



Plan van Aanpak Zijkanaal D



Mei 2009

Henny van Gellekom

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1

1.	Inleiding	
1.1.	Introductie	3
1.2.	Inhoud van deze nota	3
1.3.	Leeswijzer	3
1.4.	Werkwijze en afbakening	4
1.5.	Te nemen besluiten	4
2.	Ruimtelijk kader	
2.1.	Aanleg Zijkanaal D	6
2.2.	Huidige en toekomstige situatie	6
2.3.	Afmeren woonschepen	7
3.	Juridische- en beleidskaders	
3.1.	Rijk	9
3.2.	Gemeente	9
3.2.1.	APV	9
3.2.2.	Bestemmingsplan westzijde van het kanaal	10
3.2.3.	Bestemmingsplan oostzijde van het kanaal	10
3.2.4.	Woningwet	10
3.3.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	11
4.	Omgevingsfactoren	
4.1.	Milieu	12
4.2.	Natuur	12
4.3.	Infrastructuur	12
4.4.	Aanleg nutsvoorzieningen / riolering	13
5.	Handhaving	
5.1	In de periode tot 1996	14
5.2.	In de periode tussen 1996 en 2008	14
5.3.	Vanaf 2009	15
6.	Samenwerking met Rijkswaterstaat en Domeinen	
6.1.	Achtergrond	16
6.2.	Huidige situatie en knelpunten	16
6.3.	Gezamenlijk beleid	16

DEEL 2

7.	Oplossingsscenario's	
7.1.	Introductie	18
7.2.	Criteria	18
8.	Uitwerking van de scenario's	
8.1.	Scenario 1: Oplossingen door gemeente te realiseren op grond van de eigen bevoegdheden	20
8.1.1.	Situatie oostoever	20
8.1.2.	Heroverweging uitgangspunten oostoever	21
8.1.3.	Situatie westoever	21
8.1.4.	Oplossingsvoorstellen	22

8.2.	Scenario 2: Oplossingen door gemeente te realiseren op grond van de eigen bevoegdheden en door het Hoogheemraadschap te verzoeken ontheffing te verlenen van de Keur	24
8.2.1.	Situatie oostoever	24
8.2.2.	Heroverweging uitgangspunten noordzijde oostoever	24
8.2.3.	Situatie westoever	24
8.2.4.	Oplossingsvoorstellen	24
8.3.	Scenario 3: Oplossingen voor de ligplaatsen in samenwerking met Domeinen	26
8.3.1.	Situatie oostoever	26
8.3.2.	Situatie westoever bestaand	26
8.3.3.	Situatie westoever nieuw	26
8.3.4.	Heroverweging uitgangspunten	26
8.3.5.	Oplossingsvoorstellen	27
8.3.	Scenario 4: Oostoever gedeeltelijk bestemmen voor afmeren bedrijfsvaartuigen en/of recreatievaartuigen	29
8.4.1.	Situatie oostoever	29
8.4.2.	Situatie westoever	29
8.4.3.	Heroverweging uitgangspunten	29
8.4.4.	Oplossingsvoorstellen	29
9.	Beoordeling van de scenario's	
9.1.	Samenvattend	32
10.	Financiële onderbouwing	
10.1.	Raming kosten uitvoering Plan van Aanpak	33
10.2.	Onderbouwing geraamde bedragen	34
10.3.	Dekkingsplan	34
10.4.	Terugverdienmogelijkheden	35
11.	Planning	
11.1	Uit te voeren werkzaamheden	36

BIJLAGEN

Bijlage 1a:	Overzicht gebied vóór aanleg Noordzeekanaal en zijkanalen	38
Bijlage 1b:	Plan aanleg Noordzeekanaal en zijkanalen, zoals in 1865 gerealiseerd	40
Bijlage 2:	Overzicht afgemeerde schepen in Zijkanaal D	42

DEEL 1

1. Inleiding

1.1. Introductie

Zijkanaal D is een zijkanaal van het Noordzeekanaal, dat ligt "ingeklemd" tussen de stortplaats Nauema en het industrieterrein Hoogtij. Vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw hebben steeds meer (woon)schepen ligplaats ingenomen in het Zijkanaal. De meeste van de woonbootbewoners beschikken weliswaar over de vereiste ontheffingen van Rijkswaterstaat en over een huurovereenkomst van Domeinen, maar het ligplaats nemen is langs de westoever van het Zijkanaal evenwel in strijd met het bestemmingsplan "Nauernasche Polder"¹ en langs de oostoever gedeeltelijk in strijd met het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder".² Deze situatie leidt tot grote onduidelijkheid, verwarring en irritatie bij de woonbootbewoners en andere betrokkenen in en om het Zijkanaal. Juridische procedures hebben in zoverre duidelijkheid gebracht, dat de gemeente rechtens kan optreden tegen de woonbootbewoners die langs de west- en oostoever van het Zijkanaal afgemeerd liggen op een locatie die niet de bestemming "woonschepenligplaats" heeft.

De gemeente heeft echter tot op heden niet of nauwelijks handhavend opgetreden, waardoor er feitelijk niets is veranderd aan de (omgewenste) situatie in het Zijkanaal; de vraag naar legalisering en regulering is dan ook gebleven. Omdat de feitelijke aanwezigheid van de woonschepenlocatie in de huidige omvang de ontwikkelingen – zowel op de westoever (uitbreiding stortplaats) als op de oostoever (inrichting industrieterrein) – in de nabije toekomst kan blokkeren of frustreren, heeft de gemeente in 2007 besloten om voor Zijkanaal D, vooruitlopend op een nieuw op te stellen *Woonschepennota Zaanstad*, op zoek te gaan naar een geschikte oplossing. In deze nota worden vier oplossingsscenario's aangegeven om de huidige (ongewenste) situatie in en om Zijkanaal D te beëindigen.

1.2. Inhoud van deze nota

Deze nota is een uitwerking van de opdracht om op basis van alle beschikbare informatie te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is te komen tot legalisering en regulering van Zijkanaal D, rekening houdend met de bestuurlijke wens: "legaliseren wat kan, handhaven wat moet." In het overleg tussen gemeente en het Platform Zaanse Woonbootbewoners van 17 september 2008 is aan dit handhavingaspect als volgt nader invulling gegeven: "als men uit het Zijkanaal weg moet, zal in principe een andere locatie gezocht of aangeboden worden, althans voor zover er naar het oordeel van de gemeente sprake is van permanent wonen en er geen speculatiedoeleinden worden nagestreefd."

In de gemeente zijn er echter op dit moment geen andere locaties met vrije ligplaatsen beschikbaar, zodat het niet mogelijk is aan de woonbootbewoners andere locaties buiten het Zijkanaal aan te bieden. In het kader van deze opdracht zal het onderzoek daarom beperkt moeten blijven tot de volgende vraag:

Kan er een oplossing gevonden worden voor de problemen in Zijkanaal D, waarbij de aanwezige woonschepen binnen het Zijkanaal D en/of in de direct aan Zijkanaal D grenzende wateren (Spuisloot en einde Nauernasche vaart) gelegaliseerd worden?

Het antwoord op deze vraag staat centraal in onderhavige nota.

1.3. Leeswijzer

De nota valt uiteen in twee delen. In het eerste deel wordt een korte beschrijving van de geschiedenis, en de huidige en toekomstige situatie van Zijkanaal D gegeven (ruimtelijk kader), gevolgd door een beschrijving van de

¹ Vastgesteld door de Raad van Zaanstad op 25 januari 1996, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 26 juni 1996.

² Vastgesteld door de Raad van Zaanstad op 27 juni 2002, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 28 januari 2003.

juridische- en beleidskaders, waarbinnen eventuele oplossingen gevonden kunnen c.q. moeten worden. Tevens komen in dit eerste deel de verschillende omgevingsfactoren en de mogelijkheden tot handhaving aan bod. Tot slot wordt de samenwerking met Rijkswaterstaat en Domeinen besproken.

In het tweede deel wordt op basis van de in het eerste deel beschreven juridische- en beleidskaders een viertal oplossingsscenario's gepresenteerd, waarbij een oplopende mate van legalisering/regulering van de woonschepen in Zijkanaal D mogelijk wordt gemaakt. Per scenario wordt aangegeven welke beslissingen genomen dienen te worden om het betreffende scenario te kunnen uitvoeren. Deel 2 wordt afgesloten met een beoordeling van de scenario's, een financiële onderbouwing voor de uitvoering van het Plan van Aanpak en een planning voor de jaren 2009 en 2010.

In de bijlagen bij deze nota zijn tot slot nog enkele foto's van de ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van Zijkanaal D opgenomen, evenals een overzicht van de afgemeerde schepen.

1.4. Werkwijze en afbakening

Allereerst is uitvoerig kennis genomen van het dossier en zijn er gesprekken gevoerd met de betrokken afdelingen binnen de gemeente. Vervolgens heeft de aandacht zich verlegd naar het aangaan en onderhouden van contacten met de externe partners. Hierbij dienen met name Rijkswaterstaat en Domeinen te worden genoemd: het Zijkanaal met aangrenzende oevers is namelijk eigendom van en in beheer bij de Staat middels Domeinen en Rijkswaterstaat. Tevens is contact gezocht met de woonbootbewoners en zijn er verschillende bijeenkomsten georganiseerd, waarbij in kleine groepen met de bewoners gesproken is over de knelpunten, wensen en mogelijkheden.

In § 1.2. is reeds vermeld dat gekozen is voor beperking van het zoekgebied dat kan worden gebruikt om tot oplossingen te komen. Dit komt voort uit het verzoek om zoveel mogelijk schepen te legaliseren en uit de bestuurlijke toezegging dat bij verwijdering uit Zijkanaal D geprobeerd wordt een ligplaats elders in de gemeente aan te bieden, althans voor de bewoners die daarvoor volgens de gemeente in aanmerking komen. Er zijn op dit moment elders echter geen vrije ligplaatsen beschikbaar. In het kader van de op te stellen nota *Wonen op het water* wordt onderzocht of er in de toekomst (nieuwe) ligplaatsen beschikbaar zijn c.q. komen, maar de verwachting is dat op korte termijn hierover geen duidelijkheid komt.

Op deze plaats moet wel worden opgemerkt dat de keuze om zoveel mogelijk een oplossing te zoeken binnen het Zijkanaal zelf, wellicht een claim legt op het (nieuw) op te stellen algemene woonschepenbeleid. De keuzes die voor Zijkanaal D gemaakt worden, zullen immers te zijner tijd onderdeel uitmaken van dit algemene beleid.

1.5. Te nemen besluiten

Zoals hierboven is aangegeven worden in het tweede deel van dit Plan van aanpak vier oplossingsscenario's gepresenteerd, te weten:

- scenario 1: herinrichting van het kanaal op grond van de eigen, gemeentelijke bevoegdheden;
- scenario 2: is gelijk aan scenario 1, aangevuld met toestemming van het Hoogheemraadschap (Keurontheffing) om bepaald gedeelte van het Zijkanaal te mogen gebruiken voor het afmeren van woonschepen;

- scenario 3: is gelijk aan scenario 2, aangevuld met positief bestemmen van gedeelte van de westoever (inclusief de Spuisloot) als woonschepenlocatie. Hiervoor is medewerking van Domeinen/de Staat vereist;
- scenario 4: is gelijk aan scenario 3, aangevuld met het positief bestemmen van gedeelte van de oostoever als afmeerlocatie voor bedrijfsschepen/pleziervaartuigen.

Uit het onderzoek dat in het kader van het voorliggende Plan van aanpak is uitgevoerd, blijkt dat:

- scenario 1 geen oplossing biedt, omdat de gemeente op basis van het eigen wettelijk instrumentarium niet tot herinrichting van het Zijkanaal kan komen.
- voor scenario 2 de medewerking van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier vereist is. Deze oplossing biedt echter een geringe bijdrage aan de totaaloplossing (2 ligplaatsen)
- scenario 3 en 4 wel een totaaloplossing bieden. De inmiddels gemaakte afspraken met Domeinen/de Staat geven de gemeente de zeggenschap over het beheer van de oevers en aangrenzende ligplaatsenstrook in het water, waardoor herinrichting van het gebied mogelijk wordt.

Gevraagd wordt derhalve te kiezen voor scenario 4. In dit scenario wordt een plan gepresenteerd waarin alle wensen gerealiseerd kunnen worden, mits een aantal voorwaardenscheppende besluiten wordt genomen.

1. Ter uitvoering van scenario 4 zullen de navolgende besluiten genomen moeten worden:
 - a. gedeeltelijk bestemmen van de westoever en aangrenzende Spuisloot voor het afmeren van woonschepen;
 - b. gedeeltelijk bestemmen van de oostoever voor het afmeren van bedrijfs- en/of pleziervaartuigen.

Hierdoor kunnen de gewenste ontwikkelingen op de stortplaats Nauerna en het bedrijventerrein Westzanerpolder doorgang vinden en kunnen ook de knelpunten binnen Zijkanaal D opgelost worden. Het scenario voorziet zelfs in de aanleg van een aantal extra ligplaatsen voor woonschepen en een aantal ligplaatsen voor bedrijfsschepen/pleziervaartuigen.

2. In te stemmen met de hiermee samenhangende besluiten om:
 - a. de afmetingen van de te legaliseren woonschepen toetsen aan de APV in plaats van het bestemmingsplan en voor de 4 schepen die qua maatvoering minimaal afwijken van de APV-maatvoering, in te stemmen met een "uitsterfconstructie".

Het bestemmingsplan kent van de APV afwijkende afmetingen voor woonschepen. De motivering die hiervoor gegeven is (te weten: landschappelijke inpassing), is bij nader inzien niet steekhoudend. Door de afmetingen voor woonschepen uit de APV (20/25m(l) x 6,50/6,875(b) x 5(h)) inclusief de ontheffingsmogelijkheid van het college als uitgangspunt te nemen voor de woonschepen in Zijkanaal D, in plaats van de afmetingen uit het bestemmingsplan (25(l) x 5(b) x 3,50(h)) kunnen een groot aantal schepen gelegaliseerd worden zonder hiervoor individuele vrijstellingsprocedures te moeten voeren.

Voor de vier woonschepen die langszij de oostoever liggen en niet voldoen aan de APV-maten (inclusief ontheffingsmogelijkheid van het college)¹ wordt een

¹ Betreft nr. 9 (Titan); nr. 15 (Ark 45); nr. 16 (Merdeka-B) en nr. 17 (Dobbertje).

uitsterfconstructie van toepassing verklaard. Dit houdt in dat bij vervanging van het woonschip, het nieuwe woonschip dient te voldoen aan de dan geldende afmetingen.

- b. per 1 juli 2009 de door Domeinen aan 21 bewoners opgezegde huurovereenkomsten overnemen (zoals reeds vastgelegd in het collegebesluit van 14 januari 2009) , aansluitend de oevers herindelen en vervolgens (onder)huurovereenkomsten met de bewoners/gebruikers afsluiten.
- c. opdracht te verstrekken voor het opstellen van een nader ontwerp en bestek voor de aanleg van afmeervoorzieningen en herinrichting oevers. Kosten zijn begroot op € 16.000,- en is opgenomen in de totale kostenraming van het project.
3. Instemmen met de kostenraming (totaal € 1.142.782) en deze kosten ten laste te brengen van de nog te ontvangen vergoeding voor de uitbreidingsplannen van NV Afvalzorg.

Deze kosten worden o.a. gemaakt voor:

- herinrichten westoever (10 ligplaatsen): € 102.475 excl. BTW
- inrichten Spuisloot (9 ligplaatsen en inclusief baggeren): € 349.525 excl. BTW
- inrichten oostoever (10 ligplaatsen voor werkschepen): € 140.250 excl. BTW

4. Het principe onderschrijven: legaliseren wat kan, handhaven wat moet met als consequentie dat handhaving bij de verdere uitwerking/uitvoering van de plannen de nodige prioriteit moeten krijgen en zonodig hiervoor (extra) mensen en middelen vrij moet maken c.q. inzetten.

Er is een bedrag (totaal € 40.000,-) opgenomen in de totale kostenraming van het project voor de inzet van handhaving. Uitvoering geven aan beleid zonder dit beleid te handhaven werkt contraproductief. Dit geldt zeker – gelet op de voorgeschiedenis - voor de bewoners/gebruikers van Zijkanaal D.

2. Ruimtelijk kader

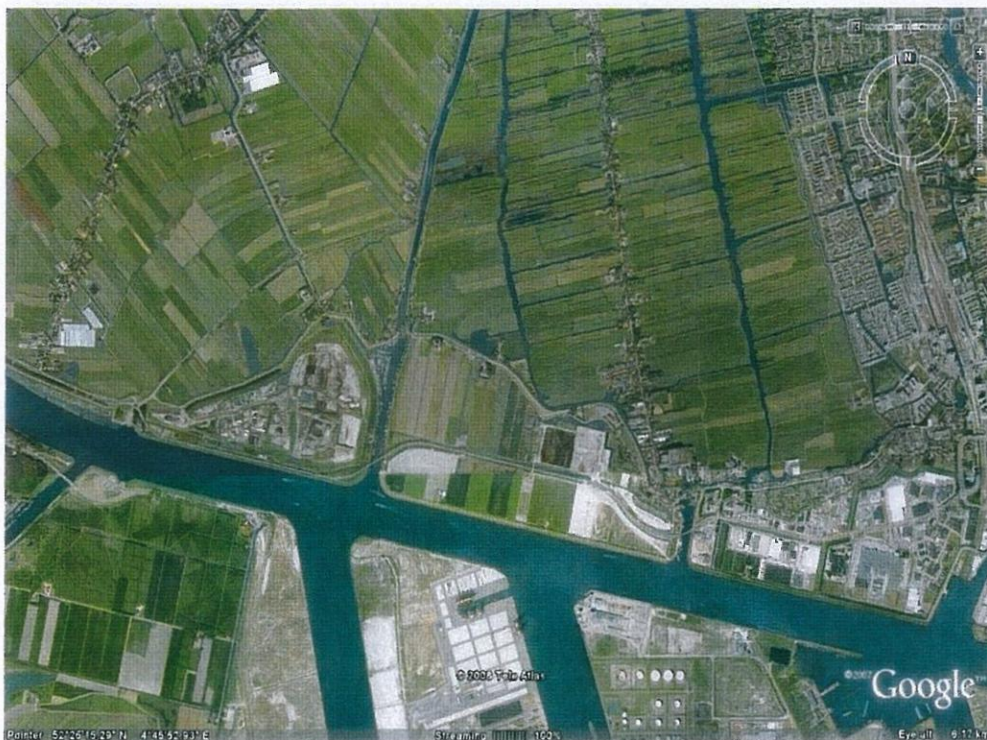
2.1. Aanleg Zijkanaal D

Zijkanaal D is een van de negen zijkanalen van het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal en bijbehorende zijkanalen zijn gegraven in de jaren 1865 – 1884. De aanleg is een voor die tijd zeer revolutionair werk geweest, omdat het kanaal voor het grootste deel aangelegd is in het toenmalige Wijkermeer en IJ. De kaart die als Bijlage 1a is bijgevoegd geeft de situatie van voor de aanleg weer. Bijlage 1b geeft het plan aan, zoals dit in 1865 is gerealiseerd.⁴

Zijkanaal D is volgens het bestek van 1865 gegraven "richting Nauerna, over een lengte van 1.150 meter, een bodembreedte van 25 meter en een diepte van 4 meter -/- N.A.P." Het Zijkanaal verbindt het Noordzeekanaal met de Nauernasche vaart en dient als vaarweg en als afwateringskanaal voor het achterland (o.a. Zuiderpolder, Assendelver Veenpolder, Nauernasche polder en Westzaner polder). Het Zijkanaal en de aangrenzende oevers zijn sinds 1881 eigendom van de Staat.

2.2. Huidige en toekomstige situatie

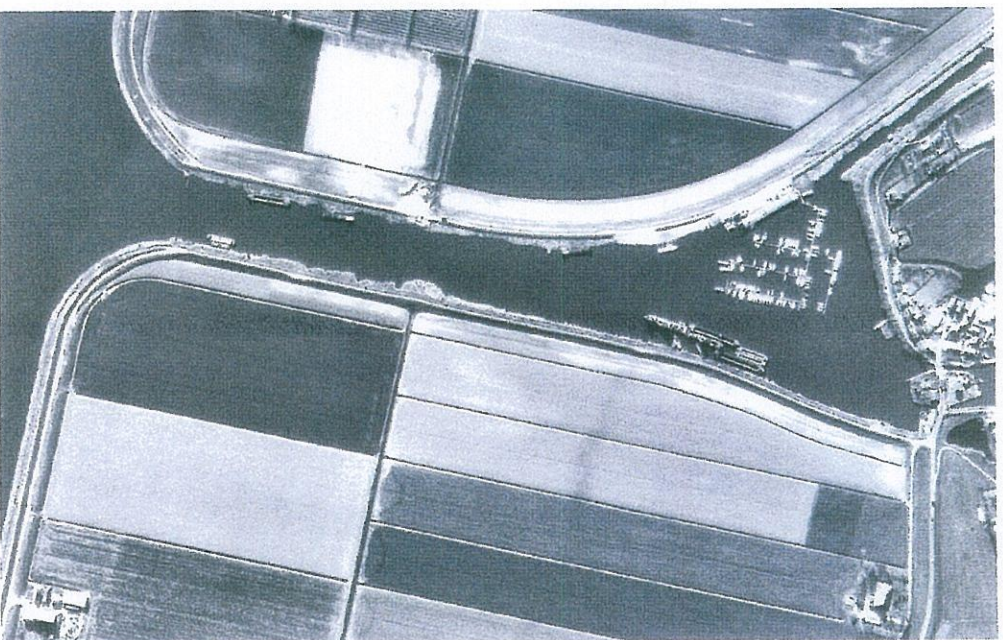
Zijkanaal D ligt ten oosten van Pont Buitenhuizen en wordt omsloten aan de westzijde door de stortplaats Nauerna, aan de oostzijde door het Bedrijvenpark Westzanerpolder (Hoogtij) en aan de noordoostzijde door de dorpskern Nauerna. Aan de westoever is een loswal van het bedrijf Afvalzorg N.V. gerealiseerd die gebruikt wordt voor de aan- en afvoer van materialen. In het Zijkanaal bevinden zich tevens de jachthavens "Nauerna" en "Vlonder".



Huidige situatie Zijkanaal D.

Over het Zijkanaal is halverwege de jaren negentig van de vorige eeuw een brug aangelegd, ter ontsluiting van het gebied.

⁴ Deze bijlagen zijn toegevoegd naar aanleiding van het verzoek van de wethouder, de heer P. Keijzer, omdat hij enige achtergrondinformatie wilde hebben over de geschiedenis van de totstandkoming van het Noordzeekanaal en de zijkanalen.



1973



1977



1996



2002



2007

Het bedrijvenpark Hoogtij aan de oostzijde van het Zijkanaal is momenteel nog in ontwikkeling; de eerste bedrijven hebben zich reeds gevestigd en de verwachting is dat deze ontwikkeling zich de komende jaren zal voortzetten. Aan de zuidoostzijde is, als onderdeel van het bedrijvenpark Hoogtij, in het Noordzeekanaal een langsij-haven geprojecteerd. Naar verwachting zal deze haven en het aangrenzend industriegebied na ingebruikname nautische effecten (o.a. golfslag) en milieueffecten (o.a. geluid) hebben voor het Zijkanaal.

Tegenover Zijkanaal D (aan de Amsterdamse zijde) is in 2001 de Afrikahaven gerealiseerd. Iets meer in oostelijke richting is in de Amerikahaven de Ceres-insteekhaven gerealiseerd en in gebruik genomen. De ontwikkelingen aan deze zijde van het kanaal hebben ook een (in)direct effect op het woonklimaat van Zijkanaal D, waarbij geluid en stof als belangrijkste effecten genoemd kunnen worden.

Zijkanaal D wordt als vaarweg gebruikt door zowel recreatievaart als beroepsgoederenvervoer (dit betreft duw- en sleepboten en beunschepen voor laden en lossen bij de loswal van Afvalzorg N.V.). De doorgaande recreatievaart naar de Nauemaschevaart is seizoengebonden en vindt plaats van 16 april tot 16 oktober. Op grond van het *Binnenvaartpolitiereglement*, bijlage 13, is bepaald dat Zijkanaal D, zijnde een bij het Rijk in beheer zijnde vaarweg, een diepgang van ten minste 3 meter dient te hebben. Op grond van de in Europees verband afgesproken klassering⁵ is Zijkanaal D aangemerkt als een klasse IV-vaarweg. Dit betekent dat er een diepte van de vaarweg aangehouden dient te worden van 3,9 – 4,2 meter.

2.3. Afmeren woonschepen

In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw merden (woon-)schepen slechts sporadisch af in het Zijkanaal. In de jaren negentig wijzigt dit beeld drastisch en vanaf de tweede helft van de jaren negentig loopt het Zijkanaal dan ook vol. Steeds meer woonschepen meren af en er is bovendien steeds vaker sprake van permanent ligplaats nemen. Rijkswaterstaat verleent op verzoek van deze permanente bewoners vanaf 1999 een ontheffing van het verbod op ligplaats nemen en aansluitend sluit Domeinen een huurovereenkomst af met de bewoners voor gebruik van het water en de oever. De luchtfoto's op de volgende pagina laten deze ontwikkeling van afmeren van woonschepen door de jaren heen duidelijk zien.

Volgens de inventarisatie van 2007 zijn aan de oostoever van Zijkanaal D inmiddels 28 schepen afgemeerd en aan de westoever 10 schepen. Het gaat hierbij niet alleen om woonschepen; in het Zijkanaal zijn ook een aantal vracht- en bedrijfsschepen en recreatievaartuigen afgemeerd. In Bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de thans afgemeerde schepen in het Zijkanaal.

⁵ Voor de typering van vaarwegen wordt gebruik gemaakt van de in Europees verband afgesproken CEMT klassen. Een klasse geeft aan dat een vaarweg geschikt is voor bepaalde typen schepen, gelet op laadvermogen en maatvoering.

3. Juridische- en beleidskaders

3.1. Rijk

Zoals reeds vermeld, zijn Zijkanaal D en de aangrenzende oevers sinds 1881 eigendom van de Staat. Het (juridische) beheer is belegd bij de dienst Domeinen Onroerende Zaken (onderdeel van het Ministerie van Financiën). Het onderhoud en beheer van het waterstaatswerk ligt bij Rijkswaterstaat Noord-Holland.

Vanaf midjaren negentig van de vorige eeuw verleent Rijkswaterstaat op grote schaal ontheffing van het verbod op ligplaats nemen in het Zijkanaal. Rijkswaterstaat heeft hiervoor de bevoegdheid op grond van de *Scheepvaartverkeerswet* jo. *Binnenvaartpolitiereglement*. Volgens onderhavige wet- en regelgeving geldt voor Zijkanaal D een verbod op ligplaats nemen, maar is Rijkswaterstaat bevoegd om van dit verbod ontheffing te verlenen. Rijkswaterstaat gaat hiertoe over, indien zij van mening is dat de hoofdfunctie van het waterstaatswerk niet aangetast wordt door dit soort nevengebruik. Rijkswaterstaat heeft bepaald dat onder voorwaarden ligplaats ingenomen kan worden, mits de meerpalen op voldoende afstand van de oever worden geplaatst, teneinde de bescherming van de oever/waterkering te waarborgen. Deze afstand bedraagt in het Zijkanaal 8 tot 10 meter.

Rijkswaterstaat informeert de gemeente Zaanstad – middels het toesturen van een kopie van de beschikking – over de verleende ontheffingen, maar er vindt geen overleg c.q. afstemming over deze ontheffingen plaats. Het feit of hetzij het bestemmingsplan, hetzij de APV ligplaats nemen al dan niet toestaan, doet in de afweging van Rijkswaterstaat niet ter zake. Men beroept zich op het eigen afwegingskader en gelet op het specialiteitsbeginsel kunnen hierbij geen belangen vanuit andere wet- en/of regelgeving betrokken worden, aldus Rijkswaterstaat

Aansluitend op de ontheffing verleent de dienst Domeinen Onroerende Zaken een huurovereenkomst. De oostoever vanaf de dorpskern Nauerna tot aan de brug is op deze wijze vergund c.q. verhuurd. Voor de westoever geldt dit voor de strook vanaf de brug tot aan de jachthaven Nauerna. Domeinen sluit in de praktijk tot nu toe huurovereenkomsten af, indien Rijkswaterstaat voorafgaand een ontheffing op het verbod van ligplaats nemen heeft verleend. Ook Domeinen heeft hierbij nooit overleg gevoerd met de gemeente Zaanstad c.q. zich er van vergewist of een en ander al dan niet in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen. Volgens opgave van Domeinen zijn voor de oostoever 28 huurovereenkomsten afgegeven en voor de westoever 11 huurovereenkomsten.⁶ Over deze huurovereenkomsten zijn inmiddels afspraken gemaakt (zie eveneens § 6.3.).

Voor het realiseren van werken op, boven en langs de oevers dienen de bewoners van Zijkanaal D te beschikken over een vergunning op grond van de *Wet beheer rijkswaterstaatswerken*.

3.2. Gemeente

Het gebruik van de openbare ruimte binnen de gemeente wordt voor het afmeren van woonschepen bepaald door de APV (§ 3.2.1) Zijkanaal D en de aangrenzende oevers zijn opgenomen in twee bestemmingsplannen, te weten een bestemmingsplan voor de westzijde van het kanaal (§ 3.2.2) en voor de oostzijde van het kanaal (§ 3.2.3). Voor het realiseren van gebouwen/bouwwerken vormt het bestemmingsplan en de *Woningwet* het juridisch kader (§ 3.2.4).

3.2.1. APV

De APV bepaalt in afdeling 3 (Openbaar water) dat het college gedeelten van openbaar water dient aan te wijzen waar het is toegestaan met een vaartuig ligplaats in te nemen. Voor het afmeren van woonschepen gelden bepaalde maximale afmetingen (lengte 20 meter; breedte 6,50 meter; hoogte 5 meter en diepte 2 meter). Ontheffing van deze bepaling is mogelijk bij een lengte tot 25 meter en een breedte tot 6,875 meter.



⁶ Op deze plaats zij opgemerkt dat Domeinen een aantal kavels aan de westoever verhuurt aan de heer C.A. van der Werken, maar dat derden gebruik maken van deze ligplaatsen. In hoofdstuk 6 wordt dit nader toegelicht.

3.2.2. Bestemmingsplan westzijde van het kanaal

Het vigerende bestemmingsplan dat geldt voor de westzijde van Zijkanaal D, te weten het bestemmingsplan "Nauernasche Polder 1995", is door de Raad van de gemeente Zaanstad op 25 januari 1996 vastgesteld en op 26 juni 1996 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland goedgekeurd. Het bestemmingsplan kent de bestemming "jachthaven", inclusief het innemen van een ligplaats met een woonschip en een woonwerkvaartuig. Voor het overige heeft de westkant van het Zijkanaal de bestemming "water". In artikel 13, tweede lid, is uitdrukkelijk bepaald dat "tot een verboden gebruik van gronden met de bestemming "water" wordt in ieder geval gerekend het voortdurend afgemeerd houden van vaartuigen die zijn bestemd voor het wonen of het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten."

3.2.3. Bestemmingsplan oostzijde van het kanaal

Het vigerende bestemmingsplan dat geldt voor de oostzijde van Zijkanaal D, te weten het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder", is door de Raad van de gemeente Zaanstad op 27 juni 2002 vastgesteld en op 28 januari 2003 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland goedgekeurd. Het bestemmingsplan kent een strook van de oever aan de oostkant van Zijkanaal D met de bestemming "woonschepenligplaats" (art. 12). Tevens is bepaald dat de hoogte van de woonschepen niet meer mag bedragen dan 3,5 meter, de lengte niet meer dan 25 meter en de breedte niet meer dan 5 meter.

Ingevolge het bestemmingsplan dient een deel van de oeverlengte een bestemming voor recreatie en natuur te krijgen, teneinde een ecologische verbinding van Noordzeekanaal en Westzanerpolder mogelijk te maken. Specifiek gaat het hierbij om:

1. De locatie aan de noordkant. De relatief beperkte ruimte is bedoeld voor een smalle ecologische doorgang naar de bufferzone in de Westzanerpolder. Deze locatie is ook van belang voor de recreatie omdat, vanaf de dijk gezien, het beeld natuurlijk moet ogen (onbebouwd, geen rommelige tuinschuttingen en geparkeerde auto's). Bovendien is het water vlak voor de sluis bij Nauerna aantrekkelijk voor de recreatietoevervaart.
2. De locatie aan de zuidkant. Hier is een bredere ecologische doorgang mogelijk en tevens noodzakelijk om de doorgang naar de bufferzone en het brakke milieu uit het Noordzeekanaalgebied met elkaar in verbinding te stellen. Zonder deze doorsteek is het netwerk tussen de kanaaloeveren en Westzanerpolder nagenoeg verbroken en is er veel minder perspectief voor natuurontwikkeling in de Westzanerpolder.

3.2.4. Woningwet

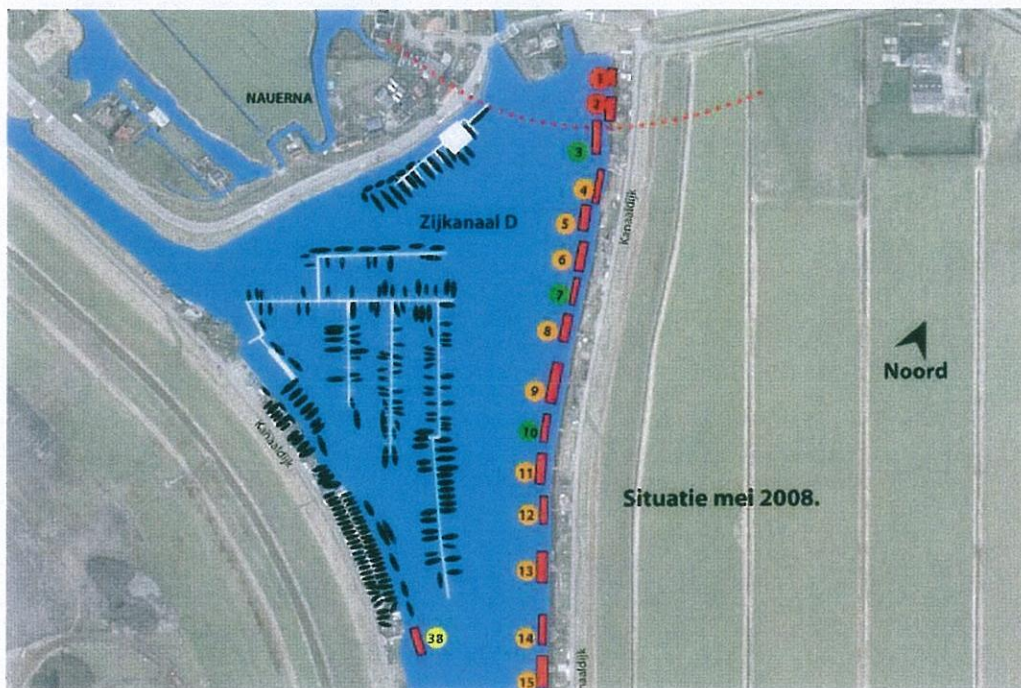
Voor het realiseren van gebouwen/bouwwerken op de oever van het Zijkanaal dienen bewoners te beschikken over een bouwvergunning. Hoewel – gelet op de meestal kleine (oever)percelen – de bebouwing in de meeste gevallen van beperkte omvang zal zijn, is het *Besluit bouwvergunningsvrij en licht-bouwvergunningplichtig* niet van toepassing, omdat dit besluit gericht is op "behorende bij gebouwen c.q. woongebouwen" en woonschepen niet als zodanig worden aangemerkt.⁷

⁷ Overwogen zou kunnen worden om in het hoofdstuk bouwen op de oever in de nog op te stellen *Woonschepennota* aansluiting te zoeken bij dit besluit om het bouwen op de oever te reguleren.

3.3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

In 2006 is de "Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006" vastgesteld.⁸ De keur regelt onder meer het beheer van waterstaatswerken en waterkeringen.

Artikel 17 van de keur bepaalt onder meer dat het verboden is binnen 50 meter van de in- of uitstroomopening van een bemalinginstallatie ligplaats in te nemen met een schip. Het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. De spuisluis die in de noordoostzijde van Zijkanaal D aanwezig is, valt onder de werking van artikel 17, zodat hiervoor de genoemde beperking geldt. In het bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden en is deze 50-meter contour ingetekend. De contour is eveneens zichtbaar in onderstaande situatieschets (mei 2008).



50-meter contour Zijkanaal D.

⁸ De Keur is gebaseerd op de *Waterschapwet*, de *Wet op de waterhuishouding* en de *Waterstaatswet 1900*. Deze wetgeving gaat ervan uit dat een waterschap het geroepen instituut vormt voor het stellen van gebods- en verbodsregels met betrekking tot de waterstaatswerken die bij het waterschap in beheer zijn.

4. Omgevingsfactoren

4.1. Milieu

In het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder" is een aantal milieucontouren opgenomen in verband met de geplande bedrijfsactiviteiten op het aangrenzende industriegebied. Hoewel formeel genomen woonboten volgens de *Wet Geluidhinder* niet als (geluid-) gevoelige objecten worden beschouwd, is met dit aspect wel rekening gehouden, omdat er sprake is van permanente bewoning van de woonschepen. De geluidseffecten van de loswal van Afvalzorg N.V. zijn eveneens verdisconteerd in het bestemmingsplan. Dit heeft tot gevolg dat een strook van ca. 200 meter (gerekend vanaf de brug over het Zijkanaal) niet kan worden gebruikt voor het afmeren van woonschepen.

4.2. Natuur

Bij het opstellen van het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder" is men er nog van uitgegaan dat de stortplaats Nauema binnen afzienbare tijd gesloten zou worden en de westoever een recreatieve- en natuurbestemming zou krijgen. Nu er echter plannen bestaan om de stortplaats langer in bedrijf te laten en het ontwerp van het aan te leggen park op dit deel van de stortplaats de aanwezigheid van woonschepen langs de westoever niet blokkeert, wordt voorgesteld de planologische situatie hierop aan te passen en een deel van de westoever, inclusief een deel van de Spuisloot, te bestemmen voor het afmeren van woonschepen. Hierbij kunnen eventueel aanvullende eisen worden gesteld met betrekking tot onder meer type woonschip en afmetingen om tot een goede landschappelijke inpassing te komen.

4.3. Infrastructuur

De oostoever en de westoever van het Zijkanaal zijn bereikbaar via smalle dijkwegen. Hierdoor is het gebied moeilijk bereikbaar voor o.a. de orde-, nood- en hulpdiensten. Bij legalisering, zoals voorgesteld in de vorige paragraaf, dienen in ieder geval de volgende maatregelen te worden getroffen:

1. De ontsluitingswegen dienen te voldoen aan de daaraan te stellen eisen, onder meer met oog op toegankelijkheid voor de orde-, nood- en hulpdiensten.
2. Er dienen voldoende openbare voorzieningen, zoals o.a. verlichting, in het gebied te worden aangebracht.
3. Er dienen formeel huisnummers en postcodes toegekend te worden aan de woonschepen.

De parkeerdruk aan de westoever van het Zijkanaal is nu al te groot ten gevolge van de aanwezigheid van de jachthaven en horecavoorzieningen. De verwachting is dat deze parkeerdruk nog meer zal toenemen na het legaliseren van het afmeren van woonschepen en het aanleggen van extra ligplaatsen in de Spuisloot. Daarom wordt voorgesteld een centrale parkeerplaats (voor 40 tot 50 auto's) aan te leggen aan de binnenzijde van de dijk op de westoever.

In eerdere gesprekken hierover is voorgesteld bij de planvorming en nadere uitwerking de eigenaar van de jachthaven en de eigenaar van de horecaonderneming hierbij te betrekken en ook de mogelijkheid van gedeeltelijke medefinanciering te bespreken. Deze constructie is echter nog niet besproken met betrokkenen en daarom is in de kostenraming geen rekening gehouden met eventuele co-financiering.

4.4. Aanleg nutsvoorzieningen / riolering

Teneinde Zijkanaal D in te richten als een volwaardige woonschepenlocatie, is het noodzakelijk de nutsvoorzieningen op voldoende niveau te brengen. De kosten voor het aanbrengen van deze voorzieningen (met name voor water, elektra en telefoon) komen voor rekening van de nutsbedrijven en de bewoners.

Het gebied rondom het Zijkanaal zal echter ook gerioleerd moeten worden. Sinds 1 januari 2005 is het namelijk op grond van het *Lozingenbesluit Wvo huishoudelijk afvalwater*⁹ niet (langer) toegestaan om ongezuiverd op het oppervlaktewater te lozen. De kosten voor het aanleggen van deze riolering komen voor rekening van de gemeente.¹⁰ De gemeente brengt voor de aanleg van de riolering € 1.000,- in rekening bij de gebruikers/bewoners. Ook heft de gemeente na aanleg/aansluiting een bedrag op basis van het *Lozingsrecht woningen*.

De woonbootbewoners dienen het afvalwater aan boord van hun schip af te voeren naar de door de gemeente aangelegd riolering. De kosten aan boord komen voor rekening van de bewoner.¹¹

⁹ Per 1 januari 2008 vervangen door het *Besluit lozing afvalwater huishoudens*.

¹⁰ Op grond van artikel 10.33 *Wet milieubeheer* is de gemeente verantwoordelijk voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater.

¹¹ Daar waar het lozing op rijkswater betreft (dit is in Zijkanaal D het geval), is voor de bewoner een subsidie mogelijk tot maximaal € 2.000,- op basis van de *Subsidieregeling riolering woonboten* van het Ministerie Verkeer en Waterstaat.

5. Handhaving

5.1. In de periode tot 1996

Tot midden jaren negentig van de vorige eeuw neemt het aantal afgemeerde woonschepen in het Zijkanaal mondjesmaat toe. In 1996 wordt het nieuwe bestemmingsplan "Nauemasche Polder" vastgesteld, dat afmeren langs de westoever niet langer toestaat. Voor actief ingrijpen is, gezien de beperkte omvang en het wisselende schepenbestand, nog geen aanleiding.

5.2. In de periode tussen 1996 en 2008

Vanaf 1996 neemt het aantal schepen in het Zijkanaal echter snel toe. De gemeente uit daartegen weliswaar haar bezwaren – onder meer door bezwaar aan te tekenen tegen de door Rijkswaterstaat verleende ontheffingen – maar treedt niet daadwerkelijk op.

Vanaf februari 1999 doet zich een nieuwe ontwikkeling voor aan de westoever van het Zijkanaal, wanneer de professionele vastgoedontwikkeling C.W. Vastgoed B.V. op het toneel verschijnt en begint met het verwerven van de ter plaatse afgemeerde bedrijfsvaartuigen. C.W. Vastgoed wenst deze vaartuigen te vervangen door woonarken om deze vervolgens met ligplaats te verkopen. Ondanks de weigering van de gemeente hieraan medewerking te verlenen, gaat C.W. Vastgoed over tot uitvoering van de plannen. Voor de gemeente is dit een aanleiding om zich actiever handhavend op te stellen.

Deze actievere houding van de gemeente leidt tot een aantal aanschrijvingen in april 2000, met een lange rechtsgang tot en met de Raad van State tot gevolg. Uitspraak in hoger beroep vindt plaats op 12 maart 2003. De Raad van State bevestigt dat de gemeente op grond van het bestemmingsplan handhavend kon en mocht optreden.

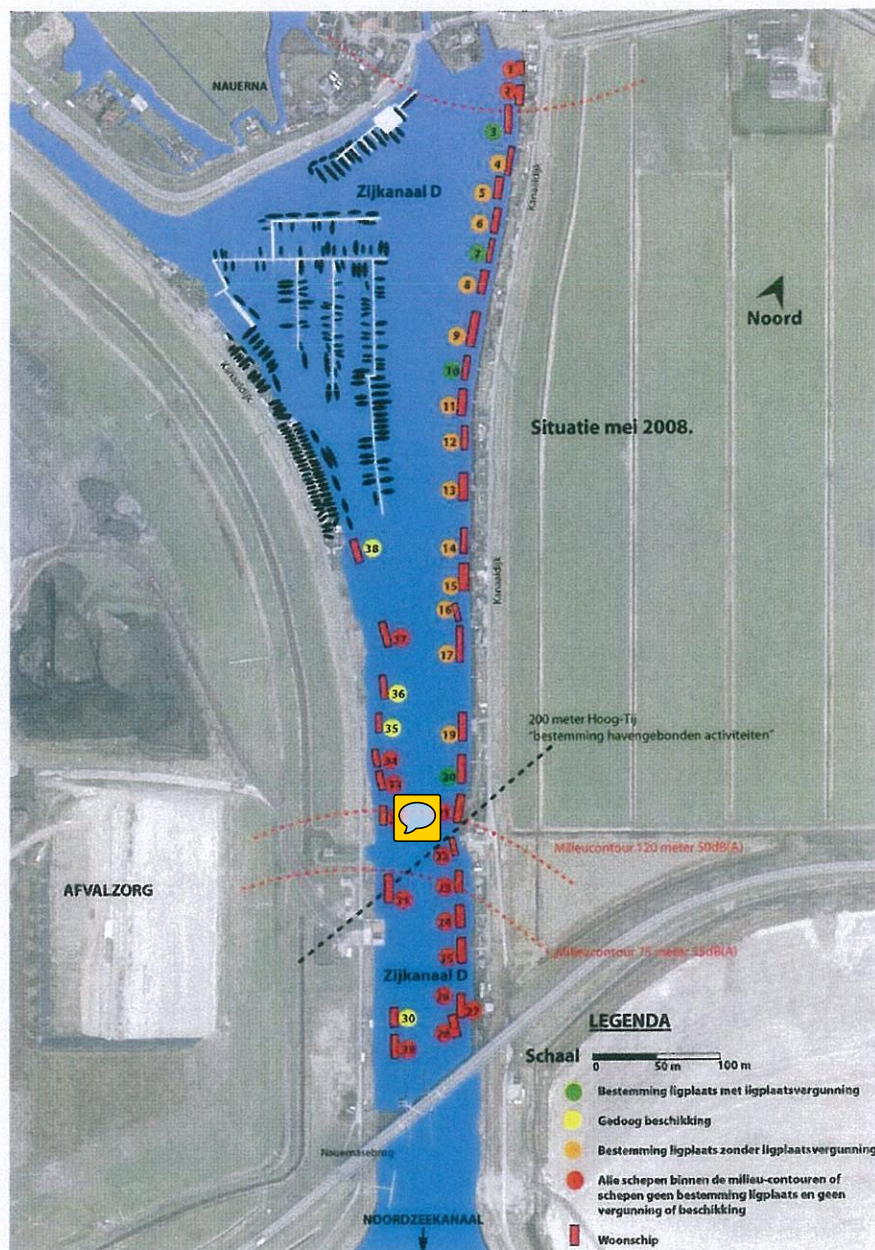
Voor vijf schepen lag dit echter anders, omdat deze schepen al in het Zijkanaal lagen voor de vaststelling van het eerste bestemmingsplan. Deze vijf schepen hebben daarom een zogenaamde persoonsgebonden en objectgebonden gedoogbeschikking gekregen.¹² De overige schepen konden rechtmatig gehandhaafd worden c.q. verwijderd worden, zo concludeerde de Raad van State. Inmiddels was ook het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder" vastgesteld en had de Raad van State bepaald dat de woonschepen, die niet in de daartoe bestemde zone lagen, niet alsnog een ligplaats toegewezen behoefde te worden.

Juridisch gezien kon de gemeente derhalve in 2003 overgaan tot handhaving. Dit is echter niet gebeurd, waarvoor geen duidelijke redenen aan te geven zijn.¹³ De onduidelijke en onzekere toestand voor alle betrokkenen in en rond het Zijkanaal is mede hierdoor alleen maar groter geworden.

De foto op de volgende pagina geeft de huidige situatie in het Zijkanaal weer. Een situatie die (mede) is ontstaan door de hierboven geschetste houding van de gemeente ten aanzien van handhaving.

¹² Van Duijse (nr. 38), R. Schipper (nr. 30), Klössinger (nr. 35), Van Putten (nr.36) en Anker (nr 37).

¹³ Wellicht dat e.e.a. te maken heeft gehad met de overgang van deze taak van de 'Afdeling havens' naar de 'Afdeling handhaving' en bijstelling van prioriteit, hoewel de 'Afdeling handhaving' voor deze taak wel formatie toegekend heeft gekregen.



Huidige situatie in Zijkanaal D (mei 2008).

5.3. Vanaf 2009

Mede gelet op bovengenoemde onduidelijkheid voor de betrokkenen in en rond het Zijkanaal, is het van het grootste belang om vanaf 2009 consequent de gekozen beleidsrichting te ondersteunen middels handhaving. Voor zover nodig, dient op basis van deze nota een nader handhavingbeleid geformuleerd te worden, waarbij aangegeven wordt welke overtredingen onderwerp zijn van handhaving, welke prioriteiten hierbij worden gesteld en welke fasering wordt aangehouden.¹⁴ Hierbij dient extra aandacht te worden besteed aan de (illegale) bewoning op schepen die in de jachthaven liggen en aan de steigers aan de noordzijde van het Zijkanaal.¹⁵

¹⁴ Zie o.a. AB 2008-228 met noot.

¹⁵ Ten behoeve van de nadere uitwerking van het handhavingbeleid: voor ondersteuning tijdens de uitvoering en uitvoering van de handhaving wordt uitgegaan van ca. 400 uur.

6. Samenwerking met Rijkswaterstaat en Domeinen

6.1. Achtergrond

Zoals in hoofdstuk 3 reeds uiteen is gezet (zie ook § 3.1.) is Zijkanaal D eigendom van de Staat en zijn het beheer en onderhoud van het Zijkanaal belegd bij Rijkswaterstaat. Samenwerking tussen de betrokken partijen is daarom essentieel voor het slagen van ongeacht welk oplossingsscenario dan ook; de gemeente heeft immers weinig eigen (juridische) instrumenten in handen om het Zijkanaal naar eigen inzicht in te richten en te beheren. In 2007 heeft de gemeente daarom het initiatief genomen om in overleg met Rijkswaterstaat te streven naar een gemeenschappelijk beleid voor het beheer van het Zijkanaal. Directe aanleiding voor dit initiatief was het vrijkomen van een ligplaats (nr. 18) aan de oostzijde van het Zijkanaal, die de gemeente graag ingenomen zag worden door een van de woonschepen nrs. 22 t/m 28, die thans eveneens aan de oostzijde van het Zijkanaal liggen, maar niet in de bestemmingsplanzone.

De gesprekken met Rijkswaterstaat in het kader van bovengenoemde samenwerking kregen echter al snel een andere wending dan verwacht. In plaats van over samenwerken, werd er gesproken over de mogelijkheid van overdracht van eigendom, beheer en onderhoud. Overdracht van eigendom, beheer en onderhoud heeft in zoverre voordelen boven samenwerken dat naar de burger toe eenduidiger kan worden opgetreden en dat de gemeente Zaanstad op termijn meer invloed heeft op de inrichting van het water en de aangrenzende oevers van het Zijkanaal.¹⁶

6.2. Huidige situatie en knelpunten

In de huidige situatie kan de gemeente handhavend optreden op grond van het bestemmingsplan, maar omdat niet (in eigendom) beschikt kan worden over de water- en oeverkavels, kan de gemeente geen eigen beleid ontwikkelen, dat gericht is op herinrichting van deze kavels. Een oplossing voor de ligplaatsenproblematiek is daarom niet op eigen kracht te bereiken. Dit geldt met name voor gedeelten aan de westoever van het Zijkanaal. Op deze gedeelten van de westoever waar geen schepen liggen, (bijvoorbeeld tussen nr. 39 en nr. 36), rusten wel huurovereenkomsten. Zoals in de vorige paragraaf reeds aan de orde is gekomen, kan overdracht van eigendom, beheer en onderhoud wellicht bijdragen aan het oplossen van deze knelpunten.

Voor de overdracht van het beheer en onderhoud is een inventarisatie gemaakt van het achterstallig onderhoud, dat door Rijkswaterstaat dient te worden afgekocht bij de gemeente. Indien hierover een akkoord wordt bereikt, dan moet vervolgens met Domeinen gesproken worden over de overdracht van de eigendom en dient de gemeente een afkoopsom te betalen voor de te derven huurinkomsten.

Rijkswaterstaat heeft echter medio oktober 2008 laten weten vooralsnog niet over de financiële middelen te beschikken om tot overdracht van het beheer en onderhoud te kunnen besluiten. Hiermee leek de overdracht in eerste instantie van de baan. Domeinen volgt namelijk Rijkswaterstaat en nu Rijkswaterstaat (voorlopig) leek af te zien van de overdracht, waren verdere gesprekken met Domeinen over overdracht van de eigendom niet aan de orde.

6.3. Gezamenlijk beleid

Zoals hierboven gesteld, zijn de knelpunten in Zijkanaal D alleen op te lossen in overleg met Rijkswaterstaat en Domeinen. Er zal met deze partijen een gezamenlijk beleid opgesteld moeten worden, gericht op een duurzame (her)inrichting van het Zijkanaal.

Op 15 oktober 2008 heeft overleg plaatsgevonden tussen de wethouder Wonen van de gemeente en de directeur Water van Rijkswaterstaat. In dit gesprek is door beide partijen de intentie uitgesproken om te komen tot een gezamenlijk beleid voor de (her)inrichting van Zijkanaal D.

¹⁶ Koop breekt immers geen huur, zodat bij overdracht van de eigendom de bestaande huurovereenkomsten van Domeinen door de gemeente 'overgenomen' dienen te worden. Hier zijn inmiddels afspraken over gemaakt.

Dit loste echter slechts een deel van het probleem op. Met Domeinen moet immers eveneens tot een soortgelijke afspraak gekomen worden, om middels wijziging/opzegging van de bestaande huurovereenkomsten in te kunnen grijpen in de huidige situatie. In eerste instantie hield Domeinen de boot af voor overleg, met de mededeling dat "het een zaak van de gemeente is".

Bestudering van de bestemmingsplannen wijst echter anders uit. Het is namelijk verboden om gronden in strijd met hun bestemming te gebruiken of te laten gebruiken.¹⁷ Ook de nieuwe *Wet ruimtelijke ordening* (Wro) geeft de gemeente een grondslag richting Domeinen om bestuursrechtelijk op te treden. De Wro bevat in artikel 7.10 een algemeen gebruiksverbod.¹⁸ De gemeente heeft Domeinen hierop gewezen en gewezen op de noodzaak tot overleg, om te voorkomen dat een en ander langs juridisch weg afgedwongen zou moeten worden en de Staat gedagvaard zou worden.¹⁹

Op 3 november en 4 december 2008 heeft dit overleg met Domeinen plaatsgevonden.²⁰ Tijdens dit overleg heeft de gemeente haar standpunt nader toegelicht en Domeinen verzocht om de huurovereenkomsten voor de woonschepen nrs. 1, 2 en nrs. 22 t/m 38 per 1 juli 2009 op te zeggen. De gemeente heeft aansluitend het verzoek gedaan een optie te verkrijgen voor huur van deze percelen, teneinde de percelen (gedeeltelijk) te kunnen gebruiken voor de (her)inrichting van het Zijkanaal. Na (her)inrichting door de gemeente, zullen de percelen middels (onder)verhuur opnieuw uitgegeven kunnen worden aan de bewoners/gebruikers.

Domeinen heeft in het overleg aangegeven mee te willen werken aan een gezamenlijke oplossing. De gemeente heeft ook een verzoek ingediend om de langs het Zijkanaal gelegen, thans nog niet verhuurde, percelen te mogen huren c.q. hierop een optie te nemen.²¹ Een dergelijk verzoek is noodzakelijk om te voorkomen dat de in het tweede deel van deze nota voorgestelde oplossingen geblokkeerd worden door nieuwe ontwikkelingen.

Domeinen is eveneens bereid om medewerking te verlenen om ligplaats 18 te laten huren door de gemeente, zodat de gemeente zelf de beschikking krijgt over deze ligplaats en zij de ligplaats toe kan kennen aan een (onder)huurder. Eveneens zijn met Domeinen principeafspraken gemaakt over een plan van aanpak, resulterend in een huuropzegging door Domeinen aan 21 gebruikers van het Zijkanaal.²² Aansluitend op deze huuropzegging zal Rijkswaterstaat gevraagd worden de verleende ontheffingen voor deze ligplaatsen in te trekken.

Hierdoor is het mogelijk Zijkanaal D zodanig te (her)inrichten, dat de daarvoor in aanmerking komende schepen een ligplaats kunnen krijgen c.q. kunnen behouden in het Zijkanaal en dat tegemoet gekomen kan worden aan de wens van de wethouder om (optimaal) te legaliseren wat kan. Door hierbij onderscheid te maken tussen woonschepen en recreatie-/bedrijfsvaartuigen is een deel van de oostoever weer te gebruiken. De milieufactoren zien namelijk toe op een verbod voor permanent verblijf (wonen), niet op bedrijfsmatig gebruik.

¹⁷ Het betreffende voorschrift in het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder" is hierin wat explicieter dan het betreffende voorschrift in het bestemmingsplan "Nauernasche Polder". In het nieuwe bestemmingsplan zal zeker een voorschrift opgenomen moeten worden, waarin dit expliciet wordt aangegeven.

¹⁸ Het artikel luidt: "Het is verboden gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met een bestemmingsplan."

¹⁹ Waarbij zij opgemerkt dat de Staat de partij is die "laat gebruiken". Domeinen is privaatrechtelijk gezien geen partij bij de huurovereenkomst. Domeinen is namelijk een dienst van de Staat.

²⁰ De gemeente werd hierin bijgestaan door Stibbe Advocaten (mr. T. Kortmann). Dit kantoor heeft in de periode 1999-2003 de procedures gevoerd in het kader van handhaving (zie ook § 5.2.).

²¹ Het betreft met name de oever langs de westzijde van de Spuisloot.

²² Bij besluit van 20 januari 2009 heeft het college ingestemd met de voorstelde samenwerking met Domeinen.

DEEL 2

7. Oplossingsscenario's

7.1. Introductie

In Deel 1 van het Plan van Aanpak is een beschrijving gegeven van Zijkanaal D en de bijbehorende knelpunten en problematiek. Hierbij is onder meer aandacht besteed aan het ruimtelijk kader, de omgevingsfactoren en de stand van zaken met betrekking tot handhaving. Tevens zijn de juridische- en beleidskaders geschetst, waarbinnen eventuele oplossingen gezocht kunnen c.q. moeten worden.

In dit tweede deel van het Plan van Aanpak zijn vier oplossingsscenario's nader uitgewerkt. Deze scenario's worden getoetst aan een aantal criteria die voortkomen uit bovengenoemde juridische- en beleidskaders. De scenario's worden zo gepresenteerd, dat ze qua mogelijkheden op elkaar aansluiten. Elk scenario ligt in het verlengde van het voorgaande scenario, waarbij in toenemende mate tegemoet wordt gekomen aan de wens van wethouder Keijzer om (maximaal) te legaliseren wat kan en te handhaven wat moet.

7.2. Criteria

Bij de beoordeling van de scenario's worden de volgende elf criteria toegepast:

1. Eigendomsverhoudingen

In de uitwerking van de scenario's 1 en 2 is rekening gehouden met de heersende eigendomsverhoudingen. Het Zijkanaal en de aangrenzende oevers zijn eigendom van de Staat: dit beperkt de (zelfstandige) mogelijkheid van de gemeente tot het doorvoeren van wijzigingen aanzienlijk. Totaalomvattende oplossingen kunnen dan ook alleen gevonden worden, indien er samengewerkt wordt met Domeinen. In de uitwerking van de scenario's 3 en 4 wordt uitgegaan van overdracht van de huur van een aantal ligplaatsen van Domeinen naar de gemeente. De gemeente krijgt hierdoor de mogelijkheid om zowel de oostoever als de westoever (gedeeltelijk) te herinrichten. Inmiddels zijn de afspraken met Domeinen voor de opzegging van de huurgemaakt en zou volstaan kunnen worden met scenario's 3 en 4. Er is voor gekozen om scenario 1 en 2 toch op te nemen in deze nota om duidelijker te maken dat zonder samenwerking met Domeinen geen oplossing te realiseren is voor de situatie in Zijkanaal D.

2. Legaliseren wat kan, handhaven wat moet

Politiek-beleidsmatig is de bestuurlijke opdracht gevolgd om "binnen Zijkanaal D te legaliseren wat kan, en te handhaven wat moet." Aanvullend is in het overleg tussen gemeente en het Platform Zaanse Woonbootbewoners d.d. 17 september 2008 gesteld dat "als je weg moet uit het Zijkanaal, een andere locatie gezocht of aangeboden zal worden." Omdat er vooralsnog elders in de gemeente geen vrije ligplaatsen beschikbaar zijn, verhoogt dit de druk om binnen het Zijkanaal naar oplossingen te zoeken. Om deze reden zullen ook bepaalde (ingrijpende) keuzes gemaakt moeten worden. Per scenario worden de te nemen keuzes c.q. beslispunten afzonderlijk benoemd.

3. Afmetingen woonschepen

De maatvoering van de woonschepen die aan de oostoever van het Zijkanaal in de bestemmingsplanzone liggen, wordt bij de beoordeling van de scenario's als uitgangspunt genomen. Aansluitend wordt beoordeeld welke oplossing aangedragen kan worden om zoveel mogelijk van deze schepen te laten liggen, zonder de noodzaak tot het voeren van (dure) vrijstellingsprocedures.

4. Bescherming waterkering

De oevers langs Zijkanaal D dienen tevens als waterkering en de oostoever is daarom voorzien van oeverbescherming, die tot onder de waterspiegel doorloopt. Om beschadiging van deze bescherming te voorkomen, heeft Rijkswaterstaat voor de oostoever bepaald dat de meerpalen op 8 tot 10 meter uit de oever moeten worden aangebracht. Hierdoor komen de schepen vrij ver in het kanaal te liggen. Om deze

reden is er gekozen de schepen langs de oever af te meren in plaats van haaks op de oever. Bij laatstgenoemde wijze ontstaat weliswaar ruimte om meer schepen te kunnen afmeren, maar de schepen komen dan nog verder in het kanaal te liggen en belemmeren daarmee het scheepvaartverkeer.

5. Milieucontour

De milieucontouren die voor het zuidelijk deel van het Zijkanaal zijn vastgesteld, zullen niet worden gewijzigd. Deze contouren worden dan ook als een gegeven beschouwd bij de uitwerking van de oplossingsscenario's. De continuering van de activiteiten van Afvalzorg N.V. en de ontwikkeling van het bedrijventpark Westzanerpolder wordt hierdoor gewaarborgd.

6. Keurontheffing

Aan de noordzijde van het Zijkanaal is een contour ingetekend, die voort vloeit uit de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (het is niet toegestaan om schepen af te meren binnen 50 meter van een in- of uitstroomopening van een bemalinginstallatie). Voorgesteld wordt om ontheffing van deze bepaling te vragen, zodat aan de noordoostzijde van het Zijkanaal een of twee schepen kunnen blijven liggen.

7. Bijdrage gemeente in verhuiskosten bewoners

In de oplossingsscenario's wordt er van uitgegaan dat de bewoners van de woonschepen die verlegd (moeten) worden de kosten die hiervoor moeten worden gemaakt voor het grootste deel zelf dragen. Hier staat immers tegenover dat bewoners een grotere rechtszekerheid verkrijgen. In de financiële raming is een eenmalige gemeentelijke bijdrage van € 1.000,- per woonboot voorzien. De kosten voor de (her)inrichting van de ligplaatsen (met name de aanleg van de meerpalen en steigers) komen voor rekening van de gemeente. Deze kosten zullen echter in de huur doorberekend worden aan de bewoners/gebruikers.

8. Aanpassing infrastructuur

Legalisering en regulering van Zijkanaal D als (volwaardige) woonschepenlocatie betekent dat qua infrastructuur en bijbehorende voorzieningen voldaan moet worden aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Hierbij moet worden gedacht aan het toekennen van huisnummers, het beoordelen en zonodig aanpassen van de aanwezige ontsluitingswegen, het aanleggen van openbare verlichting, etc. Met name voor de westzijde van Zijkanaal D geldt dat – bij een positieve bestemming – er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt c.q. moet worden in de vorm van een centrale parkeerplaats.

9. Aanleg riolering

Speciale aandacht verdient nog de aanwezigheid c.q. aanleg van de noodzakelijke nutsvoorzieningen, waarbij met name moet worden gedacht aan de aanleg van riolering. Vanaf 1 januari 2005 is het niet langer toegestaan om huishoudelijk afvalwater ongezuiverd te lozen op het oppervlaktewater. Dit is thans nog wel het geval bij de woonschepen in het Zijkanaal. De gemeente is voornemens een riool aan te leggen, waarop de bewoners kunnen aansluiten.

10. Aanspraak op een ligplaats niet voor speculanten

De aanspraak op een ligplaats wordt per bewoner beoordeeld. De wethouder heeft aangegeven niet mee te willen werken aan het legaliseren van ligplaatsen voor gebruikers/bewoners van het Zijkanaal die als "free-rider" of speculant te boek staan.

11. Extra aanlegplaatsen voor bedrijfs- en/of recreatieschepen

In de scenario's ligt het accent op het aandragen van oplossingen voor het afmeren van woonschepen. Er is echter ook gekeken in hoeverre er ligplaatsen te realiseren zijn voor bedrijfs- en/of recreatieschepen.

8. Uitwerking van de scenario's

8.1. Scenario 1: Oplossingen door gemeente te realiseren op grond van de eigen bevoegdheden

In dit scenario worden de oplossingen aangegeven die door de gemeente op grond van de eigen bevoegdheden te realiseren zijn. Hierbij wordt uitgegaan van:

- a. het gegeven dat de Staat het eigendom, beheer en onderhoud van het Zijkanaal heeft en houdt;
- b. de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Deze bepaalt dat er binnen 50 meter van een in- of uitstroombopening van een bemalingsinstallatie geen ligplaats ingenomen mag worden door een schip.
- c. de mogelijkheden binnen de bestaande bestemmingsplannen.

8.1.1. Situatie oostoever

In het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Westzanerpolder" is een strook van de oever aan de oostzijde van Zijkanaal D aangewezen als "woonschepenligplaats" (art. 12). In deze strook liggen de woonschepen met de nummers 3 t/m 20. Dit houdt in dat handhaven zal moeten worden opgetreden op de (woon)schepen met de nummers 1, 2 en 21 t/m 28. Totaal zijn er dus tien woonschepen te handhaven.

De woonschepen 3 t/m 20 liggen weliswaar in de bestemming "woonschepenligplaats", maar dertien van de zeventien woonschepen voldoen niet aan de afmetingen, zoals bepaald in het bestemmingsplan.²³ Het bestemmingsplan stelt namelijk eisen aan de afmetingen die afwijken van de APV (zie ook § 3.2.1.). Het bestemmingsplan bepaalt dat de hoogte van de woonschepen niet meer mag bedragen dan 3,5 meter, de lengte niet meer dan 25 meter en de breedte niet meer dan 5 meter. De APV bepaalt daarentegen dat voor het afmeren van woonschepen de maximale afmetingen (lengte 20 meter; breedte 6,50 meter; hoogte 5 meter en diepte 2 meter) gelden. Ontheffing van deze bepaling is mogelijk bij een lengte tot 25 meter en een breedte tot 6,875 meter.

Getoetst aan de bovengenoemde afmetingen uit de APV, voldoen negen schepen niet aan de gestelde eisen. Wanneer echter wordt getoetst aan de APV-maten inclusief de ontheffingsmogelijkheid van het College, dan voldoen nog slechts vier schepen niet aan deze eisen.

Tevens bepaalt het bestemmingsplan dat:

- a. per woonschip ten hoogste één berging mag worden gebouwd met een maximale oppervlakte van 24 m² en een maximale bouwhoogte van 3,00 m;
- b. de afstand tussen een woonschip en de daarbij behorende berging als bedoeld onder a. ten hoogste 10 m mag bedragen;
- c. de breedte van de steigers en de vlonders ten hoogste 2 m mag bedragen.

Een en ander wordt als volgt gemotiveerd:

"Met betrekking tot de maximale maten van een woonschip (lxbxh: 25x5x3,5 m) wordt het volgende opgemerkt. Deze maten vloeien voort uit planologische, en dan met name, landschappelijke, motieven. Het is vanuit dat oogpunt ongewenst indien een woonschip twee verdiepingen zou hebben. Het open landschap of het zicht vanaf de kant naar het open water zou daarmee ernstig worden verstoord. Bovendien, in de zijkanalen zijn brede schepen in verband met de doorvaart van recreatieschepen ongewenst."

De bestemming "woonschepenligplaats" is ook voor de aangrenzende oevers opgenomen, zodat per woonschip ten hoogste één berging kan worden gebouwd met een oppervlakte van ten hoogste 24 m² en een bouwhoogte van 3 m. Om ruimtelijke samenhang tussen woonschip en berging te verkrijgen, mag de afstand tussen het woonschip en de berging ten hoogste 10 m bedragen. De breedte van de steigers en vlonders, waar de

²³ Voor twee van deze schepen is inmiddels op grond van binnenplanse vrijstelling en vrijstelling ex art. 19 WRO vergunning verleend.

woonschepen aan liggen, mag ten hoogste 2 m zijn. De ingestelde maximale breedte van steigers en vlonders komt voort uit de wens van het Waterschap "Het lange rond" om die attributen zo klein mogelijk te laten zijn. Het water onder een steiger of vlonder gaat namelijk op den duur verzanden, zodat uiteindelijk de oppervlakte onder de steiger of vlonder onttrokken wordt aan de totale hoeveelheid wateroppervlak.

8.1.2. Heroverweging uitgangspunten oostoever

Achteraf kan de vraag gesteld worden of men zich bij het opstellen van het bestemmingsplan voldoende gerealiseerd heeft dat het Zijkanaal steeds meer komt te liggen tussen een aan de ene zijde in te richten industriegebied en een aan de andere zijde steeds hoger wordende stortplaats. Of er dus überhaupt sprake is c.q. blijft van een "open landschap" is nog maar de vraag. Ditzelfde geldt voor de motivering die ten grondslag ligt aan de bepaling om woonschepen tot een breedte van 5 meter toe te staan. Bredere woonschepen zouden in verband met de doorvaart van recreatieschepen ongewenst zijn. Bestudering van de nautische kaarten van Rijkswaterstaat wijst echter uit dat de vaargeul op voldoende afstand van de afgemeerde woonschepen ligt, zodat van belemmering van de recreatieschepen geen sprake is.

De oevers van het Zijkanaal zijn voorzien van (onderwater)bescherming, aangezien de oevers/dijken de functie van waterkering hebben. Rijkswaterstaat bepaalt daarom in de ontheffingen van het verbod op ligplaats nemen dat de meerpalen minimaal 8 meter uit de oeverlijn geplaatst moeten worden. De bepaling in het bestemmingsplan dat – om ruimtelijke samenhang tussen woonschip en berging te verkrijgen – de afstand tussen het woonschip en de berging ten hoogste 10 meter mag bedragen, staat daarmee ter discussie. Door deze bepaling moeten de bergingen wel zeer dicht op de oeverlijn gebouwd worden, met alle risico's van dien voor beschadiging van de oever. Voorgesteld wordt om deze bepaling te schrappen, of te bepalen dat de berging op bepaalde (grotere) afstand van de oeverlijn en kavelgrenzen geplaatst kan worden.

Rijkswaterstaat heeft zowel het kwaliteits- als kwantiteitsbeheer over het Zijkanaal. De verwijzing naar de wensen van het Waterschap met betrekking tot de maximale breedte van steigers en vlonders is dan ook zeer opmerkelijk. Een en ander klemmt des te meer, omdat voor het plaatsen van steigers en loopplanken de bewoner (ook) een vergunning krachtens de *Wet beheer Rijkswaterstaatswerken* nodig heeft van Rijkswaterstaat en in deze vergunning geen enkel voorschrift aangaande de verzanding aan de oever opgenomen is.

De Staat heeft de eigendom van het water en de oevers. Alle bewoners van de woonschepen 3 t/m 20 hebben een huurovereenkomst met de Staat. Verleggen van de schepen is daarom niet mogelijk zonder vrijwillige medewerking van de bewoners. Dit geldt eveneens voor het idee om eventueel schepen haaks op de oever af te meren in plaats van langs zij; ook hier is instemming van de bewoners voor nodig.

De milieucontouren lopen voor een klein gedeelte door woonschip nr. 21. Er zijn geen onoverkomelijke bezwaren om dit woonschip op te nemen in de zone, bestemd voor het afmeren van woonschepen. De huidige bestemmingsplangrens dient hiervoor een paar meter in zuidelijk richting opgeschoven te worden.

8.1.3. Situatie westoever

In het bestemmingsplan "Nauernasche Polder 1995" is uitdrukkelijk bepaald dat "tot een verboden gebruik van gronden met de bestemming "water" in ieder geval gerekend wordt het voortdurend afgemeerd houden van vaartuigen die zijn bestemd voor het wonen of het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten."

Tijdens gevoerde procedures is gebleken dat een aantal woonschepen aanspraak kon maken op het overgangsrecht; voor vijf schepen zijn gedoogbeschikkingen afgegeven. Dit betekent dat aan de westoever alleen de woonschepen nrs. 38, 36, 35 en 30 mogen blijven liggen²⁴ en dat tegen de andere (zes) schepen handhavend zal moeten worden opgetreden.

²⁴ Op de status van deze schepen is op zich nog het nodige af te dingen, omdat de voorwaarden, verbonden aan de gedoogbeschikking, niet altijd zijn nageleefd. De status van het vijfde schip, de "Bofkont" is bovendien onduidelijk. Het schip is al jarenlang niet gesignaleerd in het Zijkanaal.

8.1.4. Oplossingsvoorstellen

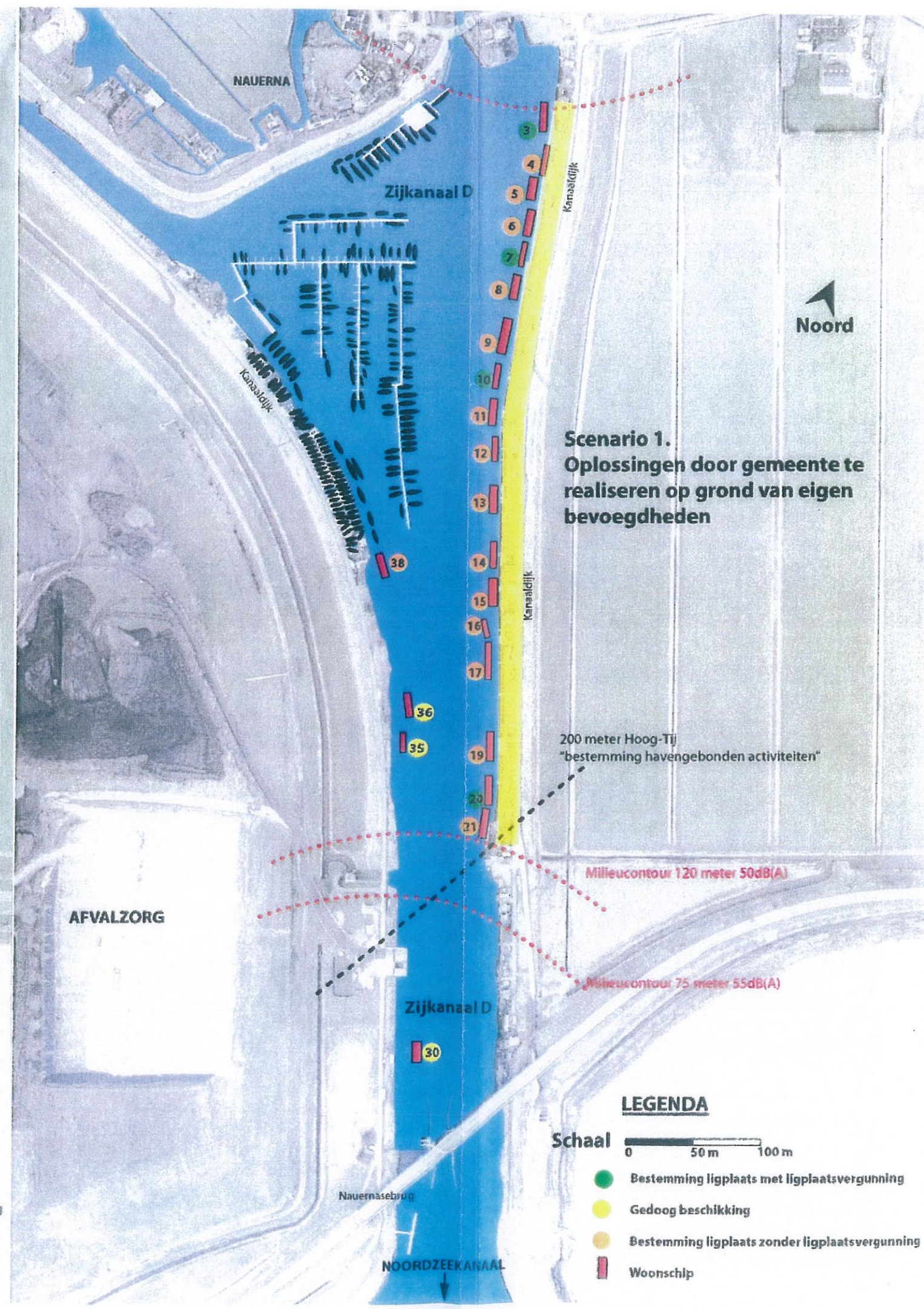
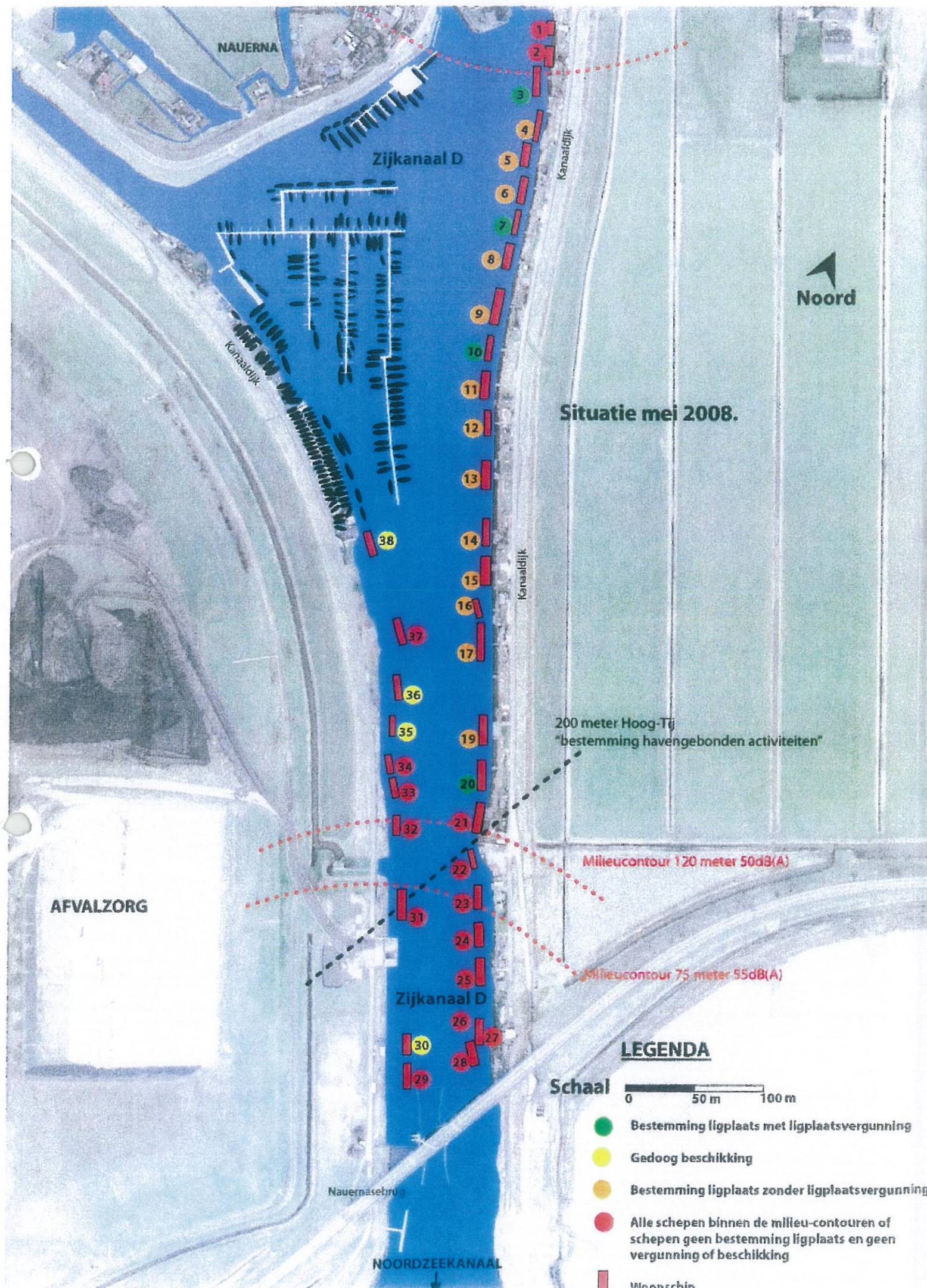
De thans opgenomen maatvoering en aanvullende bepalingen met betrekking tot het gebruik van de oevers in het bestemmingsplan zorgt er voor dat van de afgemeerde woonschepen in de bestemmingsplanzone aan de oostoever (de schepen nrs. 3 t/m 20) dertien schepen²⁵ op dit moment niet voldoen aan de gestelde eisen en hierdoor geen aanspraak kunnen maken op een ligplaatsvergunning. Een binnenplanse vrijstelling of vrijstellingsprocedure is nodig om aansluitend in aanmerking te komen voor een ligplaatsvergunning.

Er is inmiddels een startnotitie vastgesteld voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, waarin het gehele Zijkanaal D zal worden opgenomen. Dit wetende en gelet op de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied, worden de volgende oplossingen voorgesteld:

1. De bestemmingsplanzone een paar meter in zuidelijke richting op te schuiven, zodat schip nr. 21 in de bestemming "woonschepen" komt te liggen.
2. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan te bepalen dat de APV-maten (inclusief de ontheffingsbevoegdheid van het college) gelden.
3. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan de namen en afmetingen van de vier woonschepen²⁶ op te nemen, die hieraan niet voldoen.
4. Te bepalen dat deze schepen mogen blijven liggen, maar dat bij vervanging wel de APV-maten zullen gelden ('uitsterfconstructie').
5. De thans liggende woonschippbewoners, die op grond van afwijkende maatvoering van het woonschip verzoeken om vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan, in principe te honoreren tot de maatvoering in de APV (inclusief ontheffingsbevoegdheid van het college). Er hoeft echter geen vrijstellingsprocedure te worden opgestart; in afwachting van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan worden in principe de daarvoor in aanmerking komende woonschepen gedoogd.
6. De bepalingen inzake de afstand van 10 meter tussen woonschip en berging, en de breedte van de loopplank en steiger uit het bestemmingsplan te laten vallen.

²⁵ Veertien schepen voldoen niet, als schip nr. 21 binnen de bestemmingsplanzone opgenomen wordt.

²⁶ Betreft nr. 9 Titan; nr. 15 (Ark 45); nr. 16 (Merdeka-B) en nr. 17 (Dobbetje).



8.2. Scenario 2: Oplossingen door gemeente te realiseren op grond van de eigen bevoegdheden en door het Hoogheemraadschap te verzoeken ontheffing te verlenen van de Keur

8.2.1. Situatie oostoever

Scenario 2 borduurt voort op Scenario 1, waarbij in aanvulling op Scenario voorgesteld wordt aan de oostoever de bestemming "woonschepenligplaats" aan de noordzijde te verruimen, waardoor de woonschepen nrs. 1 en 2 ook in deze bestemming vallen.

8.2.2. Heroverweging uitgangspunten voor inrichting van de noordzijde van de oostoever

De verruiming van de bestemming aan de noordzijde van de oostoever, zoals in dit scenario wordt voorgesteld, doorkruist voor wat betreft ligplaats nr. 2 niet het uitgangspunt van het vigerende bestemmingsplan. De ruimte die resteert, is nog voldoende voor realisatie van een smalle ecologische doorgang naar de bufferzone in de Westzanerpolder.

Schip nr. 2 ligt weliswaar binnen 50 meter van de spuisluis, maar er blijft desondanks een voldoende ruime zone voor de wateruitlaat beschikbaar. Er zal wel een ontheffing van de Keur moeten worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

De verruiming van de bestemming aan de noordzijde beperkt voor wat betreft ligplaats nr. 1 wel de realisatie van een smalle ecologische doorgang naar de bufferzone in de Westzanerpolder. Door aanvullende eisen te stellen aan bewoning,²⁷ uiterlijk en omvang van het betreffende woonschip, alsmede aan het gebruik en de inrichting van de oever, blijft het echter mogelijk om ook in dit scenario het gestelde in het bestemmingsplan qua doorzicht in stand te houden.²⁸ Schip nr. 1 ligt eveneens binnen 50 meter van de spuisluis, zodat het Hoogheemraadschap ook voor dit woonschip ontheffing dient te verlenen.

8.2.3. Situatie westoever

Geen wijzigingen ten opzichte van Scenario 1.

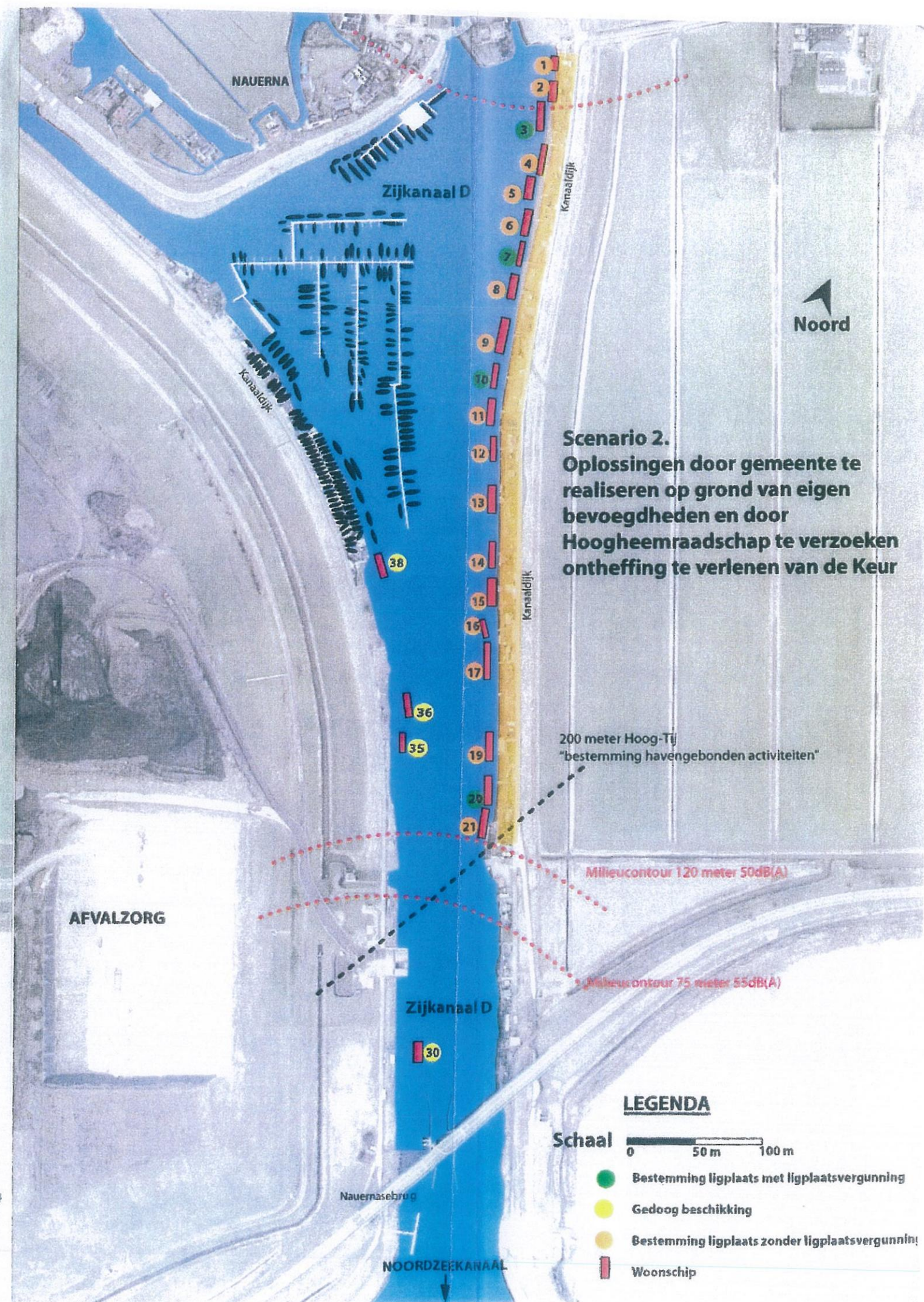
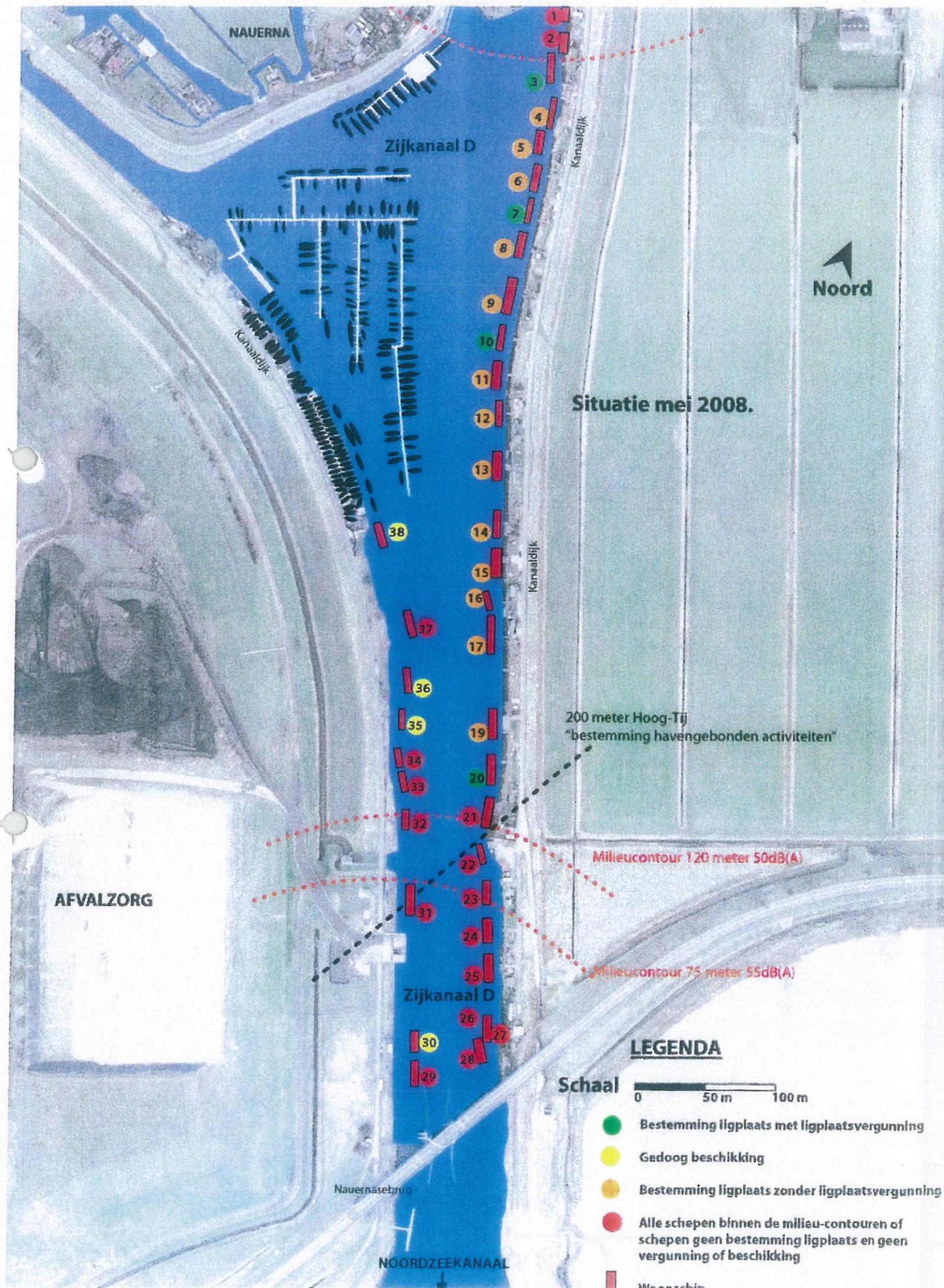
8.2.4. Oplossingsvoorstellen

In aansluiting op Scenario 1 kent scenario drie aanvullende beslispunten:

1. Verruiming van de bestemming aan de noordzijde, zodat de woonschepen nr. 1 en 2 in de bestemming "woonschepenligplaats" komen te liggen.
2. Aanvragen van ontheffing van de Keur voor ligplaats nr. 1 en 2 bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
3. Aanvullende eisen stellen aan aard en omvang van het woonschip op ligplaats nr. 1, alsmede aan gebruik en inrichting van de oever.

²⁷ Er zal meer duidelijkheid moeten komen over de status van het schip en er zal sprake moeten zijn van eigen bewoning.

²⁸ In het bestemmingsplan is bepaald: "Deze locatie is ook van belang voor de recreatie omdat vanaf de dijk gezien het beeld natuurlijk moet ogen (ongebouwd, geen rommelige tuinschuttingen en geparkeerde auto's)."



8.3. Scenario 3: Oplossingen voor de ligplaatsen van de woonschepen in samenwerking met Domeinen

8.3.1. Situatie oostoever

Scenario 3 borduurt voort op Scenario 2, waarbij aan de oostoever de bestemming "woonschepenligplaats" zowel aan de noord- als aan de zuidzijde zodanig wordt verruimd, dat de schepen nrs. 1, 2 en 21 in deze bestemming vallen.

In dit scenario wordt invulling gegeven aan de inmiddels gemaakte afspraken met Domeinen om gezamenlijk een aantal knelpunten in Zijkanaal D op te lossen. Zoals in hoofdstuk 6 is toegelicht, zal Domeinen hiertoe de huur opzeggen per 1 juli 2009 voor de schepen nrs. 22 t/m 38. De gemeente krijgt hierdoor de mogelijkheid om zowel de oostoever als de westoever (gedeeltelijk) te herinrichten.

Woonschip nr. 22²⁹ wordt in scenario 3 verlegd naar de vrije ligplaats nr. 18. Op dit moment ligt op deze locatie geen woonschip en de gemeente heeft bij Domeinen een optie genomen voor de huur van deze locatie. Het is in het belang van de gemeente om op korte termijn de mogelijkheid te hebben woonschip nr. 22 een alternatieve ligplaats aan te kunnen bieden, omdat op die locatie de bouw van een nieuw gemaal ten behoeve van het Bedrijvenpark Westzanerpolder is gepland.

8.3.2. Situatie westoever vanaf de brug tot jachthaven

In dit scenario zal de westoever voor een deel – vanaf de jachthaven tot de milieucontour van 50 dB(A) – bestemd worden als woonschepenligplaats. Woonschip nr. 38 blijft in dit scenario op dezelfde locatie liggen, daarnaast worden de woonschepen nrs. 25, 24 en 23 (afkomstig van de oostoever) afgemeerd. Daar weer naast blijven – praktisch op dezelfde ligplaats – de woonschepen nrs. 36 en 35 liggen. Aansluitend kunnen ligplaatsen ingericht worden voor nog eens vier woonschepen. Hierbij is uitgegaan van 5 meter onderlinge afstand tussen de af te meren schepen, waardoor aan de eisen van brandveiligheid wordt voldaan. Het recreatievaartuig nr. 30 blijft op de huidige plek afgemeerd.

8.3.3. Situatie westoever inclusief gebruik Spuisloot

Aan de westoever zal tevens de zogenaamde Spuisloot (gedeeltelijk) gebruikt worden voor het afmeren van een aantal woonschepen. Gelet op onder meer de breedte van de sloot en de oeverbreedte, maar ook gelet op inpassing in het landschap (aanleg park), worden wel aanvullende eisen gesteld aan de afmetingen en het uiterlijk (welstand) van de woonboten die op deze locatie ligplaats nemen.

8.3.4. Heroverweging uitgangspunten

Indien het gedeelte van de westoever (van jachthaven tot milieucontouren) positief bestemd wordt, heeft dit tot gevolg dat de gedoogstatus van de woonschepen nrs. 38, 36 en 35 eventueel omgezet wordt naar een gelegaliseerde status. Hieraan kan medewerking worden verleend, wanneer de bewoners van de betreffende woonschepen bereid zijn in te stemmen met het voorgestelde ligplaatsenplan en de daarbij behorende grenscorrecties. Dit heeft met name consequenties voor de grootte van de oeverkavels van de woonschepen nr. 36 en 35.

In hoeverre bovengenoemde ligplaatsen in de toekomst ingenomen zullen worden door de daar thans afgemeerde woonschepen nr. 34, 33, 32 of 31 hangt af van het antwoord op de vraag naar de aanspraken hierop van de huidige gebruikers. Individuele beoordeling van de gevallen zal hier duidelijkheid moeten brengen, waarbij gekeken wordt naar onder meer het moment van aankoop van het schip, het moment van aangaan van de huurovereenkomst, eventuele speculatiemotieven en al dan niet wetenschap hebben van het niet mogen liggen, etc.

²⁹ Of een van de woonschepen nrs. 23 t/m 28 of 33, 34.

Bij het bepalen van de bestemmingsplanzone is rekening gehouden met de milieucontour, zodat aan de bezwaren van Afvalzorg N.V. tegemoet wordt gekomen. Bekend is echter dat de voorkeur van Afvalzorg N.V. uitgaat naar het geheel vrijhouden van de westoever in verband met mogelijke klachten. Deze oplossing komt hier dus gedeeltelijk aan tegemoet.

Het positief bestemmen van een gedeelte van de westoever zal een verhoging van de parkeerdruk tot gevolg hebben. Deze parkeerdruk is al hoog vanwege de nabijgelegen jachthaven. Aanleg van een centraal gelegen parkeerterrein – beneden aan de dijk – voor ca. 40 tot 50 auto's is dan ook een voorwaarde om op de smalle dijk een verkeersveilige situatie te houden c.q. krijgen. Deze parkeerplaats zal tevens gebruikt kunnen worden door de bezoekers van het toekomstige park, dat op de (afgewerkte) stortplaats aangelegd zal worden. Teneinde deze parkeerplaats te kunnen realiseren, zullen met de huidige huurder en met Domeinen afspraken moeten worden gemaakt.

In dit scenario wordt de inrichting van de ligplaatsen na overleg met de gebruikers bepaald door de gemeente. De gemeente draagt de kosten voor de aanleg van meerpalen en steigers en berekent deze kosten door aan de (nieuwe) huurders middels een eenmalige bijdrage of via de in rekening te brengen huur. De overige "verhuiskosten" komen voor rekening van de bewoners, met uitzondering van een door de gemeente te betalen eenmalige bijdrage ad € 1.000,-- In hoofdstuk 10 is voor gehele project een kostenraming opgenomen.

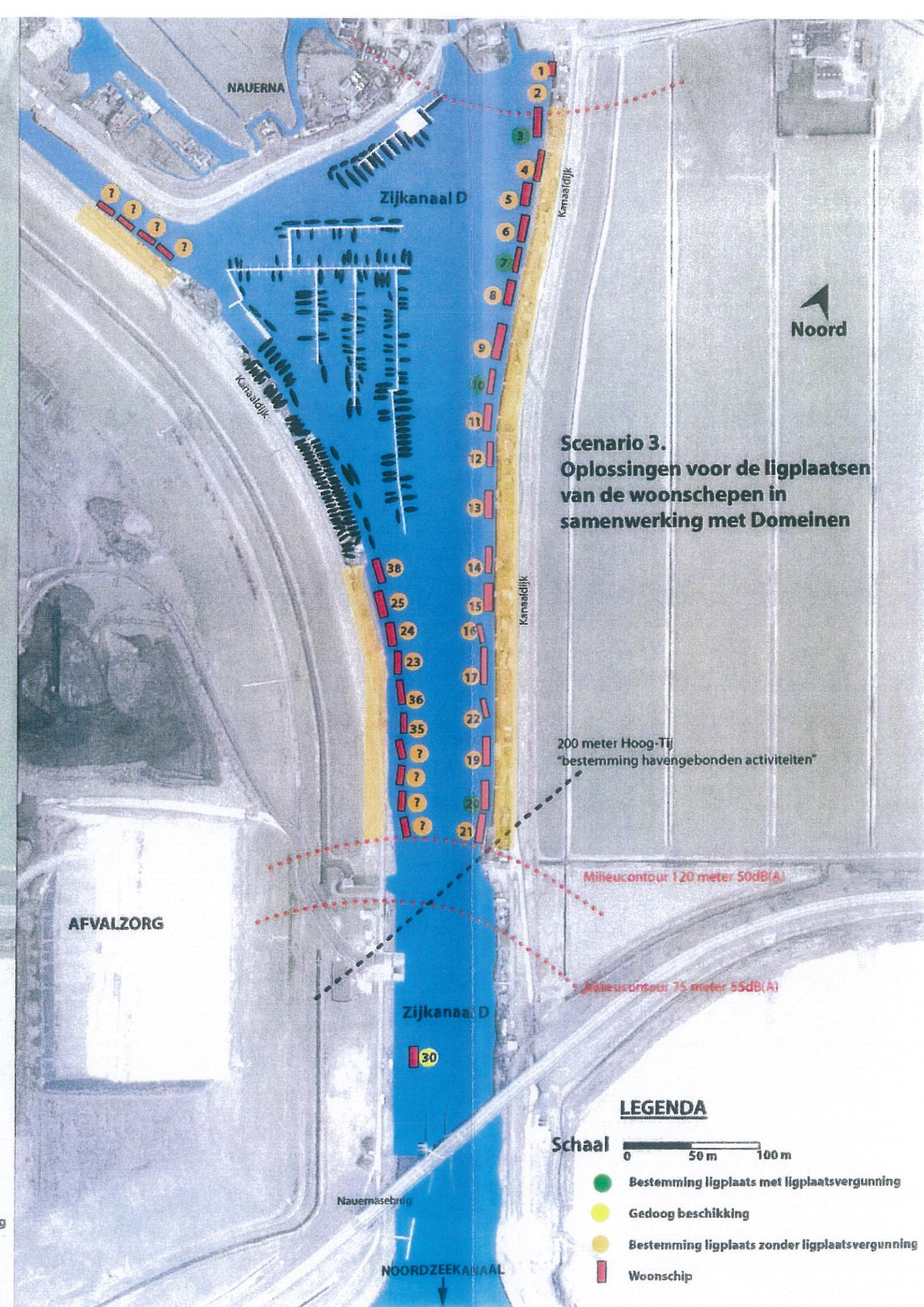
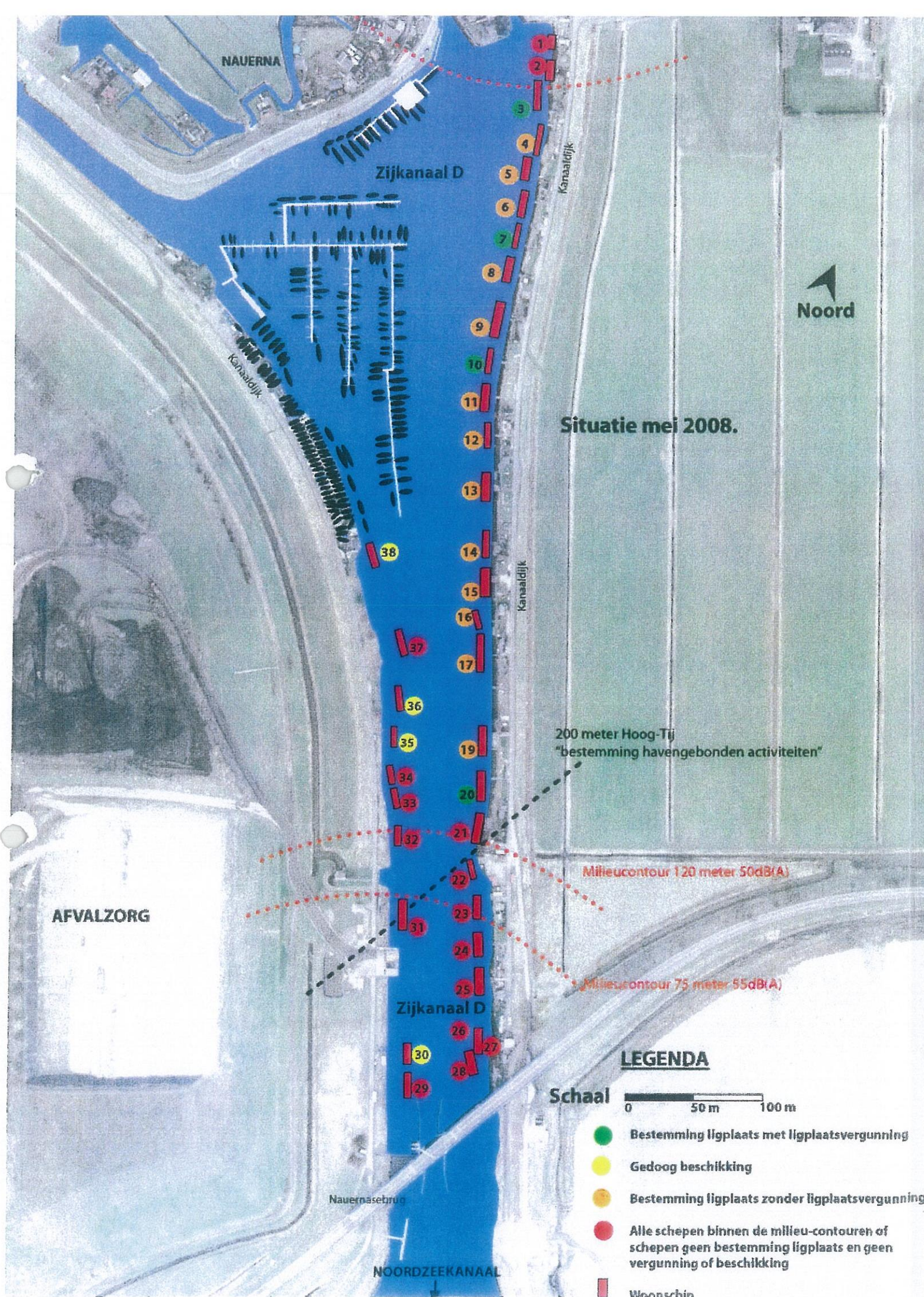
Ter indicatie van de kosten die door de gemeente per ligplaats gemaakt dienen te worden:

1. Levering en plaatsing van twee meerpalen: ca. € 2.000,-- excl. BTW.
2. Aanleg, inclusief de levering van hout, van een loopplank/steiger: ca. € 400,-- per m².

In hoofdstuk 10 zijn op basis van deze eenheidsprijzen de kosten voor het project geraamd.

8.3.5. Oplossingsvoorstellen

1. Bestemmen van de westoever tussen de jachthaven en milieucontour en een gedeelte van de Spuisloot als woonschepenligplaats.
2. Vaststellen van aanvullende eisen voor de af te meren woonschepen (afmeting, welstand, etc.) in de Spuisloot.
3. De gedoogstatus van de drie woonschepen (nrs. 38, 36 en 35) wijzigen naar een gelegaliseerde status, onder voorwaarde van medewerking aan het ligplaatsenplan door de bewoners.
4. Kosten voor het inrichten van de ligplaatsen voor rekening brengen van de gemeente. Deze kosten worden doorberekend aan (nieuwe) huurders; ofwel als eenmalige bijdrage ofwel via de in rekening te brengen huur.
5. In overleg met Domeinen en de huidige huurder komen tot aanleg van een parkeerplaats onder aan de dijk.



8.4. Scenario 4: Oostoever gedeeltelijk bestemmen voor afmeren bedrijfsvaartuigen en/of recreatievaartuigen

8.4.1. Situatie oostoever

In dit scenario wordt er van uitgegaan dat de oostoever volgens Scenario 2 wordt bestemd c.q. ingericht.

De strook van ca. 200 meter, gerekend vanaf de brug over het Zijkanaal, is niet geschikt voor het afmeren van woonschepen. De in het bestemmingsplan ingetekende milieucontouren maken dit onmogelijk. In deze strook is eveneens een gemaal voor de afwatering van het achterliggende polderland gepland. Om deze reden worden de in deze strook gelegen woonschepen³⁰ verlegd naar elders in het Zijkanaal.

Een deel van de oever, dat vrijkomt door het verleggen van de woonschepen, kan echter wel ingericht worden voor bedrijfsvaartuigen en/of recreatievaartuigen. Absolute voorwaarde hierbij is wel dat er niet op de schepen overmacht mag worden. Door deze schepen in honingraatmodel af te meren, met een tussenliggende loopsteiger, kunnen op een beperkt oppervlak vier tot zes schepen worden afgemeerd. In ieder geval zal het recreatievaartuig (nr. 30) kunnen verhuizen van de westzijde naar de oostzijde van het Zijkanaal. Dit geldt ook voor de "Bofkont", indien dit recreatieschip weer gesignaleerd wordt in het Zijkanaal. Zoals gesteld bij Scenario 1 is de status van dit schip niet geheel duidelijk; het is al jaren niet meer in het Zijkanaal geweest.

Tevens kan een deel van de oever ingericht worden voor de aanleg van een scheepshelling voor kleine vaartuigen (met name plezierbootjes), zodat men een tweede alternatief heeft voor de helling in Westzaan. Voorwaarde is dan wel dat er een goede parkeervoorziening komt voor auto's met een trailer, waarmee de bootjes naar de scheepshelling gebracht en gehaald worden.

8.4.2. Situatie westoever

In dit scenario wordt er van uitgegaan dat voor de westoever Scenario 3 gerealiseerd kan worden. Omdat schip nr. 30 een recreatievaartuig is, kan dit van de westoever overgebracht worden naar de oostoever (zoals hierboven reeds is aangegeven), zodat de gehele entree van het Zijkanaal D aan de westzijde vrijgemaakt is van vaartuigen.

8.4.3. Heroverweging uitgangspunten

De status van schip nr. 30 wijzigt in dit scenario. Er is geen sprake meer van gedogen, maar van legaliseren. Ditzelfde geldt indien de "Bofkont" terugkomt in het Zijkanaal. Voorwaarde is wel dat de bewoners van beide schepen medewerking verlenen aan het ligplaatsenplan.

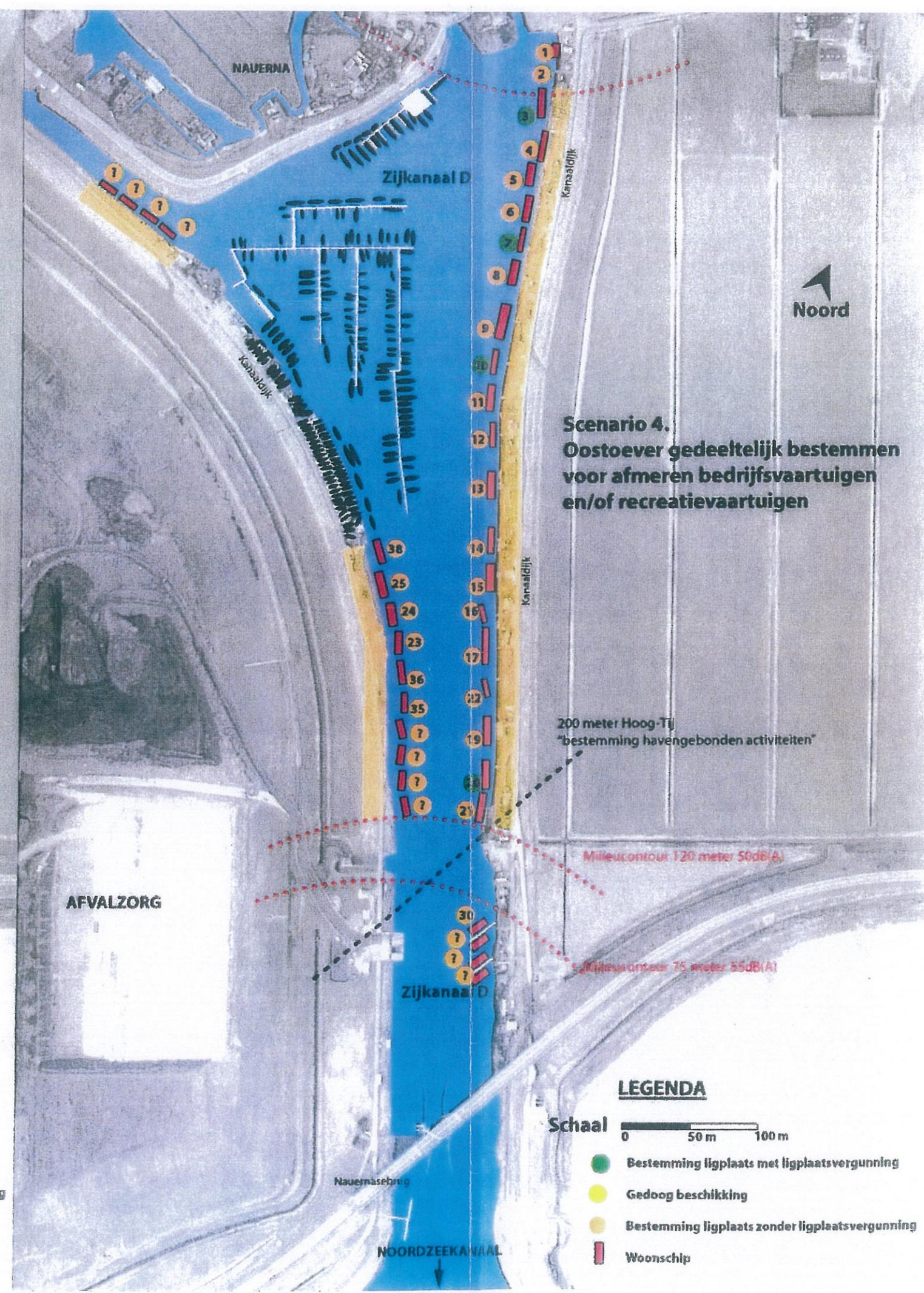
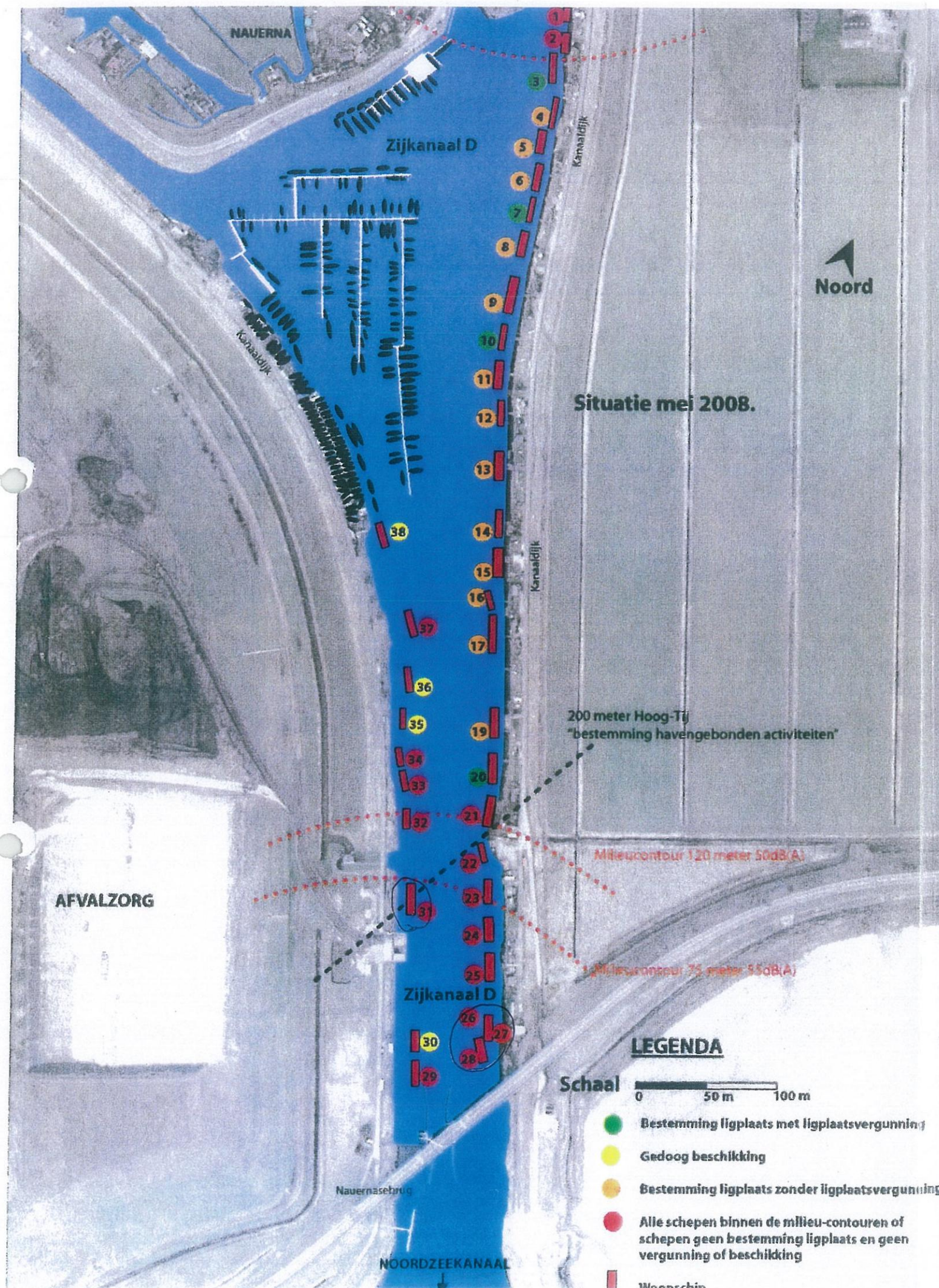
De gemeente huurt de overige ligplaatsen op deze locatie van Domeinen. De kosten voor de aanleg van de ligplaatsen voor bedrijfs- en recreatievaartuigen komen voor rekening van de gemeente. Daar staat tegenover dat de gemeente deze ligplaatsen kan onderverhuren en zodoende inkomsten kan genereren.

8.4.4. Oplossingsvoorstellen

1. Bestemmen van een deel van de oostoever als ligplaatsen voor bedrijfs- en/of recreatievaartuigen.
2. Twee van deze ligplaatsen bestemmen voor het afmeren van recreatieschip nr. 30 en de "Bofkont".
3. De gedoogstatus van deze twee schepen wijzigen naar een gelegaliseerde status, onder voorwaarde van medewerking aan het ligplaatsenplan.
4. Aanleggen van een scheepshelling voor het te water laten van plezierbootjes.
5. In overleg met Domeinen beschikking krijgen over dit gedeelte van de oostoever, zodat dit onderdeel van het ligplaatsenplan gerealiseerd kan worden.

³⁰ Althans de woonschepen die daarvoor in aanmerking komen.

6. Kosten voor de inrichting van de door de gemeente te huren ligplaatsen voor rekening brengen van gemeente Zaanstad.
7. Gemeente Zaanstad sluit een huurovereenkomst met potentiële geïnteresseerden en berekent in de huur de kosten van de aanleg van de ligplaatsen door.



9. Beoordeling van de scenario's

9.1. Samenvattend

In hoofdstuk 1 van deze nota werd de volgende vraag centraal gesteld:

Kan een oplossing gevonden worden voor de problemen in Zijkanaal D, waarbij de aanwezige woonschepen binnen het Zijkanaal D en/of in de direct aan Zijkanaal D grenzende wateren (Spuisloot en einde Nauernasche vaart) gelegaliseerd worden?

De knelpunten in het Zijkanaal lijken oplosbaar. De gemeente zal hiertoe echter wel een aantal besluiten moeten nemen in het kader van de ruimtelijke ordening. Met name geldt dit voor het gebruik van de westoever van het Zijkanaal. Voorgesteld wordt om twee stroken te bestemmen tot "woonschepenligplaats". Het positief bestemmen van een gedeelte van de Spuisloot is hierbij weliswaar ingrijpend te noemen, maar gelet op de ontwikkelingen in het gebied (onder meer het ophogen van de stortplaats en de aanleg van het park) zeker te verdedigen.

Vooruitlopend op de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan "Bedrijventerrein Zuid", kan de (her)inrichting van het Zijkanaal al wel gestart worden en kunnen de ligplaatsen voorlopig op basis van een gedoogbeschikking uitgegeven worden.

Aan de oostzijde van het Zijkanaal zijn extra ligplaatsen te creëren door de oever zowel in noordelijke als zuidelijke richting iets te verlengen en gebruik te maken van ligplaats nr. 18.

Scenario 3 geeft voldoende oplossingen om de knelpunten van de woonschepen op te lossen. Scenario 4 biedt echter de mogelijkheid om bovendien een aantal bedrijfs- en/of recreatieschepen af te meren. De aanleg van deze ligplaatsen past in het algemene beleid van de gemeente en helpt tevens een aantal knelpunten in het Zijkanaal op te lossen.

10. Financiële onderbouwing

10.1. Raming kosten uitvoering Plan van Aanpak

A. Herinrichten ligplaats 18 voor twee woonschepen oostoever

Trekken en herplaatsen 2 meerpalen	600,00
Aankoop en plaatsen 2 meerpalen	2.250,00
Aanleg steigers: 2 x 1,60 x 10 x 350	11.200,00
Verleggen schepen: 2 x 675	1.350,00

B. Herinrichten 10 ligplaatsen westoever

Aankoop en plaatsen 10 x 2 meerpalen	22.500,00
Aanleg steigers: 10 x 1,60 x 10 x 350	56.600,00
Verleggen schepen: 7 x 675	3.375,00
Oever opschonen en afvoer vuil	10.000,00
Leveren grond: 1000 m³ x 10	10.000,00

C. Inrichten 9 ligplaatsen Spuisloot

Baggeren inclusief afvoer en storkkosten 6000 m³	166.400,00
Aankoop en plaatsen: 9 x 2 meerpalen	20.250,00
Aanleg steigers: 9 x 1,60 x 10 x 350	50.400,00
Leveren grond: 1000 m³ x 10	10.000,00

D. Inrichten 10 ligplaatsen voor werkschepen

10 x 1,60 x 12 x 500	96.000,00
Aankoop en plaatsen 10 x 3 meerpalen	44.250,00

E. Aanleg verlichting

Kabel tijdens aanleg riolering aangebracht	65.000,00
--	-----------

F. Aanleg parkeerterrein met 50 plaatsen

50 plaatsen x 2500	125.000,00
--------------------	------------

subtotaal	695.175,00
onvoorzien 10 %	69.517,50
	764.692,50
ak en w+r 8 %	61.175,40
	825.867,90
BTW 19 %	156.914,90
Totale kosten	982.782,80

G. Bijkomende kosten

Bijdrage in verhuiskosten bewoners	15.000,00
Bijdrage huur (verlies inkomsten)	
Domeinen	20.000,00
Kosten inzet handhaving: 400 x 100	40.000,00
Uitwerking ontwerp en bestek, juridische ondersteuning, aanbesteding en procesbegeleiding	85.000,00
Totale raming	1.142.782,80

H. Aanleg riolering

Aanleg riolering	
51 aansluitingen x 8000	408.000,00

10.2 Onderbouwing geraamde bedragen

De kosten voor de raambedragen onder A t/m D zijn verkregen door prijs op te vragen bij PK Waterbouw en NV Afvalzorg. De hoeveelheid te verwijderen bagger is berekend op basis van inmetingen ter plaatse en uitgegaan is van een verontreiniging klasse 2/3.

De kosten voor de aanleg van de parkeerplaatsen (F) is verkregen van de afdeling Realisatie projecten.

De kosten voor de aanleg van de riolering is verkregen van de afdeling Beleid en ondersteuning Wijken.

De bijkomende kosten zijn berekend op basis van volgende uitgangspunten:

1. Bijdrage in verhuiskosten: 15 woonschepen en € 1.000,== per woonschip.
2. Bijdrage huur Domeinen: de gemeente zal vanaf 1 juli 2009 grote delen van de oevers van Zijkanaal d gaan huren. Een deel van de oevers zal direct weer (tijdelijk) onderverhuurd gaan worden. Een gedeelte van de oever zal echter niet direct onderverhuurd kunnen worden, maar zal eerst heringericht moeten worden. Uitgaande van de planning zal de herinrichting zomer 2010 gereed dienen te zijn. Er is daarom rekening gehouden met een niet door inkomsten gedekte uitgave van € 20.000,-- Afhankelijk van de voortgang van nadere uitwerking van het plan, zal dit bedrag echter aanzienlijk lager uit kunnen vallen. Afvalzorg heeft bijvoorbeeld in een gesprek al aangegeven interesse te hebben in het (onder)huren van een groot deel van de westoever en eventueel oostoever.
3. Kosten inzet handhaving: inschatting aantal uren en gerekend tegen opgegeven tarief.
4. Uitwerking bestek (€ 16.000), juridische ondersteuning (€ 25.000), kaart- en tekenmateriaal, aanbesteding etc. (€ 10.000) en procesbegeleiding (€34.000).

10.3. Dekkingsplan

De kosten voor de herinrichting van het Zijkanaal D zijn geraamd op € 1.142.782,80 Bij besluit van 8 februari 2007 (Registratienummer Z/2007/5484) is door de gemeenteraad een voorbereidingsbudget vastgesteld van € 245.000,-- ter dekking van

het gemeentelijke aandeel in de werkzaamheden bij de voorbereiding van de langere openstelling van de stortlocatie Nauerna.

Een deel van dit ter beschikking gestelde budget is aangewend voor het in beeld brengen van de problematiek rondom de woonschepen in Nauerna (Zijkanaal D) in relatie tot de milieuvergunning van NV Afvalzorg. De bevindingen van deze quick scan zijn verwerkt in een projectplan, waarbij geadviseerd is de verschillende mogelijkheden nader uit te werken in een Plan van aanpak.

Met NV Afvalzorg is overeengekomen dat Afvalzorg in totaal € 11.000.000 bijdraagt aan de gemeente als vergoeding voor de uitbreidingsplannen van de stortplaats.

Van dit te ontvangen bedrag is € 4.600.000 in 2011 nog niet ingeboekt in de begroting. Bij B&W besluit van 26 juni 2007 is uit dit nog te ontvangen bedrag reeds een claim gelegd ten behoeve van het doen opstellen van het onderhavige Plan van Aanpak ten bedrage van € 500.000. Hiervan is ca. € 120.000 besteed.

De kosten voor de aanleg van de riolering ad. € 408.000 zijn reeds volledig gedekt uit het reguliere uitvoeringsprogramma rioleringen en ligt derhalve thans niet ter goedkeuring voor. Door de gemeente wordt op grond van de gemeentelijke verordening een bijdrage van € 1.000,- per aansluiting aan de bewoners/gebruikers opgelegd. Bij 51 aansluitingen is dit totaal € 51.000,-. Het resterende bedrag wordt betaald uit de "bijdrage opbrengst lozingsrecht".

10.4. Verdienmogelijkheden

Het plan voorziet in de mogelijkheid om (delen van) de te maken kosten terug te verdienen.

1. Na aanleg van de riolering betalen de gebruikers jaarlijks een bijdrage lozingsrecht.
2. De kosten voor de herinrichting van de ligplaats 18 en de westoever kunnen verdisconteerd worden in de door de gemeente te bepalen huurprijs. Mogelijkheid is ook om bepaalde kosten (plaatsen meerpalen en steigers) als eenmalige bijdrage (€ 93.150,-) direct te verhalen op de (nieuwe) gebruikers/bewoners en de overige kosten (totaal € 21.350,-) te verdisconteren in de huur.
3. De kosten voor het inrichten van (nieuwe) ligplaatsen in de Spuisloot zijn op dezelfde wijze terug te verdienen. De kosten voor de meerpalen en steigers zouden als eenmalige bijdrage direct in rekening gebracht kunnen worden (totaal € 70.650,-). De overige kosten (€ 176.400) zijn te verdisconteren in de huur.
4. De kosten voor de inrichting van de ligplaatsen werkschepen kunnen geheel in de huur verdisconteerd worden. Deze ligplaatsen zijn bedoeld voor commerciële activiteiten en hierop kan de hoogte van de huur dan ook afgestemd worden.
5. De kosten voor de aanleg verlichting en parkeerterrein komen voor rekening van de gemeente. Denkbaar is echter dat een eenmalige bijdrage gevraagd wordt aan de jachthaven en restaurant voor de aanleg van de parkeerplaats. Deze parkeerplaats draagt immers (voor 12 parkeerplaatsen) bij aan verlichting van de parkeerdruk in dat gebied.
De bijkomende kosten (€ 126.000,-) kunnen (gedeeltelijk) worden verdisconteerd in de huur.

11. Planning

11.1 Uit te voeren werkzaamheden

Dit laatste hoofdstuk van het Plan van Aanpak bevat een planning voor de uit te voeren werkzaamheden in de jaren 2009 en 2010.

2009

Mei: Vaststelling door B & W.

Nader overleg met de woonbootbewoners van Zijkanaal D. Doelstelling van dit overleg is te komen tot een principe (her)indeling van de ligplaatsen.

Juni: Raadsbesluit voor ter beschikking stellen van een uitvoeringsbudget van
€ 1.142.782,80

Overleg met Domeinen. Doelstelling van dit overleg is te bepalen welke ligplaatsen de gemeente gaat huren. Tevens dient bepaald te worden welke ligplaatsen voorlopig door de gemeente Zaanstad onderverhuurd zullen worden aan (tijdelijke) gebruikers.

Augustus: Uitwerken van de opdracht voor het maken van het ontwerp en het bestek. Hierbij dient als uitgangspunt het gekozen scenario.

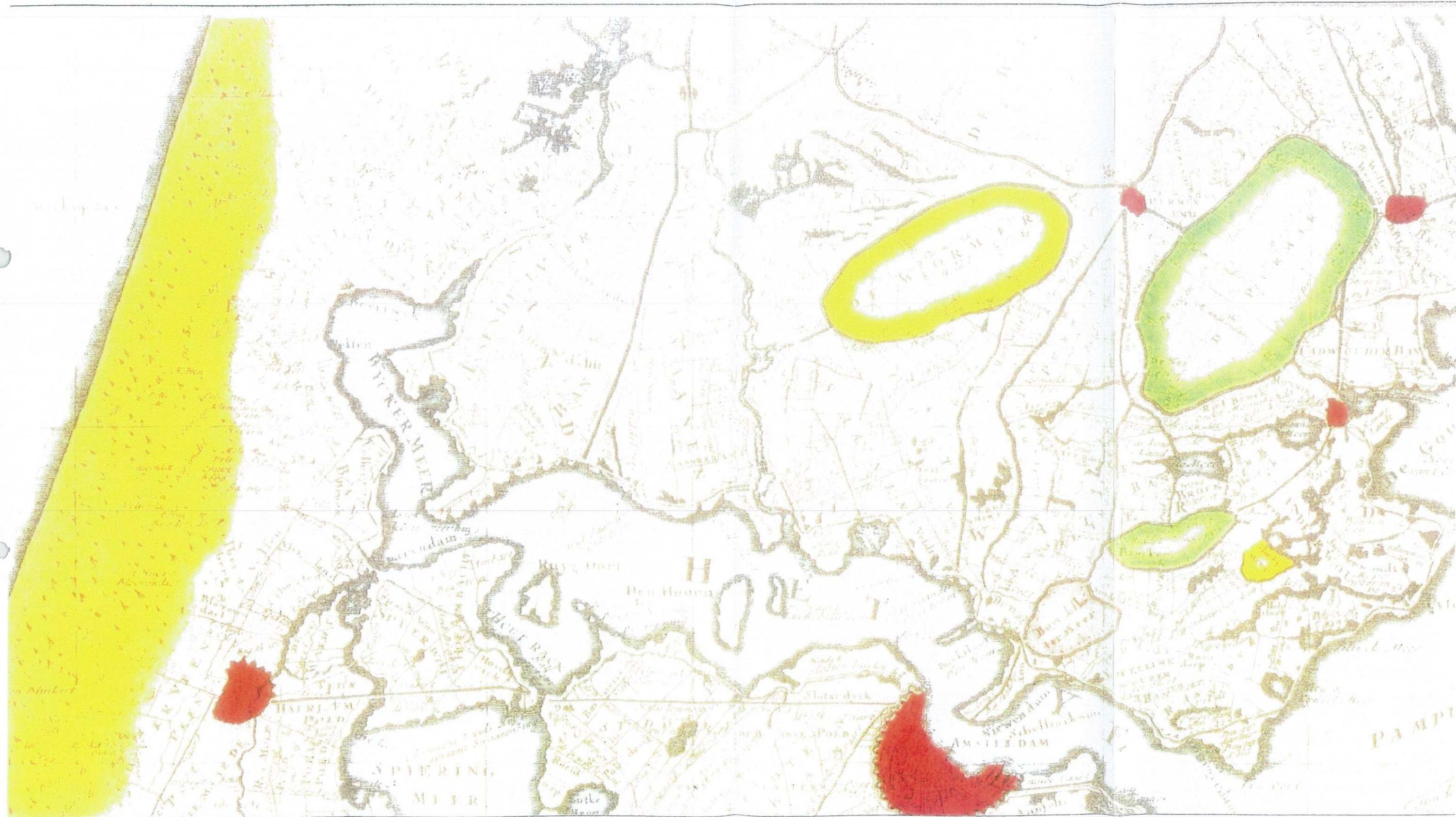
2010

Voorjaar: Aanbesteding en uitvoering van de diverse werkzaamheden voor de realisatie van het gekozen scenario.

Zomer: Verhuizing van de woonschepen naar hun nieuwe ligplaats.

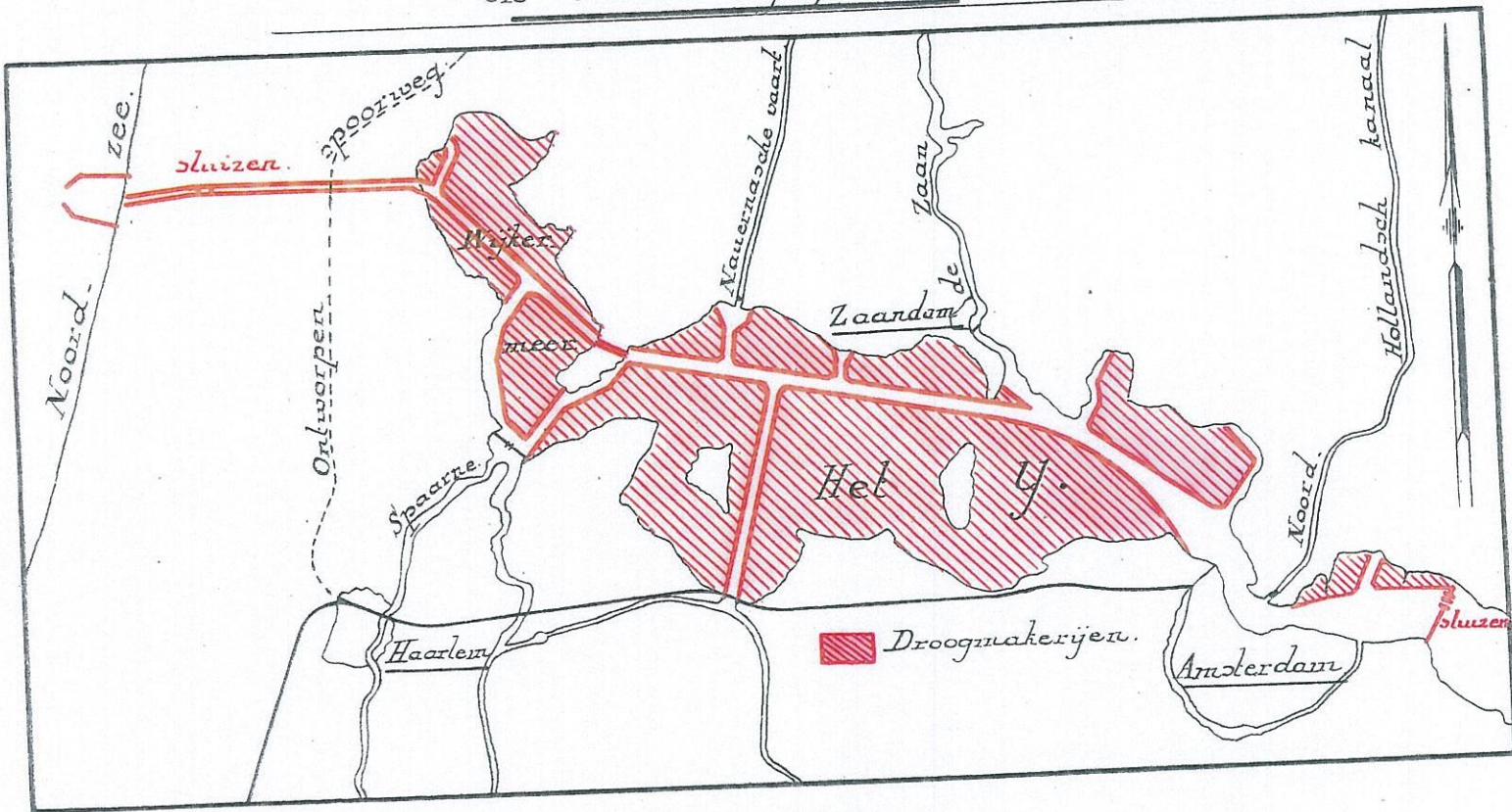
Najaar: Afronding van de werkzaamheden en administratieve afhandeling van de vergunningen/ontheffingen, etc.

Bijlage 1a: Overzicht gebied vóór aanleg Noordzeekanaal en zijkanalen



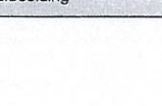
Bijlage 1b: Plan aanleg Noordzeekanaal en zijkanalen, zoals in 1865 gerealiseerd

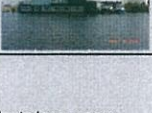
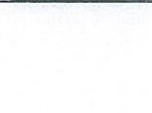
Plan, zooals het in 1865 is gewijzigd en
in uitvoering gekomen.



Schaal 1 : 150.000.

Bijlage 2: Overzicht afgemeerde schepen in Zijkanaal D

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1			Overzicht basisgegevens Woonschepen Zijkanaal D							
2			bijgewerkt: 31 oktober 2008							
3										
4	No.	Code	Afbeelding	Naam Schip	Fams	Oost	Bestemming	Bestemming / Adres	Bewoond	
5	1	Rd		Noach	Visser A.	Oost	Nee	Binnen 50 meter van sluis	Bewoond	
6	2	Rd		Nu Erachter	Scheffer J.C. / Meijn	Oost	Nee	Kanaaldijk 708-736	Bewoond	
7	3	Rd		Houtrakker	Dijkstra / Voermans	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 67 Rood (679-708)	Bewoond	
8	4	Rd		Drie Gebroeders	Wigt J.P.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 65 (649-679)	Bewoond	
9	5	Rd		Fuutera	Bouwhuis G.G.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 63 Rood (627-649)	Bewoond	
	6	Rd		Tepienne	Brand S. / Van Vliet M.C.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 61 Rood (605-627)	Bewoond	
11	7	Rd		Quinta	Homburg R.E. / Roffel S.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 59 Rood (605-627)	Bewoond	
12	8	Rd		ws Ami	Blauw M.L. / Moes B.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 57 rood (570-604)	Bewoond	
13	9	Rd		ws de Titan	Leeuwen P.J. van / Lokker M.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 55 Rood (535-570)	Bewoond	
14	10	Rd		Zaandam 406 (Zonzij)	Nijhof N. / Duijn M.W. van	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 53 Rood (510-535)	Bewoond	
15	11	Rd		Amsterdammertje	Scheper J. / Scheper-Lorist L. / Anrhorico Beheer BV	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 51 Rood (485-510)	Bewoond	
16	12	Rd		Cornelia	Wijk T. van	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 49 Rood	Bewoond	
17	13	Rd		Ruutnova/Plan 27B?	Hoogland J.J.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 47 Rood (409-450)	Bewoond	
18	14	Rd		Aquarel	Aarssen E.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 45 Rood	Bewoond	
19	15	Rd		Ark 45	Korbee C. / Verbaan J.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 43 Rood	Bewoond	
20	16	Rd		Merdeka B	Marshall R.M. / Plat	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 41 rood (322-346)	Bewoond	
21	17	Rd		Dobbertje	Vries-Bleij, R. de	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 39 Rood (293-322)	Bewoond	
22	18	Rd	plaats leeg, geen afbeelding			Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 37 Rood (259-293)		

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
							Pagina 2			
23	19			ms Judith	Hartland C.J. / Wouda C.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 35 rood (228-259)	Bewoond	
24		Nr. Code	Afbeelding	Namen / Schepen	Plaats	Oost / West	Bestemming	Kanaaldijk / Rood	Bewoond / Niet bewoond	
25	20			Indalo	Seldam M.G. ten / Chardet C.C.	Oost	Bestemming ligplaats	Kanaaldijk 33 Rood (196-228)	Bewoond	
26	21			Op Water en Broot	Brederveld H. / Zuidhoek M.L.C.	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 31 Rood (162-196)	Bewoond	
27	22			Linguenda	Kamstra	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 29 Rood	Bewoond	
28	23			Overijssel	Helmig R.	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 27 rood	Bewoond	
29	24			No Name	Beintema A.P.	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 25 Rood (085-111)	Bewoond	
	25			Gweny	Werff R.P. van de	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 23 Rood (059-085)	Bewoond	
31	26		plaats leeg, geen afbeelding	Drifa	N. Beck	Oost	Niet bestemd		Bewoond	
32	27			Ponton	N. Beck	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 26 Rood	Niet bewoond	
33	28			Silverland	N. Beck	Oost	Niet bestemd	Kanaaldijk 21 Rood (000-059)	Wel bewoning, geen ark	
34	29/30			Maarten Tromp + dekschuit Oude Dok 414	Hudepohl / Nieuwenhuizen W.	West	Niet bestemd		???	
35	31			Hoop en Vrees + dekschuit AH4	Schipper R.	West	Niet bestemd		???	
	32			MCM	N. Beck	West	Niet bestemd		Wisselend onbewoond / bewoond	
37	33			"Bruine Ark"	Onbekend	West	Niet bestemd		Wisselend onbewoond / bewoond	
38	34			Onze Wens	Mevr. Boerigter	West	Niet bestemd		Bewoond	
39	35			De Lindeke	J. Tuinstra	West	Niet bestemd		Bewoond	
40	36			Mook	Klössinger H.	West	Niet bestemd		Bewoond	
41	37			La Cortella	Putten R. van / Holleman	West	Niet bestemd		Bewoond	
42	38			Afgemeerd naast "Grijze werkbak"	Mingo Thoen	West	Niet bestemd		Bewoond	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
43	39		Senang	Duijsse N.J.M. van / Doornink	West	Niet bestemd	Op ander schip afgegeven	Bewoond		