

Welstandsbeleid voor woonboten in Noord-Holland



Colofon

Themacommissie WZNH adviescommissies
voor ruimtelijke kwaliteit

tekst en fotografie: Marijke Beek (Beek&Kooiman Cultuurhistorie),
Amsterdam

vormgeving: Eva DeCarlo, Amsterdam

oktober 2008

Inhoudsopgave

1. Aanleiding: de wenselijkheid van gemeentelijk beleid	5
2. Over deze brochure	6
3. Overzicht van mogelijk beleid en regelgeving	7
4. Vier soorten gebieden	9
beschermde stads- en dorpsgezichten	10
overige binnenstedelijke locaties	15
buitengebied	19
‘rafelranden’ en bedrijventerreinen	23
Bijlage 1	26

1. Aanleiding: de wenselijkheid van gemeentelijk beleid

In een groot aantal gemeenten in Noord-Holland liggen woonboten.

Woonboten zijn geen bouwwerken en dus zijn ze voor de Woningwet niet bouwvergunningplichtig.

Toch wordt WZNH nogal eens om advies gevraagd over bouwplannen voor woonboten, in het kader van de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). Vaak zijn er geen criteria opgenomen in de welstandsnota, zodat de welstandscommissie geen beoordelingskader heeft. Bij de beoordeling wordt dan teruggevallen op de algemene criteria, omdat de - voor gebouwen gemaakte - gebiedsgerichte criteria niet op woonboten zijn toegesneden.

Dat speelde ondermeer in de gemeente Hoorn. WZNH heeft toen aangeboden om - in samenspraak met de gemeente - te adviseren over een samenhangend beleid met betrekking tot de maatvoering en verschijningsvorm van woonboten. Inmiddels wordt een begin gemaakt met beleid op basis van de notitie die daarvoor is gemaakt. Het resultaat bleek goed bruikbaar, waarop WZNH besloot de notitie uit te bouwen tot een brochure voor de hele provincie Noord-Holland. Bovendien kwam tijdens het onderzoek boven water dat er voor een goed ruimtelijk resultaat meer nodig is dan toepassing van welstandsrichtlijnen op grond van de APV alleen. Het ontwikkelen van een visie op de watergebieden en het op basis hiervan beleidsmatig en wellicht planologisch vastleggen hiervan (bijv. het opnemen van woonboten op de bestemmingsplankaart) zijn minstens zo belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit. Hieraan wordt in deze brochure dan ook aandacht besteed.

Deze brochure onderscheidt in Noord-Holland vier soorten gebieden waarin woonboten te vinden zijn. Bij ieder soort gebied is een aantal criteria gegeven. Deze gebiedsgerichte benadering sluit aan bij het gemeentelijk welstandsbeleid.

Voor de manier waarop de welstandscommissie een woonboot beoordeelt, is het van groot belang waar de boot ligt: gaat het om grachten of een haven in een historische binnenstad, om een kanaal of rivier buiten de kern of op een bedrijventerrein, of ligt de woonboot in het buitengebied? Welke ambitie heeft de gemeente met dat gebied? Bovendien is het van belang om wat voor soort woonboot het gaat: een woonark, een woonschip of een tussenvorm daarvan. (zie bijlage 1)

In deze brochure worden verschillende soorten gebieden onderscheiden, elk met een beschrijving, een kaartje, een aantal foto's en bijbehorende welstandscriteria voor woonarken en woonschepen. De brochure is te zien als een soort gereedschapskist.

Om de gereedschapskist goed te kunnen gebruiken, moet een gemeente echter eerst een visie ontwikkelen op het gebied waarin de woonboten liggen. Allereerst moet uiteraard duidelijk zijn wat er door middel van staand beleid is geregeld. Het ligt bijvoorbeeld voor de hand in een beschermd stads- of dorpsgezicht strenge welstandsrichtlijnen voor woonboten vast te leggen. Uitgaande van de bestaande situatie formuleert de gemeente dan een wensbeeld en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor wonen op het water. Dit kan een heel verschillend resultaat geven, variërend van 'het zich zoveel mogelijk voegen in het open groengebied' of 'het toelaten van alle soorten woonboten in het bedrijventerrein aan de stadsrand ten behoeve van meer menging van functies' tot 'het streven naar een haven-achtig karakter door vooral historische schepen toe te laten in het historisch stadsgezicht'. Vervolgens moet worden bepaald welke typen woonboten in welk gebied gewenst zijn, hoeveel, met welke maximale afmetingen en met hoeveel ruimte rondom. Het ligt uiteraard voor de hand in gebieden waar al woonboten liggen de bestaande situatie als gegeven zwaar mee te laten wegen. Pas daarna is het mogelijk sets welstandscriteria op te stellen per gebied en per type woonboot.

2. Over deze brochure

Overzicht

Een overzicht van waar in Noord-Holland woonboten liggen en wat voor soort boten dat dan zijn, bestaat momenteel niet. In 1976 is voor het laatst een dergelijk, maar dan ook zeer gedegen, overzicht gemaakt, het *Interim Rapport van de Commissie Woonschepen in Noord-Holland*. De Commissie was door Gedeputeerde Staten ingesteld, om aanbevelingen te doen voor toekomstig beleid. Aanleiding was de vermeende aantasting van het landschapsschoon. In de provincie (inclusief Amsterdam) lagen toen 4500 woonboten, waarvan 2100 in de hoofdstad. Voor die inventarisatie zijn niet alleen alle woonboten geteld, maar ook werd aan alle bewoners een enquête voorgelegd. Iets dergelijks is er nu niet, maar wel is WZNH via (individuele leden van) haar commissies redelijk op de hoogte van de stand van zaken op dit moment.

Soorten gebieden

Deze brochure onderscheidt daarom in Noord-Holland vier soorten gebieden waarin woonboten te vinden zijn. Bij ieder soort gebied is een aantal criteria gegeven. Deze gebiedsgerichte benadering sluit aan bij het gemeentelijk welstandsbeleid. Deze soorten gebieden zijn:

- beschermde (historische) stads- en dorpsgezichten
- overige binnenstedelijke locaties
- buitengebied
- 'rafelranden' en bedrijventerreinen.

Uitgangspunten

De brochure gaat uit van een bepaalde visie op woonboten in Noord-Holland. De ervaring heeft geleerd dat de meeste gemeenten zich hierin zullen kunnen vinden. Heeft een gemeente andere ambities, dan kunnen uiteraard de bestaande beschrijvingen en de passages over beleid en de daarop gebaseerde criteria worden aangepast.

- ten eerste wordt ervan uit gegaan dat welstandscriteria voor woonboten toegesneden horen te zijn op het gebied waarin de woonboten liggen. (zie verder onder 'Uitwerking')
- het tweede uitgangspunt is dat vanaf de openbare weg in principe zicht op het water mogelijk moet zijn. De afmetingen van de woonboot en de tussenruimte tussen de boten onderling zijn daarvoor van het grootste belang.
- het derde uitgangspunt is woonboten een individuele verschijningsvorm hebben. Het zou niet goed zijn als er een lint ontstaat van identieke rechthoekige dozen. Het aanbrengen van geleding in de hoofdvorm van de woonboot draagt bij aan het vinden van een eigen vorm, bijvoorbeeld een overkapt terras, een gangboord of een overstekende kap.
- ten vierde zouden woonboten niet moeten gaan lijken op een huis met steile kap, dakkapellen en schoorstenen, gemaakt van baksteen en dakpannen. Daardoor kan immers het beeld ontstaan van een rij woonhuizen op een plek waar woonhuizen niet thuishoren.

Uitwerking

In deze brochure zijn binnen de vier soorten gebieden criteria opgesteld voor twee typen woonboten: voor woonarken/woonvaartuigen en voor woonschepen. Woonarken en woonvaartuigen zijn daarbij in één categorie samen genomen, omdat in de meeste gemeenten woonvaartuigen weinig voorkomen. De beschrijvingen van de soorten gebieden zijn een soort grootste gemene deler van dit soort gebieden in Noord-Holland. Ook de bijbehorende kaartjes zijn alleen bedoeld om een globale indruk van het karakter van zo'n soort gebied te geven.

Voor 'rafelranden en bedrijventerreinen' is een basisset van criteria opgesteld ten behoeve van de handhaving van een minimale basiskwaliteit. Bij de andere gebiedstypen zijn bovendien criteria opgenomen die hierop aanvullend zijn. Het gaat dus om een stapeling: de minimale criteria worden per gebied aangevuld met extra, op dat gebied toegesneden, criteria. Bij 'beschermde stads- en dorpsgezichten' zijn dus, gelet op de bijzondere waarde van het gebied, de meeste extra criteria opgenomen.

3. Overzicht mogelijk beleid en regelgeving

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan kunnen ligplaatsen voor woonboten worden opgenomen. De boten zijn dan - op schaal - ook op de bestemmingsplankaart gezet. Onder de bestemming *Water* wordt beschreven wat de maximale afmetingen zijn.

- Ligplaatsen

Voor het aanzien van de binnenstad en het ervaren van het water zijn de afmetingen van woonboten en de precieze ligging ervan misschien nog wel van meer belang dan de vormgeving van de woonboot. Daarom is het van groot belang ligplaatsen op te nemen in het bestemmingsplan met een aantal nadere bepalingen, bijvoorbeeld:

*de maximale afmetingen (hoogte vaak 2,5 – 3,5 meter, lengte en breedte in relatie tot het water)

*de minimale ruimte tussen de woonboten, tussen kade en boot en de maximale breedte van de loopplank.

- Kadegebruik

De bedoeling van regulering van het kadegebruik is meestal doorzicht naar het water te garanderen. Hoge en gesloten erfafscheidingen en bijgebouwen voor de tussenruimtes tussen de boten zijn dus ongewenst.

Geef ook een maximale hoogte voor de erfafscheidingen aan (bijvoorbeeld niet hoger dan een meter); de vormgeving ervan wordt vastgelegd in de welstandsnota. Ook is het denkbaar dat de gemeente zowel afmeervoorzieningen als erfafscheidingen zelf realiseert en de kosten en onderhoud daarvan betreft in de precarioeregeling.

Omdat het opnemen van dergelijke bepalingen in het bestemmingsplan veel tijd kost, kunnen, vooruitlopend daarop, eisen worden gesteld via de APV, de Woningwet en de Verordening Precariobelasting.

[zie als voorbeeld: <http://zbs.denhaag.nl/risdoc/2000/RIS076858.PDF>]

Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

In de APV kan over het gebruik van openbaar water en ligplaatsen van woonschepen het volgende geregeld zijn: *'Het is verboden zonder vergunning van het college een woonschip binnen de gemeente te 'doen verblijven'*. Vervolgens staat opgesomd voor welke locaties zo'n vergunning wel kan worden gegeven.

Het college kan nadere voorschriften geven met betrekking tot het *'innemen, veranderen of gebruik van een ligplaats in het belang van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, milieuhygiëne en het aanzien van de gemeente'*. Dit laatste kan welstand betreffen.

In het gedeelte van de APV waarin het College nadere voorschriften kan geven met betrekking tot het aanzien van de gemeente kan toegevoegd worden dat het niet voldoen aan redelijke eisen van welstand een grond kan zijn om een ligplaatsvergunning in te trekken of te weigeren.

Welstandsnota

Woonboten zijn geen bouwwerken en dus zijn ze voor de Woningwet niet bouwvergunningplichtig. In sommige gemeentelijke welstandsnota's zijn desondanks wel objectcriteria voor woonboten opgenomen. Dit wordt mogelijk doordat de APV nadere voorschriften geeft over het aanzien van de gemeente, zie boven.

Beschermd stads- en dorpsgezichten

Sommige historische stadskernen en dorpen zijn (met grachten en havens) aangewezen tot Beschermd stads- of dorpsgezicht. In de toelichting is onder 'Nadere bepaling van te beschermen waarden' omschreven wat er precies beschermenswaardig is. Dit is van belang voor de visie op het gebied en de plaats van woonboten daarin.

Precarioverordering

Veel bootbewoners betalen aan de gemeente precario voor het gebruik van het stukje kade bij hun boot. Precario is een oneigenlijk instrument om beleid voor walkantgebruik mee te regelen, omdat de heffing van precario geen grondslag biedt om voorwaarden mee te stellen. Bovendien verdraagt de heffing van precariobelasting over grond die in gebruik is gegeven voor particuliere doeleinden (bijvoorbeeld een tuin met een heg eromheen) zich slecht met de grondslag van precario, omdat deze grond in feite niet meer voor de openbare dienst bestemd is. In het *Praktijkboek beheer walkanten*, in 2006 opgesteld door de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, wordt daarom geconcludeerd dat het de voorkeur verdient om op termijn het bestemmingsplan als beleidsinstrument in te zetten. [<http://www.binnenwaterbeheer.amsterdam.nl/woonboten/beleid>]

Ligplaatsenkaart

Het is te adviseren voor de gemeente een ligplaatsenkaart te maken. Daarop kunnen verschillende boten, zowel woonboten als varende schepen, worden aangegeven. Omdat in Noord-Holland veel havenstadjes aan het IJsselmeer liggen, wordt in deze brochure relatief veel aandacht besteed aan havens en varende schepen. Op een dergelijke kaart kunnen bijvoorbeeld de volgende categorieën boten worden aangegeven:

- woonarken/woonvaartuigen
- voormalige beroepsvaartuigen
- varende monumenten/museumschepen
- charterschepen en overige passanten
- in uitzonderlijke gevallen is zelfs de categorie voormalige zeeschepen aan de orde.

Deze notitie gaat alleen over woonboten, niet over andere soorten schepen.

Vier soorten gebieden

beschermde stads- en dorpsgezichten

beschrijving
waardebepaling en beleid
welstandscriteria

overige binnenstedelijke locaties

beschrijving
waardebepaling en beleid
welstandscriteria

buitengebied

beschrijving
waardebepaling en beleid
welstandscriteria

'rafelranden' en bedrijventerreinen

beschrijving
waardebepaling en beleid
welstandscriteria

Beschermde stads- en dorpsgezichten



BESCHRIJVING

typering van de locatie

In de kern van veel Noordhollandse historische stadjes liggen grachten en een haven, vooral als het gaat om stadjes aan de voormalige Zuiderzee.

De havens diende voor vrachtaart en/of visserij. Langs de grachten lieten de rijkere kooplieden hun huizen bouwen, en pakhuizen om hun handelswaar in op te slaan. Haven en grachten hebben wel een verschillende karakteristiek.

Soms is de haven gegraven, soms is een deel van het IJsselmeer als haven afgescheiden. Sommige havens zijn door een kanaal met het IJsselmeer verbonden. Andere havens zijn ontstaan aan de monding van een rivier. Amsterdam ligt aan de monding van de Amstel in het IJ en Muiden is ontstaan aan de monding van de Vecht. Vaak wordt het beschermd gezicht begrensd door een voormalige stadsgracht, met wallen en bastions.

bebouwing en openbare ruimte

De haven heeft meestal bebouwing aan één kant, overzijde bestaat uit open water of uit een niet-bebouwde strekdam met een eventuele aanplemp ertegenaan. De haven wordt daardoor tegen het IJsselmeer beschermd.

De bebouwing aan de stadkant bestaat uit historische, individuele panden, die samen een gesloten gevelwand vormen. De kade is meestal vrij breed, hard en stenig. Hier gelegen woonboten zijn vanaf deze kade en vanuit het water zichtbaar. Hier wordt de kade niet of nauwelijks door de woonbootbewoners als privéruimte bij de boot getrokken.

Daarvoor wordt de ruimte te intensief door derden gebruikt. Wel wordt er soms geparkeerd.

De grachten in de stadskern en de kades aan beide kanten daarvan hebben vaak een vrij smal profiel. De kades zijn hard en gemetseld.

De gevelwanden zijn gesloten met min of meer waardevolle, historische panden. De woonboten liggen feitelijk middenin de openbare ruimte, goed zichtbaar vanaf beide kaden en vanuit de bebouwing. Soms wordt langs het water ook geparkeerd. En soms zijn op de kade tuintjes aangelegd met bijgebouwen erin.



water en woonboten

Het water van een haven is vrijwel altijd breed. Er moet immers voldoende ruimte zijn voor schepen om te kunnen manoeuvreren. Alleen al om varende schepen vrij baan te geven is de ruimte die beschikbaar is voor ligplaatsen voor woonboten, beperkt.

In de haven liggen meestal (varende) woonschepen. Zij zijn langszij afgemeerd, of haaks op de kade, waardoor er meer 'afmeer'ruimte is. In het laatste geval blijft er meer zicht op het water. Wel zijn schepen meestal lager zijn dan woonarken, waardoor zicht op het water bij woonschepen eigenlijk altijd mogelijk blijft.

In de grachten binnen de stad is het water daarentegen vaak smal. Soms liggen woonboten langs één kade, soms, wanneer de breedte van het water dat toelaat, aan allebei. Vanwege ditzelfde gebrek aan ruimte liggen de woonboten langs de kade, en nooit haaks erop.

Het kan gaan om woonschepen, woonarken of woonvaartuigen. Soms ook is een scheepsrump van een hoge opbouw voorzien, die de scheepsvorm min of meer volgt.



WAARDEBEPALING EN BELEID

De wateren en de omringende bebouwing binnen beschermde stads- en dorpsgezichten worden uiteraard als waardevol gezien. Hetzelfde geldt voor de openbare ruimte langs het water en het water zelf.

Woonboten zouden daarom moeten passen in de bestaande historische omgeving en zich daaraan ondergeschikt moeten maken. Een woonboot zou zijn directe omgeving, het historisch stadsgezicht, immers geen concurrentie moeten aandoen. Woonschepen passen vrijwel altijd in het havengezicht, en vaak ook in het beeld van de grachten. Beide zijn immers vrijwel altijd voor schepen gemaakt. Voor woonarken geldt dit lang niet altijd. Een uittsterf beleid voor woonarken kan dan worden overwogen, door ter vervanging van een woonark alleen een woonschip toe te staan.

Vorm-, materiaal- en kleurgebruik van woonboten moet in dit soort gebieden niet opvallend zijn, maar ingetogen. Bovendien zouden vormgeving en materiaaltoepassing niet moeten refereren aan bebouwing op de wal zoals nu soms wel het geval is (een steile kap met pannen, schoorstenen, dakkapellen, baksteen), maar meer aan de ligging op het water. Ook zouden het water, de oever en de kade zichtbaar moeten blijven: over de boten heen, tussen de boten door en tussen wal en schip.

WELSTANDSCRITEIA

woonark/woonvaartuig

ligging

- (regelen via bestemmingsplan of APV)
- maximale afmetingen voor woonark/woonvaartuig (bv. max 20 m lang, 3 m hoog en 5 m breed)
- minimale onderlinge afstand (bv. 2 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- kadegebruik beperkt of niet toegestaan
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen (klein en niet vóór de ruimte tussen woonboten)

massa en vorm

- de woonboot heeft een eenvoudige hoofdvorm
- de woonboot heeft een zadeldak, schilddak, lichtgebogen kap of plat dak, geen samengestelde kap
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet
- de woonboot refereert in hoofdvorm, detaillering, materiaal en kleurgebruik aan de relatie met het water
- de woonboot is voorzien van een gangboord
- minimaal 5% van het oppervlak blijft onbebouwd als (overkapt) terras aan een van de korte kanten
- garagedeuren in de woonboot zijn niet toegestaan

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- aan de straatgevel is minimaal 15% van het wandoppervlak transparant
- woonhuis-schoorstenen toepassen
- dakkapellen zijn niet toegestaan
- de kap heeft een minimaal 10 cm. overstekend dak

materiaal en kleur

- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande
- terughoudende kleuren toepassen
- steenachtige materialen en gebakken pannen, alsmede grotere oppervlakten kunststof- of staalbeplating zijn niet toegestaan
- grind/rubberoid als bedekking plat dak is niet toegestaan



intensief kadegebruik



doorzicht tussen woonboten door



eenvoudige hoofdvorm, gangboord



samengestelde kap



10 cm. overstekend dak, terras



rubberoid dak

WELSTANDSCRITERIA

woonschip

ligging

- (regelen via bestemmingsplan of APV)
- maximale afmetingen aangeven voor woonschip (bv. max 30 m lang)
- minimale onderlinge afstand (bv. 2 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- kadegebruik beperkt of niet toegestaan
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen (klein en niet vóór de ruimte tussen woonboten)

massa en vorm

- lange zijden blijven symmetrisch wat hoofdvorm betreft
- opbouw in de zeeg van de romp
- dak van de opbouw licht gebogen in dwarsrichting, flauw hellend (bv.15%)
- max. hoogte van de opbouw (bv. 90 cm of 1.00 m)
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet
- stuurhut bij verbouw max. 10% van de lengte van het schip, stuurhut en roef samen max. 25%
- bij verbouw gangboorden vrijlaten

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- daklicht mogelijk
- ramen max. 40% van de wanden van de opbouw/den,
- in de romp geen ramen toegestaan
- bij verbouw detaillering afgeleid van of passend bij het bestaande of bij de originele details van het schip
- ramen sluiten niet direct aan op dak (exclusief stuurhut) en gangboord

materiaal en kleur

- opbouw en kozijnen in metaal en/of hout
- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande
- romp en opbouw verschillend van kleur of gescheiden door een kleuraccent
- kunststof niet toegestaan
- geen felle kleuren toepassen, tenzij niet storend t.o.v. directe omgeving



Overige binnenstedelijke locaties



BESCHRIJVING

typering van de locatie

Ook buiten beschermde gezichten liggen uiteraard veel waterlopen binnen de bebouwde kom. Vaak maken zij deel uit van het grachtenpatroon, de havens, of van een door of langs de kom lopende rivier of kanaal. In Noord-Holland gaat het bijvoorbeeld om locaties langs de rivieren Amstel, Vecht, Zaan, of Spaarne. Ook het Noordhollands Kanaal, dat van Amsterdam naar Den Helder loopt, passeert op heel wat plekken de bebouwde kom, zonder dat het gaat om een beschermd gezicht. Rond sommige historische stadjes liggen (delen van) een vestinggracht die niet altijd tot het beschermd gezicht behoort.

bebouwing en openbare ruimte

Binnen dit type locatie is het water vaak vrij breed. Soms staat er bebouwing aan beide kanten van het water, maar de afstand tussen beiden kan aanzienlijk zijn. De bebouwing is heel divers: gevelwanden bestaande uit historische panden, linten met arbeiderswoningen, uitbreidingswijken uit de jaren '20 of '30 van de vorige eeuw, of nieuwbouw.

Bijna altijd loopt er een (drukke) autoweg langs het water, omdat de waterloop een duidelijke grens vormt in de bebouwde kom. Daardoor liggen de woonboten tussen water en weg. De bebouwing ligt verder van de woonboten vandaan dan bij andere waterlocaties. De kade is soms hard, maar ook vaak gaat het om zachte, groene oever.

Aan de straatkant van de woonboten is vaak parkeergelegenheid. Vaak is de kade geprivatiseerd, er zijn tuintjes aangelegd, schuurtjes gebouwd en erfafscheidingen opgetrokken. Dit is vooral het geval als het om woonarken gaat, woonschepen liggen vaak aan een niet-bebouwde kade. Wanneer de tussenuimte tussen de woonboten gering is, is het doorzicht lastig. Veel bijgebouwen en dichte erfafscheidingen verergeren dit nog. Het dichtzetten van de ruimte tussen wal en schip maakt onzichtbaar waar de kade ophoudt en het water begint.



water en woonboten

De breedte van het water dicteert of woonboten aan beide oevers kunnen liggen of niet. Ook de manier van afmeren (parallel of haaks) wordt hierdoor bepaald. Het kan gaan om woonschepen of woonarken en allerlei tussenvormen. In (de buurt van) voormalige havens liggen nogal eens historische woonarken of ingrijpend verbouwde vrachtschepen, die worden bewoond door voormalige schippers.



WAARDEBEPALING, ONTWIKKELING EN BELEID

Uitgangspunt van deze brochure is dat 'overige binnenstedelijke locaties' minder waardevol en bijzonder zijn dan de beschermde gezichten. Niettemin liggen deze locaties vaak wel binnen de historische stad. De bebouwing erlangs kan soms redelijk waardevol zijn. Hetzelfde geldt voor de openbare ruimte. Hier liggen allerlei soorten woonboten.

Woonarken zouden wat materiaal en vormgeving betreft moeten passen binnen het omringende gebied. Voor woonschepen zijn voormalige vaarwegen veel meer een natuurlijke biotoop. Bovendien zouden het water, de oever en de kade voor voorbijgangers en bewoners zichtbaar moeten blijven: over de woonboten heen, tussen de boten door en tussen wal en schip. Bijzondere aandacht verdienen de historische woonarken die vaak in dit soort gebieden te vinden zijn.

WELSTANDSCRITERIA

woonark/woonvaartuig

ligging

(regelen via bestemmingsplan of APV)

- maximale afmetingen voor woonark/woonvaartuig (bv. max. 20 m lang, 3 m hoog en 5 m breed)
- minimale onderlinge afstand (bv. 2 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- kadegebruik beperkt of niet toegestaan
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen (klein en niet vóór de ruimte tussen woonboten)

massa en vorm

- de woonboot heeft een eenvoudige hoofdvorm
- de woonboot heeft een zadeldak, schilddak, lichtgebogen kap of plat dak, geen samengestelde kap
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet
- de woonboot refereert in hoofdvorm, detaillering, materiaal en kleurgebruik aan de relatie met het water
- de woonboot is voorzien van een gangboord
- garagedeuren in de woonboot zijn niet toegestaan

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- aan de straatgevel is minimaal 15% van het wandoppervlak transparant
- geen woonhuis-schoorstenen toepassen
- dakkapellen zijn niet toegestaan

materiaal en kleur

- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande
- terughoudende kleuren toepassen
- steenachtige materialen en gebakken pannen, alsmede grotere oppervlakten kunststof- of staalbeplating zijn niet toegestaan



afstand tussen kade en woonboot



straatgevel niet min. 15% transparant



straatgevel min. 15% transparant



kunststof beplating



woonhuis-boot

WELSTANDSCRITERIA woonschip

ligging

(regelen via bestemmingsplan of APV)

- maximale afmetingen voor woonschip (bv. max. 30 m lang)
- minimale onderlinge afstand (bv. 2 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- kadegebruik beperkt of niet toegestaan
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen (klein en niet vóór de ruimte tussen woonboten)

massa en vorm

- lange zijden blijven symmetrisch wat hoofdvorm betreft
- opbouw in de zeeg van de romp
- dak van de opbouw licht gebogen in dwarsrichting, flauw hellend (bv. 15%)
- max. hoogte van de opbouw
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet
- stuurhut bij verbouw max. 10% van de lengte van het schip, stuurhut en roef samen max. 25%
- bij verbouw gangboorden vrijlaten

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- daklicht mogelijk
- ramen max. 40% van de wanden van de opbouw
- ramen sluiten niet direct aan op dak (exclusief stuurhut) en gangboord
- in de romp zijn alleen ronde ramen toegestaan

materiaal en kleur

- opbouw en kozijnen in metaal en/of hout
- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande
- romp en opbouw verschillend van kleur of gescheiden door een kleuraccent
- geen felle kleuren toepassen, tenzij niet storend t.o.v. directe omgeving



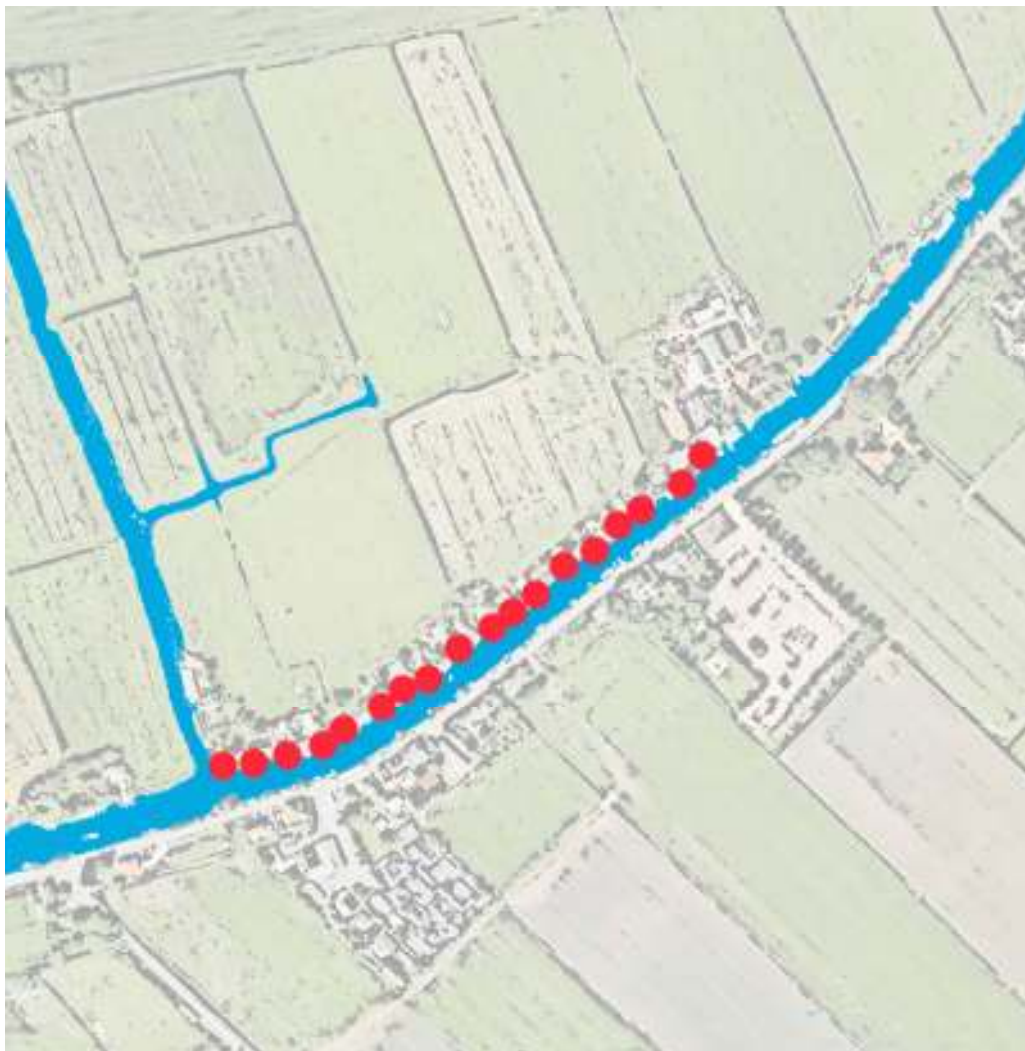
symmetrische hoofdvorm



kleuraccenten



Buitengebied



BESCHRIJVING

typering van de locatie

Het grootste deel van het Noordhollandse buitengebied bestaat uit open veenweidegebied met daarin (ring)vaarten, rivieren, kanalen, in onbruik geraakte havenbekkens en zijkanalen van het Noordzeekanaal.

Langs veel van deze waterlopen ligt een dijk, meestal om het achtergelegen land tegen het water te beschermen. Soms ook gaat het om een Ringdijk rond een droogmakerij, die zelf aanzienlijk lager ligt. Elders kan het gaan om een waterloop met een lage kade erlangs, omdat het waterpeil niet of nauwelijks verandert.

Steeds vaker gebeurt het dat rond of naast woonbootlocaties recreatieterreinen en bosgebieden worden aangelegd in het buitengebied. Voorbeelden zijn de terreinen van het Recreatieschap Spaarwoude met de daardoorheen lopende zijkanalen B en F.

bebouwing en openbare ruimte

Langs de waterloop ligt vrijwel altijd een weg, al of niet verhoogd op een dijk.

Daarlangs staat verspreid gelegen bebouwing, meestal boerderijen of woonhuizen. Karakteristiek voor dit landschap zijn de openheid en de lange zichtlijnen. Ook de relatie tussen weg en water is karakteristiek. De passant kan ver over het water kijken, en de oever aan de overzijde zien.

Meestal zijn de oevers langs de woonboten geprivatiseerd. Soms zijn forse tuinen of verharde erven aangelegd met erfafscheidingen en bijgebouwen. Hier is vrijwel altijd sprake van zachte groene oevers, niet van harde stenige kades.

In de recreatiegebieden staat weinig of geen bebouwing. Langs het water loopt soms een weg, maar lang niet altijd. Soms is de oever alleen via een voetpad toegankelijk. Het vele groen geeft dit soort gebieden een meer besloten karakter. Wel zijn er zichtlijnen over het water.



water en woonboten

Het water is in dit type gebieden meestal vrij breed.

Er is duidelijk sprake van woonbotenconcentraties.

Sommige (delen) van waterlopen liggen vol woonboten, elders liggen over grote lengte geen boten.

Woonarken zijn verreweg in de meerderheid. Het kan ook gaan om hoge, grote arken. Vooral langs voormalige vaarroutes liggen ook (varende) schepen. Voor de zichtbaarheid van woonboten is het reliëf in het landschap van groot belang: soms liggen de boten onderaan een hoge dijk waar de weg op ligt, waardoor de passant met gemak over woonboten met twee bouwlagen heen kan kijken. Soms liggen weg en woonboot op hetzelfde niveau. Wanneer het gaat om een lint van dicht op elkaar gelegen woonboten met erfafscheidingen ervoor, ervaart de weggebruiker de rivier nauwelijks meer.



WAARDEBEPALING, ONTWIKKELING EN BELEID

Het Noordhollandse buitengebied wordt als zeer waardevol beschouwd. Daarbij gaat het om het open veenweidegebied en de zichtlijnen naar verre einders. Hetzelfde geldt voor de openbare ruimte langs het water. In hoeverre woonarken en woonschepen zich in dit soort gebieden voegen hangt af van de mate van zichtbaarheid ervan. Bepalend zijn de hoogte van de boot zelf, maar ook van het hoogteverschil tussen de dijk en het waterniveau. Het komt nogal voor dat de voorbijganger gemakkelijk over de woonboten heen kijkt. Hetzelfde geldt voor de bijbehorende erfafscheidingen. Is dat niet het geval, dan zouden belangrijke zichtlijnen vrij moeten blijven. Hoe groter de tussenruimte tussen de boten, hoe gemakkelijker de boten zich in het buitengebied voegen.

Ook groene tuinen behorend bij de boten kunnen een kwalitatieve bijdrage leveren aan het groengebied. Wezensvreemd zijn hier verharde erven en drijvende villa's, opgetrokken van baksteen of plaatmateriaal. Ook kunnen woonarken met felle kleuren in het buitengebied heel storend werken.

Voor woonschepen zijn vooral de voormalige vaarwegen een 'natuurlijke' biotoop.

WELSTANDSCRITERIA

woonark/woonvaartuig

ligging

(regelen via bestemmingsplan of APV)

- maximale afmetingen voor woonboot
- minimale onderlinge afstand (bv. 5 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- aangeven maximale maat en plaatsing bijgebouwen
- alleen groene tuinen op de oever zijn toegestaan, verharde erven niet

massa en vorm

- de woonboot heeft een eenvoudige hoofdvorm
- de woonboot heeft een zadeldak, schilddak, lichtgebogen kap of plat dak, geen samengestelde kap
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet
- de woonboot refereert in hoofdvorm, detaillering, materiaal en kleurgebruik aan de relatie met het water
- de woonboot is voorzien van een gangboord
- garagedeuren in de woonboot zijn niet toegestaan

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- aan de straatgevel is minimaal 15% van het wandoppervlak transparant
- geen woonhuis-schoorstenen toepassen
- dakkapellen zijn niet toegestaan
- de kap heeft een minimaal 10 cm. overstekend dak

materiaal en kleur

- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande
- terughoudende, natuurlijke kleuren toepassen
- steenachtige materialen en gebakken pannen, alsmede grotere oppervlakten kunststof- of staalbeplating zijn niet toegestaan



verhard erf voor de woonboot



groene tuin als oevergebruik



gebogen kap



natuurlijke kleuren



kunststof beplating

WELSTANDSCRITERIA

woonschip

ligging

(regelen via bestemmingsplan of APV)

- maximale afmetingen voor woonschip
- minimale onderlinge afstand (bv. 5 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen
- alleen groene tuinen op de oever zijn toegestaan, verharde erven niet

massa en vorm

- lange zijden blijven symmetrisch wat hoofdvorm betreft
- dak van de opbouw licht gebogen in dwarsrichting, flauw hellend (bv.15%)
- max. hoogte van de opbouw
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet
- stuurhut bij verbouw max. 10% van de lengte van het schip, stuurhut en roef samen max. 25%
- bij verbouw gangboorden vrijlaten

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- daklicht mogelijk
- ramen max. 40% van de wanden van de opbouw
- in de romp zijn alleen ronde ramen toegestaan

materiaal en kleur

- opbouw en kozijnen in metaal en/of hout
- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande
- romp en opbouw verschillend van kleur of gescheiden door een kleuraccent
- kunststof niet toegestaan
- geen felle kleuren toepassen



'Rafelranden' en bedrijventerreinen



BESCHRIJVING

typering van de locatie

Rafelranden liggen, zoals de naam al suggereert, meestal aan de rand van de bebouwde kom. Voor bedrijventerreinen geldt hetzelfde. In Noord-Holland horen ook grote delen van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder bij dit soort gebieden. De Ringvaart ligt in de nabijheid van Schiphol, waaromheen zich allerlei bedrijvigheid concentreert.

In sommige 'rafelrandgebieden' hebben de bewoners hun creativiteit de vrije loop gelaten, waardoor een heel eigen wereld is ontstaan.

bebouwing en openbare ruimte

De bebouwing in dit soort gebieden bestaat uit vooral uit bedrijfspanden en incidentele bebouwing. Het kan gaan om historische panden, maar ook om heel recent gebouwde bedrijfshallen. Hier en daar staan er woongebouwen tussendoor. Ook zijn hier nogal eens hallen van scheepsbouwerven te vinden.

De openbare ruimte bestaat uit de weg langs het water. Soms is er een tussengebied waar bij de woonboten behorende erven en tuintjes zijn ingericht.



water en woonboten

Het water is meestal vrij breed. Het gaat hier om alle soorten woonboten: van uit de vaart genomen beroepsschepen, via zelfbouw-arken tot complete 'witte schimmel' villa's.



WAARDEBEPALING, ONTWIKKELING EN BELEID

Rafelranden en bedrijventerreinen worden in deze brochure niet als van bijzondere waarde gezien. Daarom zijn alle soorten woonboten toegestaan. Ook woonarken van twee bouwlagen kunnen tot de mogelijkheden behoren, afhankelijk van het specifieke karakter van het gebied. Woonboten kunnen in dit soort gebieden immers een positieve invloed hebben, doordat er functiemenging wordt gecreërd. Ook kadegebruik en grotere bijgebouwen zijn hier eerder denkbaar dan elders. In veel van deze gebieden is de dynamiek hoog. De bedrijvigheid breidt zich snel uit. Buiten gebruik geraakte bedrijventerreinen worden geherstructureerd en als woon-werkgebieden ingericht. Daardoor ontstaat een belangentegenstelling tussen de woonboten, waarvoor tot voor kort nauwelijks regels golden, en de nieuwe ontwikkelingen. Is de ontwikkeling eenmaal afgerond, dan is het gebied geen rafelrand meer, maar een 'overige' binnenstedelijke locatie geworden.

WELSTANDSCRITERIA woonark/woonvaartuig

ligging

(regelen via bestemmingsplan of APV)

- maximale afmetingen voor woonboot
- minimale onderlinge afstand (bv. 2 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- kadegebruik toegestaan
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen

massa en vorm

- de woonboot heeft een eenvoudige hoofdvorm
- de woonboot heeft ee zadeldak, schilddak, lichtgebogen kap of plat dak, geen samengestelde kap
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- aan de straatgevel is minimaal 15% van het wandoppervlak transparant

materiaal en kleur

- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande



eenvoudige hoofdvorm



hoge dynamiek

WELSTANDSCRITERIA woonschip

ligging

(regelen via bestemmingsplan of APV)

- maximale afmetingen voor woonschip
- minimale onderlinge afstand (bv. 2 m)
- minimale afstand tussen kade en woonboot (bv. 1 m)
- kadegebruik toegestaan
- maximale maat en plaatsing eventuele bijgebouwen

massa en vorm

- lange zijden blijven symmetrisch wat hoofdvorm betreft
- dak van de opbouw licht gebogen in dwarsrichting, flauw hellend (bv. 15%)
- max. hoogte van de opbouw
- vorm en plaatsing van (nieuwe) ramen in relatie tot elkaar
- een aan-, op- of uitbouw past qua vormgeving bij het bestaande
- toevoegingen (schotelantenne, schoorsteen) worden geïntegreerd in het totaalbeeld en domineren niet

detaillering

- zorgvuldige, duurzame detaillering
- daklicht mogelijk

materiaal en kleur

- opbouw en kozijnen in metaal en/of hout
- een aan-, op- of uitbouw past qua materiaal en kleur bij het bestaande



zorgvuldige detaillering, metaal

BIJLAGE 1

In Amsterdam zijn lange tijd drie typen woonboten onderscheiden: woonschip, woonvaartuig of schark en woonark. Zij werden als volgt gedefinieerd:

woonschip

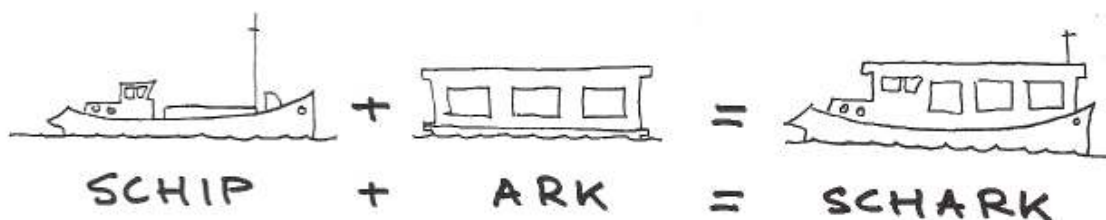
Een woonschip is een vaartuig dat aan romp en opbouw herkenbaar is als schip en dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon en/of nachtverblijf. Het vaartuig dient in elk geval te zijn voorzien van een originele stuurhut, een roer, gangboorden, alsmede een luikenkap die grotendeels intact dient te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

woonvaartuig of schark

Een woonvaartuig 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 bestemd is tot woon en/of nachtverblijf.



tekening: Jord den Hollander

Bovendien waren als maximale afmetingen gegeven:

woonark:	max. 20 meter lang
woonvaartuig	max. 25 meter lang
woonschip:	max. 30 meter lang

Deze definities leverden problemen op omdat bijvoorbeeld formuleringen als 'van origine varend', 'origineel' en 'feitelijk niet geschikt om mee te varen', multi-interpretabel bleken te zijn. De definities bleken teveel gekleurd door een historisch besef, terwijl een welstandsbeoordeling alleen over de verschijningsvorm zou moeten gaan.

In 2004 is daarom een voorstel gedaan voor nieuwe definities voor vier typen woonboten: woonschip, woonark, woonvaartuig én buitencategorie woonboot. Woonschepen lijken het meest op wat iedereen zich voorstelt bij het prototype van een varend schip, en arken lijken daar het minst op. Een ark is meestal een betonnen of stalen rechthoekige bak met een opbouw erop. Bij de buitencategorie woonboot valt te denken aan bijzondere schepen als kotters, veerboten en sleepboten, waarop wordt gewoond.

Uiteraard is het ook mogelijk alleen 'woonschepen' en 'overigen' te onderscheiden, wat in deze brochure min of meer wordt gedaan: 'woonschepen en 'woonarken/woonvaartuigen'. Elke gemeente zou hier al naar gelang de eigen situatie een eigen keuze moeten maken.

Categorieën woonboten

Woonschip	Woonvaartuig	Woonark	Buitencategorie woonboot
<ul style="list-style-type: none"> • romp scheepsvorm èn • hoogte zijwand opbouw max. 90 cm boven gangboord (excl. stuurhut en en roef) èn • voor- en achterdek vrij (samen min. 10% van lengte) tenzij afwijkend type èn • gangboorden tenzij niet passend bij type schip èn • stuurhut max. 10% van de lengte, stuurhut + roef samen max. 25% 	<ul style="list-style-type: none"> • romp scheepsvorm èn • hoogte zijwand opbouw min. 90 cm boven gangboord of dek èn • voor en achterdek vrij (samen min. 5% van lengte) 	<ul style="list-style-type: none"> • woonboot die noch woonschip noch woonvaartuig is èn • woonboot die als woonboot is gebouwd 	<ul style="list-style-type: none"> • boot, niet als woonboot gebouwd èn • individuele verschijningsvorm èn • niet zijnde woonschip of woonvaartuig

uit: Welstand, wonen op water, Binnenwaterbeheer Amsterdam, februari 2005