



Onderwerp

**Nadere regels bij vervanging en verbouwing van woonboten en
bedrijfsvaartuigen (Bootrichtlijnen 2014)**

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, van de Verordening op het binnenwater (VOB), artikel 2.3.4, derde lid, VOB, artikel 2.4.3 Vhb en artikel 2.4.4 VOB de volgende nadere regels vast te stellen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen;

Paragraaf 1. Begripsomschrijvingen

Artikel 1

Definities en categorieën boten

1. De term boot in deze nadere regels is een verzamelnaam voor schepen, vaartuigen en arken.
2. In deze nadere regels worden de volgende categorieën woonboten en bedrijfsvaartuigen onderscheiden ten behoeve van de beoordeling van verbouw- en vervangingsvergunningen:
 1. Schip: boot met een scheepsromp, gekenmerkt door hoogteverschillen van de opbouw over de gehele lengte van het schip.
Het schip moet in ieder geval voorzien zijn van:
Een metalen of houten scheepsromp en in ieder geval een hoofdobbouw van maximaal 1.20 meter hoog, gemeten vanaf het gangboord tot aan de nok van de opbouw, én tenminste twee van de volgende scheepsonderdelen:
 - 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.Deze kenmerken en vereisten zijn niet van toepassing op schepen die als historisch zijn aangemerkt.
 2. Vaartuig: een boot met een scheepsromp met daarop een opbouw. De opbouw is maximaal 2.50 meter hoog vanaf de waterlijn met een voordek van minimaal 1.50 meter en achterdek van minimaal 0,50 meter. De opbouw wordt gekenmerkt door een hoogteverschil: maximaal 1/3 van de opbouw mag 2.50 meter hoog vanaf de waterlijn zijn en 2/3 mag maximaal 2.30 meter hoog vanaf de waterlijn zijn. Deze kenmerken zijn niet van toepassing op vaartuigen die als historisch zijn aangemerkt.
 3. Ark: Een boot met een min of meer rechthoekige opbouw zonder noemenswaardige variatie in hoogte, gebouwd op een speciaal voor die boot gebouwd casco.
 4. Historische boot: een boot, die van algemeen belang is wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde, die door het dagelijks bestuur als zodanig is aangewezen. De bepalingen voor de categorie boten zijn eveneens van toepassing op de desbetreffende categorie historische boten voor zover niet anders is vermeld.

5. Varend schip: een (al dan niet historisch) schip dat binnen 24 uur zelfstandig kan vertrekken van de ligplaats.
3. Ter beoordeling van de vraag tot welke categorie een te vervangen of te verbouwen boot behoort worden de volgende definities gehanteerd voor zover de vervangings- of verbouwingsvergunning nog is verleend is op basis van de Vervangingsrichtlijnen voor woonboten uit 1996:
- a. een schip: een schip dat herkenbaar is als een van origine varend schip en dat, naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken, zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast en zwaarden. In geen geval mag het schip voorzien zijn van een opbouw die niet als authentiek kan worden aangemerkt;
 - b. een vaartuig: een boot met een casco dat herkenbaar is als dat van een van origine varend schip, waaronder begrepen een dekschuit, met daarop een - gehele of gedeeltelijke - opbouw die niet als authentiek kan worden aangemerkt;
 - c. een ark: een boot, niet zijnde een schip of een vaartuig, dat feitelijk niet geschikt is om te varen.
4. Het dagelijks bestuur kan na advies van de Commissie voor Welstand en Monumenten afwijken van het bepaalde in deze regels.

Artikel 2

Vervangingen en 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 ingrijpend wijzigt. In ieder geval valt hier het aanbrengen of dichtlassen van patrijspooten in de romp onder. Schilderwerk of andere kleuren vallen hier niet onder als de kleurstelling voldoet aan de welstandscriteria.
 - 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 ingrijpend verandert.
 - c. Het verwijderen van bootonderdelen als zwaarden, lieren, bolders, rondhout, mastkoker, stuurinstallatie, roer, lamme arm, etc. en (delen van) boeisel en potdeksel, inclusief het verwijderen van aan de boot geklonken of gelaste constructies die voornoemde onderdelen hebben gedragen zoals roerkoning, bevestigingspunten van vroeger zeilwerk etc. bij door het dagelijks bestuur aangewezen historische boten.
 - d. Niet vergunningplichtig zijn de verbouwingen en/of toevoegingen aan varende schepen, die door hogere regelgeving worden geëist. Evenmin wordt onder verbouwen van boten verstaan het vervangen, terugbrengen of restaureren van bij boten passende onderdelen als zwaarden, lieren, bolders, stuurinrichtingen, roer etc. Evenmin valt hieronder het aanbrengen van ventilatieroosters en doorvoeren, mits wordt voldaan aan de welstandscriteria. Dit artikellid geldt niet voor door het dagelijks bestuur aangewezen historische boten.

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 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 Centrum.

Artikel 3a

Vervangen door historische boten

1. Als een vervangingsaanvraag een historische boot betreft moet de aanvrager tenminste de in het derde lid genoemde gegevens aanleveren met betrekking tot de vervangende boot. Deze gegevens worden voorgelegd aan de Commissie voor Welstand en Monumenten, die het dagelijks bestuur adviseert over de historiciteit van de vervangende boot.
2. Het dagelijks bestuur neemt een besluit over de vervangingsvergunning en betreft daarbij het advies van de Commissie voor Welstand en Monumenten.
3. De volgende gegevens moeten ieder geval worden verstrekt bij de vervangingsaanvraag:
 - a. foto's van beide zijden en voor- en achterkant en eventuele tekeningen van de vervangende boot en te vervangen boot;
 - b. indien aanwezig meetbrief;
 - c. type boot, bouwjaar, bouwwerf, afmetingen (lengte, breedte, hoogte en diepgang), materiaal en huidige ligplaats.
4. De Commissie voor Welstand en Monumenten adviseert het dagelijks bestuur of een vervangende boot op grond van de criteria uit het besluit "Beoordelingscriteria historische boten" als historisch is aan te merken.

Artikel 4

Vervangen door een andere categorie

1. Een boot vallend onder de categorie schip mag in stadsdeel Centrum met uitzondering van de Oostelijke Eilanden alleen worden vervangen door een schip.
2. Een boot vallend onder de categorie vaartuig mag worden vervangen door een andere boot uit de categorie 'vaartuig' of "schip", mits wordt voldaan aan de bepalingen van deze Nadere regels en aan de welstandseisen.
3. Een boot vallend onder de categorie ark mag worden vervangen door een boot uit alle categorieën, mits de vervangende boot voldoet aan de bepalingen van deze Nadere regels en aan de welstandseisen.
4. In afwijking van het bepaalde in de leden 1, 2 en 3 mogen boten die liggen buiten het gebied van het beschermd stadsgezicht (Oostelijke Eilanden) door een boot uit alle categorieën worden vervangen, mits de vervangende boot voldoet aan de overige bepalingen van deze Nadere regels 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
 - 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 dichterbij 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).

Artikel 7

Verbouwen van historische boten

1. Als er sprake is van een verbouwingsaanvraag voor een door het dagelijks bestuur als historisch aangemerkte boot, legt het dagelijks bestuur deze aanvraag ter advisering voor aan de Commissie voor Welstand en Monumenten met de vraag of de voorgenomen verbouwing het historische karakter van de boot niet aantast. Hierbij worden dezelfde criteria gehanteerd als voor de aanwijzing van een historische boot
2. Het dagelijks bestuur neemt een besluit over de verbouwingsaanvraag en betreft daarbij het advies van de Commissie voor Welstand en Monumenten.

Paragraaf 4. Maatvoering bij vervanging en verbouwing

Artikel 8

Maximale maten

1. De maximale maten voor een vervangende of te verbouwen boot zijn:
 - a. voor een schip:
lengte: 25.00 meter;
breedte: 5.00 meter;
hoogte: 2.50 meter.
 - b. voor een vaartuig:
lengte: 22.50 meter;

breedte: 5.00 meter;
hoogte: 2.50 meter.

c. voor een ark:
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 9

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 2, sub 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 10

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 11

Uitzondering maximale hoogtemaat

In afwijking van het in artikel 8 bepaalde is in de Nieuwe Vaart aan de noordzijde tussen de bruggen 274 en 353 de maximaal toegestane hoogte voor boten 5 meter, gemeten vanaf de waterlijn.

Artikel 12

Uitzonderingen van maximale maten

- 1) In afwijking van het in artikel 8, 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, mits voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5, lid 1, sub c.
- 2) In afwijking van het in artikel 8, 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 8, eerste lid onder a bepaalde maten kan vergunning worden verleend voor vervanging van een boot door een schip, vaartuig of ark als dit als historisch is aangemerkt.

a. De maximale maten die in het geval van een vervangend historisch schip gelden zijn:

lengte: 30 meter;
breedte: 5.30 meter;
hoogte: 2.50 meter,

b. De maximale maten die in het geval van een vervangend historisch vaartuig gelden zijn:

lengte: 25 meter;
breedte: 5.00 meter;
hoogte: 2.50 meter,

c. De maximale maten die in het geval van een vervangende historische ark gelden zijn:

lengte: 22,50 meter;
breedte: 5.00 meter;
hoogte: 2.50 meter.

Een en ander voor zover er voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5 en de boot niet speciaal is verlengd of verbreed om ligplaats in te kunnen nemen.

4) In afwijking van de in artikel 8, 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 8, eerste lid, onder a, met maximaal 10% worden overschreden bij vervanging van een schip door een schip, mits er geen strijd optreedt met het bepaalde in artikel 5.

- 6) In afwijking van de in artikel 8, 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, een koekoek of 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 en voor een koekoek 0,25 meter gemeten vanaf het dak.
- b. Voor een boot in de categorie 'vaartuig' of 'ark' 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 'vaartuig' of 'ark' 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.
- d. Bij het aanbrengen van een groen dak op een bestaande 'vaartuig' of 'ark' mag de maximale hoogtemaat van de boot uitsluitend voor bouwkundige voorzieningen voor het groene dak met maximaal 0,25 meter worden overschreden. Indien de huidige boot hoger is dan de maximale hoogtemaat geldt dat de bestaande hoogtemaat met maximaal 0,25 meter mag worden overschreden voor uitsluitend bouwkundige voorzieningen voor het groene dak.
- e. Indien er zonnepanelen worden aangebracht op een boot mag de vastgestelde maximale hoogtemaat ter plekke van de zonnepanelen met maximaal 0,50 meter worden overschreden.

- 7) Voor een boot in de categorie 'ark' 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. Er mogen geen hekwerken of andere bouwsels op deze looprand worden aangebracht.

Paragraaf 6. 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 uitloging.

Paragraaf 7. Eisen aan een groen dak en terras

Artikel 14

Groene daken op boten

1. Alleen extensieve groene daken zijn toegestaan op boten. De begroeiing moet zich beperken tot laagblijvende (vet)planten, mossen en kruiden.
2. Groene daken zijn niet toegestaan op door het dagelijks bestuur aangewezen historische boten, tenzij uit de historie blijkt dat een groen dak hoort bij de betreffende boot.

Artikel 15

Terrassen op woonvaartuigen en woonschepen

1. Terrassen mogen worden aangebracht op woonschepen en woonvaartuigen, mits het oppervlak hiervan niet meer bedraagt dan 1/8ste deel van de totale oppervlakte van de boot.
2. De terrasbodem moet zo dicht mogelijk op de bovenzijde van het dak of dek worden aangebracht.
3. Er zijn uitsluitend open hekwerken toegestaan mits ze bestaan uit staken, staven en/of palen.

Artikel 16

Terrassen op woonarken

1. Terrassen of balkons mogen worden op woonarken alleen worden aangebracht aan de korte zijde van de ark of uitgevoerd als loggia.
2. Er zijn uitsluitend open hekwerken toegestaan mits ze bestaan uit staken, staven en/of palen.

Paragraaf 8. Slotbepalingen

Artikel 17

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 teloorgegangene boot en de herbouw binnen twee jaar na de calamiteit plaatsvindt. Voor herbouw die aan deze voorwaarden voldoet is geen vergunning vereist.

Artikel 18.

Citeertitel en datum inwerkingtreding

Deze nadere regels bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen kunnen worden aangehaald als 'Bootrichtlijnen 2014' en treden op 24 maart 2014 in werking.

en voorts te besluiten:

- I de Bootrichtlijnen 2008 in te trekken per 24 maart 2014;
- II de Bootrichtlijnen 2014 gelden met uitzondering van artikel 4 niet in het water van het oostelijk deel van het Westerdok. Hier gelden de regels: Vaststelling richtlijnen bij vervanging van woonboten uit 1996 (Gemeentebblad 1996, afd. 3, nr. 35), zulks met uitzondering van artikel 6.

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 het binnenwater 2010.

TOELICHTING op de NADERE REGELS bij VERVANGING en VERBOUWING van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Bootrichtlijnen 2014)

Algemeen

In deze nadere regels worden regels gesteld voor het vervangen en verbouwen van zowel bedrijfsvaartuigen als woonboten. De grondslagen voor de nadere regels vormen de artikelen 2.3.2 t/m 2.3.4 en 2.4.2 t/m 2.4.4 van de Verordening op het binnenwater 2010 (verder te noemen VOB). De Bootrichtlijnen 2008 zijn inmiddels geëvalueerd en besproken in de raadscommissie Openbare Ruimte van 7 mei 2013 en de extra raadsvergadering van 2 juli 2013. In deze vergadering zijn moties ingediend. In de aangepaste Bootrichtlijnen 2014 zijn de uitkomsten (actiepunten) van de evaluatie en de aangenomen moties doorgevoerd in de tekst.

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 VoB 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.

Overigens is de jurisprudentie rondom de vraag of een woonboot in de Amsterdamse binnenstad nu wel of geen bouwwerk is nog steeds in beweging. De rechtbank Amsterdam heeft een woonvaartuig bij de Magere Brug recentelijk aangemerkt als bouwwerk, waardoor de bouwregelgeving van toepassing zou zijn. Als deze uitspraak ook in andere zaken zou worden gevolgd, betekent dit dat er geen (omgevings)vergunningen kunnen worden afgegeven voor woonboten omdat daarmee nooit kan worden voldaan aan de eisen en normen die gelden voor de gebouwde omgeving. Het dagelijks bestuur heeft hoger beroep aangetekend tegen deze uitspraak. Er kan echter nu ten tijde van het vaststellen van de nieuwe Bootrichtlijnen 2014 geen rekening worden gehouden met toekomstige jurisprudentie, dus gaat het dagelijks bestuur er voor alsnog van uit dat de Verordening op het binnenwater zijn gelding houdt op het water.

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.

De nieuwe Bootrichtlijnen 2014 lijken net als die van 2008 op het eerste gezicht ingewikkeld, maar er zijn zoveel mogelijk objectief meetbare grenzen en criteria genoemd waaraan vóóraf al getoetst kan worden door belanghebbenden.

Paragraaf 1: Begripsomschrijvingen

Artikel 1:

In de definities is de beschrijving van een schip, een vaartuig en een ark zo objectief mogelijk omschreven met duidelijke maten. De achterliggende gedachte bij deze driedeling is, dat de voorkeur uitgaat naar een schip en een vaartuig. Arken worden geaccepteerd als vorm van een woonboot, maar een schip of een vaartuig mag nooit worden vervangen door een ark. In feite blijft het arkenbestand hiermee dus wat het nu is. Een schip kenmerkt zich (meestal gezien vanuit de historie van een schip als voormalig bedrijfsvaartuig) door verschillende opbouwen met verschillende hoogtes. De tweede categorie "vaartuig" betreft een boot met een casco van een voormalig schip met

een opbouw die minder hoogteverschillen kent. Hiermee kan qua uiterlijk en beeld tegemoet worden gekomen aan de bestuurlijke wens om vervanging van vaartuigen door arken tegen te gaan.

Definitie ark

De definitie van ark is niet geheel objectief te geven. Het gaat immers om een verschijningsvorm die in vele variaties terug te vinden is in de binnenstad. Het dagelijks bestuur accepteert deze bootvorm. In de definitie zijn twee elementen opgenomen die allebei op moeten gaan: een min of meer rechthoekig gevormde opbouw zonder hoogtevariatie en gebouwd op een casco dat speciaal voor die boot is gebouwd.

De omschrijving “min of meer rechthoekige opbouw” doet recht aan de vele verschijningsvormen van arken die hier voorkomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om: afgeronde hoeken of daken, geheel of gedeeltelijk afgeschuinde hoeken en/of daken.

Door toevoeging van de omschrijving: “zonder noemenswaardige variatie in hoogte” moet duidelijk zijn dat het gaat om boten die in het spraakgebruik “schoenendoos” of “blokkendoos” worden genoemd. De term “noemenswaardig” omvat ook de situaties waarbij een daklijn van een ark bij een latere aanbouw onderbroken wordt met een lagere opbouw van de aanbouw

Tot slot een toelichting op de frase: “gebouwd op een casco dat speciaal voor die boot is gebouwd”. Hiermee bedoelt het dagelijks bestuur dus geen scheepsachtige casco's maar bijvoorbeeld betonnen of metalen bakken die gebouwd of ontworpen zijn voor de boot.

Door de categorieën boten een duidelijke omschrijving mee te geven kan de discussie hierover verminderen. Een schip mag alleen worden vervangen door een schip, een vaartuig alleen door een vaartuig of een schip. De ark mag door een boot van zowel de eigen als ook van de andere categorie worden vervangen. 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.

In de raadscommissievergadering van november 2007 evenals in de raadscommissievergadering van 7 mei 2013 is door de raadsleden gevraagd om voor historische boten speciale regelingen te treffen. Voor zover dit van belang is voor deze nadere regels geldt, dat overschrijding van de gebezigde maximale maten mogelijk is als een vervangende boot als een historisch schip, vaartuig of ark kan worden aangemerkt. Op dit moment is niet nog niet mogelijk om thans in de binnenstad liggende historische schepen verdergaand te beschermen, omdat hiervoor eerst beleid en regels ontwikkeld moeten worden.

De in artikel 1 gebezigde begripsomschrijving is zo algemeen en tegelijk duidelijk 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.

Doordat er duidelijke objectieve criteria voor het bepalen van de soort boot zijn opgenomen kan het wel gebeuren dat een schip met vrijwel alle kenmerken van een schip toch uiteindelijk net geen schip, maar een vaartuig wordt genoemd. Dergelijke grensgevallen blijven natuurlijk altijd bestaan.

De term casco heeft betrekking op de (scheeps)romp én het onderwaterschip, dus zowel hetgeen boven als onder het water zit.

Een belangrijke aanvulling ten opzichte van de oude richtlijnen is dat in deze nadere regels zowel woonboten als bedrijfsvaartuigen worden genoemd als onderwerp van de nadere regels. Waar enkel de termen ‘boot’, ‘vaartuig’, ‘ark’ 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 nadere regels.

Er is in lid 2, onder 5 een aparte categorie historische boot toegevoegd. Dit is een boot die in alle aspecten moet voldoen aan de eisen van de genoemde categorie, behalve daar waar de regels hierop een uitzondering maken.

Een historische boot is dus eigenlijk een verbijzondering van een boot uit één van de drie categorieën. Er kunnen dus historische schepen, vaartuigen of arken voorkomen. De verbijzondering zit in het besluit van het dagelijks bestuur dat de boot als historisch wordt aangemerkt op grond van de Beoordelingscriteria historische boten in de Amsterdamse binnenstad op basis van artikel 3a lid 4 (o.a. ouder dan 30 jaar). Vooralsnog gaat dit alleen over vervangende boten. Als er een nieuw behoudsbeleid is vastgesteld voor historische boten worden deze nadere regels op dit punt ook gewijzigd. De consequentie van een vervangende boot als historisch aan te wijzen is dat alleen voor deze historische boten grotere maatoverschrijdingen zijn toegestaan dan voor andere vervangende boten. De maten hiervoor zijn vastgelegd in artikel 12.

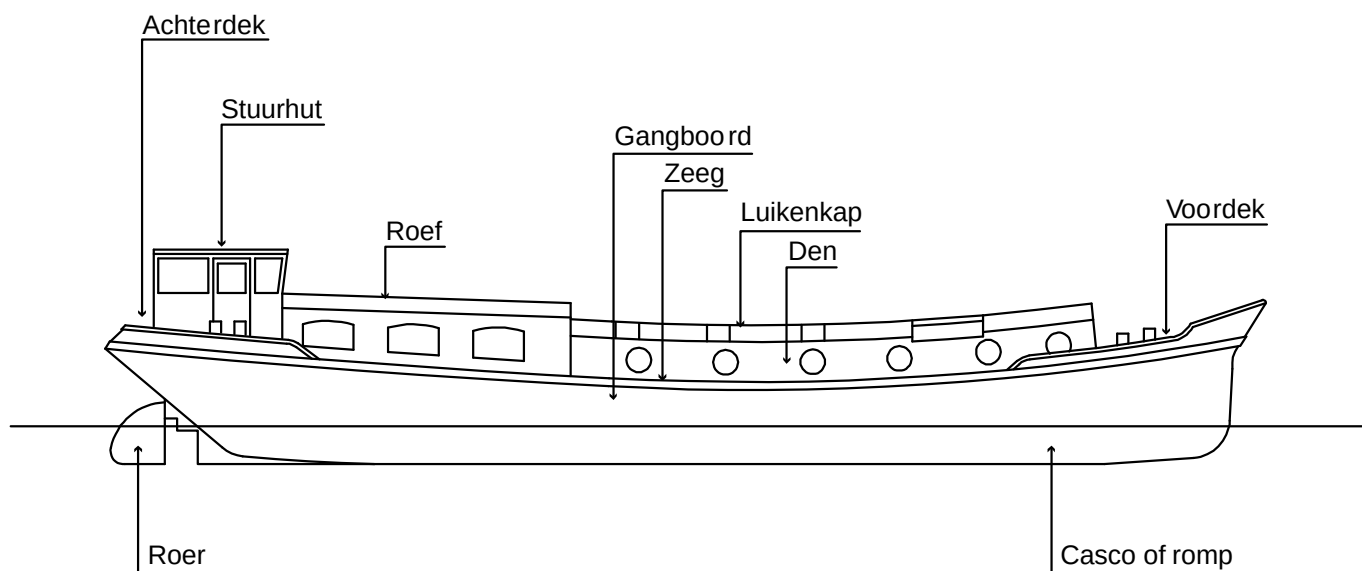
In het voorgestelde stelsel zijn in artikel 1 lid 2 onder 1 de minimale vereisten van de definitie van een schip uitgesloten voor historische schepen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat een historisch schip juist vanwege het bijzondere historische karakter een scheepsromp heeft van een afwijkend materiaal, of dat het schip geen voordek heeft of smallere gangboorden.

In 1.2 is in punt 5 een nadere omschrijving gegeven van een varend schip. Deze is nodig om duidelijk te maken wat een varend schip is. Het gaat om een schip (dus geen vaartuig of een ark) dat zelfstandig binnen 24 uur kan vertrekken. De tijdspanne is opgenomen omdat voor het vertrek van een woonschip wel het een en ander moet worden gezekerd en eventueel afgesteld. De tijdspanne en het woord “zelfstandig” is als objectief criterium opgenomen om te voorkomen dat er discussie ontstaat over de term “varend”. Het dagelijks bestuur wil de woonbooteigenaren die een echt varend schip hebben in de gelegenheid stellen om zonder verbouwingsvergunning te voldoen aan (hogere) technische eisen.

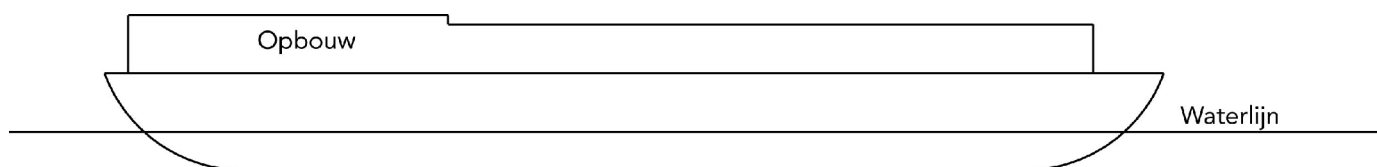
De maatoverschrijdingen (zie ook artikel 12 en de toelichting daarop) die worden toegestaan komen nagenoeg overeen met de huidige geldende maximale maten: de lengte is maximaal 30 meter in plaats van 25 meter voor niet-historische schepen, de breedtemaat is gesteld op maximaal 5.30 meter. In de praktijk blijken sommige boten van 30 meter lengte ook iets breder te zijn dan exact 5 meter. Door er 30 centimeter aan toe te voegen worden de vervangingsmogelijkheden groter. De hoogte blijft onveranderd 2.50 meter, met de nu al bestaande uitzonderingsmogelijkheden. Voor historische vaartuigen is de maximale maat 25 meter, dezelfde als op dit moment geldt voor een vaartuig en 2,50 meter langer dan de maximale maat voor vaartuigen in de nieuwe regels. Deze maten zijn op deze manier vastgelegd in een afweging van enerzijds de behoefte om historische schepen een kans te geven het beeld van de Amsterdamse binnenstad te verrijken maar anderzijds ook het belang van uitzicht en zicht op het water van de overige ondernemers, bewoners en bezoekers van de binnenstad te waarborgen. Voor als historisch aangewezen arken geldt een maximale lengtemaat van 22.50 meter.

Een ander gevolg is dat eenmaal als historisch aangemerkte boten in de toekomst natuurlijk ook verbouwd moeten kunnen worden. De verbouwingen van deze historische schepen zullen altijd getoetst moeten worden aan de criteria voor historische boten. Op de wal geldt eenzelfde regel: verbouwingen aan monumenten moeten zowel getoetst worden aan de Monumentenwet als aan de bouwregelgeving en welstandscriteria.

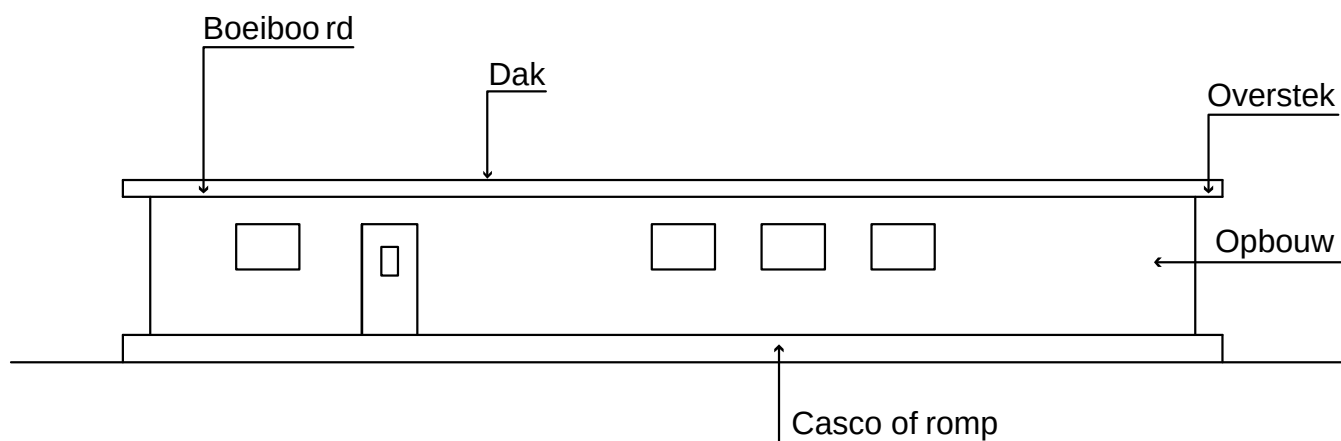
Bij een maatoverschrijding van één van de onderdelen, die niet met vrijstellingen uit de nadere regels zijn te vergunnen verandert de categorie van de boot. Dus bijvoorbeeld een schip dat een hoofdopbouw (meestal een den) heeft van 1.50 hoog, is geen schip maar is een vaartuig. Daarom is ook in het artikel 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 van de drie onderscheiden categorieën: schip, vaartuig en ark waar de verschillende onderdelen in zijn aangegeven.



Begrippen "schip"



Begrippen "vaartuig"



Begrippen "ark"

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

In het derde lid zijn de definities opgenomen van schepen, vaartuigen en arken zoals deze golden op grond van de richtlijnen bij vervanging van woonboten uit 1996. Deze definitie wordt alleen toegepast voor het bepalen van het

type van de te vervangen boot. Aangezien er in de Bootrichtlijnen 2008 nieuwe definities zijn opgenomen voor de verschillende typen boten is het wenselijk om de bestaande boten (waarvoor nog een vervangings- en verbouwingsvergunning is verleend onder het oude regime van de richtlijnen 1996) ook nog te typeren volgens de oude definities. Hoewel deze definities niet helder en eenduidig zijn is dit wel zo correct. Op termijn zal voor de typebepaling van een te verbouwen of vervangen boot waarvoor een vergunning is verleend op grond van de Bootrichtlijnen 2008 en 2014 ook alleen worden getoetst aan de Bootrichtlijnen. Met deze regeling worden eventuele nadelen van het “ineens wijzigen van type” gecompenseerd of weggenomen.

Tot slot is in het vierde lid een algemene hardheidsclausule opgenomen. Als blijkt dat een aanvraag voor een vervangings- of verbouwingsvergunning op één of meerdere onderdelen in strijd zou komen met de Bootrichtlijnen is het mogelijk dat het dagelijks bestuur bij hoge uitzondering gemotiveerd afwijkt van de bepalingen van de Bootrichtlijnen. Er moet dan wel sprake zijn van bijzondere omstandigheden. Deze omstandigheden worden per geval afgewogen en kunnen niet van te voren worden ingekaderd. De motivering zal dus van het grootste belang zijn, tezamen met de bepaling dat het om een hoge uitzondering moet gaan. De hoge uitzondering moet met name bepaald worden aan de hand van de vraag of dit geval of deze omstandigheden zich vaker voor zouden kunnen doen. Als dat het geval is, zal er minder gauw sprake kunnen zijn van een hoge uitzondering.

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. De meer ingrijpende 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.

In de omschrijving “ingrijpende wijziging” zit de gedachte dat een wijziging zichtbaar moet kunnen zijn en daarom dus ook een nadere (welstands)toets moet ondergaan. Als voorbeeld: een onderhoudsvernieuwing van een raam of deur met post waarbij de maat enkele centimeters wijzigt is in de regel niet zichtbaar. Het is moeilijk grenzen hiervoor aan te geven.

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 waarbij dit te zien is. Dit kan zich voordoen bij boten met een vierkante opbouw. Als een gelijkvormig casco van metaal of beton is en in beide gevallen zwart is geschilderd is er uiterlijk geen verschil. Maar als bijvoorbeeld een metalen casco dat kleiner is dan de opbouw van de boot wordt vervangen door een betonnen casco dat aansluit bij de wanden van de opbouw, is er sprake van een onherkenbare verandering.

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 VOB op pagina 29 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 ark of vaartuig 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 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.*

In onderdeel c van artikel 2 brengt het dagelijks bestuur tot uiting dat eenmaal als historisch aangewezen historische boten extra bescherming verdienen door ook het verwijderen van booteigen details verbouwingsvergunningplichtig te maken.

Aan artikel 2 is een onderdeel d toegevoegd dat de mogelijkheid biedt om zonder verbouwvergunning de noodzakelijke aanpassingen aan varende schepen te doen die door de hogere regels verplicht worden gesteld. Zo verschijnen er Europese normen voor varende schepen op basis waarvan in sommige gevallen extra veiligheidsvoorzieningen moeten worden aangebracht als hekwerken.

Tevens is hieraan toegevoegd dat voor bepaalde “booteigen” details zoals roeren, lieren, zwaarden, masten e.d. geen vergunningplicht geldt. Hier is een uitzondering op de door het dagelijks bestuur aangewezen historische boten: bij deze boten zijn de juiste details en scheepsonderdelen van groot belang. Het vervangen, terugbrengen of restaureren van dit soort details moet wel door middel van een verbouwingsvergunning kunnen worden getoetst door de Commissie voor Welstand en Monumenten.

Artikel 3

Op basis van artikel 1.2.6 van de VOB kunnen aan vergunningen en ontheffingen voorschriften of beperkingen worden verbonden. In de richtlijnen uit 1996 en 2008 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 vlote en veilige doorvaart.

Artikel 3a

In artikel 3a wordt de mogelijkheid geboden om een vervangende boot als historisch te laten aanmerken. Dit heeft vooralsnog twee belangrijke consequenties: op basis van artikel 12 mag een vervangend historisch schip of vaartuig maatoverschrijdingen hebben van de maximale maten (mits de boot past op de ligplaats) en mag alleen maar verbouwd worden als een verbouwing het historisch karakter van een boot niet aantast. De criteria waaraan wordt getoetst of een boot als historisch kan worden aangemerkt zijn gebaseerd op artikel 4a, vierde lid en staan vermeld in een apart besluit: Beoordelingscriteria historische boten in de Amsterdamse binnenstad.

Artikel 4

Dit artikel geeft antwoord op vervangingsmogelijkheden van boten uit de verschillende categorieën. Het tot nu toe gevoerde rigide voorkeursbeleid voor schepen is genuanceerd voor het gebied van het beschermd stadsgezicht. Schepen mogen alleen door schepen worden vervangen. Vaartuigen mogen alleen door schepen of vaartuigen worden vervangen. Arken mogen door alle drie de categorieën boten worden vervangen, 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 arken (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 arken op deze manier verkrotten of dat woonarkeigenaren uiteindelijk niets meer met de ark kunnen.

In het vierde lid is een uitzondering van deze algemene vervangingsregel opgenomen voor het gebied van de binnenstad dat niet is aangewezen als beschermd stadsgezicht: de Oostelijke Eilanden, grofweg alles in het gebied boven de noordelijke gevels van de Nieuwe Vaart. In de Nota Welstand op het Water is een kaart opgenomen van de exacte grenzen van het beschermd stadsgezicht gebied.

Artikel 5

Dit artikel legt de verschillende nautische en ordeningsbelangen waaraan de vergunningaanvragen worden getoetst, nader uit. Dit is niet uitputtend 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 in lid 3 voor de afstand tot historische bruggen.

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 in het 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. Dit is een beleidsregel, die in 2001 is vastgesteld en nu nog steeds geldig is, door opname in de onderhavige nadere regels.

Een nautische toets is de beoordeling door Waternet (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 zijn door de centrale stad doorvaatprofielen vastgesteld.

Voor de duidelijkheid merken wij tot slot op dat artikel 5 altijd geldt voor alle vervangingen en verbouwingen aan alle categorieën woonboten of bedrijfsvaartuigen én voor historische schepen.

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

Verbouwingen van eenmaal aangewezen historische boten zijn mogelijk, maar moeten wel eerst worden getoetst aan de criteria voor de aanwijzing van historische boten (en vanzelfsprekend aan de overige welstandscriteria). Daarom moet een verbouwingsaanvraag van een historische boot ook om advies worden voorgelegd aan de Commissie voor Welstand en Monumenten.

Artikel 8

De maximale maten in artikel 8 zijn van belang voor de beoordeling van de vergunningaanvragen. In de rest van de artikelen 9 tot en met 12 zijn uitzonderingen en vrijstellingsmogelijkheden in de maatvoering opgenomen. Ter uitvoering van een motie ingediend op 2 juli 2013 kan hier worden opgemerkt dat de algemene afwijkingsbepaling van artikel 1, lid 4 ook van toepassing is op de afwijkingmogelijkheden van artikel 8, lid 6 onder a. In de motie is gevraagd om voor scheepsattributen ruimhartiger om te gaan met de maximale maten, mits de Commissie voor Welstand en Monumenten hier positief op adviseert..

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 'vaartuig' is gesteld op 22,50 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. De maximale maat is 2,50 meter minder dan de huidige maximale maat voor een vaartuig. Een ark kent een ongewijzigde maximale maatvoering van 20 meter hoog, 5 meter breed en 2,50 meter hoog.

Bij Waternet is een gedetailleerde meetinstructie, 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 8 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 9

In artikel 1 lid 2, sub 1 wordt een schip gedefinieerd. In artikel 9 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 10

Om te voorkomen dat een roef (tweede opbouw) een te groot onderdeel gaat vormen van een schip is in artikel 10 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 11

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 en 2008 was deze bepaling ook al opgenomen. In de praktijk blijkt in de meeste gevallen, dat deze maten ook zijn ingevuld.

Artikel 12.

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. Als voorbeeld kan genoemd worden: de boeg van het schip, de masten, de ankerlieren, de zwaarden, het roer of een boegspriet enzovoorts. 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. Ten opzichte van de Bootrichtlijnen 2008 is nog wel de boeg van een schip expliciet opgenomen. Hoewel dit strikt genomen geen scheepsattribuut is, heeft de praktijk uitgewezen dat het expliciet noemen van de boeg een hoop uitvoeringsproblemen kan voorkomen. Er is meestal (afhankelijk van het type schip) maar sprake van een overschrijding van enkele centimeters en dat maar over een lengte van enkele meters van het schip.

Voor de maximale maten van een vervangende boot die is aangemerkt als historische boot op grond van de criteria van artikel 3a zijn ruimere maxima opgenomen in het derde lid van dit artikel. Voor historische schepen is de afwijkende maximale maat 30 meter en voor historische vaartuigen 25 meter. Voor historische arken geldt geen afwijkende maatvoering. Het historische schip of vaartuig moet natuurlijk wel altijd voldoen aan de algemene ligplaatsinpassingscriteria van artikel 5. Tevens is het belangrijk om de vraag te beantwoorden of het schip of vaartuig speciaal verlengd of verbreed is om ligplaats in te nemen. Aanwijzing hiervoor is bijvoorbeeld de meetbrief. Als een schip of vaartuig speciaal verbreed is of verlengd om ligplaats te kunnen innemen wordt de toestemming in ieder geval niet verleend. Er zijn uit de praktijk gevallen bekend waarbij dit gebeurd is om meer woonruimte te hebben. Eventuele verbredingen of verlengingen in het verleden om meer laadvermogen te hebben vallen hier dus niet onder. Deze blijken immers meestal uit de (historische) meetbrieven.

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, mits wordt voldaan aan de strenge overlast-, hinder en milieucriteria voor werkzaamheden als genoemd in artikel 3.3.1 van de Verordening op de haven en het binnenwater. 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 (niet zijnde historisch), 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. Daarom is natuurlijk ook de toets van artikel 5

expliciet genoemd. Dit 5^e lid geldt vanzelfsprekend niet voor vervangende boten die als historisch zijn aangewezen. Hiervoor gelden de afwijkende maten van het 3^e lid van artikel 12.

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. Er is een zin toegevoegd die het mogelijk maakt dat deze maximale maten kunnen worden overschreden als de Commissie voor Welstand en Monumenten de afmetingen van deze attributen in overeenstemming acht met de boot waar de attributen op worden geplaatst. Deze toevoeging is het gevolg van de aangenomen motie 5 van 2 juli 2013.

Voor de categorie 'arken' 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.

In lid 6c is 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.

Tot slot is in lid 6d een uitzondering van de maximale hoogtemaat van arken gemaakt voor bouwkundige voorzieningen die nodig zijn om een extensief groen dak aan te brengen op een bestaande ark. Omdat het bij een bestaande ark meestal niet mogelijk is om het dak te verlagen wordt een overschrijding van maximaal 0,25 meter toegestaan van ofwel de maximale hoogtemaat (indien de ark 2.50 meter hoog is) of van de bestaande hoogtemaat (als de ark hoger is dan 2.50 meter). In 6d is expliciet opgenomen dat de maatoverschrijding alleen bij bestaande arken is toegestaan en dat het alleen gaat om noodzakelijke bouwkundige voorzieningen om het groene dak mogelijk te maken. Te denken valt daarbij aan een extra beschermende of dragende laag op het bestaande dak, een extra hoge dakrand of extra goten. Het is dus niet de bedoeling dat bij een bestaande ark de toegestane maximale hoogteoverschrijding wordt benut om de ark totaal hoger te maken en dus ook een hogere binnenruimte te creëren. Voor nieuw te bouwen en ontwerpen arken geldt daarom de maximale hoogtemaat. Bij het ontwerp kan immers direct rekening worden gehouden met een eventueel aan te brengen groen dak.

De laatste uitzondering van lid 7 gaat over loopranden bij boten uit de categorie 'arken'. 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 doorvaatregels. In veel gevallen laat de breedte van de gracht en de aldaar aanwezige woonboten een dergelijke looprand niet toe.

Voor eigenaren van bestaande arken 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 arken 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.

De artikelen 14 tot en met 19 van de Bootrichtlijnen 2008 zijn in verband met het vervallen van artikel 13 (lichte verbouwvergunning) allen vernummerd.

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 Riolering (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. Dit artikel geldt ook voor historische schepen. Wij beseffen, dat sommige vervuilende materialen vanouds thuis kunnen horen op historische schepen. Wij achten echter het milieubelang hier van een hogere orde dan het belang van aanwijzing tot historisch schip. In voorkomende gevallen zal dus een alternatief materiaal moeten worden toegepast bij een vervanging door of verbouwing van een historisch schip. In de nieuw te verlenen ligplaatsvergunningen zal dit ook als voorschrift worden opgenomen. Hiermee wordt ook bij komende (vergunningvrije) onderhoudsklussen voorkomen dat alsnog verboden uitloegende materialen worden toegepast. In de praktijk is het mogelijk om de uitlogbare materialen wel toe te passen als deze voorzien zijn van een coating. Als dit inderdaad gebeurt worden in de ligplaatsvergunning ook voorwaarden opgenomen dat iedere vijf jaar een bewijs wordt overlegd aan het dagelijks bestuur dat de coating naar behoren functioneert.

Artikel 14

Dit artikel beoogt groene daken mogelijk te maken op boten. Alleen extensieve groene daken zijn toegestaan. De begroeiing moet zich beperken tot laagblijvende (vet)planten, mossen en kruiden. Hoge struiken of bomen zijn niet toegestaan. Hierbij is aansluiting gezocht met de subsidieverordening voor groene daken die (nu nog) alleen op de wal geldt. Deze wordt zo spoedig mogelijk aangepast. In het kader van de verbouwvergunning voor woonboten kunnen niet dezelfde eisen worden gesteld als op basis van de Woningwet en het Bouwbesluit voor woningen. Op de wal geldt onder andere dat de belasting van het dak varieert van 20 tot 200 kg per vierkante meter. Het groene dak mag alleen voor onderhoud toegankelijk zijn en niet worden gebruikt voor intensief gebruik als terras of andere verblijfsruimte. In de praktijk zal hier sprake van kunnen zijn als er behalve de planten ook enige vorm van verharding wordt aangebracht om meubilair te kunnen dragen. Er worden voorschriften aan de vergunning verbonden. Hoewel niet dezelfde regels op het water kunnen worden gesteld aan de verbouwvergunning, kan het wel noodzakelijk zijn dat aan de eisen van de subsidieverordening groene daken wordt voldaan om voor een subsidie in aanmerking te komen.

Op historische boten mogen geen groene daken worden aangebracht voor zover deze het historisch karakter van de boot aantasten.

Artikel 15

Vanwege de uitdrukkelijke wens van de raad is artikel 16 toegevoegd. Terrassen mogen worden aangebracht op woonschepen, woonvaartuigen en woonarken, mits het oppervlak hiervan niet meer bedraagt dan 1/8 ste deel van de totale oppervlakte van de boot. Er is een beperking gemaakt voor woonboten. Op bedrijfsschepen is een terras

niet noodzakelijk en dan ook niet wenselijk. Tevens is een maximaal oppervlak ten opzichte van de totale oppervlakte van de boot opgenomen om te voorkomen dat een terras een te groot gedeelte van de woonboot in beslag neemt. In het tweede lid is bepaald dat het terras zo dicht mogelijk op de bovenzijde van het dak moet worden aangebracht. Hiermee brengt het dagelijks bestuur tot uiting dat een terras niet onnodig hoog mag worden aangebracht. In het derde lid zijn open hekwerken toegestaan mits ze bestaan uit staken, staven en/of palen. Hiermee moet duidelijk zijn dat er geen afscheidingen mogen worden aangebracht in de vorm van vlechtschermen, schuttingen of andere gesloten bouwwerken. In artikel 2, derde lid is onderdeel f opgenomen dat het aanbrengen van een open hekwerk licht verbouwingsvergunningplichtig maakt. De uitvoering van het hekwerk moet wel globaal kunnen worden getoetst aan hier geformuleerde de eisen.

Artikel 16

Het dagelijks bestuur vindt het niet wenselijk dat op de daken van arken gebouwde terrassen worden toegestaan. Dit uitgangspunt wordt in artikel 17 verwoord. Alleen aan de kopse (korte) zijde van de ark mag een balkon of terras worden aangebracht of dit moet zijn uitgevoerd als loggia (dus inpandig, binnen het casco) en dan mag het weer wel aan de lange zijde. Feitelijk kan een balkon of terras ook niet aan de lange zijde worden aangebouwd, omdat in de meeste gevallen strijd zou ontstaan met de doorvaartprofielen.

Artikel 17

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 18

Om verwarring te voorkomen met de Bootrichtlijnen 2008 en om een eenvoudige verwijstitel te verzorgen is in artikel 18 een eenduidige verwijstitel weergegeven: Bootrichtlijnen 2014.

Regeling voor het Westerdok

In besluit II van de Bootrichtlijnen 2014 is opgenomen dat voor het oostelijk deel van het water van het Westerdok de Bootrichtlijnen niet gelden. Er liggen aan de Westerdoksdijk heel veel grotere (voormalige binnenvaart)schepen. De Bootrichtlijnen 2008 gelden niet voor het water van het oostelijk deel van het Westerdok, omdat dit water nog grootstedelijk water was. Toen dit water werd overgedragen aan het stadsdeel in 2009 golden daar nog steeds de regels uit 1996: Vaststelling richtlijnen bij vervanging van woonboten uit 1996 (Gemeentebld 1996, afd. 3, nr. 35). In deze richtlijnen is het conform artikel 6 mogelijk dat schepen worden vervangen door vaartuigen of arken als de Commissie voor Welstand en Monumenten dit passend acht. Dit is een onwenselijke situatie, omdat in het Stedenbouwkundig plan van het water van het Westerdok juist is gekozen voor een pianoligging van voormalige vrachtschepen om het nautische karakter van het Westerdok als voormalig havenbekken te onderstrepen.

In de Bootrichtlijnen 2008 en 2014 zijn gedetailleerde maatvoeringsbeperkingen opgenomen, waardoor deze richtlijnen 2014 niet van toepassing kunnen zijn op het Westerdok, omdat daar juist veel grotere schepen liggen. Met de regels uit 1996, die in het Westerdok toch al golden zijn de vervangingsmogelijkheden ruimer. Door artikel 6 van de regels uit 1996 NIET van toepassing te verklaren maar artikel 4 van de Bootrichtlijnen 2014 WEL van toepassing te verklaren kan de onwenselijke vervanging van schepen door arken worden vermeden.

Een afschrift van dit besluit ontvangt de directie Omgevingsmanagement afdeling Realisatie Fysiek en Waternet

Voor eensluidend extract,

stadsdeelsecretaris

paraaf
QN