

Wettelijk kader en regelgeving

Regelgeving ten aanzien van woonboten vindt plaats op niveau van het rijk, van provincie en waterschappen en van (stadsdeel)gemeenten. Vooral in de lagere regionen komen grote onderlinge verschillen voor; dit rapport beperkt zich tot Noord-Holland en met name tot Amsterdam.

WET OP WOONWAGENS EN WOONSCHEPEN

Sinds 1918 is de wet op woonwagens en woonschepen van kracht; momenteel is de werking daarvan teruggebracht tot één artikel, art. 31, inhoudende dat iedere gemeente bevoegd is ligplaatsen voor woonboten aan te wijzen. Gemeentelijke woonschepenverordeningen zijn op dit artikel gebaseerd. De wet was opgesteld voor de situatie op dat moment: de gehele mobiele beroepsbevolking van ons land werd over één kam geschoren omdat zij een zwervend, ongebonden en bedelend bestaan zou leiden, en daardoor een bron konden zijn van besmettelijke ziekten. 'Niet langer tenslotte zal worden geduld', aldus de memorie van toelichting, 'dat een deel der bevolking een leven leidt, waarbij de vereiste bestaansmiddelen uitsluitend kunnen worden verkregen door bedelen en wellicht andere strafbare feiten ten nadele van henzelf en het opgroeiend geslacht, dat niet in de gelegenheid wordt gesteld zich zedelijk en geestelijk te verheffen, ten nadele ook van de rustige plattelandsbevolking, die wordt opgeschrikt door deze bewoners van verplaatsbare woningen, die zich al te gemakkelijk aan de nasporingen der gemeentepolitie weten te onttrekken'.

Zonder vergunning van de Commissaris van de Koningin mocht op een woonschip niet worden gewoond. Die vergunning werd verleend als het schip voor bewoning geschikt was en er aantoonbaar voldoende middelen van bestaan waren. Het eerste werd het geval geacht als de lengte, breedte en hoogte van de woonruimte tenminste 4,5x2,1x2,1 meter bedroegen en als die verdeeld kon worden in een dag- en een nachtverblijf, een uitgangspunt dat nog in de jaren '80 van kracht was. Wel werden gemeentebesturen verplicht tenminste één ligplaats voor schepen binnen hun gemeente aan te wijzen (art 31, zie boven). Omdat de wet daarin niet voorziet namen de gemeentebesturen daarop in hun Algemene Politieverordening (APV) een verbod op, om buiten die aangewezen plaatsen een schip af te meren. Nog steeds is het gemeentelijk beleid meestal alleen op een dergelijke verordening gebaseerd.

De wet is sindsdien vele malen gewijzigd, de eerste keer al na enkele jaren, omdat de ideeën over de gedragingen van de bewoners in de praktijk al snel niet bleken te kloppen. Aangezien de overheid er steeds van uit bleef gaan dat woonboten feitelijk noodwoningen waren, een tijdelijk verschijnsel, werden nadere regelingen niet nodig geacht. Bij woonwagens was dat wel het geval: in 1968 werd er een nieuwe wet van kracht.

Al in de jaren '60 leidde onduidelijkheid over ligplaatsen tot chaotische toestanden. Woonschepen die uit de ene gemeente werden verwijderd, waren gedwongen in een naburige gemeente af te meren, of zij keerden terug om nog een poging te wagen.

Het woonbotenbeleid, dat in 1918 nog onder het ministerie van Justitie viel, kwam in 1957 onder het ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (CRM), gericht als het was op een terugkeer van de bootbewoners naar de maatschappij. Toen wonen op het water meer en meer als een aanvaarde woonvorm werd beschouwd, ging het beleid in 1971 over naar het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), alwaar onder leiding van staatssecretaris Marcel van Dam werd gewerkt aan een voorontwerp voor een nieuwe woonschepenwet. Het wetsontwerp, dat in 1975 gereed kwam, deed al direct een storm van protest opwaaien. Gemeenten werden verplicht in hun territorium bij bestemmingsplan plekken aan te wijzen als ligplaats voor woonschepen. Elders gelegen schepen zouden moeten verdwijnen. Feitelijk ging de wet uit van woonboten als een probleem van ruimtelijke ordening, en niet langer als sociaal probleem, zoals aan het begin van de eeuw.

De toelichting op het voorontwerp zag het woonschip als een aanvaardbare woonvorm. Als nadelen werden beschreven het schaden van stads- en landschapsschoon en de schade aan het milieu door de vervuiling van het oppervlaktewater en bijvoorbeeld het beschadigen van de oevers. Volgens de bootbewoners was het voorstel weinig tolerant ten opzichte van woonschepen en hun

bewoners. Het had een negatief uitgangspunt ten aanzien van ligplaatsen, het ging uit van tijdelijke, niet overdraagbare vergunningen, en het was tot stand gekomen zonder voldoende inspraak en vooronderzoek. Bewoners, georganiseerd in het Landelijk Woonschepen Overleg, wilden ook worden gehoord. Ook van andere zijde, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), werd kritiek geleverd, onder meer omdat volgens het wetsvoorstel bestemmingsplannen in de onhaalbaar korte tijd van één jaar moesten worden herzien. Het resultaat van dit alles was dat het wetsvoorstel werd ingetrokken en sindsdien op de lange baan is geschoven. Enige tijd later heeft de VNG, in nauw overleg met vele betrokkenen, een voorbeeld-woonschepenverordening opgesteld.

Inmiddels was Amsterdam, met ca. 20% van het Nederlandse woonbotenbestand binnen haar grenzen, zelf begonnen met het formuleren van een beleid. In 1974 keurde de Gemeenteraad een beleid goed, dat uitging van de status quo, ofwel bevestiging van het aantal woonboten, waarbij de aanwezige woonboten werden gedoogd, in – zoals later bleek vergeefse – afwachting van een nieuwe woonschepenwet. Tegelijkertijd werden regelingen getroffen voor aansluiting op gas, water en elektriciteit.

De bevoegdheden van de provincie Noord-Holland waren sinds 1964 vastgelegd in een provinciale verordening, waarin stond dat het innemen van een ligplaats in de provincie in principe verboden is, tenzij Gedeputeerde Staten ontheffing had verleend. De rechtsgrond voor de regeling was de bewaking, instandhouding en bevordering van natuur- of landschapsschoon. De grenzen tussen de bevoegdheden van rijk (wet 1918), gemeente (art 31 van die wet) en provincie (verordening) waren zeer onduidelijk.

Amsterdam formuleerde een nieuw beleid in de nota Wonen op Amsterdams Water uit 1979. In conceptvorm veroorzaakte ook deze nota een dermate groot protest, dat hij werd ingetrokken. Daarop startte moeizaam overleg met alle betrokkenen. Over de voorstellen werden diverse hoorzittingen gehouden, werkgroepen gevormd en ander overleg gevoerd, zonder dat men tot elkaar kon komen.

Alleen al de verschillende woonschepencomités waren het onderling oneens. Bijvoorbeeld verschilden de meningen over de vraag onder welke wethouder woonschepen zouden moeten vallen: ruimtelijke ordening, algemene zaken of volkshuisvesting. Aan Financiën, waaronder de woonboten nu vallen, werd toentertijd nog niet gedacht. Ook in Amsterdam wilde het woonschepenbeleid maar niet van de grond komen.

In 1991 werd, tegelijk met grote delen van de Woonschepenwet, het Reglement op woonwagens en woonschepen ingetrokken. Dit bevatte summier voorschriften waaraan inrichting en constructie van woonschepen moesten voldoen. De vereiste woonvergunning werd eveneens geschrapt. Sindsdien zijn er – afgezien van het genoemde artikel 31 – dus geen landelijke voorschriften meer voor woonboten. Het rijk achtte nieuwe regelgeving niet nodig en onmogelijk te formuleren, met als gevolg dat steeds meer gemeenten en provincies zich gedwongen zien eigen regelgeving op te stellen.

WONINGWET EN WET RUIMTELIJKE ORDENING

Vele instanties, commissies en advieslichamen hebben de regering aangeraden de werking van de Woningwet uit te breiden tot woonboten, al in 1938 en 1950, en vele malen erna. Vanwege het roerende karakter is een woonboot namelijk juridisch geen bouwwerk en dus is de Woningwet niet van toepassing evenmin als de bouwverordening. In 1992 heeft de afdeling rechtspraak Raad van State (6 augustus 1992, No. SO3.92.2319) beslist dat onder de vigerende Woningwet een op het water drijvend bouwsel niet valt onder het begrip ‘gebouw’ en evenmin onder de definitie van ‘bouwwerk’ in de gemeentelijke bouwverordening. Dit naar aanleiding van zogenaamde marina’s, drijvende steigers, in Roermond.

Ook pleidooien om woonboten te laten vallen onder de Wet ruimtelijke ordening zijn veelvuldig gehouden. Het – getorpedeerde – en al genoemde voorontwerp voor de nieuwe woonschepenwet uit 1975, opgesteld door het ministerie van VROM ging, zoals trouwens te verwachten, uit van het opnemen van ligplaatsen in bestemmingsplannen. In 1979 stelde de provincie Noord-Holland iets soortgelijks voor. De provincie verbaasde zich er over dat ‘de omgeving werd en wordt opgezet alsof er geen schepen liggen’. Geen wonder dat overheidsinstanties tegen schepen aanvoerden dat zij zich ‘aan iedere planologische toetsing en beheersing’ onttrokken.

De Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (ARS) pleitte in 1982 eveneens voor het opnemen van ligplaatsen in bestemmingsplannen. Immers de Wet ruimtelijke ordening zegt: ‘onder grond wordt

mede water begrepen’. Naderhand bepleitten velen dat het bestemmen van water en oever tot ligplaats voor woonboten, in samenhang wordt genomen met andere planologische beslissingen. Bovendien bestempelde de ARS een facetbestemmingsplan voor alleen het Amsterdamse water als een ‘onding’, omdat het verband met de aanpalende buurten daarmee verloren gaat. Deze werkwijze zal een ‘onhanteerbaar lint van water met steeds verschillend karakter’ opleveren. Momenteel is echter de gemeente Amsterdam, op initiatief van de Dienst Binnenwaterbeheer, begonnen voor de binnenstad een facetbestemmingsplan voor het water op te stellen.

In gewone bestemmingsplannen in de stad is vooral om praktische redenen vaak afgezien van het opnemen van woonboten: vanwege de vele procedures die daartegen worden aangespannen, gaan de termijnen veel te lang duren en neemt men de woonboten maar liever helemaal niet op. Een aantal gemeenten, waaronder een flink aantal in Noord-Holland, is er inmiddels toe overgegaan wonen op het water in bestemmingsplannen te regelen. Het aantal ligplaatsen wordt vastgelegd en vaak worden in de gebruiksvoorschriften van de tot ligplaats bestemde grond eisen gesteld aan de vorm en de afmeting van de woonboot en aan het oevergebruik. Ook in Amsterdam zijn sommige stadsdelen dit aan het voorbereiden.

HUIDIGE REGELGEVING RIJK EN PROVINCIE

Zoals hiervoor uiteengezet, is van woonschepenbeleid van rijk en provincie nauwelijks sprake meer. Het verlenen van een woonvergunning door de provincie is komen te vervallen. Het huidige beleid van de provincie Noord-Holland is erop gericht het woonbotenbeleid te decentraliseren. De gemeenten in het buitengebied moeten bestemmingsplannen opstellen waarin de 1200 woonboten die in de provincie buiten Amsterdam liggen, zijn opgenomen. Is dat bestemmingsplan er, dan treedt de provinciale verordening terug. De provincie ziet woonboten als een vorm van permanent grondgebruik. Men denkt voor de uitvoering nog enkele jaren nodig te hebben. Eén van de uitgangspunten van de provincie is om uit milieuoverwegingen woonschepen uit natuurgebieden te verwijderen. Welstandsbepalingen voor woonschepen zijn zelden opgesteld, veel verder dan ‘verstoring van stads- en landschapsbeeld’ komt men zelden en wat daaronder dan moet worden verstaan wordt niet expliciet gemaakt. De Commissie Woonschepen in Noord-Holland bracht in 1976 een rapport uit, waarin zij tot de slotsom kwam dat 48% van de arken in de provincie buiten Amsterdam afbreuk deed aan natuur- en landschapsschoon. Uiterst interessant is het bijbehorende beeldmateriaal, waaruit blijkt hoe onthutsend willekeurig een dergelijke beoordeling kan zijn. Dorp, Stad en Land (welstand Zuid-Holland) heeft onlangs een begin gemaakt met richtlijnen, waarbij verplaatsbaarheid en een watergebonden karakter belangrijke uitgangspunten zijn. Met de werking ervan is nog geen ervaring opgedaan. De Federatie Welstandstoezicht zegt de laatste tijd steeds vaker benaderd te worden met verzoeken om voorbeelden van richtlijnen voor woonboten, waarvan hen geen voorbeelden bekend zijn. Amsterdam – woonbotenstad bij uitstek – zou, met uitgebreide richtlijnen, in Nederland voorloper zijn.

AMSTERDAMSE REGELGEVING

• nota’s en verordeningen

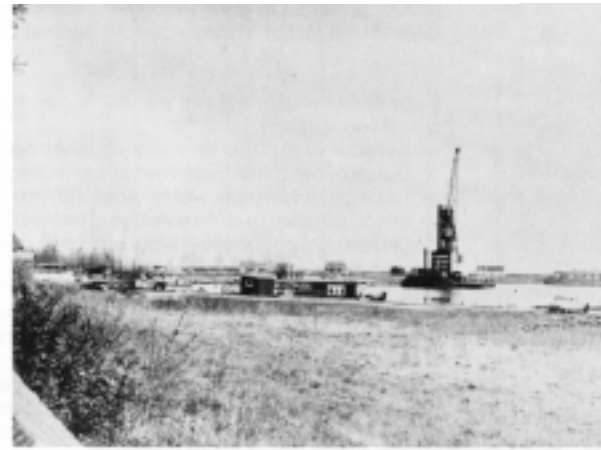
Op 15 juli 1995 zijn in Amsterdam in werking getreden de *Verordening op de haven en het binnenwater* (VHB) en de beleidsnota *Amsterdam te water*. De VHB geldt voor de hele stad en vormt het raamwerk waarbinnen B&W en de stadsdeelbesturen hun eigen beleid kunnen invullen. Beiden zijn voor welstandstoezicht op woonboten van belang.

De verordening bepaalt ondermeer dat het verboden is zonder vergunning van B&W met een woonboot een ligplaats in te nemen. Deze vergunning is persoons-, ligplaats-, en vaartuiggebonden. Bovendien kunnen B&W, in het belang van ordening van het water, de openbare orde, de veiligheid, het milieu en het stadsschoon de vergunning weigeren danwel voorwaarden verbinden aan het innemen van de ligplaats. In het kader van welstandstoezicht is uiteraard het stadsschoon het belang dat gediend wordt (art 2.2, lid 1 en 3). Ten overvloede meldt de toelichting dat ‘bij het behandelen van de aanvraag om een vergunning met het oog op het stadsschoon overwegingen met betrekking tot stedenbouwkundige inpasbaarheid worden betrokken’. Verder is bepaald dat B&W nadere regels kunnen stellen omtrent de afmetingen van woonboten, waarbij onderscheid kan worden gemaakt naar categorie. Bovendien moet een vergunning worden gevraagd voor het vervangen of het bouwen van een woonboot (art. 2.3, 2.4 en 2.5). Tenslotte kunnen B&W een welstandscommissie instellen om hierover te adviseren (art. 2.11), alsmede over aanvragen voor nieuwe ligplaatsen.

Storend

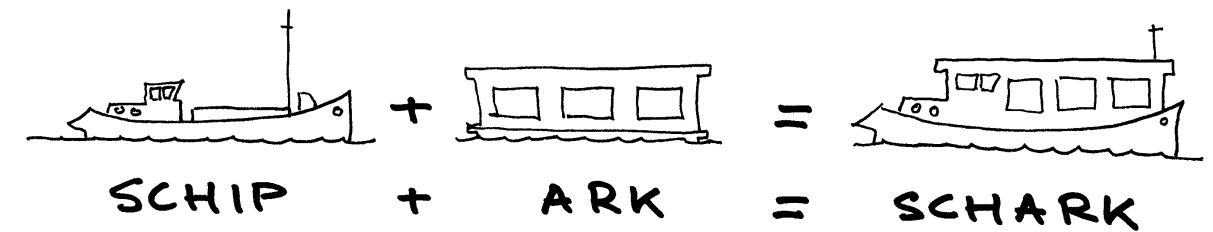


Niet-Storend



Een poging om greep te krijgen op woonboten in relatie tot stads- of landschapsschoon. Uit: Interim-Rapport van de Commissie Woonschepen in Noord-Holland, mei 1976

De beleidsnota *Amsterdam te water* – die gaat over het gebruik van het openbare water – schetst het waterbeleid voor de binnenstad en het Havenatlasgebied. In de nota worden de volgende typen woonboten onderscheiden en gedefinieerd:



woonschip

Een woonschip is een vaartuig dat aan romp en opbouw herkenbaar is als schip en dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf. Het vaartuig dient in elk geval te zijn voorzien van een originele stuurhut, een roer, gangboorden, alsmede van een luikenkap die grotendeels intact dient te zijn. Zo mogelijk dient het vaartuig eveneens te zijn voorzien van een mast. In geen geval mag het vaartuig voorzien zijn van een geheel of nagenoeg geheel dichtgebouwde, niet-authentieke, opbouw.

woonvaartuig of scharck

Een woonvaartuig of scharck is een vaartuig met een casco dat herkenbaar is als een van origine varend schip, waaronder begrepen een dekschuit, met daarop een gehele of gedeeltelijke opbouw, dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf.

woonark

Een woonark is een vaartuig, niet-zijnde een woonschip of een woonvaartuig, dat feitelijk niet geschikt is om mee te varen en dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf.

Wat het uiterlijk van woonboten betreft beperkt de nota zich tot het aangeven van maximale afmetingen per onderscheiden categorie:

woonark	max. 20 meter lang
woonvaartuig/scharck	max. 25 meter lang
woonschip	max. 30 meter lang

Maximale hoogte voor woonboten is 2.50 meter boven de waterlijn en maximale breedte is 5 meter.

De maten zijn mede bepaald door de hoogte van de bruggen en door nautische overwegingen; op deze regels worden hier en daar uitzonderingen gemaakt.

In de binnenstad bestaat een voorkeur voor woonschepen, tweede voorkeur is voor een woonvaartuig. De tussenruimte tussen twee woonboten moet 2 meter zijn.

De Nota *Amsterdam te water* was bedoeld om aan de bestaande onduidelijkheid een einde te maken. De nota is echter een aantal malen geëvalueerd en bijgesteld, hetgeen de duidelijkheid niet ten goede is gekomen. Begin 1999 werd tijdens de Raadscommissievergadering over het onderwerp telkens weer – vooral door de vele insprekers – om duidelijkheid gevraagd en om handhaving van het vastgelegde beleid en regelgeving. Vervolgens zal in de Gemeenteraad worden gedebatteerd over een volgende evaluatie van de nota.

De meeste stadsdelen komen met een eigen nota, met eigen beleidsvoornemens en eigen regelgeving. Zelfs gespecialiseerde woonboot-juristen hebben moeite door de bomen het bos te blijven zien.

De nota *Kade- en oevergebruik* van 16 november 1995 maakt duidelijk hoezeer kade en oever niet alleen op het raakvlak liggen van water en land, maar ook op het raakvlak van verschillende gemeentelijke diensten. De Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, de opvolger van de Sluis-, brug- en havengelddienst, heeft de zorg voor het openbaar water, dat daarmee buiten de verantwoordelijkheid valt van de wethouder voor het Beheer openbare ruimte. De walkanten zijn in onderhoud bij de Dienst stedelijk beheer. Daarnaast zijn ook de Dienst ruimtelijke ordening en de Stedelijke woningdienst betrokken bij het oevergebruik. De nota is alleen van toepassing op de binnenstad, omdat de stadsdelen – alweer – hun eigen verantwoordelijkheden hebben.

De nota stelt in verband met oevergebruik bij woonboten dat:

'gestreefd wordt naar een verbeterd beheer van de walkanten door opschoning daar waar de openbaarheid door privatisering gevaar loopt [...] en verder: 'bij herinrichting (structureel wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van woonschepen'.

Ten aanzien van aan- en afmeervoorzieningen: 'de directeur van de Dienst Stedelijk Beheer en de directeur van de Dienst Binnenwaterbeheer worden uitgenodigd met een plan van aanpak te komen waarin gefaseerd verbetering wordt nagestreefd in de situatie van afgemeerde woonschepen. Daarbij zal nadrukkelijk ook worden gekeken naar het hanteren van traditioneel in het stadsbeeld passende elementen [...]. Het blijkt namelijk dat de overgrote meerderheid van de woonschepen ligt afgemeerd aan bommen, lantaarnpalen, autohekjes en brugbalustrades.

• beschermd stadsgezicht

Wat de precieze gevolgen zullen zijn van het aanwijzen van de Amsterdamse binnenstad tot beschermd stadsgezicht voor het gebied als geheel is nog onduidelijk, en evenzo wat de gevolgen zullen zijn voor woonboten. Wel blijkt het beschermd stadsgezicht steeds vaker als argument wordt opgevoerd om zorgvuldiger met de openbare ruimte, en dus de grachten, om te gaan. Een notitie van D66 getiteld 'Een stedenbouwkundige kijk op het Amsterdamse water' (21 oktober 1998) pleit hier ook voor. En meestal impliceert dat een zeer terughoudend beleid ten aanzien van woonarken. Duidelijk is eveneens dat de bestaande bestemmingsplannen aangepast moeten worden en een meer conserverend karakter zullen krijgen; de woonboten zouden daarin kunnen worden meegenomen.

• stadsdelen

Veel stadsdelen hebben, na de decentralisatie in 1984, inmiddels een eigen woonbotenbeleid op schrift gesteld, waarbij *Amsterdam te water* als kapstok is gebruikt.

In de *Verordening op de haven en het binnenwater* is ook bepaald dat het woonbotenbeleid grotendeels een aan de stadsdelen overgedragen bevoegdheid is. 'Ieder stadsdeel is daarmee zelf verantwoordelijk voor met name het beleid ten aanzien van woonboten en voor het stellen van regels met betrekking tot milieu, stadsschoon en afmetingen binnen het kader van de verordening.' (toelichting op art. 2.2) Stadsdelen zijn eveneens bevoegd een welstandscommissie in te stellen (of de door B&W in te stellen commissie in te schakelen).

In elk geval de stadsdelen Noord, Watergraafmeer, Oud-West, Zuid en Zeeburg hebben een beleidsnota, waarvan die van Noord al uit 1991 dateert. Regels betreffen voornamelijk maximale afmetingen en de minimale ruimte tussen de schepen en wijken soms af van *Amsterdam te water*. Aan het Ijsbaanpad is de maximale breedte bijvoorbeeld in principe 6, en in Noord voor woonarken 7 meter, Oud-West wil aan de Da Costagracht een tussenruimte van 5 in plaats van 2 meter, evenals Zeeburg. Zeeburg en Noord zijn ook flexibeler ten opzichte van de afmetingen van varende schepen. Noord is begonnen aan het opnemen van ligkavels voor woonschepen in bestemmingsplannen, en Watergraafmeer kondigde dat in de nota uit 1993 ook aan. Noord is ook uitgifte in erfpacht van de ligkavel aan het voorbereiden.

• welstandstoezicht

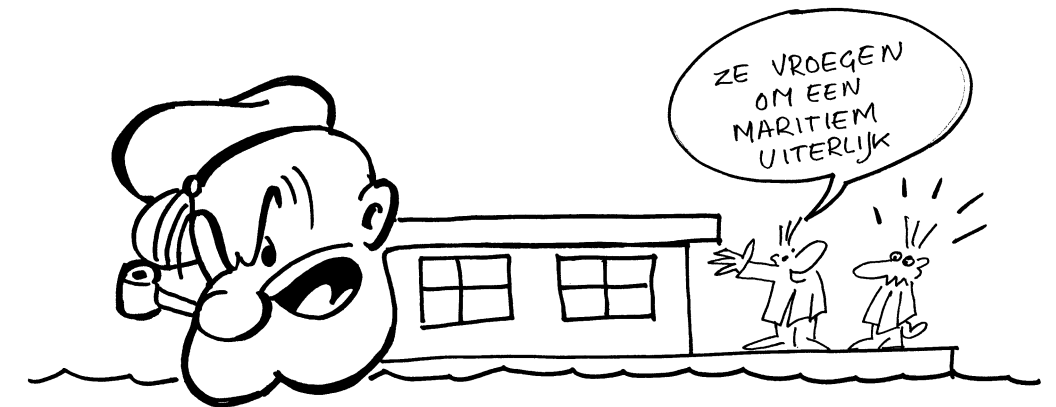
In Amsterdam vindt de welstandsadviesering zijn oorsprong in de al genoemde VHB en de daarop gebaseerde Richtlijnen ter vervanging van woonboten. In de VHB is opgenomen dat een welstandscommissie B&W kan adviseren over vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen, over het verlenen van ligplaatsvergunningen of het stellen van voorwaarden daaraan (in verband met het stadsschoon).

Bij besluit van B&W, genomen op 24 mei 1996, werd de al bestaande Commissie voor Welstand en Monumenten aangewezen om deze welstandelijke beoordeling op zich te nemen. Ook het dagelijks bestuur van de stadsdelen kan een welstandsoordeel vragen en doet dan in de praktijk meestal eveneens aan deze commissie, net zoals dat voor gebouwen gebeurt.

De Richtlijnen ter vervanging van woonschepen uit 1988, (toen nog gebaseerd op de Algemene plaatselijke verordening, art. 98 en 100), stonden binnen de grachtengordel het vervangen van een woonschip door een woonark niet langer toe. Naar aanleiding van een raadsdebat over de *Nota Amsterdam te water* werd toch een opening gegeven voor de vervanging van schepen door arken: dit was wel toegestaan op voorwaarde dat de welstandscommissie een positief advies zou uitbrengen. Daartoe werden de aangepaste richtlijnen ter vervanging van woonschepen vastgesteld op 24 mei 1996.

Gelijktijdig werden de volgende welstandscriteria opgesteld die nu in feite nog steeds van kracht zijn:

1. de opbouw mag de buitenmaten van het casco niet overschrijden;
2. het casco en de opbouw dienen onderling in evenwichtige verhouding te zijn. Bovendien dienen de gevels goed van verhouding te zijn;
3. in afwijking van de [...] gestelde maximale maten kan toestemming worden verleend voor de aanbouw van een erker of soortgelijke constructie in de lengte, mits de diepte daarvan niet meer bedraagt dan een tiende gedeelte van de breedte van de woonboot.
4. schotelantennes, schoorstenen, vlaggemasten en vergelijkbare toevoegingen dienen zodanig te zijn geplaatst dat het totaalbeeld niet wordt aangetast;
5. de toe te passen materialen dienen het waterkarakter te ondersteunen. Onder andere steenachtige materialen zijn daarom niet toegestaan;
6. bij de toepassing van plaatmaterialen dient de verdeling van de naden een wezenlijk onderdeel te zijn van de gevelopbouw;
7. het houtwerk dient te worden uitgevoerd in een terughoudende kleur. Kleuraccenten, mits beperkt, zijn toegestaan;
8. het dak dient zorgvuldig te zijn vormgegeven;
9. de detaillering dient zoveel mogelijk een maritiem karakter te hebben; dit betekent een slanke, en naar het water verwijzende vormgeving.



Het onderhavige rapport is een nadere uitwerking daarvan en zal bovenstaande richtlijnen te zijner tijd vervangen.

Bovendien werd in 1996 de Commissie Historische Schepen ingesteld die adviseert over historische pleziervaartuigen van langer dan 12 meter en die verbouwingsaanvragen van varende schepen beoordeelt. De resterende aanvragen, meestal woonarken en woonvaartuigen, gaan naar de welstandscommissie. BBA beslist welke commissie wat beoordeelt.

Een beleid voor varende monumenten ontbreekt inmiddels nog steeds.

Tussen de opstelling van de vervangingsrichtlijnen (medio 1996) en eind oktober 1998 heeft de Amsterdamse welstandscommissie in 114 gevallen over woonboten geadviseerd, waarvan 110 in de binnenstad en 4 elders. Daarvan werden er uiteindelijk 41 goedgekeurd.

De welstandscommissie heeft willen vasthouden aan een beoordelingsniveau, dat vergelijkbaar is met dat voor woonhuizen. Het uiterlijk van de meeste arken blijkt dan ver onder de maat. Bovendien constateert welstand dat het toestaan van woonarken in de binnenstad in feite gelijk staat met bouwen in de gracht, omdat de arken steeds minder met een schip van doen hebben en steeds meer op een woonhuis lijken.

'Er komt dus niet veel terecht van de verwachting dat er meer arken zouden kunnen worden ingepast', constateerde BBA daarop. Eind 1998 werd daarom een voorstel voorbereid om de vervanging van woonboten door woonarken in de binnenstad alsnog te verbieden. Wordt dit voorstel aangenomen dan mogen schepen en arken dus niet langer worden vervangen door een ark. Een welstandsadvies zal daardoor in de binnenstad overbodig worden; de Commissie Historische Schepen blijft over verbouwingsaanvragen voor historische schepen adviseren. Gaat dit plan door, dan zal het beeld van de binnenstad hierdoor mettertijdig aanmerkelijk veranderen. Inmiddels gaan steeds meer stadsdelen – waar vervanging van woonboten door arken wel is toegestaan – er ook toe over de welstandscommissie om advies te vragen.

Aan de welstandscommissie is een woonbootdeskundige toegevoegd, afkomstig uit de Commissie Historische Schepen.

De Welstandscommissie op haar beurt heeft de wethouder laten weten weliswaar het haar opgedragen werk te doen, maar hoogst ongelukkig te zijn met de gang van zaken. Zolang woonboten niet in bestemmingsplannen worden opgenomen bestaat er geen structureel stedenbouwkundig idee dat voor de commissie als leidraad kan gelden. Bovendien blijken de ingediende plannen een dusdanig lage kwaliteit te hebben dat er geen inhoudelijke discussie mogelijk is, aangezien er geen ontwerper aan te pas komt. Welstand pleit voor een stedenbouwkundige overall visie, een zorgvuldig kijken naar welke plekken in aanmerking komen voor deze woonvorm en welke criteria hiervoor kunnen worden aangelegd. Dit rapport is de aanzet daartoe.