



Ruimtelijke inpassing van boten

Stedenbouwkundige aspecten en richtlijnen m.b.t. tot uitzicht woonboten en commerciële boten voor de Stad Gent

31 januari 2023

Entiteit Stad Gent
Departement Stedelijke Ontwikkeling
Contactpersoon Bart Peeters - bart.peeters@stad.gent
Simon Verledens – simon.verledens@stad.gent

Inhoud

| | |
|---|----|
| 1. Voor wie is deze nota bedoeld en wat is het statuut ervan? | 3 |
| 2. Begrippenkader en definities | 4 |
| 2.1. Indeling naar type | 4 |
| 2.2. Indeling naar bestemming, functie of activiteit | 4 |
| 3. Aanmeerplan Stad Gent: richtlijnen | 5 |
| 3.1. Woonboten (rood symbool) | 5 |
| 3.2. Bedrijfsboot (paars symbool) | 5 |
| 3.3. Horecaboot (roze symbool, zone voor commerciële boten) | 6 |
| 4. Ruimtelijk beeld | 7 |
| 4.1. Algemeen | 7 |
| 4.2. Verdieping | 8 |
| 4.3. Verhoging van de laadruimte of 'den' | 8 |
| 4.4. Materiaalgebruik | 9 |
| 4.5. Stuurhut | 9 |
| 4.6. Schotelantennes - zonnepanelen – windmolens – publiciteitsborden/uitgangborden | 9 |
| 4.7. Bijbootjes | 10 |
| 4.8. Ponton i.f.v. kajakverhuur | 11 |
| 5. Walvoorzieningen: inname publieke ruimte | 12 |

| | |
|-------------------------------|----|
| 5.1. Algemeen | 12 |
| 5.2. Nutsvoorzieningen | 12 |
| 5.3. Reling-Poortjes | 13 |
| 6. Milieuaspecten: afvalwater | 14 |
| 6.1. Algemeen | 14 |
| 7. Afspraken | 15 |
| 7.1. Algemeen | 15 |
| 7.2. Afspraken Stad Gent-DVW | 15 |
| 7.2.1. Bevoegheid - beheer | 15 |
| 7.2.2. Advisering | 15 |
| 7.2.3. Handhaving | 15 |

1. Voor wie is deze nota bedoeld en wat is het statuut ervan?

De Stad Gent en de Vlaamse Waterweg nv (DVW) hebben samen een gemeenschappelijk gedragen beleidsvisie uitgewerkt over water in de stad in Gent. Dit proces werd eind 2018 afgerond. Het einddocument werd in 2018 goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen, en voor kennisname geagendeerd op de Gentse gemeenteraad. Het einddocument werd in 2019 ook goedgekeurd door de Raad van Bestuur van DVW.

Dit was tegelijk de start van een vervolgproces waarbij aan de slag werd gegaan met de actiepunten en deelprojecten uit beleidsvisie Water in de Stad. Eén van die actiepunten betreft het actualiseren van de nota '*Stedenbouwkundige aspecten en richtlijnen m.b.t. tot uitzicht woonschepen en commerciële vaartuigen*' uit 2008.

In de beleidsvisie Water in de Stad werden onder *hoofdstuk 5.2.5 Ruimtelijke inpassing van de schepen* reeds krachtlijnen gedefinieerd. In voorliggende nota worden deze verder verfijnd.

Omdat de aanwezigheid van die boten ook een belangrijke impact heeft naar de stad (stedenbouwkundige aspecten, milieuaspecten, inschrijving in bevolkingsregister) is overleg tussen DVW en de Stad Gent noodzakelijk bij het afleveren van de concessies. In het bijzonder met betrekking tot het stedenbouwkundige aspect moet - net als bij een stedenbouwkundige vergunning - bij een concessie ook een ruimtelijke afweging worden gemaakt en de ruimtelijke draagkracht van de omgeving worden onderzocht. Het is enerzijds belangrijk dat de boten op een geschikte locatie komen te liggen binnen de stad en anderzijds moet ook het uitzicht van de boten ruimtelijk inpasbaar zijn in de omgeving.

Deze nota wordt daarom door de Stad Gent en De Vlaamse Waterweg gebruikt bij het beoordelen van de ruimtelijke inpassing van langdurig aangemeerde vaartuigen (woonvaartuigen, bedrijfsvaartuigen) in Gent.

Deze nota wordt op de website van de Stad Gent gepubliceerd. DVW zal nieuwe concessionarissen op de hoogte stellen van deze richtlijnen. Bestaande concessionarissen worden proactief geïnformeerd door de Stad Gent.

2. Begrippenkader en definities

2.1. Indeling naar type

Er wordt algemeen een onderscheid gemaakt tussen 3 types vaartuigen:

Met '**boot**' worden de vroegere bedrijfsvaartuigen en voormalige pleziervaartuigen aangeduid, die nu als '(woon)boot' worden gebruikt of tot '(woon)boot' zijn omgebouwd. In geval de boot verbouwd werd, is het uiterlijk weinig of niet veranderd en heeft de eventuele verbouwing slechts een geringe invloed op het uitzicht aan de buitenkant. Zowel de onderbouw (de romp) als de bovenbouw van het schip zijn t.o.v. het oorspronkelijke uitzicht niet ingrijpend gewijzigd. De originele "(zicht)lijn" van het schip moet m.a.w. zoveel mogelijk behouden blijven.

In Gent komen voornamelijk spitsen en kempenaars voor:

- Een **spits** is een vrachtschip, type binnenschip: lengte ongeveer 38m, breedte 5m en laadvermogen 250-300 t. In de indeling van C.E.M.T heeft het CEMT-klasse I. Het overgrote deel van de Gentse woonboten behoort tot dit type.
- Een **kempenaar** is een vrachtschip, type binnenschip: lengte ongeveer 50m, breedte 6,50m en laadvermogen 600 t. In de indeling van C.E.M.T heeft het CEMT-klasse II.

Met '**schuit**' wordt bedoeld een schip, dat tot woonschip is omgebouwd en waarbij men alleen het casco of de onderbouw ongewijzigd heeft gelaten. De bovenbouw van het schip is t.o.v het vroegere uitzicht ingrijpend gewijzigd en alleen de (gestroomlijnde) onderbouw of romp is nog oorspronkelijk.

Met '**ark**' bedoelt men een schip waarbij zowel onderbouw als bovenbouw t.o.v. het oorspronkelijke uitzicht ingrijpend zijn gewijzigd, alsook een vaartuig of object te water dat specifiek als woonentiteit is geconcipeerd, maar geen 'gestroomlijnde' romp en/of roer heeft.

2.2. Indeling naar bestemming, functie of activiteit

Conform de beleidsvisie 'Water in de Stad' en het verfijnd concessiebeleid van de Vlaamse Waterweg onderscheiden we twee categorieën van boten (op basis van de functie of bestemming):

1. Een **woonboot** is een boot die voor bewoning is ingericht en die als hoofdverblijfplaats gebruikt wordt. Oorspronkelijke vrachtschepen of voormalige pleziervaartuigen zijn, als ze bewoond worden en een ligplaats hebben in de daartoe bepaalde zones, in deze redenering ook als woonboot te herkennen.
2. Een **bedrijfsboot of commerciële boot** is een boot die is ingericht t.b.v. activiteiten met commerciële exploitatie, handelsactiviteiten en/of ambacht, met uitzondering van horeca.

Een **horecaboot** is een specifieke toepassing binnen de categorie commerciële boten. Het is een commerciële boot die in hoofdzaak gebruikt wordt voor horeca-activiteit, zonder transport van personen. Dit wil zeggen dat de boot een erkende hotelfunctie heeft of is ingericht als handelszaak die in hoofdzaak bereide voedingswaren en/of dranken te koop aanbiedt, bestemd om ter plaatse te verbruiken. Boten gebruikt voor fuif- of concertactiviteiten vallen onder de definitie "horecavaartuig", met duidelijke vermelding van hun activiteiten.

3. Aanmeerplan Stad Gent: richtlijnen

Hierna lees je een aantal (stedenbouwkundige) richtlijnen voor de verschillende types boten zoals hierboven beschreven en aangeduid op het aanmeerplan van de Stad Gent.

3.1. Woonboten (rood symbool)

Een woonboot is een boot die voor bewoning is ingericht en als hoofdverblijfplaats gebruikt wordt. Het aantal woongelegenheden is steeds beperkt tot één.

Meergezinswoningen worden niet toegestaan op (woon)boten. De eigenaar van deze woonboot kan een woonbootconcessie afsluiten, de gebruiker van de woonboot dient ingeschreven te zijn in het bevolkingsregister van de betrokken gemeente, op het adres waar de ligplaats zich bevindt.

Het opdelen van een woonboot met de bedoeling meerdere (te verhuren) kamers, studio's, lofts of appartementen te creëren (bv. voor studenten) is niet mogelijk.

Een woonboot mag niet aangewend worden voor commerciële exploitatie (bvb. take-away).

In een woonboot kan een beperkte ruimte (<30 m²) gebruikt worden voor nevenactiviteiten zoals bijberoep, kantoor, atelier, B&B, (indien dit valt binnen de Vlaamse wetgeving)

3.2. Bedrijfsboot (paars symbool¹)

Op bedrijfsboten kunnen activiteiten plaatsvinden die verenigbaar zijn met het wonen in de omgeving waar de boot gelegen is én die een laag mobiliteitsprofiel hebben, of m.a.w. geen mobiliteitsoverlast veroorzaken in de woonomgeving. Bij de afweging van de activiteiten wordt hiermee steeds rekening gehouden.

Voorbeelden van bedrijfsboten zijn een museumschip, een coworkingspace, kleinschalige kantoorruimte (reclamebureau, grafisch ontwerp, architectenbureau enz.), gerichte openbare dienstverlening, enz.

Detailhandel is toegelaten.

Reca is niet toegelaten.

B&B (> 30 m²) of verhuur als vakantiewoning is wel mogelijk.

Wonen kan een nevenbestemming vormen, maar dit is niet verplicht. Het aantal woongelegenheden is ook hier door de Stad Gent beperkt tot één. De Stad Gent laat ook geen meergezinswoningen toe op bedrijfsboten.

Het opdelen van een bedrijfsboot met de bedoeling meerdere (te verhuren) kamers, studio's, lofts of appartementen te creëren (bv. voor studenten) is niet mogelijk.

¹ In zones die op het aanmeerplan aangeduid zijn met een paars symbool kunnen naast bedrijfsboten ook woonboten een ligplaats krijgen.

3.3. Horecaboot (roze symbool, zone voor commerciële boten)

Horecaboten en boten die in regelmaat bezoekers en klanten over het dek krijgen vallen in principe onder de categorie commerciële boten.

Voor horecaboten gelden volgende specifieke voorschriften:

Bij de afweging van de activiteiten van een horecaboot wordt rekening gehouden met:

- De verenigbaarheid in de woonomgeving
- Het beperkte mobiliteitsgenererend karakter.

Bij een horecaboot kunnen meerdere kamers verhuurd worden indien ze deel uitmaken van een hotel of bed & breakfast. Een horecaboot kan ook als vakantiewoning worden verhuurd.

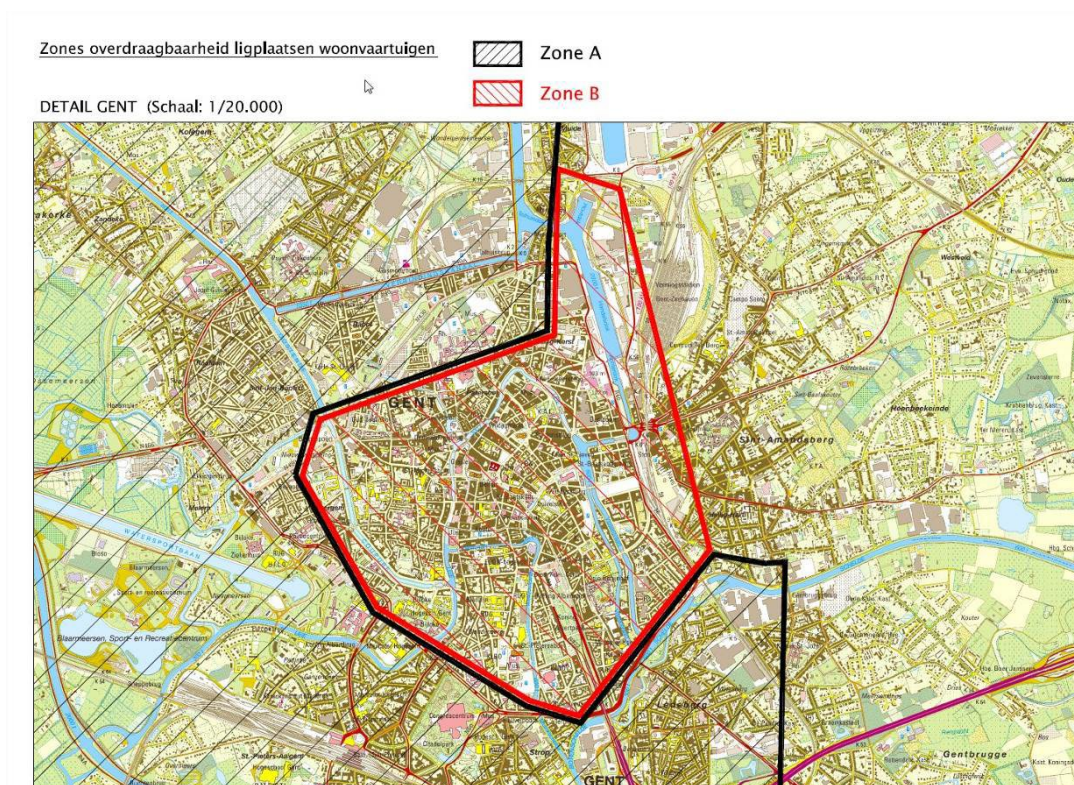
Wonen kan een nevenbestemming vormen, maar dit is niet verplicht. Per horecaboot kan maximaal één volwaardige woonunit aan derden worden verhuurd voor permanente bewoning. Dit betekent dat opdeling in studio's of studentenkamers niet mogelijk is.

4. Ruimtelijk beeld

4.1. Algemeen

In Gent worden voornamelijk enkel 'boten' nagestreefd. Dit geldt zowel voor woonboten als voor bedrijfsboten en commerciële boten. 'Woonarken' en 'woonschuiten' worden in Gent niet toegelaten.

Binnen het centrumgebied van Gent (Zone B, zie onderstaande kaart) worden geen grootschalige boten zoals Kempenaars toegelaten, met uitzondering van de Oude Dokken, waar de ruimtelijke schaal en de CEMT-klasse dit toelaat.

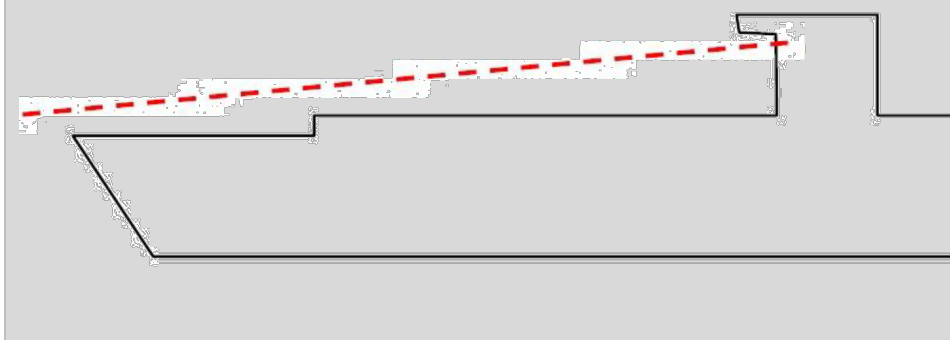


Bij het verbouwen van boten wordt rekening gehouden met de (landschappelijke) context. Zowel de impact op de oever als op het achterliggende beeld van een open waterweg mag niet te sterk worden verstoord. Bij de beoordeling wordt ook die ruimtelijke inpassing mee in overweging genomen.

De verbouwingswerken dienen steeds met zorg te gebeuren, met respect voor het leefmilieu en de rust van de omwonenden. Indien er ingrijpende verbouwingswerken nodig zijn, met bijvoorbeeld intense lawaaihinder, dan dient het schip zich te verplaatsen naar industriële zones of de zones voor scheepsherstelling zoals geselecteerd in de visie Water in de Stad. Metaalwerken (slijpen) en het gebruik van stroomgeneratoren zijn te vermijden in woongebied (zie ook politiereglement). **In algemene zin geldt in Gent als stelregel dat de originele (zicht)lijn van een boot ook na verbouwing, zoveel mogelijk moet behouden blijven (zie boven).**

Standaard gelden de volgende uitgangspunten voor vormgeving en stedenbouwkundig voorkomen voor alle woonboten en commerciële boten:

- maximale hoogte bovenbouw = beperkte uitbouw in de hoogte van de den (opstand van het laadruim)
- Bovenbouw dient onder de stuurhut te blijven.
- Het principe wordt toegepast dat vanuit de stuurhut een zichtlijn dient te bestaan waar de neus van het schip (boeg, voorsteven) zichtbaar is, of maximaal 30 cm boven de neus van het schip. Elk verhogen van de bovenbouw dient onder deze zichtlijn te worden opgetrokken. Hierbij wordt elk permanent volume met een (plat) dak als een bouwvolume beschouwd, ook als de wanden in glas zijn of het een open volume is. In dat geval moet het dak van het bouwvolume onder de zichtlijn blijven.



Hieronder worden de algemene uitgangspunten verder toegelicht en uitgewerkt.

4.2. Verdieping

De in- of opbouw van een extra verdieping wordt in Gent altijd verboden. Op die manier is het immers onmogelijk de originele (zicht)lijn van het schip aan te houden.

Alleen onder de stuurhut is in de meeste gevallen plaats voor de inbouw van een extra ruimte of kamer. Dit is aanvaardbaar op voorwaarde dat het vloerniveau van de stuurhut niet wordt verhoogd. De stuurhut is steeds de hoogst gelegen ruimte in het schip.

4.3. Verhoging van de laadruimte of 'den'

Met de 'den' wordt de bovenlijn van de oorspronkelijke laadruimte bedoeld (de denkbeeldige lijn die het hoogste punt van de dekplaten onderling verbindt).

Het uitgangspunt dat "de originele (zicht)lijn van het schip zoveel mogelijk moet behouden blijven" impliceert dat ook de den en de zijkanten van de oorspronkelijke laadruimte niet worden verhoogd.

Bij een verbouwing van vrachtschip tot woonboot, bedrijfsboot of horecaboot is het echter vaak noodzakelijk om meer licht in het laadruim te kunnen binnentrekken. Om die reden kan in bepaalde gevallen de hoogte van het laadruim over een beperkte afstand en in beperkte mate worden opgetrokken. Een eventuele verhoging moet in alle geval minimaal blijven en vooraf duidelijk worden besproken. Deze volumetoename mag dus zeker niet tot doel hebben een extra verdieping of vloerniveau te realiseren.

De verhoging mag ook in geen geval het zicht vanuit de stuurhut op de voorkant van het schip belemmeren. Om die reden is het aangewezen een eventuele verhoging van het

laadruim slechts over een beperkte afstand te realiseren (over de helft van het oorspronkelijke laadruim is nog aanvaardbaar) en te beginnen vanaf de kant van de stuurhut. Het niet-verhoogde deel kan worden ingericht als terras.

4.4. Materiaalgebruik

Wat de buitenafwerking betreft moet het oorspronkelijke materiaal, voor zover haalbaar, zoveel mogelijk behouden of gerecupereerd worden. Een eigentijdse invulling of kwalitatieve verbouwing moet in bepaalde gevallen kunnen, zeker indien het oorspronkelijke materiaal totaal 'op' of versleten is.

Voor 'historische schepen'² en varend erfgoed is het uiteraard essentieel het oorspronkelijke materiaal zoveel mogelijk te behouden. In geval van twijfel wordt advies gevraagd aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Wat de binnenafwerking betreft, heeft de bouwheer over het algemeen maximale vrijheid. Hier zijn vooral het comfort en de ruimtelijke kwaliteit van de kamers en inrichtingen doorslaggevend. Voor de binnenafwerking moet een uitzondering worden gemaakt in geval van 'varend erfgoed'. Voor de binnenafwerking is in geval van 'varend erfgoed' het advies Agentschap Onroerend Erfgoed doorslaggevend.

4.5. Stuurhut

De stuurhut is als het ware het 'hoofd' of 'aangezicht' van een schip. De stuurhut moet zoveel mogelijk intact blijven, zowel naar materiaalgebruik als naar vorm en volume. Een eigentijdse invulling of kwalitatieve verbouwing moet in bepaalde gevallen kunnen. Indien deze keuze wordt gemaakt (na overleg met de Stad Gent) is het wel belangrijk dat het oorspronkelijke volume zoveel mogelijk wordt gerespecteerd. Voor 'historische schepen' en 'varend erfgoed' is het essentieel het oorspronkelijke materiaal te behouden. De Dienst Monumentenzorg en Stadsarcheologie geeft uitsluitel.

4.6. Schotelantennes - zonnepanelen – windmolens – publiciteitsborden/uitgangborden

De landschappelijke inpassing van de boot is belangrijk. De Stad Gent wil – zoals eerder in de nota beschreven – het zicht vanaf landzijde op het water zoveel mogelijk behouden en ook de originele (zicht)lijn en uitzicht van de boot zoveel mogelijk respecteren. Dit betekent dat ook toegezien wordt op het toevoegen van afsluitingen, schotelantennes, zonnepanelen, windmolens en andere toevoegingen die impact hebben op het uitzicht van de boot en zijn omgeving. Ze mogen geen hinder veroorzaken, zowel aan landzijde als waterzijde.

² 'historische schepen' zijn schepen die zijn opgenomen op de inventaris van varend erfgoed: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten?&discipline=4>

Voor historische schepen en varend erfgoed geldt ook een specifiek gebruikerstarief binnen het concessiebeleid.

- Schotelantennes: Gezien het semi-mobiel karakter van woonboten zijn schotelantennes aanvaardbaar, indien ze op de minst zichtbare plaatsen worden geplaatst (bijv. niet tussen wal en schip, niet in de hoogte boven het schip,...).
- Zonnepanelen: aanvaardbaar indien ruimtelijk goed ingepast
- Windmolens: aanvaardbaar, indien ruimtelijk goed aangepast en qua schaal en geluidsproductie verenigbaar met de (woon)omgeving
- Publiciteitsborden/uitgangborden: verboden bij woonboten. Op commerciële boten of bedrijfsvaartuigen worden maximaal twee borden toegestaan met een maximale gezamenlijke oppervlakte van 1 m² en enkel met de naamverwijzing en de activiteit van het schip. Publiciteitsborden mogen aan landzijde niet uitsteken over het openbaar domein. Ook aan de waterkant (vaarzijde) mogen publiciteitsborden niet voorbij de rand van het schip komen.
- Om het uitzicht op het water en de originele (zicht)lijn van de boot zoveel mogelijk te behouden, wordt ook toegezien op dakconstructies en afsluitingen. Vaste dakconstructies boven het dek zijn niet toegelaten. Tijdelijke constructies met een beperkte visuele impact (bv. zeil) kunnen mits toestemming van DVW worden toegelaten. Afsluitingen en windschermen kunnen niet over de volledige lengte van het dek. Puntsgewijs kunnen afsluitingen over een beperkte lengte worden toegelaten. Aandachtspunten zijn de transparantie (glas of planten/groen) en de hoogte.
- (Publiciteits)borden, zonnepanelen, schotelantennes, windmolens, verlichtingselementen,... moeten binnen de footprint van de boot blijven.

4.7. Bijbootjes

Maximaal één bijbootje kan voor of achter de boot worden aangemeerd.

De afmetingen worden beperkt waarbij de lengte van het bijbootje maximaal even lang kan zijn als de breedte van het hoofdvaartuig waarvoor de concessie wordt afgeleverd.

Indien de lengte van de bijboot groter is dan de breedte van het schip en kleiner is dan 15m lang, moet een vergunning worden aangevraagd via info@vlaamsewaterweg.be om af te meren in één van de 15 Gentse buurtaanmeerplaatsen zoals aangeduid op de Ligplaatsenkaart, zie <https://www.vlaamsewaterweg.be/water-in-de-stad-gent>.

Het aanmeren van een bijbootje dient daarom specifiek aangevraagd te worden.

Indien op de boot, dienen bijbootjes veilig en stevig op de boot worden vastgelegd. Bijbootjes mogen de scheepvaart niet hinderen – en mogen niet naast het vaartuig worden vastgemaakt.

De bijboot draagt de naam van het motorschip en wordt zo geregistreerd bij de federale overheidsdienst Mobiliteit.

4.8. Ponton i.f.v. kajakverhuur

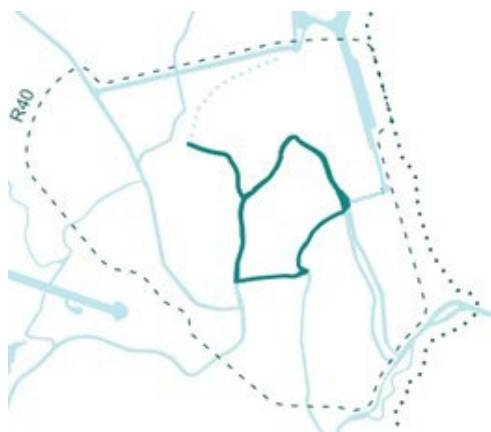
Bij commerciële vaartuigen (incl. horecaboten) buiten het historisch centrum³ (maar binnen de contouren van Water in de Stad Gent) is een ponton mogelijk i.f.v. kajakverhuur onder strikte voorwaarden:

- Max. 1 verhuurder per vaartuig.
- Een ponton dient specifiek te worden aangevraagd en ook de concessie moet worden aangepast i.s.m. DVW (nevenactiviteit met commercieel tarief).
- Algemene regels voor ponton i.f.v. kajakverhuur:
 - Ponton voor kajakverhuur is in principe enkel achter het vaartuig mogelijk
 - Ponton is enkel voor verhuur kano/kajak/SUP toelaten, dus niet als (commercieel) terras te gebruiken
 - Maximale afmetingen (breedte: 1,5m, lengte: niet breder dan het vaartuig zelf)
- Er mag geen materiaal achtergelaten worden op het water (uitgezonderd het ponton zelf), op het ponton, en op het land.
- Kajaks/kano's/SUP's worden gestockeerd in het schip/op het dek.

Dit ponton kan niet beschouwd worden als een bijboot of pleziervaartuig. Kajakverhuur vanop een horecaboot in het historisch centrum is dus niet toegelaten. Ook kajakverhuur op woonboten is niet mogelijk.

³ Ketelvaart – Reep – Portus Ganda – Achterleie, inclusief De Lieve

Zie ook aanduiding op onderstaande figuur:



5. Walvoorzieningen: inname publieke ruimte

5.1. Algemeen

De bootbewoners mogen de aanpalende kaaien of taluds niet 'privatiseren'. Het plaatsen van een (horeca)terras, fietsrekken, tuinelementen, afval, ... op openbaar domein is dus niet toegestaan. Het plaatsen van objecten met een openbaar karakter (publieke zitbank, openbare fietsenstalling,...)⁴ op de kaaien kan worden onderzocht, maar dient steeds in overeenstemming te zijn met de principes en ambities uit Ipod⁵.

Op terreinen in beheer van DVW zijn niet vergunningsplichtige werken toegelaten mits toestemming van DVW. Het maaien van het gras is in principe niet toegestaan, tenzij mits uitdrukkelijke goedkeuring DVW. De bevestiging van een onopvallende brievenbus aan de reling wordt wel gedoogd.

Voor vergunningsplichtige werken is steeds een omgevingsvergunning nodig.

5.2. Nutsvoorzieningen

Als er nutsvoorzieningskosten en/of nutsleidingen geplaatst moeten worden op de kaaimuur of in/op de oever, moet een toelating inname openbaar domein worden aangevraagd bij de bevoegde domeinbeheerder (respectievelijk Stad Gent, DVW, AWW,...).

De behandeling van deze aanvragen op openbaar domein van de Stad Gent wordt gecoördineerd door de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen (afdeling Innames Publieke Ruimte) van de Stad Gent. Een vergunning voor nutsvoorzieningen is slechts mogelijk als reeds vooraf een ligvergunning/concessie voor het vaartuig door DVW werd afgeleverd.

Met de toelating inname openbaar domein kan de concessionaris de nutsmaatschappij (Farys, Fluvius, distributie, elektriciteit, water, DWA,) contacteren voor het plaatsen van de nutsvoorziening. De inname openbaar domein DVW wordt nadien aan de (hernieuwde) concessie toegevoegd.

Wanneer nutsvoorzieningen aanwezig zijn, moet daar ook steeds op worden aangesloten.

Hoewel de definitieve keuze van de kast bij de aanvrager ligt is het over het algemeen belangrijk dat toch een zekere uniformiteit wordt nagestreefd.

⁴ alles geplaatst door een overheid op het openbaar domein en er is een link met het openbaar domein is vrijgesteld van een omgevingsvergunning; indien privaat initiatief en 100% openbaar karakter en niet commercieel of een winstgevend karakter heeft, ook vrijgesteld van omgevingsvergunning.

⁵ - Ipod III schuift drie basisdoelstellingen naar voren die betrekking hebben op alle objecten in het openbaar domein:

- A. Overzichtelijk en helder openbaar domein
- B. Kwaliteit openbaar domein
- C. Typisch Gents openbaar domein

Zie ook: <https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/visie-en-plannen-ruimtelijke-ordening/integraal-plan-openbaar-domein>

Indien de boten dicht bij elkaar liggen en het technisch haalbaar is, is het ook aan te bevelen meerdere tellers te bundelen in één kast.⁶ Voor geïsoleerde boten moet gekozen worden voor zo klein mogelijke voetpadkastjes.

Elke woonbooteigenaar kan ook aansluiten aan de voorziene drinkwaterdistributieleiding. Aanvraag via <http://www.farys.be/aanvraag-drinkwateraftakking-woning>.

Elke woonbooteigenaar heeft ook de vrije keuze of hij en bij welke telecommatenschap hij een aansluiting aanvraagt. Aanvraag rechtstreeks bij leverancier.

Wat de leidingen betreft: deze moeten zoveel mogelijk in- of onder de kaaimuur worden ingewerkt. Losliggende of loshangende kabels zijn uit den boze. Kabels mogen ook niet bevestigd worden aan de leuning. De verbinding tussen wal en schip moet op een verzorgde manier gebeuren. Het toezicht hierop gebeurt door de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen.

5.3. Reling-Poortjes

Indien het schip gelegen is langs een kaai met reling, dan kan een poortje in de reling worden aangevraagd bij de respectievelijke wegbeheerder waarbij DVW steeds op de hoogte wordt gebracht. De plaatsing van een poortje gebeurt op aanvraag en tegen kostprijs.

⁶ *Fluvius wil in principe voor iedere aansluiting een aparte voetpadkast geen meerdere tellers in één kast. Stad Gent is wel vragende partij om waar mogelijk aansluitingen te bundelen om de impact op de publieke ruimte te beperken.*

6. Milieuaspecten: afvalwater

6.1. Algemeen

Volgens het waterwetboek (artikel 3.2.1) mag er geen afvalwater rechtstreeks geloosd worden in oppervlaktewater.

Wanneer er een aantakking op de riolering is voorzien in de kade, moet in eerste instantie daar op worden aangesloten.

In andere gevallen dient er bij voorkeur in een woonboot een IBA (individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater) voorzien te worden, opdat het afvalwater voldoende kan gezuiverd worden, alvorens het wordt geloosd in het oppervlaktewater.

De goede werking van een IBA is belangrijk, en de verantwoordelijkheid daarvoor ligt volledig bij de eigenaar. De zuiverende werking van de IBA kan verminderd zijn door slecht of te weinig onderhoud of door het gebruik van agressieve producten. Controles om te bepalen of de kwaliteit van het afvalwater voldoet aan de normen, kunnen te allen tijde door de dienst Toezicht uitgevoerd worden.

7. Afspraken

7.1. Algemeen

De eigenaar van een woonboot kan met DVW een woonbootconcessie afsluiten, indien aan de vereiste voorwaarden is voldaan (beschikken over een meetbrief (indien zelfvarend), classificatiecertificaat, verzekeringsattest met bergingsclausule).

De gebruiker van de woonboot dient ingeschreven te zijn in het bevolkingsregister van de stad Gent met domicilie op adres van de ligplaats.

DVW dient steeds op de hoogte te worden gebracht van de plannen bij ingrijpende verbouwingen. DVW informeert de Stad Gent.

7.2. Afspraken Stad Gent-DVW

7.2.1. Bevoegdheid - beheer

Bijna alle bevaarbare waterlopen, met uitzondering van het havengebied en de Lieve, vallen onder de bevoegdheid van DVW. De Meulestedebrug vormt op het kanaal Gent-Terneuzen de grens tussen het gebied beheerd door DVW en North Sea Port. De Lieve (en de Watersportbaan) valt onder de bevoegdheid van de Stad Gent.

Alle "aanhorigheden" bij de waterloop, zoals sluizen, kaaimuren, watertrappen, ... vallen onder de bevoegdheid van de beheerder van de waterloop.

7.2.2. Advisering

Het afleveren van concessies (binnen de regio West waar Gent toe behoort) is bevoegdheid van DVW. Bij elke verbouwingaanvraag vraagt DVW systematisch advies aan de Stad Gent of houdt hieromtrent overleg. De insteek van de Stad Gent situeert zich in de eerste plaats rond de ruimtelijke aspecten van het schip; en in het bijzonder in geval van geplande verbouwingen.

7.2.3. Handhaving

Indien blijkt dat een booteigenaar een verbouwing aan buitenzijde van het vaartuig heeft uitgevoerd zonder voorgaande melding aan DVW, en de verbouwing niet beantwoordt aan de richtlijnen in deze nota opgesteld, kan er een juridisch dossier worden opgesteld.