovendien vindt het WCG het huidige publiekrechtelijke vergunningstelsel het meest transparant en zorgt het voor optimale rechtsgelijkheid. De gemeente zal zich moeten houden aan het uitgangspunt dat zij haar zaken in principe publiekrechtelijk moet regelen. Het privaatrecht wordt pas gebruikt als het publiekrecht geen oplossing biedt (tweewegen-leer).

Zitten waterbewoners nog te wachten op nieuw beleid ?

Daarop zou het antwoord heel kort kunnen zijn: nee.

In Groningen zijn de zaken voor waterbewoners, mede door de inspanningen van het WCG, gewoon goed en eerlijk geregeld. Met het vaststellen van het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (BOV), begin 2010 zijn de belangrijkste knelpunten in het woonbotenbeleid opgelost.

Dat wil niet zeggen dat er geen zaken zijn die aangepakt moeten worden: verwaarloosde schepen (beeldkwaliteit), misstanden in kamerverhuur en nieuwe ligplaatsen vindt het WCG belangrijk, maar we denken niet dat het huidige beleid daarvoor drastisch op de schop moet.

Bestaande regelgeving zou correct moeten worden toegepast. Regelgeving die averechts werkt zou versoepeld of afgeschaft moeten worden. Daarmee kan een belangrijk aantal gemeentelijke knelpunten worden opgelost. Zie hiervoor het artikel over regelgeving op de achterkant van deze krant.

Misschien moeten we tot de conclusie komen dat uitbreiding van het aantal ligplaatsen in openbaar vaarwater niet langer realistisch is: alle mogelijkheden zijn de afgelopen 15 jaar onderzocht en afgeketst om verschillende redenen. Slechts 8 echt nieuwe ligplaatsen zijn in al die jaren gerealiseerd, terwijl de gemeenteraad in 2005 om 32 nieuwe ligplaatsen had gevraagd.

Privatisering van openbaar vaarwater (eigendom of erfpacht) is om meerdere redenen een onbegaanbare en ongewenste weg. Het zou ook zeer ongeloofwaardig zijn als eerder onderzochte en afgewezen locaties opeens wel mogelijk zouden zijn als de gemeente er flink aan kan verdienen...

De conclusie moet ook zijn dat het er somber uitziet voor degenen die op de wachtlijst voor een ligplaats staan: behalve de 20 nog te compenseren ligplaatsen zullen er waarschijnlijk geen nieuwe ligplaatsen meer op de huidige wijze worden uitgegeven.

Uitbreidingsmogelijkheden zoals in Meerstad laten we buiten beschouwing omdat het over nieuwe, speciaal aangelegde waterpartijen gaat. De gemeente graaft een gat, vult het met water en verkoopt deze ruimte als waterkavels. Op zich prima, maar geen oplossing voor de 20 nog te compenseren ligplaatsen, die zullen via de wachtlijst uitgegeven moeten worden.

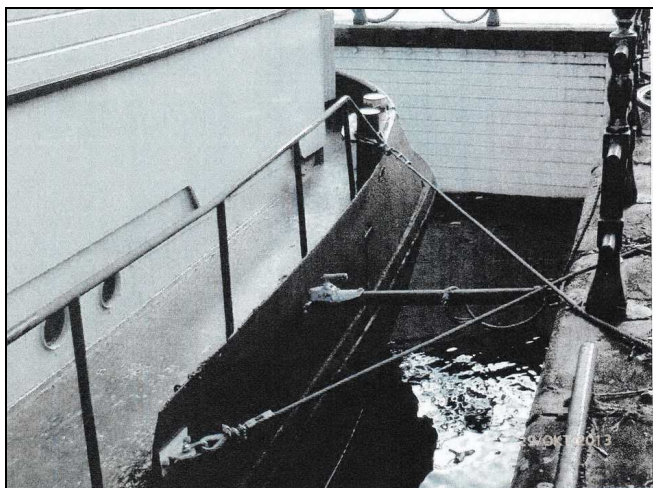
Tenslotte: opvallend is dat de vraag om nieuw beleid niet vanuit de politiek of de waterbewoners is gekomen. Het is de dienst Ruimtelijke Ordening die nieuw beleid wil, zoals de beleidsambtenaren zelf hebben aangegeven. Een merkwaardige gang van zaken die haaks staat op het nieuwe collegeprogramma 2014-2018.

- *Dirk van Driel*

Meer informatie en de genoemde stukken in dit artikel zijn terug te vinden bij Lopende Zaken op de hoofdpagina van de WCG-website.

Uitspraak Raad van State: verstreckende gevolgen voor woonboten?

Door een uitspraak van de Raad van State (RvS) lijken woonboten in het vervolg te moeten voldoen aan het Bouwbesluit. Dit betekent in de praktijk dat bij iedere verbouwing in of aan een woonboot een zogenoemde omgevingsvergunning zou moeten worden aangevraagd. Daarmee vervalt de uitzonderingspositie die woonboten tot dusver hebben ten opzichte van huizen. De uitspraak die woensdag 16 april 2014 werd gepubliceerd heeft niet alleen de Landelijke Woonbotenorganisatie verbijsterd. Ook de gemeente Amsterdam is niet blij en heeft dezelfde dag nog een brief aan het ministerie van binnenlandse zaken gestuurd. Ook voor Groningen kan dit verstreckende gevolgen hebben.



Een huisbewoner in Amsterdam had bezwaar gemaakt tegen een verbouwing van een bewoonde zeilboot (in Groningen noemen we dat een tjalk met opbouw) die al sinds 1954 op dezelfde plek ligt. De bezwaarmaker was van mening dat de bootbewoner net als een huisbewoner een omgevingsvergunning had moeten aanvragen. De huisbewoner kreeg gelijk van de rechter in Amsterdam. Daartegen tekenden zowel de bootbewoner als de gemeente Amsterdam beroep aan bij de RvS. De RvS is het eens met de rechtbank dat de bootbewoner een omgevingsvergunning had moeten aanvragen. De RvS vindt namelijk dat de zeilboot eigenlijk beschouwd moet worden als onroerend goed. De boot kan niet meer varen omdat de opbouw zo hoog is dat er niet meer mee gezeild kan worden en er staat ook geen motor in. Verder komt de boot alleen nog voor werfbeurten van de plek af en is de boot geheel ingericht tot woning. Het verbonden zijn aan de wal met een vaste afstandhouder, trossen en nutsvoorzieningen onderstreept volgens de RvS dat de boot dus valt onder de Woningwet en dat het Bouwbesluit (eisen waaraan een gebouw moet voldoen) van toepassing is.

Eric Blaauw van de Landelijke Woonbootorganisatie (LWO) is bang dat zeker 9500 woonschepen in Nederland niet kunnen voldoen aan het Bouwbesluit. Daarmee zouden hun ligplaatsvergunningen onder druk komen te staan en zelfs niks meer waard zijn. Samen met woonbotenadvocaat Cor Goudriaan uit Amsterdam wil hij begin mei zijn zorgen uiten bij minister Blok. Goudriaan heeft met anderen net in het aprilnummer van *Praktijk Omgevingsrecht* een verhandeling gepubliceerd waarin gesteld wordt dat woonboten buiten de werking van het Bouwbesluit moeten vallen. Hij grijpt onder anderen terug op een besluit van de Tweede Kamer dat in 1991 is genomen bij de intrekking van het overgrote deel van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen uit 1918. De Tweede Kamer heeft sinds 1991 herhaaldelijk vastgesteld dat geen (bouw)eisen aan woonschepen mogen worden gesteld. Dit had vooral te maken met de grote verscheidenheid aan woonboten. De Kamer vond het ondoenlijk om daar regels voor op te stellen. Op allerlei manieren is in de wetgeving sindsdien steeds zorgvuldig gezorgd dat woonboten niet als woning konden worden gezien. De ligplaats wordt in de Huisvestingswet wel als woning gezien. De gemeente Amsterdam is ook ongerust. Amsterdam is met ruim 2500 woonboten de grootste ligplaatsenstad van Nederland. Groningen is de tweede stad met 443 officiële ligplaatsen en de vrijhaven, momenteel ruim 60 woonboten. De gemeente Amsterdam werkte in de eigen verordening al met een verbouwingsvergunning. In Groningen kennen we dat niet. Hier moet alleen een nieuwe ligplaatsvergunning aangevraagd worden als de boot van grootte verandert of fors wordt verbouwd.

Groningen

Wat de uitspraak voor Groningen gaat betekenen valt nog te bezien. Afgezien van het gevaar dat Blaauw signaleert, kan de gemeente het streven naar authentieke schepen in de Diepenring schrappen. Voor de meeste authentieke schepen zal het namelijk onmogelijk zijn om aan het bouwbesluit te voldoen. Verder kan de gemeente doordat iedere verbouwing vergunningplichtig wordt, heel veel invloed uitoefenen op het gebruik en het aanzien van woonboten. Voor individuele eigenaren die de eigen boot bewonen kan dat onaangename gevolgen hebben. Waar nu nog vrijheid van bouwen geldt in een boot (je mag zelf weten hoe groot je wc is of waar je de meterkast wilt plaatsen etc. etc.) wordt die afgenomen. Voorts is het niet ondenkbaar dat de milieuwetgeving ook gaat gelden. Dat betekent bijvoorbeeld dat geluidswerende maatregelen of andere milieuvoorschriften nageleefd zullen moeten worden. Voor de bootbewoner in de binnenstad kan dat voordelig zijn. Voor de gemeente een lastig onderwerp en waarschijnlijk een hoge kostenpost.

De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er ook voordelen aan de uitspraak kunnen zitten. Zo zouden huurders aanspraak kunnen maken op de huurtoeslag zoals die geldt voor huizen en voor woonwagens met een erkende standplaats. Ook zou huurbescherming een gevolg moeten zijn. Tot nu toe kennen huurders van woonboten geen huurbescherming om het simpele feit dat woonboten niet onder de woningwet vallen. En in de Groningse situatie waarin een paar dubieuze verhuurders actief zijn, heeft de gemeente met deze uitspraak een wettig instrument in handen om in sommige gevallen de misstanden in de bootverhuur aan te pakken.

Pieter van de Sande, jurist van de gemeente, heeft laten weten dat de gemeente Groningen in ieder geval contact zal zoeken met de gemeente Amsterdam. Ook is binnen de gemeente

inmiddels besloten dat men met een 'aantal betrokkenen' om de tafel gaat zitten om de consequenties van deze uitspraak te bespreken.

- *Klaas Koetje*

Standpunt WCG

Het WCG vindt dat de minister aan zet is. Het huidige Bouwbesluit kan niet zomaar op woonschepen worden toegepast, daarvoor zijn woonschepen te verschillend van gewone huizen. Zolang de wet niet is aangepast kunnen er geen nadere eisen aan woonschepen gesteld worden. De gemeente Groningen doet er verstandig aan om de ontwikkelingen af te wachten.

Woonschepenhaven: revitaliseringsplan veroorzaakt veel onrust

De Woonschepenhaven staat na 10 jaar van voorbereiding een grootschalige renovatie en reorganisatie te wachten. Het raadsvoorstel hiervoor is op 18 december 2013 aangenomen.

De onrust in de haven is groot, temeer daar schepen verplaatst gaan worden om aan de omstreken 5 meter tussenruimte te kunnen voldoen. Dit heeft ook gevolgen voor aanwezige terrassen en schuurtjes.

Verder zal er gebaggerd gaan worden, maar de verwachting is dat het slib veel vervuilerd is dan ingeschat. Het taakstellende budget van 4,5 miljoen euro lijkt veel te weinig. Aannemers die voor dit bedrag de klus wil klaren en de bijbehorende risico's voor lief nemen moeten nog gevonden worden.

De Woonschepenhaven heeft een eigen belangenorganisatie: **Vereniging Woonschepenhaven Groningen (VWG)**. Alle informatie en de laatste nieuwsbrieven van VWG zijn terug te vinden bij Lopende Zaken op de hoofdpagina van de WCG-site.

Aanpak kade Winschoterdiep verloopt voorspoedig

De kade van het Winschoterdiep westzijde (Oosterpoort) moest opgehoogd worden om toekomstige wateroverlast te voorkomen. De kade was toch al aan onderhoud toe.

Het werd een fors project waarbij ook de weg zelf, de riolering en de parkeervoorzieningen op de schop zijn gegaan. In oktober 2013 is aan dit project begonnen. Bij aanvang deed de gemeente een aantal belangrijke toezeggingen:

- Als een woonbootbewoner aangeeft dat zijn schip toegankelijk moet blijven voor mindervaliden (rollators, rolstoelen) dan zal daar door de gemeente een algemene voorziening voor worden getroffen.
- De gemeente zal definitieve afmeerpalen aanbrengen met een afstand van 60 of 100 centimeter tot de kade (naar keuze). Het schip zal mee kunnen bewegen met variaties in de waterstand. Bij vervanging van een woonschip zal de gemeente de afstand tussen de palen aanpassen indien nodig.
- Bestaande schuurtjes kunnen worden teruggeplaatst. De gemeente zorgt voor een aangepaste fundering.
- Losse objecten zoals fietsenrekken en bloempotten kunnen worden teruggeplaatst.
- De verwijderde lindebomen worden vervangen door een soort die vrijwel ongevoelig is voor bladluis e.d. en die dus geen vervelende "plakkerigheid" verspreiden.

Inmiddels is het project bijna afgerond en het WCG heeft tot nog toe geen wanklank vernomen. Binnenkort zal ook de groene oever aan de andere kant van het Winschoterdiep aangepakt worden. We hopen dat het net zo voorspoedig verloopt.

Noorderhaven: riolering, adressering en regelgeving

In de Noorderhaven staat het nodige te gebeuren.

De riolering, adressering en postkasten in de Noorderhaven maken deel uit van het Verbeterplan Noorderhaven en Diepenring (2010) en zullen in 2014 verder gestalte moeten krijgen. Andere onderdelen van dit Verbeterplan staan op een zeer laag pitje omdat er geen geld meer voor is.

Het overleg tussen het WCG en de gemeente verloopt constructief en in een plezierige sfeer.

Riolering

In het voorjaar van 2012 zijn alle toen aanwezige schepen geïnventariseerd door jachtexpert Blonk. Deze schepen kunnen aanspraak maken op een door de gemeente gesubsidieerde rioolinstallatie.

Een schip in de Noorderhaven kan kiezen uit twee rioleringsystemen:

- **IBA** (Individuele Behandeling Afvalwater)
Schip mag vrij lozen nadat het afvalwater door dit systeem aan boord is gezuiverd. Bezwaar: installatie neemt vrij veel ruimte in, niet geschikt voor zeilschepen.
- **Systeem met een vuilwatertank.**
De gemeente moet hiervoor kiezen uit 2 afvoersystemen.
 - ◆ Persleidingsysteem. De tank wordt leeggepompt vanuit uit het schip naar een rioolput op de wal. Bezwaar: slang op het schip kan bevriezen, niet bruikbaar in andere havens.
 - ◆ Vacuümsysteem. De tank wordt leeggezogen met een slang vanaf de wal. Bezwaar: dikke, lange slangen (30 meter) op de wal.

Het vacuümsysteem maakt momenteel de meeste kans. Moeilijkheden die dat systeem met zich mee kan brengen:

- ◆ Gaat een afzuiginstallatie op de wal bij de zomerdag niet enorm stinken?
- ◆ Kunnen een spoelleiding en een koolstoffilter op de kast daarvoor uitkomst bieden?
- ◆ Wat voor bacteriën gaan in zo'n installatie gedijen, en geeft dat gezondheidsrisico's?
- ◆ Kast op de wal: afvalwatervoorziening moet goed gescheiden zijn van de

drinkwatervoorziening (hygiëne).

- ◆ Veel schepen dicht op elkaar, permanent bewoond. De situatie is niet te vergelijken met een recreatiehaven of een haven voor charterschepen. De ontluchting van zowel vuilwatertank als IBA kan voor stankoverlast zorgen. Ook hier zijn goedwerkende koolstoffilters van groot belang.

De gemeente is zich ervan bewust dat varende schepen hun afvalwater ook buiten de haven kwijt moeten kunnen, eventueel met een aanvullende pomp aan boord als de vuilwatertank beneden de waterlijn zit.

Er zal door de gemeente in 2014 een presentatie gegeven worden tijdens een bewonersavond voor alle Noorderhavenbewoners. Bij die gelegenheid zal iedereen zijn vragen en opmerkingen kwijt kunnen. De informatie die deze avond oplevert zal door de gemeente verwerkt worden in de definitieve plannen voor de riolering.

Postkasten en adressering

Alle schepen krijgen een administratief adres op een aangegeven locatie, maar hoeven daar niet precies te liggen. Van Noordzijde naar Zuidzijde en omgekeerd zou wel als verhuizing moeten worden beschouwd (voor de hulpdiensten). Er wordt een aantal adressen gereserveerd voor nieuwkomers. Totaal aantal adressen wordt ruim genomen. Dat betekent niet dat ze allemaal tegelijk gebruikt kunnen worden, want vol is vol. (10 meter doorvaartregel). Een dergelijk adres is niet hetzelfde als een vaste, overdraagbare ligplaats!

De gemeente heeft op 15 januari aangegeven dat de Noorderhaven uiteindelijk 76 stroomaansluitingen krijgt, mede om de flexibiliteit binnen de haven te garanderen.

Nadere regelgeving

De Gemeente wil graag preciezer aangeven welke schepen wel en welke schepen niet gewenst zijn in de Noorderhaven onder de noemer beeldkwaliteit. Het WCG vindt dit een onbegaanbare weg. De huidige Verordening Openbaar Vaarwater (VOV) is duidelijk genoeg, ook voor de Noorderhaven. Hierin staat onder andere dat een schip in de Noorderhaven niet-kwetsbaar, authentiek (historisch) en niet verwaarloosd moet zijn. Daarnaast mogen er alleen door de eigenaar bewoonde schepen in de Noorderhaven liggen. Er kan geen sprake zijn van nieuwe regelgeving zolang de bestaande regels niet gehandhaafd worden: eerst de onbewoonde schepen weg. De Gemeente geeft aan dat dit een alleszins redelijke en voor de hand liggende stelling is.

Stand van zaken Oosterhamrikzone

buurtcommissie Woonschepen Oosterhamrikkade

De ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé is als gevolg van de crisis en het afblazen van de tram in de prullenbak beland. Inmiddels waait er een nieuwe wind bij ROEZ, een open en transparante werkwijze. Sinds een paar jaar zijn wij als buurtbewoners betrokken bij het proces van co-creatie om met zijn allen invulling te geven aan de nieuwe ontwikkelingen. Er komt geen nieuwe visie maar we werken met een Routekaart.

Wij doen hier graag aan mee, echter we zitten wel opgescheept met een erfenis van de oude visie, namelijk de gebruiksregels voor de groene oever van het bestemmingsplan Waterrand Oosterparkwijk.

Grote bouwprojecten zijn niet meer te financieren, daarom wordt er nu ingezet op de ontwikkeling van kleine deelgebieden. Om dit te bevorderen zal het verblijfsklimaat vooraf moeten worden aangepakt in plaats van achteraf. Onze tuinen en schuurtjes maken deel uit van deze aanpak.

Op 19 november 2013 is de Routekaart Oosterhamrikzone besproken in de raadscommissie Ruimte en Wonen. Het is een dynamisch document dat vatbaar is voor herijking en uitwerking, en het is nadrukkelijk de bedoeling dat die Routekaart verder ontwikkeld wordt met burgers en bedrijven uit het gebied. Zo'n werkwijze heeft grote voordelen want er is veel meer ruimte voor inbreng vanuit de omgeving. Dat juicht de raadscommissie ook toe maar tegelijkertijd ligt er minder vast en dat is soms weer lastig.

Omdat de ontwikkelingsvisie is ingetrokken, lijkt het ons redelijk dat ons walgebruik vergelijkbaar geregeld zal worden als in de rest van de stad waar sprake is van decennia lang gebruik van de oever, en niet zoals nu het geval is in een afwijkend bestemmingsplan.

Dit hebben we de politiek voorgelegd. Men stond hier niet direct afwijzend tegen over, maar helaas kwam er geen duidelijke uitspraak hoe we verder gaan. De projectleider moet het walgebruik in overleg met ons regelen, er is ruimte voor discussie maar de grenzen blijven onduidelijk.

Hoewel de projectleider Oosterhamrikzone de intentie had uitgesproken in februari 2014 van start te gaan met de aanpak van de tuinen en schuurtjes, is er tot nog toe geen initiatief hiertoe genomen.

Het begint er op te lijken dat de ruimte die de routekaart biedt vooral wordt aangegrepen voor initiatieven op het gebied van jongerenhuisvesting,

de enige vorm van woningbouw die op dit moment nog schijnt te renderen.

In eerste instantie was alleen jongerenflat de Groenling aan het Wielewaalplein voorzien. Inmiddels zijn er plannen voor grootschalige permanente jongerenhuisvesting in het voormalige distributie centrum van het UMCG aan de verharde kade bij de Kapteijnbrug; het voormalig UWV gebouw bij de Wielewaalflat; de ABN/Amro-locatie aan de noordzijde en de Taxicentrale-locatie aan de zuidzijde van het kanaal.

Als deze plannen allemaal doorgaan zal dit een grote impact hebben op onze woongenot. Hoe zal het zijn als deze honderden jonge burens met hun vrienden op een zwoele zomeravond in de groene oever komen recreëren. Kunnen we harde garanties krijgen dat de bouw van de honderden appartementen met een parkeernorm van 1 op 10 in de toekomst niet tot een te kort aan straatparkeerplaatsen gaat leiden? Om maar eens een paar punten te noemen...

Omdat voor een aantal plannen moet worden afgeweken van het bestemmingsplan zal er besluitvorming moeten plaatsvinden die ons de mogelijkheid biedt onze belangen bij de politiek te bepleiten.

Een andere ontwikkeling die ons op dit moment bezig houdt is de planvorming rondom de vervanging van de Korrewegbrug en de eventuele realisatie van een ontsluitingsweg via de Oosterhamrikzone (een lang gekoesterde wens van het UMCG). Op uitnodiging van de provincie zitten we in de klankbordgroep voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

De insteek van ons is om de nieuwe Gerrit Krolbrug open te houden voor zowel auto- als fietsverkeer en een auto ontsluiting via de Oosterhamrikkade zo lang mogelijk uit te stellen. Als er toch een ontsluiting komt dan is er in ieder geval spreiding van het verkeer mogelijk over twee routes in plaats van concentratie via één route, de Oosterhamrikzone.

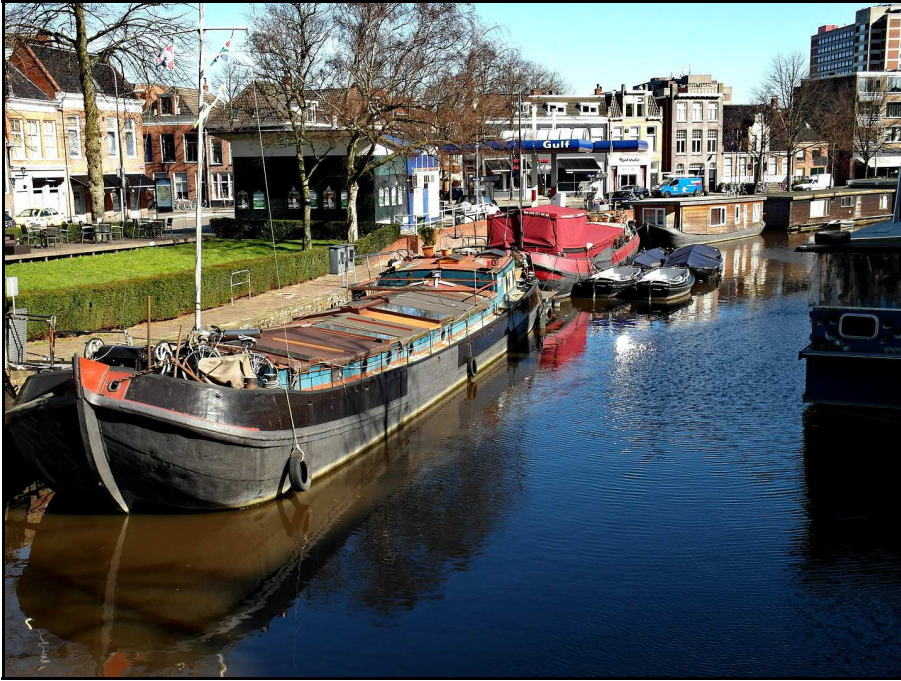
We ondersteunen de Vereniging Bedrijven Noord Oost in hun initiatief een fietsbrug langs de busbaan te bouwen. Het gaat niet alleen om de fietsbereikbaarheid van Beijum maar ook om forensen en Stadgers die op de fiets van en naar Karding (of bedrijven terrein Ulgersmaweg) willen.

Een positieve ontwikkeling is dat de verharde kade van het kanaalvak bij de Kapteijnbrug mogelijk groen zal gaan worden. Hoe dit er uit zal gaan zien en wat de gebruiksmogelijkheden van de woonschepen zullen zijn zal de toekomst uitwijzen.

• *Jaco Belgraver*

Meer achtergrondinformatie en alle stukken zijn terug te vinden op de WCG-website bij Lopende Zaken

Horecaterras boven op een woonboot ?



Café de Toeter heeft een vergunning aangevraagd om bovenop een woonboot een horecaterras in te richten. De eigenaar van de Toeter en zijn partner beschikken inmiddels over twee woonboten aan de Turfsingel tegenover hun café. In de groene ruimte tussen het café en de woonboten heeft de Toeter al een horecaterras. Daarnaast is aan één van de woonschepen een viertal boten afgemeerd, dat door de Toeter als rondvaartbedrijf geëxploiteerd wordt. Hieronder bevinden zich twee pramen die als borrelboten voor 30 personen worden ingezet. Voor de duidelijkheid: een woonboot mag maar één bescheiden bijbootje langszij hebben.

Sommige waterbewoners wordt voor de kleinste pietluttigheden een vergunning geweigerd en deze ondernemer kan vrijwel doen waar hij zin in heeft. Zo zouden de woonboten nog bewoond zijn terwijl er in de praktijk een bedrijfsbestemming aan de schepen wordt gegeven. Maar er worden meer regels overtreden en een terras op het water zal zo goed als zeker overlast veroorzaken voor de omwonenden. De borrelboten van de Toeter veroorzaken nu al regelmatig overlast.

De juiste procedure zou zijn dat het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (BOV 2009) wordt aangepast en dat er twee vervangende ligplaatsen voor woonboten worden aangelegd.

De vergunningaanvraag is op 24 april bekendgemaakt. De bezwaarperiode loopt tot 5 juni. Het WCG ziet zich genoodzaakt bezwaar te maken tegen de nieuwe vergunning, omdat het van mening is dat een vergunning op meerdere punten strijdig is met de Verordening Openbaar Vaarwater en dat de gemeente met twee maten meet. De foto op de achterkant van deze krant is daar een goed voorbeeld van.

Nieuw college van B & W wil Diepen aantrekkelijk maken voor watersport

Dit is voor waterbewoners misschien wel de meest opvallende opmerking in het coalitieakkoord voor de periode 2014-2018. Verder blijft de aanpak van de Diepenring op de agenda staan: "*hierbij gebruiken we eerder gemaakte plannen*". Vanaf 2017 komt daar ook meer geld voor beschikbaar.

Opvallend is verder de introductie van de wijkwethouder. Alle woonschepen gezamenlijk worden door de gemeente als "wijk" beschouwd, dus het WCG is benieuwd wat dat in de praktijk zal betekenen.

Aspecten van wonen op het water zijn al ondergebracht bij twee wethouders en de burgemeester:

Roeland van der Schaaf (PvdA) - Wonen en Ruimte
Joost van Keulen (VVD) - Stadsbeheer (onder andere)
Ruud Vreeman (burgemeester) - Stadstoezicht (havendienst)

De coalitie bestaat uit D66, PvdA, VVD en Groen Links

Op de WCG-website zijn de belangrijkste citaten uit het collegeakkoord terug te vinden die van belang zijn voor wonen op het water (*Laatste nieuws, 9 mei 2014*)



jaarrekening 2013

Debet

Saldo ING per 1 januari 2013	€ 4149,31
Saldo rente plus rek. 1 januari 2013	€ 8835,07
Subsidie gemeente Groningen	€ 3807,02
Rente renteplus	€ 148,08
Advertenties	€ 675,00
Totaal	€ 17.614,48

Credit

Post 1 : activering	€ 561,74
Post 2 : communicatie	€ 1099,80
Post 3 : algemene kosten	€ 311,30
Saldo ING per 31-12-2013	€ 3158,49
Saldo rente plus rek. per 31-12-2013	€ 12483,15
Totaal	€ 17614,48

Uitnodiging jaarvergadering 2014

datum: **maandag 2 juni 2014**
tijd: **20.00 – 22.00 uur**
plaats: **aan boord van “De Witte Zwaan”** (Eemskanaal N.Z., naast de Praxis)

agenda:

1. Opening en vaststelling van de agenda
2. Financieel jaarverslag 2013: opgenomen in Woonschepenkrant 2014
3. Inhoudelijk jaarverslag 2013: vervat in Woonschepenkrant 2014
4. Bestuursverkiezing:
 - Zittend, derhalve niet verkiesbaar:
 - Dirk van Driel, voorzitter
 - Nico Tiel, secretaris
 - Harm Hazelhoff, penningmeester
 - Verkiesbaar:
 - geen kandidaten
5. Vooruitblik aan de hand van de Woonschepenkrant 2014.
6. Wat verder ter tafel komt / Rondvraag
7. Sluiting

Steun het WCG: meld je aan voor de maandelijkse nieuwsbrief

De papieren nieuwsbrief zal steeds meer tot het verleden gaan behoren.

Om iedereen goed te informeren verstuurt het WCG maandelijks een digitale nieuwsbrief, die meteen als agenda fungeert voor de openbare bestuursvergadering elke eerste maandag van de maand. Een groot aantal bewoners heeft zich al aangemeld voor deze nieuwsbrief.

Het is voor het WCG belangrijk dat iedereen goed geïnformeerd is. Dan kun je ons bijvoorbeeld voorzien van aanvullende informatie. Of je kunt ons laten weten dat je een andere mening bent toegedaan over een bepaalde kwestie. Ook een opiniepeiling per e-mail over een bepaald onderwerp behoort tot de mogelijkheden. Bewoners kunnen dan nog meer invloed op het bestuur uitoefenen.

Elke aanmelding betekent een ondersteuning en waardering van onze inspanningen!

Aanmelden is eenvoudig, stuur een mailtje naar: **woonschepencomite.groningen@gmail.com**
We beperken het aantal e-mails tot een minimum: in principe 1 x per maand of als er echt belangrijk nieuws is. We gaan vertrouwelijk met je e-mail adres om en geven het niet door aan anderen.

Het is handig als je even aangeeft in welk kanaal

je ligt, zodat we nieuws gericht kunnen versturen als dat nodig is.

Woonschepenkranten en boeken op de website.

De website van het WCG is het afgelopen half jaar flink gevuld met informatie.

Veel relevante stukken (regelgeving, beleidsplannen, raadsvoorstellen, media, correspondentie) zijn nu eenvoudig terug te vinden. Daarnaast hebben we de door het WCG gepubliceerde boekjes digitaal beschikbaar gesteld, waaronder het informatieve en vermakelijke "A War is Born" over de liggeldproblematiek in de periode 1994-2010.

Ook veel woonschepenkranten zijn inmiddels na te lezen. Deze jaarlijkse kranten vormen sinds 1983 het collectieve geheugen van waterwonend Groningen. Vele discussies over wonen op het water zijn al decennia oud en worden telkens opnieuw gevoerd met overwegend dezelfde argumenten. Beleidsmakers, politici en nieuwkomers zouden deze kranten eens rustig moeten doorbladeren. Dat hoeft niet zo'n opgave te zijn: de kranten hebben een hoge amusementswaarde. Duidelijk wordt hoe het wonen op het water in 30 jaar is uitgegroeid tot een serieuze en populaire woonvorm. En hoeveel tijd en energie daar in gestoken is door vorige generaties waterbewoners.

Nieuwe omschrijving "verwaarloosd schip" onbegrijpelijk

De Verordening Openbaar Vaarwater is in december 2013 voor het begrip "verwaarloosd schip" uitgebreid met criteria die weinig tot niets met verwaarlozing te maken hebben maar alles met welstand. Tevens kan vanaf nu de vergunning worden ingetrokken indien een schip als verwaarloosd wordt aangemerkt. Hierdoor wordt de bewoner feitelijk dakloos gemaakt.

De nieuwe criteria zijn volstrekt onbegrijpelijk, subjectief en strijdig met hogere wetgeving. Woonboten worden nu als verwaarloosd beschouwd indien:

- *door gedeeltelijke afbraak of verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;*
- *de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;*
- *de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;*
- *de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.*

Zelfs de wethouder bleek desgevraagd niet in staat om uit te leggen wat er met deze criteria bedoeld wordt. Wel gaf hij aan dat er bewust is gekozen om geen welstandseisen aan woonboten te stellen maar te kiezen voor een uitbreiding van het begrip "verwaarloosd schip" om de beeldkwaliteit op de Groninger wateren te bevorderen. De nieuwe criteria zullen na een jaar op effectiviteit beoordeeld worden. Het WCG stelt dat de nieuwe criteria volstrekt onbruikbaar zijn en dus overbodig zullen blijken. Of tot willekeur en slepende procedures gaan leiden.

Sommige regels werken averechts

Zoals al eerder is opgemerkt vindt het WCG dat wonen op het water in Groningen in principe goed en eerlijk geregeld is, maar dat sommige zaken voor verbetering vatbaar zijn.

Dit geldt bijvoorbeeld voor bepaalde regelgeving en de wijze waarop deze gehandhaafd wordt.

De lokale regelgeving is vastgelegd in de Verordening Openbaar Vaarwater (VOV 2006) en het Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (BOV 2009).

Over het algemeen is met beide stukken aardig te leven op een aantal regels na: regels die een averechts effect hebben of onbegrijpelijk zijn.

De twee belangrijkste regels die om afschaffing of herziening vragen zijn:

- **Authenticiteitseis.** Op locaties die onder een beschermd stadsgezicht vallen zoals de Diepenring, mogen woonboten uitsluitend vervangen worden door “authentieke” schepen, zeg maar schepen waarbij het (historische) casco en niet de opbouw het beeld bepaalt. Deze schepen zijn schaars en bieden vaak erg weinig woonruimte. Daarnaast zijn authentieke schepen bijna altijd langer dan 20 meter, wat lastig is in verband met het volgende obstakel:
- **5 meter-regel.** Bij vervanging van een woonschip moet de afstand tot beide burens 5 meter bedragen. Dit geldt voor de hele stad. De bedoeling is het creëren van “zichtlijnen” tussen de schepen. Brandveiligheid (brandoverslag) wordt ook wel genoemd. In veel gevallen betekent deze regel een forse verkleining van het nieuwe schip.

De huidige rigide toepassing van deze regels heeft er toe geleid dat veel schepen niet meer vervangen worden. Dit houdt de verwaarlozing in stand en bevordert het zelfs.

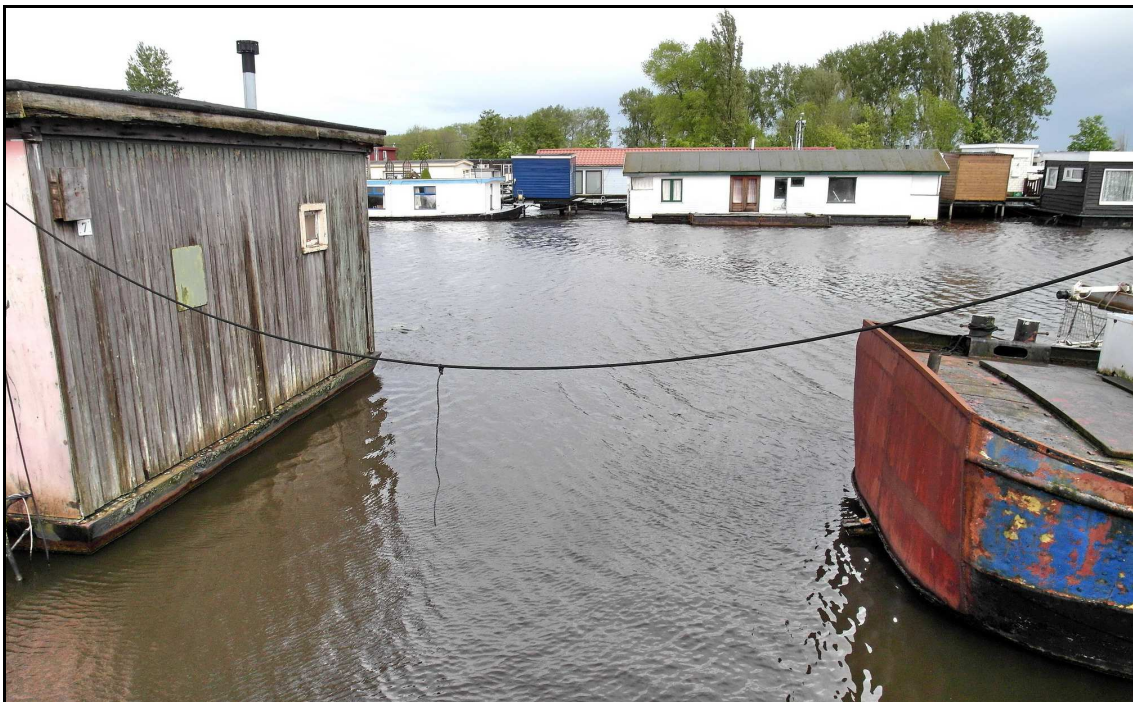
Ook de gemeente lijkt nu in te zien dat de authenticiteitseis niet langer houdbaar is, zo is gebleken tijdens de overlegsessies voor het project Wonen op het Water.

De 5 meter-regel moet veel genuanceerder worden toegepast. Het zou redelijker en eerlijker zijn om de 5 meter te meten tussen de daadwerkelijke opbouw van de schepen in plaats van tussen de casco's. De brandveiligheid en de doorzicht op het water blijven dan evengoed gewaarborgd.

Voor de zo gewenste “authentieke” (stalen) schepen zou de 5 meter-regel geheel kunnen vervallen, deze schepen hebben vaak een te verwaarlozen opbouw (zichtlijnen) en brandoverslag is ook niet aan de orde.

Bij de reorganisatie van de Woonschepenhaven speelt de 5 meter-regel momenteel een grote rol en veroorzaakt veel onrust onder de bewoners.

• *Dirk van Driel*



<<<

Van de Groninger boltjalk rechts op de foto is de originele kop afgesneden omdat het schip 23 centimeter te lang was om aan de 5 meter-regel te voldoen. Willekeurig in de toepassing van de 5 meter-regel is een ander probleem. Zo is een vrij recent geval bekend waarbij een tussenruimte van ruim twee meter werd toegestaan.