



Raadsvoordracht over de nota Welstand op het Water en de Richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Bootrichtlijnen 2007)

Aan De stadsdeelraad

Wij stellen u voor om het volgende besluit te nemen:

De stadsdeelraad,

gelet op de hiernavolgende toelichting,

besluit:

1. in te stemmen met de nota 'Welstand op het water';
2. de Richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen voor kennisgeving aan te nemen.

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Amsterdam-Centrum,

Hanneke Groensmit
secretaris

Els Iping
voorzitter

Toelichting:

Hierbij leggen wij u de nota 'Welstand op het water' en de 'Richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen' (de Bootrichtlijnen 2007) voor, tezamen met de Memorie van Antwoord die is opgesteld naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties. Op 15 november 2007 zijn de stukken behandeld in een gezamenlijke vergadering van de raadscommissie Openbare Ruimte en Verkeer en de commissie Bouwen en Wonen. **[uitkomst toelichten na besluitvorming in de raadscommissie]**

1. Procedure

Het beleidskader is op *interactieve* wijze tot stand gekomen. Als start van het beleidsproces heeft op 28 november 2006 een werkconferentie plaatsgevonden; hierbij waren ongeveer 50 deelnemers aanwezig. Het gezelschap bestond uit walbewoners, bootbewoners, woonbootbouwers en -ontwerpers. Duidelijk was dat de opvattingen van de verschillende partijen uiteen liepen, maar het nut en de noodzaak van welstandsbeleid op het water werd door een ruime meerderheid onderschreven. Van de conferentie is een verslag gemaakt met reacties. Dit is ter inzage gelegd.

De inzichten uit de werkconferentie zijn betrokken bij het opstellen van een concept-nota Welstand op het water. Op 10 april 2007 heeft ons dagelijks bestuur dit concept en de bijbehorende Bootrichtlijnen vrijgegeven voor inspraak. Terinzagelegging heeft plaatsgevonden van 24 april tot en met 5 juni 2007. Er is een formele

inspraakbijeenkomst gehouden op 14 mei 2007; hierbij waren ongeveer 60 deelnemers aanwezig. Daarnaast hebben er voorafgaand aan de inspraakavond ongeveer 7 gesprekken plaatsgevonden met direct belanghebbende belangenorganisaties en de Commissie voor Welstand en Monumenten. Uiteindelijk zijn er 60 inspraakreacties ontvangen. Veel van de ontvangen reacties hebben geleid tot aanpassing van de voorstellen. In paragraaf 4 van deze voordracht gaan wij hier nader op in.

2. Nieuwe criteria en richtlijnen

De binnenstad van Amsterdam is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit maakt dat op de vaste wal extra zware eisen gesteld worden aan bouwwerken in het kader van de bouwregelgeving. Maar de wetgeving voor woningen op de wal is niet van toepassing op boten. Omdat woonboten en bedrijfsvaartuigen een vaste ligplaats hebben, maken zij daarmee deel van de bebouwde omgeving. Op basis van de Vhb is het mogelijk om bouwregels te stellen voor boten met vaste ligplaatsen op het water. Aangezien een belangrijk uitgangspunt in de beleidsvorming op het water is, dat wal en water zo gelijkwaardig mogelijk worden behandeld, is zoveel mogelijk aansluiting gezocht met de wettelijke bouwregels voor woningen op de wal. In feite vormen de vervangings- en verbouwingsregels (Bootrichtlijnen 2007) de bouwregelgeving uit de Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening op het water. Samen met de vast te stellen welstandsregels maakt dit de regelgeving op het water op het punt van vervangen en verbouwen compleet.

Er is, mede tegen de achtergrond van de tot nu toe bestaande regels, het gevoerde beleid en de hierover opgebouwde jurisprudentie, een samenstel van regels en beleid ontworpen, dat zoveel mogelijk recht doet aan enerzijds wensen om vóóraf heldere regels en criteria te kennen en anderzijds aan wensen voor minder starre regels op het water.

Hoewel de nota Welstand op het Water en de nieuwe Bootrichtlijnen 2007 op het eerste gezicht ingewikkeld lijken, zijn er wel meetbare grenzen en criteria genoemd waaraan vóóraf al getoetst kan worden door belanghebbenden.

Ons welstandsbeleid was tot voor kort beperkt tot de gebouwde omgeving op 'de wal' (Welstandsnota 2006). Omdat wonen op het water in de afgelopen decennia een vergelijkbare statische functie heeft gekregen en omdat de woonboten een beeldbepalend onderdeel van de openbare ruimte vormen, ligt het voor de hand hiervoor eveneens een uitgebreider welstandskader voor het water te ontwikkelen, mede tegen de achtergrond van het beschermd stadsgezicht. In 1996 stelde het college voor het toenmalig centraal stedelijk gebied (waar stadsdeel Amsterdam-Centrum toen onder viel) een beperkt aantal Welstandscriteria vast voor woonvaartuigen en woonarken (1996, afd. 3, volgnr. 36) en Richtlijnen bij vervanging van woonboten (1996, afd. 3, volgnr. 35). Deze criteria en richtlijnen zijn dringend aan vervanging toe. In het kader van de 'Visie op het water van de binnenstad' heeft u in 2006 besloten (met de Visie als basis) nieuwe welstandscriteria en richtlijnen voor vervanging en verbouwing vast te stellen.

In de opzet van het welstandbeleid voor het water is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het welstandsbeleid op de wal. Zo zijn sommige rechten die huizenbezitters al langer hadden, maar booteigenaren niet, –in zoverre toepasbaar- overgenomen in de nieuwe welstandsnota en bootrichtlijnen. Verder zal bijvoorbeeld voor verbouwings- en vervangingsvergunningen voor (woon)boten dezelfde welstandscommissie het dagelijks bestuur op een vergelijkbare manier adviseren als op de wal gebruikelijk is. De nota Welstand op het water vormt hierbij het toetsingskader voor de welstandscommissie.

Tegelijkertijd met de nota Welstand op het water zijn de Bootrichtlijnen 2007 geformuleerd. Beide documenten vormen tezamen een sluitende regelgeving om aanvragen voor vervanging en verbouwing van (woon)boten te toetsen. En de leidraad voor de burger die voornemens is zijn of haar boot te verbouwen of vervangen.

De hoofdlijnen van de beleidsregels kunnen als volgt worden geschetst.

3. De Bootrichtlijnen 2007

3.1 Categorieën woonboten

In de oude regeling werden drie categorieën woonboten onderscheiden: een schip, een vaartuig en een ark. Voor elke categorie golden verschillende voorschriften.

De vage afbakening tussen de verschillende categorieën veroorzaakte veel discussie en soms langlopende juridische procedures. In de nieuwe regels wordt uitgegaan van twee categorieën van boten: de categorie schip en de categorie 'overige boot'. Voor beide categorieën boten is een nieuwe definitie opgesteld. Deze definities zijn zo objectief en meetbaar mogelijk geformuleerd en ontdaan van multi-interpretabele en 'historisch' gekleurde maatstaven. De historische elementen in de huidige (oude) richtlijnen, die ook in de uitvoering aanleiding geven voor veel discussie en onduidelijkheid, zijn in de nieuwe regeling geschrapt. De Commissie Historische Schepen (CHS) zal verbouwings- en vervangingsaanvragen dan ook niet meer beoordelen. Dit is overeenkomstig de regeling op de wal waar de bescherming van het monumentale en historische karakter los van de vervangings- en verbouwingsregels is geregeld. Voorlopig houdt de CHS wel haar rol bij de beoordeling van aanvragen om ontheffing voor pleziervaartuigen langer dan 12 meter.

Naar aanleiding van een raadsnotie over het behoud van historisch waardevolle woonboten onderzoekt het dagelijks bestuur thans de mogelijkheid van beleid voor historische woonboten.

Verder gold tot nu toe het voorschrift dat een woonboot nooit vervangen mag worden door een ark. In de nieuwe regels geldt nog steeds dat een schip niet vervangen mag worden door een 'overige boot', maar een bestaande, vergunde ark (of overige boot) mag wel worden vervangen worden door een nieuwe ark (of overige boot). Deze verruiming van de regels wordt voorgesteld omdat in de binnenstad veel arken liggen die korter zijn dan de maximale maat van 20 meter; sommige zijn tussen de 10 en 15 meter lang. Het woonoppervlak is klein en een vergroting ervan is niet mogelijk omdat deze arkjes meestal ingeklemd liggen tussen andere woonboten. Het vervangen van een bestaande kleinere ark door een schip van dezelfde lengte zou (als het al verkrijgbaar is) voor de bewoner een te ingrijpende vermindering van woonoppervlak betekenen omdat er op een schip per saldo aanzienlijk minder (netto) woonruimte is dan in een ark. Daarom willen wij vervanging van een ark door een ark (in de nieuwe terminologie: overige boot) mogelijk maken, mits deze nieuwe boot past binnen de welstandsregels.

3.2 Maatvoering

De bestaande maximale lengtematen (schip: 30 meter, vaartuig 25 meter en ark 20 meter) zijn aangepast: een schip (volgens de nieuwe definitie) mag na vervanging of verbouwing maximaal 25 meter lang zijn en een overige boot 20 meter. Voor schepen is er sprake van een wijziging van beleid: voorheen was de maximale maat 30 meter voor een vervangend of verbouwd schip (mits de ligplaats deze ruimte biedt). Deze beleidswijziging is ingegeven doordat wij de 30 meter maat te groot achten ten opzichte van de afmetingen van kademuuren, de afstand tussen kademuur en gevels, de breedte van de grachten en de gangbare gemiddelde perceelbreedte (5 á 6 meter). Een aanzienlijk deel van de Bootrichtlijnen gaat over maatvoering en uitzonderingen daarop. Enkele voorbeelden:

- 6 Voor *schepen* geldt (onder andere) dat de maximale hoogtemaat van 2.50 mag worden overschreden door een stuurhut, mits deze rondom voorzien is van glas en niet hoger is dan 3.80 m, gemeten vanaf de waterlijn. Ook mag een tweede opbouw tot 1.50 m. meten, gemeten vanaf het gangboord en mogen attributen als masten, ankerlieden en zwaarden de maximale maten overschrijden omdat zij het scheepskarakter onderstrepen.
- 7 Voor 'overige boten' geldt (onder andere) dat de hoogtemaat kan worden overschreden door een stuurhutachtige opbouw die rondom voorzien is van glas, mits voldaan wordt aan bepaalde breedte- en verhoudingsmaten. Ook mag onder voorwaarden ter plekke van de ingang een verhoging in het dak worden aangebracht en mag de maximale breedtemaat met ten hoogste 0.50 meter worden overschreden ten behoeve van een zogenaamde zeemrand aan de waterzijde.

3.3 Milieueisen

Er gaan milieueisen gelden om vervuiling door inwerking van water te voorkomen: uitlogende materialen als lood, koper en zink mogen niet meer worden toegepast op zo'n manier dat deze materialen kunnen uitlogen. In het kader van de Woningwet en Bouwverordening mogen dergelijke eisen niet gesteld worden (voorbehouden aan Rijksregeling). In het kader van de Verordening op de haven en het binnenwater mogen wij het milieu-aspect wél meewegen. Wij achten het, mede tegen de achtergrond van het Programakoord wenselijk en noodzakelijk om zoveel mogelijk te voorkomen dat milieuschadelijke stoffen in het water terecht komen.

3.4. Calamiteiten

Net als op de wal, mogen boten die door een calamiteit teloor zijn gegaan, onder voorwaarden worden herbouwd, ongeacht de oorspronkelijke maatvoering.

3.5 Welstand en historische schepen beleid

In december 2006 is door u een motie aangenomen, die ons oproept om criteria te gaan ontwikkelen voor behoud en bescherming van historische woonboten. Met dat doel wordt een ad hoc commissie ingesteld, die ons binnen enkele maanden zal adviseren over criteria en beleid.

Er is in de nota Welstand op het Water geen beleid voor historische schepen opgenomen. In de vastgestelde Welstandsnota voor gebouwen wordt ook geen aandacht geschonken aan historie van gebouwen: welstandsregels zijn voor alle gebouwen gelijk.

Besluitvorming over historisch schepenbeleid wordt dus pas na advisering voor de ad hoc commissie door ons vastgesteld.

Eén van de onderzoeksopdrachten zal zijn om de mogelijkheden te onderzoeken om een stimuleringsregeling op te zetten om boten uit de categorie 'overige boten' te vervangen door (historische) schepen.

4. de nota 'Welstand op het water'

4.1 welstandscriteria

In de nota Welstand op het water worden welstandscriteria gegeven waar de burger zich bij vervanging of verbouwing van een woonboot of bedrijfsvaartuig aan dient te houden. Er zijn algemene criteria en objectcriteria. De algemene criteria bieden een globaal kader waaraan alle aanvragen moeten voldoen. De objectcriteria zijn verdeeld in een paragraaf voor schepen en een paragraaf voor overige boten. Vervolgens zijn de verschillende criteria thematisch gerangschikt, bijvoorbeeld in criteria over de romp, de wanden, het dak van de opbouw en materiaal en kleurgebruik. Enkele voorbeelden:

- 6 Voor *schepen* geldt (onder andere) dat ramen in de opbouw niet direct mogen aansluiten op het dak of het gangboord, dat gangboorden moeten worden vrijgelaten en dat de wanden van de opbouw alleen van metaal en hout mogen zijn.
- 7 Voor *overige boten* geldt (onder andere) dat de opbouw de buitenmaten van de romp nergens mag overschrijden, dat de romp van beton mag zijn mits deze in een terughoudende kleur geschilderd is en dat de wanden aan de straatzijde voor minimaal 15% van het oppervlak transparant moeten zijn en aan de waterzijde maximaal 33%.

Voor een bepaald aantal kleine verbouwingen zijn loketcriteria geformuleerd. In gebieden die niet zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht zijn de verbouwingen die in de loketcriteria worden beschreven, vergunningsvrij. Binnen de grenzen van het beschermd stadsgezichtgebied geldt hiervoor een lichte vergunningsprocedure, analoog aan de regeling op de wal.

4.2 Bedrijfsvaartuigen, steigers en op- en afstapvoorzieningen

Tot nu toe golden de vervangingsregels alleen voor woonboten en niet voor statische bedrijfsvaartuigen. De nieuwe regels gaan ook gelden voor verbouwing en vervanging van statische bedrijfsvaartuigen (en dus niet voor rondvaartboten).

Voor steigers en op- en afstapvoorzieningen zijn ook welstandscriteria geformuleerd. Zo mogen steigers enkel uitgevoerd worden in hout en/of metaal, terwijl watertrappen in steenachtig materiaal uitgevoerd moet worden met houten en/of metalen treden.

4.3 Extreem slecht onderhouden boten.

Het is ook de bedoeling om -net als op de wal - boten aan te pakken die door excessief achterstallig onderhoud (verwaarlozing) in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand. Het dagelijks bestuur kan hiertoe besluiten zonder advies van de welstandscommissie en baseert zijn standpunt op in de nota Welstand op het water

genoemde criteria. Net als op de wal geldt, dat wij hier zeer spaarzaam mee om zullen gaan, omdat dit een vergaand instrument is.

5. De inspraak

Zoals hierboven reeds aangegeven heeft de inspraakronde in totaal 60 mondelinge en schriftelijke reacties opgeleverd. De reacties concentreerden zich rond de volgende thema's. Voor een uitgebreidere beantwoording verwijzen wij naar de ter inzage gelegde Memorie van Antwoord.

5.1 Vervangingsrichtlijnen en maximale maatvoering

Uit de inspraak komt de vrees naar voren dat de uniforme maximale maten zullen leiden tot een 'verschraling' van het huidige diverse woonbotenbestand. Deze vrees deelt ons dagelijks bestuur niet: op de wal hebben de panden veelal gemiddeld een breedte van 5,5 meter en kijk eens wat een diversiteit er in de loop der jaren is ontstaan. Variatie wordt niet slechts bereikt door verschil in maatvoering, maar mede en misschien wel juist door allerlei verschillende details in de vormgeving.

Sommige insprekers betreuren het opsplitsen van welstand en historisch woonbotenbeleid. Zoals reeds opgemerkt zal voor historische schepen een beleidsvoorstel worden gedaan. Met onze welstandscriteria voor het water wordt een gelijke situatie gecreëerd als op de wal waar zowel voor monumenten als voor andere gebouwen dezelfde welstandscriteria gelden.

5.2 Categorisering woonboten en ark vervangen door ark

Een aantal insprekers is niet overtuigd door de argumentatie om de indeling te beperken tot twee categorieën woonboten (schepen en overige boten). Zij menen dat hierdoor de 'drijvende schoenendozen' die het stadsbeeld ontsieren blijven bestaan.

Het welstandsbeleid heeft een verbetering van het stadsbeeld tot doel: over de verwachte effectiviteit bestaat blijkbaar geen overeenstemming tussen ons dagelijks bestuur en sommige insprekers. De verruiming van het voorschrift waardoor vervanging van een ark door ark mogelijk wordt hebben wij hierboven reeds beargumenteerd. Nadrukkelijk wijzen we erop dat door deze nieuwe regel het aantal arken niet kan toenemen. Wel zullen vervangende arken moeten voldoen aan de geformuleerde welstandscriteria en daarmee zullen zij dus passen binnen het stadsgezicht.

Een tweede kritiekpunt van een aantal insprekers heeft betrekking op het terugbrengen van de maximale maat van schepen van 30 naar 25 meter.

Voor de toelichting hierop verwijzen wij naar het gestelde in 3.2.

5.3 Uitsterf-/ uitkoopbeleid

Verschillende adressanten pleiten voor een uitsterfbeleid en/of een beleid van uitkoop van eigenaren van woonboten met als doel de grachten weer zichtbaar te maken vanaf de wal. Zoals in de Visie reeds verwoord, is ons dagelijks bestuur van mening dat woonboten inmiddels onlosmakelijk verbonden zijn met de Amsterdamse grachten. De principiële discussie hierover willen wij daarom niet opnieuw voeren, vooral omdat zo'n beleid juridisch en financieel niet haalbaar is.

5.4 Afstand tussen boten en historische bruggen

In het voorstel is de eis verwoord dat er tussen woonboten altijd 2 meter tussenruimte bestaat en 10 meter afstand tot een historische brug. Hierbij geldt de uitzondering dat indien in de bestaande situatie reeds minder dan 10 meter tot de brug wordt afgemeerd dit mag voortbestaan (maar niet verkleind). Dit is overeenkomstig het bestaande beleid.

Sommige insprekers zouden graag het nieuwe beleid aangescherpt willen zien zodat bij vervanging of verbouwing overal de minimale afstand van 10 meter tot de brug ontstaat. Hierop heeft ons dagelijks bestuur toegezegd dat bij het maken van het facet-bestemmingsplan per rak exact bekeken zal worden wat ruimtelijk de beste afstand tussen woonboot en historische brug is. Het is echter niet zo, dat boten verplaatst zullen gaan worden om meer ruimte te maken ten opzichte van een historische brug.

5.5 Grootstedelijk gebied

In de nota is bepaald dat het welstandskader niet zal gelden in de grootstedelijke gebieden in stadsdeel Amsterdam Centrum die over enige jaren weer onderdeel van ons stadsdeel zullen vormen (Zuidelijke IJ-oever, Westerdok). In deze gebieden blijven de richtlijnen die ooit door het college van burgemeester en wethouders werden vastgesteld gelden. Insprekers pleiten ervoor om de regels direct voor de bijzondere gebieden te laten gelden. Ons dagelijks bestuur kiest daar niet voor: wij willen de discussie over de maximale maten die nu binnen het beschermd stadsgezicht speelt niet gelijktijdig belasten met een discussie voor de grootstedelijke gebieden. Na de vaststelling van de Bootrichtlijnen 2007 wordt zo spoedig mogelijk begonnen met ontwikkeling van richtlijnen voor de grootstedelijke gebieden.

6. Vervolg na de vaststelling

Op basis van de Visie bereiden wij een facetbestemmingsplan voor dat alleen gaat gelden voor het water. Dit plan wordt na vaststelling door uw vergadering in zijn geheel voor al het water in de binnenstad over de reeds bestaande bestemmingsplannen heen gelegd. Tezamen met het Welstandbeleid hebben wij hiermee een goed beslissingskader voor allerlei aanvragen van initiatieven op en aan het water.

In de stadsdeelraad is een motie aangenomen over het opstellen van criteria voor historische schepen en deze motie wordt door het dagelijks bestuur uitgevoerd. Er wordt een ad-hoc adviesgroep ingesteld die ons hierover nader zal adviseren.

In de raadscommissie Openbare Ruimte en Verkeer van 3 oktober 2007 heeft een aantal raadsleden bij de behandeling van de legesverordening 2008 verzocht om zo snel mogelijk inzicht te geven in de legeskosten voor de nieuw in te voeren lichte verbouwvergunning. De inhoud van de lichte verbouwvergunning zal pas bekend kunnen zijn, nadat de raad de Nota Welstand op het Water heeft vastgesteld. Afhankelijk van deze besluitvorming zou de lichte verbouwvergunning voor méér of minder gevallen van toepassing kunnen zijn. Om de raadscommissie op 15 november aanstaande enig inzicht te geven, heb ik de dienst Binnenwaterbeheer opdracht gegeven om een voorlopige indicatieberekening te maken van het legesbedrag, uitgaande van de nu liggende voorstellen.

7. Toevoeging na de beraadslaging in de raadscommissie

PMPM