



## Commissie notitie

Onderwerp: nadere motivering persoonsgebonden overgangsrecht woonbootbewoners bedrijventerrein De Hurk-Croy

### Inleiding

Deze notitie gaat over de woonboten op de Hurk.

Op 19 december 2017 heeft u het bestemmingsplan De Hurk-Croy vastgesteld. Hoewel de woonboten daar al geruime tijd lagen, waren de woonboten in het voorgaande bestemmingsplan 'De Hurk' (1988) niet bestemd en dus (planologisch) illegaal. In het nieuwe bestemmingsplan is een persoonsgebonden overgangsrecht opgenomen. Dit betekent dat de bestaande bewoners (+ kinderen) mogen blijven, maar nieuwe bewoners niet zijn toegestaan. Hiertegen is beroep ingesteld door de woonbootbewoners.

De Raad van State heeft in februari 2020 een uitspraak gedaan en daarbij uw raad opgedragen om een nieuw besluit over de woonboten te nemen.

De Raad van State sluit het toekennen van een persoonsgebonden overgangsrecht niet uit, maar vindt dat het beter gemotiveerd moet worden. Dit aan de hand van:

- een specifiek onderzoek naar het woon- en leefklimaat van de woonbootbewoners op bedrijventerrein De Hurk;
- rekening houdend met de, na vaststelling van het bestemmingsplan in werking getreden, Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Wvww). Resultaat van deze wet is, dat het gebruik dat in strijd is met het bestemmingsplan alsnog op 1 januari 2018 is gelijkgesteld met vergund/legaal gebruik.
- De voorziene en wenselijk geachte (middel)zware bedrijvigheid in de omgeving van de ligplaatsen.

De Raad van State heeft opgedragen om vervolgens opnieuw te kijken welke regeling u wenselijk vindt voor de woonboten.

### Proces samenspraak woonbootbewoners

Belangenvereniging De Afwatering spreekt namens de woonbootbewoners. Met hen vindt afstemming en samenspraak plaats over het proces. Op 4 september 2020 is er een overleg geweest met wethouder Torunoglu. Tijdens dit overleg is met vertegenwoordigers van de belangenvereniging afgesproken dat de bewoners betrokken worden bij het gehele proces rondom de onderzoeken. We hebben, waar relevant, rekening gehouden met de input van de woonbootbewoners ten aanzien van het rapport



“Onderzoek woon- en leefklimaat” en op onderdelen aanpassingen doorgevoerd. Hierover is met de bewoners gecommuniceerd (brieven van 1 en 27 oktober 2020 en 17 november 2020). Mede naar aanleiding van de opmerkingen van de woonbootbewoners zijn aanvullend nog geluidsmetingen uitgevoerd ter plaatse van de woonboten. Wij hebben gekozen voor een fysieke meting naast een conclusie op basis van theoretische modellen, zodat er een bevestiging van de analyse gegeven kon worden voor deze specifieke locatie. De uitkomsten van alle onderzoeken zijn met de belangenvereniging en de individuele woonbootbewoners gedeeld en verderop in deze commissienotitie terug te vinden.

Met het oog op een zorgvuldige besluitvorming, het betrekken van de woonbootbewoners in het proces en de extra onderzoeken, is tijdens het gesprek met de wethouder gewezen op de mogelijke vertraging in de besluitvorming over het bestemmingsplan. De vertegenwoordigers die tijdens dit overleg aanwezig waren hebben akkoord gegeven op de planning rondom het proces. Daarnaast zij de woonbootbewoners per brief geïnformeerd over het feit dat wij de vaststelling van het bestemmingsplan in december 2020 niet gingen halen en de Raad van State hiervan in kennis gingen stellen.

## **Onderzoek woon- en leefklimaat**

Een specifiek onderzoek naar het woon- en leefklimaat van de woonbootbewoners is uitgevoerd door het gespecialiseerde bureau Kragten. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woonboten géén sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Op basis van de uitkomst van het onderzoek moet de raad een nieuw besluit nemen. Er zijn drie juridische mogelijkheden:

### ***A. Positief bestemmen (bestemming wonen)***

In deze optie blijven de woonboten aanwezig en wordt in het bestemmingsplan een permanente woonbestemming gegeven aan de woonboten. Deze optie wordt afgeraden om twee redenen. Ten eerste blijkt uit het onderzoek dat geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en met deze optie blijf je bewoners nu en in de toekomst blootstellen aan dit leefklimaat. Ten tweede wordt het bedrijventerrein De Hurk minder geschikt voor (middel)zware bedrijven. Dit is ook in strijd met gemeentelijk beleid: de Nota zware bedrijvigheid in Eindhoven.

### ***B. Persoonsgebonden overgangsrecht (alleen huidige bewoners mogen blijven)***

Dit is de regeling die nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Hierbij mogen de huidige bewoners (+ kinderen) blijven. De ligplaats mag niet worden gebruikt door nieuwe bewoners. Het voordeel hiervan is dat er geen nieuwe personen worden blootgesteld aan het leefklimaat van het bedrijventerrein. Het gebruik is dus ‘eindig’. En dat de huidige bewoners kunnen blijven. Het kan echter wel lange tijd duren voordat de laatste persoon vertrekt van de ligplaats.

### ***C. Negatief bestemmen (wegbestemmen via normaal overgangsrecht)***

Het voordeel van deze optie is dat je duidelijkheid biedt in die zin dat de woonboten binnen een (bestemmings)planperiode (10 jaar) weg moeten zijn en dat het



bedrijventerrein daarna optimaal kan functioneren. Nadeel is dat de woonbootbewoners slechter af zijn dan in de variant van het eerder toegekende persoonsgebonden overgangsrecht. En dus in een slechtere positie komen. En de kinderen van de woonbootbewoners hebben bij deze wijze van bestemmen geen rechten meer. Bovendien vraagt dit om een extra motiveringsplicht waarom we nu ineens voor deze variant kiezen.

Het college geeft de voorkeur aan optie B. Dit met het oog op het feit dat de woonboten daar ook al lang liggen, zonder dat vanuit de gemeente hiertegen is opgetreden.

### **Hoe nu verder?**

Uit het onderzoek naar het woon- en leefklimaat blijkt, dat het wenselijk is dat de woonboten daadwerkelijk vertrekken van het bedrijventerrein. Het bestemmingsplan is één van de instrumenten die er aan kan bijdragen dat het gebruik van de ligplaatsen wordt beëindigd. Het college stelt daarom voor om juridisch voor optie B te kiezen. Daarna wordt gekeken hoe de woonbootbewoners met 'zachte hand' sneller kunnen worden verhuisd. Daarom zijn in deze notitie ook andere mogelijkheden opgenomen buiten het bestemmingsplan om. Voor al deze opties geldt dat deze nog moeten worden uitgewerkt.

- Wettelijke taak
- Kerntaak gekoppeld aan het werkprogramma van het college
- Onvermijdelijk

### **Advies gevraagd aan de commissie om:**

1. In te stemmen met de nadere motivering voor het persoonsgebonden overgangsrecht (optie B).
2. Nader te onderzoeken of het gebruik van de ligplaatsen eerder beëindigd kan worden dan het aflopen van het persoonsgebonden overgangsrecht in het bestemmingsplan.

### **Argumenten**

#### *1.1 Dit ter voldoening aan de opdracht van de Raad van State.*

De Raad van State heeft opgedragen opnieuw te kijken welke regeling de raad in het bestemmingsplan wenst te treffen voor het gebruik voor ligplaatsen voor woonboten. Dit aan de hand van een concreet, op het woon- & leefklimaat van de woonbootbewoners toegespitst onderzoek.

#### *1.2 Uit het onderzoek blijkt dat op het bedrijventerrein geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de woonbootbewoners.*

De gemeente heeft opdracht verleend aan Kragten om het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woonschepen in beeld te brengen. Kragten heeft haar eerste bevindingen vastgelegd in het concept rapport 'Onderzoek woon- en leefklimaat Woonschepen Afwateringskanaal Eindhoven' van 4 juni 2020. Uit het conceptonderzoek blijkt, dat geen



sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit conceptonderzoek is gedeeld met de woonbootbewoners. Aan het onderzoek zijn feitelijke geluidsmetingen toegevoegd. In december 2020 is het definitieve onderzoek afgerond. Dit onderzoek is begin januari 2021 naar de woonbootbewoners verzonden en is opgenomen als bijlage bij deze commissienotitie. De feitelijke geluidsmetingen bevestigen dat de geluidsbelasting ter plaatse van de woonboten op het bedrijventerrein hoog is. Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake.



### *1.3 Het behouden van het bedrijventerrein De Hurk voor (middel)zware bedrijven blijft belangrijk.*

De Raad van State overweegt dat bij de afweging ook de voorziene en ook wenselijk geachte (middel)zware bedrijvigheid in de omgeving van de ligplaatsen betrokken wordt. Eerder is gebleken dat het bedrijventerrein De Hurk-Croy het enige bedrijventerrein binnen Eindhoven is, waar middelzware en zware bedrijven zich kunnen vestigen. Het belang van dit bedrijventerrein voor Eindhoven is onverminderd groot.

Het moeten afschalen van dit bedrijventerrein naar lichte bedrijvigheid – om op deze manier het woon- en leefklimaat voor de woonbootbewoners te verbeteren en garanderen – is niet wenselijk.

Bovendien kan het afschalen naar lichte bedrijvigheid leiden tot forse planschadeclaims door bedrijven en mogelijk ook tot de noodzaak van uitkopen van bedrijven, als deze niet meer goed kunnen functioneren door de aanwezigheid van een woonbestemming.

Hiervan is geen sprake bij keuze voor een persoonsgebonden overgangsrecht (wel bij een positieve woonbestemming).

### *1.4 Het persoonsgebonden overgangsrecht is het meest passend.*

Uit het onderzoek naar het woon- & leefklimaat van de woonbootbewoners vloeit voort, dat het ruimtelijk gezien in verband met de in het plan voorziene (middel)zware bedrijvigheid noodzakelijk is dat het gebruik ten behoeve van ligplaatsen op termijn beëindigd wordt. Een regeling in de vorm van persoonsgebonden overgangsrecht is daarvoor het meest passend. In geval van persoonsgebonden overgangsrecht mogen de bewoners (+ kinderen) het gebruik blijven voortzetten, zolang zij daar wonen. En is toch zicht op beëindiging van het gebruik van de ligplaatsen.

Bij persoonsgebonden overgangsrecht worden de huidige bedrijven met hun huidige bedrijfsvoering niet geschaad in hun belangen.

Maar als bedrijven willen uitbreiden, hun bedrijfsvoering willen wijzigen of als er een nieuw bedrijf komt, dan kan het nodig zijn om onderzoek uit te voeren hoe deze veranderingen van invloed zijn op de aanwezige woonboten.

Een andere keuze zou kunnen zijn om geen persoonsgebonden overgangsrecht op te nemen en de woonboten weg te bestemmen. In dit geval zijn de woonbootbewoners echter slechter af dan bij het (eerder toegekende) persoonsgebonden overgangsrecht. Om deze reden achten wij het persoonsgebonden overgangsrecht beter dan de keuze voor wegbestemmen van de ligplaatsen. Een positieve woonbestemming is – gelet op het woon- en leefklimaat en de toegestane (middel)zware bedrijvigheid - niet wenselijk.

### *2.1 De Raad van State geeft aan het zicht op beëindiging te betrekken in de afweging.*

De Raad van State overweegt in de uitspraak dat afhankelijk van de keuze ook ingegaan moet worden op de vraag of sprake is van zicht op beëindiging van het gebruik van de ligplaatsen voor woonboten. Daarbij ook de feitelijke en privaatrechtelijke situatie betreffend, waaronder het door de gemeente verhuurd zijn van de ligplaatsen, de mogelijkheid van het niet aangaan van nieuwe huurovereenkomsten, respectievelijk van het beëindigen van bestaande huurovereenkomsten.



## *2.2 Gelet op het woon- en leefklimaat is zicht op het eerder beëindigen van het gebruik van de ligplaatsen ten behoeve van wonen op het bedrijventerrein wenselijk.*

Het onderzoek van Kragten toont aan dat het woon- en leefklimaat matig tot slecht is. Voor wat betreft het bestemmingsplan en de kaders van de uitspraak zijn de mogelijkheden om het gebruik te beëindigen via de weg van het bestemmingsplan op dit moment beperkt. In geval van persoonsgebonden overgangsrecht is het gebruik weliswaar 'eindig', en is sprake van zicht op beëindiging, maar dat gebruik kan nog geruime tijd voortgezet worden. Daarom geeft de Raad van State aan, dat ook de feitelijk en privaatrechtelijke situatie betrokken kan worden.

## *2.3 De huurovereenkomsten kunnen worden opgezegd.*

Nieuwe huurovereenkomsten met anderen worden niet aangegaan. Maar ook bestaande huurovereenkomsten kunnen worden opgezegd.

Er zijn nu nog 10 ligplaatsen aanwezig (de 11e aangewezen boot is van de Philips Waterscouting). De bewoners hebben een huurovereenkomst voor de ligplaats met de gemeente. Zij betalen op dit moment jaarlijks € 432,28 (2021). Dit bedrag wordt ieder jaar met 2% verhoogd. In de huurovereenkomst staat een opzegtermijn van zes maanden. Omdat de huurovereenkomsten al redelijk lang geleden zijn afgesloten, is een opzegtermijn van zes maanden aan de magere/korte kant. Een opzegtermijn van bijvoorbeeld een jaar is redelijker en sluit beter aan bij de jurisprudentie. Dit kan verder onderzocht worden.

## *2.4 Met ingang van 2023 wijzigt het huurrecht, waardoor het opzeggen van de huurovereenkomsten moeilijker wordt.*

Een ligplaats wordt nu niet beheerst door het woonruimterecht. Met andere woorden: een huurder van een ligplaats heeft in beginsel geen recht op huurbescherming. Er ligt een wetsvoorstel, waarmee wordt beoogd de huurbescherming voor ligplaatsen gelijk te trekken met de bescherming voor woonruimte. Dit wetsvoorstel is in maart 2020 ingediend en heeft nu de status "in voorbereiding". De verwachting is dat deze wet in 2023 in werking treedt. Op grond van het overgangsrecht en op het moment dat de wet in werking treedt geldt de oude regeling nog twee jaar. Daarna zal de wet ook gaan gelden voor bestaande huurovereenkomsten voor ligplaatsen en is de huurbescherming voor woonruimte dus ook van toepassing op de huurovereenkomsten voor de ligplaatsen van de woonboten. Dit betekent dat vanaf 2025 de huurovereenkomsten dan niet zondermeer meer kunnen worden opgezegd. Dit kan een reden zijn om te kiezen voor 'normaal overgangsrecht' en actief in te zetten op beëindiging van het gebruik van de ligplaatsen. Deze keuze stellen wij niet voor, omdat de woonbootbewoners dan in een slechtere positie komen na hun beroep. De wijziging van het huurrecht is ook een van de redenen om niet het persoonsgebonden overgangsrecht af te wachten, maar om ook op andere manieren te bewerkstelligen dat het gebruik ten behoeve van ligplaatsen op het bedrijventerrein eerder wordt beëindigd.

## *2.5 Mogelijk te onderzoeken overige opties*

Het gebruik ten behoeve van ligplaatsen voor woonboten heeft ter plaatse geruime tijd plaatsgevonden, zonder dat daartegen handhavend is opgetreden en waarbij



(privaatrechtelijke) huurovereenkomsten zijn gesloten. Daarom kan bijvoorbeeld ook onderzocht worden:

- of een redelijke financiële vergoeding kan worden betaald en of dit financieel uitvoerbaar is. Er is onderzoek gedaan naar mogelijke planschade voor de woonbootbewoners. De kans hierop is klein. Dit mede doordat de ligplaats eigendom is van de gemeente en niet van de woonbootbewoners. Aan de hand van dit onderzoek zijn enkele woonbootbewoners de mening toegedaan dat zij moeten/willen vertrekken. Zij willen wel dat zij hiervoor een schadeloosstelling krijgen. Wat een redelijke vergoeding zou zijn zou nader onderzocht kunnen worden.
- of de gemeente kan helpen bij het vinden van alternatieve woonruimte. Het college zou ook opdracht kunnen krijgen om in overleg met de woningbouwcorporaties te treden om zodoende een huurwoning aan te bieden als alternatief voor de woonboot.

### **Uitgangspunten, doelstelling en randvoorwaarden**

Doel is om te komen tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan bedrijventerrein de Hurk/Croy 2017.

De uitspraak van de Raad van State, de Wet verduidelijking voorschriften Woonschepen en de uitkomsten van het onderzoek naar het woon- en leefklimaat zijn randvoorwaarden voor de keuze van de raad.

### **Procesafspraken**

In het proces zal afstemming plaatsvinden met de woonbootbewoners. De keuze van de raad zal gemotiveerd worden richting bewoners.

### **Bijlagen**

1. Onderzoek woon- en leefklimaat Kragten
2. SAOZ onderzoek
3. Uitleg juridische voorgeschiedenis en regelingen
4. Reacties woonbootbewoners op conceptonderzoeken woon- en leefklimaat en planschade (zomer 2020)
5. Reacties woonbootbewoners op definitieve onderzoeken en commissie-advies feb 2021)
6. Verslag overleg september 2020
7. Integraal advies Hekkelman

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

secretaris