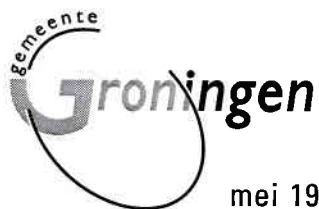


# Watergang

**Structuurschets** voor het  
openbaar vaarwater



mei 1999

*Uitgave*  
gemeente Groningen, mei 1999

*Informatie*  
Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken  
Postbus 7081  
9701 JB Groningen

# Inhoud

## Samenvatting 5

### 1 Inleiding 8

- 1.1 • Water: openbaar verblijfsgebied 8
- 1.2 • Uitgangspunten 8

### 2 Kader 9

- 2.1 • Het bestaand beleid 9
- 2.2 • Het gebied 9
- 2.3 • Eigendom en beheer 10

### 3 De functies van het water 11

- 3.1 • Typologie 11
- 3.2 • Functies vanuit het water 12
- 3.3 • Kansarme en kansrijke functies 12

### 4 De kwaliteit van het water 13

- 4.1 • De milieukwaliteit 13
- 4.2 • De ruimtelijke kwaliteit van het water 14

### 5 Aan het water 17

- 5.1 • Aan het water: wonen 17
- 5.2 • Aan het water: werken 17
- 5.3 • Aan het water: de stedelijke toerist 18
- 5.4 • Aan het water: de sportvisserij 19

### 6 Op het water 20

- 6.1 • Op het water: goederenvervoer 20
- 6.2 • Op het water: de zeilchartervaart 21
- 6.3 • Op het water: de grote en kleine watersport 22

### 7 Wonen op het water 25

- 7.1 • Volkshuisvesting 25
- 7.2 • Bestaande liggebieden 26
- 7.3 • Woonschepen en het aanzien van de gemeente 27
- 7.4 • Stadsvernieuwing te water 28
- 7.5 • De wachtlijst 29

### 8 Uitbreiding van liggebieden: een onderzoek 30

- 8.1 • De markt 30
- 8.2 • De locaties 30

### 9 De watervakken: aanbevelingen 33

- 9.1 • Binnenstad: diepenring en binnenstadshavens 33
- 9.2 • Stadsdeel Noord-West 35
- 9.3 • Stadsdeel Zuid-West 36
- 9.4 • Stadsdeel Zuid-Oost 37
- 9.5 • Stadsdeel Noord-Oost 38

### 10 Uitvoering en financiële verkenning 39

### 11 Juridische instrumenten 42

# | Samenvatting

**Het gebruik en de functie van het openbaar vaarwater in de stad vindt naar bevind van zaken plaats. Basis voor gemeentelijk bemoeienis zijn sectorale beleidsvisies. Een integraal beleids- en toetsingskader ontbreekt. Deze structuurschets moet hierin gaan voorzien.**

**De structuurschets voor het openbaar vaarwater ‘Watergang’ kent vier uitgangspunten:**

- streven naar integraliteit van het beleid;
- behoud van het openbare karakter van het water en de oever;
- streven naar een evenwichtig en afgewogen gebruik van het water;
- aandacht voor milieuhygiënische, ecologische en cultuurhistorische betekenis van het water.

## **I. Kwaliteit van het water**

### *Ecologie*

Het besef groeit, dat de ecologie een belangrijke rol speelt in de kwaliteit van de woon- en leef-omgeving. De natuur is de drager van een duurzame stedelijke waarde. In een samenhangend netwerk van ecologisch waardevolle gebieden, onderling verbonden door water- en groenstructuren kan de ecologie functioneren in de stad.

De rol van het water in deze stedelijke ecologische structuur wordt nu belemmerd door verminderde kwaliteit van het water en gebrek aan onderlinge samenhang tussen de waterwegen. In de Vierde Nota Waterhuishouding wordt gepleit voor een herwaardering van de ecologische functie van het stedelijk water. Op lokaal niveau wordt met het gemeentelijke milieubeleidsplan ‘In natura’ en het project ‘Integraal Waterbeheer’ daartoe een eerste stap gezet.

### *Milieu*

De gebruikswaarde van het water is sterk afhankelijk van de waterkwaliteit: schoon water in een aantrekkelijke omgeving heeft een hogere waarde en meer gebruiksmogelijkheden dan een water langs een industrieterrein. Het Groningse stadsvaarwater kent beperkingen voor functies als wonen, recreëren en natuurontwikkeling. Er is voor gekozen om geen liggebieden voor woonschepen langs industrieterreinen te realiseren, vooral om voldoende ruimte te houden voor de ontwikkeling van het bedrijfsleven. Het Hoendiep, het Reitdiep, het water in Zuid-Oost en de wateren ten westen van Hoogkerk scoren hoog op de milieubeoordelingskaart. Dit is onder andere te wijten aan de hoge verkeersdruk op naastgelegen wegen. Ook de stadsgrachten kennen een hoge geluidbelasting tengevolge van het wegverkeer. De milieubelasting veroorzaakt een minder goede woonomgeving en kan daarmee beperkingen opleggen voor het wonen op het water.

Het water in de stad is over het algemeen niet schoon. Riooloverstorten en het inlaten van vervuild water zijn de oorzaak. Momenteel worden grotere bergingsriolen aangelegd, waardoor het aantal overstorten fors zal worden teruggebracht. Met ingang van het jaar 2000 wordt de aansluiting van woonschepen op het gemeentelijk rioleringsstelsel verplicht.

## **II. Het gebruik van het water**

De waterkwaliteit stelt beperkingen aan het gebruik van het water. Beroepsvaart, wonen, recreatie en ecologie gaan vaak goed samen waar het gaat om het gebruik van het water. Daar waar deze

belangen niet met elkaar overeenstemmen moeten keuzes worden gemaakt: een kwestie van geven en nemen. De woonfunctie in het algemeen beperkt de bedrijfsontwikkeling aan het water en veel gebruiksfuncties staan een optimale natuurontwikkeling op en langs het water in de weg. Het openbaar vaarwater is op mogelijkheden ('kansen') en beperkingen onderzocht. Vervolgens zijn de gebruiksmogelijkheden naast elkaar gelegd en is een afweging gemaakt voor het meest gewenste gebruik. Per watervak is een ontwikkelingsrichting beschreven.

Naar functie/gebruik worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- *Beroepsvaart*

In de toekomst zal het goederenvervoer over het water toenemen. Qua locatie en infrastructuur biedt de stad goede ontwikkelingsmogelijkheden: een gunstig gelegen havengebied en ligging aan de vaarverbinding Noord-Duitsland-Rotterdam. De groeiende beroepsvaart zal zich minder goed verstaan met ander gebruik op en rond het water. Functievermenging op de hoofdvaarwegen en in het (voor op- en overslag bestemde) havengebied moet vermeden worden. Ook in de structuurschets Zuid-Oost is al aangegeven dat een ontwikkelingsvisie naar een specifiek havengebied dringend gewenst is om tussentijdse, strijdige ontwikkelingen in de havens te voorkomen.

De zeilchartervaart is eveneens een groeiende bedrijfstak. Een groot aantal zeilcharters heeft de thuishaven in de stad. Om deze vloot aan de stad te binden en om de economische mogelijkheden verder uit te bouwen zijn specifieke voorzieningen noodzakelijk. Deze voorzieningen concentreren zich in de binnenstad.

- *Recreatie*

Het stedelijk water kent twee soorten toeristen: *de stedelijke toerist* en *de watertoerist*. De eerste groep heeft de (binnen)stad als bestemming. De stad Groningen presenteert zich aan het water (museum, rondvaartbedrijf, 'Star is born') en in die zin geeft het water een meerwaarde aan het stadsbezoek. Vooral in de binnenstad zal het water nadrukkelijker een plaats moeten krijgen in het toeristisch aanbod. Aanpak en herbestemmen van de kaden en wallekanten is een belangrijke voorwaarde, evenals het organiseren van specifieke watergebonden evenementen.

De watertoerist komt varende de stad binnen. De mogelijkheden van Groningen voor de pleziervaart zijn tot nu toe onderschat. Uitbreiding van jachthavenvoorzieningen, promotie, bewegwijzering en het ontwikkelen van nieuwe vaarroutes zijn randvoorwaarden.

Naast de grote watersport (= pleziervaart) kent de stad ook enkele vormen van kleine watersport: roeien, kanovaren. De kleine watersport vindt vooral in verenigingsverband plaats en behoeft geen aanvullende bijzondere voorzieningen. Wel betreft het een kwetsbare groep watergebruikers en vraagt het veiligheidsaspect aandacht.

De hengelsport is een populaire vorm van waterrecreatie. Toegankelijke oevers en rustig viswater zijn de wensen van de zijde van de sportvisser.

- *Wonen op het water*

Een woning op het water, in welke vorm dan ook, legt permanent beslag op een deel van het water en de naastgelegen oever. Het permanente karakter van de woonplek maakt de aanleg van voorzieningen mogelijk en nodig. Het streven is om aan wonen op het water vergelijkbare eisen aan de woonomgeving te stellen als voor het wonen op het land (volkhuysvestings- en milieu-aspecten). Dit met inachtneming van de verschillen die er zijn tussen wonen op het water en wonen op de wal. Bij het stellen van genoemde eisen zal hiermee rekening moeten worden gehouden en maatwerk moeten worden geleverd.

De woonvorm op het water zal zich nog verdere moeten ontwikkelen tot een volwaardige onderdeel van de volkhuysvesting. Volkshuisvestingsprincipes als differentiatie in woonmilieus en doorstroming zullen ook voor het wonen op het water worden toegepast.

De ligplaatsen in de stad vormen de woningvoorraad. Uit onderzoek is gebleken, dat 88% van de bewoners de huidige ligplaats in haar totaliteit redelijk tot goed waardeert. Er is inmiddels door de gemeente al een flink aantal voorzieningen met betrekking tot de woonomgeving getroffen, bijv. nuts- en afmeervoorzieningen. Wel is er behoefte aan kwaliteitsverbetering van de woonomgeving

en in mindere mate van het schip. Middels een stadsvernieuwingsoperatie zal per kanaalvak - in overleg met de woonschepenbewoners - getracht worden tot een algehele kwaliteitsverbetering van de bestaande liggebieden te komen. Deze operatie zal een forse inzet vragen van zowel de gemeente als de bewoners. Al met al een proces van jaren. Ook het woonverblijf zelf komt aan bod. Het uiterlijk van woonschepen is een punt van zorg. Er is echter geen volkshuisvestingswet die bouw- en woontechnische eisen stelt aan woonschepen. Ook de Woningwet is hier niet van toepassing. Wel kunnen op grond van de Gemeentewet eisen worden gesteld die het aanzien van de gemeente betreffen. Het gaat hier dan om eisen die vergelijkbaar zijn met welstandseisen. Deze mogelijkheid zal nader worden verkend. Het eindresultaat moet zijn dat de woonvorm op het water een volwaardig onderdeel wordt in het woonaanbod in de stad: marktgericht, gevarieerd, met een goede woonomgeving en een evenwichtige prijs-kwaliteitverhouding.

De behoefte aan woonruimte op het water is een feit en we nemen aan dat deze de komende jaren zal stabiliseren/toenemen. De vraag naar kwaliteitsverbetering zal blijven toenemen. Uitgangspunt is daarom het voorzien in 431 kwalitatief goede ligplaatsen, dus het behouden van het huidige potentieel aan ligplaatsen. Daar waar ligplaatsen verbeterd moeten worden maar dit vanwege milieu- of andere factoren niet mogelijk is, zullen vervangende, kwalitatief goede ligplaatsen worden aangeboden binnen de bestaande liggebieden. Dit betekent dat ruimte gevonden moet worden door herschikking, het opkopen van onbeheerde woonschepen dan wel uitbreiding van ligplaatsen (zie: kaartje 'kansen'). Uitbreiding van het totaal aantal ligplaatsen (431) zal alleen gerealiseerd kunnen worden op kansrijke lokaties in relatie met nieuwbouwplannen in de uitleggebieden. Prioriteit zal liggen bij verbetering van de huidige ligplaatsen.

### **III. Beheer en handhaving**

Een goed en evenwichtig gebruik van het water staat of valt met beheer en handhaving. Integraal waterbeheer biedt nieuwe mogelijkheden: in eerste instantie een zaak van goed overleg en afstemming. Inmiddels wordt in samenspraak met de andere beheerders van het openbaar vaarwater, rijk, provincie, waterschappen, gewerkt aan integratie van regels en organisatie. Betrokkenheid van burgers bij het beheer moet groter worden en is een aandachtspunt.

Handhaving is voor het overgrote deel zaak van de gemeente. Conclusie is dat het juridisch instrumentarium daarvoor toereikend is: slechts op enkele punten behoeven de bestaande regelingen bijstelling.

Verwaarloosde en onbewoonde schepen worden inmiddels in kaart gebracht. Het aankoop- en handhavingsbeleid zal hierop worden gericht zodat deze plekken weer voor bewoning vrijkomen. Handel in ligplaatsen kunnen wij niet tegengaan. Dit gebeurt ook niet bij woningen. Wij zijn van mening dat ook bij woonschepen het marktprincipe dient te gelden.

Wij zullen de mogelijkheden en wenselijkheden onderzoeken om tot een rechtvaardige verdeling van ligplaatsen te komen. In hoofdstuk 7.5 komen wij hier nader op terug in het kader van de wachtlIJst. De ligplaatsvergunning heeft onzes inziens revisie. Onderzocht zal worden in hoeverre en op welk moment extra voorwaarden aan deze vergunning - gericht op een goed beheer van de ligplaats - kunnen worden verbonden.

### **IV. Financiële verkenning**

De aanbevelingen in de structuurschets passen of komen voort uit sectorale plannen en kunnen in uitvoering ondergebracht worden in de ontwikkeling van desbetreffende plannen. Voor maatregelen ter bevordering van toerisme en recreatie worden subsidiemogelijkheden onderzocht.

Een uitzondering vormt de ontwikkeling van nieuwe liggebieden voor woonschepen. Het aanleggen en inrichten van een ligplaats is een kostbare aangelegenheid. Tegenover deze investering staan nauwelijks inkomsten. Gelijkstelling met andere woonvormen betekent hier dat in de toekomst ligplaatsen voor marktconforme prijzen dienen te worden uitgegeven.

# 1 | Inleiding

## 1.1 Water: openbaar verblijfsgebied

Groningen kent relatief veel waterwegen binnen de gemeentegrenzen. Voor het grootste deel is het water openbare ruimte, ruimte voor iedereen. In de afgelopen jaren is in de stad, vooral in de binnenstad hard gewerkt aan de verbetering van de openbare verblijfsruimte. Projecten als *Binnenstad Beter* en *Ruimte voor Ruimte* waren gericht op de inrichting van een hoogwaardig verblijfsgebied en het herstellen en versterken van de openbaarheid en de beschikbaarheid van de buitenruimte. Bij deze projecten bleef het openbaar vaarwater buiten beschouwing en kreeg de aanpak van de openbare buitenruimte geen vertaling naar het water.

Groningen is een compacte stad: veel functies op een relatief klein gebied. Ook het openbaar vaarwater kent een veelkleurig en intensief gebruik. Samenhang en afstemming in dit gebruik ontbreekt en er dreigt wildgroei in gebruik. 'Watergang' moet in deze leemte gaan voorzien en een structuurschets voor het openbaar vaarwater leveren: het toekomstig beleid voor bestemming, gebruik en inrichting van het openbaar vaarwater.

## 1.2 Uitgangspunten

In juli 1996 presenteerde het college de startnotitie voor de structuurschets openbaar vaarwater, eveneens met de titel 'Watergang'. In deze aanloop tot de grote structuurschets werden de volgende uitgangspunten gegeven:

### *Openbaarheid*

- Het overgrote deel van het water in de stad is openbare ruimte. Waar nodig wordt het openbare karakter van het water hersteld of versterkt.

### *Integraal beleid*

- Het openbaar vaarwater staat in relatie met de omgeving en is een ruimtelijk onderdeel van de stad. In die zin moet afstemming plaatsvinden met het overige beleid dat op de stad van toepassing is: ruimtelijk ordening, natuur, milieu, economie, welzijn, verkeer en vervoer.

### *Functies van het water*

- De waterwegen hebben niet alleen gebruiksfuncties zoals varen, wonen en recreëren, maar hebben ook milieuhygiënisch, ecologisch en cultuurhistorisch een betekenis. Deze 'intrinsieke' functies vragen nadrukkelijker om aandacht en een zorgvuldige afweging met de bestaande gebruiksfuncties van het openbaar vaarwater is gewenst.

### *Afstemming van gebruik*

- Het openbaar vaarwater wordt steeds intensiever gebruikt. Enkele gebruikersgroepen maken steeds vaker exclusieve aanspraken op het water en steeds vaker komen de watergebruikers in elkaars vaarwater. Ook hier moet het diverse gebruik van het stedelijk vaarwater op elkaar afgestemd worden om conflicten te beperken.

## 2 | Het kader

Bij het ontwikkelen van een toekomstbeeld voor het openbaar vaarwater in de stad zijn grenzen in acht te nemen. Grenzen, die bepaald worden door al bestaand beleid, grenzen bepaald door afspraken over eigendom, beheer en verantwoordelijkheden, maar ook concrete grenzen, de gemeentegrenzen.

### **2.1 Het bestaand beleid**

Het beleid voor het openbaar vaarwater is voornamelijk een gemeentelijke aangelegenheid.

Het waterbeleid kwam tot nu toe op vele fronten tot stand: in nota's en regelingen die het water zelf als onderwerp hadden (Uniforme voorschriften Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater, Verordening Openbaar Vaarwater 1994), maar ook in nota's met raakvlakken naar het vaarwater (structuurplan 'De stad van straks', nota 'Ruimte voor Ruimte', Milieubeleidsplan 'In natura', nota 'Integraal Waterbeheer', nota 'Te Gast in Groningen').

### **2.2 Het gebied**

'Watergang' heeft betrekking op het *openbaar vaarwater* in de gemeente Groningen.

Concreet gaat het over de volgende waterwegen:

- Aduarderdiep
- Binnenstadshavens: Noorderhaven, Zuiderhaven, Oosterhaven
- Boterdiep
- CiBoGa (Bloemsingel)
- Damsterdiep
- Diepenring binnenstad
- Eemskanaal
- Eendrachtskanaal
- EDON-locatie
- Hoendiep
- Hoornse Meer/Hoornse Diep
- Insteekhovens (Havengebied)
- Koningsdiep
- Ruischermeer (2010)
- Noord-Willemskanaal
- Oosterhamrikkanaal
- Oude Winschoterdiep
- Reitdiep
- Reitdiep (Reitdiephaven)
- Van Starckenborghkanaal
- Winschoterdiep
- Woonschepenhaven

De kleinere recreatieplassen en de stadsvijvers blijven in deze structuurschets buiten beschouwing.



### **2.3 Eigendom en beheer**

Water is in beweging en laat zich weinig gelegen aan bestuurlijke en geografische grenzen: het stroomt door het werkterrein van vele overheden en instanties. Van veel kanten is er bemoeienis: rijk, provincies, waterschappen en tenslotte gemeenten. Betrokken instanties hebben een verschillende insteek naar het waterbeheer. Het rijk is verantwoordelijk voor de grootschalige infrastructuur en het geld. Provincie vervult een coördinerende rol en richt zich vooral op het buitengebied. De technische aspecten van het beheer zijn het werkveld van de waterschappen. De gemeenten tenslotte benaderen het water vanuit het werkterrein van de ruimtelijke ordening en het milieu en hebben vooral oog voor de ruimtelijke aspecten van het water. De participatie van derden-belanghebbenden (bewoners, ondernemers, agrariërs) via de wettelijke voorgeschreven procedures en inspraaktrajecten is te beperkt.

In waterrijke gebieden is de waterhuishouding, de beheersing van de waterstand van groot belang: aanvoer in tijden van droogte, afvoer in tijden van overvloed. Maar goed beheer van het water vraagt meer. Raakvlakken met andere beleidsterreinen dienen zich aan: milieu, ecologie en welzijn. Voor het stedelijk water zijn deze raakvlakken misschien nog nadrukkelijker aanwezig: nergens is de functievermenging op het water zo sterk als op het stedelijk vaarwater.

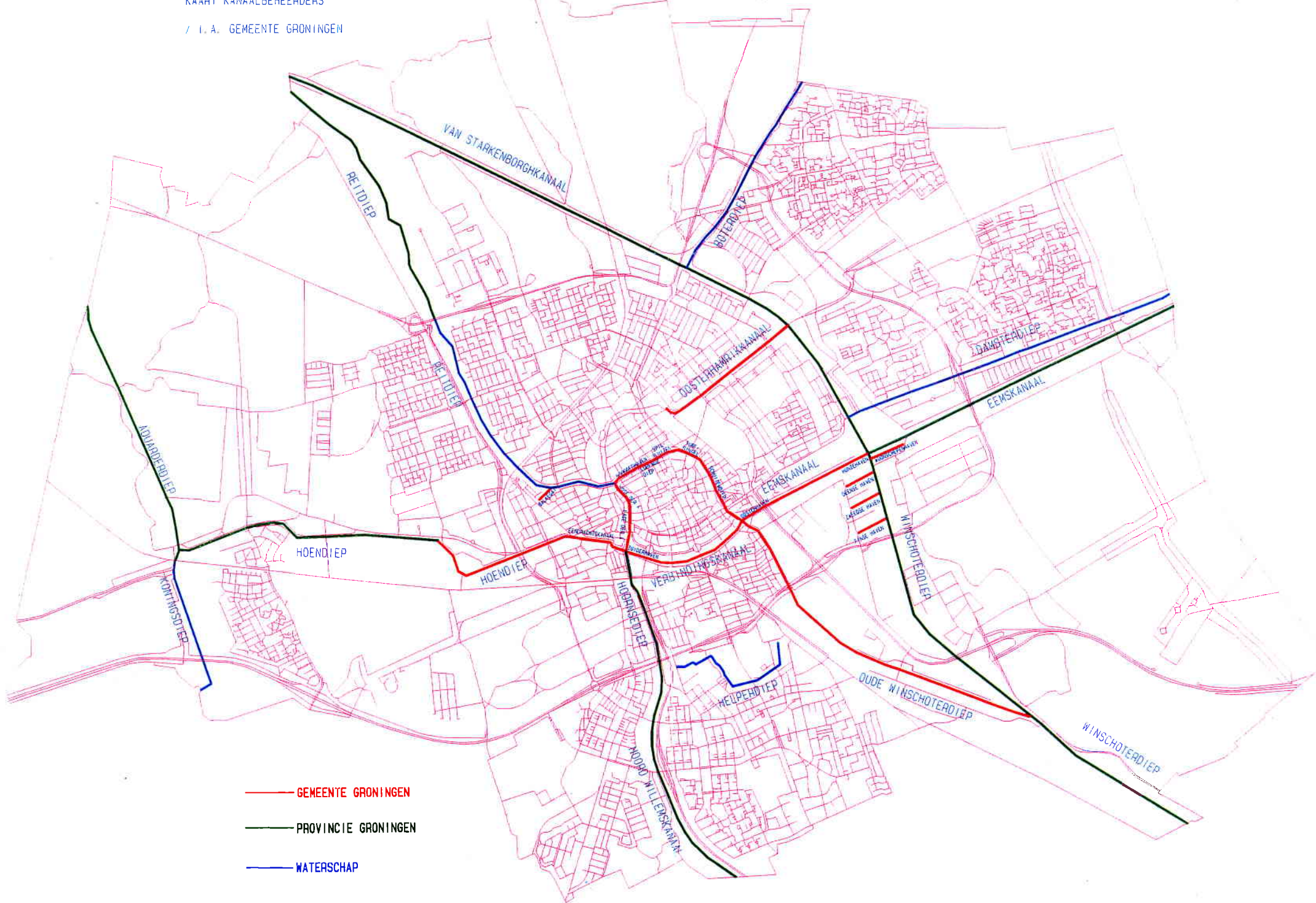
De belangstelling bij rijk, provincie, waterschap en gemeente voor de nieuwe aanpak van het stedelijk vaarwater is groot. Er bestaat een grote behoefte om het water in de stad een duidelijke functionele plaats in de stedelijke omgeving te geven. Integraal waterbeheer dient zich daarbij aan als een nieuw beleidsterrein. Beheerders hebben vanuit hun eigen achtergrond een inbreng in het toekomstige waterbeheer. Het is zaak dat de betrokken eigenaren en beheerders hun bemoeienis met het water op elkaar gaan afstemmen: afstemmen van taken en regelgeving en duidelijke afspraken over bevoegdheden. De betrokkenheid van burgers is nu te beperkt om een goed beheer tot stand te brengen: de mogelijkheden tot participatie moeten vergroot worden.

Beheer verlangt handhaving en continuïteit. De samenwerking tussen beheerders zal uiteindelijk moeten resulteren in een systeem van controle en monitoring, waarmee de kwaliteit van het waterbeheer bewaakt kan worden.

Eigendom en beheer vallen voor een aantal vaarwegen niet onder dezelfde instantie: provincie of waterschap zijn eigenaar, maar hebben bepaalde beheerstaken overgedragen aan de gemeente. Deze beheerstaken hebben meestal betrekking op bijzonder gebruik van water en oever ten behoeve van woonschepen of watersport. Complexe regelgeving, onduidelijkheid en verwarring zijn het gevolg. Met provincies en waterschappen zal gezocht worden naar een eenduidige juridische constructie als basis voor een heldere regelgeving en een adequaat beheer.

#### *Maatregelen om te komen tot een integraal waterbeheer:*

- regulier overleg tussen bij het openbaar vaarwater betrokken beheerders: rijk, provincie, waterschappen, Meerschapp en gemeente;
- afstemming van beheerstaken en regelgeving;
- grotere betrokkenheid bij en participatie van burgers en derden/belanghebbenden in het beheer van het openbaar vaarwater;
- in overleg met beherende organisaties/instanties opzetten van een monitoringssysteem om de kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vaarwater te volgen.



- GEMEENTE GRONINGEN
- PROVINCIE GRONINGEN
- WATERSCHAP

## 3 | De functies van het water

### 3.1 Typologie

Geen waterweg is gelijk. Ligging, stroomgebied en historie geven elk stedelijk watervak een eigen gezicht: als rivier, als druk bevaren waterweg, als stadsgracht of als verstild, loos kanaalvak. Het gebruik van het water kan bepalend zijn voor het 'gezicht' van het openbaar vaarwater: een waterweg vol passerende vrachtschepen roept het beeld op van een snelweg; een stil binnenstadswater met monumentale bebouwing op de kade ademt de sfeer van een stadsgracht.

Voor het openbaar vaarwater in de stad vallen de volgende typen te onderscheiden. De typologie geeft een typering van de huidige functie van het water, maar tevens een indicatie voor toekomstige bestemming van het water. Het is een beeld, waarmee een vertaalslag naar het ruimtelijk beleid voor het openbaar vaarwater in de stad kan worden gemaakt.

*Snelweg* de hoofdvaarwegen, de verkeerswegen, bedoeld voor het goederenvervoer over het water

*Oprit* een kort kanaalvak, dat dient als verbindingsweg of doorsteek naar een grotere vaarweg

*Rivier* vaarweg met een natuurlijk karakter

*Stadsgracht* de historische havens en diepen in en rond de binnenstad, vroeger eindbestemming en vertrekpunt van de scheepvaart van en naar de stad

*Remise* stille watervakken met hoge dichtheid aan woonschepen

*Vergeten water* watervakken in het stedelijk gebied met een geringe betekenis als vaarweg en een onduidelijke bestemming

*B-weg* rustige waterwegen in het buitengebied met weinig scheepsbewegingen

*Plas* groot wateroppervlak met een recreatieve bestemming

*Haven* waterbekken aan een waterweg bestemd voor het afmeren van schepen in de beroepsvaart en als vestigingsplaats voor watergebonden bedrijvigheid

#### *Toelichting*

De grote verscheidenheid in waterwegen kan het stadsbeeld alleen ten goede komen. Van belang is dat het water naar karakter en mogelijkheden wordt benut. Een recht kanaal met voldoende breedte en diepte leent zich goed voor snel en praktisch transport van goederen en krijgt de kwaliteiten van een 'snelweg'. Gelijk een snelweg over land laat de verkeersfunctie zich moeilijk combineren met een andere gebruik.

Een rivier met een hoge natuurwaarde is van betekenis als drager van landschap en natuur: deze

kwaliteit vraagt bescherming en een beperking van functies die het natuurlijke karakter van de waterweg aantasten of bedreigen.

Een stadsgracht is onderdeel van de historische stad en omsluit de binnenstad, een dynamisch en open gebied met een grote verscheidenheid aan activiteiten en functies. Deze levendigheid zet zich voort op het water. Stadsgrachten moeten net als de binnenstad zelf ook een toegankelijk stuk stad blijven, het toneel van een scala aan functies; levendig, kleurrijk, maar ook met een plek voor historie en rust. Vooral in een stadsgracht is een evenwichtig gebruik van het water een punt van zorg.

### **3.2** Functies vanuit het water

Het gebruik van het openbaar vaarwater in de stad verschilt per watervak. Het gebruik van het openbaar vaarwater valt onder te verdelen naar zes hoofdfuncties:

<i>wonen</i>	permanente woonfunctie aan en op het water
<i>varen</i>	goederenvervoer over het water, zeilchartervaart
<i>recreëren</i>	watervakken met een prettig verblijfsgebied, dat uitnodigt tot allerlei vormen van sport en recreatie
<i>ecologie</i>	watervakken met een hoge natuurwaarde, onderdeel van de ecologische structuur
<i>werken</i>	watergebonden bedrijvigheid
<i>loos</i>	geen enkel specifiek gebruik

### **3.3** Kansarme en kansrijke functies

Op de ene waterweg wordt gevaren, op het andere watervak overheerst de woonfunctie, terwijl weer een ander watervak een functie heeft voor recreatie, wonen en varen. Het is de bestaande situatie. Onderzocht is wat de verdere mogelijkheden van het stedelijk water zijn voor de bovenstaande functies. De kaart 'Kansen' geeft een beeld waarvoor het water in de stad, naast het bestaande gebruik zich ook nog goed zou lenen (kansrijk), dan wel totaal geen ontwikkelingskansen biedt (kansloos). Of de kansrijke functie daadwerkelijk gerealiseerd zal gaan worden is een keuze bij de afweging van factoren en belangen.



## 4 | De kwaliteit van het water

Voordat uitspraken kunnen worden gedaan over de bestemming van het stedelijk vaarwater, wordt eerst gekeken hoe het met het water zelf gesteld is: de milieukwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit. Wat zijn de bedreigingen voor het stedelijk vaarwater en hoe kunnen deze bedreigingen worden weggenomen?

### 4.1 De milieukwaliteit

De milieukwaliteit van het openbaar vaarwater kent drie aspecten: het oppervlaktewater, de bodem en de directe omgeving van het water.

#### *Het oppervlaktewater*

Zorg voor het milieu is gemeengoed geworden. Voorkomen van de verontreiniging van het oppervlaktewater was een van de eerste aandachtsgebieden in de milieuzorg. De tijd van ongebreidelde lozingen op het water is voorbij. Bedrijven zijn gehouden aan normen en vergunningvoorschriften, maar dat betekent niet automatisch dat de kwaliteit van het oppervlaktewater nu goed is. Het water in de stad is over het algemeen niet schoon. De kwaliteit van het water in de stedelijke waterwegen varieert van matig tot slecht. Positieve uitzondering is het Koningsdiep. Riooloverstorten vormen een bedreiging en ook het inlaten van vervuild water tast de waterkwaliteit aan. Grotere bergingsriolen zoals nu in de binnenstad (Zuiderdiep, Kattendiep) worden aangelegd werken preventief en reduceren de overstort in het oppervlaktewater.

De provincie stelt de normen vast om vervuiling van het oppervlaktewater te bestrijden; lozingen van huishoudelijk afvalwater vallen ook daaronder. Na 1 januari 2005 is het ongezuiverd lozen van huishoudelijk afvalwater verboden. Ook voor woonschepen worden huisaansluitingen verplicht. Woonschepen zijn, als het gaat om inzameling en zuivering van hun afvalwater, een bijzondere categorie en vragen een afzonderlijke aanpak. Het Gemeentelijke Rioleringsplan (te presenteren in de eerste helft van 1999) zal de beleidsaanzetten geven voor een te ontwikkelen specifiek beleid. Mogelijke alternatieven voor de huisaansluitingen zullen onderzocht worden.

#### *De bodem*

Onderzoek toonde aan dat, met uitzondering van enkele vaarwegen, bij de stedelijke vaarwegen sprake is van verontreinigde tot sterk verontreinigde waterbodems. Historische verontreiniging als gevolg van industriële lozingen, scheepvaart en wegverkeer zijn hier debet aan. De huidige toegevoegde verontreiniging is van beperkte omvang en bestaat vooral uit diffuse neerslag van luchtverontreiniging en uit restanten van kunstmest en bestrijdingsmiddelen via de riooloverstorten. Het saneren van vervuilde waterbodems is technisch gecompliceerd en vanwege de grote volumes een kostbare aangelegenheid. Het wachten is nog steeds op de ontwikkeling van een eenvoudige methode van waterbodemsanering en een oplossing voor de afzet van het gebaggerde materiaal. Een vervuilde bodem heeft niet direct negatieve invloed op de waterkwaliteit, tenzij de bodem geroerd wordt. Verontreinigd slib wordt pas een probleem op het moment dat baggeren in verband met de vaardiepte (nautisch) urgent wordt, een situatie die zich waarschijnlijk het eerst voor zal doen voor het Eemskanaal, de Hunzehaven, de Oosterhaven en het Reitdiep.

### *De omgeving van het water*

Wonen, verkeer en bedrijvigheid verdragen elkaar niet altijd even goed. Geluidhinder, stank en luchtverontreiniging verslechteren de woonkwaliteit, terwijl de bedrijven in hun bedrijfsvoering gehinderd kunnen worden door de woonfunctie. Voor wonen op het land (aan het water) gelden wettelijke regels om de wederzijdse hinder tot een minimum te beperken. Deze regelgeving strekt zich (nog) niet uit tot de functies op het water. Een verschil dat niet wenselijk is. Ons beleid is erop gericht de woonfunctie op het water voorzover mogelijk en wenselijk gelijk te trekken met de woonfunctie op het land. Het valt te verwachten, gezien de jurisprudentie, dat op termijn wonen op het water onder dezelfde (milieu)regelgeving zal komen te vallen als wonen op het land. Daarop vooruitlopend is het nu al aan te bevelen om vermenging van de woonfunctie op het water met milieubelastende functies te vermijden, dan wel beide functies op elkaar af te stemmen. De milieubeoordelingskaart geeft aan waar op het stedelijk vaarwater sprake is van milieuhinder door verkeer en/of industrie. De belasting is het sterkst aan de westkant van de stad: Hoendiep, Koningsdiep, Aduarderdiep en het Reitdiep. In het zuidoosten van de stad kent het Oude Winschoterdiep een relatief zware milieubeoordeling.

### *Toelichting Milieubeoordelingskaart*

Een milieubeoordelingskaart is een weergave van de milieukwaliteit in een bepaald gebied. De milieukwaliteit wordt bepaald door de heersende milieu-invloeden en is gerelateerd aan de functies van het gebied. Bij een hoge milieuscore is de milieusituatie complex (meerdere vormen van milieubelasting), bij een lage score is de situatie enkelvoudig. Een lage score kan nog wel een saneringssituatie opleveren. De kaart geeft een globaal beeld van de milieusituatie, maar zegt niet concreet iets over de hoogte van de diverse belastingen. Voor de woonfunctie op het water is een onderverdeling gemaakt naar drie woonfuncties (zie functiekaartje). Rustig wonen is gevoeliger gesteld voor milieubelasting dan centrum wonen.

#### *Aanbevelingen*

- streven naar een betere kwaliteit van water en waterbodems;
- in beginsel geen liggebieden voor woonschepen bij industrieterreinen;
- voor bestaande liggebieden met een hoge milieubelasting streven naar een afstemming tussen de belastende functie en de woonfunctie op het water. Indien dit niet mogelijk is, moet het saneren van ongunstig gelegen ligplaatsen overwogen worden.

## **4.2 De ruimtelijke kwaliteit van het water**

Er heeft een herwaardering van de ruimtelijke en functionele rol van het water in het stedelijk gebied plaatsgevonden. Tegenwoordig worden aan het water de volgende ruimtelijke kwaliteiten toegekend:

- een ecologische kwaliteit;
- een cultuur-historische en esthetische kwaliteit.

### *Ecologische waarde*

Een stad met groen is een plezierige en vooral gezonde stad. De ecologie krijgt een steeds grotere rol toebedeeld in een duurzame ontwikkeling van de stedelijke natuur. De groenstructuur in de stad bestaat uit parken, bermen, oevers, singels en straatbomen. Deze stroken natuur door de stad zijn belangrijke schakels tussen de grotere groengebieden in de stad, maar zijn ook de ecologische verbinding naar het buitengebied. Op voorwaarde van een goede kwaliteit zijn het de dragers van de natuurhuishouding. Waterwegen met groene oevers dooraderen de stad en bieden flora en fauna een leefmilieu en een oriëntatiepunt in de verstedelijkte omgeving.

Water als drager voor de stedelijke natuurhuishouding vraagt meer aandacht. De ontwikkelingen met betrekking tot de verdichting van het stedelijk gebied en het toenemende gebruik van het oppervlaktewater voor beroepsvaart, recreatie, sportbeoefening en bewoning zullen nauwlettend in de gaten worden gehouden en op elkaar worden afgestemd. Alle stedelijke waterwegen, zeker de

# MILIEUBEORDELING WONEN TE WATER

Functiekaart



- Wonen gemengd
- Wonen centrum
- Wonen rustig



## Legenda

- Milieuscore 0
- Milieuscore 1
- Milieuscore 2
- Milieuscore 3
- Milieuscore 4
- Milieuscore 5
- Milieuscore 6
- Milieuscore 7
- Milieuscore 8 en hoger

waterwegen die een verbinding vormen naar het buitengebied moeten weer een volwaardige plek krijgen in een ecologische structuur. Op tal van plaatsen vertoont de ecologische structuur 'gaten' of worden mogelijk sterke ecologische zones bedreigd. Het Eemskanaal en de westoever van het Noord-Willemskanaal vertonen 'gaten', terwijl het Hoendiep als ecologische schakel volledig verdwenen is. Het Winschoterdiep voor zover gelegen in het buitengebied heeft een redelijke ecologische waarde. Het gedeelte stadinwaarts is ronduit slecht en is een 'gat' in het systeem. Het doortrekken van het Oude Winschoterdiep is in dit opzicht een gewenste maatregel. In het noordoosten krijgt de westrand van Beijum een nieuw natuurgebied met een ecologische functie. Dit stelt randvoorwaarden aan het toekomstig gebruik van het naastgelegen Boterdiep.

Herstel van het ecologisch watersysteem kan niet worden geregeld binnen de gemeentegrenzen, maar strekt zich uit tot het gehele stroomgebied van het water en wordt daarmee een zaak van de regio. In het kader van de Vierde Nota Waterhuishouding zullen de principes van het integraal waterbeheer ook meer op het stedelijk water betrokken worden. In verband met het regionale karakter heeft de provincie in dat integrale beleid een coördinerende en stimulerende rol gekregen, maar het uitgangspunt is, dat iedere betrokkene zijn eigen verantwoordelijkheid invult. Daarom is in het kader van het gemeentelijke Milieubeleidsplan 'In Natura' reeds gestart met een project Integraal Waterbeheer. Het doel is de inrichting en het beheer van het stedelijke vaarwater een volwaardig plaats te geven in het beleid van duurzame stedelijke ontwikkeling in de gemeente. Een verstandig gebruik van de ecologische en natuurlijke kwaliteiten van het water is een voorwaarde, evenals het streven naar een blijvende kwaliteit in het ontwerp en het beheer van het stedelijk vaarwater. Onderzocht zal worden of een stroomgebied-benadering ook in het stedelijk gebied tot verbetering van de situatie kan leiden. Gestreefd zal worden naar het scheiden van verschillende kwaliteiten, met als doel het herstel van de aanvoer van schoon water naar de stad en een optimale benutting daarvan. De vastlegging van de functionele bestemming van het water als nadere detaillering van het provinciaal beleid is daarvoor een noodzakelijk basis. Daarnaast zal een betere afstemming van beleid en uitvoering van de instanties betrokken bij het waterbeheer in de stad de samenhang in het stedelijk watersysteem en de relatie met het regionaal beleid versterken. De betrokkenheid van de burger/gebruiker bij het waterbeheer moet groter worden. In een waterrijke stad als Groningen met talloze woningbouwplannen in en rond het stedelijke water wordt de belevingswaarde van het openbaar vaarwater voor veel inwoners groter. Een grotere betrokkenheid van de burger bij het beheer vloeit daaruit voort.

#### *De cultuurhistorische en esthetische waarde*

Het water in de stad was van oorsprong overwegend vaarwater, bestemd voor het transport van goederen en personen. De vaarbestemming is met de terugval van de binnenvaart grotendeels weggevallen. Aan het openbare water is vervolgens geen nieuwe functie toegekend, waardoor er een ongeregeld gebruik kon ontstaan. Deze structuurschets gaat het stedelijk water positief bestemmen, d.w.z. aan het water op een zorgvuldige wijze nieuwe, passende functies toekennen. De historische en ruimtelijk waarde van het water in de stad is een belangrijk gegeven bij het zoeken naar een passende bestemming voor het water. Twee aspecten vallen te onderscheiden: het water als ruimtelijk element en de openbaarheid van het water.

Ruimtelijk is vooral de Diepenring rond de oude binnenstad een structurerend element in het stadsbeeld. Als havenstad mag Groningen dan op de achtergrond zijn geraakt, het water is gebleven. Slechts een aantal diepen en havens werd gedempt en onderging de metamorfose naar verkeersweg, parkeerplaats of marktplein. Het overgrote deel van de historische waterwegen bleef intact en brengt nog steeds rust en openheid in het drukke stadsbeeld. Het water toont de historie van de stad. Zeker in de oude binnenstad, waar de havens met de monumentale pakhuizen de sfeer oproepen van vroegere tijden. De gehele binnenstad is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het binnenstadswater, de diepen en de havens zijn een onlosmakelijk onderdeel van dit stadsgezicht. Dit stelt voorwaarden aan bestemming en gebruik.

Reitdiep, Hoendiep, Boterdiep, Winschoterdiep en Damsterdiep zijn de oude radiale waterverbindingen



naar de stad, geflankeerd met lintbebouwing en uitmondend in de havens in de binnenstad. Waar de waardering voor het water in de binnenstad bleef, kreeg het overige stedelijk vaarwater een secundaire betekenis in de stedelijke ontwikkeling. Ondanks de directe nabijheid van het prachtige Reitdiep heeft de wijk Vinkhuizen geen enkele ruimtelijke relatie met deze rivier. In een later stadium, bij de ontwikkeling van de Reitdiepskade en de Wilhelminakade verwierf het Reitdiep pas waardering als ruimtelijk element. Ook in het noordoostelijk stadsdeel hadden de waterwegen vooralsnog een secundaire betekenis in de stedebouw: Lewenborg en Beijum liggen in een driehoek tussen vaarwegen, maar hebben geen enkele oriëntatie op het water. Nu, met de bouw van Ruischerwaard krijgen Damsterdiep en Eemskanaal een directe betrokkenheid bij de nieuwe stadsuitleg. Hetzelfde geldt voor het Van Starckenborghkanaal en de geplande nieuwbouwlocaties langs dit kanaal. Water is voor het grootste deel openbare ruimte, ruimte voor iedereen. Deze openbare functie en daarmee de herkenbaarheid voor de stad is verloren gegaan of dreigt verloren te gaan als gevolg van een ongestructureerd en onevenwichtig gebruik van het water. Het gebruik zal steeds intensiever worden. Er vindt de laatste jaren een herwaardering plaats van het water. Een waterweg of water-vlakte geeft een open karakter aan een woongebied, brengt natuur in de bebouwde omgeving en geeft mogelijkheden tot verpozing en recreatie. De wens van de stadgers om aan of bij het water te wonen is groot. Bij de stadsontwikkeling wordt daar rekening mee gehouden: de nieuwere woonwijken in de stad hebben allemaal een oriëntatie op een nabijgelegen water. En dit stelt eisen aan aankleding, bestemming én gebruik van dat water.

#### *Aanbevelingen / uitgangspunten*

- de diepenring en de binnenstadshavens een functie geven in overeenstemming met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht;
- herstel van het water als openbaar verblijfsgebied: als ruimte voor iedereen;
- de ecologische functie van het stadswater wordt versterkt door de inzet van de ecologie als instrument bij planvorming en beheer;
- de functie van het openbaar vaarwater, met de daarbij behorende normdoelstellingen worden juridisch vastgelegd.

## 5 | Aan het water

### 5.1 Aan het water: wonen

Het water is herontdekt als verrijking van de woonomgeving. Waar mogelijk vindt de stadsuitleg plaats langs of nabij water: Hoornse Meer, Ruischerwaard, De Helden, Reitdiepshaven, Zilvermeer en in de (verre) toekomst De Hunze, CiBoGa, Piccardthofplas en het Ruischermeer. Indien er geen waterpartij voor handen is, wordt er water gemaakt, zoals in de wijken De Helden of het Zilvermeer. De woonvorm aan het water kent vele verschijningsvormen. In verbouwde pakhuizen en herenhuizen in de binnenstad, in de lintbebouwing langs de oude radiale vaarwegen naar de stad en in moderne woonwijken aan bestaand of gemaakt water. In de nieuwe situaties (Hoornse Meer, Zilvermeer, De Helden, Ruischerwaard) krijgt het openbaar water een duidelijke bestemming, heeft het een openbaar karakter en kent het een gevarieerd, maar evenwichtig gebruik.

Waar het wonen aan het water een historisch gegroeide situatie is, zijn er na het wegvallen van de vaarwegfunctie ontwikkelingen gaande, waardoor functies en gebruikersgroepen in het gedrang dreigen te komen. Men zit in elkaars vaarwater.

De toegankelijkheid van de oever en het water zijn een belangrijk gegeven voor het woongenot aan het water. In bestaande situaties zal het openbare karakter van gedeelten van het water en de oever hersteld moeten worden en dit betekent dat huidige vormen van gebruik geheel of gedeeltelijk verbeterd of verplaatst moeten worden.

Dit speelt vooral bij de diepenring rond de binnenstad, waar veel aanspraken op de openbare ruimte liggen en sommige watervakken en kaden volledig gedomineerd worden door woonschepen en parkeren. Ontoegankelijkheid van water en oever spelen ook bij andere watervakken met een hoge bezettingsgraad van woonschepen: Boterdiep, Reitdiep, Hoendiep, Winschoterdiep. In de loop der tijd zijn daar aaneengesloten rijen van schepen en arken komen te liggen en zijn de oevers in gebruik als privé-tuintjes. Er is geen relatie meer tussen het water en de oever met het aangrenzende gebied. Verdunning van het liggebied of herschikking van de schepen geeft ruimte voor het inrichten van openbare plekken aan het water.

Waar in de planontwikkeling het wonen op en aan het water gelijkwaardig wordt behandeld zijn prettig woongebieden voor wal- en waterbewoners ontstaan. Voor het woongebied Van Goghstraat is een dergelijke integrale aanpak gevolgd: water en de functie van het water zijn integraal in de planvorming opgenomen.

### 5.2 Aan het water: werken

In het havengebied Zuid-Oost, maar ook elders in de stad zijn bedrijven met een bedrijfsmatige relatie naar het water. Parallel aan de groei van het goederenvervoer over het water maakt ook het werken aan het water grotere aanspraken op het stedelijk vaarwater.

Behalve in het havengebied gaat aan water gebonden bedrijvigheid ook een rol spelen in de toekomstige gebruik van het Reitdiep. Langs de westoever ligt de bedrijvengzone Friesestraatweg. In deze bedrijvengzone komen binnen afzienbare tijd enkele aantrekkelijke vestigingslocaties beschikbaar. De nabijheid van water is van belang voor de aantrekkelijkheid van deze locaties.

Een aansprekende invulling op deze strategische plekken in de zone (bij ringweg, spoor en Pleiadenbrug) moet een positieve impuls geven voor het gehele gebied. De ligging aan het water geeft mogelijkheden voor vestiging van (kleinschalige) watergebonden bedrijvigheid.

Ook de zone langs het Oosterhamrikkanaal valt in de categorie 'werken aan het water'. Over deze

kade moet in de toekomst de hoofdverbinding van de Noordoostflank van de stad naar de binnenstad komen. De Oosterhamrikkade moet daarvoor een metamorfose ondergaan tot een route met een boulevard-inrichting en uitstraling. Te denken valt aan nieuwe straatwanden, nieuwe bedrijven en een grondige aanpak van de openbare ruimte. Net als bij de andere werklocaties aan het water moet de bestemming van de waterweg zich goed verstaan met de functies op de wal. Een evenwichtige invulling van de functie van het water met bewoning, recreatie, eventueel een bedrijfsfunctie en een goed gestructureerde openbare, groene oever kan bijdragen aan de levendigheid en sociale veiligheid van de route.

### **5.3 Aan het water: de stedelijke toerist**

Groningen verschijnt meer en meer op de toeristische agenda's. Het nieuwe museum, de compacte binnenstad met het gevarieerde winkelgebied en de culturele activiteiten zijn de belangrijkste trekkers. Groningen krijgt meer en meer de naam van een karakteristieke en sfeervolle stad. Het waterrijke binnenstadsbeeld met diepen en havens draagt zeker bij aan deze positieve beeldvorming. Een zorgvuldige afweging hoe in de toekomst met dit binnenstadswater wordt omgegaan is een vereiste, wil deze meerwaarde voor de stad behouden blijven.

De stedelijke toerist verplaatst zich over het land en heeft de stad als bestemming. Het binnenstadswater is niet het specifieke reisdoel, maar heeft voor de toeristische bezoeker wel een aantrekkingskracht en meerwaarde, die bewaard en verder uitgebouwd moet worden. In het Toeristisch Actieplan 'Groningen en het water' (1996) zijn de toeristische mogelijkheden van het stedelijk vaarwater geschetst. Rond en op het binnenstadswater concentreren zich de volgende toeristische attracties.

#### *Rondvaart*

Een rondvaart door de Groningse diepen is populair en vormt op het moment de grootste toeristische attractie op het water. Het rondvaartbedrijf onderzoekt de mogelijkheden voor nieuwe rondvaartroutes (Reitdieproute, Damsterdieproute) en deed in de zomer van 1996 een eerste experiment met openbaar vervoer over het water: de 'waterbus'. Het bedrijf overweegt het initiatief een vervolg te geven, wellicht op een ander traject. Bij de bedrijfsuitoefening stuit het rondvaartbedrijf op dezelfde problemen als de pleziervaart: spertijden, geringe doorvaarthoogte van de binnenstadsbruggen en de doorvaartbreedte in enkele kanaalvakken (Diepenring).

#### *Evenementen / voorzieningen*

Het succes van het theaterfestival 'A star is born', met verschillende podia op en aan het water (180.000 bezoekers) en de Open Dagen van de zeilchartervaart (5000 bezoekers) leveren het bewijs dat het binnenstadswater publicitair en toeristische bijzondere mogelijkheden heeft.

Twee voorzieningen (varende podium Maki en het terras Winschoterkade) zijn permanente voorzieningen en blijven ook de komende jaren beschikbaar voor evenementen op en aan het water. De *Open Dagen* van de zeilchartervaart hebben de potentie om uit te groeien tot een jaarlijks terugkerende evenement.

#### *Stadsgezicht / monumenten*

De grachten en havens in de binnenstad hebben een etalagefunctie: ze zijn een essentieel onderdeel van de bezienswaardigheid van de stad. De gehele binnenstad heeft de status van beschermd stadsgezicht, delen van de kademuren zijn aangewezen als rijksmonument.

Het water omsluit de binnenstad: in het eigenlijke stadscentrum is het water verdwenen. De historische en sfeervolle stad presenteert zich voor de bezoeker aan het water. Op sommige plaatsen levert dat een mooi stadsbeeld op (zuidwestelijk ring) op andere locaties zijn water en stad van elkaar gescheiden. Ons streven is erop gericht de openbaarheid van het water en de oever op een aantal plekken te vergroten. Daarnaast vraagt het beheer van water en wallekant extra zorg. Voor het verbeteren van de woonomgeving zijn de afgelopen jaren al maatregelen genomen. Waar nodig worden nog aanvullende voorzieningen getroffen. Van eigenaren van woonschepen zullen wij vragen extra zorg te besteden aan het uiterlijk (i.c. het onderhoud) van hun schepen en het gebruik van de ligplaats.

Wij zullen nagaan welke mogelijkheden er zijn om de huidige subsidieregeling voor woonschepen te continueren en/of uit te breiden.

De afgelopen jaren heeft de aanpak van de kaden in de binnenstad gestalte gekregen in de verbetering van de ligplaatsen voor woonschepen met geïntegreerde nutskasten en nieuwe afmeervoorzieningen. Dit jaar is de kade Noorderhaven Zz verbeterd. Het project 'Binnenstad Beter' zal een vervolg moeten krijgen in een verbetering in de openbare ruimte langs en op het binnenstadswater.

Beperkende factor bij de aanpak van de buitenruimte is de zware verkeersfunctie van de Diepenring (weg) als verdeelring en parkeergebied rond de binnenstad. De verkeersfunctie en het parkeren op de kaden blijven voorlopig gehandhaafd.

In de binnenstad draagt het water nog te weinig bij als een aantrekkelijke plek om op of aan te verpozen. Zowel voor de stedelijke toerist als de passerende watertoerist is het binnenstadswater nog niet attractief genoeg in sfeer, functies, inrichting en bereikbaarheid. Op verschillende punten kruisen looproutes naar de binnenstad het water. In de looproute Westerhaven-binnenstad moeten het Hoge der A en het Lage der A nadrukkelijker een plek krijgen. De route kruist het water op een markant punt, dat zich leent voor de inrichting van bijvoorbeeld een 'stedelijk terras' aan het water. De bouw van een parkeergarage Ossenmarkt zal een impuls geven voor het ontstaan van looproutes door de noordwestelijke sector van de binnenstad: het ontwikkelen van voorzieningen en activiteiten op en rond het water van Noorderhaven, Lopende Diep en Spilsluizen verhoogt de aantrekkelijkheid van deze looproutes. Er is al een looproute vanaf de Oosterkade (jachthaven, parkeerterrein) richting binnenstad: de ontwikkelingsmogelijkheden van deze looproute kunnen beter benut worden door het inrichten van een prettig verblijfsgebied aan het water (Voor't Voormalig Klein Poortje).

Commercieel gebruik van het water in de vorm van drijvende terrassen e.d. blijft beperkt, krijgt een tijdelijk karakter en zal vooral worden gekoppeld aan evenementen.

#### *Aanbevelingen*

- op specifieke punten in looproutes naar de binnenstad/bezienswaardigheden het water nadrukkelijker betrekken in de route en de openbare functie van de wallekant versterken;
- de etalagefunctie van de diepenring versterken door herstructurering van functies op de wal en in het water (verkeer, parkeren, groen, ligplaatsen, looproutes enz);
- het water in de binnenstad nog nadrukkelijker betrekken bij de grootschalige binnenstadsevenementen. Beperkt commercieel gebruik van het water (drijvende terrassen e.d.) kan daaraan gekoppeld worden.

#### **5.4 Aan het water: de sportvisserij**

Voor veel stadgers is de sportvisserij een belangrijke vrije tijdsbesteding. De sportvisser claimt letterlijk een plek aan de waterkant. Favoriete visstekken zijn het Eemskanaal buiten de Oosterhavenbrug, de Scandinavische havens en het Reitdiep, maar ook in de binnenstadswateren wordt regelmatig een hengel uitgeworpen. De visstand in het stedelijk vaarwater is goed te noemen. Het visrecht voor de gemeente is verpacht aan het Provinciaal Groninger Fonds (PGF), een overkoepelende organisatie voor de sportvisserij. Zij behartigt de belangen van de ruim 4000 sportvissers in de stad en ziet toe op een verantwoorde bevissing van het openbaar water. Vergunningverlening en het in stand houden van de visstand zijn de belangrijkste taken van het PGF.

De hengelsport verstaat zich over het algemeen goed met het andere gebruik van het vaarwater. Toch zijn er enkele specifieke wensen: een toegankelijke, groene en vlakke oever (bij voorkeur met parkeerruimte) en rustig water. Bij de uitwerking van de nota 'Watergang' zullen de mogelijkheden tot het creëren van extra plekken ten behoeve van de sportvisserij worden onderzocht. Van de zijde van het Provinciaal Groninger Fonds wordt ook gepleit voor het inrichten van visplekken in de zogenaamde natuurvriendelijke oevers. In de planvorming zal daarmee rekening worden gehouden.

## 6 | Op het water

### 6.1 Op het water: goederenvervoer

#### *Havens*

Gelegen aan een knooppunt van waterwegen heeft Groningen altijd een havenfunctie gehad. Het centrum voor de vrachtvaart lag voor de oorlog in de binnenstadshavens en de Oosterhaven, na de oorlog een coasterhaven van redelijke omvang. Begin jaren zestig verhuisde de havenactiviteit van de binnenstad verder oostwaarts naar het industriegebied Driebond. Een groot havengebied werd aangelegd met vier insteekhavens, ontsloten via het nieuwe Winschoterdiep en een verbreed Eemskanaal.

Door allerlei factoren is de havenfunctie van de stad vrijwel geheel verloren gegaan. De havengebonden activiteiten beperken zich nu tot overslag van bulkgoederen (granen, zaden, aardolieproducten, zand en grind) en de bevoorrading van verwerkingsindustrieën her en der in de stad. Het havengebied in Driebond ligt er verloren bij en wordt voor een deel gebruikt door bedrijven, die in de bedrijfsvoering geen directe relatie met het water hebben. Een aantal van deze bedrijven heeft verhuisplannen. Op termijn komt daardoor een interessant havengebonden bedrijfsgebied vrij. Andere ontwikkelingen in het zuidoostelijk stadsdeel zullen eveneens een positieve uitwerking hebben op het havengebied. Het structuurplan voor de stad ('De stad van straks, Groningen in 2005') voorziet in een ingrijpende wijziging van de stedelijke en landschappelijke structuur van dit stadsdeel. Na 2005 zal in de oostelijke punt, bij Middelbert een woongebied worden ontwikkeld. Het bedrijfsgebied wordt verder uitgebreid (Eemspoort). De bestaande bedrijfsterreinen krijgen een andere, thematische invulling (Molenpark, autoboulevard, Europapark). Een specifiek havengebied past in deze opzet. Een containerterminal en het Regionaal Overslagcentrum gaan de Groninger haven nieuw leven inblazen. Op termijn moet dit resulteren in een intensiever gebruik van de havens door binnenvaart en kleine zeeschepen. In eerste instantie zal de opwaardering van de havenfunctie zich concentreren op de Hunzehaven en de Deense haven. De andere insteekhavens, Zweedse en Finse haven, blijven voorlopig voor de grote havenontwikkeling buiten beschouwing. Het bestaande gebruik (o.a. roeien, winterstalling pleziervaart) verstaat zich redelijk met een havenfunctie. Bij vestiging van nieuwe functies wordt de voorkeur gegeven aan functies met een relatie met het water: strijdig gebruik met de havenfunctie moet vermeden worden.

#### *Hoofdverkeersstructuur*

Transport over het water zal in de toekomst een grotere betekenis krijgen. De landverkeerswegen naar de stad raken vol, de belasting van het milieu door het wegverkeer wordt steeds groter. Het vrachtverkeer over het water kent deze nadelen niet. In principe bezit de stad een adequate infrastructuur voor de binnenscheepvaart: ruime havens op een uitstekende locatie met een goede ontsluiting via het Winschoterdiep, het Eemskanaal en het Van Starckenborghkanaal. Over deze laatste twee waterwegen loopt de directe verbinding Delfzijl-Lemmer, een schakel in de internationale vaarverbinding Hanzeregio, Eemsmond, IJmond en Rijnmond. De ontwikkeling van het havengebied zal vooral gekoppeld moeten worden aan de opwaardering en internationale betekenis van deze vaarweg. Daarvoor zullen de vervoersrelaties met Noord-Duitsland, de Baltische staten en Scandinavië verder moeten worden uitgebouwd.

De vaarklasse van het Van Starckenborghkanaal zal worden opgewaardeerd naar klasse Va, waardoor tweebaks-duwvaart en de vaart met containerschepen mogelijk wordt.

Ook elders in de stad worden de voordelen van de binnenvaart onderkend en overwogen enkele grotere bedrijven bevoorrading en toelevering over het water plaats te laten vinden. Het Hoendiep (Suikerfabriek) komt nadrukkelijker in beeld als vaarweg voor de binnenvaart.

De vaarklasse van het Verbindingskanaal wordt verlaagd van klasse IV naar klasse II. Deze wijziging heeft weinig consequenties voor de bestaande doorvaart: zowel voor het Reitdiep als het Noord-Willemskanaal geldt al een lagere vaarklasse. Doorvaart met schepen tot 67 m (8.20 breed en beperkte diepgang) blijft mogelijk.

#### *Voorzieningen*

Afgezien van havens en goede hoofdvaarwegen vraagt de beroepsvaart ook een plek in het stedelijk vaarwater en enkele aanvullende voorzieningen: wachtplaatsen voor vervoer gevaarlijke stoffen, rustplaatsen in verband met het Vaartijdenbesluit, watertappunten, nutsvoorzieningen. In het Van Starckenborghkanaal zijn de kegelwachtplaatsen (buiten Paddepoelsterbrug) respectievelijk rustplaatsen (noordoever ter hoogte van de Westindischekade). Gedeelten van het Eemskanaal, buiten de Oosterhavenbrug en de Oosterhaven zuidzijde, zijn gereserveerd als rust- en overwinteringsplaats. de afmeerplaatsen voor de beroepsvaart zijn voorzien van nutsvoorzieningen.

Momenteel zijn de bestaande voorzieningen voor de beroepsvaart adequaat, maar minimaal.

In het stedelijk vaarwater zijn twee zwaaiplaatsen, in de Zuiderhaven en in de Oosterhaven. Beide zwaaiplaatsen worden in de praktijk alleen gebruikt voor schepen tot 67 m: met de verlaging van de vaarklasse van het Verbindingskanaal tot vaarklasse II wordt dit geformaliseerd.

#### *Maatregelen / aanbevelingen*

- op de hoofdvaarwegen (Van Starckenborghkanaal, Winschoterdiep, Eemskanaal, Noord-Willemskanaal, Aduarderdiep en wellicht op termijn het Hoendiep geen verdere functievermenging meer toestaan;
- voorzieningen voor de binnenvaart (rustplaatsen, wachtplaatsen, kegelplaatsen) aan de hoofdvaarwegen lokaliseren;
- bestaande voorzieningen ten behoeve van de beroepsvaart handhaven;
- voor het havengebied een lange termijnvisie ontwikkelen, waarbij met name de Hunzehaven en de Deense haven een specifieke functie voor de binnenvaart krijgen. De Zweedse en Finse haven behouden hun huidige invulling: in de toekomst alleen gebruik toestaan, dat zich goed verstaat met bedrijfsmatige havenactiviteiten.

## **6.2 Op het water: de zeilchartervaart**

Groningen heeft een 'bruine vloot': 25 zeilcharterschippers hebben hun thuisbasis in de stad. Gedurende het zomerseizoen bevaren zij met gezelschappen de Waddenzee, Noordzee en Oostzee. In de winter meren ze af in de binnenwateren van de stad. De schipper verblijft dan op zijn wal-adres. In een enkel geval is het charterschip tevens een woonschip.

Tot nu toe zijn voor zeilcharterschepen geen specifieke voorzieningen getroffen. Bij wijze van proef zijn in de winterperiode gedeelte van de Diepenring en de Zuiderhaven gereserveerd voor charterschepen.

De zeilcharters hebben een zeer positief imago: de schepen brengen levendigheid en publiek naar de stad en de over het algemeen authentieke zeilschepen leveren een waardevolle bijdrage aan het stadsbeeld. De bedrijfstak is groeiende en biedt ook vanuit economisch opzicht goede vooruitzichten: in vergelijking met andere verblijfsaccommodaties levert een bezoekend charterschip meer op per passagier. Wel eist ook hier de klant meer comfort en is er een tendens naar grotere en luxere zeilschepen. In de praktijk blijken schepen kleiner dan 50 m<sup>2</sup> moeilijk rendabel te houden. Ook overwogen veel charterschippers om in het winterseizoen activiteiten op het schip te organiseren (dagtochten, hotel- en vergaderaccommodatie, exposities, e.d.).

De bedrijfstak zeilchartervaart is interessant genoeg om de 'bruine vloot' definitief een eigen plek in de stad te geven. De aanspraken op het openbaar vaarwater laten zich vooral in het winterseizoen gelden, als de 'bruine vloot' binnen de stad een overwinteringsplaats zoekt. De Noorderhaven

fungeert als vrijhaven. Een vrijhaven is bedoeld voor zeilcharters, pleziervaart en varende woon-schepen, kortom passanten die voor een kort verblijf de stad aandoen. Als proef is de noordkade aangewezen als overwinteringsplaats voor zeilcharters. Wij stellen voor deze proef in definitief beleid om te zetten en de regelgeving ten aanzien van de vrijhavenstatus aan te scherpen (zie verder bladzijde 34 van deze nota). De proef met overwinteringsplaatsen aan het Hoge der A en de Zuiderhaven wordt omgezet in een definitieve regeling. Bij de overwinteringsplaatsen zullen enkele aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden (nutskasten e.d.).

Ook in het vaarseizoen (april-oktober) is de stad een aantrekkelijke pleisterplaats voor de zeilcharters. De schippers willen Groningen graag in hun vaarprogramma opnemen. In de zomermaanden kan een gedeelte van de Noorderhaven Nz worden bestemd als overnachtings- en afmeerplaats. Aan het Hoge der A en in het Verbindingskanaal bij het Museum zijn mogelijkheden voor het inrichten van een op- en afstapplaats. Belemmering voor de zeilcharters zijn enkele vaste bruggen in de directe vaarroute naar de stad, waardoor voor schepen met een staande mast Groningen alleen via een omweg te bereiken is. Ook van de zijde van de watersportorganisaties wordt al jaren gepleit voor het realiseren van een staande-mast-route door de provincie. De gemeente kan in deze echter alleen optreden als mede-pleitbezorger.

In samenwerking met de zeilcharterschippers en toeristische organisaties zullen de komende tijd enkele promotionele activiteiten ontwikkeld worden. De *Open Dagen Zeilchartervaart* heeft inmiddels een vervolg gekregen en wordt wellicht een jaarlijks terugkerend evenement.

#### *Maatregelen / aanbevelingen*

- gedeelte van de Noorderhaven noordzijde reserveren voor de zeilchartervaart, in de zomer als afmeer- en overnachtingsplaats, in de winter als overwinteringsplaats;
- het Hoge der A en een aangewezen gedeelte van de Zuiderhaven gedurende de winter te bestemmen als overwinteringsplaats voor zeilcharterschepen;
- aan het Hoge der A en in het Verbindingskanaal bij het Museum-eiland een op- en afstapplaats voor de chartervaart inrichten.

### **6.3 Op het water: de grote en kleine watersport**

In de waterrecreatie vallen twee gebruikersgroepen te onderscheiden: de grote en de kleine watersport.

#### *De grote watersport: de pleziervaart*

Het aantal bootvakanties in Nederland vertoont een stijgende lijn. In de provincie Groningen is de laatste jaren gewerkt aan de aanleg en het promoten van een aantal vaarcircuits (Noordwest Groningencircuit, Damsterdiepcircuit, Oost-Groningencircuit). Deze vaarroutes hebben zich inmiddels een plaats verworven bij de watertoerist. Het merendeel van de vaarrecreanten komt uit Nederland (Randstad, Oost-Nederland), maar ook het aantal bezoekers van over de grens groeit gestaag, vooral uit Scandinavië. Van de Duitse markt wordt geen groei meer verwacht. De opkomst van vaargebieden in Duitsland zelf heeft daarmee te maken.

De stad ligt gunstig voor de pleziervaart en heeft de vaarrecreant qua attracties en verpozing voldoende te bieden, alleen de kwaliteit van de routes naar de stad en de accommodaties in de stad zelf schieten te kort.

Wil de stad Groningen een groter aandeel verwerven in het vaartoerisme in het noorden, moet het vaartoerisme een ruimere plaats krijgen in het stedelijk vaarwater en moet er meer zorg en aandacht worden besteed aan veiligheid, comfort en activiteiten. Onderzoek toont aan dat het overgrote deel van de bezoekers over het water ouderen zijn: een groep, die deze zaken zeer op prijs stelt. Alleen de aanlegplaatsen in de jachthavens bieden de vaarrecreant aanvullende voorzieningen (afmeerpalen, tappunten, sanitair enz). Uitbreiding van de jachthavencapaciteit (Oosterhaven, Reitdiepshaven) is in voorbereiding.

Jaarlijks doen ca. 5000 pleziervaartuigen de stad aan, in totaal goed voor 14.000 overnachtingen (ter vergelijking de toeristische hotelovernachtingen bedroegen in 1994 ca. 45.000). De jachthavens



(Oosterhaven en Groninger Motorbóten Club) bieden accommodatie voor 100 jachten: de diepenring biedt nog eens ruimte voor 25 pleziervaartuigen. In het hoogseizoen is dit ontoereikend. De ligplaatsen in de Diepenring zijn in principe geen overnachtingsaccommodatie, maar eerder bedoeld als aanlegplaatsen voor een kort stadsbezoek. De voorzieningen zijn minimaal: waar aanwezig kan gebruik worden gemaakt van de nutsvoorzieningen, aangelegd ten behoeve van de zeilchartervaart. In het vaarseizoen zijn bij wijze van proef het Hoge der A en een deel van de Zuiderhaven aangewezen als overnachtingsplaats voor pleziervaart. Deze regeling voldoet goed en wordt, zolang de jachthavencapaciteit ontoereikend is, voortgezet. In het gemeentelijk vaarwater zal geen accommodatie beschikbaar worden gesteld als permanente ligplaats of winterstalling voor pleziervaartuigen: daarvoor blijft men aangewezen op particuliere jachthavens en winterstallingen. Goede bewegwijzering is een randvoorwaarde: onbekend maakt onbemind. De bestaande bewegwijzering en informatievoorziening voor de recreatievaart is onduidelijk. Ter verbetering wordt aan een systeem van zónebeoording gedacht. In promotionele zin is er ook nog veel werk te verzetten. Met de toeristische organisaties zal worden gekeken naar een gerichte promotie van de waterrecreatie in de stad.

Veel water betekent veel bruggen. Om frictie tussen het landverkeer en het vaarverkeer te voorkomen zijn er spertijden ingevoerd: tijdens de spitsuren van het landverkeer is er geen brugbediening. Het belang van een vlotte doorstroming van het wegverkeer prevaleert hier duidelijk boven de belangen van de vaarrecreant. Deze belangen afwegende zullen de spertijden gehandhaafd blijven. Op verzoek van de pleziervaart zullen bij twee bruggen (Emmabrug en Herman Colleniusbrug) wachtplaatsen worden ingericht.

Er zijn plannen om enkele vaarroutes weer te openen voor de grotere pleziervaart en zeilcharterschepen en deze routes op te nemen in de vaarcircuits van de stad naar de regio. Ter hoogte van de Gideonweg kan een verbinding worden gegraven tussen Winschoterdiep en Oude Winschoterdiep. Een optimale vaarverbinding verlangt echter ook de vervanging van twee vaste bruggen over het Oude Winschoterdiep. Hetzelfde speelt op termijn in het Hoendiep: door het vervangen van de vaste bruggen over het Hoendiep ontstaat er een belangrijke aansluiting op een vaarcircuit naar het Westerkwartier. Het openen van de vaarweg voor de grotere recreatieschepen zou gekoppeld kunnen worden aan de grotere infrastructurele werken (ongelijkvloerse kruising Westelijke Ringweg). Watersportorganisaties en zeilcharterschippers bepleiten al jaren het instellen van 'staande-mast-routes' vanuit de provincie van en naar de stad. Voor een deel kan de gemeente daarin alleen medepleitbezorger zijn.

Bijkomend voordeel van het openen van specifieke recreatieve routes is de ontlasting van de hoofdvaarwegen van pleziervaart.

#### *Maatregelen / aanbevelingen*

- uitbreiding van de jachthavencapaciteit in de stad (Oosterhaven, Reitdiepshaven);
- voortzetting van de proef met overnachtingsplaatsen Hoge der A/Lage der A verbinden aan uitbreiding particuliere jachthavens;
- het comfort op het Groningse binnenstadswater voor de vaarrecreant vraagt om verbetering: schonere diepen, toegankelijke wallekanten, veiligheid, aanlegplaatsen bij bruggen, duidelijke bewegwijzering en informatievoorziening;
- heropenen van de vaarroute via het Oude Winschoterdiep;
- bewerkstelligen van de 'staande-mast-routes' naar de stad (Hoendiep, Reitdiep);
- in samenwerking met toeristische organisaties promotionele activiteiten ontwikkelen.

#### *De kleine watersport*

De categorie kleine watersport kent een grote verscheidenheid: van serieuze sportbeoefening zoals het wedstrijdroeien tot de meer recreatieve vormen van waterfietsen en kanoën. De kleine watersport vormt op het water de meest kwetsbare groep watergebruikers. Het veiligheidsaspect is daarom bij deze categorie van het grootste belang. Kanoën en roeien worden veelal beoefend binnen een verenigingsverband. De roeisport concentreert zich aan de stadsranden, in de rechte kanaalvakken.



Risico's met betrekking tot de beroepsvaart zijn echter niet uit te sluiten indien roeiers bij de beoefening van hun sport gebruik blijven maken van de grotere vaarwegen.

De kanosport in het stedelijk vaarwater is puur recreatief: in het buitengebied zijn speciale, aantrekkelijke routes voor de kanovaarder. Uitbreiding van deze vaarcircuits is een overweging. Het water in de stad kent beperkingen ten aanzien van het uitbreiden van het kanovaren en andere vormen van de kleine watersport. Ruimtebeslag en vooral het veiligheidsaspect zijn de argumenten voor een zorgvuldig beleid bij het toestaan van de kleine watersport. Hetzelfde geldt ten aanzien van het toestaan van commerciële activiteiten op het water. Om de mogelijkheden te onderzoeken zal bij wijze van proef worden gestart met een verhuurbedrijfje (kano's) aan de Diepenring.

#### *Aanbevelingen*

- zorgvuldige afweging bij het uitbreiden van de commerciële en niet-commerciële kleine watersportactiviteiten in het stedelijk vaarwater in verband met het openbare karakter van het stedelijk vaarwater;
- om redenen van veiligheid vermenging van de kwetsbare kleine watersport met ander gebruik van het stedelijk vaarwater vermijden;
- proefneming met verhuurbedrijf kleine watersport in de Diepenring.

## 7 | Wonen op het water

Wonen op het water was in oorsprong verbonden aan het beroep van binnenvaartschipper: het transportschip was tegelijkertijd de woning van de schipper en zijn gezin. De laatste decennia is er sprake van een trendbreuk en ligt er geen direct verband meer tussen het beroep van de woonschipbewoner en de keuze voor een woning op het water. In de jaren zestig gingen veel walbewoners op het water wonen als betaalbare oplossing van hun woningnood. Nu is de keuze voor het wonen op het water vooral een keuze voor de voordelen van de woonvorm: veel privacy, het gevoel van buiten te wonen in de stad, de nabijheid van voorzieningen en binnenstad, een vrijstaand huis met water rondom en de recreatieve mogelijkheden van een varend huis. Gaandeweg heeft de eerste generatie woonschepenbewoners zich een plek op de woningmarkt verworven en werd wonen op het water een aantrekkelijke woonvorm voor velen en een van de hedendaagse leefstijlen.

De aanspraken van de woonvorm op het water zullen dan ook niet afnemen. De wachtlijst voor een ligplaats in de stad kent nu 166 gegadigden, waarvan 123 inwoners van de stad.

Belangenorganisaties van woonschepenbewoners dringen daarom ook aan op een forse uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de stad.

In totaal liggen er nu 490 woonschepen binnen de gemeentegrenzen, waarvan 431 op een door de gemeente uitgegeven ligplaats. Groningen heeft landelijk gezien, na Amsterdam, het grootste aantal ligplaatsen voor woonschepen.

### *Overzicht aantal ligplaatsen per kanaalvak*

• Reitdiep	50 ligplaatsen
• Oosterhamrikkanaal / Bloemsingel	32 ligplaatsen
• Winschoterdiep	49 ligplaatsen
• Boterdiep	38 ligplaatsen
• Noord-Willemskanaal	16 ligplaatsen
• Hoendiep / Eendrachtskanaal	62 ligplaatsen
• Verbindingskanaal	28 ligplaatsen
• Diepenring binnenstad	78 ligplaatsen
• Woonschepenhaven	78 ligplaatsen
Totaal	431 ligplaatsen

### **7.1 Volkshuisvesting**

#### *Uitgangspunten*

Wonen op het water is een erkende woonvorm, gelijkwaardig aan het wonen op de wal. Deze erkenning en gelijkstelling is een stap in de richting van het ontwikkelen van een volkshuisvestingsbeleid toegesneden op de woonvorm op het water. Daarbij zal zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij het wonen op de wal. Principes voor het wonen op de wal zullen ook worden toegepast op wonen op het water: sociale woningbouw en bouwen voor de markt, stadsvernieuwing, woonkwaliteit en woonmilieu, differentiatie naar verschijningsvorm, rechtszekerheid, het aanzien van de gemeente en onderhoud. Het algemene volkshuisvestingsbeleid van de gemeente is er op gericht de kwaliteit van het wonen en van de woonmilieus te laten aansluiten op de ontwikkeling in de

woningmarkt: vertaald naar de woonvorm op het water levert dit de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden op:

- de huidige en zeker de nieuw te ontwikkelen liggebieden zullen kwalitatief goed moeten zijn;
- een grote verscheidenheid aan woonvormen en woonmilieus dient aan te sluiten op de huidige en toekomstige woonbehoefte;
- de prijs-kwaliteitverhouding van ligplaatsen zal evenwichtig moeten zijn en vergelijkbaar moeten zijn met wonen op de wal (marktpositie).

Binnen deze uitgangspunten en randvoorwaarden moet een gericht volkshuisvestingsbeleid worden ontwikkeld en zal het wonen op het water zich moeten ontwikkelen van een marginale naar een volwaardige woonvorm.

#### *Woonbehoefte-onderzoek*

In de voorbereidingsfase van deze structuurschets is onderzoek verricht naar de woonvorm en de doelgroep. Uit onderzoek is gebleken, dat 88% van de bewoners de huidige ligplaats in haar totaliteit redelijk tot goed waardeert. Wel is er behoefte aan kwaliteitsverbetering van de woonomgeving en in mindere mate van het schip. De negatieve punten van het wonen op het water hebben betrekking op zowel het schip zelf als op de woonomgeving en de ligplaats. Als knelpunten worden genoemd: gemis aan bergruimte (zowel op het schip als aan de wal), hoge onderhoudskosten, te klein schip, overlast vanaf de wal (vandalisme, verkeersoverlast, zwerf- en drijfvuil, gemis privacy, veiligheid), beperkt uitzicht. Ondanks deze minpunten willen bewoners hun eigen woonsituatie kunnen bepalen en hechten ze sterk aan hun schip. Voor een deel hangt deze keuze samen met het eigenaar/bewoner zijn, voor een deel met het 'vrije leven'. Bijna 60% van de ondervraagden wil op de huidige ligplek blijven wonen. Alleen een aanmerkelijke verbetering van de woonomgeving zou een verhuizing teweeg kunnen brengen. In de praktijk willen woonschepenbewoners met een kwalitatief minder goede ligplaats graag doorstromen naar een mooiere liggebied. In die zin kan aan de woonvorm op het water ook een 'wooncarrière' verbonden worden. Segmentatie en herkenbaarheid van woonmilieus zal de doorstroming bevorderen.

Een woonbeeldenonderzoek wijst uit dat vooral wordt gekozen voor ligplaatsen met meer (privé)-buitenruimte, gelegen in het buitengebied of aan het openbaar groen. Net als bij andere woonvormen bestaat er behoefte aan ruimer wonen. De druk op kwalitatief goede ligplaatsen zal toenemen. Binnen de bestaande kanaalvakken zijn de mogelijkheden beperkt. Via herschikking, aankoop van verwaarloosde schepen en zomogelijk uitbreiding zullen de mogelijkheden worden onderzocht om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Kansen in de uitlegebieden zullen eveneens worden verkend.

## **7.2 Bestaande liggebieden**

De meeste liggebieden in de stad zijn in de loop der tijd ontstaan langs de oude vaarwegen naar de stad: er lag geen bewuste planologische of stedenbouwkundige planning aan ten grondslag. Integratie in de omringende bebouwing en woonwijken bleef achterwege. De aanwezigheid van vaarwater was feitelijk het enige criterium voor het ontstaan van het liggebied. Naderhand zijn de meest elementaire voorzieningen getroffen: afmeerpalen, steigers en nutsvoorzieningen. Bij de meeste woonschepen is de oever of kade in gebruik genomen als tuintje, terras of als bergruimte met een schuurtje. Er zijn grote verschillen tussen liggebieden. Waterwegen met groene oevers in het stedelijk gebied bieden een goede woonomgeving en worden het hoogst gewaardeerd, liggebieden in watervakken in de periferie van de stad langs bedrijfsterreinen of verkeerswegen kennen een lagere waardering. De kwaliteit van het buitenmilieu in en rond liggebieden vraagt in de toekomst zeker meer aandacht. Een ongunstige milieubeoordeling geldt voor alle woonfuncties in de omgeving, op de wal en op het water. Op basis van de milieubeoordeling krijgen enkele liggebieden een ongunstige beoordeling: het Hoendiep, het Noord-Willemskanaal en het Reitdiep vanwege de zónering van de suikerfabriek en/of de aanwezigheid van verkeer en bedrijvigheid. Wegverkeer levert eveneens een hoge geluidbelasting op voor de woonfunctie in de Diepenring rond de binnenstad. De actuele geluidbelasting verschilt echter per ligplaats. Evenals aan woningen kunnen ook aan woonschepen geluidsanerende maatregelen worden getroffen.

Een belangrijke aspect van een kwalitatief goede ligplaats is de beschikbaarheid van een eigen buitenruimte direct om het schip, zowel op het water als aan de wal. Woonschepen blijven meer dan vroeger op één plaats liggen en het wordt aantrekkelijk om op de wal vaste voorzieningen en een privé-verblijfsruimte buiten het schip te creëren. Bovendien kampen de meeste woonschepenbewoners met een chronisch gebrek aan bergruimte en heeft een schip geen geëigende bergplaats voor typische ‘walzaken’ zoals fietsen, kindwagens e.d. In de praktijk claimen de woonschepenbewoners dan ook een deel van de wal bij hun ligplaats als tuin of terras. Doorgaans is in de loop der jaren een gedoogsituatie ontstaan rond het walgebruik, in enkele gevallen wordt het niet toegestaan (o.a. Diepenring binnenstad, Noord-Willemskanaal, Eendrachtskanaal). Het walgebruik levert veel onvrede op, zowel bij de bewoner als bij de beheerder. Gebrek aan kwaliteit in inrichting, verlies van openbare ruimte en de onduidelijke rechtsverhouding vormen telkens aanleiding tot conflicten. Een helder standpunt en eenduidig beleid ten aanzien van de omvang van de ligplaats en de ingebruikgeving van de wal moet daarin duidelijkheid geven.

### **7.3 Woonschepen en het aanzien van de gemeente**

De verschijningsvorm van de woonschepen, het uiterlijk, is altijd een punt van discussie en zorg. Geen schip is gelijk, maar ruwweg kunnen er naar verschijningsvorm drie hoofdgroepen worden onderscheiden:

- de authentieke schepen (binnenvaart- en zeilschepen, geschikt gemaakt voor permanente bewoning);
- de woonarken: vergelijkbaar met een drijvend huis;
- de woonvaartuigen: een mengvorm van ark en schip, vaak een opbouw op een authentiek casco.

Een officiële ligplaats is een permanente claim voor de woonfunctie op het openbaar vaarwater. Het woonschip wordt een blijvend ruimtelijk element in de omgeving en daarmee wordt de inpassing van het woonschip in de omgeving een aandachtspunt. Woonschepen vallen niet onder de Woningwet. Een schip of ark is geen bouwwerk in de zin van de Woningwet en het gemeentelijk toetsingskader, de Bouwverordening, strekt zich nog niet uit tot het wonen op het water. Zo kan het gebeuren dat voor een eenvoudig schuurtje op de oever een bouwvergunning moet worden aangevraagd, terwijl voor een complete opbouw op het woonschip deze vergunning niet vereist is. Door het stellen van voorschriften aan de ligplaats kunnen beperkt eisen worden gesteld aan het uiterlijk van het schip. Deze voorschriften kunnen worden opgenomen in bestemmingsplannen of verordeningen. De regeling Uniforme Voorschriften Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater stelt vanaf januari 1997 maximale afmetingen (hoogte, breedte, lengte) aan woonschepen. De nautische veiligheidseis in de Verordening Openbaar Vaarwater 1994 maakt een onderscheid tussen kwetsbare schepen en niet-kwetsbare schepen. De constructie van het woonschip (gangboord, vrijboord, bolders) is bepalend voor de kwetsbaarheid. Op vaarwegen zijn kwetsbare woonschepen om veiligheidsredenen niet toegestaan. In grote lijnen komt de kwetsbaarheidsregel neer op een scheiding tussen authentieke schepen en woonarken.

Het uiterlijk van woonschepen verlangt een andere benadering, zowel van de bewoners als van de gemeente. Op grond van de Gemeentewet kunnen eisen worden gesteld die ‘het aanzien van de gemeente’ betreffen. Het gaat hier dan om eisen die vergelijkbaar zijn met welstandseisen. Voordat dergelijke eisen aan woonschepen kunnen worden gesteld, moeten objectieve criteria worden opgesteld en een deskundige instantie worden benoemd om de ‘welstand’ te kunnen beoordelen. Tevens kunnen eisen worden gesteld die betrekking hebben op de (brand)-veiligheid van de ligplaats (bijv. de onderlinge afstand tussen de schepen). Deze mogelijkheden zullen nader worden verkend. Bij deze verkenningen zal specifiek voor de binnenstad de betekenis van het beschermde stadsgezicht worden meegenomen. Vanuit deze gedachte wordt het ook interessant om een onderscheid te maken tussen authentieke schepen en woonarken. In het gemeentelijk vaarwater liggen in aantal ongeveer evenveel arken als authentieke schepen/woonvaartuigen. Kanalen, diepen en havens ademen de sfeer van activiteit en van veel scheepsbewegingen. Authentieke binnenvaartschepen en zeilschepen passen in dat beeld. Het behoud van het drijvend cultuuroed en het beschermen van

historische schepen is een punt van zorg. Tot nu toe ligt het behoud van dit cultuuroed in handen van particulieren/liefhebbers. In hoeverre de overheid hier een gericht ‘monumentenbeleid’ kan uitoefenen of een voorkeursbeleid voor authentieke woonschepen in de diepenring kan voeren is nog onduidelijk. De mogelijkheden zullen worden onderzocht.

#### **7.4 Stadsvernieuwing te water**

##### *Koerswijziging*

De kwaliteit van het wonen op het water in de bestaande liggebieden staat onder druk door omgevingsfactoren, maar ook door gebreken aan de woonvorm, het schip, zelf. Analooq aan de aanpak van oude stadsbuurten op de wal zal ook voor het wonen op het water een stadsvernieuwingsoperatie in gang moeten worden gezet. Herstructureren van bestaande gebieden, saneren van ‘slechte’ ligplaatsen en het opnieuw inrichten en herverkavelen van liggebieden zijn de onderdelen van deze aanpak. De stadsvernieuwing zal inzetten op alle aspecten van het wonen op het water: ligplaatsen, woonomgeving én woonschip. De kwaliteitssprong kan alleen gerealiseerd worden door een dergelijke totaal-aanpak.

Kwaliteitsverbetering van ligplaatsen vergen een forse inzet en investering. Inherent daaraan houdt dit voor de bewoners verlies van verworven vrijheden in, bijvoorbeeld een strikter aanschrijvingsbeleid bij achterstallig onderhoud aan woonschepen, optreden tegen oneigenlijk gebruik van ligplaatsen en oever. Situaties en maatregelen die zich ook voordoen in de volkshuisvesting en de ruimtelijke ordening op de wal. Vergelijkbaar met de particuliere huiseigenaar op de wal wordt van de woonschipeigenaar een (financiële) inspanning verwacht. Knelpunt bij een grootscheepse aanpak van de liggebieden is de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning: in de praktijk worden woonschepen en -arken met ligplaatsvergunning verkocht. Om de verbetering van liggebieden in gang te zetten kan het opschorten van de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning een instrument zijn. Daartoe zal de regelgeving ten aanzien van de overdraagbaarheid van de vergunning nog nader worden onderzocht.

##### *Ligplaatsverbetering*

In de bestaande liggebieden liggen de woonschepen in een lang lint, parallel aan de oever. Een gegroeide situatie, immers een schip meert altijd langs zij af. De meeste ligplaatsen zijn geleidelijk aan in gebruik genomen. Daarbij werden de meest elementaire voorzieningen door de gemeente of de gebruiker aangebracht. Het verbeteren van de woonkwaliteit van ligplaatsen was nooit het doel. In de loop der jaren is er in enkele liggebieden een enorme verdichting ontstaan, met zeer weinig ruimte tussen de schepen. De verdichting is in sommige situaties zo groot, dat vanaf de oever het water volledig aan het zicht onttrokken is. Afgezien van dit ruimtelijk nadeel tast deze verdichting het woonmilieu aan en ontstaan er problemen met de brandveiligheid.

Een andere inrichting van het liggebied kan verbetering brengen, waardoor er een prettiger woonklimaat ontstaat voor de woonschepenbewoners en het water als openbaar gebied toegankelijker wordt. Elk liggebied heeft een eigen karakter met eigen problemen en verlangt een eigen benadering. Dit komt het ontstaan van een differentiatie in woonmilieus ten goede. In watervakken met weinig scheepsbewegingen kan naast een algehele renovatie van woonomgeving en schepen ook een herschikking van de ligplaatsen overwogen worden. Het Oosterhamrikkanaal, maar ook de Woonschepenhaven zijn dergelijke stille watervakken. Voor de herverkaveling van een liggebied zijn verschillende modellen te ontwikkelen: de schepen haaks op de oever, in dubbelligging, in kopligging aan steigers.

Bij een aantal liggebieden is er door een combinatie van omgevings- en milieufactoren sprake van een ongunstig woonmilieu: beperkte buitenruimte, ontoereikende voorzieningen, stankoverlast van verkeer en industrie. Herinrichting van de woonomgeving biedt maar ten dele verbetering en het saneren van de milieu- en verkeershinder kan maar in beperkte mate: er zal altijd sprake blijven van een ontoereikend woonmilieu. Het is niet ondenkbaar dat op termijn ook de belangstelling voor deze kwalitatief mindere liggebieden sterk af zal nemen. Sporadisch is dit al het geval.

Overwogen kan worden om deze ligplaatsen te verplaatsen en het water en oever weer te bestemmen als openbare ruimte.

De ligplaatsen in de stad zijn de woningvoorraad voor de woonvorm op het water. Geconstateerd wordt dat een deel van deze woningvoorraad niet aansluit op de woonbehoeften. Zowel de gemeente als de gebruikers ervaren de kwaliteit op een aantal onderdelen als matig tot slecht. Een ligplaatsverbetering van de bestaande liggebieden moet er voor zorgen dat vraag en aanbod voor de woonmarkt op het water met elkaar gaan sporen. Deze stadsvernieuwing te water is een proces van jaren. In een uitvoeringsplan per watervak zal invulling worden gegeven aan de verbeteringsmogelijkheden. De ligplaatsverbetering zal gefaseerd over meerdere jaren ten uitvoer worden gebracht. Belangrijkste opgave is een kwaliteitsverbetering voor de huidige liggebieden. Voor de stadsvernieuwingsoperatie geldt als algemeen uitgangspunt dat het voor alle betrokkenen een verbetering van de woonsituatie zal opleveren, dat de plannen in overleg met betrokkenen worden vastgesteld en dat bij het vervallen van ligplaatsen kwalitatief goede ligplaatsen zullen worden aangeboden, danwel op andere wijze compensatie plaatsvindt.

#### **7.5 De wachtlijst**

Er is een wachtlijst voor ligplaatsen in de stad. De lijst functioneert in de praktijk niet omdat er geen nieuwe ligplaatsen bij komen. Door de combinatie van marktwerking en de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning is er van toewijzing van ligplaatsen conform de wachtlijst door de gemeente geen sprake. De wachtlijst is mede hierdoor geen goede graadmeter voor de werkelijke woonbehoefte op het water. Wel vindt er een forse doorstroming plaats: volgens het rapport 'Kantje Boord' (woonwensenonderzoek woonschepbewoners 1997) verwisselt jaarlijks door verkoop een kwart van de ligplaatsvergunningen in de stad van vergunninghouder buiten de wachtlijst om. Aan deze lijst is geen service van de gemeente aan vergunninghouders gekoppeld. Wel is er een relatie met ligplaatsen in de Noorderhaven: eigenaren die drie of meer achtereenvolgende jaren een ligplaats in deze haven hebben ingenomen en die voorkeur hebben voor een andere ligplaats, krijgen in principe voorrang.

De functie en de noodzaak van de wachtlijst zal nader worden onderzocht. Hierbij streven wij er naar de wachtlijst af te bouwen. Tevens zal worden bezien of distributie van ligplaatsen gewenst is of dat een en ander geheel of gedeeltelijk aan de markt kan worden overgelaten.

## 8 | Uitbreiding van liggebieden: een onderzoek

### 8.1 De markt

Er is grote belangstelling voor het wonen op het water. Waar de stad probeert met nieuwbouw op het land nieuwe inwoners aan te trekken, zou ook via een specifieke woningmarkt, de woonvorm op het water, een poging kunnen worden gedaan nieuwe stadgers aan te trekken. Het openbaar vaarwater in de stad is onderzocht op de mogelijkheden voor het wonen op het water.

Het woononderzoek (zie paragraaf 7.1) heeft uitgewezen dat op het water evenals op het land behoefte bestaat aan een grotere woning (schip) en een ruime en groene woonomgeving. Ook het aantal ingeschrevenen op de zogenaamde 'voorkeurslijst' is een indicatie dat woonschepenbewoners met een ligplaats in de stad graag willen verhuizen naar een andere locatie met meer buitenruimte. De bestaande voorraad aan ligplaatsen kan maar voor een zeer beperkt deel in deze behoefte en vraag voorzien. Dit geldt ook voor uitbreiding met nieuwe ligplaatsen. De capaciteit van de stad is beperkt. Op grond van de sektornota 'uitbreiding ligplaatsen woonschepen' van april 1992 zijn uiteindelijk 16 nieuwe ligplaatsen gecreëerd.

Vooruitlopend op het nieuwe woonschepenbeleid hebben wij eind 1997 een bedrag beschikbaar gesteld voor het strategisch aankopen van woonschepen. De hierdoor vrijkomende ligplaatsen worden voorlopig niet opnieuw uitgegeven, maar te zijner tijd ingezet om ligplaatsverbetering mogelijk te maken.

De ontwikkeling van woonvormen op het water vraagt een zorgvuldige benadering, willen de problemen zoals die zich nu voordoen in de bestaande liggebieden uitblijven. Waar in het verleden alleen de aanwezigheid van water en nautische voorwaarden bepalend waren voor de ontwikkeling van een liggebied, dient nu een afweging plaats te vinden met andere (omgevings)factoren: milieunormen, stadsgezicht, natuur, ecologie, economische belangen. Alleen door een goede planologische en stedenbouwkundige inpassing kan er een kwalitatief hoogwaardig woongebied ontstaan, dat voorziet in de bestaande vraag. De ontwikkeling van het wonen op het water in de nieuwe Reitdieps-haven is een eerste voorbeeld van een dergelijke benadering.

Uitbreidingsplannen vergen forse investeringen en het is onontkoombaar dat ook voor de woonvorm op het water het marktprincipe wordt geïntroduceerd. Hoofdstuk 10 gaat in op de financiële aspecten.

### 8.2 De locaties

Een eerste vereiste voor een woonlocatie is water, een tweede voorwaarde is een goede woonomgeving. Zowel water als omgeving bestaan al of kunnen gemaakt worden. Het is vervolgens een afweging van belangen of het water wordt bestemd voor wonen op het water of een andere gebruiksfunctie krijgt. Bovendien is bij een aantal waterwegen het realiseren van een woonfunctie op het water mede afhankelijk de instemming van eigenaren en beheerders.

De eerste verkenning van voor de woonfunctie kansrijke watervakken leverde de volgende locaties op:

- *Boterdiep (vaarweg)*

Deze oude vaarweg kent een redelijk woon- en leefklimaat met veel groen in het bestaande liggebied. Bedreigingen zijn de enorme verdichting van woonschepen en de nabijheid van het Van Starckenborghkanaal. Scheepvaart in het kanaal veroorzaakt een hinderlijke golfslag in het eerste gedeelte van het

liggebied. Tussen de woonschepen is nauwelijks vrij water en de oever is volledig geprivatiseerd. Water en oever zijn over de gehele lengte afgesloten van de weg. Voor verbetering van het leefklimaat op en aan het water is het noodzakelijk het bestaande liggebied te verdunnen. Ten noorden van het bestaande lint van woonschepen is in principe ruimte voor een nieuw, aanvullend liggebied. Momenteel wordt aan de oostoever gewerkt aan de inrichting van een ecologisch parkgebied tussen Beijum en het Boterdiep. De komst van woonschepen zou de ontwikkeling van dit gebied ernstig verstoren. Aan de noordwest-oever van het Boterdiep is een woonfunctie op het water minder storend, maar het blijft problematisch. Het realiseren van een woonfunctie kan alleen in samenwerking met het waterschap, de eigenaar van de vaarweg.

- *Reitdiep (rivier)*

Het Reitdiep tussen de Plantsoenbrug en de spoorbrug kent een hoge dichtheid aan woonschepen. Het biedt een kwalitatief hoogwaardig liggebied. De schepen liggen geconcentreerd in het eerste gedeelte van de waterweg. De claim op water en oever is groot, ten koste van de openbare verblijfsfunctie. De ruimtelijke, recreatieve en ecologische betekenis van het Reitdiep wordt steeds belangrijker. Ook aan het water wordt de woonfunctie sterker. In de toekomst krijgt de rivier nadrukkelijker een rol in de herstructurering van de langsgelegen bedrijvzone Friesestraatweg. Het gedeelte van het Reitdiep parallel aan de bedrijvzone kent een hoge milieubelasting. De grote verscheidenheid in gebruik beperkt het op grote schaal verder uitbouwen van het liggebied voor woonschepen. Het is een overweging om in het gedeelte vanaf de spoorbrug noordwaarts verspreid kleine clusters van ligplaatsen in te richten voor authentieke, varende schepen. De woonfunctie op het water komt de sociale veiligheid van de nieuwe fietsroute langs het Reitdiep ten goede. De rivier is niet in eigendom bij de gemeente: het realiseren van een woonfunctie in de vaarweg kan alleen in overleg met de eigenaren, te weten provincie en waterschap.

- *Reitdiepshaven (nieuw water)*

In het plan voor een nieuw woon- en werkgebied aan het water in het stadsdeel Noord-West zijn ook 20 tot 25 plekken voor wonen op het water opgenomen. Bij de invulling wordt gedacht aan zeer luxe woonarken. Aan het uiterlijk van deze arken zal, in verband met de uitstraling van het gebied, hoge welstandseisen worden gesteld.

Waterstaatkundig vergt de aanleg van het havengebied een aantal aanvullende maatregelen.

- *Woonschepenhaven (uitbreiding)*

De Woonschepenhaven is een prettig woongebied, met een eigen karakter en een hechte gemeenschap. Alleen de geïsoleerde ligging en de slechte verbinding met de binnenstad worden als minpunten ervaren. Ook kent de haven in de huidige verkaveling een groeiend ruimteprobleem. Bewoners liggen elkaar ongewild steeds meer in de weg. Om het liggebied te verdunnen zou de haven uitgebreid kunnen worden. Aan de oostkant van de haven ligt langs het Eemskanaal het slibdepot van de gemeente. Dit terrein kan worden aangewend voor het verdubbelen van de wateroppervlakte van de Woonschepenhaven. De uitbreiding van de woonfunctie levert geen problemen op met de ontwikkeling van het naastgelegen bedrijventerrein Driebond.

- *CiBoGa*

Op het voormalige Circus-, Boden- en Gasfabriekterrein zal een verdicht woon- en werkgebied worden ontwikkeld, met een woonfunctie direct aan het water. Het wonen aan het water verstaat zich in deze situatie slecht met wonen op het water. In het ontwikkelingsplan zijn dan ook geen ligplaatsen voor woonschepen opgenomen. Het bestaande uitsterfbeleid voor woonschepen zal worden gecontinueerd.

- *Stad van Straks: de stad te water*

De stad groeit: het structuurplan 'De stad van Straks, Groningen in 2005' (1996) kent een ambitieus programma voor stadsuitleg. Bij de planontwikkeling van nieuwe stadswijken aan de randen van de stad zullen de mogelijkheden voor de woonvorm op het water integraal in de planvorming worden



meegenomen. De ontwikkeling van de woningbouwlocatie Dorkwerd met de Reitdiepshaven is een eerste uitwerking van dit structuurplanvoornemen. De woningmarktontwikkeling blijft echter een bepalende factor, zowel voor de nieuwbouw op het land als op het water.

*Aanbevelingen wonen op het water, tevens criteria t.a.v. uitbreiding van ligplaatsen*

- planologische en stedenbouwkundige inpassing van ligplaatsen en woonschepen in de stedelijke omgeving;
- streven naar hogere kwaliteit van de woonomgeving voor woonschepen: op basis van een actieplan een stadsvernieuwingsoperatie starten voor bestaande liggebieden;
- ontwikkeling tot volwaardige woonvorm: introduceren van principes uit de volkshuisvesting en hanteren van milieunormen voor de woonvorm op het water;
- ligplaatsen op basis van een exploitatie-opzet aanleggen en uitgeven;
- ontwikkelen van kwaliteitseisen voor woonschepen in relatie tot de ligplaats en de omgeving van de ligplaats.
- bij toewijzing van een ligplaats kan het scheepstype bepalend zijn (onderscheid ark en authentiek schip).

*Samenvattend*

De ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen zal noodzakelijk zijn om de gewenste woonkwaliteit te kunnen bieden en het nieuw in te zetten beleid voor woonvorm vorm te kunnen geven.

Voor ligplaatsen is water nodig: bestaand water of nieuw water. Bij het zoeken naar nieuwe locaties heeft naast een milieubeoordeling ook een afweging van planologische en stedenbouwkundige factoren plaatsgevonden. Het ontwikkelen van marginale of geïsoleerde plekken biedt vanuit bewoners en voor de stad zelf weinig perspectief. Alle factoren en belangen afwegende zijn er op het stedelijk openbaar vaarwater voor de komende 10-15 jaar beperkte mogelijkheden voor uitbreiding.

De uitbreidingsmogelijkheden zijn aangegeven op het kaartje 'Kansen'. Nieuwe ligplaatsen zullen in principe kostendekkend moeten zijn. Mogelijkheden voor uitbreiding liggen in de toekomst, in de stadsuitbreidingen: nieuwe liggebieden/ligplaatsen zullen in de toekomst integraal moeten worden meegenomen in stadsuitleg en in nieuw te ontwikkelen stadswijken (Reitdiepshaven, Middelbert). Op korte termijn is de Reitdiepshaven een interessant project: in de planontwikkeling zijn 20-25 plaatsen voor een woonvorm op het water opgenomen. De Reitdiepshaven wordt daarmee de meest reële uitbreidingslocatie voor de woonvorm op het water.

## 9 | De watervakken: aanbevelingen

Per watervak zal een ontwikkelingsrichting worden beschreven met een voorkeur voor gebruik (bestaand en toekomstig), functie en inrichting.

### *Uitgangspunten*

In de voorafgaande hoofdstukken heeft een analyse plaatsgevonden van het stedelijk vaarwater, in karakteristieken, kansen, bestemming en gebruik. Een en ander levert de volgende uitgangspunten op voor het toedelen van functies (wonen, werken, recreëren, varen, natuur) aan het openbaar vaarwater in de stad.

- Evenwichtig gebruik van het water: het streven is om het diverse gebruik van het water op elkaar af te stemmen. Vermenging van met elkaar strijdige functies wordt waar mogelijk vermeden.
- Bij toewijzing van gebruiksfunctie wordt rekening gehouden met het belang van het water als openbaar verblijfsgebied, met milieutechnische en ecologische factoren en met de cultuur-historische betekenis van het water.
- Inzet is om elk watervak op goede kanten en zwakke punten te beoordelen: de bestaande kwaliteiten te behouden en uit te bouwen, de zwakke punten weg te nemen.

### **9.1 Binnenstad: diepenring en binnenstadshavens**

De binnenstad is een belangrijk openbaar verblijfsgebied. Dagelijks stromen duizenden bezoekers naar het stadscentrum. De diepen en de binnenstadshavens laten naast een groot contingent woon-schepen een grote verscheidenheid aan activiteiten te zien: pleziervaart, roeien, kanoën, binnenvaart, rondvaarten, charterschepen. Ook wordt het binnenstadswater steeds nadrukkelijker betrokken bij evenementen en culturele activiteiten.

Ondanks de relatief beperkte ruimte op het water vallen de verschillende functies in de Diepenring en de binnenstadshavens met elkaar te rijmen. Wel vraagt de waterkwaliteit om verbetering en behoeft de inrichting van de kaden meer aandacht. Op een aantal strategische locaties aan en op het water kan ruimte worden gegeven aan een bijzondere invulling, bijvoorbeeld om een looproute naar het centrum aantrekkelijker te maken. Eveneens een punt van aandacht is de milieukwaliteit in relatie tot het wonen op het water. De verkeersbelasting op de Diepenring (weg) is hoog en geeft overlast voor aanwonenden. Sanering van deze verkeersoverlast is complex en op termijn zullen zich saneringsituaties van ligplaatsen voordoen op de meest milieugevoelige plekken in de binnenstad. De binnenstad heeft een beschermd stadsgezicht. Doel is behoud van het cultuur-historische stadsbeeld. Dit streven strekt zich uit naar het water en de woonfunctie op het water. Authentieke vrachtschepen en zeilcharters passen in uiterlijk en uitstraling goed in het historisch stadsbeeld, woonarken in mindere mate.

Groningen heeft een grote bruine vloot, die graag de stad als thuishaven wil houden. Specifieke voorzieningen zijn daarvoor nodig.

Voor de pleziervaart biedt de binnenstad, naast een doorvaartroute, een aantrekkelijk reisdoel. De toeristische mogelijkheden van de binnenstad worden niet optimaal benut, deels door onbekendheid, deels door de ontoereikende voorzieningen. Er is dringend behoefte aan afmeer- en overnachtingsplaatsen voor de pleziervaart.

De Noorderhaven is een van de weinige vrijhavens in Nederland. Een vrijhaven is bedoeld voor zeilcharters, pleziervaart en varende woonschepen, kortom passanten die voor een kort verblijf de stad aandoen. De Noorderhaven raakt bij woonschepen bewoners steeds meer in gebruik als permanente woonhaven in afwachting van een reguliere ligplaats in de stad. Ook worden steeds vaker onbewoonde schepen in de haven opgelegd. Het vrijhavenprincipe staat onder druk, de Noorderhaven raakt overvol en krijgt een invulling strijdig met functie en stadsbeeld. Voorstel is de vrijhaven te handhaven, maar de regelgeving ten aanzien van de vrijhavenstatus aan te scherpen. Delen van de haven worden aangewezen voor zeilcharters, feitelijk het reguleren van de bestaande situatie. Aan het verblijf in de haven wordt voor alle schepen een termijn gesteld. Alleen met een dergelijke maatregel kan de haven in de praktijk gaan functioneren als vrijhaven voor passanten. Evenals elders in de Diepenring kent de Noorderhaven als liggebied beperkingen, voornamelijk vanwege de hoge verkeersbelasting. In de haven en de Diepenring zal dan ook geen uitbreiding plaatsvinden van permanente ligplaatsen voor woonschepen. Voor de groep woonschepenbewoners in de haven die rechten hebben opgebouwd, zal een overgangsregeling worden getroffen. Puntsgewijs worden in het algemeen de volgende aanbevelingen gedaan voor het water in de binnenstad:

#### *Noorderhaven*

- handhaven van vrijhaven: stellen van een termijn aan het verblijf in de haven
- aan de noordkade ruimte reserveren voor de chartervaart: ten behoeve van overnachtingen en op- en afstapplaats in het zomerseizoen en als overwinteringsplaatsen in de winter
- aan de zuidkade ligplaatsen voor passanten (bewoonde varende woonschepen)
- geen permanente ligplaatsen voor woonschepen
- aanlegplaatsen grotere pleziervaart
- saneren bedrijfsactiviteiten (werf- en handelsactiviteiten) in de haven

#### *Zuiderhaven*

- Sluiskade: overwinteringsplaatsen zeilcharters, in zomerseizoen presentatiekade en overnachtingsplaatsen voor de pleziervaart
- langs de Praediniussingel ligplaatsen voor bewoonde woonschepen, geen woonarken
- langs de Emmasingel ligplaatsen woonschepen, geen woonarken
- zuidzijde richting Eelderbrug: zwaairom schepen tot 67 meter
- kleine watersport: botenhuis roeivereniging 'De Hunze'
- aandacht voor geluid met betrekking tot wonen op het water
- geen privatisering/ingebruikgeving van oever en kade ten behoeve van woonschepen

#### *Oosterhaven*

- zuidoever: overwinteringsplaats beroepsvaart en eventueel zeilcharters
- noordkade: jachthaven en presentatiekade
- Winschoterkade en Voor 't Voormalig Klein Poortje uitbreiding jachthaven
- bij Trompbruggetje ligplaats voor een woonschip, geen woonark
- zwaairomfunctie voor schepen tot 67 meter
- verbetering looproute Oosterhaven en facelift openbare ruimte Oosterhaven/Voor 't Voormalig Klein Poortje

#### *Hoge der A / Lage der A*

- sterke samenhang tussen de historisch omgeving en de functies op het water
- overwinteringsplaats voor zeilcharterschepen
- op- en afstapplaats chartervaart in de Hoge der A
- in de zomer aanlegplaatsen voor de pleziervaart
- locatie voor water- en havengebonden evenementen
- geen ligplaatsen voor woonschepen

#### *Kleine der A*

- sterke samenhang tussen de historisch omgeving en de functie van het water
- locatie voor water- en havengebonden evenementen
- geen ligplaatsen voor woonschepen

#### *Verbindingskanaal (van Emmabrug naar Trompbrug)*

- liggebied voor woonschepen, geen woonarken
- in zomerseizoen locatie voor verhuur van kano's, waterfietsen (experiment)
- wachtplaats pleziervaart bij Emmabrug
- op- en afstapplaats voor de chartervaart bij het Museum-eiland

#### *Schuitendiep / Turfsingel*

- openbare functie van kaden herstellen: geen ingebruikgeving of privatisering van de kaden bij ligplaatsen
- ligplaatsverbetering van het liggebied voor woonschepen
- op termijn geen woonarken meer toestaan
- aandacht voor geluid met betrekking tot wonen op het water

#### *Spilsluizen / Lopende Diep*

- openbare functie van kaden en ebkaden herstellen: geen ingebruikgeving of privatisering van kaden bij ligplaatsen
- betrekken van de ebkaden bij openbare buitenruimte in aankleding en gebruik
- ligplaatsverbetering van het liggebied voor woonschepen
- op termijn geen woonarken meer toestaan

### **9.2 Stadsdeel Noord-West:**

#### *Aduarderdiep, Van Starckenborghkanaal, Reitdiep, Reitdiepshaven*

De waterwegen in Noord-West hebben allen nog een functie als vaarweg. Voor het Van Starckenborghkanaal is deze functie sterk overheersend, voor de overige vaarwegen in minder mate. Het Reitdiep en het Aduarderdiep liggen in de ecologische zone en kennen in die zin beperkingen in gebruik. De recreatieve betekenis van het water in Noord-West krijgt een belangrijke impuls door de ontwikkeling van de Reitdiepshaven.

De opwaardering van de vaarklasse voor het Van Starckenborghkanaal maakt groter vaarverkeer mogelijk. De overlast door deze schaalvergroting voor de liggebieden Boterdiep en Oosterhamrikkanaal wordt daarmee nog meer een punt van zorg.

#### *Aduarderdiep*

- opwaardering van de vaarwegfunctie, o.a. ten behoeve van industrie Hoogkerk
- opwaardering natte ecologische structuur
- geen wonen op het water (met uitzondering van zijtak Den Horn)

#### *Van Starckenborghkanaal*

- hoofdvaarweg: vermenging van functies op het water vermijden
- verbreden van kanaal (klasse Va)
- rustplaats in het kader van het Vaartijdenbesluit ten behoeve van de beroepsvaart (ter hoogte van de Westindischekade)
- ecologische functie en verbinding herstellen
- aanleg van een golfbreker ter bescherming liggebieden woonschepen Oosterhamrikkanaal en Boterdiep

*Reitdiep (gedeelte tussen Plantsoenbrug en spoorbrug)*

- vaarweg voor beroepsvaart en recreatievaart
- status quo wonen op het water
- inrichten openbare plekken op de oever

*Reitdiep (gedeelte ten noorden van de spoorbrug)*

- vaarweg voor beroepsvaart en recreatievaart
- recreatieve functie oever (fietsroute)
- oever/dijk is aangewezen als cultuurhistorisch monument: heeft beschermde status
- inrichten natuurvriendelijke oevers; herstel ecologische verbinding, inrichten visplaatsen
- mogelijke uitbreidingslocatie voor wonen op het water

*Reitdiepshaven*

- jachthaven
- wonen op het water, inrichten ligplaatsen woonschepen (arken)

**9.3 Stadsdeel Zuid-West**

*Hoendiep, Eendrachtskanaal, Koningsdiep, Noord-Willemskanaal, Hoornse Meer, Hoornse Diep*

Het Noord-Willemskanaal blijft van betekenis voor de beroepsvaart. Wellicht zal het Hoendiep ook een sterkere transportfunctie krijgen. In aankleding en uitstraling behoeft het Eendrachtskanaal verbetering: bij de ontwikkeling van het Westerhavengebied zal dit worden meegenomen. Vanwege de toenemende verkeersdruk rond de Westerhaven wordt geluidsenering voor de woonschepen een aandachtspunt. Voor wonen op het water is het Hoornse Diep kansrijk: hier ligt echter een afweging met de belangen van natuur, ecologie en recreatie. Ecologisch gezien vormen de waterwegen in Zuid-West een zwakke schakel, dan wel staat de ecologische functie onder druk door ander gebruik van het water. Het Hoendiep kent als liggebied voor woonschepen duidelijk beperkingen. Door omgevingsfactoren (verkeersbelasting, milieuzonering, aanwezigheid bedrijfsterreinen) staat de woonkwaliteit van het bestaande liggebied onder druk en kan er geen sprake zijn van uitbreiding van het aantal ligplaatsen in deze waterweg.

*Hoendiep (gedeelte vanaf de Friesestraatweg tot Hoogkerk)*

- heropenen van de vaarweg ten behoeve van de grotere recreatievaart
- vaarweg voor beroepsvaart: bevoorrading industrie Groningen
- herstructureren van het liggebied voor woonschepen
- aandacht voor geluid met betrekking tot wonen op het water
- ecologische structuur versterken

*Hoendiep (gedeelte ten westen van Hoogkerk)*

- vaarweg recreatie
- ecologische structuur versterken

*Eendrachtskanaal*

- ligplaatsverbetering van het liggebied voor woonschepen
- doorvaart recreatievaart
- aandacht voor geluid met betrekking tot wonen op het water

*Hoornse Meer*

- recreatieplas
- recreatievaart
- ecologie en natuurbehoud

#### *Hoornse Diep*

- recreatievaart
- ecologie en natuur versterken

#### *Noord-Willemskanaal*

- vaarweg
- recreatievaart
- ecologische verbinding op de westoever versterken
- status quo ten aanzien van het wonen op het water

#### *Koningsdiep*

- versterken van de ecologische structuur

### **9.4 Stadsdeel Zuid-Oost**

#### *Oude Winschoterdiep, Winschoterdiep, EDON-locatie, Insteekhavens, Eemskanaal, Woonschepenhaven*

Het water in Zuid-Oost heeft een sterke relatie naar de bedrijfsterreinen of ligt in de invloedssfeer van bedrijvigheid. Dit legt beperkingen op aan de mogelijkheden voor een woonfunctie op en aan het water.

De recreatieve mogelijkheden van het water in Zuid-Oost worden nader onderzocht. Het water is nadrukkelijk opgenomen in de ontwikkeling van een ecologische zone door het bedrijvengebied in het stadsdeel.

In verband met de ontwikkelingsmogelijkheden van het havengebied voor het goederenvervoer over het water en de toekomstperspectieven voor deze bedrijfstak moet voor dit gebied een toekomstvisie worden ontwikkeld. In afwachting daarvan worden op het water de met het goederenvervoer strijdige functies geweerd.

#### *Oude Winschoterdiep*

- herstructureren van het liggebied voor woonschepen
- recreatievaart: heropenen van de doorvaart naar het stadscentrum
- gemeentelijk terrein voor opleggen van schepen (bewaarhaven) bij de Antwerpenbrug

#### *Winschoterdiep*

- hoofdvaarweg: geen functievermenging
- versterken ecologische structuur ten behoeve van gebied Zuid-Oost
- water/havengebonden bedrijvigheid

#### *Hunzehaven en Deense Haven*

- containerhaven: overslag van goederen
- geen functievermenging: alleen haven/watergebonden bedrijvigheid

#### *Zweedse en Finse Haven*

- roeivereniging
- jachthaven: winterstalling pleziervaart
- werfactiviteiten, gemeentelijke klushaven
- alleen watergebonden bedrijvigheid en functies

#### *Woonschepenhaven*

- aankleding van de haven met groen, versterken ecologie en natuur
- mogelijke uitbreidingslocatie voor wonen op het water

#### *Eemskanaal*

- hoofdvaarweg: geen functievermenging
- werken aan het water: watergebonden bedrijvigheid
- aandacht voor herstel ecologische verbinding door groenbegeleiding op de oevers
- afmeerplaatsen beroepsvaart

#### *EDON-locatie*

- doorverbinden ecologische zone

#### *Ruischermeer*

- claim wonen op het water: aanleg ligplaatsen voor woonschepen (arken)
- recreatie
- ecologie (Middelberterplas)

### **9.5 Stadsdeel Noord-Oost**

#### *Damsterdiep, Oosterhamrikkanaal, CiBoGa, Boterdiep*

Met uitzondering van het Damsterdiep kent het water in Noord-Oost mogelijkheden voor wonen op het water. De Oosterhamrikkade wordt in de toekomst belangrijkste verbinding tussen binnenstad en de noordelijke stadswijken. In het kader van de ligplaatsverbetering van de route zou ook een herverkaveling van het liggebied van de woonschepen kunnen worden meegenomen.

Voor het afgesloten gedeelte van het Oosterhamrikkanaal (tussen Van Kerckhoffstraat en J.C. Kapteijnbrug) geldt een uitsterfbeleid voor de nog aanwezige woonschepen.

De ontwikkeling van het aangrenzende CiBoGa-terrein is in een vergevorderd stadium een omvat woningbouwontwikkeling direct aan het water. In verband met deze directe relatie van woningen met het water, zal dit uitsterfbeleid voor wonen op het water worden gecontinueerd. In de planontwikkeling zullen geen ligplaatsen voor woonschepen worden opgenomen.

#### *Damsterdiep*

- beperkt recreatiewater

#### *Oosterhamrikkanaal*

- ligplaatsverbetering van het liggebied voor woonschepen

#### *CiBoGa (Bloemsingel)*

- uitsterfbeleid woonschepen
- wonen direct aan het water

#### *Boterdiep*

- openbaarheid en toegankelijkheid van het water en de oever herstellen
- recreatieve route over land en water
- inrichting ecologische gebied op de oostoever
- mogelijke uitbreiding voor wonen op het water

## 10 | Uitvoering en financiële verkenning

### 10.1 Uitvoering

De structuurschets 'Watergang' schetst een toekomstbeeld voor het openbaar vaarwater met maatregelen om de situatie op en aan het water te verbeteren en te regelen. Naast het inzetten van een nieuw, integraal beleid voor het openbaar vaarwater is de structuurschets ook een compilatie van al eerder geformaliseerd, bestaand beleid, waarvan al veel in gang is gezet. De uitvoering van de structuurschets 'Watergang' kan daarom voor een aantal maatregelen en projecten meeliften in het uitvoeringstraject van andere (gemeentelijke) plannen: 'Binnenstad Beter', 'Groninger Rioleringsplan', 'Toeristisch Actieplan'.

### 10.2 Wonen op het water

De grootscheepse ligplaatsverbetering van de bestaande liggebieden met een opwaardering van woonomgeving en woonverblijf, maar ook met het saneren van weinig perspectiefrijke gebieden vergt een forse investering voor een periode van 10 tot 15 jaar. In dit stadium is nog geen inschatting te maken van de hoogte daarvan. De verbeteringsplannen voor de liggebieden voor woonschepen worden afzonderlijke projecten. Op onderdelen spoort de verbeteringsslag voor de liggebieden met andere voornemens, waarvoor al aparte budgetten zijn gereserveerd, zoals de aanleg van riolering en de aanpak van de diepenring in het kader van 'Binnenstad Beter'. Maar in het algemeen zal voor de kanaalvakaanpak een beroep moeten worden gedaan op het stadsvernieuwingsfonds, dan wel de opvolger daarvan.

Prioriteit ligt bij de kwaliteitsverbetering van bestaande liggebieden: uitbreiding van het totaal aantal ligplaatsen in de stad (431) is niet aan de orde. Uitbreiding kan pas worden overwogen bij nieuwbouwplannen in de stadsuitleg. Geconstateerd is dat de woonvorm op het water een ontwikkeling doormaakt naar een koopmarkt. In de dagelijkse praktijk worden woonschepen met ligplaats verkocht: de waarde van het schip wordt voor 50% tot 65% bepaald door de ligplaats en de kwaliteit van de directe woonomgeving.

Gemiddeld kost de aanleg van een ligplaats met voorzieningen f 50.000,- (Noord-Willemskanaal) tot 80.000,-. De situatie verschilt per watervak en is afhankelijk van de al aanwezige infrastructuur (nutsvoorzieningen, afmeervoorzieningen, verharding toegangswegen, parkeervoorzieningen, riolering, oeverbeschoeïing, baggeren). Tegenover de stichtingskosten staan bij de traditionele wijze van uitgifte nauwelijks inkomsten. De jaarlijkse opbrengst van een ligplaats bedraagt met de huidige precario-heffing 900,- tot 1400,- per jaar. In de toekomst moeten opbrengsten meer in verhouding komen te staan tot de investeringen en is het streven om de ligplaatsen kostendekkend aan te leggen en uit te geven.

Uitbreiding in *nieuw water* is onderzocht. De stichtingskosten zijn hoog, maar de ligplaatsen kunnen als kavels, op basis van een exploitatie-opzet worden uitgegeven. De brutokosten voor het realiseren van deze ligplaatsen bedragen per ligplaats (= kavel met water en land) f 135.000,- tot f 160.000,-.



**10.3 Projecten/maatregelen recreatief gebruik van het water**

<i>project/maatregel</i>	<i>financiering</i>	<i>kosten</i>	<i>uitvoering</i>
<i>fietsroute Reitdiep</i>	Meerjaren programma Verkeer en Vervoer 1997	5.500.000,-	al uitgevoerd
<i>jachthaven Reitdiepshaven</i>	structuurplan, subsidie (EFRO, ISP)	nog niet bekend	uitvoering structuurschets Noord-West; 2002
<i>looproute Oosterhaven/ voor 't Voorm. Klein Poortje</i>	project 'Stimuleren vaartoerisme en aanleg voorzieningen vaartoerisme'	250.000,-	nieuw project
<i>uitbreiding jachthaven Oosterhaven</i>	keuzenota	150.000,- (al gereserveerd)	1999
<i>doorvaart Oude Winschoterdiep naar binnenstad</i>	structuurplan: structuurschets Zuid-Oost	nog niet bekend	uitvoering structuurschets Zuid-Oost (Europapark): 2005
<i>doorvaart Hoendiep</i>	project reconstructie kruising Hoendiep - Westelijke Ringweg	nog niet bekend	uitvoering infrastructuurle werken Westelijke Ringweg
<i>promotie en activiteiten watersport</i>	project 'Stimuleren vaartoerisme en aanleg voorzieningen vaartoerisme'	p.m.	
<i>voorzieningen recreatievaart (tappunten, afmeerpalen, bewegwijzering)</i>	project 'Stimuleren vaartoerisme en aanleg voorzieningen vaartoerisme'	p.m.	

**10.4 Projecten met betrekking tot werken op/aan het water**

<i>project</i>	<i>financiering</i>	<i>kosten</i>	<i>uitvoering</i>
klushaven	keuzenota	50.000,- (al gereserveerd)	afgerond

**10.5** Projecten/maatregelen verbetering ecologische structuur

<i>project</i>	<i>financiering</i>	<i>kosten</i>	<i>uitvoering</i>
verbetering ecologische structuur Eemskanaal	structuurschets Zuid-Oost	nog niet bekend	bij herinrichting route Sontweg/ Driebondsweg (2010 e.v.)
verbetering ecologische structuur Winschoterdiep	structuurschets Zuid-Oost/ Europapark	subsidies	2001 - 2005 2006 - 2010 (Europapark)
verbeteren ecologische structuur Noord-Willemskanaal (westoever)	<ul style="list-style-type: none"><li>• afzonderlijk project</li><li>• project dijkverhoging Hoornsedijk</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• p.m.</li><li>• p.m.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• uitwerking ecologische basisvisie en Integraal Waterbeheer (na 2000)</li><li>• 1999</li></ul>
inrichting natuurlijke oevers Reitdiep	Structuurvisie Noord-West en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer	150.000,-	afgerond

# 11 | Juridische instrumenten

Het openbaar vaarwater wordt intensief gebruikt. Goed en evenwichtig gebruik is afhankelijk van toezicht en handhaving. De waterbeheerders, provincie, waterschappen, Meerschapp en gemeente werken ieder vanuit een eigen achtergrond met afzonderlijke wetten en regels. Al eerder is gesteld dat voor een goed integraal beheer intensievere samenwerking en afstemming van beleidsvoornemens voorwaarden zijn. De eerste aanzetten daartoe zijn al gegeven.

## **11.1** Wetgeving

Voor het beheer, handhaving en toezicht staat de beheerders een aantal juridische instrumenten ter beschikking: wetten, reglementen en verordeningen.

De Scheepvaartverkeerswet regelt het verkeer te water. Deze wet heeft een verdere uitwerking gekregen in het Binnenvaart Politie Reglement en het (provinciale) Kanalen Reglement Provincie Groningen. Respectievelijk de Regiopolitie en het provinciaal bestuur zijn belast met de handhaving van deze wetgeving. Het zwaartepunt voor beheer en handhaving van het openbaar vaarwater ligt echter op lokaal niveau en is in handen van de gemeentelijke overheid. De gemeentelijke regelgeving met betrekking tot het water is omvangrijk. Groningen heeft als één van de weinig gemeenten specifieke regelgeving met betrekking tot het openbaar vaarwater: de Uniforme voorschriften Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater regelen de ruimtelijke en functionele kanten van het openbaar vaarwater, de Verordening Openbaar Vaarwater 1994 regelt de openbare orde en het beheer. Daarnaast is er nog een veelheid aan gemeentelijke regelingen die raakvlakken hebben met het openbaar vaarwater, met name naar het gebruik van de wallekant, zoals de Bouwverordening en de Algemene Plaatselijke Verordening. De planologische bestemming van het water en de oever wordt geregeld bij de bestemmingsplannen (o.a. de voornoemde Uniforme voorschriften): nadere toetsing vindt plaats bij de normale wetgeving voor de gemeente. In vergunningen kunnen per individueel geval voorwaarden worden gesteld.

Er zullen striktere eisen worden gesteld aan de verschijningsvorm van woonschepen. Naast de bestaande regelgeving voor afmetingen en kwetsbaarheid van woonschepen zal er een kwaliteitseis voor de woonvorm op het water worden ontwikkeld (zie paragraaf 7.3). Deze regelgeving zal worden opgenomen in voornoemde Verordening Openbaar Vaarwater 1994.

In deze verordening wordt ook de overdraagbaarheid van de ligplaatsvergunning geregeld. Geconstateerd is dat deze bepaling handel in ligplaatsen in de hand werkt en een rechtvaardige toewijzing overeenkomstig de wachtlijst frustreert.

De woonvorm op het water valt niet onder de Woningwet en daaruit voortvloeiend eveneens niet onder een directe beschermende milieuwetgeving. Indirecte toetsing aan de milieuwetgeving vindt wel plaats: elke woonvorm stelt beperkingen aan milieubelastende functies. In het desbetreffende hoofdstuk is al voorgesteld om milieubeoordelings-uitgangspunten voor het wonen op het land ook voor de woonvorm op het water te hanteren.

## **11.2** Handhaving

De ruimtelijke ordening is voor de gemeente de invalshoek voor het beheer van het openbaar vaarwater. Stedelijk schoon, welstand en een evenwichtige ruimtelijk gebruik van de beschikbare openbare buitenruimte zijn daarbij aandachtspunten.

Voor het water spitst de gemeentelijke handhaving zich vooral toe op het gebruik van het water en

de oevers door recreanten, sporters, pleziervaart, woonschepen en beroepsvaart. Handhaving rond woonschepen dringt daarbij op de voorgrond, omdat bij wonen op het water immers sprake is van permanent gebruik van water en wal. Daarbij is er vanuit de historie gezien jarenlang sprake geweest van gedoogsituaties. Op basis van beleidswijzigingen kunnen gedoogsituaties beëindigd worden en zal in geval van nieuwe situaties geregeld worden opgetreden.

De juridische instrumenten zijn toereikend voor een adequate handhaving op en aan het water. Wel moet de regelgeving op punten worden aangepast. Zo is de bewijsvoering met betrekking tot het wel of niet bewonen van een woonschip lastig is. Met name voor de Noorderhaven heeft dit geleid tot misstanden en oneigenlijk gebruik van de haven. De Noorderhaven zal een geëigende invulling als binnenstadshaven moeten krijgen in overeenstemming met de sfeer en het monumentale karakter van de haven en de omgeving. De regelgeving met betrekking tot het gebruik als vrijhaven worden daartoe aangescherpt. De Verordening Openbaar Vaarwater zal op dit punt aangepast worden.



# Hoge kosten nopen tot uitgekleeft woonschepenplan

DOOR HANS BERENS

De door de Gemeente gewenste verbetering van ligplaatsen voor woonschepen dreigt drie tot vier keer hoger uit te vallen dan het gemeentelijke budget toelaat. Om die reden luidt een ambtelijk advies het plan aanzienlijk te verschrompen. Het college van B&W heeft kennis gekomen van het advies en legt dit voor aan de gemeenteraad.

Volgens de eerder gepubliceerde structuurschets Watergang zouden alle 430 ligplaatsen opnieuw moeten worden ingericht. Een jaar geleden is in het kader van deze notitie begonnen met eerste deelplannen voor het Reitdiep. Gedacht werd onder andere aan nieuwe afhoudpalen met steigers van vier bij vier meter. Inmiddels is duidelijk dat het totaalplan het budget ver overschrijdt als op deze koers wordt voortgegaan. Al met al zou een bedrag van tien tot vijftien miljoen euro nodig zijn zonder dat er één ligplaats bij komt.

Een heroverweging heeft geleid tot de suggestie om het aantal ligplaatsen die opnieuw worden ingericht, te beperken tot 340. Besparingen zijn voorts mogelijk door toepassing van een nieuw model waarbij een minimaal aantal afmeerpalen nodig is: drie afhoudpalen en een afmeerpaal per schip, en een extra afmeerpaal aan het begin en eind van een liggebied. Steigers dienen in dit model door de bewoners van woonschepen te worden geplaatst.

## Afscheiding

Gebleven is de wens van de Gemeente om ligplaatsen door middel van heggen af te scheiden van het openbaar gebied. Waar nodig zal een voetpad worden aangelegd. In de liggebieden bij het Van Starkenborghkanaal dienen volgens de Gemeente golfbrekende voorzieningen te komen.

De noodzaak om woonschepen verder uit elkaar te leggen, geldt volgens een voortgangsnotitie over Watergang met name voor het Oude Winschoterdiep en een deel van



Woonschepen Oude Winschoterdiep verder uit elkaar © Jean Paul Yska

het Hoendiep. De ruimere ligging maakt het vinden van nieuwe ligplaatsen noodzakelijk om iedereen een plek te kunnen bieden. Ook deze nieuwe ligplaatsen stuiten echter op aanzienlijke financiële bezwaren.

Afhankelijk van de locatie van een nieuw liggebied kost het realiseren van een nieuwe ligplaats 25.000 tot 150.000 euro. Volgens de voortgangsnotitie is de geclusterde aanleg van ligplaatsen voor varende traditionele schepen aan het Reitdiep het overwegen waard. Deze schepen zijn grotendeels zelfvoorzienend en hebben voldoende aan een eenvoudige water- en stroomaansluiting.

## Woonarken

Uitbreiding is volgens de notitie ook mogelijk aan het Noord Willemskanaal, aansluitend op de ligplaatsen langs de Hoornse Dijk en tussen de Weg der Verenigde Naties en Van Iddekingeweg. Voor deze

locaties heeft de notitie varende, traditionele schepen in gedachten die een compleet voorzieningspakket wensen. Aan het Boterdiep zou het aantal ligplaatsen kunnen worden uitgebreid ten behoeve van grotere, luxe woonarken. Volgens de notitie is het nodig het gemeentelijk budget voor de operatie te verhogen tot ruim 5,5 miljoen euro en de looptijd van het project te verlengen. Beperking van het budget heeft volgens de notitie tot gevolg dat ook eigenaren minder zullen investeren in hun schip en ligplaats.

Los van het bovenstaande staat de toekomst van de Woonschepenhaven ter discussie. Mogelijk kan deze niet op de huidige plek gehandhaafd blijven in verband met de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Meerstad. Als de haven blijft bestaan, is een integraal verbeteringsplan nodig met een prijskaartje van in ieder geval meer dan een miljoen euro.



## COMMISSIE RUIMTE EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
henk.dijksterhuis@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7724

### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 7 december 2005  
behorende bij agendapunt: A.1.  
onderwerp: Watergang: aanwijzing nieuwe liggebieden

november 2005

Aan de raad,

#### **Watergang, nieuwe liggebieden**

Dit voorstel vraagt uw instemming met het uitwerken van herinrichtingsvoorstellen voor nieuwe ligplaatsen voor woonschepen, de uitvoering daarvan en het maken van een nieuw bestemmingsplan voor het openbaar vaarwater. Wij beogen hiermee binnen de grenzen van het resterende budget het uitvoeringsprogramma Watergang te kunnen afwickelen.

Op 26 januari 2000 hebt u de structuurschets Watergang vastgesteld en daarmee het gemeentelijk beleidskader aangegeven voor het openbaar vaarwater. De uitvoering van deze structuurschets is vertaald in een meerjarig uitvoeringsprogramma.

Het uitvoeringsprogramma bestaat uit de volgende vier onderdelen:

1. verbetering van de regelgeving
2. aanscherpen van de handhaving
3. de aanpak van bestaande en nieuwe kanaalvakken
4. verdere ontwikkeling van beleid.

Hieronder vindt u de onderdelen toegelicht.

#### **1. Verbetering van de regelgeving**

Door vaststelling van de Verordening openbaar vaarwater 2002 is de regelgeving aanmerkelijk verbeterd. In deze verordening is onder meer geregeld dat, in kanaalvakken liggend in of grenzend aan gebieden aangewezen als beschermd stadsgezicht op grond van de Monumentenwet 1988, bij vervanging en/of verbouwing van woonschepen alleen nog vergunningen worden afgegeven voor authentieke woonschepen. Deze maatregel is erop gericht de beeldkwaliteit van het wonen op het

water in de toekomst geleidelijk aan te verbeteren. Daarnaast willen we door het aanbieden van bruikleenovereenkomsten het gebruik van de oevers bij woonschepen reguleren en waar nodig in de toekomst verbeteren.

Ter afronding van de verbetering van de regelgeving dienen de regels ook nog planologisch ingekaderd te worden in een nieuw bestemmingsplan, als opvolger van de Uniforme voorschriften openbaar Vaarwater (UVOV) en de voorschriften in diverse andere bestemmingsplannen.

## **2. Aanscherpen van de handhaving**

De nieuwe regelgeving biedt handvatten voor een betere handhaving. Overtredingen kunnen zo beter worden aangepakt, hetgeen ook al is gebeurd. Het beeld verandert geleidelijk naar de gewenste invulling van wonen op het water. De weg van geleidelijkheid heeft twee voordelen. De rechten van de woonbootbewoners worden gerespecteerd omdat dit in overgangsrecht is vastgelegd en het gewenste resultaat komt op termijn zonder hoge kosten tot stand.

## **3. Aanpak van bestaande en nieuwe kanaalvakken**

Vanaf 2000 is veel tijd gestoken in het oplossen van problemen die een concrete uitwerking van de structuurschets in de weg staan. Een kanaalvaksgewijze aanpak, procesmatig afgestemd op het baggeren van kanaalvakken, bleek niet haalbaar. De nadruk is komen te liggen op het aanvullen van regelgeving. Met name de regelgeving rond het oevergebruik is nog niet op orde. Voor het vervolg van het project wordt concreet de aanpak van één bestaand kanaalvak en drie nieuwe liggebieden voorgesteld. De aanpak is bedoeld om ruimte te maken in de bestaande liggebieden, urgente verplaatsingen mogelijk te maken en compensatie te bieden voor elders vervallen ligplekken. Het is de bedoeling dat het huidige aantal ligplaatsen (434) in de gemeente Groningen niet lager wordt. Zo moet de nieuwe locatie Hoendiep een oplossing bieden voor de woonschepen die bij de Suikerunie liggen. Die schepen zijn in verband met milieuregelgeving wegbestemd in het bestemmingsplan Hoendiep. De nieuwe locatie maakt het mogelijk ze in westelijke richting te verplaatsen. Na deze urgente gevallen worden de resterende beschikbare ligplaatsen uitgegeven via de wachtlijst.

In 2004 hebben wij opdracht gegeven kansrijke uitleggebieden te inventariseren. De inventarisatie heeft drie locaties opgeleverd. Een extern bureau heeft een tentatief ontwerp gemaakt voor de drie locaties. Het gaat daarbij om 24 ligplaatsen. De aantallen staan vermeld bij de locatie: Hoornsedijk 3, Hoendiep 11, Boterdiep 10. Wij vragen u ermee in te stemmen dat voor deze locaties concrete herinrichtingsplannen worden opgesteld. Omdat de beschikbare middelen beperkt zijn zetten wij in op een gefaseerde, sobere en doelmatige aanpak. Concrete risico's laten zich pas goed inschatten als een ontwerp is uitgewerkt en de inspraakprocedure doorloopt. Dit leidt mogelijk tot aanpassing van het ontwerp.

De herinrichting van het Boterdiep zal naar onze inschatting moeizamer verlopen dan die van de andere twee nieuwe gebieden. Om onnodige risico's te vermijden stellen wij voor het Boterdiep als reserveproject aan te merken en hier pas met herinrichting te beginnen indien blijkt dat nog voldoende middelen beschikbaar zijn na aanleg van de andere twee. De ontwerpen doorlopen alle een regulier inspraaktraject en zullen u vervolgens ter goedkeuring worden voorgelegd.

Daarnaast wordt in de bestaande kanaalvakken gekeken naar de ligplekken die de gemeente op dit ogenblik in bezit heeft. Die ligplekken worden zo mogelijk via de wachtlijst uitgegeven. Mocht de ruimte te krap zijn om een ligplaats in stand te houden dan stellen wij voor deze te laten vervallen en in de nieuwe liggebieden te compenseren. De tussenruimte tussen de schepen moet naar 5 meter worden gebracht in verband met de brandveiligheid. Dit kan veelal bereikt worden door in een kanaalvak één of twee ligplekken te laten vervallen. Ook als het vervallen van een ligplaats, die in ons bezit is, kan bijdragen aan die kwaliteitsverbetering van het kanaalvak als geheel wordt deze gecompenseerd. De verbetering van de ruimte tussen schepen moet wel in verhouding staan tot de kosten die deze met zich brengt, zoals het moeten verplaatsen van nutskasten en overige voorzieningen.

Ten slotte is het nodig een oplossing te vinden voor het deel van de Wilhelminakade tussen de Herman Colleniusbrug en de Spoorbrug. Het gaat hier om een oplossing die aanvaardbaar is voor woonbooteigenaren en buurtbewoners. In het bestemmingsplan Oranjewijk zijn op stedenbouwkundige gronden twee ligplekken wegbestemd. De twee woonschepen op die plekken vallen nu onder het overgangsrecht. De gemeente heeft elders in dit kanaalvak een ligplek verworven. Door verplaatsing van één van de bedoelde woonschepen kan één wegbestemde ligplek worden vrijgemaakt. De oplossing moet voorzien in een uitgewerkt herinrichtingsvoorstel. Hiervoor moet dan aan de wachtlijst worden voorbijgegaan. Momenteel loopt hierover een bezwaarschriftprocedure, omdat o.a. het Woonschepencomité het er niet mee eens is dat de wachtlijst wordt gepasseerd.

#### **4. Verdere ontwikkeling van beleid**

Voor zover nu te overzien zullen de drie nieuwe liggebieden waarschijnlijk de laatste uitbreidingslocaties zijn voor woonschepen. De Woonschepenhaven is opgenomen in de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en in zoverre dan ook losgekoppeld van de voortgang van Watergang. Met name op het gebied van recreatie en waterbeheer zijn er nog de nodige wensen die in de uitvoering van Watergang integraal meegenomen zouden moeten worden. Echter, het niet toekennen van middelen uit de keuzenota heeft onvermijdelijk consequenties voor Watergang. Gezien de bezuinigingstaakstelling is nieuw beleid pas realiseerbaar als daarvoor ook middelen beschikbaar worden gesteld.



## 5. Financiën

In december 2000 hebt u een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 613.000 voor de eerste fase van de uitvoering van de structuurschets Watergang. Voor het onderdeel toerisme kunnen we melden dat de Oosterhaven is uitgebreid met 18 plaatsen voor pleziervaartuigen en dat een kanosteiger met verhuur is gerealiseerd onder de Herebrug. Van het oorspronkelijke projectplan is het onderdeel regelgeving afgerond met de vaststelling van de Verordening Openbaar Vaarwater in 2002. De aanpak per kanaalvak is niet doorgegaan.

In de aanloopfase is veel tijd besteed aan overleg met het Woonschepcomité en met vertegenwoordigers van provincie, waterschap en belangenorganisaties om tot een constructieve samenwerking te komen. Dit heeft mede geresulteerd in het totstandkomen van de bruikleenovereenkomst en inventarisatie van de mogelijke uitleggebieden.

Om de hierboven aangegeven concrete voorstellen uit te werken en in uitvoering te nemen en het bestemmingsplan af te ronden vragen we u het restantkrediet van de gereserveerde middelen beschikbaar te stellen. Om het project financieel overzichtelijk te houden worden de plankosten centraal bijgehouden en zullen voor de herinrichtingsvoorstellen alleen de uitvoeringskosten worden vermeld. Zo wordt voorkomen dat de inrichting van bijvoorbeeld het Hoornsedijk (3) veel duurder lijkt dan de inrichting van het Hoendiep (11). De onderlinge kostenverschillen tussen de gebieden zijn wel zichtbaar en te verklaren vanuit de benodigde voorzieningen en aanpassingen.

### Exploitatiebegroting

Op basis van het ontwerp voor drie nieuwe liggebieden en de Wilhelminakade is voor de uitvoering van drie liggebieden, te weten Hoornsedijk (3 ligplaatsen), Hoendiep (11) en Boterdiep (10) een exploitatiebegroting opgesteld. Voor de Wilhelminakade en het Boterdiep is een kostenindicatie opgenomen. Een exemplaar van de exploitatiebegroting ligt in de visietrommel ter inzage.

### Kosten

De tot 01-01-2005 gemaakte kosten binnen het complex Watergang bedragen € 706.000,- en zijn hoofdzakelijk besteed aan planontwikkeling en procesbegeleiding. In 2000 is een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 613.000,-. In de loop van 2004 is de samenstelling van de projectgroep en de projectleiding gewisseld, mede hierdoor is het krediet overschreden.

De totale kosten van het project Watergang worden geraamd op netto € 2.581.000,-.

Afdracht van BTW aan de BCF-egaliseringsreserve is niet aan de orde omdat BTW-afroaming reeds heeft plaatsgevonden over de dekking.

### Dekking

Op 20 december 2000 hebt u voor de voorbereiding en uitvoering van de structuurschets Watergang een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van

Door SDC en Stadsbeheer zijn uit beschikbare budgetten bijdragen aan het complex verstrekt tot een bedrag van	€	613.000,-
Voor de restant dekking van de nog te maken kosten van € 1.957.000,- stellen wij u voor een beroep te doen op de volgende gereserveerde middelen:	-	11.000,-
- keuzenota 2001: beleidsplanmiddelen 2002 (netto)	-	964.000,-
- keuzenota 2002: beleidsplanmiddelen 2003 (netto)	-	993.000,-
		-----
Totale dekking	€	2.581.000,-

Met deze dekking is de begroting sluitend.

### Kredieten

Voor de verdere planontwikkeling en de uitvoering van het plan is het nu, rekening houdend met het reeds beschikbaar gestelde krediet, gewenst de beschikking te hebben over een aanvullend netto uitvoeringskrediet van € 1.968.000,- (exclusief € 199.000 compensabele BTW).

### **Voorstel**

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. in te stemmen met de nadere uitwerking en uitvoering van de herinrichtingsvoorstellen;
- II. in te stemmen met het maken van een nieuw bestemmingsplan (NUVOV);
- III. een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.968.000,- exclusief € 199.000,- compensabele BTW, met als dekking structureel nieuw beleid 2002 en 2003, post Watergang. De kapitaallasten bedragen € 161.000,- en worden voor € 79.000,- gedekt uit nieuw beleid Watergang begroting 2002 en voor € 82.000,- gedekt uit het budget nieuw beleid Watergang begroting 2003.
- IV. de gemeentebegroting 2005 dienovereenkomstig te wijzigen.

### Bijlagen:

1. exploitatiebegroting Watergang
2. inventarisatie locaties nieuwe liggebieden



## ***En verder 18 juli 2012***

.....

*Is het project Watergang afgerond. Daarbij zijn er elf ligplaatsen aan het Hoendiep bij de U.T. Delfiaweg en twee ligplaatsen aan het Noord Willemskanaal bij de Hoornsedijk aangelegd. Van meer ligplaatsen is afgezien. Ook zijn er onder andere bruikleenovereenkomsten voor het gebruik van de oever uitgewerkt. Het project sluit met een positief financieel resultaat van ruim 1,2 miljoen euro. Daarvan is al 1 miljoen ingezet voor de gemeentebegroting 2012. De rest van het geld wil het college inzetten voor het project Wonen op het Water, waarbij een plan van aanpak wordt gemaakt voor wonen op het water. Het gaat dan over woonkwaliteit en de uitstraling van de schepen.*

originele bron: <http://gemeente.groningen.nl/b-w-besluiten/en-verder-18-juli-2012>

kopie originele bron: [http://www.woonschepencomite-groningen.nl/images/f/f6/2012-07-18\\_Overgebleven\\_geld\\_Watergang.pdf](http://www.woonschepencomite-groningen.nl/images/f/f6/2012-07-18_Overgebleven_geld_Watergang.pdf)