

Toelichting over de behandeling van:

Brief inzake Ligplaatsen woonboten Oostkanaaldijk

Van:	College van B&W d.d. 28 maart 2017		
Doel:	Opinievorming		
Toelichting:	1. Brief inzake Ligplaatsen woonboten Oostkanaaldijk Met deze brief informeert het college de raad over de stand van zaken rondom het traject voor het vinden van alternatieve locaties voor de woonboten die hun ligplaats hebben in het Maas-Waalkanaal. Tijdens de Politieke Avond van 12 oktober 2016 heeft de raad de motie 'Een uitgegoid anker voor zekerheid' aangenomen, waarmee het college werd opgeroepen om uiterlijk 1 maart 2017 een raadsvoorstel aan te bieden, waarin één of meerdere opties staan die een oplossing bieden voor de eigenaren van de woonboten. In voorliggende brief komen vier oplossingsrichtingen aan de orde: 1. Alsnog positief bestemmen van de woonboten op de huidige locatie in Maas-Waalkanaal 2. Verplaatsen van de woonboten naar de Kraaijenbergse plassen in de gemeente Cuijk 3. Verplaatsen van de woonboten naar de plassen in de Waalsprong (de Waaijer) 4. Aankopen van de woonboten Het college gaat in de brief in op de procedurele en financiële gevolgen van elk van deze opties; en geeft vervolgens aan welke optie zij voornemens is verder uit te werken in een raadsvoorstel (verplaatsen van de woonboten naar de Kraaijenbergse plassen). Een eerste afstemming met de bewoners en eigenaren van de acht woonboten over de aanpak heeft inmiddels plaatsgevonden, schrijft het college. 2. Reden van agendering Op verzoek van de fracties van GroenLinks en het CDA is de brief geagendeerd in de kamerronde. Daarbij is de volgende motivatie meegegeven: <i>Het CDA en GroenLinks willen met het college en de andere fracties van gedachten wisselen over het verplaatsen van de woonboten naar Cuijk. Is dit volgens de fracties de meest wenselijke oplossing die recht doet aan de situatie van de bewoners? Het college schrijft dat een aanzienlijk deel van de kosten, welke deze verplaatsing met zich meebrengt, door de woonbootbewoners moeten worden gedragen. Beide fracties willen bespreken wat een fatsoenlijk en eerlijke definitie is van het begrip 'aanzienlijk deel'.</i>		
Naam steller: E-mail steller:	René Duifhuizen r.duifhuizen@nijmegen.nl	Tel. steller:	024 – 329 21 24
Bijlagen:	1. Brief College van B&W inzake 'Ligplaatsen woonboten Oostkanaaldijk' d.d. 28 maart 2017 2. Advies van de ODRN 3. Locatie Oostermeerweg/Kraaijenbergse Plassen Cuijk 4. Brief van B&W gemeente Cuijk Achtergrondinformatie 5. Motie GroenLinks – een uitgegoid anker voor zekerheid d.d. 12 oktober 2016 6. Brief College van B&W inzake 'Ligplaatsen woonboten Maas-Waalkanaal' d.d. 12 juli 2016		



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 329 90 19
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
28 maart 2017

Ons kenmerk
PK10/D170055661

Contactpersoon
René Duifhuizen

Onderwerp
Ligplaatsen woonboten Oostkanaaldijk

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3292124

Geachte leden van de Raad,

Tijdens uw vergadering van 12 oktober 2016 heeft u door middel van een motie ons college opgeroepen om uiterlijk 1 maart 2017 een raadsvoorstel aan te bieden, waarin één of meerdere opties staan die een oplossing bieden voor de eigenaren van de woonboten. U heeft ons gevraagd om in dat raadsvoorstel rekening te houden met de situatie van de woonboten en kosten, doorlooptijd en juridische risico's inzichtelijk te maken. Ook heeft u ons gevraagd om nogmaals de optie te verkennen waarin de woonbestemming alsnog wordt opgenomen in het bestemmingsplan Kanaalhavens.

In deze raadsbrief komen vier opties aan de orde:

1. alsnog positief bestemmen van de woonboten op de huidige locatie in het Maas-Waalkanaal;
2. verplaatsen van de woonboten naar de Kraaijenbergse plassen in de gemeente Cuijk;
3. verplaatsen van de woonboten naar de plassen in de Waalsprong (de Waaijer);
4. aankopen van de woonboten.

Optie 1: Positief bestemmen van de woonboten in het Maas-Waalkanaal

In onze brief van 4 oktober 2016 hebben wij u reeds geïnformeerd over de mogelijkheden en onmogelijkheden van het positief bestemmen van de woonboten in het Maas-Waalkanaal. In die brief hebben wij samenvattend gesteld dat naar ons oordeel de kans minimaal is dat een bestemmingsplan dat voorziet in bewoning van de woonboten de eindstreep haalt. Naar aanleiding van uw motie van 12 oktober 2016 hebben wij nogmaals de Omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN) gevraagd hierover advies uit te brengen. Aan de ODRN zijn de volgende adviesvragen voorgelegd:

Externe veiligheid:

- Is het mogelijk, gelet op de geldende wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid, om de acht woonboten positief te bestemmen?
- Zo ja, hoe ziet de onderbouwing eruit?
- Hoe kansrijk is het dat deze onderbouwing stand houdt bij de Raad van State?

Vervolgvel

1

Bedrijven en milieuzonering:

- Is het mogelijk, gelet op de geldende wet- en regelgeving op het gebied van bedrijven en milieuzonering, om de 8 woonboten positief te bestemmen?
- Zo ja, hoe ziet de onderbouwing eruit?
- Hoe kansrijk is het dat deze onderbouwing stand houdt bij de Raad van State?

De ODRN heeft op 24 januari 2017 over deze vragen geadviseerd (zie bijlage 1). Op basis van het advies kan geconcludeerd worden dat het niet mogelijk is om de woonboten positief te bestemmen. Er kan ter plaatse van de woonboten geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gegarandeerd vanwege de zware bedrijven op het bedrijventerrein Kanaalhavens. Voor wat betreft externe veiligheid is een positieve uitkomst eveneens onzeker.

Een bestemmingsplan waarin aan de woonboten een positieve bestemming wordt toegekend, achten wij daarom niet haalbaar.

Het opstellen en in procedure brengen van zo'n bestemmingsplan heeft in totaal een doorlooptijd van circa één jaar (van start tot en met vaststelling door uw raad). Omdat er van uitgegaan moet worden dat tegen dit bestemmingsplan beroep zal worden ingesteld bij de Raad van State, zal pas na circa 2 jaar vanaf de start definitief duidelijkheid bestaan over de rechtmatigheid van dat bestemmingsplan. Met het maken van dit bestemmingsplan als zodanig zal een bedrag gemoeid zijn van circa € 16.000 - 20.000,-.

Optie 2: Verplaatsen van de woonboten naar de Kraaienbergse plassen in Cuijk

In 2016 is nader verkend of het verplaatsen van de woonboten naar de Kraaienbergse plassen in Cuijk kansrijk is. Dit verkennend onderzoek heeft ertoe geleid dat het college van de gemeente Cuijk heeft aangegeven graag de ruimtelijke haalbaarheid van het uitbreiden van het aantal ligplaatsen in plas 1 van de Kraaienbergse Plassen (aan de Oostermeerweg) te Cuijk te onderzoeken. Het gaat om een locatie waar momenteel al vijf woonboten liggen¹. Voor het verplaatsen van de woonboten naar de Kraaienbergse plassen is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Het ontwerp van dit bestemmingsplan moet in overleg met de gemeente Cuijk opgesteld worden en moet door de gemeenteraad van Cuijk vastgesteld worden. Met de uitwerking van deze optie kan spoedig begonnen. Uiteraard alles onder het voorbehoud van medewerking door de gemeenteraad van Cuijk.

Het opstellen en in procedure brengen van zo'n bestemmingsplan heeft in totaal een doorlooptijd van circa één jaar (van start tot en met vaststelling door de raad van Cuijk). Ook bij deze optie gelden een aantal onzekerheden. Het is lastig in te schatten of er vanuit de directe omgeving (bijvoorbeeld door de bewoners van de al aanwezige woonboten) bezwaren bestaan tegen de komst van de Nijmeegse woonboten. Dat zal blijken uit het voortraject (mondeling overleg met de bewoners en uit de eventuele zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan) Met het maken van dit bestemmingsplan als zodanig zal een bedrag gemoeid zijn van circa € 16.000,-.

¹ In de bijlage 2 is een kaartje opgenomen van de bedoelde locatie in Cuijk. Tevens is in bijlage 3 de brief van B&W-van de gemeente Cuijk toegevoegd.

De onderzoeksplicht is bij dit bestemmingsplan minder omvangrijk dan bij het bestemmingsplan voor de woonboten in het Maas-Waalkanaal.

Voor de uitbreiding van de ligplaatsen aan de Oostermeerweg ten behoeve van de acht woonboten, dient een technisch ontwerp gemaakt te worden. Rekening moet worden gehouden dat met het realiseren van 8 compleet ingerichte ligplaatsen een investeringsbedrag benodigd is van ca € 700.000,- excl. BTW. Gezien de flinke verbetering van de woonsituatie zullen deze kosten voor een aanzienlijk deel door de bewoners van de woonboten gedragen moeten worden. Een noodzakelijke voorwaarde bij deze optie is dan ook dat de woonbootbewoners hiermee instemmen. Zij hebben vervolgens een actieve rol in de uitwerking van het traject richting Cuijk.

Optie 3: Verplaatsen van de woonboten naar De Waaijer in de Waalsprong

In de Waalsprong worden drie plassen gegraven. In het bestemmingsplan dat in 2009 voor het gebied De Waaijer is gemaakt, is ook rekening gehouden met de bouw van zogenoemde 'waterwoningen' op het water. Op het water ten westen en ten oosten van de Prins Mauritssingel kunnen deze waterwoningen door middel van een wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt. Tot nu toe zijn voor deze waterwoningen nog geen concrete plannen gemaakt.

Het verplaatsen van de woonboten naar de plassen is een forse technische operatie, omdat er geen waterverbinding is tussen het Maas-Waalkanaal en de plassen. Verder dienen de woonboten periodiek (eens per 10 jaar) voor onderhoud naar een scheepswerf vervoerd te worden, wat wederom een forse transportopgave met navenant hoge kosten zou zijn. Per transport kan als indicatie een bedrag van ca. € 9.000,- excl. BTW worden afgegeven. Voorts moet (net als in het geval van optie 2) geïnvesteerd worden in ligplaatsen en de ontsluiting.

Optie 4: Aankopen van de woonboten

Als laatste optie resteert het aankopen van de woonboten. De woonbootbewoners moeten in die situatie elders een woning betrekken. Om de woonbooteigenaren niet (volledig) voor de financiële gevolgen op te laten draaien van het beëindigen van bewoning van de woonboten op de huidige plek, kan overwogen worden de woonboten te verwerven. Dit is veruit de meest kostbare oplossing. Zoals wij in onze brief van 4 oktober 2016 hebben gesteld, zijn wij van mening dat de gemeente geen juridische verplichting heeft tot aankoop van de woonboten. De woonboten hebben in de bestemmingsplannen nooit een woonfunctie gehad. Aangezien er tot nu toe geen sprake is geweest van een acuut gevaarlijke situatie en er eerder geen verzoek is binnengekomen om handhavend op te treden, heeft de gemeente tot nu toe niet handhavend opgetreden tegen bewoning van de woonboten.

Financiële verantwoordelijkheid

In onze brief van 4 oktober 2016 hebben wij u ook geïnformeerd over de gemeentelijke financiële verantwoordelijkheid. De belangrijkste conclusies waren:

1. De bewoners kunnen geen aanspraak doen op een planschadevergoeding.
2. Een tegemoetkoming in de kosten lijkt redelijk, aangezien de woonboten al geruime tijd in het Maas-Waalkanaal liggen en (kennelijk) passief zijn gedoogd door de gemeente.
3. Voor een verplichting tot uitkoop bestaat geen juridische grondslag.

Conclusies en hoe verder?

Vanuit juridisch en planologisch perspectief achten wij op dit moment de verplaatsing van de woonboten naar Cuijk de meest voor de hand liggende optie. Wij zijn voornemens om deze optie nader uit te werken in een raadsvoorstel.

Daarin komen we ook terug op kosten en baten van deze optie. Zoals hierboven aangegeven is de totale investering in Cuijk geraamd op ca. € 700.000,- excl. BTW. Daarbij zal een aanzienlijk deel van de kosten gedragen moeten worden door de woonbootbewoners. De volgende aanknopingspunten kunnen hiervoor worden aangegeven:

- Verplaatsing van de woonboten naar Cuijk dient te leiden tot een normalisatie van de woonsituatie, ook qua woonlasten. In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van een normale vergoeding voor het hebben van een ligplaats. Hiervan was in de huidige situatie overigens geen sprake.
- Verplaatsing naar Cuijk houdt een verbetering in van het woon- en leefklimaat voor de bewoners in. Dit leidt waarschijnlijk tot waardevermeerdering. Bij de bepaling van de eigen bijdrage door de eigenaren van de woonboten wordt hiermee rekening gehouden.
- Met de gemeente Cuijk moet een overeenkomst worden gesloten, waarin de samenwerking tussen beide gemeentes wordt vastgelegd en de participatie van de woonbootbewoners wordt geregeld. Wij zijn voorstander van een actieve inbreng van de huidige bewoners over de aanleg van de ligplaatsen.
- De toekomstige (huur)inkomsten en uitgaven van de gemeente Cuijk worden betrokken bij het bepalen van de verdeelsleutel in de kosten.

Wij zijn voornemens om op korte termijn de gesprekken met de woonbooteigenaren met een reëel aanbod te starten. Per eigenaar wordt een overeenkomst opgesteld, op grond waarvan in 2018 tot verplaatsing kan worden overgegaan. Dit alles onder de voorwaarde dat in Cuijk het bestemmingsplan wordt gewijzigd en met de gemeente Cuijk tot overeenstemming gekomen kan worden.

Vervolgvel

4

Informeren van bewoners, eigenaren en bedrijven

Een eerste afstemming over onze aanpak met de bewoners en/of eigenaren van de acht woonboten heeft plaatsgevonden. Er bestaat een duidelijke interesse in verplaatsing naar de Kraaijenbergse plassen in Cuijk.

De betrokken bewoners/eigenaren van de woonboten, de Ondernemersvereniging TPN West en enkele direct omliggende bedrijven aan de Oostkanaaldijk zullen over onze brief aan uw raad worden geïnformeerd.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

mr. drs. A.H. van Hout

Bijlagen: Advies van de ODRN, Locatie Oostermeerweg/ Kraaijenbergse Plassen Cuijk en
Brief van B&W gemeente Cuijk

Bijlagen bij Raadsbrief Ligplaatsen Woonboten Oostkanaaldijk

Bijlage 1: Advies van de ODRN

Bijlage 2: Locatie Oostermeerweg/ Kraaijenbergse Plassen Cuijk

Bijlage 3: Brief van B&W gemeente Cuijk



Vervolgvel

1

Bijlage 1 : Advies van de ODRN

Aan
Gemeente Nijmegen

Datum 24-1-2017

Opgesteld door, telefoonnummer
-Mark Geurts/ Erik Jansen

Artikel I. Extra afschriften voor

Onderwerp

Bestemmen van de Woonboten in het kanaal i.r.l.t. externe veiligheid

Vragen:

- 1. Is het mogelijk, gelet op de geldende wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid, om de 8 woonboten positief te bestemmen?*
- 2. Zo ja, hoe ziet de onderbouwing eruit?*
- 3. Hoe zeker is het dat deze onderbouwing stand houdt bij de Raad van State?*

Antwoorden:

Ad 1: Ja. Op grond van de "Handreiking Bouwbeperkingen in en langs de vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet Water" en het feit dat er momenteel geen PR 10⁻⁶ contouren over het gebied liggen.

Ad 2: Op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient er aandacht te zijn voor een toets aan het plaatsgebondenrisico (PR 10⁻⁶), een verantwoording van het groepsrisico en dient er aandacht te zijn voor het scenario plasbrand.

Indien er een vergunning in het kader van de Waterwet noodzakelijk is zou er getoetst moeten worden of er sprake is van een inperking van de aan het vervoer van gevaarlijke stoffen toegekende gebruiksruimte. Volgens de genoemde handreiking ontstaat deze situatie alleen indien wordt gebouwd op het smalste deel van de vaarweg of de plaats waar de PR 10⁻⁶ het eerst de oever raakt.

Ter hoogte van de woonboten is het kanaal 145 meter breed en een stuk verderop ter hoogte van de Neerbosscheweg is die 95 meter breed. Ook ontstaat er door de woonboten geen versmalling of flessenhals in de vaarweg. Het is wel waarschijnlijk dat er ter hoogte van de woonboten sprake is van een “risicotechnische flessenhals” vanwege de aanwezigheid van de sluis en de afslag naar de kanaalhavens. Dit laatste leidt tot kruisend verkeer en daarmee een verhoging van het risico op aanvaringen.



Op kaarten van RWS staat bovenstaande “Sluisbuffer” aangegeven. Binnen deze buffer liggen de woonboten. Dus het is aannemelijk dat ze ook vanwege de sluis en de vervoersbewegingen die daarmee samenhangen in een ‘risicotechnische flessenhals’ liggen. De vraag is echter of dit de gebruiksruimte van de schepen, die is toegekend voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, inperkt. Daar zal een berekening op moeten volgen van het PR.

Verder dient er te worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Geen enkele PR contour valt nu echter over het gebied. Indien een bedrijf nu zou willen uitbreiden (er liggen nu Bevi bedrijven op de kanaalhavens en West Kanaaldijk) dan dient getoetst te worden aan de feitelijke gebruik en niet alleen de bestemde situatie (RVS, 2013, 1215/ 2013, 1935). Beide uitspraken gaan echter over een beperkt kwetsbaar object dat gebruikt wordt als kwetsbaar object. Het feitelijk gebruik is nl. bepalend in saneringssituaties. De vraag is of in de onderhavige situatie dus al sprake is van kwetsbare objecten (=woonboten). De

rechten van de bedrijven blijven met het positief bestemmen dan min of meer gelijk. De beleidsvisie EV van Nijmegen biedt de mogelijkheid voor de bedrijven om een PR contour te ontwikkelen tot over Infrastructuur. Indien we het kanaal ook tot infrastructuur rekenen dan hadden ze op grond van de visie nog wel de mogelijkheid om hier een PR contour te ontwikkelen maar dus nu ook al niet over de boten omdat dit kwetsbare objecten zijn. Je zou wellicht nog wel kunnen stellen dat indien er een ruim gebied wordt bestemd waar de woonboten mogen liggen er een groter deel van het kanaal als kwetsbaar kan worden aangemerkt dan nu het geval is waardoor de ontwikkelruimte van bedrijven wel wordt ingeperkt.

Kortom er moet een **berekening** van het risico ter plaatse uitgevoerd worden. Vanwege de bescherming van de boten ter plaatse voor het incident plasbrand (artikel 10 Bevt) is een advies van de VRGZ noodzakelijk (ook op grond Art 7 Bevt) en er dient een groepsrisicoverantwoording plaats te vinden (art 8 Bevt).

Ad 3: Dat moet blijken uit de berekening en het advies van de VRGZ. Ook hangt het af van de aard van de zienswijzen die worden ingediend. Verder lijkt me dit een vrij unieke situatie.

De regeling Basisnet geeft aan waar het PR 10-6 plafond ligt nl. op de oeverlijn die in een legger van RWS is terug te vinden. Voor het kanaal is de oeverlijn de feitelijke oever. De woonboten liggen binnen de door de Regeling Basisnet aangewezen PR plafond! Dat de Handreiking toch via het Bevt een mogelijkheid ziet om te bouwen binnen dit plafond is wat verwarrend en verassend. Als de redenering van de handreiking immers wordt doorgetrokken naar de gehele vaarweg is het vreemd dat ervoor is gekozen om een variabele breedte aan te geven als PR plafond (de oeverlijn). Met de redenering van de Handreiking zou de breedte immers overal gelijk moeten zijn met het smalste deel van de vaarweg.

Verder is de stelling dat de huidige situatie ook al tot beperkingen leidt voor de Bevi bedrijven, vanwege het feit dat naar de feitelijke situatie gekeken moet worden en niet alleen naar de bestemde situatie aan discussie onderhevig. Mocht deze stelling niet opgaan dan worden de huidig en eventueel toekomstige bedrijven sterk in hun ontwikkelingsmogelijkheden (voor EV) beperkt en is er geen sprake van goede ruimtelijke ordening.

Vervolgvel
4

Bestemmen van de Woonboten in het kanaal i.r.l.t. “bedrijven en milieuzonering”.

Vragen:

- 1a. *Is het mogelijk, gelet op de geldende wet- en regelgeving op het gebied van bedrijven en milieuzonering, om de 8 woonboten positief te bestemmen?*
- 2a. *Zo ja, hoe ziet de onderbouwing eruit?*
- 3a. *Hoe zeker is het dat deze onderbouwing stand houdt bij de Raad van State?*

Antwoorden:

Ad 1a

Zoals de Raad van State reeds heeft uitgesproken, is het waarschijnlijk niet mogelijk om de woonboten positief te bestemmen.

In de casus (201306838/1/R2 van 17 december 2014), waarin het bestemmingsplan "Nijmegen Kanaalhavens" werd beoordeeld, wordt immers aangegeven dat onder meer vanwege de nabijheid van tot de omliggende bedrijven op het (gezoneerde) industrieterrein “geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat” voor de woonboten kan worden gegarandeerd. De Afdeling merkt ten aanzien hiervan dan ook op dat:

“van belang [is] dat de raad deze omstandigheid onder ogen heeft gezien en onder meer om die reden heeft gekozen voor het toekennen van persoonsgebonden overgangsrecht.”

De Afdeling stelt vervolgens echter dat ook bij persoonsgebonden overgangsrecht wel duidelijk moet worden gemaakt wat de consequenties zijn voor de omliggende bedrijven:

“Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad hiermee onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke gevolgen het toekennen van persoonsgebonden overgangsrecht aan de woonboten, die gelet op het bepaalde in artikel 1, onder l, van het Bevi als kwetsbare objecten worden aangemerkt, hebben voor de uitbreidingsmogelijkheden van de inrichtingen die thans reeds onder het Bevi vallen. Ook blijkt niet dat de raad heeft gezien in hoeverre het toekennen van persoonsgebonden overgangsrecht aan de woonboten de ontwikkelingsmogelijkheden van de overige bedrijven op het industrieterrein beïnvloedt en - ingeval sprake zou zijn van een beperking in de uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden - waarom hij dat gerechtvaardigd acht. Daarbij acht de Afdeling van belang dat het industrieterrein volgens de raad juist geschikt is voor de vestiging en ontwikkeling van (zware) industrie, en het plan

daartoe voorziet in de mogelijkheid om bedrijven tot en met milieucategorie 5.2 te vestigen.”

Geconcludeerd kan worden dat het, gelet op de voorliggende omstandigheden, het niet mogelijk zal zijn om de woonboten positief te bestemmen.

Wanneer er echter opnieuw wordt gekozen voor een constructie als “persoonsgebonden overgangsrecht”, die door de Afdeling blijkbaar niet bij voorbaat als kansloos wordt gezien, dient een aannemelijke toelichting te worden gegeven waarom er geen sprake is van beïnvloeding van de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven.

Wanneer tot de conclusie moet worden gekomen dat er wel sprake zou zijn van beperkingen, moet beargumenteerd worden hoe dit, gelet op de aanwezige belangen, gerechtvaardigd kan worden.

Ad 2a

Afweging van belangen ingeval van gevoelige objecten en bedrijven gaat bij ruimtelijke ordening veelal over de vraag of de afstand tussen beide voldoende is om de effecten die worden veroorzaakt door een bepaalde bedrijfsvoering een afdoende woonklimaat aan de weg staan, dan wel dat de nabijheid van ‘gevoelige objecten’ een ongestoorde bedrijfsvoering in de weg staat.

Complicerende factor hierbij is dat de beoordeling door de Raad van State van de afstand die aangehouden moet worden tussen bedrijven en gevoelige objecten bij bestaande situaties niet altijd op eenzelfde wijze verloopt.

In de casus 201003349/1/R2 (Heumen) wordt bijvoorbeeld gesteld:

“2.5.4 De categorie-indeling van de VNG-brochure is bedoeld om in nieuwe situaties voldoende afstand aan te houden tussen bedrijven en gevoelige objecten. Nu het hier gaat om een bestaand bedrijf dient onderzocht te worden welke hinder van het bedrijf is te verwachten op de voorziene nieuwe woningen in de omgeving. Daarvoor moet uitgegaan worden van de actuele situatie van het bedrijf.”

Een andere ingang wordt echter gegeven bij casus 201306838/1 (Nijmegen Kanaalhavens) waarin werd opgemerkt:

“De Afdeling overweegt dat de raad voor de aanvaardbaarheid van de gekozen planregeling voor de asfaltcentrale en de puinbreker niet uitsluitend heeft kunnen verwijzen naar de categorisering in de VNG-brochure in samenhang met de begrenzing die uitgaat van de verleende ontwerp-omgevingsvergunning voor het veranderen of veranderen van de werking van de inrichting. Hiertoe overweegt de Afdeling dat anders dan bij de toepassing van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bij de vaststelling van een bestemmingsplan in beginsel een

beoordeling nodig is op basis van de maximale mogelijkheden die het plan biedt. Nu geen beperking in de planregels is opgenomen wat betreft de productie- en verwerkingscapaciteit is een dergelijke beoordeling niet goed denkbaar. Gelet op het vorenstaande heeft de raad onvoldoende gemotiveerd dat met de planregeling voor de asfaltcentrale en de puinbreker van Dura Vermeer een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegarandeerd voor de nabij gelegen woningen.”

Op grond van de hierboven aangegeven onduidelijkheid is het moeilijk om iets zinnigs te zeggen over de haalbaarheid van een procedure bij de Raad van State.

Aan de ene kant is duidelijk (hierin stemmen beide procedures overeen) dat in bestaande situaties “alleen maar” een beoordeling op basis van de afstandscriteria van de VNG-brochure onvoldoende is. Echter, er is simpelweg geen andere aanvaarde beoordelingsmethodiek beschikbaar, wanneer een inschatting moet worden gemaakt van de “maximale mogelijkheden die het plan biedt”.

In de VNG-brochure wordt ook opgemerkt dat de richtafstandenlijsten uitgaan van gemiddeld moderne bedrijven in een bedrijfscategorie. Alleen indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting in plaats van de richtafstanden. Van dit laatste kan echter geen sprake zijn indien moet worden uitgegaan van fictieve “maximale mogelijkheden die het plan biedt.”

Dit is ook de reden dat in een eerder advies (zie bijlage I) is uitgegaan van de (VNG) richtafstanden, gecorrigeerd voor de industriële omgeving.

Daarnaast is niet geheel duidelijk hoe er bij de beoordeling van de “omliggende bedrijven” een beoordeling plaats moet vinden van de maximale mogelijkheden van de actuele, dan wel potentiële bedrijven die ter plaatse.

Met andere woorden; kan bijv. rekening worden gehouden met de richtafstand van het bedrijf “De Ruiter Schroot BV”, of moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat de heer De Ruiter morgen zijn bedrijf verkoopt en zich ter plaatse een verffabriek vestigt, met een veiligheidsafstand (gevaar) van 300 meter?

Uit de redactie van de “Nijmegen Kanaalhavens”-casus kunnen immers ten aanzien hiervan geen eenduidige conclusies worden getrokken. Enerzijds zou de conclusie getrokken kunnen worden dat met dit laatste “verkoopscenario” geen rekening hoeft te worden gehouden. Gesteld wordt immers dat ten onrechte geen rekening is gehouden met: “*de ontwikkelingsmogelijkheden van de overige bedrijven op het industrieterrein*”.

Anderzijds wordt in dezelfde alinea ook gesteld:

“Daarbij acht de Afdeling van belang dat het industrieterrein volgens de raad juist geschikt is voor de vestiging en ontwikkeling van (zware) industrie, en het plan daartoe voorziet in de mogelijkheid om bedrijven tot en met milieucategorie 5.2 te vestigen.”

Dit zou weer kunnen betekenen dat met het verkoop-scenario wel degelijk rekening moet worden gehouden...

Wanneer met dit verkoopscenariio inderdaad rekening moet worden gehouden (overigens overeenkomstig het stappenplan op blz. 50 van de VNG-brochure), dan moet al snel de conclusie worden getrokken dat de ligplaats van de woonboten inderdaad grote belemmeringen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein met zich meebrengt.

Wanneer echter overeenkomstig de casus 201003349/1/R2 alleen rekening moet worden gehouden met de actuele situatie, omdat de VNG-brochure niet bedoeld is voor bestaande situaties, volgt er een andere conclusie, overigens grotendeels overeenkomend met de eerdere advisering ten aanzien van de onderliggende problematiek (relevante passages van dit onderzoek zijn bijgevoegd als bijlage I). Het stappenplan van de VNG-brochure (p.50) stelt dan dat wanneer uit onderzoek blijkt dat daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten kleinere richtafstanden opleveren, beoordeeld moet worden of het benedenwaarts aanpassen van de richtafstanden in het vigerende bestemmingsplan wenselijk is.

Het is voor mij echter de vraag of, gelet op de casus 201003349/1/R2 (Heumen) of men hierin zo ver moet gaan, wanneer het niet gaat om het veiligstellen van een goed woon- en leefklimaat (uitgangspunt van de VNG-brochure), maar enkel om een inschatting van de tijdelijke hinder die de bedrijven zouden kunnen ondervinden van een ‘gevoelig object’ in het kader van het externe veiligheid.

Hierbij dient echter, zoals al eerder per mail aangegeven, een kanttekening worden geplaatst ten aanzien van het bedrijf Koole Terminals BV.

Aangegeven werd in het eerdere advies dat het een bedrijf is wat valt onder de werkingssfeer van het BRZO, dat echter de hier opgeslagen stoffen geen aanleiding hebben gegeven tot het opstellen van een veiligheidsrapport (VR). Doordat de overige ADR-klassen zoals bijvoorbeeld 3 en 6.1 niet worden op- en overgeslagen zijn de risico's binnen en buiten de inrichting voor de mens nihil vanwege de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.

Op basis hiervan en het feit dat de opslag van de hier opgeslagen stoffen niet is benoemd in is verder niet ingegaan op de risico-afstand van dit bedrijf.

Wanneer echter de VNG-brochure wordt geraadpleegd ten aanzien van de aan te houden afstanden bij deze bedrijfscategorie: (Lijst 2 onder 4.3: Overige gevaarlijke stoffen in tanks, opgeslagen in hoeveelheden boven de drempelwaarden BRZO) zien we wel een afstand die aangehouden zou moeten worden ten aanzien van de gevaarsaspecten, die dan maar liefst 700 meter bedraagt!

Beargumenteed zou kunnen worden dat dit dus de afstand is die ikv bedrijfsontwikkeling mogelijk zou zijn en dan liggen de boten véél te dichtbij. (30 meter) Hiertegenover zou dan weer gesteld kunnen worden dat de VNG-brochure alleen indicatieve afstanden geeft en de VNG-brochure ook niet bedoeld is ter beoordeling van bestaande situaties.

Daarnaast is er nog het Nijmeegse veiligheidsbeleid, dat niet toestaat dat een risico-contour buiten het eigen perceel kan vallen. De beleidsvisie EV van Nijmegen biedt echter, zoals hierboven ook al uitgewerkt, de mogelijkheid voor de bedrijven om een PR contour te ontwikkelen tot over Infrastructuur. Het Maas-Waalkanaal kan ook tot infrastructuur worden gerekend, waardoor Koole, ook op grond van de visie, nog wel de mogelijkheid had om hier een PR contour te ontwikkelen.

Het toekennen van een persoonsgebonden overgangsrecht voor de woonboten (gevoelig object) zou deze ontwikkelmogelijkheid inderdaad teniet doen.

Ad 3a

Zoals al in het bovenstaande is uiteengezet is de casuïstiek bij reguliere 'gevoelige objecten' waar een goed woon- en leefklimaat aanwezig moet zijn op zijn mist 'lastig te duiden'. Kan worden uitgegaan van een 'actuele situatie', of moet toch ook gekeken worden naar de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt (inclusief verkooprisico). Bij een goede onderbouwing waarbij zowel een goede (milieuhygiënisch relevante) inschatting kan worden gemaakt van de concrete bedrijfsontwikkelingen op middellange termijn en aannemelijk kan worden gemaakt dat de woonboten bij de ontwikkeling van deze scenario's niet 'hinderlijk' zijn, lijkt er, mede op basis van het eerder uitgevoerde VNG-onderzoek) een gereede kans (maar niet meer dan dat) aanwezig te zijn dat een dergelijke procedure de Raad van State overleeft.

Dat hierbij flinke bestuurlijke risico's worden genomen in de zin van kosten voor onderzoek, verlies van vertrouwen van de betrokken bedrijven en het opbouwen van een degelijk onderbouwde zaak is echter evident.

4. Is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op deze plek gegarandeerd?

Zoals hierboven al uitgewerkt kan voor de locatie geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gegarandeerd. Dit betekent echter niet per definitie dat de

woonboten ter plaatse niet middels een “persoonsgebonden overgangsrecht” of andere juridische constructie, (tijdelijk) gelegaliseerd zouden kunnen worden.

De locatie is ongelukkig voor wat betreft externe veiligheid. Dit vanwege omliggende bedrijven die nu (beperkte) risico’s veroorzaken of dat mogelijk in de toekomst willen gaan doen. Ook ligt er aan de noordzijde van het kanaal tegenover de woonboten een kegelligplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen (risicobron) en is daarnaast het kanaal zelf een risicobron. Er is dus kortom ook sprake van cumulatie van risico’s. De huidige situatie lijkt echter nog wel te verantwoorden (onder voorbehoud van de uitkomsten van de berekening en advies van de VRGZ). Als wordt aangegeven dat de boten daar tijdelijk liggen en op termijn verdwijnen is dit een extra argument om de situatie toe te staan.

Wanneer wordt uitgegaan van de actuele situatie, en dus geen rekening wordt gehouden met het hierboven besproken “verkoopscenario”, is alleen de (niet gerealiseerde) risico-contour van het bedrijf Koole van belang als belemmering voor bedrijfsontwikkeling door de woonboten.

Wanneer echter een scenario in acht moet worden genomen waarbij de huidige bedrijven hun terreinen willen verkopen aan de maximaal belastende bedrijfsbestemmingen die het bestemmingsplan toelaat (conform de methodiek als beschreven op blz. 50 van de VNG-brochure), is de ligging van de woonboten voor alle bedrijven in principe een flinke belasting.

De VNG-methodiek gaat echter uit van het criterium van een (duurzaam) ‘goed woon- en leefmilieu’, terwijl dat criterium hier niet van toepassing is.

Wanneer op basis van een uit te laten voeren milieuonderzoek naar de daadwerkelijk aanwezige (actuele) milieukwaliteit ter plaatse, in samenhang met een inventarisatie van de gewenste bedrijfsontwikkelingen van de naburige bedrijven, tot de conclusie kan worden gekomen dat de woonboten niet hinderlijk zijn voor de concrete ontwikkelingen, zou wellicht een tijdelijke positieve bestemming (bijvoorbeeld in de vorm van een ‘persoonsgebonden overgangsrecht’) voor de woonboten wellicht uitkomst kunnen bieden.

Anderzijds is het natuurlijk een gerechte vraag of dit resultaat kan opwegen tegen de aanzienlijke bestuurlijke inspanning die gepleegd zou moeten worden om deze tijdelijke bestemming te kunnen bewerkstelligen. Bovendien lijken de aanwezige bedrijven ‘niet al te positief’ te staan ten opzichte van deze mogelijke ontwikkeling.

Bijlage I Indicatief onderzoek naar de toepassing van milieuzonering op basis van de VNG-brochure

Duurzame ruimtelijke kwaliteit

De woonboten zijn gelegen in de nabijheid van de volgende bedrijven:

- Swartjes TransportBV Nijverheidsweg 42
- Koole terminals BV Nijverheidsweg 96
- Daanen Shipping & Logistics BV Oostkanaaldijk 308
- De Ruiter Schroot BV Nijverheidsweg 72

Het betreft hier bedrijven die op grond van hun activiteiten thuis horen in een zware milieucategorie. Bij een zware milieucategorie hoort in principe ook een forse milieuzone, d.i. de afstand die dient te worden aangehouden tussen bedrijf en 'gevoelig object' om enerzijds ervoor zorg te dragen dat bedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden niet gefrustreerd worden en anderzijds ervoor zorg te dragen dat de activiteiten voor omwonenden of andere gevoelige objecten niet in overwegende mate hinderlijk zijn.

Deze milieuzone wordt enerzijds bepaald door de zwaarte van het bedrijf (richtafstand) en anderzijds door de omgeving waarin de 'gevoelige objecten' zich bevinden. Geaccepteerd is dat bijvoorbeeld woningen in een rustige woonomgeving worden beschermd door een grotere milieuzone dan woningen die zijn gelegen in zgn. 'gemengd gebied'.

Geredeneerd binnen deze kaders is het evident dat wanneer binnen deze milieuzone nieuwe 'gevoelige objecten' worden geplaatst, dit betekent dat enerzijds de milieu-hygiënische ontwikkelruimte van de betrokken bedrijven mogelijk wordt aangetast en dat anderzijds de reële kans bestaat dat deze 'gevoelige objecten' hinder gaan ondervinden van de activiteiten van de betrokken bedrijven. Niet ter discussie staat overigens dat ter plaatse van de woonboten een aanvaardbaar woon- en leefklimaat aanwezig zal moeten zijn, waardoor een vergelijkbare bescherming met reguliere 'gevoelige objecten' aan de orde is.

Ter beoordeling van de onderhavige situatie is gebruik gemaakt van de methodiek die is omschreven in de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering".

Hierbij is echter ten aanzien van het omgevingstype uitgegaan van de overwegingen zoals deze zijn opgenomen door de Raad van State in de casus 201306680/1/R4 (Schiedam). Hierin is gesteld dat wanneer er geen sprake is van de omgevingstypen "rustige woonwijk" of "gemengd gebied" als bedoeld in de VNG-brochure, kan (in de

nabijheid van een industrieterrein) in redelijkheid ervoor worden gekozen om de richtafstanden uit de VNG-brochure met twee afstandsstappen te verlagen.

Voor de verschillende bedrijven gelden dan de volgende overwegingen:

- Swartjes Transport BV Nijverheidsweg 42

Swartjes Transport is gevestigd op het industrieterrein Noordoost Kanaalhaven. De vigerende vergunning geeft ruimte om jaarlijks tot 100.000 ton puin te breken, afvalstoffen te shredderen, afval te sorteren en meer. Tevens mogen er gevaarlijke afvalstoffen worden opgeslagen, waaronder chemisch verduurzaamde houtsoorten, asbesthoudende afvalstoffen en KGA/KCA.

De vanuit milieuzonering meest belastende activiteiten zijn hierbij het schredderen van metaal en puinbrekerij (tot 100.000 ton/jr.) Het gaat hierbij om activiteiten die worden genoemd onder de SBI-2008 codes 383201 en 383202.A1, waarbij ten hoogste de milieucategorie 5.1 wordt gehaald (383201).

Geconstateerd kan worden dat hierbij met name geluid een zware bijdrage heeft (aan te houden afstand 500 meter), maar hierover heeft de Afdeling al geoordeeld dat vanwege de omstandigheden van deze specifieke locatie (geluidgezoneerd terrein) "het aspect geluid geen belemmering oplevert voor de uitbreidingsmogelijkheden van de bedrijven".

Ten aanzien van gevaarsaspecten dient een afstand van 30 meter te worden aangehouden. Voor stof en geur gelden afstanden van resp. 30 en 100 meter, die echter met twee afstandsstappen kunnen worden verlaagd, zodat hiervoor afstanden van resp. 0 en 30 meter dienen te worden aangehouden. In casu betekent dit dat wanneer een afstand van 30 meter kan worden gehaald naar de woonboten, op basis van de VNG-brochure kan worden aangenomen dat de bedrijfsvoering van het bedrijf van Swartjes Transport BV niet wordt belemmerd door de aanwezige "gevoelige objecten".

Deze afstand kan (ruim) worden gehaald naar de dichtstbijzijnde woonboten.

- Koole terminals BV Nijverheidsweg 96

Dit betreft een inrichting ten behoeve van de op- en overslag van minerale oliën, plantaardige- en dierlijke oliën, vetten en derivaten, veevoeders en chemicaliën. Het primaire doel van Koole Tankstorage Nijmegen B.V. is het op- en overslaan van dierlijke en plantaardige oliën en vetten en daarvan afgeleide (oleo)chemicals in landtanks. Voor dit doel beschikt Koole Tankstorage Nijmegen B.V. (verder aangeduid met Koole) over ca. 94 verticale opslagtanks en 2 overslagkaden en 10 laad/losstations voor tankauto's.

De inrichting is aangewezen op grond van het overschrijden van de drempelwaarden voor milieugevaarlijke stoffen (categorie 9a en 9b) zoals vermeld in kolom 3 in deel 2 van het bijlage I van het Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999

(BRZO 1999). Door overschrijding van deze drempelwaarden is de inrichting VR-plichtig.

Bij Koole wordt in zeer beperkte mate gevaarlijke vloeistoffen opgeslagen. Dit betreft uitsluitend stoffen die volgens de ADR-indeling zijn geklasseerd als klasse 8 en 9, dit zijn corrosieve en milieugevaarlijke stoffen. Boord/boord-overslag van geklasseerde producten vindt niet plaats. Doordat de overige ADR-klassen zoals bijvoorbeeld 3 en 6.1 niet worden op- en overgeslagen zijn de risico's binnen en buiten de inrichting voor de mens nihil vanwege de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.

Binnen de inrichting worden geen toxische, brandbare of explosieve stoffen opgeslagen. Het opstellen van een zgn. kwantitatieve risico-analyse heeft niet plaatsgevonden, omdat geen installaties zijn geselecteerd. Dit betekent dat de opslag van de aanwezige stoffen niet kan leiden tot een ongeval buiten de inrichting waarbij slachtoffers kunnen vallen ten gevolge van brand of toxische producten of wolken met toxische verbrandingsproducten.

Hoewel het bedrijf duidelijk moet worden gezien als een Laad-, los- en overslagbedrijf t.b.v. de binnenvaart (SBI-2008 code 52242), worden in de VNG brochure de stoffen die bij dit bedrijf worden geladen, opgeslagen en gelost in de VNG-brochure nergens benoemd. Naar onze mening is de categorie die het best overeen komt met stoffen die bij Koole terminals worden opgeslagen (met de evidente uitzondering van de gevaar-categorie) de opslag van olie, LPG ed. (52242.9)

Voor de hinderaspecten geur, stof en geluid worden hierbij resp. de volgende afstanden benoemd: 100, 0 en 50 meter. Omdat de geluidscategorie afvalt (zie bovenstaande overwegingen) blijft in dit geval alleen over een afstand van 30 meter voor geur-aspecten.

De afstand van de rand van de inrichting naar de dichtstbijzijnde woonboten bedraagt in dit geval ook 30 meter. Geconcludeerd kan dan worden dat wordt voldaan aan de criteria van de VNG brochure, waardoor kan worden aangenomen dat de aanwezigheid van de woonboten verenigbaar is met een ongestoorde voortzetting van de bedrijfsvoering van Koole.

- Daanen Shipping & Logistics BV Oostkanaaldijk 308

Het bedrijf van Daanen Shipping & Logistics BV heeft bedrijfslocaties op drie verschillende adressen. Bedrijfsmatig veroorzaakt de loswal aan de Nijverheidsweg 37 te Nijmegen verreweg de meeste milieubelasting. Op de locatie Oostkanaaldijk 308 is alleen een kantoor aanwezig, welke een zeer geringe milieubelasting heeft. Dit bedrijf kan op deze locatie worden gezien als vallend onder SBI-2008 code 5222 "Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)" met een minimale afstand van 10 meter in een rustige woonomgeving. In de situatie van een gezoneerd

industrieterrein hoeft ten opzichte van dit bedrijf geen afstand te worden aangehouden conform de methodiek van de VNG-brochure.

- De Ruiter Schroot BV Nijverheidsweg 72

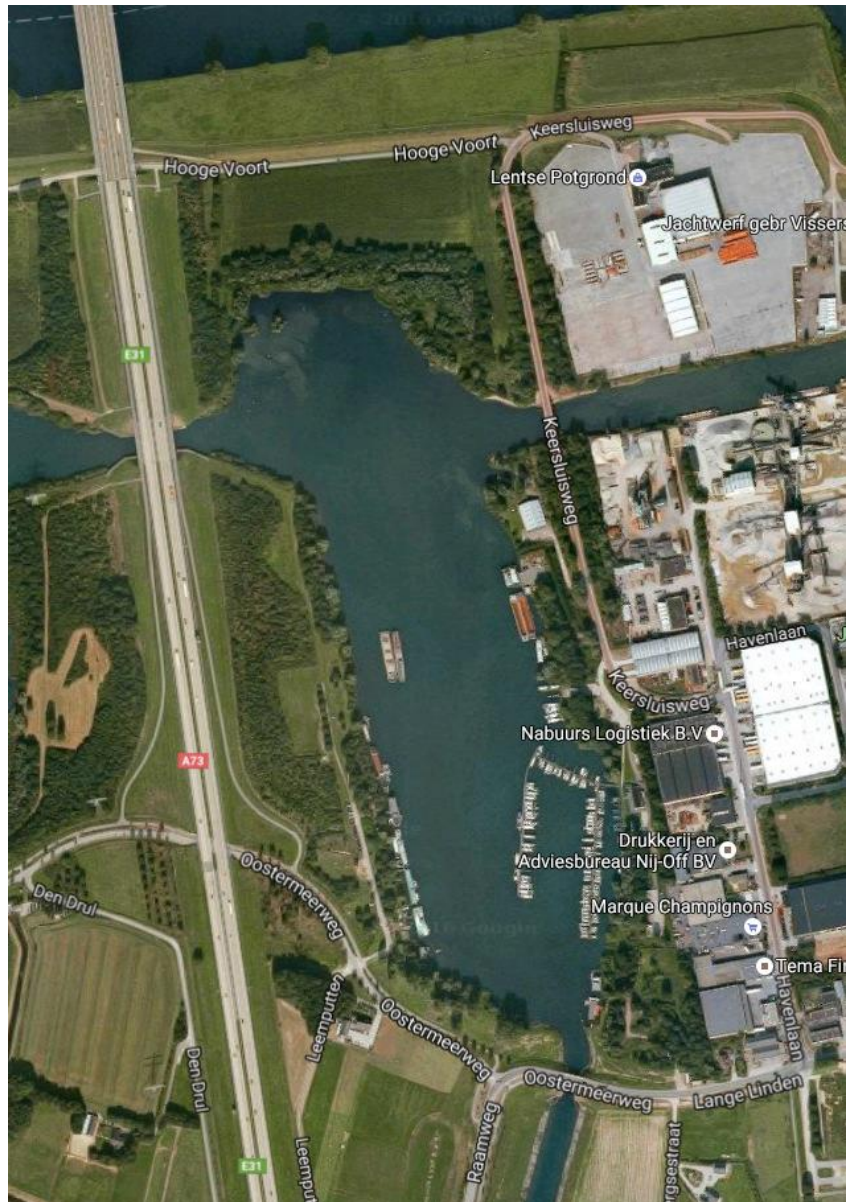
De Ruiter Schroot BV is (zoals de naam al doet vermoeden) een schrootverwerkend bedrijf. Op jaarbasis kan 221.000 ton schroot worden verwerkt.

Bepalend is de activiteit het schredderen van metaal. Het gaat hierbij om activiteit die worden genoemd onder de SBI-2008 codes 383201, waarbij dit bedrijfstype is ingedeeld in milieucategorie 5.1.

Onder herhaling van de argumenten zoals al bij de onderbouwing bij het bedrijf Swartjes Transport BV werden gebruikt, betekent deze indeling dat een afstand van 30 meter naar de dichtstbijzijnde woonboten zou moeten gehaald om, zonder nader onderzoek, uit te kunnen gaan van een afdoende afstand om een ongestoorde voortzetting van de bedrijfsvoering te verzekeren. Ook deze afstand kan worden gehaald.

Resumerend kan dus worden gesteld dat op basis van het bovenstaande onderzoek de conclusie kan worden getrokken dat de ongestoorde voortzetting van de hier behandelde bedrijven niet in het geding komt als gevolg van het toekennen van persoonsgebonden overgangsrecht aan de woonboten.

Bijlage 2: Locatie Oostermeerweg/ Kraaijenbergse Plassen Cuijk



Vervolgvel

15

Bijlage 3: Brief van B&W gemeente Cuijk



gemeente Cuijk

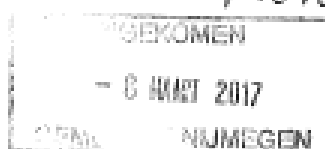
Burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen

Postbus 8105

6500 HG NIJMEGEN

reg.nr.: 17.000.2342

voedvoorsw.: Ph 10



class.nr.:

aigedaant:

Datum

6 maart 2017

Onderwerp

Onderzoek mogelijkheden
(nieuwe) ligplaatsen voor
woonboten.

Uw brief van

1 maart 2016

Uw kenmerk

PK1016.000333

Ons kenmerk

2/C16/29234 - UITC17/6625

Meer informatie

Kees Peters

T (0492) 336 600

gemeente@cuijk.nl

Gemeente Cuijk

Louis Jansenplein 1

Postbus 7, 5360 AA Grave

Verzonden op

- 7 MAART 2017

Geacht college,

In verband met de noodzakelijke verplaatsing van een achttal woonboten aan de Oostkanaaldijk te Nijmegen, heeft u ons verzocht medewerking te verlenen aan een onderzoek naar de verplaatsing van deze woonboten naar de gemeente Cuijk.

Wij zijn graag bereid om met u naar de (ruimtelijke) haalbaarheid te kijken van het uitbreiden van het aantal ligplaatsen in plas 1 van de Kraaijbergse Plassen te Cuijk.

Inmiddels zijn daartoe op ambtelijk niveau al stappen gezet. Wij vertrouwen er op dat deze constructieve samenwerking op korte termijn leidt tot een definitief haalbaarheidsonderzoek. Naar aanleiding daarvan zal door ons een definitief standpunt worden ingenomen.

Wij gaan er van uit u hiernaas voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Cuijk.

Drs. R.H.M.A. Rongen
secretaris

mr. W.A.G. Hillenaar
burgemeester

Willemstad, 6 februari 2017

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Op verzoek van dhr Duifhuizen – hoofd van de werkgroep die belast is met het vinden van een oplossing voor de problemen die zijn ontstaan voor de woonbooteigenaren aan de Oostkanaaldijk te Nijmegen, na de bestemmingsplanwijziging van mei 2013 – schrijven wij u deze brief.

Begin december hebben wij op eigen verzoek – zie bijgevoegde brief – een persoonlijk gesprek gehad met dhr. Duifhuizen. Zoals u in de bijgevoegde brief kunt lezen zijn wij van mening dat persoonlijke gesprekken noodzakelijk zijn om dhr. Duifhuizen en zijn werkgroep een duidelijk inzicht te geven in de verschillende situaties en wensen van de woonbooteigenaren. Een inzicht wat natuurlijk nodig is om tot een of meerdere – **passende** – oplossingen te komen.

Graag willen wij nog benoemen dat wij – door de motie die in de raadsvergadering van 12 oktober jl. unaniem is aangenomen (*waarin de gemeenteraad het college oproept om uiterlijk 1 maart 2017 een raadsvoorstel aan te bieden, waarin 1 of meerdere opties staan die een oplossing bieden voor de eigenaren van de woonboten*) – ons nu eindelijk gehoord voelen.

Een afschrift van deze brief zal ook verstuurd worden aan alle leden van de gemeenteraad. Zij zijn immers degenen die deze motie hebben aangenomen en zullen uiteindelijk ook degenen zijn die een beslissing dienen te nemen over het door u gevormde raadsvoorstel.

Een beslissing over oplossingen voor problemen die – ons inziens – alleen genomen kan worden als ook de raadsleden volledig op de hoogte zijn van de situaties van de verschillende woonbooteigenaren.

In januari 2013 zijn wij geëmigreerd naar Curaçao. Destijds hadden wij onze woonboot verkocht. De boot is in januari 2013 geleverd aan de koper met de afspraak dat de betaling eind mei zou plaatsvinden. Voor de tussentijdse maanden betaalde de koper een maandelijkse vergoeding. Dit alles is bij de notaris vastgelegd in een koopcontract en de bank die onze hypotheek destijds verstrekt heeft, was ook op de hoogte en akkoord met deze constructie. Zowel wij als de kopende partij hebben bij Rijkswaterstaat navraag gedaan naar de ligplaatsvergunning en of deze overdraagbaar was. Het antwoord hierop was ja. De ligplaatsvergunning is gekoppeld aan het schip en niet aan de eigenaren.

Vanwege de bestemmingsplanwijziging van mei 2013 is de financiële overdracht niet meer door gegaan. De koper heeft in afwachting van de uitspraak van de Raad van State op de boot gewoond en de maandelijkse vergoeding betaald. Echter na de negatieve uitspraak heeft hij per 1 januari 2015 de boot verlaten.

In afwachting van een oplossing, verhuren wij vanaf mei 2015 de woonboot. De bank laat dit oogluikend toe, gezien de ongewone situatie waarin wij terecht gekomen zijn door de bestemmingsplanwijziging.

Door deze wijziging is niet alleen ons spaarkapitaal als sneeuw voor de zon verdwenen. Wij hebben nu een hypotheekschuld met een 'waardeloos' onderpand. Dit is natuurlijk ook voor de bank een ongewenste situatie.

Het mag duidelijk zijn dat wij vanaf het moment van de bestemmingsplanwijziging kampen met de financiële gevolgen.

Echter de gemeente schuift de verantwoordelijk af. De gemeente is van mening dat zij destijds een oplossing heeft geboden in de vorm van het persoonsgebonden overgangsrecht.

Ik wil u er graag op wijzen dat dit persoonsgebonden overgangsrecht op geen enkele wijze een oplossing was voor ons als woonbooteigenaren. Deze oplossing was feitelijk desastreus, gezien onze situatie.

Op het moment van deze oplossing waren wij reeds geëmigreerd en dus niet meer woonachtig op de woonboot. Het persoonsgebonden overgangsrecht was voor degenen die destijds op de woonboot woonden en dus niet op ons van toepassing.

Met deze regelingen zaten wij in een klap met een 'waardeloze' woonboot, waar wel een hypotheekschuld op rustte en waar wij nooit meer op zouden mogen wonen (vanwege het persoonsgebonden overgangsrecht).

Wij waren dan ook blij dat ook de Raad van State dit heeft erkend en uiteindelijk het persoonsgebonden overgangsrecht van tafel heeft geveegd.

Daarnaast legt de gemeente de verantwoordelijkheid, ons inziens, onterecht bij de woonbooteigenaren.

Er is meerdere malen gezegd dat wij ten tijde van de aankoop van onze woonboot ons beter hadden moeten laten voorlichten. Wij zijn echter van mening dat de gemeente hier ook heel wat steken heeft laten vallen.

Bij de aankoop van onze woonboot hebben wij ons eerst laten voorlichten bij de bank – welke papieren, vergunningen, e.d. dienen wij aan te leveren voor het verkrijgen van een hypotheek?

Een belangrijk document hierbij was de ligplaatsvergunning van Rijkswaterstaat. Deze ligplaatsvergunning hebben wij destijds zonder problemen ontvangen. In deze papieren wordt melding gemaakt dat er een vergunning wordt verleend voor het plaatsen van een woonboot/schip. Deze ligplaatsvergunning is destijds ook – ter controle – naar de gemeente verstuurd. De gemeente heeft destijds verzuimd om bezwaar te maken tegen deze vergunning.

De uiteindelijke overdracht is op papier gezet door een notaris.

Op geen enkel moment in dit proces heeft iemand ons verteld dat wij wellicht nog een vergunning van de gemeente nodig hadden.

U legt de verantwoordelijkheid bij de woonbooteigenaren. Wij zijn van mening dat deze verantwoordelijkheid buiten ons ligt, namelijk bij de instanties die een zorgplicht hebben naar haar burgers/klanten en verzuimd hebben ons destijds te voorzien van de juiste informatie, op basis waarvan wij dan destijds wellicht een andere keuze hadden gemaakt.

Ik wil nogmaals benadrukken dat de bestemmingsplanwijziging voor ons direct ingrijpende financiële én emotionele gevolgen heeft gehad, die tot op heden nog voortduren.

Wij hopen dan ook dat de gemeente eindelijk haar verantwoordelijk neemt en met een 'fatsoenlijke' oplossing komt voor haar burgers. En hopelijk vergeet zij daarbij niet de financiële schade, die alleen maar oploopt hoe langer de oplossing op zich laat wachten.

Met vriendelijke groet

JS Bongaards
IRE Arts
Woonboot Galyo,
Oostkanaaldijk 317

Motie "Een uitgegoid anker voor zekerheid"

Agendapunt 8: Brief inzake ligplaatsen woonboten Maas-Waalkanaal

De raad van de gemeente Nijmegen in vergadering bijeen op 12 oktober 2016,

Constaterende dat:

- Een meerderheid van de Nijmeegse gemeenteraad op 26 juni 2013 het bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens vaststelde waarin de woonboten zijn wegbestemd;
- De uitbreidingsmogelijkheid voor (zware) industriebedrijven een belangrijke reden hiervoor was;
- Er in de afgelopen 3 jaar geen uitbreiding heeft plaatsgevonden en -gezien de afspraken tussen het bedrijfsleven, het college en de woonbootbewoners- de komende 3 jaar ook geen uitbreiding te verwachten is;
- Een andere reden voor het bestemmingsplan het directe gevaar voor de woonbootbewoners was;
- Uit onderzoeksrapporten blijkt dat dit 'gevaar' zeer beperkt is en het college zelf constateert dat het nog 3 jaar laten liggen van deze woonschepen goed mogelijk is;
- De twee belangrijkste redenen om de woonboten weg te bestemmen, daarmee achterhaald lijken;
- Het door de gemeenteraad gewenste persoonsgebonden overgangsrecht door de Raad van State niet erkend is;
- Door deze ontwikkelingen de eigenaren feitelijk al meer dan 3 jaar met een onverkoopbare woonboot zitten, ondanks dat zij al jaren over een ligplaatsvergunning van Rijkswaterstaat beschikken.

D66

GEWOON
NIJMEGENVSI
Verenigde Senioren Partij
Nijmegen**Spreekt uit dat:**

- De onzekere situatie voor de eigenaar-bewoners van de woonboten niet langer kan duren;
- Het goed is dat het college verschillende opties onderzoekt om tot een oplossing te komen;
- Nijmegen een verantwoordelijkheid heeft om deze bewoners perspectief te bieden en de gemeenteraad deze verantwoordelijkheid voortvarend wil nemen.

Roept het college op:

1. Uiterlijk 1 maart 2017 een raadsvoorstel aan te bieden, waarin één of meerdere opties staan die een oplossing bieden voor de eigenaren van de woonboten. In dit raadsvoorstel wordt in elk geval met de volgende zaken rekening gehouden:
 - de opties doen recht aan de (historische) situatie van de woonboten;
 - per optie is inzichtelijk gemaakt wat nodig is aan tijd, geld en juridische zekerheden om de optie te effectueren;
 - de optie waarin de woonbestemming alsnog wordt opgenomen in het bestemmingsplan Kanaalhavens maakt in elk geval onderdeel uit van het raadsvoorstel.

STADSPARTIJ
DNF

En gaat over tot de orde van de dag,

GroenLinks
Pepijn Boekhorst

SP

PvdA

Stadspartij DNF

VSP

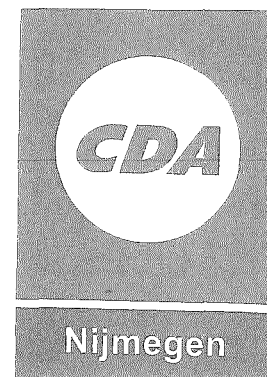
D66

VVD

CDA

Gewoon Nijmegen

Liberaal Nijmegen

② voor
tegenwanneer
aanvaard



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 329 90 19
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
12 juli 2016

Ons kenmerk
PK10/ D161207956

Contactpersoon
René Duifhuizen

Onderwerp
Ligplaatsen woonboten Maas-Waalkanaal

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3292124

Geachte leden van de Raad,

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor de Kanaalhavens, heeft uw raad geconcludeerd dat de woonboten in strijd met het toen nog geldende bestemmingsplan uit 1980 in het Maas-Waalkanaal liggen. Verder heeft uw raad geconcludeerd dat de woonboten niet positief bestemd kunnen worden in het nieuwe bestemmingsplan voor de Kanaalhavens vanwege risico's in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Maas-Waalkanaal en de nabije ligging van zware bedrijven op het bedrijventerrein. Het zogenoemde 'persoonsgebonden overgangsrecht' dat door uw raad was opgenomen in het bestemmingsplan, waardoor de huidige bewoners toch ter plaatse zouden mogen blijven wonen, is door de Raad van State eind 2014 niet geaccepteerd. De uitspraak van de Raad van State is het startsein geweest om te zoeken naar alternatieve locaties voor de woonboten. Vanuit zowel de bewoners/eigenaren van de woonboten, als vanuit de direct omliggende bedrijven op het bedrijventerrein, is aangedrongen op het vinden van een oplossing.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens in juli 2013 is ook door uw raad middels moties aangedrongen op het vinden van een oplossing voor de woonbootbewoners. In december 2015 bent u op de hoogte gesteld van de mogelijke 'oplossingsrichtingen' voor de problematiek van de ligplaatsen in het Maas-Waalkanaal. Aangekondigd werd om binnen een half jaar oplossingen uit te werken.

Eerder kwamen wij tot de conclusie dat alternatieve nieuwe locaties in Rijkswateren niet tot de mogelijkheden behoren. Wij zagen eind 2015 vier oplossingsrichtingen:

1. Benutten van bestaande woonbootlocaties in bijvoorbeeld de Waalhaven, de Lindenberghaven en 't Meertje
2. Nieuwe waterwoningen en woonboten in De Waaijer in de Waalsprong
3. Laten liggen van de woonboten
4. Beëindigen van de bewoning van de woonboten, al dan niet door (gedeeltelijke) uitkoop

Actueel beeld van de oplossingsrichtingen

Ad 1. Benutten van bestaande woonbootlocaties in bijvoorbeeld de Waalhaven, de Lindenberghaven en 't Meertje

Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat het geldende Rijksbeleid op het gebied van water zich verzet tegen het verplaatsen van de woonboten naar nieuwe ligplaatsen in Rijkswateren. Rijkswaterstaat heeft echter tevens aangegeven dat het vervangen van een bestaande woonboot door een andere woonboot wel is toegestaan. In de Waalhaven ligt momenteel één woonboot te koop. De vraagprijs daarvan bedraagt 360.000,- euro. Een van de woonboten zelf in het Maas-Waalkanaal ligt ook te koop. De vraagprijs hiervan bedraagt 225.000,- euro. Verder ligt er momenteel ook een woonboot te koop in de Lindenberghaven. In principe biedt dit de mogelijkheid om één van de woonboten uit het Maas-Waalkanaal naar de Waalhaven dan wel Lindenberghaven te verplaatsen. Gelet op deze bedragen en op het feit dat op dit moment geen duidelijkheid bestaat over de financiële aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid voor de woonboten in het Maas-Waalkanaal hebben we hierop verder nog geen actie ondernomen.

Ad 2. Nieuwe waterwoningen en woonboten in De Waaijer in de Waalsprong

In de Waalsprong worden drie plassen gegraven. In het bestemmingsplan dat in 2009 voor het gebied De Waaijer is gemaakt, is ook rekening gehouden met de bouw van zogenoemde 'waterwoningen' op het water. Op het water ten westen en ten oosten van de Prins Mauritssingel kunnen deze waterwoningen door middel van een wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt. Tot nu toe zijn voor deze waterwoningen nog geen concrete plannen gemaakt. Wij doen een haalbaarheidsstudie naar het realiseren van deze waterwoningen. Op dit moment zijn de resultaten daarvan nog niet bekend. Of met het realiseren van de waterwoningen ook een oplossing gevonden kan worden voor de woonboten, is op dit moment dus nog niet te zeggen. Wel staat vast dat het verplaatsen van de woonboten naar de plassen een grote technische operatie is, omdat er geen waterverbinding is tussen het Maas-Waalkanaal en de plassen. Het plaatsen van andere / nieuwe woonboten in de plassen zou op zichzelf een oplossing kunnen zijn voor de woonboten in het kanaal. Het is daarbij belangrijk op te merken dat, in verband met de zandwinning, de eerste woonboten / waterwoningen in de Lentse Plas pas vanaf 2018 gerealiseerd kunnen worden en in de Oosterhoutse Plas pas na 2020. Voor de Oosterhoutse Plas zullen we in het haalbaarheidsonderzoek afstemmen met de actualiteit van de plannen Hof van Holland / Broodkorf.

Conclusie: het is op dit moment nog onduidelijk of de Waaijer in de Waalsprong een oplossing kan bieden. Meer inzicht daarin zal moeten blijken uit de haalbaarheidsstudie naar de waterwoningen.

Ad 3. Laten liggen van de woonboten

Vanuit de bewoners/eigenaren van de woonboten is eerder aangevoerd dat uit eigen dossieronderzoek zou blijken dat zij planologisch gezien legaal met hun woonboten in het Maas-Waalkanaal liggen. Zij stellen dat uit hun onderzoek blijkt dat de woonboten al 35 jaar of langer in het Maas-Waalkanaal liggen en al die tijd bewoond zijn (en dus onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan vallen). Zij hebben in de afgelopen maanden aanvullende documenten opgestuurd. Dit betreffen vooral gegevens uit het woningregister. Uit deze gegevens blijkt echter

niet dat op de huidige plaatsen in het Maas-Waalkanaal onafgebroken woonboten hebben gelegen. In het verleden hebben op deze plaatsen vooral bunkerschepen gelegen (bedrijfsvaartuigen ten dienste van de scheepvaart) die in de afgelopen 20-25 jaar zijn vervangen door woonboten. Daarbij is de bewoning van de woonboten ook regelmatig en voor langere tijd onderbroken geweest. Wij concluderen dan ook opnieuw dat de woonboten niet onder het overgangsrecht vallen en daarmee in strijd zijn met het bestemmingsplan. Het is niet mogelijk aan de woonboten een bepaalde juridische status te geven.

Wij hebben eind mei gesproken met de woonbootbewoners / -eigenaren. Daarin is verteld dat het overgangsrecht niet van toepassing is. Eind mei hebben we eveneens gesproken met de bedrijven in de directe omgeving.

Conclusie: het permanent laten liggen van de woonboten is geen optie.

Ad 4. Beëindigen van de bewoning van de woonboten, al dan niet door (gedeeltelijke) uitkoop
Het beëindigen van de bewoning van de woonboten als oplossingsrichting, komt steeds dichterbij. Ondanks het feit dat deze 'oplossing' ingrijpend is voor de woonbootbewoners en financieel kostbaar is. Het roept tevens vragen op omtrent de financiële aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid van de betrokkenen, inclusief de gemeente. Deze vragen moeten worden uitgezocht.

Op 6 juni 2016 hebben wij een overleg gehad met een delegatie van de woonbootbewoners en de vier bedrijven. In dat overleg zijn de voorlopige conclusies toegelicht. Het permanent laten liggen van de woonboten in het Maas-Waalkanaal is geen reële optie, terwijl op dit moment een andere oplossing nog niet voor handen is. Tijdens dit overleg is door de bedrijven aangegeven akkoord te kunnen gaan met het gegeven dat de woonboten maximaal nog drie jaar ter plaatse zullen liggen voor woondoeleinden. Dit betekent tevens dat het handhavingverzoek dat vier bedrijven in april 2016 hebben ingediend, op dit moment niet meer actueel is. Wij hebben toegezegd dat wij ons inspannen voor een definitieve oplossing. Wat dat laatste betreft kunnen wij melden dat de gemeente Cuijk in beginsel positief heeft gereageerd op het onderzoeken van de mogelijkheden voor het plaatsen van woonboten in de Kraaijenbergse Plassen.

Risico's

Aan het tijdelijk handhaven van de ligplaatsen in het Maas Waalkanaal voor maximaal 3 jaar kleven in beginsel risico's op het gebied van externe veiligheid. Zoals hiervoor vermeld, heeft uw raad reeds in 2013 geconcludeerd dat de woonboten niet positief bestemd kunnen worden in het nieuwe bestemmingsplan voor de Kanaalhavens vanwege risico's in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Maas-Waalkanaal. De veelheid aan type stoffen die vervoerd kunnen worden, leidt ertoe dat er ook verschillende ongevalsscenario's mogelijk zijn. Daarbij is een plasbrand het meest waarschijnlijke scenario, waarbij aangetekend moet worden dat ook de kans op een plasbrand erg klein is. Hoewel de regionale brandweer qua materieel afdoende is toegerust (twee blusboten (waarvan één in Nijmegen ligt) en uiteraard afdoende brandweervoertuigen), is het niet geheel uit te sluiten dat sommige scenario's zich zo snel voltrekken dat een adequate bestrijding aan de risicobron niet mogelijk is. De bewoners zijn bekend met deze risico's.

Vervolgvel

3

Vanwege de nabije ligging van zware bedrijven op het bedrijventerrein, heerst ter plaatse van de woonboten een slecht woonmilieu. Ook dit aspect was voor uw raad een reden om de woonboten niet positief te bestemmen in het bestemmingsplan.

Uitvoering

Nader onderzoek moet uitwijzen of het realiseren van woonboten / waterwoningen in de Waaijer dan wel het verplaatsen van de woonboten naar de Kraaijenbergse Plassen planologisch en financieel haalbaar is. Tevens wordt nu onderzocht wat de waarde van de woonboten is, welke partij of partijen in redelijkheid voor de waardedaling van de woonboten aansprakelijk gesteld kunnen worden, en op welke wijze de bewoners geholpen worden bij het vinden van andere woonruimte. Aan de beëindiging van de woonfunctie zijn financiële gevolgen verbonden, die wij in beeld brengen.

Het vorenstaande betekent dat er voorlopig nog sprake is van woonboten in het Maas-Waalkanaal.

Hoogachtend,
College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

mr. drs. A.H. van Hout