

De woonbootbewoner als illegaal (1)

Bouwrecht

Tekst Wim Mulder

Op 16 april 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak van de Amsterdamse rechtbank bevestigd, waarbij een woonboot die sinds 1956 in een Amsterdamse gracht is afgemeerd, als bouwwerk werd aangemerkt. De minister voor Wonen en Rijksdienst antwoordde naar aanleiding daarvan op 25 juni 2014 op Kamervragen dat de consequentie van deze uitspraak is dat veel bestaande woonboten als illegaal bouwwerk moeten worden aangemerkt. Hij wil daarom de wet- en regelgeving aanpassen, uitgaande van een wettelijk regime, waarbij een woonboot standaard als bouwwerk wordt aangemerkt.



Legalisatie van bestaande woonboten binnen het door de uitspraak van toepassing geworden wettelijk kader is in de regel niet mogelijk.

Bijvoorbeeld omdat de woonboot niet voldoet aan de technische voorschriften die op grond van Bouwbesluit 2012 voor bouwwerken gelden¹, aldus de minister². Om in termen van de scheepsbouw te blijven; ik denk dat de minister met zijn antwoord aan de Kamer te hard van stapel liep. De bestuursrechter beperkte zich in de genoemde uitspraak (ECLI:NL:RVS:2014:1331) immers tot de omvang van het geschil, tot wat er in het geding tussen de twee partijen speelde en tot wat er door hen is aangevoerd. Je moet bij een dergelijke uitspraak voorzichtig zijn bij het trekken van conclusies over de gevolgen van de uitspraak voor het recht in het algemeen³. Zo is de Afdeling in deze zaak slechts ingegaan op het door de gemeente aangevoerde argument, dat in de toelichting bij het Bouwbesluit wordt opgemerkt dat een woonboot geen bouwwerk in de zin van de Woningwet is. Ik ben ervan overtuigd dat het oordeel anders zou hebben geluid, indien in deze zaak de objectieve rechtmatigheid centraal had gestaan én er nader onderzoek was gedaan naar de wetsgeschiedenis van de Woningwet zelf en van de woonschepenregelgeving.

Daarnaast zet ik grote vraagtekens bij de rechtlijnigheid waarmee de definitie van een bouwwerk uit de modelbouwverordening in de recente jurisprudentie is gehanteerd. Deze definitie kan niet meer zijn dan een richtlijn, aangezien de wet geen definitie bevat. De rechtlijnigheid lijkt te zijn ingegeven door het streven naar rechtszekerheid, maar het effect is het tegenovergestelde. Van de ene dag op de andere bevinden woonbootbewoners zich in de illegaliteit, omdat hun woonruimte is aangemerkt als bouwwerk en niet voldoet aan de regelgeving die op bouwwerken van toepassing is.

Wetgeschiedenis

Uit het onderzoek dat ik naar de wetsgeschiedenis heb uitgevoerd komt naar voren, dat de vraag of de Woningwet van toepassing is op



Toelichting Bouwbesluit 2012: 'de zogenoemde «drijvende woning» is een woonvorm waarop de voorschriften in dit besluit van toepassing zijn. Daarentegen is een woonschip of woonark geen bouwwerk in de zin van de Woningwet.' Op de foto de 'te waterlating' van een drijvende woning: een woning die geen geschiedenis als schip heeft.

woonschepen bij de parlementaire behandelingen van de woningwetten van 1901, 1962 en 1991 én bij de gefaseerde intrekking van de Wet op Woonwagens en Woonschepen in de jaren negentig expliciet ieder keer opnieuw aan de orde is geweest⁴. De wetsgeschiedenis kan maar tot één conclusie leiden: de Woningwet is niet van toepassing op woonschepen. De argumentatie was steeds tweeledig. Ten eerste: de aard van en de verscheidenheid aan woonschepen bemoeilijkt het stellen van eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die uit oogpunt van volkshuisvesting aan vaste woningen worden gesteld. Ten tweede: de toelating van woonschepen tot het systeem van de Woningwet, leidt vanwege de doorwerking van het begrip bouwwerk in het stelsel van regelgeving, tot beleidsmatig gezien ongewenste effecten. In 1991 zijn de eisen aan woonschepen op basis van regelgeving door het Rijk geschrapt. Naar mijn mening moet meer betekenis worden toegekend aan genoemde overwegingen van de wetgever om van regulering op niveau van het Rijk af te zien (zie kader). In 1999 is de (romp)Wet op Woonwagens en Woonschepen ingetrokken. Daarbij is in de Memorie van Toelichting bevestigd, dat de gemeenteraad op grond van haar autonome bevoegdheid in principe vrij is regels te stellen ten aanzien van woonschepen en ligplaatsen.

Het begrip bouwwerk

Bij de behandeling van de Woningwet 1962 in de Tweede Kamer kwam de vraag aan de orde of er niet een definitie van het begrip bouwwerk in de wet zou moeten worden

opgenomen. Minister Van Aartsen wilde een dergelijke technische definitie niet in de wet opnemen. Het wetsontwerp regelde naar zijn mening niet een technische aangelegenheid, maar een 'sociale aangelegenheid'. Met het gewone spraakgebruik zou men zich volgens hem 'beter kunnen redden dan met een min of meer uitgewerkte technische definitie'.⁴ In de modelbouwverordening (MBV), die in 1965 verscheen, is wel een definitie opgenomen: 'Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren'. Deze 'buitengewettelijke' definitie functioneerde nadien als richtsnoer. De Hoge Raad overwoog in 1972, dat het gewone spraakgebruik, al dan niet tot uitdrukking komend in de omschrijving in de MBV, vanwege de onbepaaldheid niet doorslaggevend kon zijn voor de betekenis van het begrip bouwwerk. Van meer betekenis is het gewicht dat door de Woningwet een aantal uiteenlopende belangen worden beschermd (NJ 1973, 101). Bij de indiening van het wetsontwerp van de herziene Woningwet 1991, kwam de kwestie van het begrip bouwwerk opnieuw aan de orde. De Raad van State adviseerde de begrippen bouwwerk en woning in het wetsvoorstel te omschrijven. De regering hield vast aan de opvatting dat het niet gewenst is in de wet een definitie op te nemen. Bovendien, de begrippen waren ondertussen in de jurisprudentie naar de mening van de regering voldoende omlijnd. Vastlegging van die omlijning in de wet zou naar de mening van



de regering 'leiden tot beleidsmatig gezien ongewenste, belemmerende effecten bij de interpretatie daarvan.'⁵

Dat betekent dat de definitie van bouwwerk uit de MBV in de praktijk bij drijvende woonruimten niet rechtlijnig, maar 'met verstand' moet worden toegepast. De toelichting op Bouwbesluit 2012 zegt: 'de zogenoemde «drijvende woning» is een woonvorm waarop de voorschriften in dit besluit van toepassing zijn. Daarentegen is een woonschip of woonark geen bouwwerk in de zin van de Woningwet.'⁶ De drijvende woningen in het Amsterdamse IJburg zijn bijvoorbeeld naar hun aard aange-merkt als bouwwerk, waarop de bouwregelgeving van toepassing is.⁷ Op woonschepen in klassieke zin, is niet de bouwregelgeving, maar het in de lokale verordening vastgelegde ligplaatsensysteem van toepassing.

Voor de bewoners van woonschepen is de verscheidenheid in de uitvoering van de schepen veelal één van de aantrekkelijke aspecten van de woonvorm. Juist die verscheidenheid bemoeilijkt het stellen van eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die vanuit een oogpunt van volkshuisvesting aan woningen worden gesteld. Deze omstandigheid en het gegeven dat woonschepen woonruimte bieden aan een relatief kleine groep van eigenaar-bewoners, maken het niet wenselijk nieuwe regels voor de inrichting en het gebruik van woonschepen te stellen.⁸

Een complexe opgave

Het integreren van het klassieke woonschip als bouwwerk in het Bouwbesluit is geen eenvoudige opgave. Uitgangspunt van de minister zal zijn, dat hij geen eisen zal stellen waaraan niet voldaan kan worden. Daarbij kunnen twee methoden gevolgd worden. De eerste is dat de eisen zo algemeen en zo laag worden gesteld, dat alle woonschepen er aan kunnen voldoen. In dat geval hebben de eisen geen betekenis voor de woningkwaliteit en is de regelgeving zinledig.

De enig zinvolle methode is de tweede; die van de differentiatie. Voor verschillende typen woonschepen worden dan verschillende eisen gesteld, al gelang naar de mogelijkheden om er aan te voldoen. Nadeel van deze methode is dat de regels te ingewikkeld worden als alle denkbare categorieën moeten worden gedekt. Ook zullen de te onderscheiden categorieën leiden tot nieuwe juridische discussies over de toepasbaarheid ervan. Daar komt bij, dat aanvullende regelgeving nodig is. Dit om ongewenste effecten van de erkenning van het klassieke woonschip als bouwwerk tegen te gaan. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de gevolgen voor de bestaande lokale ligplaatsensystemen en aan de doorwerking van de gelijkstelling als bouwwerk en als woning in andere regelgeving dan Bouwbesluit 2012. In een volgend artikel zal ik nader op deze problemen ingaan. Ik zal daarbij ook aandacht besteden aan de regulering van drijvende bouwwerken die niet als woonruimte worden gebruikt.

1. Vragen van het lid Albert de Vries (PvdA) aan de minister voor Wonen en Rijksdienst over een uitspraak van de Raad van State over woonboten (ingezonden 5 juni 2014). Antwoord van minister Blok (Wonen en Rijksdienst) (ontvangen 25 juni 2014).
2. Zie: A. Verburg, De bestuursrechtelijke uitspraak en het denkmodel dat daaraan ten grondslag ligt. Zutphen 2008, blz. 102-103.
3. Zie parlementaire geschiedenis van a. Woningwet (Wet van 22 juni 1901, Stb. 158): Kamerstukken TK 1899-1900, 74, nr. 3, blz. 26; TK 1900-1901, 34, nr. 1, blz. 51; b. Wet op de Woonwagens en Woonschepen 1918 (Stb. 492): TK 1913-1914, 56, nr. 2, blz. 5-6; c. Woningwet 12 juli 1962 (Stb.287): TK 1955-1956, 4234, nr. 3, blz. 11; TK 1957-1958, 4234, nr. 5, blz. 2; TK 1958-1959, 4234, nr. 6, blz. 2; Handelingen TK 1960-1961, blz. 4018 en 4035; d. Wet van 29 augustus 1991 tot herziening van de Woningwet (Stb. 439): TK 1987-1988, 20066, nr. 7, blz. 29; TK 1988-1989, 20066, nr. 9, blz. 47-48; e. Wet van 22 mei 1991 tot wijziging van diverse wetten in verband met vereenvoudiging van regelgeving en vergroting van gemeentelijke en provinciale beleidsvrijheid (Stb. 394): TK 1989-1990, 21437, nr. 3, blz. 7; f. Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwageng- en woonschepenregelgeving (Stb. 459): TK 1996-1997, 25333, nr. 3, blz. 6; 1996-1997, 25333, nr. 6, blz. 21-22; EK 1997-1998, 25333, nr. 313b, blz. 1-2.
4. Handelingen TK 1960-1961, 31 mei 1961, blz. 4015 en 4033.
5. TK 1986-1987, 20066, nr. B, blz. 16; de definitie van bouwwerk is met opzet ook niet in de Wabo opgenomen om in de lijn met de Woningwet te blijven, zie: TK 2006-2007, 30844, nr. 4, blz. 21.
6. Zie: Besluit van 29 augustus 2011 houdende vaststelling van voorschriften met betrekking tot het bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken (Bouwbesluit 2012, Stb. 2011, 416), blz. 187-188.
7. Zie ook: Ministerie van VROM. Drijvende woningen en de bouwregelgeving. Handreiking voor ontwikkelaars, bouwers en gemeentelijke plantoetsers, blz. 3.
8. Memorie van toelichting bij het Wetsontwerp tot wijziging van diverse wetten in verband met vereenvoudiging van regelgeving en vergroting van gemeentelijke en provinciale beleidsvrijheid, kamerstukken II 1989-1990 21437 nr. 3, blz. 7.

📄 Informatie over de auteur

Op persoonlijke titel, Wim Mulder, Adviseur Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied



De woonbootbewoner als illegaal (2)

Bouwrecht

Tekst Wim Mulder

In *Bouwkwaliteit in de praktijk* nr. 4 2015 beschreef ik hoe de regering er steeds voor terugdeinsde om woonboten onder de werking van de Woningwet te brengen. In mei 2015 verscheen een voorontwerp van een wijziging van de Woningwet, waarin de definitie van het begrip bouwwerk wordt vastgelegd. Hierdoor komen woonboten en andere drijvende bouwsels onder de werking van deze wet te vallen. Voor de bestaande drijvende bouwsels wordt een overgangsrecht gecreëerd. Die krijgen een omgevingsvergunning van rechtswege en hoeven niet aan de technische voorschriften van Bouwbesluit 2012 te voldoen. Opvallend is dat in het voorstel geen regeling is opgenomen voor het opheffen of verplaatsen van ligplaatsen.



Bij de gedeeltelijke intrekking van de Wet op Woonwagens en Woonschepen vond de regering het niet in de rede liggen dat met betrekking tot de inrichting van woonschepen op landelijk niveau regels werden gesteld. Eén van de argumenten was dat het moeilijk is uniforme eisen te formuleren. 'Voor woonarken is dit eventueel nog wel mogelijk, maar voor de grote verscheidenheid aan omgebouwde binnenschepen en andere vaartuigen is dat ondoenlijk', aldus de regering.¹ Dit argument staat nog steeds overeind, aangezien het nieuwe voorontwerp alle bestaande drijvende bouwwerken ongemoeid laat. Ook bestaande schepen die in de toekomst permanent worden afgemeerd, vallen onder het overgangsrecht. Wel is de algemene zorgplicht van toepassing, die aan de eigenaar/gebruiker de opdracht geeft ervoor te zorgen, dat er geen gevaar voor de gezondheid of veiligheid aanwezig is. Een goede en reële regeling, al vraag ik me wel af waarom er niet voor is gekozen om een aantal concrete bouwkundige en installatie-eisen uit de gemeentelijke brandveiligingsverordeningen van toepassing te verklaren (die gelden voor alle 'niet-bouwwerken'). Dat geeft toch een iets concretere invulling van de algemeen geformuleerde zorgplicht.

Verdere uitbreiding werkingsfeer BB 2012?

De praktijk van het bouw- en woningtoezicht gaat meestal uit van het Romeinsrechtelijke adagium: *'De wetten kennen, betekent niet de woorden ervan machtig zijn, maar hun kracht en strekking.'* Zo wordt een geleiderail langs een verkeersweg niet als bouwwerk aangemerkt als bedoeld in artikel 2 van de Woningwet. Immers, een bouwwerk moet voldoende bestand zijn tegen de daarop werkende krachten (Bouwbesluit 2012, art. 2.1), terwijl dat gelet op de functie bij een geleiderail juist niet de bedoeling is. De geleiderail heeft de functie om de snelheid van de botsende auto af te remmen en de auto te geleiden. Zij moet juist bij het opvangen van de botsing geheel of gedeeltelijk bezwijken.

Zoals vermeld, heeft de wetgever van de huidige Woningwet met opzet van een definitie afgezien en de strekking van de wet vooropgesteld. Er zijn tal van andere objecten te noemen, die voldoen aan de voorgestelde de-

finities, maar die kijkend naar de strekking van Woningwet en Bouwbesluit 2012 in de praktijk beter niet kunnen worden aangemerkt als bouwwerk. Naast de geleiderail denk ik aan hulpconstructies, machines en ondergrondse kabels en leidingen.

Door de voorgestelde definitie van het begrip bouwwerk in de Woningwet wordt het moeilijker om uit te gaan van de strekking van de wet. Zoals de negentiende-eeuwse rechtsgeleerde Justinus Cornelis Voorduyn in zijn beschouwingen over de ruimte voor wetsinterpretatie door rechters al concludeerde: *'Wanneer echter de woorden eener wet eenen zoo duidelijken zin hebben, dat de onderstelde meening zich op geenerlei wijze met die woorden kan laten overeen brengen, staat het den regter niet vrij, op grond dezer meening, en nog veel minder, op grond eener denkbeeldige billijkheid, tegen de duidelijke letter der wet, uitspraak te doen.'*² De definitie in de wet kan bij een al te letterlijke uitleg leiden tot een verdere (onbedoelde) uitbreiding van de werkingsfeer van Woningwet en Bouwbesluit 2012.

Opheffen of verplaatsen ligplaatsen

Het stelsel van publiek bouwrecht stelt vanuit het maatschappelijk belang beperkingen aan het eigendomsrecht van gronden en opstellen. Tegelijkertijd kenmerkt dit stelsel zich door nadrukkelijk gewilde waarborgen voor de eigenaar of zakelijk gerechtigde tegen al te grote inbreuken op het eigendomsrecht. Zo waarborgt het limitatief-imperatieve stelsel van de omgevingsvergunning voor het bouwen dat alleen strijd met de geldende materiële voorschriften kan leiden tot een weigering van de vergunning (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, art. 2.10). De omgevingsvergunning voor het bouwen is eigenlijk geen 'gunning', maar een bevestiging van een al aanwezig recht van de eigenaar om een bouwwerk in overeenstemming met de voorschriften te mogen bouwen en in stand te houden. Aan dat recht mag de gemeente ook niet via het privaatrecht, zoals erfpachtvoorwaarden, afbreuk doen (Woningwet art. 122).

Is het bouwwerk eenmaal voltooid, dan kan de omgevingsvergunningvergunning voor het bouwen niet meer worden ingetrokken, ook al veranderen de inzichten van de overheid (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art.

2.33). Wanneer door veranderde inzichten de bouwregels wijzigen, heeft dit geen gevolgen voor bestaande bouwwerken. In een nieuw bestemmingsplan moet de overheid ten aanzien van bestaande bouwwerken en ten aanzien van ten tijde van de inwerkingtreding van een bestemmingsplan bestaand gebruik een ruim geformuleerd overgangsrecht in acht nemen (Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.2.1 en 3.2.2). De enige weg voor de overheid om in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling of de bouwkwaliteit een bestaand bouwwerk tegen de wil van de eigenaar te verwijderen is onteigening tegen een vooraf verzekerde schadeloosstelling (Onteigeningswet artikel 77). Bij dit alles moet in aanmerking worden genomen, dat de wettelijke bepalingen over de bouwkwaliteit, de ruimtelijke ordening en de onteigening door de wetgever zijn ontworpen als één samenhangend wettelijk systeem. De gemeenteraden, waterschappen en Rijkswaterstaat zijn bevoegd om los van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen bepalingen vast te stellen over de plaats, door drijvende bouwsels in te nemen. Maar deze bepalingen hebben van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen te onderscheiden doelen. Zij kunnen er niet toe leiden, dat het recht van de eigenaar om een bouwwerk op een bepaalde plaats te hebben, ophoudt te bestaan.

Waarborging recht vrij gebruik openbare ruimte

De regulering van de begrenzingen van het recht van een ieder om vrij gebruik te maken van de openbare ruimte of openbaar water is een onderwerp dat de openbare orde of de huishouding van de gemeente betreft. Het gaat hier, anders dan in het stelsel van ruimtelijke ordening, niet om regulering van het gebruik van gronden krachtens enig zakelijk recht, maar om regulering van het recht van een ieder om de openbare ruimte te gebruiken. De gemeentelijke verordeningen over de openbare ruimte hebben het doel om inbreuken op de publieke functie van die ruimte tegen te gaan. Zo kan de Algemene plaatselijke verordening bepalen dat de gemeente bevoegd is aan de eigenaar van een vaartuig aanwijzingen te geven met betrekking tot veranderen van een ligplaats in het openbaar water. Dit kan nodig zijn in het belang van de



openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, de milieuhygiëne en het aanzien van de gemeente. Die bevoegdheid houdt, gelet op de aard van de omgevingsvergunning voor het bouwen, bij vergunde bouwsels op te bestaan.

Vreemde eend in de bijt

Een drijvend bouwwerk is een vreemde eend in de bijt van de wettelijke bepalingen over de bouwkwaliteit, de ruimtelijke ordening en de onteigening. Dat komt door het feit dat de eigenaar van een woonboot of een ander vaartuig in de meeste gevallen niet de eigenaar van de ligplaats is. Het stelsel is sterk vanuit het perspectief van de perceelseigenaar of zakelijk gerechtigde opgebouwd. Bovendien ligt het drijvende bouwwerk meestal in openbaar water waarvan de publieke functie bij voortdurende bescherming van de overheid behoeft. De jurisprudentie is dan ook verwarrend. Enerzijds kwalificeert de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1331) alle woonboten als bouwwerk. Anderzijds kan volgens de Hoge Raad (15 januari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK9136) een woonboot niet als een onroerende zaak worden aangemerkt. Daarom is volgens de Afdeling (31 januari 2007, ECLI:NL:RVS:2007:AZ7408) onteigening in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling niet mogelijk. Ook kan een woonschip volgens de Afdeling (14 januari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:32) om die reden

geen object van planschade zijn. 'Anders dan een onroerende zaak', zo luidt het oordeel van de Afdeling in de laatstgenoemde zaak, 'kan een roerende zaak, zoals een woonschip, buiten de invloedssfeer van de planologische ontwikkeling worden verplaatst, zodat die ontwikkeling geen betekenis meer heeft voor de waarde van de betrokken roerende zaak.' Ook dit roept de vraag op of het überhaupt wel verstandig is om drijvende bouwwerken via het instrument van de omgevingsvergunning voor het bouwen zo sterk te koppelen aan het publieke bouwrecht, dat kennelijk zo slecht is toegesneden op bouwwerken die 'buiten de invloedssfeer van de planologische ontwikkeling' kunnen worden verplaatst.

Conclusie

Mijn conclusie is dat het voorontwerp voor het gedeelte waar het de technische voorschriften betreft een verstandige regeling is. Zij houdt rekening met de omstandigheid dat het stellen van uitgewerkte uniforme voorschriften voor de bestaande voorraad niet mogelijk is. Ook het voornemen om bestaande schepen die in de toekomst permanent worden afgemeerd onder het overgangsrecht te laten vallen, voorkomt veel problemen. De nieuwbouweisen kunnen zo worden toegesneden op woonarken en watervilla's die veel lijken op woningen op de vaste wal. Rond het opheffen of verplaatsen van ligplaatsen is nog wel het nodige denkwerk te

doen. Een sluitende regeling kan mede, omdat woonboten niet kunnen worden onteigend, in het belang van het ruimtelijk beleid niet worden gemist. Mocht dat denkwerk niet tot resultaat leiden, dan is er nog altijd de ook door de opstellers van het voorontwerp overwogen mogelijkheid om de Woningwet niet van toepassing te verklaren op drijvende bouwwerken.

Voorontwerp wijziging Woningwet, mei 2015: Overheid.nl, Consultatie Wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk 2015, https://www.internetconsultatie.nl/woningwet_definitie_bouwwerk_laast_bijgewerkt_op_14_mei_2015.

- 1 Wijziging van diverse wetten in verband met vereenvoudiging van regelgeving en vergroting van gemeentelijke en provinciale beleidsvrijheid, Kamerstuk Tweede Kamer 1989-1990 kamerstuknummer 21437 ondernummer 6 1990.
- 2 Geciteerd bij Viola Victoria Rafaëla van Bogaert, De rechter beoordeelt: over aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid in civiel- en staatsrechtelijk perspectief (Antwerpen 2005), blz. 72.

Informatie over de auteur

Op persoonlijke titel, Wim Mulder, Adviseur Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.