van tafel bedoelde

Inleiding

Samen met de raadswerkgroep woonschepen heeft het college, vertegenwoordigd door de wethouders Van Bodegraven en De Ronde, onderzocht in welke richting de notitie Woonschepen en de concept onderbouwing van het aanwijzingbesluit (20 januari 2004) bijstelling behoefden. Aanleiding vormde de discussie in de raadscommissie VROM van 9 februari 2004 waarin door de commissie werd vastgesteld dat door het college geen recht gedaan was aan de kaders die de raad had gesteld in een notitie van januari 2003. Inmiddels heeft het college samen met de raadswerkgroep de kaders en de verschillende locaties nagelopen. In déze notitie geeft het college aan hoe zij de zes kaders die gesteld zijn door de raad (januari 2003) wil gaan uitwerken. Voorts is daarin de onderbouwing van de woonschepenlocaties opgenomen.

Op 3 maart, 7 april en 26 mei 2004 hebben de leden van de raadswerkgroep Woonschepen met de wethouders van Bodegraven en De Ronde onderzocht in welke richting bijstelling van de stukken noodzakelijk is. Dat is gedaan aan de hand van de door de raad aangegeven kaders en de intenties van het college. De rechtspositie van de huidige ligplaatsen was daarbij het belangrijkste vertrekpunt. Daarnaast is gekeken naar de locatiespecifieke aspecten. Immers de verschillende locaties onderscheiden zich door eigenschappen die specifiek zijn voor de locatie en ontstaansgeschiedenis.
Het opnieuw beoordelen van de kaders en het toetsen van de locaties aan de kaders leidde tot het op onderdelen aanpassen van de concept onderbouwing. De onderbouwing van het aanwijzingbesluit, dat is het 2e gedeelte van deze notitie, zal na behandeling door het college en raadscommissie vrij gegeven worden voor inspraak.
Uitvoerig is van gedachten gewisseld over het begrip "woonzekerheid op het water". Raadswerkgroep en college zijn het eens over dit begrip. Bij het uitwerken van de 6 kaders zal onder meer op de inhoud van dit begrip en de consequenties nader worden ingegaan.
Deze notitie bestaat uit twee delen;

1. **Uitwerking van de 6 door de raad gestelde kaders**
2. **Onderbouwing van de woonschepenlocaties**

1. Uitwerking van de 6 door de raad gestelde kaders

Het college zal de 6 kaders op de volgende wijze uitwerken:

1. Wonen op het water is erkende woonvorm

Wonen op het water is een vorm van wonen die als zodanig geen erkenning meer behoeft. Het is een volwaardige woonvorm: in ons waterrijke land niet meer weg te denken. Het is voor velen een zéér aantrekkelijke vorm van wonen. Ook Arnhem kent wonen op het water, al gedurende vele decennia, op verschillende locaties. Het geeft kleur aan de stad. Maar vraagt ook om enige ordening. Wij vinden het noodzakelijk dat voor wonen op het water zoveel mogelijk dezelfde rechten en plichten gelden als voor wonen op het land. Gelet op de specifieke woonvorm voor wonen op het water is het nodig wel enkele bijzondere regels vast te leggen. Uiteindelijk vindt formalisering van het wonen op het water plaats door het positief bestemmen van de ligplaatsen in het bestemmingsplan voor de Rivierzone dat in voorbereiding is.

2. Het vasthouden aan het huidige aantal woonplekken op het water

Op dit moment hebben 109 woonschepen ligplaats in Arnhem.
Tijdens een bijeenkomst van het atelier Rivierzone op 16 maart jl (woonschipbewoners waren hierbij aanwezig) zijn verschillende locaties naar voren gebracht die in aanmerking komen als mogelijk nieuwe locatie voor woonschepen. Dat zijn:

- gat van Bruil/Meinerswijk
- Groene Rivier (meestromende nevengeul)
- verschillende opties in Stadsblokken (mede in relatie tot herinrichting)
- "Gat van Moorlag" (op grondgebied gemeente Renkum)
- twee locaties in IJsseluiterwaarden.

Wij zien daarin goede aanzetten om de benodigde ligplaatsen te realiseren. Wellicht zelfs meer ligplaatsen dan feitelijk nodig is. De haalbaarheid van genoemde locaties zal verder onderzocht worden. Voor de ligplaatsen in de om nader te noemen redenen niet aan te wijzen locaties Nieuwe Haven, ASM haven en Rijnkade kan het college op deze wijze in de toekomst perspectief bieden.
Woonschepen die nu liggen op locaties die niet worden aangewezen als woonschepen-locatie zullen te zijner tijd moeten verplaatsen naar een andere locatie. Tot dat moment kunnen de schepen blijven liggen, althans op die locaties waar de gemeente zeggenschap heeft. Immers de ASM haven is particulier eigendom.

In het onderzoek willen wij naast mogelijke nieuwe locaties de mogelijke verdichting van de Rosandehaven als optie meenemen. Omdat de gemeente eigenaar is en er fysieke ruimte is voor meer woonschepen verwachten wij dat het mogelijk is hier binnen een overzienbare termijn ligplaatsen te realiseren. Daadwerkelijk realiseren van deze optie komt volgens ons in beeld als het niet mogelijk blijkt om binnen een termijn van 5 jaar vooruitzicht te bieden op een alternatieve nieuwe ligplaats elders binnen de gemeente.

3. De woonschepenverordening van de VNG vormt uitgangspunt voor de rechtspositie van de woonbootbewoners

Bij het vaststellen van de APV in 1998 heeft de raad, uit oogpunt van duidelijkheid en uniformiteit, expliciet uitgesproken alle algemene regels in één enkele verordening vast te willen leggen, zijnde de APV. Van deze lijn is tijdens de vaststelling door de raad op 17 november 2003 van de gewijzigde APV, niet afgeweken.
De raad acht het nu gewenst de erkenning van het wonen op het water explicieter tot uitdrukking te brengen. Wij zullen daarom de bepalingen met betrekking tot de woonschepen onderbrengen in een afzonderlijk hoofdstuk van de APV. De woonschepenverordening van de VNG zal daarbij zoveel mogelijk uitgangspunt vormen. Maar er zal ook gekeken worden naar de specifieke Arnhemse situatie. Op deze wijze blijft de eerder door de raad uitgesproken wens van duidelijkheid en uniformiteit in tact. Daarnaast wordt recht gedaan aan de wens om de positie van bewoners van woonschepen in de verordening afzonderlijk te regelen.
Wij stellen voor om in het hoofdstuk Woonschepen de volgende tekst op te nemen;

Afdeling 3a Woonschepen

Artikel 5.3a.1 Definities

In deze afdeling wordt verstaan onder:

a. kade: *de rechter Rijnoever, met uitzondering van het voormalig Rijksveer Malburgen (kadastraal bekend als gemeente Arnhem, sectie D, nr. 4934 en 4648), beginnende bij de haven, alsmede de gehele wal van de haven, en eindigende bij de Boterdijk daar waar de damwand begint ter hoogte van kilometerraai 884. 105, zoals op de bij deze verordening gewaarmerkte tekening is aangegeven.*
b. *haven: de haven van Malburgen zoals op de bij deze verordening gewaarmerkte tekening is aangegeven.*
c. ligplaats: een gedeelte van het openbaar water, bestemd of geschikt om door een woonschip met bijbehorende voorzieningen te worden ingenomen;
d. bijbehorende voorzieningen: zaken zonder welke het gebruik van het schip als woning niet goed mogelijk is, zoals een bijboot, steiger en een loopplank;
e. *woonschip: elk vaartuig dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd als, of te oordelen naar zijn constructie of inrichting uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is tot, een als hoofdverblijf geldend dag- of nachtverblijf van één of meer personen.*

bepaling (wie bepaalt)

5.3a.2 Wijze van meten
De in deze verordening genoemde maten worden uitwendig gemeten daar waar zij het grootst zijn.
Ondergeschikte bouwdelen zoals lichtkoepels en antennes worden niet meegerekend.

Artikel 5.3a.3 Aanwijzing ligplaatsen

1. Het college wijst gedeelten van het openbaar water aan bestemd voor het innemen van een ligplaats met een woonschip.
2. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover dit strijdig is met het bepaalde in het Binnenvaartpolitiereglement, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, het Rijnvaartpolitiereglement 1995 of het Provinciaal reglement Gelderland.

Artikel 5.3a.4 Verboden ligplaatsen

1. Het is verboden met een woonschip een ligplaats in te nemen of te hebben of een ligplaats beschikbaar te stellen buiten de op grond van artikel 5.3a.3 aangewezen gedeelten van het openbaar water.
2. Het in het eerste lid opgenomen verbod is niet van toepassing op woonschepen die in aanbouw of in reparatie zijn, zolang zij zich op of aan een scheepswerf dan wel in of bij een reparatie-inrichting bevinden.
3. Het in het eerste en tweede lid bepaalde geldt niet voor zover dit strijdig is met het bepaalde in het Binnenvaartpolitiereglement, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, het Rijnvaartpolitiereglement 1995 of het Provinciaal reglement Gelderland.

Artikel 5.3a.5 Ligplaatsvergunning

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een ligplaats in te nemen of te hebben op de op grond van artikel 5.3a.3 aangewezen plaatsen.
2. De in het eerste lid bedoelde ligplaatsvergunning wordt gesteld op naam van de eigenaar van het woonschip en vermeldt de plaatsaanduiding van de desbetreffende ligplaats, de bijbehorende voorzieningen, het casconummer en de kenmerken van het woonschip. Aan een eigenaar van een woonschip wordt niet meer dan één ligplaatsvergunning verstrekt.
3. Het college kan ten aanzien van de bijbehorende voorzieningen nadere regels stellen.
4. Een ligplaatsvergunning wordt geweigerd indien:
   a. voor de ligplaats reeds vergunning is verleend;
   b. de hoogte van het woonschip meer bedraagt dan 4 meter;
   de breedte van het woonschip meer bedraagt dan 8 meter;
   het oppervlak van het woonschip meer bedraagt dan 150 m^2:
   het oppervlak van niet bebouwde overstekken en niet-bebouwde terrassen meer bedraagt dan 30 m^2 per woonschip;
   c. het woonschip belemmeringen kan veroorzaken aan het verkeer te water of te land;
   d. het uiterlijk van het woonschip hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;
   e. het woonschip niet voldoet aan eisen van veiligheid *en gezondheid*;
   f. het niet aannemelijk is dat de aanvrager binnen 12 weken na het indienen van de aanvraag met het woonschip de plaats waarvoor de vergunning is aangevraagd, kan innemen;
   g. de aanvraag niet in overeenstemming is met de door het college gestelde nadere regels met betrekking tot de bijbehorende voorzieningen.
5. a. Een ligplaatsvergunning voor een nieuw woonschip wordt bovendien geweigerd indien dit schip niet voldoet aan de brandveiligheidseisen als bedoeld in de paragrafen 2.11.1, 2.12.1 en 2.13.1 van het Bouwbesluit 2003 voor zover deze betrekking hebben op een woonwagen, waarbij voor 'woonwagen' 'woonschip' moet worden gelezen;
   b. Een ligplaatsvergunning voor een bestaand woonschip wordt bovendien geweigerd indien dit schip niet voldoet aan de brandveiligheidseisen als bedoeld in de paragrafen 2.11.2, 2.12.2 en 2.13.2 van het Bouwbesluit 2003 voor zover deze betrekking hebben op een woonwagen, waarbij voor 'woonwagen' 'woonschip' moet worden gelezen.

Artikel 5.3a.6 Overdragen ligplaatsvergunning

Op aanvraag van de vergunninghouder en van de rechtverkrijgende schrijft het college de ligplaatsvergunning over op de naam van de rechtverkrijgende van het woonschip.

Artikel 5.3a.7 Intrekking ligplaatsvergunning

Het college kan de ligplaatsvergunning, naast de in artikel 1.6 genoemde gronden, intrekken indien:

a. het woonschip waarop de vergunning betrekking heeft zonder toestemming van het college gedurende een periode langer dan 12 aaneengesloten weken buiten de gemeente verblijft;
b. *het woonschip waarop de vergunning betrekking heeft op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving, niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;*
c. *het woonschip waarop de vergunning betrekking heeft niet voldoet aan eisen van veiligheid en gezondheid;*
d. *op de ligplaats voorzieningen aanwezig zijn die niet zijn vermeld op de ligplaatsvergunning.*

Artikel 5.3a.8 Aanwijzingen

1. Bij het innemen van de ligplaats en bij het uitvoeren van werkzaamheden aan of nabij de ligplaats worden de door het college gegeven aanwijzingen in acht genomen.
2. De vergunninghouder is verplicht gevolg te geven aan de door het college gegeven bevelen en aanwijzingen in het belang van de openbare orde, de vrijheid of veiligheid van het verkeer, de volksgezondheid, de milieuhygiëne en het aanzien van de gemeente.

Artikel 5.3a.9 Toestemming

Het college kan voor woonschepen toestemming geven aan te leggen aan de kade of in de haven. Daarmee ontstaan geen rechten op een vaste ligplaats.

Artikel 5.3a.10 Aansluiting aan drinkwaterleiding

1. *De vergunninghouder is verplicht ervoor te zorgen dat het woonschip is aangesloten op het distributienet van de openbare waterleiding.*
2. *Het college kan vrijstelling verlenen van de verplichting, bedoeld in het eerste lid, indien het schip is voorzien van een of meer drinkwatertanks waarvan de gezamenlijke inhoud minimaal 250 liter bedraagt.*

Artikel 5.3a.11. Aansluiting op de riolering

1. *De vergunninghouder is verplicht ervoor te zorgen dat het woonschip is aangesloten op een openbaar riool.*
2. *Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing:*
   a. *in delen van de gemeente waarin geen openbare riolering aanwezig is;*
   b. *voor zover uitsluitend hemelwater wordt geloosd.*
3. *Het college kan vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste lid, indien afvoer op een andere wijze zonder verontreiniging van water, bodem of lucht mogelijk is voor woonschepen die op een grotere afstand dan 40 meter van een openbaar riool zijn gelegen.*
4. *De in het derde lid bedoelde afstand wordt gemeten langs de kortste lijn waarlangs een aansluiting zonder bezwaren kan worden gemaakt.*

Artikel 5.3a.12 Overgangsrecht

1. Het bepaalde in de laatste volzin van artikel 5.3a.5, tweede lid, is niet van toepassing op eigenaren van woonschepen die op het moment van het nemen van het aanwijzingsbesluit als bedoeld in artikel 5.3a.3, eerste lid, ligplaats innemen met meer dan één woonschip op het gedeelte van het openbaar water als bedoeld in voornoemd aanwijzingsbesluit.
2. De weigeringsgronden als bedoeld in artikel 5.3a.5, vierde lid, zijn gedurende een periode van 10 jaren na het nemen van het aanwijzingsbesluit niet van toepassing op woonschepen die ten tijde van het nemen van het in artikel 5.3a.3, eerste lid, bedoelde aanwijzingsbesluit ligplaats innemen in het bij dat besluit aangewezen gedeelte van het openbaar water.

3. A. Het college neemt met betrekking tot de in de eerste twee leden van dit artikel genoemde situaties een besluit inhoudende vaststelling van de bestaande situatie.
   B. Voor die woonschepen waarvoor het college een besluit neemt als bedoeld in het derde lid, onder A, van dit artikel wordt voor die betreffende situatie een vergunning verleend voor een periode van tien jaren, behoudens indien de situatie als bedoeld in artikel 5.3a.5, vijfde lid, van toepassing is.

4. Voor de huidige bewoners, die nog geen contract hebben, zou een voorwaardelijke beschikking afgegeven moeten worden om ze een woongarantie te verlenen

Wij zijn van plan alle bestaande woonschiplocaties aan te wijzen met uitzondering van de ASM haven, Nieuwe Haven en Rijnkade. Wij willen ook de Defensiehaven aanwijzen. Maar zullen in overleg met de bewoners afspraken maken over een overeenkomst waarin wij willen opnemen dat de gemeente geen kosten zal maken voor eventuele door bewoners gewenste (openbare)voorzieningen (o.a baggeren) in en om de Defensiehaven.

Voor de onderbouwing van ons voornemen verwijzen wij naar de "Onderbouwing ten behoeve van het aanwijzingsbesluit voor de locaties van woonschepen in de rivierzone van de gemeente Arnhem" Dat is het tweede gedeelte van deze notitie.
Wij bieden voor alle huidige ligplaatsen waarop permanent gewoond wordt woonzekerheid op het water. Dat betekent dat wij voor 26 woonschepen, gelegen in de ASM haven, Nieuwe Haven en Rijnkade, naar vervangende ligplaatsen zullen zoeken. Zolang geen vervangende locaties beschikbaar zijn, zullen wij deze woonschepen, voor zover mogelijk, gedogen op de huidige ligplaats. Immers wettelijke bepalingen kunnen ons noodzaken dat wij voor sommige ligplaatsen beperkende maatregelen zullen moeten treffen. Mocht dit zich voordoen dan zullen wij hierover met de betrokken bewoners overleggen en bezien welke oplossingen mogelijk zijn. Daarnaast merken wij op dat wij uiteraard geen invloed hebben op de situatie in de ASM haven als de eigenaar juridische stappen onderneemt tegen de huidige bewoners.

Wij zullen de bewoners van de niet aangewezen woonschepen in een brief informeren over de voorgestane aanpak van de gemeente. Wij zullen daarin ondermeer aangeven op welke wijze wij invulling geven aan het begrip woonzekerheid en de juridische gevolgen daarvan. Verder zullen wij erop wijzen dat op het moment dat er op andere locaties ruimte beschikbaar komt, het woonschip naar deze nieuwe ligplaats verplaatst dient te worden.
Wij wijzen erop dat wij nu niet kunnen overzien of en in welke mate en wanneer er vooruitzicht bestaat dat alternatieve locaties daadwerkelijk beschikbaar kunnen komen (o.a. ten aanzien van de ontwikkelingen van gebied Stadsblokken). Van mogelijk geschikte of geschikt te maken locaties zullen wij ook de financiële consequenties onderzoeken die samenhangen met het geschikt maken als locatie voor woonschepen.

5. De nieuw aan te wijzen ligplaatsen in het bestemmingsplan zouden in erfpacht uitgegeven kunnen worden of een soortgelijke constructie. Dit om te voorkomen dat de waardeverhoging van de schepen onevenredig hoog wordt met het verschaffen van de rechtszekerheid die het bestemmingsplan biedt

Wij stellen vast dat er altijd waardeverhogende effecten optreden op het moment dat locaties en dus woonschepen die nog niet eerder aangewezen of bestemd zijn, door het aanwijzingsbesluit of een bestemmingsplan, door de overheid positief bestemd worden. Uit ervaring weten we dat de waarde van de woonschepen in de Rosandehaven aanzienlijk steeg nadat de polder als woonschepenhaven bestemd werd. Als daar dan ook nog eens een volwaardig voorzieningen pakket aan toegevoegd wordt (nuts- en infrastructuur) neemt het comfort van wonen op het water en in het verlengde daarvan de waarde van het woonschip verder toe. In die zin is de situatie vergelijkbaar met wonen op het land. Zoals bekend maakt het voor de waarde van grond nogal verschil of op een kavel wel of geen bouwbestemming rust (marktwerking).

De overheid heeft slechts beperkte mogelijkheden, om baatafroming toe te passen (o.m. baatbelasting, exploitatieverordening). Dit zien wij echter niet als reële mogelijkheden. Wel is het mogelijk om erfpachtovereenkomsten of huurovereenkomsten met de bewoners af te sluiten op die locaties waarvan de gemeente eigenaar is. Wij zullen met de bewoners die grond en/of water van de gemeente in gebruik hebben huurovereenkomsten afsluiten (en bestaande overeenkomsten aanpassen) waarbij de hoogte van de huur bepaald wordt door de uitgangspunten vastgelegd in de nieuwe grondprijzenbrief. Wanneer er door de bewoners verzocht wordt om nuts- en/of andere (infrastructurele) voorzieningen te treffen zullen wij per locatie en ligplaats de mogelijkheden verkennen en daarover met de bewoners afspraken maken over verrekening van de kosten. Dit vraagt maatwerk per locatie. Algemene afspraken kunnen daarover niet worden vastgelegd.

6. Vrijmaken van ambtelijke capaciteit om het woonbotenbeleid vorm te geven

Bij de bespreking op 20 januari 2004 van beide in de inleiding genoemde notities heeft het college ingestemd met de in de bijlage bij de notitie Woonschepen opgenomen capaciteitsinzet en het daarbij gevoegde kosten- en dekkingsvoorstel voor het vervolgtraject. Ook voor het opstellen van het bestemmingsplan Rivierzone is capaciteit beschikbaar gesteld. Hiermee zal na de zomer 2004 gestart worden. De aangewezen locaties worden in dit bestemmingsplan opgenomen. Daardoor is de verdere uitwerking van het beleid verzekerd en is voorzien in structurele aandacht voor de woonschepen binnen de organisatie van de gemeente.

2. Onderbouwing ten behoeve van het aanwijzingbesluit voor de locaties van woonschepen in de rivierzone van de gemeente Arnhem

Samenvatting

Aanleiding
Het wonen op het water is een woonvorm dat in Arnhem steeds meer in de belangstelling is komen te staan. Zowel de bewoners van de woonschepen en de gemeente hebben behoefte ondervonden om het wonen op het water meer te reguleren dan tot nu toe is gebeurd. De speciaal ingestelde raadswerkgroep Woonschepen heeft een aantal spelregels opgesteld, die het uitgangspunt vormen voor het Arnhemse Woonschepenbeleid. Als onderdeel van het woonschepenbeleid is een aanwijzingbesluit opgesteld voor de locatie van woonschepen.
In dit aanwijzingbesluit worden de locaties aangewezen waar woonschepen mogen liggen.

Afweging
De afweging is gebaseerd op een aantal randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn: het wettelijk en beleidskader, zoals deze is weergegeven in Rijks, Provinciaal en gemeentelijke beleidsstukken, milieucriteria en criteria gebaseerd op het hoofdgebruik, bijvoorbeeld de economische en toeristische betekenis van de kade.

Resultaat
Op basis van de geformuleerde uitgangspunten en de randvoorwaarden worden de volgende locaties aangewezen als locatie voor woonschepen:

- Rosandehaven
- Defensiehaven
- Onderlangs
- Boterdijk
- Kop Van Oldenbarneveldtstraat
- Westervoortsedijk (omgeving jachthaven)
- De Praets
- Haven van Coers

De aangewezen locaties zijn op de aanwijzingskaart aangegeven.

In totaal liggen er 109 woonschepen binnen Arnhems grondgebied. Daarvan zal voor 26 woonschepen (ASM haven 13 woonschepen, Nieuwe Haven/Billiton Kade 12 woonschepen, Rijnkade 1 woonschip) een andere locatie gezocht worden.

Toekomst
De gemeente heeft de taak op zich genomen om te zoeken naar een of meerdere locaties voor de woonschepen die momenteel op locaties liggen, die niet als woonschip locatie zijn aangewezen. Het gaat hier om de woonschepen, die zijn gelegen in de ASM-haven, Nieuwe haven en Rijnkade.
Er zijn een aantal locaties genoemd, zoals: Gat van Moorlag, nabij Haven van Coers (uitbreiding), Groene Rivier (meestromende nevengeul), Gat van Bruil/Meinerswijk, locaties IJsseluiterwaarden. De afweging van de mogelijke locaties is nauw verbonden met de herinrichting van de uiterwaarden van Rijn en IJssel en met de mogelijke kansen die het gebied zou kunnen krijgen. Bij het zoeken naar mogelijke locaties zullen de woonschipbewoners betrokken worden.

1. Inleiding

Voor u ligt de notitie "Onderbouwing voor het aanwijzingsbesluit voor locaties van woonschepen in de rivierzone van de gemeente Arnhem". Aanwijzing betekent dat woonschepen slechts op de aangewezen gedeelten van het openbaar water een ligplaats mogen innemen. Onder woonschepen worden de woonarken en voor bewoning omgebouwde voormalige bedrijfsschepen, de zogenaamde woonaken verstaan.

De onderbouwing dient als basis voor het aanwijzingsbesluit, zoals bedoeld in de Algemene Plaatselijke Verordening, de APV, art. 5.3.3 lid 1 APV. In de APV staat, dat het college van Burgemeester & Wethouders bevoegd is om de ligplaatsen voor woonschepen aan te wijzen (art. 5.3.3 APV). De raad heeft in november 2003 besloten geen aparte woonschepenverordening op te stellen, maar woonschepen onderdeel te laten zijn van één verordening, de APV. De systematiek van de model woonschepenverordening van het VNG is hierbij als uitgangspunt gehanteerd.

Bij het opstellen van deze notitie is met vertegenwoordigers van het NAP, de Vereniging Rosandehaven, de WABO (Onderlangs), de Bewonersvereniging ASM-haven en Boterdijk overlegd. Verder zijn de uitgangspunten onderwerp van politieke meningsvorming geweest. De raadswerkgroep woonschepen heeft aangegeven voorstander te zijn van het behouden van het aantal nu aanwezige woonschepen. Het college van B&W heeft na het terugnemen van een eerder voorstel samen met de raadswerkgroep opnieuw de kaders beoordeeld en deze aan de locaties getoetst. In deze notitie is tevens in een ruimer verband gekeken waar ligplaatsen voor woonschepen binnen de gemeente Arnhem mogelijk zouden zijn.

De locaties die het college van B&W wil aanwijzen, na overleg met woonschipbewoners en rekening houdende met de door de raad gestelde kaders, zullen in een bestemmingsplan worden gereguleerd. De stedenbouwkundige mogelijkheden zullen nader worden uitgewerkt in het bestemmingsplan voor de rivierzone.

2. Randvoorwaarden

Woonschepen zijn al vele jaren een beeldbepalend onderdeel van het rivier- en uiterwaarden gezicht van Arnhem. Tot dusverre is geen integraal beleid voor de woonschepen ontwikkeld. Wel vinden we her en der in de gemeentelijke beleidsstukken passages over de Rivierzone en woonschepen.
Van de kant van de woonschipbewoners als ook de gemeente is er behoefte om specifiek beleid te ontwikkelen.
Deze behoefte heeft ertoe geleidt, dat woonschepen als woonvorm en de ruimtelijke verschijningsvorm van het woonschip als ook de kwaliteit van de ligplaats onder de aandacht is gekomen.

2.1 Wettelijk kader

2.1.1 Woningwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening

De Woningwet is niet van toepassing op woonschepen. Voor het bouwen van en aan een woonschip hoeft in principe geen bouwvergunning worden aangevraagd. De jurisprudentie geeft echter een uitzondering voor woonschepen die voldoen aan het begrip "bouwwerk". Onder "bouwwerk" wordt verstaan dat een woonschip met de grond verbonden moet zijn, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat een woonschip (woonaak, woonark) geen bouwwerk is.
De bouwverordening is echter *wel* van toepassing (minimum vereisten veiligheid e.d.). Welstandscriteria zijn daarentegen niet van toepassing. De APV kent wel een criterium over het uiterlijk van een woonschip. (Dient geen afbreuk te doen aan het aanzien van de gemeente) en daarmee is het mogelijk de uiterlijke verschijningsvorm van het woonschip te toetsen. De toetsing van maten e.d. vindt indirect via de geldende bestemmingsplannen dan wel via de APV plaats. Dit betekent, dat een woonschip dat is gebouwd en op de plaats van bestemming is gelegd, maar niet voldoet aan de in het geldende bestemmingsplan dan wel de APV opgenomen maten alsnog moet voldoen aan die aangegeven maten. De gemeente heeft de bevoegdheid de eigenaar daartoe te dwingen via een aanschrijving. Een toetsing vooraf is formeel niet mogelijk, de toetsing achteraf echter wel. Het is aan te raden om vervanging van een woonschip af te stemmen met de gemeente.

2.1.2 Algemene Plaatselijke Verordening
(januari 2004)

De gemeente Arnhem heeft ervoor gekozen om het gebruik van het openbaar water, waaronder de woonschepen, in de APV te regelen. De APV is door de gemeenteraad op 17 november 2003 vastgesteld (inwerkingtreding 1-1-2004). Vanwege de efficiency van wetgeving heeft de Gemeenteraad er voor gekozen om voor de woonschepen geen aparte regeling te treffen, maar deze onderdeel te doen zijn van de APV.
In de APV staat in artikel 5.3.3 dat Burgemeester en Wethouders gedeelten van het openbaar water aanwijzen die bestemd zijn voor het innemen van een ligplaats met een woonschip. Voor de woonschepen die binnen het aangewezen gebied liggen geldt vervolgens een vergunningplicht. Het aanwijzen van die gedeelten van openbaar water is formeel een bevoegdheid van het college van Burgemeester & Wethouders.

De volgende bepalingen in de APV zijn van belang:
Een ligplaatsvergunning wordt onder meer geweigerd:
- als een woonschip belemmeringen kan veroorzaken voor verkeer te water of te land,
- als het uiterlijk van het woonschip afbreuk doet aan het aanzien van de gemeente, of
- als de maximale maten overschreden worden.

De maximum maten die worden aangegeven voor een woonschip:
- Hoogte: 4 meter
- Breedte: 8 meter
- Oppervlak: 150 m2
- Overstekken en terrassen: 30 m2

Deze maten zijn afgeleid uit het ontwerp-bestemmingsplan Woonschepen Rosandehaven, zie elders in dit hoofdstuk, en zijn in andere bestemmingsplannen, waarin woonschepen gelegen zijn (Lombok) als standaard overgenomen. In de normeringsfase (zie Beleidsnotitie Woonschepen) zullen de maten nader worden afgewogen en vervolgens in het integrale bestemmingsplan voor de Rivierzone worden vastgelegd. De bepaling van de maten zal in overleg met de woonschiporganisaties plaatsvinden.

2.2 Beleid

2.2.1 Bovengemeentelijk beleid

Samenvatting uitgangpunten aanwijzingsbesluit op basis van bovengemeentelijk beleid:

- *In hoeverre de uitkomsten van de hoogwaterstudies gevolgen hebben voor de locaties van woonschepen in de gemeente Arnhem, anders dan het bepaalde in de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier, valt nu niet te overzien. Het is wel een feit, dat de overlast door het hoogwater in de toekomst zal toenemen en dat er inrichtingsmaatregelen moeten worden getroffen, ook in het Arnhemse stroomgebied van Rijn en IJssel.*

- *Feitelijk betekent de beleidslijn Ruimte voor de Rivier dat nieuwe woonschepen alsmede situaties waar geen sprake is van bestaande dan wel gegroeide rechten in het winterbed van de rivier niet zijn toegestaan. Woonschepen worden door het rijk beschouwd als burgerbouw in het buitengebied.*

- *In het aanwijzingsbesluit moet rekening gehouden worden met de randvoorwaarden van Rijkswaterstaat. Dit betekent, dat geen nieuwe vergunningen door Rijkswaterstaat kunnen worden verstrekt voor woonschepen gelegen in de vaarroute en tevens dat waar huidige schepen langs de vaarroute liggen, geen officiële ligplaatsen aangewezen kunnen worden indien de scheepvaart belemmerd gaat worden. Alle woonschepen in de rivierzone (winter- en zomerbed) beschikken over een vergunning verstrekt door Rijkswaterstaat, behalve de (mogelijke) woonschepen gelegen in de Nieuwe Haven.*

Beleidslijn Ruimte voor de Rivier
(ministerie VROM, april 1997)

In 1997 is de beleidslijn in werking getreden. De beleidslijn is naast de Deltawet Grote Rivieren en de Wet op de Waterkering een reactie van het Rijk op de wateroverlast rond de grote rivieren.
De beleidslijn is van toepassing op alle nieuwe activiteiten (inclusief de wijziging van bestaande activiteiten) in het winterbed van de grote rivieren.
In de beleidslijn wordt aangegeven welke nieuwe activiteiten in het winterbed van de rivier toegestaan zijn ('ja, mits...' en 'nee, tenzij...'). Bestaande bebouwing en bedrijvigheid vallen buiten de beleidslijn. De beleidslijn wordt als hard uitgangspunt gehanteerd door de bevoegde rijksinstanties (Rijkswaterstaat, Ministerie VROM, Ministerie LNV).

De Inspectie van de Ruimtelijke Ordening (=IRO) als vertegenwoordiger van het Ministerie van VROM en het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland (=RWS) zijn van mening, dat woonschepen drijvende bouwsels zijn, bestemd om te wonen. Woonschepen worden door hen onder gelijke noemer geplaatst als een woning. Het gaat, in de optiek van de IRO en RWS, om "burgerbouw" in het buitengebied. In zo'n geval zijn de criteria van toepassing van niet-riviergebonden functies in de zin van de beleidslijn. Dit betekent dat nieuwe woonschepen in principe niet toelaatbaar zijn tenzij aantoonbaar sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, de activiteit redelijkerwijs niet buiten het winterbed kan worden gerealiseerd en de activiteit op de bewuste locatie geen feitelijke belemmering vormt om in de toekomst de afvoercapaciteit te vergroten. RWS geeft aan, dat indien er sprake is van bestaande dan wel gegroeide rechten de toetsing aan de beleidslijn niet aan de orde is. Toetsing vindt derhalve enkel plaats in nieuwe situaties, dan wel in situaties waar geen sprake is van bestaande dan wel gegroeide rechten.

Nota Spankrachtstudie/ PKB Ruimte voor de Rivier/ Advies Commissie Noodoverloopgebieden (Luteyn)

Momenteel lopen er diverse studies naar de effecten om een te verwachten toename van hoogwater op te kunnen vangen. De PKB en het onderzoek van de Commissie Noodoverloopgebieden zijn gerelateerd aan de Spankrachtstudie.

De spankrachtstudie onderzoekt de mogelijkheden om een maatgevende afvoer van 18.000 m3/s bij Lobith in combinatie met een zeespiegelstijging van 60 cm te verwerken zonder de dijken te verhogen. De planhorizon strekt zich uit tot het jaar 2100. De maatgevende afvoer is nu 15.000 m3/s.
In de PKB worden vooral de buitendijkse maatregelen overwogen en gekeken naar maatregelen om een maatgevende afvoer van 16.000 m3/s bij Lobith te kunnen verwerken. Hierbij moet gedacht worden aan rivierverruimende maatregelen waarmee waterstandverlaging kan worden bewerkstelligd.
De maatregelen moeten uiterlijk 2015 uitgevoerd zijn. Mogelijke maatregelen die uit de PKB komen, kunnen gevolgen hebben voor de toekomstige inrichting van de rivierzone van Arnhem.

De Commissie Noodoverloopgebieden heeft de wenselijkheid en mogelijkheid om noodoverloopgebieden aan te wijzen onderzocht, die onvoorziene en bovenmaatgevende omstandigheden zouden moeten opvangen. De Commissie adviseert als noodoverloopgebied o.m. het Rijnstrangengebied en de Ooijpolder aan te wijzen en in te richten voor een watervolume van ruim 200 miljoen m3 of gebieden worden aangewezen is onderwerp van politieke discussie. De regering heeft het advies van de commissie overgenomen.

Ligplaatsbeleid Boven-Rijn en Waal
(Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland,1996)

De uitgangspunten van Rijkswaterstaat zijn gebaseerd op de doorvaart en de verkeersveiligheid van het doorgaande scheepvaartverkeer over de Rijn. De verkeersveiligheid en een vlotte doorvaart mogen niet belemmerd worden door ligplaatsen langs de oevers.
Het beleid moet leiden tot de aanleg van overnachtinghavens buiten de vaarweg.
Als toetsingscriteria worden gehanteerd:

- Gemeerde schepen mogen geen hinder ondervinden van hinderlijke golfbeweging en de snelheid van passerende schepen;
- Als gevolg van het aanleggen en wegvaren mogen geen verkeersgevaarlijke situaties ontstaan.

Ligplaatsvergunning RWS/ Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken (1 januari 2000)
De meeste woonschepen, gelegen in de rivierzone van Arnhem beschikken over een door RWS afgegeven vergunning. Tot 1 januari 2000 gold de Rivierwet. Woonschepen gelegen in het zomerbed van de rivier waren hierin vergunningplichtig. Woonschepen gelegen in het winterbed van de rivier waren niet vergunningplichtig. Dit is veranderd door de komst van de Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken. Hierin zijn alle woonschepen gelegen in zomerbed en winterbed vergunningplichtig. Deze wet is op 1 januari 2000 in werking getreden. Naar opgaven van RWS beschikken alle in de rivierzone van Arnhem gelegen woonschepen over een vergunning, behalve de woonschepen die gelegen zijn in de Nieuwe Haven.

2.2.2 Gemeentelijk beleid

Samenvatting uitgangspunten aanwijzingsbesluit op basis van bovengemeentelijk beleid:

- *De in het Structuurplan Arnhem 2010 neergelegde ruimtelijke visie geeft de ontwikkelingsrichting voor de toekomstige inrichting van het gebied aan. Vooral de ontwikkelingsrichting (stadspark, grootschalige attractie, evenementen) zoals deze geformuleerd is voor het gebied Stadsblokken legt een ruimtelijke beperking op de lokatie voor woonschepen.*
- *De lokaties Rosandehaven en Onderlangs zijn al formeel in bestemmingsplannen geregeld.*
- *Alle aangewezen lokaties van woonschepen zullen planologisch in het nieuw bestemmingsplan voor de Rivierzone worden geregeld.*

Structuurplan Arnhem 2010
(oktober 2000)

Het structuurplan geeft in hoofdlijnen de richting aan waarheen Arnhem zich moet ontwikkelen. In het structuurplan wordt ingegaan op de betekenis van de rivier en uiterwaarden. De volgende ruimtelijke uitgangspunten zijn in het Structuurplan aangegeven.

- Het winterbed van de rivier moet een open ruimte zijn met weinig obstakels ten einde de bergingscapaciteit van de rivier en uiterwaarden te vergroten.
- De rivier en uiterwaarden is onderdeel van een ecologische hoofdstructuur. De hoofdfunctie is waterberging en natuurontwikkeling, nevenfunctie is recreatie.
- Woonschepen/wonen wordt niet genoemd als functie voor rivier en uiterwaarden. De nota Stadsbeeld Arnhem (zie hieronder) geeft wel het een en ander aan.
- Het gebied Stadsblokken/Meinerswijk wordt in de visie van het Structuurplan een stadspark met een accent op Stadsblokken. Verder dient in Stadsblokken een recreatief knooppunt en een grootschalige attractie gerealiseerd te worden. Deze ambitie legt een nadrukkelijke claim op de in Stadsblokken aanwezige ruimte.

Stadsbeeld Arnhem

De Nota Stadsbeeld uit 1994 is een voorloper van het Structuurplan. De rivierzone wordt opgesplitst in een oost en westdeel. De westzone (vanaf Nelson Mandelabrug richting Oosterbeek) kenmerkt zich door het contrast tussen het open en vlak uiterwaardengebied, de meanderende rivier en de heuvelachtige, begroeide stuwwal met de bebouwing van de stad. Dit geheel is karakteristiek voor het Arnhemse stadsbeeld. Gemeld wordt dat de woonschepen aan de noordoever van de Rijn geen positieve invloed hebben op dit beeld. De oostzone (vanaf Nelson Mandelabrug richting Westervoort) is minder spectaculair. Hier wordt ingezet op behoud van de openheid van het landschap.

Bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Lombok
(vastgesteld maart 2000)

In dit bestemmingsplan zijn de woonschepen gelegen aan het Onderlangs positief bestemd. Dit betekent, dat het gedeelte van het openbaar water via het bestemmingsplan is aangewezen tot woonschepenligplaats.
In het bestemmingsplan zijn de maximale maten voor woonschepen aangegeven (zie APV pag. 6). Tevens is voorzien in een overgangsrechtregeling.
Het aantal woonschepen is in het bestemmingsplan bepaald op maximaal 31, afgemeerd in één rij.

Bestemmingsplan woonschepenhaven Rosandepolder
(vastgesteld augustus 1981)

In dit bestemmingsplan zijn de woonschepen gelegen in de Rosandehaven positief bestemd. Dit betekent, dat het gedeelte van het openbaar water via het bestemmingsplan is aangewezen tot woonschepenligplaats.
Een gedeelte van de woonschepen in de Rosandehaven ligt op het grondgebied van de gemeente Renkum.

Aan het bestemmingsplan ligt een landschapsonderzoek ten grondslag. Dat leverde onder meer de volgende uitgangspunten:

- De woonschepen mogen slechts in één enkele rij worden afgemeerd en moeten visueel van elkaar gescheiden blijven.
- Bergingen worden gemeenschappelijk op een drietal plaatsen ingericht om de rest van de oever gaaf te houden, met uitzondering van de eerste 300 meter langs de ontsluitingsweg, waar individuele voorzieningen mogelijk zijn.
- Het overige deel van de oevers blijft vrij van bebouwing en krijgt een agrarische bestemming; er mag daar alleen een toegangspad naar de woonschepen aangelegd worden.

In het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen:
- woonarken: kunnen zich niet op eigen kracht voortbewegen; vaak rechthoekige, betonnen bakken
- woonaken, kunnen of konden zich op eigen kracht voortbewegen.

Omdat de laatste categorie beter past in het landschap wordt op de meest in het oog springende plekken dichtbij de rivier uitsluitend de laatste categorie toegestaan.

Voorontwerp-bestemmingsplan woonschepen Rosandehaven
(September 1995)

Het voorontwerp is in nauw overleg met de betrokkenen tot stand gekomen en heeft als basis gediend voor de afmetingen van woonschepen, opgenomen in de APV en bestemmingsplan Lombok.
De Rosandepolder is een landschappelijk waardevol gebied. Om deze landschappelijke waarde zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen en tegelijkertijd rekening te houden met de feitelijke situatie, zijn onder meer de volgende eisen gesteld aan de woonschepen.

- De maximale lengte per schip bedraagt maximaal de kavelbreedte verminderd met twee meter. De zijdelings afstand tot de kavelgrens bedraagt minimaal 1 meter. Tussen de schepen moet open ruimte zichtbaar zijn. Dubbele bezetting per plaats is verboden.
- De maximum oppervlaktemaat per woonschip is 150 m2 (= drijver + opbouw).
- De maximum oppervlaktemaat voor overstekken en terrassen is (samen) 30 m2; deze moeten minimaal 1 meter uit de kavelgrens blijven en mogen niet voorzien zijn van wanden en/of dak.
- De maximale scheepsbreedte bedraagt 8 meter.
- De maximale bouwhoogte is 4 meter vanaf de waterspiegel gemeten.
- Per kavel is één onder Welstandstoezicht gebouwd individueel bijgebouw toegestaan, met een maximum inhoud van 50 m3 en een maximum hoogte van 3 meter (ook constructies op het land die bij hoogwater gaan drijven horen daartoe).
- Wegbestemde werkplaatsen, bergingen en opslag moeten verwijderd worden.
- Op een aantal plaatsen moet afschermende beplanting aangebracht worden.

Bij verandering in omvang of vernieuwing van de woonschepen moet van tevoren een bouwplan ter toetsing aan de gemeente worden voorgelegd. Deze regel wordt in nieuwe huurcontracten opgenomen en op vrijwillige basis in bestaande huurcontracten.

Het voorontwerp is niet verder doorgevoerd. De Beleidslijn "Ruimte voor de Rivier" leverde belemmeringen op. Er is nu voor gekozen om Rosandehaven samen met de overige aangewezen woonschepenlocaties in een integraal bestemmingsplan voor de gehele Rivierzone onder te brengen.

Geen bestemmingsplan voor de overige ingenomen ligplaatsen

Formeel zijn de overige ingenomen ligplaatsen niet opgenomen in een geldend bestemmingsplan. Dit betekent, dat die ligplaatsen in strijd met het geldende bestemmingsplan zijn. Voor grote delen van de rivierzone gelden oudere bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan voor de Rivierzone (voorjaar 2004-2005)/Atelier Rivierzone

Alle aangewezen woonschepenlocaties zullen in dit integrale bestemmingsplan voor de gehele rivierzone Rijn en IJssel worden ondergebracht. Er zal per woonschepenlocatie maatwerk worden geleverd ten aanzien van de hoogte, breedte etc. In het voorjaar van 2004 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden van het voorontwerp bestemmingsplan. Er wordt naar gestreefd om het ontwerp bestemmingsplan in het voorjaar van 2005 ter inzage te leggen.
De woonschepen zullen formeel geregeld en opgenomen worden in dit bestemmingsplan. Het onderdeel woonschepen zal in nauw overleg met de woonschiporganisaties worden opgesteld.
Voor de gehele Rivierzone heeft een verkenning van de mogelijke ontwikkelingsrichtingen plaatsgevonden. Eén van de aspecten was het zoeken naar mogelijke locaties voor woonschepen die verplaatst moeten worden. Het resultaat daarvan zal nader uitgewerkt worden.

2.2.3 Milieu

Geluid
In de Wet geluidhinder zijn normen opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Deze normen zijn van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen. Onder geluidgevoelige bestemmingen rekent de Wet geluidhinder in ieder geval: woningen, woonwagenstandplaatsen, scholen, ziekenhuizen en zorginstellingen.
Bij woonschepen ligt dit wat genuanceerder. In een uitspraak van de Raad van State over een bestemmingsplan is vastgesteld dat de Wet Geluidhinder woonschepen niet expliciet aanwijst als geluidsgevoelig object (KB, 5/8/94, M en R 1995, 25K). In deze uitspraak wordt verder aangegeven dat er wel akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden om te kunnen beoordelen of een aanvaardbaar woonklimaat kan worden gegarandeerd.
Uit vaste jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat in het kader van de Wet milieubeheer, bij het verlenen van een milieuvergunning, een woonschip wel als gevoelig object beschouwd moet worden.
De gemeente Arnhem zal derhalve per locatie moeten bepalen of er sprake is van een aanvaardbaar woonklimaat. Dit onderzoek zal in het kader van het op te stellen bestemmingsplan voor de Rivierzone worden uitgevoerd.

Wegverkeerslawaai
De Wet geluidhinder kent voor wegverkeerslawaai drie belangrijke normen; de voorkeurgrenswaarde, de saneringswaarde en de maximaal toelaatbare grenswaarde. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A), de saneringswaarde 55 db(A) en de maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 65 dB(A). Een geluidbelasting ter plaatse van gevoelige bestemmingen van < 50 dB(A) kent geen belemmeringen vanuit de Wet geluidhinder. Een geluidbelasting tussen de 50 en 65 dB(A) is alleen acceptabel, wanneer de provincie Gelderland hiervoor een ontheffing heeft verleend. Een geluidbelasting door het wegverkeer ter plaatse van gevoelige bestemmingen > 65 dB(A) is vanuit de Wet geluidhinder niet toegestaan.

Railverkeerslawaai
De Wet geluidhinder kent ook voor railverkeerslawaai een drietal belangrijke normen; de voorkeurgrenswaarde, de saneringswaarde en de maximaal toelaatbare grenswaarde. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 57 dB(A), de saneringswaarde bedraagt 65 dB(A) en de maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 70 dB(A). Een geluidbelasting ter plaatse van gevoelige bestemmingen van < 57 dB(A) kent geen belemmeringen vanuit de Wet geluidhinder. Een geluidbelasting tussen de 57 en 70 dB(A) is alleen dan acceptabel, wanneer de provincie Gelderland hiervoor een ontheffing heeft verleend. Een geluidbelasting door het railverkeer ter plaatse van gevoelige bestemmingen > 70 dB(A) is vanuit de Wet geluidhinder niet toegestaan. Een geluidbelasting > 65 dB(A) ter plaatse van een bestaande situatie betekent dat er vanuit de Wet geluidhinder een saneringsprogramma moet worden opgesteld. De kosten van de sanering komen voor rekening van de gemeente Arnhem.

Industrielawaai
De Wet geluidhinder kent voor industrielawaai hetzelfde principe; een voorkeurgrenswaarde en een maximaal toelaatbare grenswaarde. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A) en de maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 55 dB(A).
Op Industrieterrein Arnhem Noord zijn bedrijven gevestigd die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder. Volgens artikel 53 van deze wet dienen dergelijke terreinen te worden gezoneerd. Buiten de zone mag de geluidbelasting van het totale industrieterrein maximaal 50 dBA bedragen. De zone rondom dit terrein is in 1990 vastgesteld (KB 2 juli 1990 No. 90.016522). Binnen de geluidszone zijn nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige objecten in principe slechts aanvaardbaar als de geluidsbelastingen beneden bepaalde grenswaarden liggen. Voor woningen geldt als voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). Volgens artikel 67 Wgh kan het college van Gedeputeerde Staten in bijzondere situaties een hogere grenswaarde vaststellen. De maximale hogere grenswaarde bedraagt 55 dB(A).
Een geluidbelasting door industrie ter plaatse van gevoelige bestemmingen > 55 dB(A) is vanuit de Wet geluidhinder niet toegestaan.

Toetsing locaties woonschepen
Significante geluidbelasting is alleen aan de orde voor de kades nabij de Westervoortsedijk. Deze kades ondervinden een geluidbelasting groter dan 55 dB(A) als gevolg van industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder zijn geluidsgevoelige bestemmingen dan niet toegestaan. De Wet Geluidhinder heeft woonschepen niet aangewezen als geluidgevoelig object. Echter de gemeente Arnhem heeft wel de plicht om zorg te dragen voor een aanvaardbaar woonklimaat. Voor bestaande woonboten gelegen op die locaties die worden aangewezen zal de feitelijke aanwezigheid worden meegewogen bij de beoordeling van vergunningaanvragen in het kader van de Wet milieubeheer. Door de korte afstand van de woonboten tot het industrieterrein kan het verlenen van een milieuvergunning belemmerd worden (zwaardere voorschriften voor het bedrijf) of kan leiden tot het weigeren van de milieuvergunning.

Lucht
Met het inwerkingtreden van het Besluit luchtkwaliteit op 19 juli 2001 zijn de oorspronkelijke besluiten luchtkwaliteit vervallen.
Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor de stoffen zwaveldioxide en stikstofoxiden ook normen opgenomen ter bescherming van ecosystemen.
De gemeente Arnhem heeft de taak om onder andere bij de ruimtelijke planvorming de grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels in acht te nemen, zodat er geen nieuwe knelpunten ontstaan in de toekomst.

Toetsing locaties woonschepen
Geen van de locaties levert knelpunten op met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Externe veiligheid
Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen in het Staatsblad gepubliceerd. Naar alle waarschijnlijkheid treedt dit besluit begin oktober 2004 in werking. In dit besluit worden kwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid gesteld in de vorm van grenswaarde voor het plaatsgebonden (individueel) risico en oriënterende waarde voor het groepsrisico. Met deze grenswaarde wordt een basisbeschermingsniveau geboden aan mensen die verblijven buiten een inrichting waarin gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt voor het plaatsgebonden risico uitgegaan van een grenswaarde van 10^{-6} /jr. Dit betekent dat er binnen de 10^{-6}/jr. plaatsgebonden risicocontour geen woonschepen gelegen kunnen zijn.

Toetsing locaties woonschepen
Ter hoogte van de loskade van het Shelldepot is een 10^{-6}/jr plaatsgebonden risicocontour. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water wordt gebruik gemaakt van de "risicoatlas hoofdvaarwegen (mei 2003)". Volgens de risicoatlas hoofdvaarwegen is er uitgaande van de huidige transportgegevens op de Rijn ter hoogte van Arnhem geen 10^{-6}/jr plaatsgebonden risicocontour.

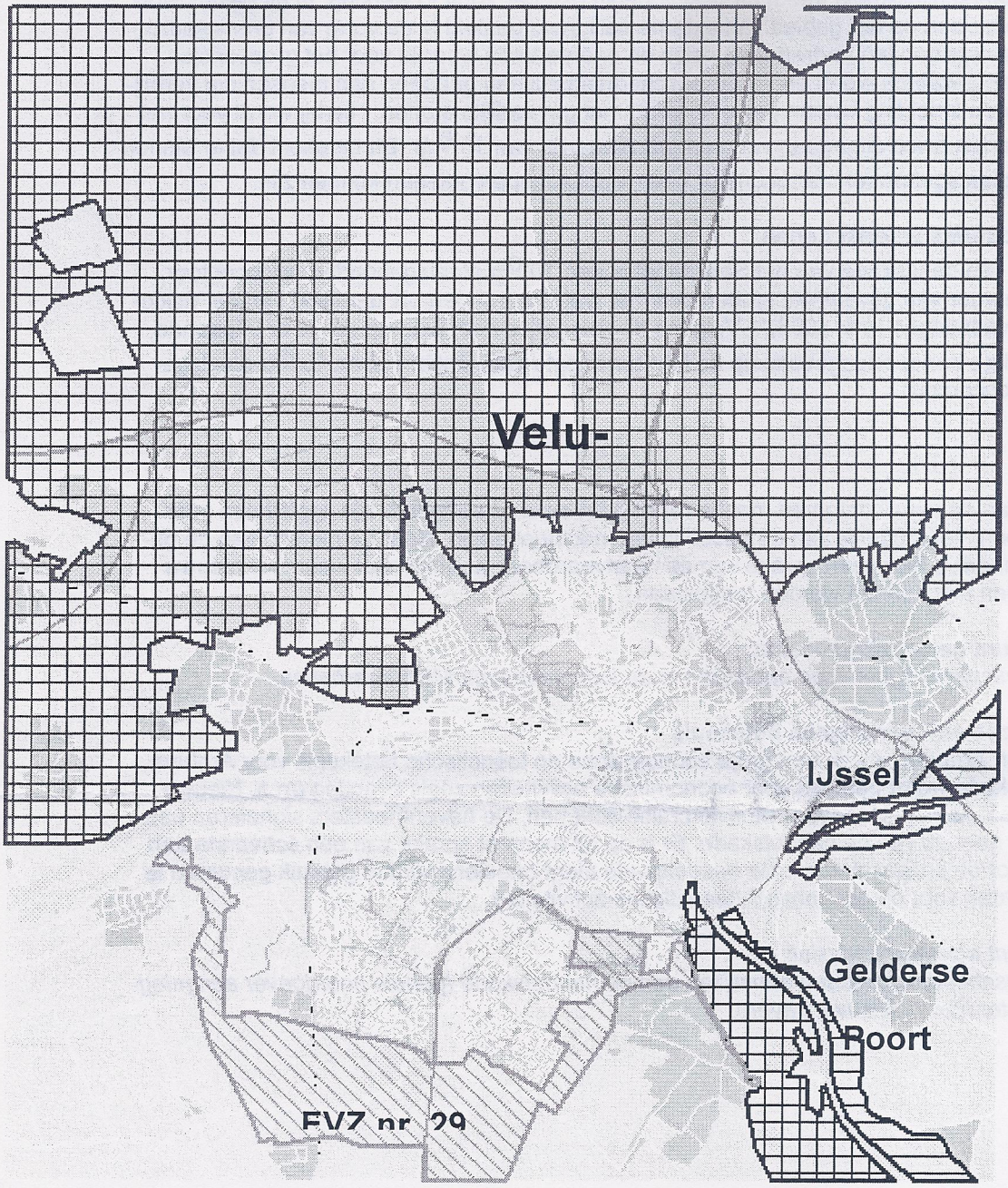
Conclusie
Op grond van de risicocontouren met betrekking tot externe veiligheid zijn ligplaatsen voor woonschepen niet mogelijk aan de kades in het Industriegebied. Naar de mening van de gemeente Arnhem is hier geen sprake van een aanvaardbaar woonklimaat waardoor nieuwe woonschepen niet kunnen worden toegestaan.

Uitgangspunt aanwijzingsbesluit:
Geen woonschepenligplaatsen aanwijzen in de industriehaven/Malburgerhaven.

Economische en Toeristische betekenis
De kade van Arnhem is van een grote economische en toeristische betekenis voor Arnhem. De handelskade wordt gebruikt voor economische activiteiten zoals overslag (m.n. Nieuwe Haven) en als aanlegplaats voor de riviercruise-schepen. De havenmeesters signaleren een toenemend gebruik van de handelskade. Er is op dit moment sprake van een schaarste aan ligplaats voor de cruiseschepen. De handelskade dient onbelemmerd in gebruik genomen te kunnen worden voor de economisch/toeristische activiteiten.

Uitgangspunt aanwijzingsbesluit:
Geen woonschepenligplaatsen aanwijzen aan de handelskade (gehele noordoever aangelegde kade Boterdijk t/m Nieuwe haven).

Begrenzing Vogelrichtlijngebied Gelderse poort en IJssel



Ecologische waarden Rivierzone

De oeverzone van de rivier Rijn en IJssel is van grote ecologische betekenis. Dit vanwege het voorkomen van beschermde vogelsoorten en vleermuizen. De Flora en Faunawet alsmede de Habitatrichtlijn 4 (Habitatrichtlijn bijlage: soort van communitair belang is en strikt moet worden beschermd) is van toepassing. Dit betekent dat elke ingreep die significante gevolgen heeft voor de oeverzone niet mag plaatsvinden.

Dit betekent, dat nieuwe situaties in het gebied in strijd zijn met de Flora en Faunawet en de ecologische betekenis van het gebied aantast. Nieuwe situaties hebben significante gevolgen voor de beschermde gevolgen voor het gebied en zullen derhalve niet worden toegelaten.

Een gedeelte van de rivier is aangewezen als Vogelrichtlijngebied (Pleij, Bakenhof en IJssel zie kaart).

Het Uiterwaardenpark Meinerswijk is een natuurontwikkelingpark met een grote ecologische betekenis.

Uitgangspunt aanwijzingsbesluit:

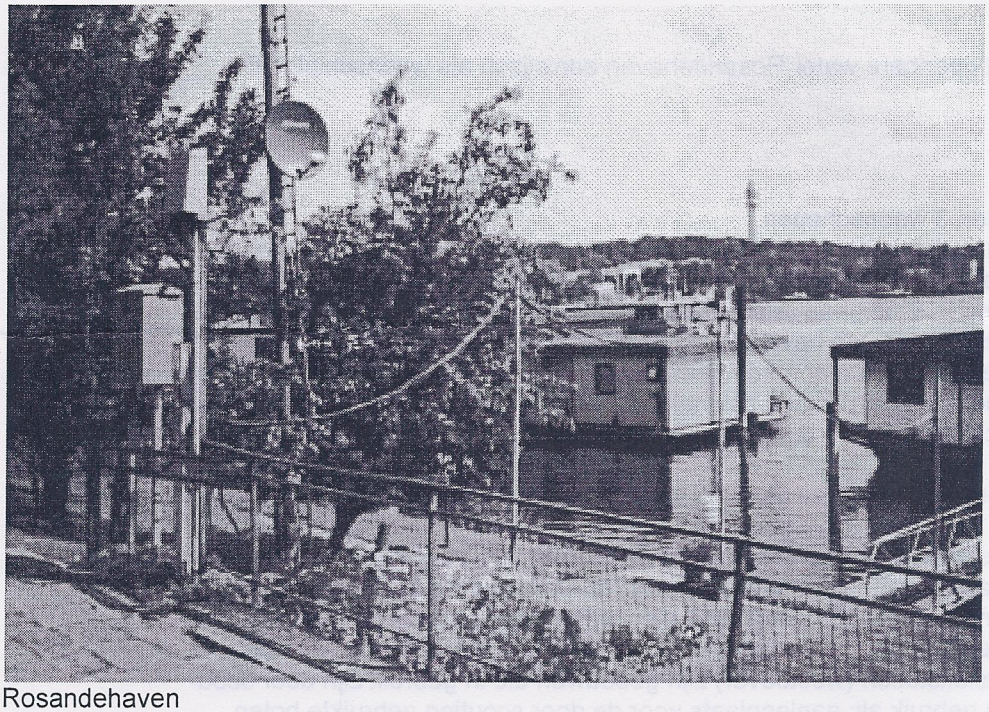
Geen woonschepenlocaties aanwijzen in het Vogelrichtlijngebied Gelderse Poort en IJssel alsmede in gebieden met een grote ecologische betekenis.

3. Locaties woonschepen

In dit hoofdstuk wordt per bestaande locatie op de aanwezige kenmerken ingegaan. Tevens wordt onderzocht of er binnen de bestaande locatie mogelijkheden voor extra ligplaatsen aanwezig zijn. Deze eventuele nieuwe ligplaatsen zullen enkel en alleen kunnen worden gebruikt ten behoeve van verplaatsing van bestaande woonschepen die gelegen zijn op locaties die niet worden aangewezen.
In totaal liggen 109 woonschepen binnen het Arnhems grondgebied.

Deel 1: De Noordoever

3.1 Rosandehaven



Rosandehaven

In de Rosandehaven liggen in totaal 44 woonschepen, waarvan 23 woonschepen zich bevinden in het Arnhemse deel van de Rosandehaven en de overige woonschepen gelegen zijn in de gemeente Renkum. De woonschepen zijn gelegen in een landschappelijk aantrekkelijk gebied.
Aan de zijde van de rivier liggen vooral de 'woonaken' oftewel de voormalige binnenvaartschepen die omgebouwd zijn als woonschip. Deze verdeling heeft te maken met de uitgangspunten van het geldende bestemmingsplan Rosandepolder.

De oevers worden gebruikt als erf en tuin. Hier bevinden zich schuren, garages en opslagplaatsen.
De overzijde van de ontsluitingsweg wordt plaatselijk gebruikt als opslagplaats en enkele werkplaatsen.

Het zicht op de haven en de rivier is vanaf de weg voor verbetering vatbaar. Dit komt vooral door de aanwezige bouwwerken en de beplanting. De haven is deels eigendom van Domeinen en grotendeels van de gemeente Arnhem (voor wat betreft haar grondgebied); de oevers zijn in eigendom bij de gemeente.

Met de Vereniging Rosande is door de gemeente een Beheerscommissie in het leven geroepen. De Beheerscommissie heeft met enige regelmaat overleg.

De Rosandehaven is formeel geregeld als woonschepenlocatie via het bestemmingsplan..

Ontwikkelingsmogelijkheden

Fysiek is er voldoende ruimte om de Rosandehaven te intensiveren, door woonschepen die elders binnen de gemeente geen ligplaats krijgen aangewezen hierheen te verplaatsen. De ruimtelijke opzet van de Rosandehaven zal hiervoor ingrijpend aangepast moeten worden. De huidige oeverligging zal dan veranderd moeten worden in steigerligging. De Vereniging Rosande heeft aangegeven geen voorstander te zijn van verdichting. Wij vinden de optie "verdichting" mits elders een locatie voor de te verplaatsen woonschepen niet gevonden kan worden een optie die op dat moment verder uitgezocht kan worden.

Gelet op het ruimtelijk beeld wordt vooralsnog niet gekozen voor een intensivering van de Rosandehaven. Wel zal aandacht aan de ruimtelijke inpassing van de aanwezige bebouwing en beplanting moeten worden besteed. Mocht er geen locatie(s) te vinden zijn waar de te verplaatsen woonschepen heen kunnen, dan is de optie "verdichting Rosandehaven" een optie die dan opnieuw bezien kan worden. De termijn waarop elders een locatie gevonden moet worden willen wij stellen op vijf jaar na accoordbevinding van de Nota Woonschepen.

Conclusie:
- Het gedeelte van het openbare water Rosandehaven aanwijzen als woonschiplocatie.

3.2 Defensiehaven

In de Defensiehaven liggen 3 woonschepen.
De defensiehaven is een verlaten inham nabij het kortsluitstation van de KEMA. De woonschepen zijn via een smal naar de rivier aflopend groengebied en een slingerend onverhard voetpad (bospad) bereikbaar. Er is geen relatie met de aanliggende bebouwing ook niet door middel van nutsvoorzieningen e.d., de haven is voor een belangrijk deel verzand. Daarom worden in overleg met de bewoners afspraken gemaakt over een overeenkomst waarin opgenomen wordt dat de gemeente geen kosten zal maken voor eventuele door bewoners gewenste (openbare) voorzieningen (o.a. baggeren) in en om de haven.

De Defensiehaven (oevers en water) is eigendom van de gemeente Arnhem.

Het gebied van de defensiehaven is van ecologische betekenis m.n. voor vogels en vleermuizen. De aanwezige steilranden en beplanting is waardevol. De noordoostzijde van de Defensiehaven vormt een groene verbindingszone die via Klingelbeek naar de Rijn loopt. Deze verbinding vormt een belangrijke vleermuisroute richting natuurgebied Meinerswijk. Aan de zijde van het kortsluitstation (westoever) zijn gebouwen die in gebruik zijn door scouting. De waterlocatie is in gebruik als aanlegplaats voor de door scouting gebruikte boten.

Vooropgesteld dat de huidige landschappelijke en ecologische situatie in takt blijft kan de locatie Defensiehaven, behoudens de westoever, worden aangewezen.

Conclusie:
- Het gedeelte van het openbare water Defensiehaven, behoudens westoever, aanwijzen als ligplaatslocatie voor woonschepen.

3.3 Onderlangs/Boterdijk

Aan het Onderlangs en de Boterdijk bevinden zich in totaal 36 woonschepen. Aan de zijde van de binnenstad, langs de Boterdijk, liggen zowel woonarken als woonaken.

De oevers zijn in gebruik als tuin en erf. De tuinen (de oevers) worden voor het grootste deel aan het oog onttrokken door een hoge haag. Hierdoor wordt vanaf het Onderlangs de rivier niet echt beleefd. Het zicht vanaf de wal op het aan de overzijde van de rivier liggende natuurgebied Meinerswijk is beperkt mogelijk. Het zicht vanaf het water op de woonschepen en de wal met stuwwal is evenwel goed te noemen.

Het water van de Rijn is eigendom van Domeinen; de oevers zijn gedeeltelijk eigendom van de gemeente.

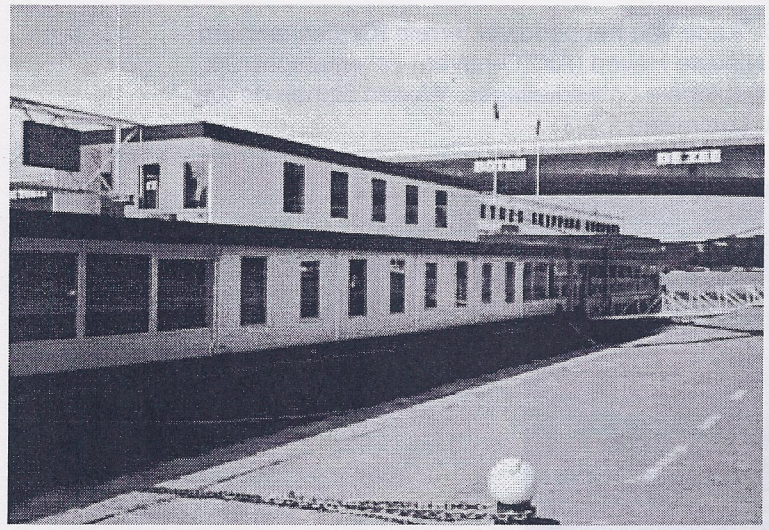
Onderlangs is op basis van het bestemmingsplan Lombok positief bestemd als ligplaats voor woonschepen.

Uitbreidingsmogelijkheden Onderlangs
Aan de westkant richting Rijnhotel is nog de fysieke mogelijk voor het plaatsen van één of twee woonschepen. Beide mogelijke plaatsen liggen buiten de aanwezige krib. Het bestemmingsplan Lombok kent voor die plaatsen geen bestemming woonschepen. De vraag is of qua scheepsveiligheid de betreffende locaties veilig te noemen is. Op betreffende locatie is wel eens een vrachtschip uit zijn roer gelopen. Om de benodigde plaatsen te creëren zal de oever rechtgetrokken moeten worden. Dit betekent dat de oeverbescherming zal moeten worden aangepast. Hiervoor is toestemming van Rijkswaterstaat nodig. De bereikbaarheid vanaf de openbare weg is moeizaam, door de geringe ruimte, aangezien de oprit naar het bedrijfsgedeelte van het Rijnhotel hier begint.
Overziende het voorgaande voorzien wij geen uitbreidingsmogelijkheden.

Boterdijk
Ruimtelijk gezien vormen deze woonschepen de doorzetting van het lint van woonschepen aan het Onderlangs. De woonboten vormen daarmee een eenheid.
De boten aan de Boterdijk worden in principe positief gezien als woonschepenlocatie en passen in het project Rijnboog. Daarom zal deze locatie aangewezen worden.

Uitbreidingsmogelijkheden Boterdijk
Er is geen ruimte om meer woonschepen aan de Boterdijk te leggen.

Conclusie
- Het gedeelte van het openbare water Onderlangs voor wat betreft de aanwezige ligplaatsen aanwijzen als woonschipligplaats.
- Het gedeelte van het openbare water Boterdijk tot aan handelskade (Rijnkade): aanwijzen.



3.4 Rijnkade/Nieuwe Kade

Aan de Rijnkade en Nieuwe kade liggen geen woonschepen. Aan de Rijnkade tegenover de binnenstad ligt een bunkerschip met bedrijfswoning en ponton, een horecaschip en de drijvende objecten van een rederij met ontvangstruimte en kantoor. Er wordt onderzocht of het mogelijk is het bunkerschip te verplaatsen.

De Rijnkade en Nieuwe Kade wordt intensief gebruikt door bezoekende Riviercruise-boten. Het gaat hierom de handelskade. Op jaarbasis maken 750 riviercruise-schepen van de handelskade gebruik. De handelskade is hierdoor intensief in gebruik als ligplaats/opstapplaats van de riviercruise-schepen en de passagiers. Daarnaast vervuld de handelskade een belangrijke handelsfunktie. Aan de handelskade wordt op jaarbasis 1,3 mln ton goederen aangevoerd en 70.000 ton afgevoerd. Op jaarbasis meren 1.250 vrachtschepen af aan de Arnhemse handelskade.

Het water van de Nederrijn is eigendom van Domeinen; de kades zijn van de gemeente.

Conclusie:

- De Rijnkade zal niet als woonschepenlocatie worden aangewezen vanwege het huidige en te verwachten toekomstig gebruik (Rijnboog) alsmede het bedrijfsmatig gebruik van de kade (functie handelskade).
- De Nieuwe Kade niet aanwijzen vanwege het bedrijfsmatig gebruik van de kade (handelskade).
- De aanwezige bedrijfswoning/woonschip opnemen in de lijst met te verplaatsen woonschepen.

3.5 Westervoortsedijk (omgeving jachthaven)/kop Van Oldenbarneveldtstraat/ Nieuwe Haven)

Aan de Westervoortsedijk liggen 6 woonschepen; 4 nabij de jachthaven Jason/Valkenburg en 2 tegenover de kruising Van Oldenbarneveldtstraat/Westervoorstedijk. Deels liggen zij in het stroom- en vaargebied van de Rijn.
Drie woonschepen gelegen in de verenigingshavens fungeren als beheerderswoonschip t.b.v. de aanwezige verenigingshaven (Jason en Valkenburg). De 2 woonschepen gelegen achter een krib nabij de kop Van Oldenbarneveldtstraat vormen geen belemmering voor de scheepsveiligheid en beschikken over een vergunning van Rijkswaterstaat.

In de Nieuwe haven aan de kade van het Industriegebied Kleefsewaard liggen een pluimage aan schepen. Het gaat hier om 12 schepen, die als woonschip kunnen worden aangemerkt.

De Nieuwe Haven is een industriehaven. De kade van het bedrijventerrein Kleefschewaard wordt ingrijpend aangepast. De Verlengde Nieuwe Haven (AKZO-haven) zal waarschijnlijk worden gedempt ten behoeve van nieuwe industriële ontwikkelingen. Wonen binnen de aanwezige milieurisicozonering is niet mogelijk. (zie milieu 2.2.3)

Het water van de Rijn is eigendom van Domeinen; de kades zijn van de gemeente.

Uitbreidingsmogelijkheden
Er zijn geen uitbreidingsmogelijkheden voor woonschepen aan de Nieuwe Kade, Westervoortsedijk en de Nieuwe Havenweg.

Conclusie
- De Nieuwe Haven zal vanwege externe veiligheid en het onbelemmerde economisch gebruik van de haven en kaden als industriehaven niet aangewezen worden.
- Het gedeelte van het openbare water aan de kop Van Oldenbarneveldtstraat, waarin de aanwezige woonschepen liggen, aanwijzen.
- Het gedeelte van het openbare water aan de Westervoortsedijk (omgeving jachthaven), waarin aanwezige woonschepen nabij jachthaven Jason/Valkenburg liggen, aanwijzen.

Deel 2: De Zuidoever

3.6 De Praets (Meinerswijk)

Ten westen van de Nelson Mandelabrug aan de zuidoever bevinden zich tegenover de kern 'De Praets' een rederijschip en twee woonschepen. De woonschepen vormen een eenheid met de historische woonkern "De Praets".

Het water van de Rijn is in eigendom van Domeinen; de oevers bij de huidige woonschepen zijn van de gemeente, de oever verder in westelijke richting (stroomafwaarts) is particulier bezit (Steenfabriek Meinerswijk).

Uitbreidingsmogelijkheden
Door de aansluiting bij de woonkern De Praets zal een geringe uitbreiding nabij de aanwezige woonschepen ruimtelijk tot de mogelijkheden kunnen behoren. De eigendomsverhouding van de wal en de aansluitende toegangsweg (eigenaar Meinerswijk BV), maakt echter de daadwerkelijke realisatie ervan niet mogelijk.

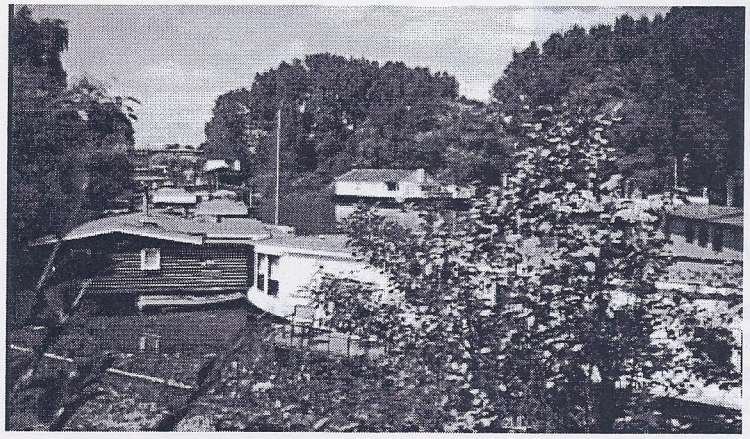
Conclusie
- Het openbare water bij De Praets aanwijzen als woonschiplokatie.

3.7 Haven van Coers

De haven is relatief klein en vormt een ruimtelijke eenheid met 13 woonschepen. Het gebied ligt betrekkelijk geïsoleerd en afgeschermd. De ruimtelijke kwaliteit van de woonschepen is goed te noemen. Om enige ruimte m.n. ten behoeve van de brandveiligheid te creëren heeft de gemeente in overleg met de woonschipbewoners na vertrek van de politieboot enkele schepen verlegd.

Vanuit 'Stadsblokken' alsmede het Centrum is de haven niet te zien door de hoge omwalling van de haven en de hoge boombeplanting.

In een motie ingediend door de Partij van de Arbeid van 25 februari 1991 heeft de gemeenteraad impliciet uitgesproken dat er ten aanzien van de woonschepen in de haven van Coers sprake is van een gelegaliseerde situatie.



Het Structuurplan Arnhem 2010, waarin het gemeentelijk ruimtelijk beleid in hoofdlijnen is weergegeven, geeft voor het gebied aan, dat het gebied geherstructuurd zal worden tot een Park, met een recreatief knooppunt en een grootschalige attractie (toerisme, recreatie & sport). In het gebied Stadsblokken is bovendien de Floriade 2012 voorzien.

Gelet op de ligging van de haven aan de rand van het gebied en de compactheid ervan lijkt het risico van het beperken van de toekomstontwikkelingen in het gebied Stadsblokken aanvaardbaar.

Zowel de haven als de oevers zijn in eigendom van de gemeente. Voor een aantal schepen zijn inmiddels verhuurcontracten afgesloten.

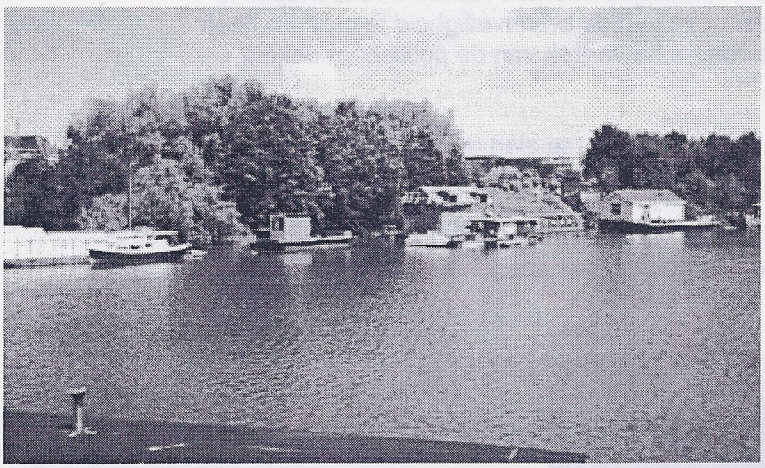
Uitbreidingsmogelijkheden
Fysiek is er geen ruimte meer in de bestaande haven.

Conclusie
- Het openbare water van Haven van Coers aanwijzen als woonschiplocatie

3.8 ASM-haven

De haven was tot begin jaren 70 in gebruik als scheepsreparatiebedrijf en scheepshelling. De bedoeling was dat o.m. op de locatie Stadsblokken een VINEX uitbreidingswijk gerealiseerd zou worden. Dit is door de beleidslijn Ruimte voor de Rivier niet mogelijk gebleken. In de loop van de jaren is in de ASM haven een vrijplaats voor woonschepen ontstaan. Door de gemeente is ten allen tijde aangegeven, dat een ligplaats niet legaal is c.q. kan worden.

Aan de westkant van de haven bevindt zich een zeer hoge kade. Vanwege de grotere afmetingen van de haven liggen de schepen verder uit elkaar.
De woonschepen zijn te bereiken via onverharde paadjes langs de groene oevers.
Behalve een houten huisje waar stroom opgewekt wordt bevinden zich op de oever geen bijgebouwen. De omgeving kenmerkt zich door een lage ruimtelijke kwaliteit met een gevoel van sociale onveiligheid. De aanwezige woonschepen zijn qua vormgeving zeer divers en samen met de uitstraling van het gebied is de ruimtelijke kwaliteit voor discussie vatbaar.



De ASM-haven (grond en water) is eigendom van de Arnhemsche scheepsbouwmaatschappij. Op het terrein ligt een ontwikkelingsclaim van de projectontwikkelaar Breevast.

Het Structuurplan Arnhem 2010, waarin het gemeentelijk ruimtelijk beleid in hoofdlijnen is weergegeven, geeft voor het gebied aan, dat het gebied geherstructuurd zal worden tot een stadspark, met een recreatief knooppunt en een grootschalige attractie (toerisme, recreatie & sport) . Het is de intentie van de gemeente om de Floriade 2012 op Stadsblokken te organiseren.

Het aanwijzen van de ASM haven als woonschepenlocatie zal de toekomstige ontwikkelingsmogelijk van dit gebied in ernstiger mate beperken dan de lokatie haven van Coers. Een ander afwegingspunt is de complexe juridische situatie van het terrein, ingegeven door de eigendomssituatie.

Conclusie
- De ASM-haven niet aanwijzen.

3.9 Mogelijke locaties woonschepen (indicatief)

Voor de woonschepen die gelegen zijn in de ASM-haven, Nieuwe Haven en Rijnkade zal naar één of meer locaties gezocht worden.
Tijdens een bijeenkomst van het Atelier Rivierzone zijn door o.m. de woonschepenorganisaties een aantal mogelijke locaties voor woonschepen voorgesteld. Zonder hiervoor thans een keuze te maken worden deze potentiële locaties genoemd. De locaties, alsmede mogelijke andere locaties, zullen in overleg met de woonschepenorganisaties nader worden onderzocht. Een koppeling met de nog op te stellen Ontwikkelingsvisie voor de Rivierzone is een optie.

De volgende mogelijkheden zijn in de bijeenkomst genoemd:

Gat van Moorlag
Het Gat van Moorlag is gelegen aan de westzijde van de Rosandehaven. Deze lokatie is in principe zeer geschikt om, geheel of deels, als woonschepenligplaats te dienen. De complicatie hier is, dat het Gat van Moorlag niet op Arnhems grondgebied ligt. De gemeente Renkum heeft aangegeven geen voorstander te zijn van een woonschepenhaven en heeft tevens gewezen op het rivierverruimingsprojekt dat uitgevoerd zal worden voor de Rosandepolder.

Gat van Bruil
Het Gat van Bruil is gelegen in het natuurpark Meinerswijk.

Groene Rivier
Indien de Groene Rivier verder wordt uitgediept en in verbinding met de Rijn via Meinerswijk wordt gebracht.
Noot: Het uitdiepen van de Groene Rivier en het doortrekken daarvan door Meinerswijk is een meest voor de hand liggende optie om rivierkundig te voldoen aan de opgave die Rijkswaterstaat voor het Arnhems grondgebied heeft meegekregen.

Haven van Coers/ASM haven e.o.
Hier worden 3 mogelijkheden genoemd. Deze kunnen individueel dan wel in combinatie met elkaar bekeken worden.
1. Uitbreiden van de Haven van Coers.
2. ASM haven wel aanwijzen.
3. Uitgraven voormalige trekvaart (De Grift) parallel aan de Nelson Mandelabrug. Deze verbinden met de Groene Rivier.

AKZO-haven
De AKZO haven is een zijarm van de Malburgerhaven. Het kan zijn dat de AKZO haven als onderdeel van de revitalisering van de industrieterreinen Westervoortsedijk gedempt wordt en bij het nieuwe bedrijventerrein getrokken wordt.

Bakenhof
Woonschepen in de uiterwaard bij de Bakenhof

IJssel
Twee lokaties in de uiterwaard Ijsseloord nabij de aanwezige scheepswerf.

4. De conclusies

- **Conclusie op basis van milieuaspecten**
  Geen woonschepenligplaatsen aanwijzen binnen de risicocontour.
  Op grond van de risicocontouren met betrekking tot externe veiligheid zijn ligplaatsen voor woonboten niet mogelijk aan de kades in de Nieuwe Haven. Naar de mening van de gemeente Arnhem is hier geen sprake van een aanvaardbaar woonklimaat.

- **Conclusie op basis van economische en toeristische overwegingen**
  Geen woonschepenligplaatsen aanwijzen aan de Handelskade (Rijnkade/Nieuwe kade) en in de Nieuwe Haven.

- **Conclusie ten aanzien van ecologische waarden**
  Geen woonschepenlocaties aanwijzen in het Vogelrichtlijngebied en Meinerswijk.

- **Conclusie toekomstige ontwikkelingen/beleid**
  ASM-haven niet aanwijzen als woonschepenlocatie vanwege toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Het Structuurplan Arnhem 2010 geeft een herstructurering voor dit gebied aan tot stadspark met een recreatief knooppunt en een grootschalige attractie. De Floriade is in dit gebied voorzien. De combinatie stadspark/woonschepenhaven is gelet op de beperkte oppervlakte van het gebied en de verschillen tussen private (wonen) en publieke ruimte (stadspark/evenementen) niet wenselijk.

- **Aan te wijzen locaties (zie kaarten)**
  - Rosandehaven
  - Defensiehaven
  - Onderlangs
  - Boterdijk
  - Kop Van Oldenbarneveldtstraat
  - Westervoortsedijk (omgeving jachthaven)
  - De Praets
  - Haven van Coers

- **Bestemmingsplan voor de Rivierzone**
  Alle aangewezen woonschepenlocaties zullen in dit integrale bestemmingsplan voor de gehele rivierzone worden opgenomen. Er zal per woonschepenlocatie maatwerk worden geleverd ten aanzien van de hoogte, breedte etc. Dit onderwerp zal op dat moment uitgewerkt worden. De organisaties van woonschipbewoners zullen nauw bij de totstandkoming van dit onderdeel uit het bestemmingsplan worden betrokken.

- **Mogelijke nieuwe locaties woonschepen**
  In nauw overleg met de organisaties van woonschipbewoners zal gezocht worden naar locaties waar de woonschepen uit de niet aangewezen locaties een plek zouden kunnen vinden. De aansluiting bij de op te stellen ontwikkelingsvisie van de Rivierzone ligt daarbij voor de hand.