



Gemeente Amsterdam  
**Stadsdeel Centrum**

**Extract**

uit het Boek der besluiten van het dagelijks bestuur van  
het stadsdeel Amsterdam-Centrum  
dinsdag, 30 oktober 2007

Registratienummer 07/9239/OR  
Onderwerp **Richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen  
(Bootrichtlijnen 2007)**

Op voorstel van de dagelijks bestuurder voor Water neemt het dagelijks bestuur het volgende besluit:

- I Gezien het bepaalde in artikel 2.3.3, tweede lid, Vhb, artikel 2.3.4, derde lid, Vhb, artikel 2.4.3 Vhb en artikel 2.4.4 Vhb de volgende richtlijnen vast te stellen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen;

### **Paragraaf 1. Begripsomschrijvingen**

#### **Artikel 1**

##### **Definities en categorieën boten**

1. In deze richtlijnen worden de volgende categorieën woonboten en bedrijfsvaartuigen onderscheiden:
  1. In deze richtlijnen wordt de term 'boot' gebruikt als verzamelnaam voor zowel woonboten als bedrijfsvaartuigen.
  2. schip: boot met een metalen of houten scheepsromp, gekenmerkt door hoogteverschillen van de opbouw over de gehele lengte van het schip.

Daarnaast moet het schip voorzien zijn van:

- a. in ieder geval een hoofdopbouw van maximaal 1.20 meter hoog, gemeten vanaf het gangboord tot aan de nok van de opbouw, én tenminste twee van de volgende scheidingsdelen:
    - i) gangboorden van minimaal 20 centimeter breed, het gangboord mag ter plekke van de stuurhut ontbreken, en/of
    - ii) een voordek van minimaal 2 meter lengte en/of
    - iii) een achterdek van minimaal 50 centimeter.
  3. overige boot:  
een boot die niet als een schip zoals bedoeld onder 1.1 aangemerkt kan worden .
  4. nieuw te bouwen boot:  
er is sprake van een nieuw te bouwen boot als er wel een bouwtekening is maar nog geen boot.
2. Er zijn geen andere uitzonderingen of afwijkingen in maatvoering toegestaan dan die in deze richtlijnen zijn genoemd.

#### **Artikel 2**

##### **Vervangingen en verbouwingen en lichte verbouwingen**

1. Onder het vervangen van een boot wordt verstaan:
  - a. het verwijderen van een bestaande boot en het op dezelfde plek afmeren van een andere boot;
  - b. het vervangen of veranderen van de romp/het casco, waardoor deze onherkenbaar veranderd wordt.

2. Onder het verbouwen van een boot wordt verstaan:
  - a. werkzaamheden aan of veranderingen van een boot, waarbij de uiterlijke staat wijzigt. Schilderwerk of andere kleuren vallen hier niet onder als de kleurstelling voldoet aan de welstandscriteria<sup>1</sup>;
  - b. het wijzigen van (een gedeelte van) een boot zonder dat de romp/het casco vervangen wordt en waarbij de uiterlijke staat van de boot verandert.
3. Onder een lichte verbouwing wordt verstaan:
  - a. verbouwingen aan ramen of deuren in een bestaande opbouw; en/of
  - b. verbouwingen aan ramen in een bestaande romp; en/of
  - c. het aanbrengen of vervangen van dakramen of een dakluik in een bestaand dak;
  - d. het plaatsen of vervangen van zonnecollectoren en zonnepanelen
  - e. het plaatsen of vervangen van een schotelantenne mits deze voldoen aan de loketcriteria zoals genoemd in de Welstandsnota op het water.

## Paragraaf 2. Vervangen

### Artikel 3

#### Voorschriften vervangingen

Aan een vergunning tot het vervangen van een boot (met uitzondering van het onherkenbaar veranderen van de romp dan wel het casco) wordt in ieder geval het voorschrift verbonden dat de te vervangen boot:

1. wordt gesloopt, wat moet worden aangetoond door het overleggen van een sloopverklaring; of
2. het beheergebied van stadsdeel Amsterdam-Centrum verlaat, dat moet worden aangetoond door het overleggen van een verklaring van een publiekrechtelijk lichaam waaruit blijkt dat elders ligplaats mag worden ingenomen; of
3. blijkens een ligplaatsvergunning mag afmeren op een andere ligplaats in het beheergebied van stadsdeel Amsterdam-Centrum.

### Artikel 4

#### Vervangen door een andere categorie

1. Een boot vallend onder de categorie schip mag in stadsdeel Amsterdam-Centrum met uitzondering van de Oostelijke Eilanden en de Nieuwe Vaart niet worden vervangen door een boot uit de categorie 'overige boot'.
2. Een boot vallend onder de categorie 'overige boot' mag worden vervangen door een andere boot uit de categorie 'overige boot' dan wel een boot uit de categorie schip, mits de vervangende boot voldoet aan de bepalingen van deze Richtlijnen en aan de welstandseisen.

## Paragraaf 3. Vervangen en verbouwen

### Artikel 5

#### Inpassing boten

1. Om voor een vervangings- of verbouwingsvergunning in aanmerking te kunnen komen, is allereerst vereist dat:
  - a. de betrokken toegestane ligplaats voldoende ruimte biedt en er aan weerszijden tenminste 2 meter ruimte overblijft tussen de vervangende/verbouwde boot en een eventueel daarnaast gelegen woonboot, bedrijfsvaartuig, object of steiger; én

---

<sup>1</sup> Alleen terughoudend kleurgebruik is toegestaan

- b. er minimaal tien meter ruimte tot een historische brug overblijft; én
  - c. er een positief nautisch advies is afgegeven.
2. Als er bij een te verbouwen boot aan weerszijden minder dan 2 meter ruimte is tot een andere boot, object of steiger, mag in afwijking van het in het eerste lid onder a bepaalde alleen worden verbouwd indien de boot niet langer wordt dan de te verbouwen boot.
3. Als een boot dichter dan tien meter bij een historische brug ligt, kan in afwijking van het in het eerste lid onder b bepaalde alleen worden vervangen of verbouwd indien de afstand tot de historische brug niet kleiner wordt dan voorheen.

## Artikel 6

### Welstandstoets

Een aanvraag voor een vervangings- of verbouwingsvergunning van een boot wordt getoetst aan de welstandscriteria door de Commissie voor Welstand en Monumenten. Dit geldt niet voor een vergunningsvrije verbouwing (verbouwing die voldoet aan de loketcriteria zoals opgenomen in de Nota Welstand op het Water en die valt in het gebied dat niet is aangewezen als beschermd stadsgezicht).

## Paragraaf 4. Maatvoering bij vervanging en verbouwing

### Artikel 7

#### Maximale maten

1. De maximale maten voor een vervangende boot zijn:
  - a. voor een schip:  
lengte: 25.00 meter;  
breedte: 5.00 meter;  
hoogte: 2.50 meter.
  - b. voor een overige boot:  
lengte: 20.00 meter;  
breedte: 5.00 meter  
hoogte: 2.50 meter.
2. In dit artikel wordt verstaan onder:  
lengte: de lengte over alles;  
breedte: de grootste breedte;  
hoogte: het hoogste punt, gemeten vanaf de waterlijn.
3. Aan de hierboven genoemde maatvoering dient ook te worden voldaan indien er wordt verbouwd, tenzij er sprake is van een dusdanige verbouwing dat het op grond daarvan niet redelijk zou zijn te eisen dat er aan de maximale maatvoering dient te worden voldaan.

## Paragraaf 5. Uitzonderingen en afwijkingsmogelijkheden

### Artikel 8

#### Vrijstelling voordek

Ten aanzien van een verbouwingsaanvraag voor een bestaande boot vallend onder de categorie schip kan, in afwijking van het bepaalde in artikel 1, lid 1, onder ii) c, tot 1 meter vergunning worden verleend indien er

- a. voldoende zicht is vanaf de wal op het water én
- b. er voldoende zicht is op de wal vanaf het water én

- c. de maatverhouding van het schip zelf daardoor niet verstoord wordt.  
Voor een nieuw te bouwen boot geldt deze mogelijkheid om vrijstelling te verlenen niet.

#### **Artikel 9**

##### **Vrijstelling tweede opbouw**

Wanneer een schip is voorzien van een tweede opbouw (roef), dan mag deze in hoogte - gemeten vanaf het gangboord tot aan de nok van de roef - maximaal 1.50 meter hoog zijn en in de lengterichting van het schip maximaal 30% van de totale lengte van het schip innemen.

#### **Artikel 10**

##### **Uitzondering maximale hoogtemaat**

In afwijking van het in artikel 7 bepaalde is in de Nieuwe Vaart aan de noordzijde tussen de bruggen 274 en 353 de maximaal toegestane hoogte voor schepen en overige boten 5 meter, gemeten vanaf de waterlijn.

#### **Artikel 11**

##### **Uitzonderingen van maximale maten**

- 1) In afwijking van het in artikel 7, eerste lid, onder a bepaalde kan vergunning voor het vervangen van een boot vallend onder de categorie schip worden verleend bij overschrijding van de maximale maatvoering. Deze afwijking geldt alleen voor attributen die het scheepskarakter onderstrepen, zoals de masten, ankerlieren, zwaarden, roer, een boegspriet enzovoorts.
- 2) In afwijking van het in artikel 7, eerste lid, onder a bepaalde kan vergunning voor het vervangen van een bedrijfsvaartuig vallend onder de categorie schip worden verleend bij overschrijding van de maximale maatvoering. Deze afwijking geldt alleen voor attributen of bouwsels op het bedrijfsvaartuig die ofwel karakteristiek zijn voor het type bedrijfsvaartuig, ofwel nodig zijn om de bedrijfsactiviteiten uit te kunnen voeren.
- 3) In afwijking van de in artikel 7, eerste lid onder a bepaalde breedtemaat kan in uitzonderingsgevallen vergunning worden verleend voor vervanging van een boot door een schip van maximaal 5.15 meter breedte. De criteria waaraan wordt getoetst zijn:
  - a. de nautische aanvaardbaarheid (doorvaartprofielen); en
  - b. de vraag of het schip speciaal verbreed is om ligplaats in te nemen.
- 4) In afwijking van de in artikel 7, eerste lid onder a bepaalde hoogtemaat geldt dat een stuurhut van een boot vallend onder de categorie schip maximaal 3.80 meter hoog mag zijn gemeten vanaf de waterlijn. De stuurhut moet rondom van glas zijn voorzien.
- 5) In uitzonderlijke gevallen, ter beoordeling van de Commissie voor Welstand en Monumenten, kan de maximale lengtemaat als bedoeld in artikel 7, eerste lid, onder a, met maximaal 10% worden overschreden bij vervanging van een schip door een schip.
- 6) In afwijking van de in artikel 7, eerste lid bepaalde hoogtemaat kan vergunning worden verleend in de volgende drie gevallen:
  - a. indien de overschrijding van de hoogtemaat wordt veroorzaakt door attributen die het doorzicht vanaf het water naar de wal en vanaf de wal naar het water niet beperken, zoals een schoorsteen en een daklicht. De maximale hoogte van een schoorsteen is in dat geval 2.00 meter vanaf de daklijn. De maximale hoogte van een daklicht bedraagt 0,10 meter gemeten vanaf het dak.
  - b. Voor een boot in de categorie 'overige boot' kan de vastgestelde hoogtemaat worden overschreden in geval van een stuurhutachtige opbouw. Deze stuurhutachtige opbouw moet rondom van glas zijn voorzien en worden toegepast over de hele breedte van de boot. Deze opbouw mag maximaal 3.00 meter lang zijn en maximaal 3.00 meter hoog ten opzichte van de waterlijn
  - c. Indien dit door de constructie van een boot uit de categorie 'overige boot' of vanwege betere afmeermogelijkheden nodig is, mag ter plekke van de ingang een verhoging in het dak worden

aangebracht van maximaal 1 meter breed en diep en met een maximale hoogte van 2,90 meter ten opzichte van de waterlijn. Indien een dergelijke verhoging nodig is en er ook een stuurhutachtige opbouw toegestaan kan worden moeten deze worden geïntegreerd.

- 7) Voor een boot in de categorie 'overige boot' kan de maximale breedtemaat met ten hoogste 0,50 meter worden overschreden ten behoeve van een looprand aan de waterzijde, waarbij de looprand nooit breder mag zijn dan 0,50 meter.

## **Paragraaf 6. Lichte verbouwingen**

### **Artikel 12**

#### **Eisen lichte verbouwingen**

1. Bij een lichte verbouwing aan een boot liggend in een gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht gelden de volgende vereisten:
  1. Een lichte verbouwingsvergunning kan alleen worden aangevraagd voor het vervangen van:
    - a. ramen en/of deuren in een bestaande opbouw; en/of
    - b. ramen in een bestaande romp; en/of
    - c. dakramen en/of dakluiken in een bestaand dak.
  2. De lichte verbouwing moet voldoen aan de loketcriteria uit de Welstandsnota voor het water.
3. Voor een vergunning van de lichte verbouwing is, zoals bepaald in de Welstandsnota op het water, tevens een positief welstandsadvies van de zogenoemde 'kleine welstandscommissie' vereist.
2. Een lichte verbouwing aan een boot gelegen in het gebied buiten het beschermd stadsgezicht waarbij voldaan is aan de in het eerste lid gestelde eisen is niet-vergunningplichtig.

## **Paragraaf 7. Milieueisen**

### **Artikel 13**

Bouwmaterialen mogen niet uitlogen

Uitlogende materialen zoals lood, koper en zink mogen niet zodanig worden toegepast bij een vervangende boot of bij een verbouwing van een boot dat deze materialen door inwerking van water kunnen uitlogen. Ook als er sprake is van onderhoud mogen bestaande uitlogende materialen niet worden vervangen door dezelfde uitlogende materialen, als deze niet zijn behandeld tegen uitlogen.

## **Paragraaf 8. Slotbepalingen**

### **Artikel 14**

#### **Calamiteitenregeling**

Boten die ten gevolge van een calamiteit teloorgaan mogen, ongeacht de oorspronkelijke maatvoering, worden herbouwd, mits de herbouwde boot identiek of nagenoeg identiek is aan de teloorgegane boot en de herbouw binnen twee jaar na de calamiteit plaatsvindt. Voor herbouw die aan deze voorwaarden voldoet is geen vergunning vereist.

### **Artikel 15.**

#### **Citeertitel en datum inwerkingtreding**

Deze richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen kunnen worden aangehaald als 'Boortrichtlijnen 2007' en treden op 1 januari 2008 in werking.

en voorts te besluiten:

- II de Richtlijnen bij vervanging van woonboten, vastgesteld door Burgemeester en Wethouders en verschenen op 12 juni 1996 (Gemeentebblad 1996, afdeling 3, volgnummer 35), in te trekken voor zover het betreft het beheergebied van stadsdeel Amsterdam-Centrum;
- III de beleidsregels uit de Nota Amsterdam te water (Gemeentebblad 1995, bijlage O: paragraaf 2.8 in te trekken voor het beheergebied van stadsdeel Amsterdam-Centrum);
- IV de beleidsregels uit het Evaluatierapport van de Nota Amsterdam te water van 9 juli 1999 (Gemeentebblad 1999, afdeling 3, volgnummer 57), voor het onderdeel 'Vervangen van een woonboot' (paragraaf 5.2 onder e in te trekken voor het beheergebied van stadsdeel Amsterdam-Centrum en in te trekken de beleidsregels uit het Evaluatierapport van de Nota Amsterdam te Water (Gemeentebblad 1999, afdeling 3, volgnummer 57): de regels 1 tot en met 5 onder de paragraaf getiteld: 'Vervangen van een woonboot'.
- V de welstandscriteria voor woonvaartuigen en woonarken, Gemeentebblad 1996, afdeling 3, volgnummer 36 in te trekken per 1 januari 2008.
- VI de 'Beleidsnotitie over het afmeren van (woon)boten bij historische bruggen' (2001/9171/ROIB) zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders op 18 september 2001 in te trekken;

In zijn oordeel heeft het dagelijks bestuur betrokken:

Wettelijke bepalingen

Artikel 2.3.2 t/m 2.3.4 en 2.4.2 t/m 2.4.4 van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006.

## **TOELICHTING op de RICHTLIJNEN bij VERVANGING en VERBOUWING van woonboten en bedrijfsvaartuigen**

### **Algemeen**

In deze richtlijnen worden regels gesteld voor het vervangen en verbouwen van zowel bedrijfsvaartuigen als woonboten. De grondslagen voor de richtlijnen vormen de artikelen 2.3.2 t/m 2.3.4 en 2.4.2 t/m 2.4.4 van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006 (verder te noemen Vhb)). De vervangingsrichtlijnen uit 1996 gingen alleen over woonboten. Nu het stadsdeel beleid gaat voeren voor alle categorieën van boten (woonboten én bedrijfsvaartuigen) moeten ook de regels hierop worden aangepast.

De (bouw)wetgeving zoals de Woningwet, het Bouwbesluit en de Bouwverordening is niet van toepassing op het afmeren, vervangen of verbouwen van woonboten. De binnenstad van Amsterdam is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit maakt dat op de vaste wal extra zware eisen gesteld worden aan bouwwerken. Woonboten en bedrijfsvaartuigen hebben een vaste ligplaats en zijn daarmee eigenlijk deel gaan uitmaken van het begrip bebouwde omgeving. De bouwregels zijn echter niet van toepassing. Op basis van de Vhb is het mogelijk om soortgelijke regels die gelden voor bouwwerken op de wal ook voor boten met vaste ligplaatsen op het water te stellen. Omdat 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. In feite vormen de vervangings- en verbouwingsregels de bouwwetgeving 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 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.

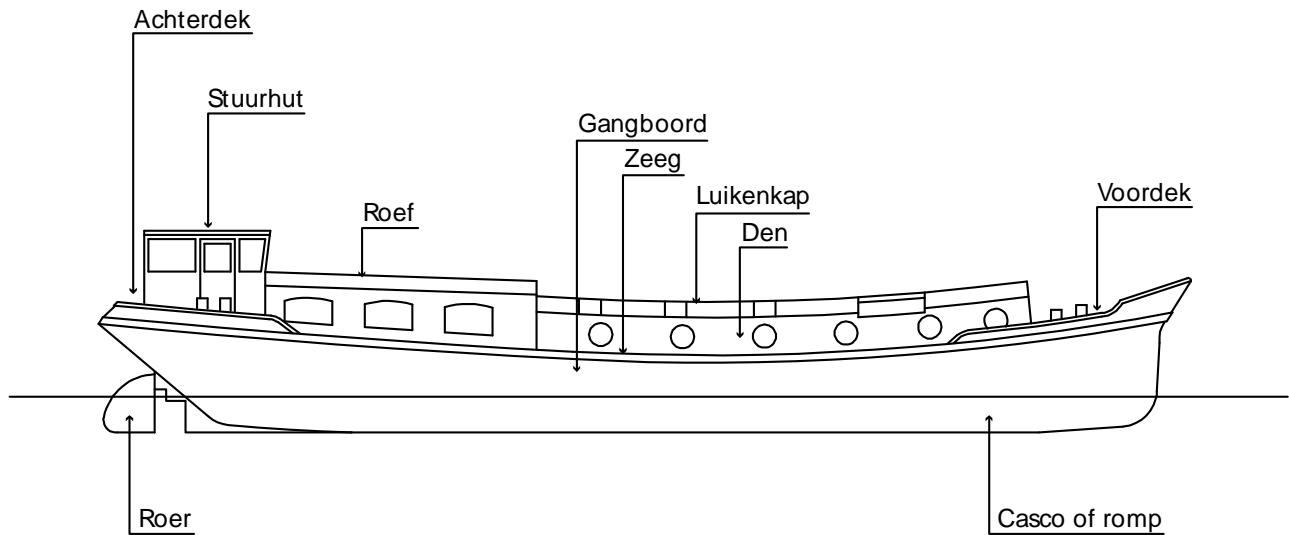
## **Paragraaf 1: Begripsomschrijvingen**

### **Artikel 1:**

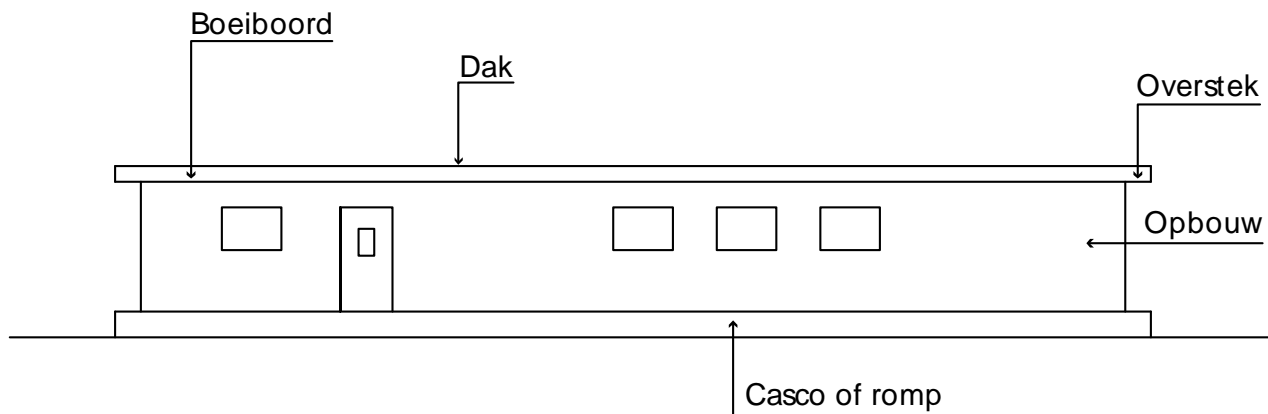
In de Vervangingsrichtlijnen 1996 was een onderscheid geïntroduceerd in drie categorieën woonboten: woonarken, woonschepen en woonvaartuigen. Dit onderscheid is toen speciaal ingevoerd omdat het expliciete verbod om woonboten te mogen vervangen door woonarken te strikt werd geacht. Er werd een soort van tussenvorm bedacht: het woonvaartuig. Door deze categorie aan een welstandstoets te binden, was de gedachte dat er meer mogelijk zou zijn. In de praktijk bleek dat deze wens niet in vervulling is gegaan, mede doordat de zeer summiere welstandscriteria te weinig aanknopingspunten boden. Dit leidde tot discussie en bezwaar- en beroepszaken. Door nu te kiezen voor twee categorieën met een duidelijke omschrijving wat een schip is kan de discussie hierover verminderen. Arkachtige, min of meer vierkante opbouwen zijn mogelijk, evenals betonnen casco's. De combinatie van heldere vervangings- en verbouwingsrichtlijnen met welstandsregels zullen ervoor zorgen dat vóóraf duidelijker is voor initiatiefnemers én omwonenden aan welke regels men zich moet houden en dat er minder aanleiding zal zijn voor eindeloze discussies.

De in artikel 1 gebezigde begripsomschrijving is zo algemeen mogelijk gehouden. Een juiste en absoluut sluitende beschrijving bestaat niet. In het streven naar zo objectief mogelijke criteria en regels zijn voor de verschillende onderdelen van woonboten en bedrijfsvaartuigen maximale maten aangegeven in de definitie. Een belangrijke aanvulling ten opzichte van de oude richtlijnen is dat in deze richtlijnen zowel woonboten als bedrijfsvaartuigen worden genoemd als onderwerp van de richtlijnen. Waar enkel de term 'boot', 'overige boot' of 'schip' wordt gebruikt geldt het artikel zowel voor woonboten als bedrijfsvaartuigen. Als er speciaal onderscheid is gemaakt tussen een woonboot en een bedrijfsvaartuig is dit expliciet opgenomen in de richtlijnen.

Bij een maatoverschrijding van één van de onderdelen, die niet met vrijstellingen uit de richtlijnen zijn te vergunnen verandert de categorie van de boot. Dus bijvoorbeeld een schip dat een hoofdopbouw (meestal een den) heeft van 1.50 hoog, is geen schip maar is een boot in de categorie 'overige woonboot'. Daarom is ook in het artikel duidelijk bepaald, dat er sprake moet zijn van in ieder geval a (een hoofdopbouw van maximaal 1.20 meter hoog) en van twee van de drie scheepsonderdelen: gangboorden, of voor- of achterdek om te kunnen spreken van schip. Er is een keuzemogelijkheid van twee van de drie genoemd om te voorkomen dat bepaalde typen schepen, waar één van de opgesomde onderdelen ontbreekt, daardoor niet als schip zouden worden aangemerkt. Vanwege de duidelijkheid is hieronder een tekening opgenomen waar de verschillende onderdelen in zijn aangegeven.



*Begrippen schip*



*Begrippen "overige boten"*

Voor een definitie van woonboot of bedrijfsvaartuig wordt verwezen naar artikel 2.2.1 van de Verordening op de haven en het binnenwater.

De derde omschrijving: 'nieuw te bouwen woonboten of bedrijfsvaartuigen' is opgenomen om duidelijk te maken, dat met een nieuw te bouwen boot nadrukkelijk geen nieuwbouwboot wordt bedoeld, maar een boot die alleen (nog) op tekening bestaat. In de praktijk bestaat er verwarring over het onderscheid tussen nieuwbouwboot en nieuw te bouwen boot.

Het tweede lid is opgenomen om duidelijk te maken dat er elders in de richtlijnen nog uitzonderingen en vrijstellingen komen op de maten die genoemd zijn in de definitiebepaling.

## Artikel 2

Het algemene uitgangspunt bij dit artikel is de wens van het dagelijks bestuur om de ingrijpende wijzigingen in uiterlijk aan een nadere toets te onderwerpen. Hier is onderscheid gemaakt in lichte verbouwingen waar loketcriteria voor zijn ontwikkeld. De meer omvangrijke verbouwingen zijn vergunningplichtig. Het enkel schilderen

van (een deel van) de boot is niet vergunningplichtig als voldaan wordt aan de welstandscriteria (gedekte kleuren). Ook onderhoud kan in extreme gevallen leiden tot de noodzaak om een vergunning aan te vragen.

De begripsomschrijving van vervangen is verduidelijkt om het verschil tussen vergunningplichtige en niet-vergunningplichtige activiteiten helder te omschrijven en om de termen te objectiveren. De term vervangen onder 1a spreekt voor zich, de term onder 1b slaat op de gevallen waarbij bijvoorbeeld een stalen casco wordt gewijzigd in een betonnen casco zonder dat dit te zien is. Dit kan zich voordoen bij woonboten met een vierkante opbouw.

Als een casco van metaal of beton is en in beide gevallen zwart is geschilderd is er uiterlijk geen verschil.

In het derde lid is ten opzichte van de oude regels een nieuwe categorie geïntroduceerd: lichte verbouwingen. Naar analogie van de Woningwet is deze categorie ook op het water ingevoerd. Het is niet wenselijk dat voor iedere kleine of zeer kleine aanpassing van een boot een relatief zware vergunningprocedure moet worden gevolgd. Bij het beantwoorden van de vraag welke categorie wél en welke categorie niet met een lichte verbouwingsvergunning kan worden afgedaan heeft het dagelijks bestuur de belangen van de individuele booteigenaar afgewogen tegen het algemeen belang van het beschermd stadsgezicht. In de Welstandsnota op het water zijn loketcriteria opgenomen. Het systeem hiervan luidt als volgt: in het gebied van het beschermd stadsgezicht zijn voor lichte verbouwingen vergunningen nodig. Deze worden echter op eenvoudige wijze getoetst aan de loketcriteria door een lid van de welstandscommissie en een medewerker van het stadsdeel. Hierdoor is de procedure korter. In het gebied buiten het beschermd stadsgezicht zijn de lichte verbouwingen die voldoen aan de loketcriteria in de Welstandsnota te water vergunningvrij.

Het dagelijks bestuur kan bij een geconstateerde afwijking van de criteria achteraf sancties opleggen om de verbouwing in overeenstemming te brengen met de loketcriteria. Verwezen wordt hier verder naar artikel 12 van de richtlijnen.

Enkele voorbeelden ter verduidelijking voor welke gevallen vergunning vereist is en ter beantwoording van de vraag of een boot moet voldoen aan de maximale (hoogte)maten:

- a. *het geheel afbreken van de opbouw en in exact dezelfde maatvoering, kleur en aanzien terugbrengen van de opbouw verandert niets aan het uiterlijk en zou daarom niet vergunningplichtig zijn. Deze vorm van onderhoud is echter zo extreem dat hiervoor vergunning dient te worden gevraagd. De boot moet terug naar de maximale hoogtemaat.*
- b. *Het vervangen van het casco (vanwege onderhoud), terwijl de opbouw in zijn geheel ongewijzigd wordt teruggeplaatst. Op grond van de definitie in de toelichting Vhb is dit een vervanging en moet een vervangingsvergunning worden aangevraagd. Als alleen het casco wordt vervangen hoeft de boot niet te worden teruggebracht naar de maximale maat.*
- c. *Het plaatsen van het (metalen) casco van een overige woonboot in beton is vergunningplichtig. Hiervoor moet een vervangingsvergunning worden aangevraagd. De maximale hoogtemaat mag niet (verder) worden overschreden maar de boot hoeft niet te worden teruggebracht naar de maximale maten.*
- d. *Het vervangen van een wand, een dak, een raamkozijn of raam, een deur vervangen, terwijl de plaats, materiaal en maat ervan gelijk blijft is niet vergunningplichtig. Omdat het uiterlijk niet verandert is hier geen sprake van een verbouwing maar van onderhoud. De boot hoeft ook niet terug naar de maximale maat*
- e. *Het vervangen van een raam of deur, waarbij plaats, maat of materiaal veranderen, is een verbouwing en daarvoor moet dus een (lichte) verbouwingsvergunning worden aangevraagd. De boot hoeft niet terug naar de maximale maat.*
- f. *Het casco én de opbouw worden vervangen. Dit is uiteraard een vervanging waarbij de nieuwe boot alleen kan worden vergund als die niet groter is dan de maximale lengte, maximale breedte en maximale hoogte.*

### **Artikel 3**

Op basis van artikel 1.2.6 van de Vhb kunnen aan vergunningen en ontheffingen voorschriften of beperkingen worden verbonden. In de richtlijnen uit 1996 kwamen deze voorschriften ook al voor. Er is geen aanleiding om deze te wijzigen. Naast deze (als verplicht opgesomde) voorschriften blijft natuurlijk de bevoegdheid aanwezig om

in voorkomende gevallen extra voorschriften te verbinden in het belang van welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart.

#### Artikel 4

Dit artikel geeft antwoord op de vraag of een schip kan worden vervangen door een overige boot. Het tot nu toe gevoerde rigide voorkeursbeleid voor schepen is in zoverre genuanceerd, dat bestaande schepen weliswaar nog steeds niet mogen worden vervangen door een boot uit de categorie 'overige boten', maar dat een arkachtige verschijningsvorm als vervanging van een boot in de categorie 'overige boten' wel weer is toegestaan, mits voldaan wordt aan de welstandscriteria. De realiteit op het water is dat er behoorlijk wat woonboten dicht op elkaar liggen, waardoor eventuele vervangingen of verbouwingen feitelijk niet mogelijk zijn door ruimtegebrek in de betreffende gracht. In de door de deelraad vastgestelde Visie op het water van de binnenstad is een klein aantal extra ligplaatsen ingepland. Deze zijn echter bestemd voor te verplaatsen woonboten.

Mede door de aanwijzing van de binnenstad als beschermd stadsgezicht is er is te weinig ruimte om medewerking te verlenen aan het verplaatsen van een woonboot waardoor er meer leefruimte zou kunnen worden gerealiseerd. Als voorbeeld noemen wij een ark van 12 meter lengte, die niet kan uitbreiden omdat er aan beide zijden een andere woonboot ligt. Met een vervangingsverbod van arkachtige woonboten (zoals dat sinds 1995 gold) zou alleen een vaartuig of schip als vervangende boot kunnen dienen. Deze typen boten bieden minder binnenruimte (door de vormen zijn vaak gangboorden nodig en kan de beschikbare ruimte niet volledig worden benut, zoals dat bij een ark wel het geval is). Bovendien zijn deze boten van kleinere maten minder goed verkrijgbaar. Het is onwenselijk dat arkachtige boten op deze manier verkrotten of dat woonarkeigenaren uiteindelijk niets meer met de ark kunnen. Als regel is opgenomen, dat schepen niet door overige boten mogen worden vervangen, maar dat de categorie 'overige boot' wel vervangen mag worden door een 'overige boot'.

#### Artikel 5

Dit artikel legt de verschillende nautische en ordeningsbelangen waaraan de vergunningaanvragen worden getoetst, nader uit. Dit is niet uitpuittend bedoeld. Er zijn immers meer belangen dan nautische belangen waaraan getoetst kan worden. De achterliggende gedachte bij dit artikel komt voort uit het feit dat sinds de zeventiger jaren er veel woonbooteigenaren ligplaats hebben gekozen, waar de gemeente op dat moment geen of nauwelijks betrokkenheid in heeft gehad. Daarmee zijn in sommige grachten ongewenste situaties in het verleden ontstaan, die op het moment van vervanging of verbouwing (in lengte) van een woonboot hersteld kunnen worden. In het eerste lid onder a worden de algemene nautische en ordeningsregels gesteld: een positief nautisch advies, 2 meter afstand tot naastliggende woonboten, bedrijfsvaartuigen of eventuele steigers en 10 meter afstand tot historische bruggen. Tot nu toe was vooral de twee meter afstandregel een kwestie van ongeschreven beleid. Dit is nu vastgelegd.

In lid 2 is een uitzondering gemaakt voor verbouwingen waarbij de lengte niet wijzigt. Het is bijvoorbeeld onwenselijk als een bestaande opbouw van een boot, die op minder dan twee meter afstand tot een andere boot ligt, in zo'n geval niet verbouwd zou kunnen worden of zelfs ingekort zou moeten worden.

Een zelfde soort uitzondering is verwoord voor de afstand tot historische bruggen in lid 3.

De afstand tot historische bruggen en de wijze waarop met deze regel wordt omgegaan is op 12 december 2001 in de toenmalige raadscommissie Financiën, Water etc. vastgesteld. Deze werkwijze is vastgelegd in artikel 5 eerste lid onder b en derde lid.

Onder historische bruggen worden de bruggen verstaan die op het moment van de aanvraag voor vergunning voorkomen op de Monumentenlijst met Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten.

Kortweg luidt deze regeling als volgt: Te allen tijden moet 10 meter afstand tot een historische brug in acht worden genomen. De enige uitzondering geldt voor boten die nu al op minder dan 10 meter afstand liggen: vervanging en verbouwing hiervan mag alleen als de bestaande afstand tot de brug niet minder wordt.

Een nautische toets is de beoordeling door de dienst Binnenwaterbeheer (als vaarwegbeheerder vanuit de centrale stad) van een ligplaats of steigerlocatie. Getoetst wordt op een vlotte en veilige doorvaart van het scheepvaartverkeer en veiligheid. Hiervoor worden door de centrale stad doorvaartprofielen vastgesteld.

#### **Artikel 6**

Hier is vastgelegd dat de Commissie voor Welstand en Monumenten de instantie is die het dagelijks bestuur adviseert over de welstandstoets. In het jaarverslag over de welstandstoets, dat (verplicht) gemaakt wordt voor de Welstandsnota voor gebouwen zal ook aandacht worden geschonken aan de welstandsadvisering op het water.

#### **Artikel 7**

De maximale maten in artikel 7 zijn van belang voor de beoordeling van de vergunningaanvragen. In de rest van de artikelen 8 tot en met 11 zijn uitzonderingen en vrijstellingsmogelijkheden in de maatvoering opgenomen. Voor schepen is een kortere maximale lengtemaat aangehouden van 25 meter in plaats van 30 meter die nu geldt in de bestaande regels. Deze maximale maat vinden wij beter passen bij de afmetingen van kademuren, de afstand tussen kademuur en gevels, de breedte van de grachten en de gangbare gemiddelde perceelbreedte. De breedtemaat is al lang bepaald op 5 meter evenals de hoogtemaat op 2.50 meter. Ook deze maten zijn afgestemd op de formaten van kademuren, kades en percelen. De lengtemaat van de categorie 'overige woonboot' is gesteld op 20 meter, omdat het bebouwd volume van deze boten meestal over de hele lengte gelijk (d.w.z. even hoog) is en daarmee een behoorlijk beslag legt op de (zicht)ruimte.

Bij de dienst Binnenwaterbeheer is een gedetailleerde meetinstructie vastgesteld, die wordt gebruikt bij het meten. In lid 2 zijn de belangrijkste instructies weergegeven, zodat duidelijk is hoe de maximale maten worden gemeten. Het derde lid van artikel 7 geeft een algemene vrijstellingsmogelijkheid voor het dagelijks bestuur om naar gelang van de in geding zijnde belangen te oordelen dat het vasthouden aan de maximale maten bij een verbouwing niet redelijk is. Het is niet de bedoeling dat, buiten de hierboven genoemde voorbeelden, van deze vrijstellingsmogelijkheid veelvuldig gebruik wordt gemaakt. Er moet een samenstel van belangen zijn die maakt dat het dagelijks bestuur een afwijking kan toestaan. Een enkel financieel belang is zeker niet voldoende. Andere belangen kunnen zijn (niet limitatief): het uiterlijk van de boot, de aard en ingrijpendheid van de verbouwing of de ligging van de boot ten opzichte van wal en/of water. Als voorbeeld noemen wij een bijzonder ontwerp uit de 20-er jaren van een woonark in Amsterdamse Schoolstijl of een verbouwing van een bestaande boot die te hoog is, waarbij slechts één gevelvlakindeling wordt gewijzigd. Het zou te ver gaan om dan te eisen dat de hele woonboot wordt verlaagd. Zie hiervoor verder ook de toelichting hierboven bij artikel 2.

#### **Artikel 8**

In artikel 1 lid 1 wordt een schip gedefinieerd. In artikel 8 wordt een uitzondering op de regel uit artikel 1 geformuleerd voor bestaande boten die ter vervanging dienen of die worden verbouwd. Bij nieuwbouw van boten is vooraf rekening te houden met deze eis. De bedoeling achter deze uitzonderingsbepaling is dat bestaande boten niet expres verbouwd zouden moeten worden om aan de regel te voldoen. Uitgangspunt van dit artikel is dat het zicht op het water zoveel mogelijk gewaarborgd is.

#### **Artikel 9**

Om te voorkomen dat een roef een te groot onderdeel gaat vormen van een schip is in artikel 8 een maximale maat opgenomen, die afhangt van de overige maten van het schip. Het gaat om een relatieve lengtemaat. De roefhoogte is wel een absoluut maximale maat, om te voorkomen dat de roef te hoog wordt ten opzichte van de overige onderdelen.

#### **Artikel 10**

De bepaling dat in de Nieuwe Vaart een grotere hoogtemaat is toegestaan komt voort uit de gedachte dat het water ter plekke heel breed is en de afstand van de boten tot aan de gevelrooilijn bijzonder groot is. Deze

maatvoering rechtvaardigt een grotere hoogtemaat. In de richtlijnen van 1996 was deze bepaling ook al opgenomen. In de praktijk blijkt in de meeste gevallen, dat deze maten ook zijn ingevuld.

#### **Artikel 11.**

Lid 1 van dit artikel is grotendeels overgenomen uit de richtlijnen van 1996. Belangrijkste gedachte bij dit artikellid is dat op of aan schepen allerlei relatief kleinere scheepsobjecten zijn bevestigd, die de maximale maatvoering overschrijden. Ditzelfde geldt voor attributen of functionele bouwsels op bedrijfsvaartuigen. Boten waarop bedrijfsactiviteiten worden uitgevoerd zijn soms uitgerust met noodzakelijke bouwsels zoals kranen, extra liermasten, een speciaal ontworpen vooronder of stuurhut of iets dergelijks. Belangrijk is wel, dat van de maten afwijkende bouwsels functioneel zijn voor de bedrijfsactiviteit. Het is niet wenselijk om voor deze objecten allerlei ingewikkelde procedures te doorlopen. Daarom is een algemene (niet uitputtende) beschrijving opgenomen van de soort attributen of objecten.

Omdat in de praktijk er meer schepen blijken te zijn die net iets breder zijn dan de bestaande breedtemaat van maximaal 5 meter, is een uitzonderingsmogelijkheid opgenomen in het derde lid van dit artikel. De criteria die hierbij worden gebruikt betreffen de nautische aanvaardbaarheid (doorvaartprofielen) en de vraag of het schip speciaal verbreed is om ligplaats in te nemen. Aanwijzing hiervoor is bijvoorbeeld de meetbrief. Als een schip speciaal verbreed is of gemaakt om ligplaats te kunnen innemen wordt de toestemming in ieder geval niet verleend.

Onder het regime van de oude regels was veel discussie over de vraag wat nou exact een demontabele stuurhut inhoudt. Deze eis van een demontabele stuurhut is vervallen. Het dagelijks bestuur vindt het geen bezwaar als de stuurhut ter plekke wordt opgebouwd. Een stuurhut op een schip van het type waarop gewoond wordt in de binnenstad, kenschetst zich door een ranke en doorzichtige bouw en constructie. Bij het ontwerp van een nieuw te bouwen schip of bij een verbouwing kan hier rekening mee worden gehouden en zal de welstandscommissie hier ook een oordeel over kunnen vellen. Er is wel als eis opgenomen dat de stuurhut rondom van glas moet zijn voorzien.

Het vijfde lid opent de mogelijkheid om schepen, die tot 10% langer zijn dan de maximale lengtemaat, dus tot 27,5 meter, toch vergund kunnen worden als de Welstandscommissie van mening is dat het aangevraagde schip op de beoogde ligplaats welstandelijk gezien hoog scoort. Dit betekent dat aanvragen voor vervanging door schepen die maximaal 27,5 meter lang zijn, wel ter beoordeling worden doorgezonden naar de Welstandscommissie, tenzij de ligplaats onvoldoende ruimte biedt.

In lid 6a is opgenomen, dat de noodzakelijke attributen op een woonboot of een bedrijfsvaartuig om te wonen of te werken (schoorstenen of een daklicht) slechts een algemene beperking in maat kennen (resp. maximaal 2 meter en 0,10 meter hoog). De maten hiervan gelden vanaf de voet of onderzijde van attributen tot aan de bovenzijde hiervan.

Voor de categorie 'overige boten' introduceert lid 6 onder b een nieuwe mogelijkheid om in het ontwerp een stuurhutachtige opbouw te realiseren. In de praktijk tot nu toe blijkt de maximale hoogtemaat van 2.50 meter af en toe te leiden tot min of meer vierkante opbouwen. Door deze mogelijkheid te introduceren is het denkbaar dat er meer mogelijkheden voor nieuwe ontwerpen komen voor meer scheepsachtige opbouwen. Deze stuurhutachtige opbouwen mogen ook ter plekke worden opgebouwd en moeten ook voorzien zijn van glas rondom.

Tot slot is in lid 6c de mogelijkheid gegeven dat ter plaatse van de deur een kleine verhoging is toegestaan. Vooral vanwege de wens om afgemeerde woonboten en bedrijfsvaartuigen zo dicht mogelijk tegen de kant af te meren (waardoor er meer waterruimte overblijft) kan het handig zijn om de deuropening iets te verhogen tot maximaal 2.90 vanaf de waterlijn. Dit is mede van belang voor de vast te stellen doorvaartprofielen van de centrale stad. Het kan zijn, dat een boot gedeeltelijk ligt in zo'n doorvaartprofiel. Door de mogelijkheid te bieden een kleine verhoging bij de toegangsdeur toe te staan, kan een boot in sommige gevallen na aanpassing indien gewenst makkelijk dichter naar de wal toe worden verplaatst. Verder is bepaald dat als een stuurhutachtige opbouw in het ontwerp passend wordt geacht en er ook een verhoogde deuropening wenselijk is, deze beide verhogingen geïntegreerd

moeten worden. De beperkende factor voor dit soort opbouwen kan zowel bij lid 4 als 6b en 6c de doorvaarthoogte van de brug zijn. Vanzelfsprekend mag deze kleine opbouw ook ter plekke worden opgebouwd of afgebroken om de brug te kunnen passeren.

De laatste uitzondering van lid 7 gaat over loopranden bij boten uit de categorie 'overige boten'. Hier is een looprand van maximaal 0,50 meter aan de waterzijde toegestaan, niet aan de kopse zijden van de boot en niet tussen wal en boot. Dus ook bij een boot met de maximale breedte van 5.00 meter is een looprand aan de waterzijde toegestaan. De belangrijkste beoordelingsfactor hierbij is echter het bepaalde in artikel 5: de looprand mag niet in strijd zijn met de nautische- en doorvaartregels. In veel gevallen laat de breedte van de gracht en de aldaar aanwezige woonboten een dergelijke looprand niet toe.

Voor eigenaren van bestaande woonboten uit deze categorie die een looprand willen aanbrengen geldt dat hiervoor altijd een verbouwingsvergunning moet worden aangevraagd.

Deze uitzondering is gemaakt, omdat in de praktijk veel eigenaren van arkachtige boten (uit de categorie 'overige boten') moeilijkheden ondervinden bij het onderhoud en schoonhouden van de boot aan de waterzijde. Door deze algemene bepaling op te nemen kan hieraan worden tegemoetgekomen. Deze looprand is echter uitsluitend bedoeld voor onderhoud. Het is geen extra buitenruimte. Opslag van materialen is niet toegestaan en hekwerken en andere bouwsels evenmin.

### **Artikel 12**

In verband met de wens om niet voor alle kleinere verbouwingen van schepen en overige boten een relatief zware vergunningprocedure te doorlopen stellen wij voor om naar analogie van de regels in de Woningwet (artikel 43) een categorie 'lichte bouwvergunning' te introduceren.

Voor welstandstoezicht op bepaalde licht-vergunningplichtige verbouwingen heeft de stadsdeelraad *loketcriteria* vastgesteld. Dit betreft ramen en deuren en gevelpanelen in een bestaande opbouw, ramen in een bestaande romp of dakramen of dakluik in een bestaand dak. De criteria staan vermeld in de Welstandsnota voor het water 2007. In artikel 12 wordt het systeem van de lichte verbouwingsvergunning geïntroduceerd.

Loketcriteria mogen uitsluitend betrekking hebben op de plaatsing, de vorm, de maatvoering, het materiaalgebruik en de kleur van de verbouwing. Een aspirant-bouwer moet met behulp van de loketcriteria vooraf zelf kunnen zien of zijn verbouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Er is een onderscheid gemaakt in het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht en het gebied dat dat niet is. Indien aan de loketcriteria wordt voldaan, mag de verbouwingsvergunning om redenen van welstand niet worden geweigerd in het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Hiervoor geldt een kortere vergunningprocedure. Kleine verbouwingen, die voldoen aan de loketcriteria in het gebied, dat niet als beschermd stadsgezicht is aangewezen, zijn niet vergunningplichtig. Het dagelijks bestuur heeft de mogelijkheid om achteraf verbouwingen, die in strijd met de loketcriteria zijn doorgevoerd, ongedaan te laten maken onder dreiging van een sanctie.

Bij de vaststelling van de legesbedragen voor vergunningaanvragen zal rekening gehouden worden met lagere leges voor lichte verbouwingen.

### **Artikel 13**

Dit artikel is opgenomen om bij te dragen aan het voorkomen van de vervuiling van het water met uitlogbare, zware metalen. Mede in verband met de vergunningvoorwaarden van de lozingsvergunningen van de gemeente Amsterdam op het rioolzuiveringsstelsel heeft het dagelijks bestuur een plan van aanpak vastgesteld om diffuse vervuilingbronnen van het water te voorkomen. Als de gemeente Amsterdam de opgave die de Europese Kaderrichtlijn Water stelt aan de kwaliteit van het oppervlaktewater wil halen, moet iedere kans om verdere vervuiling van het water te voorkomen, worden aangegrepen. Door de toenmalige Dienst Waterbeheer en Riolerings (nu Waternet) en stadsdeel Noord is een onderzoek gedaan naar de bijdrage van zinken dakgoten aan de zinkverontreiniging van het rioolwater. Er is gebleken dat de zinkbelasting door woningen met zinken dakgoten behoorlijk verhoogd is in vergelijking met woningen waar geen zink aan het regenwater blootstond. De uitlogbare

bouwmaterialen die bijdragen aan vervuiling van het water met zware metalen (zink, koper en lood) mogen daarom niet meer worden toegepast op boten.

In de nieuw te verlenen ligplaatsvergunningen zal dit ook als voorschrift worden opgenomen. Hiermee wordt ook bij komende (vergunningvrije) onderhoudsklussen voorkomen dat alsnog verboden uitlogende materialen worden toegepast.

#### **Artikel 14**

Omdat in de regel een vervangende boot aan de maximale maten moet voldoen achten wij het noodzakelijk een uitzondering vast te leggen voor calamiteiten. Het is immers niet redelijk om dit voor boten te eisen, terwijl voor woningen en bedrijfspanden wel een herbouwmogelijkheid bestaat in het geval van een calamiteit. Aan de andere kant lijkt het ook niet meer dan redelijk hieraan een termijn te verbinden waarbinnen de vervanging gerealiseerd moet zijn.

#### **Artikel 15**

Om verwarring te voorkomen met de oude Richtlijnen bij vervanging van woonschepen en woonvaartuigen en om een eenvoudige verwijstiel te verzorgen is in artikel 14 een eenduidige verwijstiel weergegeven: Bootrichtlijnen 2007. Indien de richtlijnen te zijner tijd zouden moeten worden bijgesteld, kunnen deze eenvoudig van een ander jaartal worden voorzien, zodat de verwijzing altijd eenvoudig zal zijn.

Daarnaast moet helder zijn wanneer deze bootrichtlijnen in werking treden.

Een afschrift van dit besluit ontvangt de sector Openbare Ruimte, de sector Bouwen en Wonen en de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam.

Voor eensluidend extract,

stadsdeelsecretaris

paraaf

QN/RD