

Een dek is geen dak

Ruimtelijke
kwaliteit
en drijvende
bouwwerken

Aanbevelingen
voor gemeenten
en andere
overheden

Federatie Ruimtelijke Kwaliteit
Jasper de Haan

Voorwoord

Typerend voor Nederland is de grote hoeveelheid water. Zonder rivieren, kanalen, vaarten, grachten, boezems en poldersloten zou ons land ondenkbaar zijn. En minstens zo typisch zijn de woonschepen langs de oevers en kades, die kleur en karakter aan het water geven.

Terwijl er veel regels zijn voor de ruimtelijke en esthetische ordening van bouwwerken op het land, is er opmerkelijk genoeg tot nu toe relatief weinig kwaliteitsbeleid geformuleerd voor de zo kenmerkende, drijvende objecten in de openbare ruimte. Binnenkort zullen echter de aanvragen voor een omgevingsvergunning voor drijvende bouwwerken ook getoetst moeten worden aan redelijke eisen van welstand. Uit deze verwachting vloeit de voor u liggende handreiking voort, want het is zaak om beleid voor de ruimtelijke kwaliteit op het water te ontwikkelen.

Deze handreiking beperkt zich niet tot de 'klassieke' welstand van drijvende bouwwerken, maar geeft ook suggesties voor ruimtelijke kwaliteitseisen die traditioneel niet in de welstandsnota, maar in het bestemmingsplan of in gemeentelijke verordeningen worden ondergebracht. Dat gebeurt met het oog op de komende Omgevingswet. In die wet verdwijnt immers het welstandsbeleid in traditionele zin. Er voor in de plaats komt de mogelijkheid om eisen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit op te nemen in het omgevingsplan, de opvolger van het bestemmingsplan. Zijn dat eisen over het uiterlijk van bouwwerken, dan moeten in beleidsregels de criteria staan die gehanteerd worden bij het oordeel over de aanvaardbaarheid van het uiterlijk (Omgevingswet art. 4.19).

Het traditioneel scherpe onderscheid tussen welstandseisen enerzijds en stedenbouwkundige of landschappelijke eisen anderzijds verdwijnt onder de Omgevingswet. Dat maakt het mogelijk om in één juridisch document – het omgevingsplan met zijn beleidsregels – alle criteria op te nemen voor ruimtelijke kwaliteit van drijvende bouwwerken. Dus niet alleen de criteria die betrekking hebben op het uiterlijk, maar ook de beleidsregels die gelden voor ligplaatsen, hoogte en breedte, en regels die samenhangen met nautische eisen en waterbeheer.

We richten ons in deze handreiking op drijvende bouwwerken. De varende vloot laten we buiten beschouwing. Het gaat hier dus hoofdzakelijk om woonboten en woonarken, niet om schepen als zeilboten, charters, plezierjachten, binnenvaartschepen, olietankers, veerponten. De juridisch boeiende vraag waar de grens ligt tussen woonboot en varend schip, is voor de ruimtelijke kwaliteitsaspecten van het object minder van belang.

De handreiking is bedoeld voor overheden, met name gemeentelijke, die de ruimtelijke kwaliteit van drijvende bouwwerken en hun omgeving willen veilig stellen of nog beter naar een hoger plan willen brengen. We bieden geen blauwdruk voor een nota Welstand te water, maar aanbevelingen die een rol horen te spelen bij de lokale keuze voor kwaliteitscriteria op het water.

1.1 Ruimtelijk kwaliteitsbeleid

Een aangename en aantrekkelijke leefomgeving is een publiek belang. Vanuit die overtuiging waakt de overheid sinds jaar en dag over de inrichting van stad en land. Vroeger via schoonheidscommissies, nu middels welstandstoezicht en ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Altijd het publieke belang wegend, zonder onredelijke belemmeringen op te werpen voor het particuliere initiatief.

Veel gemeenten in Nederland ontleen hun identiteit en hun ruimtelijke structuur niet alleen aan hun gebouwen, pleinen, straten en parken, maar ook

aan grachten, kanalen, sloten en vaarten. Het is dan ook vanzelfsprekend dat er niet alleen erfgoed- en welstandsbeleid is voor bouwwerken, maar dat er ook aandacht is voor de vormgeving van de openbare ruimte en voor het water in die openbare ruimte en de drijvende bouwwerken die erin liggen.

Terwijl welstand op de wal sinds lang gemeengoed is, gelden er tot nu toe geen wettelijke welstandseisen aan drijvende objecten. Boten zijn immers dynamische objecten in de openbare ruimte; in tegenstelling tot de statische bouwwerken kunnen zij zo maar vertrekken. Bovendien zijn de boten in vergelijking met de woningen een marginaal ver-

Een drijvend Chinees restaurant in Rotterdam





Een van de circa
12.000 woonboten in
Nederland

schijnsel: Nederland telt zo'n 12.000 woonboten tegenover ruim 7 miljoen woningen.

Ondanks het in verhouding geringe aantal woonboten, heeft de gemeente via het bestemmingsplan en de welstandsnota niettemin de publieke opdracht om eisen te stellen aan de plaatsing en het gebruik van bouwwerken op water. Hierbij is het zaak vooraf rekening te houden met de nautische eisen van de waterbeheerder en ervoor te zorgen dat de op te stellen stedenbouwkundige randvoorwaarden en ruimtelijke criteria daar niet mee in strijd zijn.

Aandacht moet uitgaan naar de vormgeving van kades en oevers, maar ook naar de (woon-)boten te water – die bepalen immers in belangrijke mate de beleving van het water. Ze geven betekenis aan havens, grachten, laad- en loswallen en kunnen in het buitengebied beeldbepalende elementen zijn.

Ruimtelijke kwaliteitseisen aan drijvende objecten kunnen niet uniform zijn. Het karakter van een industriehaven is van een volstrekt andere orde dan het beschermde werelderfgoed in de grachten-gordel van Amsterdam, en dat verschilt weer van een poldersloot in het Groene Hart. Er zijn gebieden waar woonarken afbreuk doen aan de cultuur-historische eenheid, terwijl er ook gebieden zijn waar een drijvend hotel met het uiterlijk van een Chinese tempel heel aanvaardbaar kan zijn. Ruimtelijk kwaliteitsbeleid ligt niet uitsluitend, maar wel voor een belangrijk deel vast in welstands-

nota's – die in de toekomst als beleidsregels bij het omgevingsplan een breder bereik kunnen hebben. Het is afhankelijk van de situatie in de gemeente en haar welstandsnota, of men specifieke object-gerichte welstandscriteria voor drijvende bouwwerken in een apart hoofdstuk opneemt, of dat men de criteria voor waterobjecten laat aansluiten bij de bestaande gebiedsgerichte welstandscriteria.

1.2 Juridische noodzaak

Sinds een uitspraak van de Raad van State van 16 april 2014 worden alle woonboten en andere drijvende objecten, die bedoeld zijn om "ter plaatse gebruikt te worden en op enigerlei wijze met de grond verbonden zijn", beschouwd als bouwwerk in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Met als gevolg dat ook de Woningwet van toepassing is op drijvende bouwwerken en bij-gevolg ook het Bouwbesluit, het bestemmingsplan en alles wat daar bij hoort, zoals redelijke eisen van welstand. Inmiddels heeft het kabinet een wetswijziging aangekondigd, waarin bestaande drijvende objecten gelegaliseerd worden (sinds de uitspraak zijn ze immers feitelijk illegaal), terwijl voor nieuwe drijvende objecten een aantal specifieke bouwvoorschriften zullen worden opgesteld.

De gevolgen van de uitspraak zijn ingrijpend. Zo moet er voortaan, om een woonboot ergens te mogen neerleggen, een omgevingsvergunning aan-

gevraagd worden, die getoetst wordt aan de Wabo. Voorheen was dat vaak een ligplaatsvergunning of -onthefing op grond van lokale verordeningen; door de uitspraak van de Raad van Staten moeten deze regels onverbindend worden geacht. Voortaan gelden de redelijke eisen van welstand op grond van de Woningwet ook voor drijvende bouwwerken. Om drijvende bouwwerken te toetsen aan ruimtelijke kwaliteit is het wel noodzakelijk, om specifieke welstandscriteria op te nemen in de gemeentelijke welstandsnota. Indien er geen objectgerichte criteria worden geformuleerd voor drijvende objecten, gelden ook voor de woonboten voortaan alleen de gebiedsgerichte criteria uit de nota.

Sommige gemeenten hebben al beeldkwaliteits-eisen voor woningen op het water. Deze zijn vaak opgenomen in een APV of in de voorwaarden van een ligplaatsvergunning. Het is zaak deze nu onder te brengen in de nota voor ruimtelijke kwaliteit.

Deze handreiking is bedoeld om opstellers van welstandsnota's te helpen bij het formuleren van welstandscriteria op het water en om stedenbouwkundigen die (bestemmings)plannen maken voor water met daarin drijvende objecten te voorzien van informatie over typische nautische eigenschappen. De bedoeling is om op die manier de ruimtelijke kwaliteit op en rond het water te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren.

1.3 Omgevingswet

In de toekomstige Omgevingswet komt welstand als afzonderlijk beleidsterrein niet meer voor. Welstandsbeleid wordt geïntegreerd in de ruimtelijke ordening: het krijgt een plaats in het omgevingsplan (de opvolger van het bestemmingsplan). Artikel 4.19 van de concept-Omgevingswet bepaalt dat een gemeente in het plan onder meer eisen kan stellen aan het "uiterlijk van bouwwerken". Indien een gemeente daartoe besluit, dan moeten er, analoog aan de huidige welstandsnota, beleidsregels worden opgesteld met de criteria die voor het oordeel over het uiterlijk worden gehanteerd.

Het is echter nadrukkelijk de bedoeling van de Omgevingswet om tot dusverre sectoraal behandelde beleidsterreinen te integreren. De criteria voor het uiterlijk van bouwwerken staan daarmee op gelijke voet met de stedenbouwkundige criteria die het omgevingsplan zal bevatten. Het omgevingsplan moet (op den duur) al het beleid

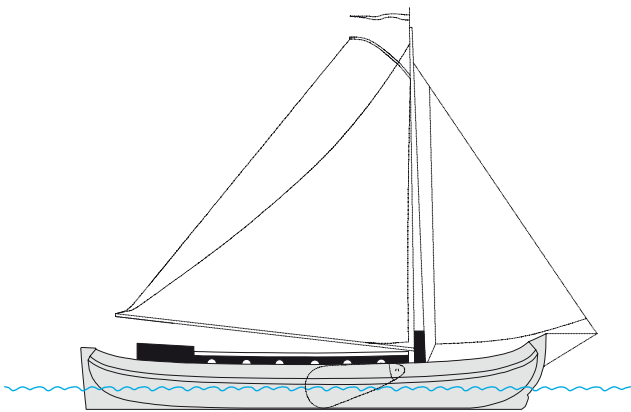
verenigen met betrekking tot de fysieke leefomgeving, en zal daarmee ook in de plaats treden van de talrijke lokale verordeningen op dit gebied.

Dat opent de mogelijkheid om het ruimtelijk kwaliteitsbeleid niet te beperken tot specifieke welstandseisen, maar ruimtelijke kwaliteitseisen te formuleren, die niet alleen over het uiterlijk gaan, over vormgeving, materiaalgebruik, kleur en detaillering, maar ook betrekking hebben op cultuurhistorie, maat en schaal van het bouwwerk en plaatsing in de ruimte.

De Omgevingswet zal niet voor 2018 in werking treden, en de beoogde integratie van al het lokale beleid met betrekking tot de fysieke leefomgeving zal niet onmiddellijk een feit zijn. In de eerste periode zal nog veel van het bestaande sectorale beleid in het omgevingsplan herkenbaar zijn. Er is daarom geen bezwaar tegen om in dit stadium specifieke ruimtelijke kwaliteitscriteria te formuleren voor drijvende bouwwerken, als onderdeel van het bestaande welstandsbeleid. In deze handreiking behandelen we echter ook al andere zaken die invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit van drijvende bouwwerken, zoals stedenbouwkundige randvoorwaarden en ambities, die traditioneel niet in de welstandsnota, maar in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Schip, schark, ark en overige drijvende objecten

De meest voorkomende drijvende bouwwerken in Nederland zijn te onderscheiden in drie typen: schip, schark en ark.



2.1 Schip

Een schip kent iedereen. Toch is het zelfs van zoiets ogenschijnlijk eenvoudigs als een schip lastig een sluitende definitie te formuleren. De schrijvers van het Burgerlijk Wetboek kwamen er niet goed uit. Zij hebben tenslotte als schip gedefinieerd: alles wat drijft of bedoeld was te drijven, blijkens zijn constructie, niet zijnde een watervliegtuig.

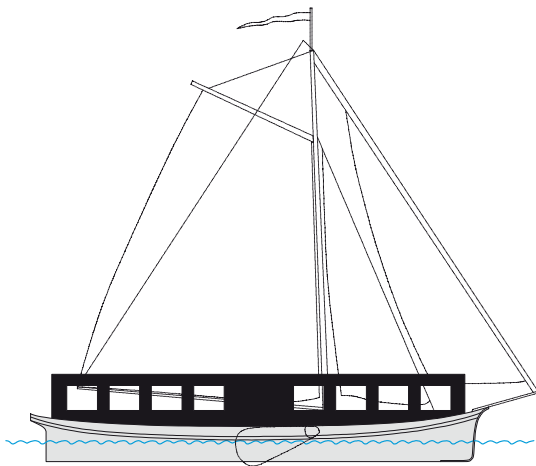
Ook voor de opstellers van de welstandsnota's is de variëteit in schepen een complicatie. De geschiedenis biedt weinig houvast, want de 'vloot' is van oudsher divers. Er zijn bakken, tjalken, klippers, stijlsteven, luxe motors, spitsen, aken, klipperaken, viskotters, dekschuiten, sleepboten, pakboten, kabelleggers, walvisvaarders, bunkerschepen, opduwers, veerboten, passagiersschepen en ga zo maar door. En allemaal zien we ze vroeger of later terug als woonschip of drijvend bouwwerk.

Wie spreekt over een schip doelt meestal op een rompvorm die gemaakt is om te varen. Een vorm met een zekere stroomlijn door het water, die symmetrisch is, vaak een verhoogde voor- en achterkant heeft, een duidelijke boeg en spiegel, en een tussendeel met zeeg.

Over het algemeen hebben schepen een voordek, achterdek en gangboorden. Noodzakelijke dekken om het schip te kunnen aanmeren, te laden en te lossen, om over het schip heen en weer te kunnen lopen, en natuurlijk te verhinderen dat overslaand water het schip binnenstroomt. Op het dek staat vaak een duidelijke roef, al dan niet met stuurhut en/of theehut en de den die het ruim bepaalt. Roef, theehut en stuurhut zijn hoger dan de den. Maar

den, roef en theehut zijn zelden hoger dan het hoogste punt van de boeg.

Bij zeilschepen komen daar natuurlijk nog andere zaken bij, zoals mast(en), giek(en), kluiverboom, zeilen en vaak ook zwaarden. Verder vinden we zowel op zeil- als motorschepen: roer, lieren, anker(s), bijboten, davits, schoorstenen, ont- en beluchtingskappen, luiken in een luikenkap. In de scheepsbouw vinden voortdurend aanpassingen plaats. Een originele tjalk die er nog precies zo uitziet als in 1907, toen hij gebouwd werd, is zeldzaam. Bij de meeste tjalken is de den allang verhoogd, de roef vergroot, is er een stuurhut op gebouwd, zijn de mast en zwaarden verdwenen en is er een motor in geplaatst.



2.2 Schark

Een tjalk die ingrijpend verbouwd is tot woonschip, is eigenlijk geen schip meer, maar een schark: een scheepscasco met een opbouw. Het is lastig om precies te benoemen wanneer een schip een schark wordt. Het is best mogelijk om een iets hogere en grotere roef en een hogere den te maken, met zelfs wat bescheiden patrijspoorten erin, terwijl we nog steeds van een schip kunnen spreken. Een schip wordt een schark wanneer opbouw en casco niet goed bij elkaar passen. Het hybride karakter van scharken zit hem in het feit dat de vormgeving van de romp (het casco) bedoeld is om te varen, terwijl de opbouw dat niet is. Wanneer er speciaal een nieuw casco met daarop een opbouw gemaakt wordt, valt het drijvende bouwwerk in de categorie arken.



2.3 Ark

Arken zijn over het algemeen betonnen bakken met daarop een lichte (houtskelet) opbouw, gemaakt om in het water te drijven en daar een functie in te huisvesten, niet om mee te varen. Het zijn vaak rechthoekige dozen. Ongeveer 20 à 25 meter lang, zo'n 5 meter breed met een hoogte boven de waterlijn van 2 tot 3 meter en onder de waterlijn een diepgang van 1 tot 2 meter. Er worden ook woonarken gebouwd met meerdere bouwlagen, of arken in de vorm van een ponton met een huisje erop. Arken zijn de spreekwoordelijke drijvende bouwwerken; zij hadden qua uiterlijk net zo goed op het land kunnen staan.

2.4 Overige drijvende objecten

Er is ook nog een groep bouwwerken te water die bedrijfsmatig gebruikt worden: hotelboten, fiets-flats, bajesboten, of kantoren op het water of een drijvend Chinees restaurant. Ze zijn te zeldzaam om er algemeen geldende uitspraken over te doen, maar ze zijn vaak wel zo groot en zodanig vormgegeven dat ze zeer in het oog springen. Hetzelfde geldt voor verbouwde schepen die als vaartuig al een bijzondere functie hadden: bewoonde veerponten, landingsvaartuigen en dergelijke. Ook zulke bouwwerken onttrekken zich door hun uitzonderlijkheid aan generieke regels over ruimtelijke kwaliteit.

Met het oog op de te verwachten klimaatverandering is op bescheiden schaal de afgelopen jaren geëxperimenteerd met drijvende woningen die kunnen meebewegen met het waterpeil. Het valt te verwachten dat de komende jaren meer van dergelijke klimaat-adaptieve woningen zullen worden gerealiseerd. Omdat zij projectmatig ontwikkeld worden, en vaak deel uitmaken van projectontwikkeling op het land, leidt dat vaak tot varianten van gebouwen, dat wil zeggen dat zulke drijvende woningen in typologie aansluiten bij reguliere gebouwen, maar dat ze niet op het land, maar op het water rusten.



ARK: Het Centrum voor Architectuur en Ruimtelijke Kwaliteit Fryslân, Leeuwarden



Waterwoningen in particulier opdrachtgeverschap. IJburg, Amsterdam

Drijvende bouwwerken en ruimtelijke kwaliteit

Privaat gebruik van de
walkant



Lichte chaos aan de
walkant



De verschillen tussen bouwwerken die stevig met heipalen en fundering in de grond verankerd zijn en drijvende objecten die met staaldraden en afstandhouders aan een meerpaal zijn vastgebonden zijn groot. Toch gelden de algemene beginselen van goede ruimtelijke vormgeving voor beide: zorgvuldigheid, aandacht voor de aansluiting van het object op zijn omgeving, respect voor de cultuurhistorie, aandacht voor de relatie tussen vorm en functie en de compositie. Deze beginselen zijn vervat in de zogenaamde algemene welstandscriteria, die in alle welstandsnota's voorkomen. In het volgende hoofdstuk komen zij aan de orde, met een uitwerking voor drijvende objecten.

Want er zijn specifieke aspecten voor drijvende bouwwerken:

- Het water beweegt, golft en stroomt. De drijvende objecten bewegen en spiegelen zich in dat water.
- In het licht van de ruimtelijke kwaliteit is een van de belangrijkste verschillen tussen verankerde en drijvende bouwwerken de zichtbaarheid van de gevels. Op het land eist de voorgevel van gebouwen alle aandacht op, maar van de boten die in de ruimte drijven is elke gevel zichtbaar. De gevels zijn allemaal even belangrijk.
- Vanaf de oever, de kade of een brug kun je vaak op een woonboot kijken. Daarom is ook de zogenaamde vijfde gevel, het dak, van groot belang voor de ruimtelijke kwaliteit.

- Woonschepen nemen een positie in 'aan de rand', op de overgang van land naar water. Zij maken daardoor steeds deel uit van een asymmetrisch profiel. Het begrip voor- of achterkant wordt daarmee ambigu: zowel straat- als waterkant zijn voorkant. Dat geldt ook voor de overgangszones: oevertuinen en drijvende terrassen en watertuinen.
- In het asymmetrische profiel onderbreken woonboten het uitzicht en verschaffen zij doorzicht, vanaf het land en vanaf het water.
- Door hun ligging te water zijn woonschepen vaak van verre te aanschouwen, zonder dat de tussenliggende ruimte betreden kan worden.
- Een deel van de woonschepen is ontstaan door transformatie van een scheepsvorm die op een ander doel gericht was – het vrachtschip, de ponton, de dekschuit, en andere scheepstypen. Er is geen prototype van een woonschip – het prototype was geen woonschip.
- De asymmetrie tussen land- en waterzijde heeft, met name bij arken, gevolgen voor de vormgeving van de gevels en gevelopeningen: er is behoefte aan zicht op het water en geslotenheid aan de landzijde.
- Woonschepen ontleen een deel van hun identiteit aan hun ongeplande aanwezigheid en het doe-het-zelfbeeld van de verbouwingen die hebben plaatsgevonden. Daarmee vormen ze in stedelijk gebied een contrast met de strenge ordening van rooilijnen, nokhoogtes en perceelbreedte aan de landkant.
- Buiten het stedelijk gebied verlenen woonboten een bijzonder karakter aan de omgeving waar ze zijn afgemeerd. Een solitaire woonark in een verlaten polderlandschap vangt de blik, en is daarmee bepalend voor de beleving van het landschap.

Deze onvolledige opsomming maakt duidelijk dat drijvende bouwwerken van grote invloed kunnen zijn op de beleving van ruimtelijke kwaliteit, maar dat hun invloed op verschillende plekken verschillend beleefd zal worden. Dat betekent dat beleid, geformuleerd voor drijvende bouwwerken, zijn basis moet hebben in wat drijvende objecten in vergelijking tot aan de grond verankerde gebouwen specifiek maakt, maar ook gebiedsspecifiek zal moeten zijn.

Asymmetrie aan Leidsekade in Utrecht: open naar het water, gesloten naar de wal



Geen enkele inkijk noch doorkijk

4.1 Gebiedsbeschrijving

Om trefzeker specifieke welstandseisen voor drijvende bouwwerken te formuleren, zal een gemeente allereerst een duidelijke visie moeten hebben op de betekenis van het oppervlaktewater binnen haar grenzen voor de ruimtelijke kwaliteit. Welke ambities koestert de gemeente met het water? Dat is specialistisch werk dat vraagt om inzet van stedenbouwkundigen en architecten met nautische kennis en ervaring.

Zoals de traditionele welstandscriteria in de welstandsnota voortvloeien uit de gebiedsbeschrijvingen,

is het ook zaak om voor welstandscriteria op het water te beginnen met een beschrijving en verbeelding van het karakter en de ruimtelijke kwaliteiten van een gebied en het water daarin. Is het water beeldbepalend voor het karakter van het gebied, of is het ondergeschikt? Is het voelbaar aanwezig, of gaat het verscholen achter begroeiing of de gevels van woonboten? Heeft het water (nog) de 'geur en kleur' van een bedrijvig havengebied? Domineert grootschaligheid, of juist de kleine maat? Daarbij gaat het ook om het definiëren van de grenzen van zo'n gebied. Waar begint een ander gebied, met andere ruimtelijke kwaliteiten?

Informeel gebruik van de oever



Drijvende villa in de
Vecht bij Weesp



Historiserend gebouwd
schip dat nooit zal
varen. Brouwersgracht
Amsterdam



Een dek is geen dak

Vervolgens is de vraag welke ambities er leven. Staat behoud van het bestaande karakter voorop, of moet het anders? Radicaal of geleidelijk en organisch? Welke functies willen we in dat gebied? Welke ontwikkelingen willen we stimuleren en alle ruimte geven? Welke zaken moeten verdwijnen? Wat willen bewoners? Wat willen gebruikers? Wat is de ruimtelijke kwaliteit die gewenst is in dat gebied? Willen we drijvende bouwwerken van één of twee lagen? Of nog hoger? Moet het water sterker te beleven zijn vanaf de wal?

Pas als die vragen beantwoord zijn en er stedenbouwkundige uitgangspunten zijn opgesteld die kunnen worden vastgelegd in een bestemmingsplan, pas dan wordt het mogelijk om zinvolle welstandscriteria voor de bouwwerken in dat gebied te formuleren. Criteria die integraal aansluiten bij het karakter, de ambities en de stedenbouwkundige uitgangspunten van een gebied.

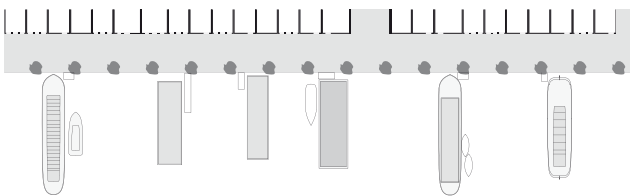
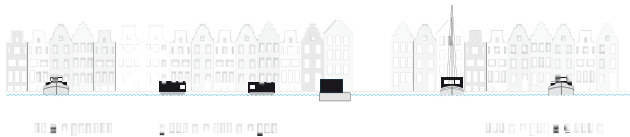
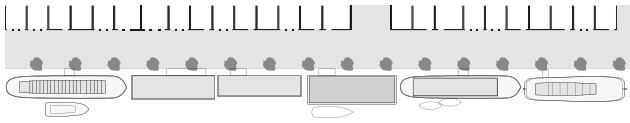
De gebiedsbeschrijving leidt ook tot conclusies over de vraag of het kwaliteitsbeleid voor het gebied heel streng zou moeten zijn, omdat bepaalde karakteristieken een grote mate van bescherming verdienen, of dat het wat soepeler kan. Zoals in veel welstandsnota's het 'welstandsregime' per gebied kan verschillen, zo kan dat ook voor andere aspecten van kwaliteitsbeleid gelden.

4.2 Stedenbouwkundige criteria

Het drijvende bouwwerk in de omgeving

De meest fundamentele vraag is of in een gebied überhaupt drijvende objecten welkom zijn en zo ja welke. Een gemeente kan bijvoorbeeld besluiten beschermde stads- en dorpsgezichten te reserveren voor historische schepen. Bij andere keuzes kan het beschreven onderscheid in woonschepen, scharken en arken handzaam zijn.

Indien voor bepaalde locaties de eis geldt dat er uitsluitend schepen mogen liggen, dan zal er vroeg of laat een aanvraag omgevingsvergunning voor een geheel nieuw gebouwd 'schip' worden ingediend. Vaak blijkt dan dat de definitie van een schip in het bestemmingsplan tal van vormen mogelijk maakt, die de opstellers van het stedenbouwkundig plan in het geheel niet voor ogen stonden. Nauwkeurig geformuleerde welstandscriteria en stedenbouwkundige uitgangspunten, gebruik van de algemene welstandscriteria en de excessenregeling moeten dan uitkomst bieden.



Haaks op de kade
met zicht op water.
Westerdok, Amsterdam



Een dek is geen dak

Ook als er geen typologische keuze gemaakt wordt, verschuift de vraag over het uiterlijk van het drijvende bouwwerk eerst naar de stedenbouwkundige eisen en dan naar de welstandscriteria.

Een gemeente kan ook het karakter van de drijvende bouwwerken in bepaalde delen van de stad beïnvloeden door te bepalen dat schepen meer rechten hebben dan scharken of arken. Schepen mogen dan bijvoorbeeld langer, hoger en dieper zijn dan andere drijvende bouwwerken. Vervolgens is het van belang om te bepalen hoe de drijvende bouwwerken worden afgemeerd. Strak tegen de wal, aan palen en steigers, of haaks op de wal?

Een van de overwegingen is het vrijhouden van zicht op het water vanaf de wal. Dit is een vaak gewenste ruimtelijke kwaliteit. Met name arken zijn visuele blokkades, omdat zij relatief hoog zijn over hun volle lengte. Als dan ook de straatzijde zo min mogelijk ramen en deuren heeft vanwege de privacy van de arkbewoners, wordt de walkant een deprimerende wereld van rommelige achterkanten. Amper is te zien dat de arken op het water drijven.

Door de ligplaatsen in het bestemmingsplan niet evenwijdig aan de kade te oriënteren, maar haaks er op, wordt het zicht op het water vergroot. Het versterkt ook het beeld dat het gaat om schepen, die zo weer weg kunnen varen. Uiteraard moet het water breed genoeg zijn voor zo'n haakse ligging. Het zicht op het water kan ook verbeteren door te bepalen dat er tussen twee drijvende bouwwerken een bepaalde ruimte vrij moet blijven.

In contextueel ruimtelijk kwaliteitsbeleid is van betekenis dat drijvende bouwwerken deel uitmaken van het bestaande ruimtelijke systeem. Zo'n systeem kan bijvoorbeeld opgebouwd zijn uit zichtlijnen, een grid, een doordachte afwisseling van dichtbebouwde en open plekken. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden van het bestemmingsplan moet daarmee rekening worden gehouden.

Ook is relevant de vraag naar de (architectuur-historische) relatie tussen de bouwwerken op de wal en in het water. Moeten de drijvende bouwwerken aansluiten bij de bestaande architectuur en structuur, of is een contrast mogelijk? Is het wenselijk om in een Ciam-wijk schepen te weren en te eisen dat arken qua stijl aansluiten bij het hoekige modernisme in beton? Of om in een buurt geheel in de stijl van de Amsterdamse School gebouwd, uitsluitend expressionistisch vormgegeven arken toe te laten? Eis je in Betondorp ook betonnen woonarken?

Principe van de envelop:
de ligplaats is groter
dan de maximaal
toegestane maat van
het drijvende bouwwerk



Maatvoering

In een stedenbouwkundig plan is bepaald hoe groot, lang, breed, hoog en diep een drijvend bouwwerk op een bepaalde plek mag zijn en hoeveel verdiepingen het mag hebben. Aangezien bestaande schepen en arken nooit exact de afmetingen zullen hebben die in zo'n plan bepaald worden, verdient het aanbeveling om een 'envelop' te definiëren, waarbinnen enige speelruimte mogelijk is in de verschillende afmetingen. Zo'n 'envelopplan' is ook een goede methode om een zekere vrijheid en afwisseling in de waterobjecten te verkrijgen. De ervaring leert dat het een kwestie van tijd is voordat die maximale afmetingen helemaal worden volgebouwd. Wanneer de daaruit voortkomende eenvormigheid ongewenst is, is het nodig slimmere dingen te verzinnen, bijvoorbeeld door variabele lengten, breedten en hoogten voor te schrijven met een maximaal aantal m³ dat kleiner is dan het aantal m³ van de envelop zelf.

In het bestemmingsplan kan men de maximale afmetingen van een drijvend bouwwerk regelen.

Een andere manier om variatie en flexibiliteit te veroorzaken en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen is om letterlijk ruimte te geven aan articulatie van een volume. Met andere woorden: er mogen, binnen de grenzen van de envelop, zaken uitsteken, zoals kozijnen, dakranden, waterslagen, bloemkozijnen, erkers. Waar in een bestemmingsplan op het land bij een bouwvlak altijd ruimte is voor overschrijding van de rooilijnen door bijvoorbeeld, lekdorpels, dakoverstekken, hemelwaterafvoeren, bloemkozijnen of zelfs erkers, wordt op het water een maximale maat vaak als de maat 'over alles' gezien. Dat heeft te maken met het feit dat de maatvoering op het water tot dusverre vooral bepaald wordt door de benodigde ruimte voor het scheepvaartverkeer, sluispassages of waterbeheer.

De maximale maat voor drijvende bouwwerken is daardoor vrijwel altijd de gebouwde maat, waardoor er niets meer uit kan steken. Dat levert bij woonarken de bekende gladde, saaie, nauwelijks gearticuleerde gelijkvormige 'dozen' op. De architectonische expressie is beperkt tot een compositie van de ramen.

Terrassen, bijboten

Het verdient aanbeveling om beleid te ontwikkelen voor (drijvende) terrassen en bijboten. Ook dit aspect hoort thuis in het stedenbouwkundig plan. Het komt de levendigheid en het gebruik van het water ten goede als er (kleine)bijboten toegestaan worden bij drijvende bouwwerken.

Steigers, trappen, hekwerken, nutsvoorzieningen, loopplanken, oevergebruik

De grootte, plaats en maat van deze voorzieningen voor drijvende bouwwerken hoort thuis bij de stedenbouwkundige voorwaarden. Hierin kan ook bepaald worden dat de drijvende bouwwerken een zekere afstand tot de oever moeten bewaren, om hun drijvende karakter te benadrukken. En bijvoorbeeld loopplanken zo smal mogelijk te houden. Schuren, afdaken, hekken, schuttingen, tuinen en ander oevergebruik kunnen ook een enorme invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit. Net als de kastjes voor nutsvoorzieningen voor woonboten.

Leidend bij de formulering van welstandseisen voor dit soort bouwwerken zou kunnen zijn dat duidelijk blijft waar het land ophoudt en het water begint en andersom. Als basisregel zou kunnen gelden dat steigers, loopplanken, trappen, hekwerken, kasten voor nutsvoorzieningen en dergelijke zo minimaal, klein en terughoudend mogelijk vormgeven moeten worden in een gedekte, onopvallende kleurstelling.

Lichte materialen zijn
logische keuze voor
drijvende objecten



Leidegracht in Utrecht

Een dek is geen dak

Tjeerd Dijkstra schreef als Rijksbouwmeester in 1985 de notitie 'Architectonische Kwaliteit', waarin hij vijf criteria onderscheidde waaraan elk gebouw moet voldoen wil het een zekere ruimtelijke architectonische kwaliteit hebben. Criteria voor het beoordelen van zeggingskracht van het gebouw en vakmanschap van zijn ontwerper. De criteria zijn niet opgesteld voor toepassing op het water, maar bieden een goed startpunt om ook op het water oordelen over ruimtelijke kwaliteit te formuleren. Hieronder worden ze besproken in een iets andere volgorde, en aangevuld met typisch nautische aspecten.

5.1 Context

Een bouwwerk, drijvend of niet, verhoudt zich altijd op een bepaalde manier tot de bestaande omgeving. Het kan zich voegen in die omgeving of er een contrast mee aangaan.

Specifiek voor de context van een drijvend object zijn een paar aspecten: onder de vloer is altijd water, er is een water- en een landzijde, en vaak zijn de belendingen ook drijvende bouwwerken.

Vanuit het drijvende bouwwerk gezien is het zicht op het water aantrekkelijk. Vaak is de vormgeving daarop aangepast, wat kan leiden tot een achterkant naar de oever, met een dichte gevel, die vanuit de publieke ruimte een onaantrekkelijk beeld biedt.

Wanneer de schepen en arken zo dicht bij elkaar liggen dat je er nauwelijks meer tussendoor kan kijken, verliezen zij hun kenmerk van los object in



Zichtlijn vanuit een zijstraat geblokkeerd

de ruimte, en kunnen de gesloten gevels worden ervaren als een lange schutting. De oplossing is transparantie en geleding, te bereiken door stedenbouwkundige eisen aan de ligplaats te stellen en welstandseisen aan de gevelopeningen van de oevergevel van de woonboot.

5.2 Vorm, functie en constructie

Tussen vorm, functie en constructie is altijd een relatie. Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij een herkenbare relatie tussen vorm en functie, die consequent is uitgewerkt binnen één overkoepelend architectonisch idee, waarbij de constructie dit idee in het beste geval ondersteunt en er in ieder geval geen afbreuk aan doet.

Dit kan lastig zijn bij nieuwe opbouwen op bestaande casco's (schaken) en bij bestaande schepen die geschikt gemaakt worden voor wonen. Hier immers verandert de functie, terwijl de oude vorm die bij een andere functie paste, zichtbaar blijft. Het ontwerpprobleem is vergelijkbaar met de opgave van veel herbestemmingsprojecten, waar een bestaand gebouw aangepast wordt aan een nieuwe functie. Over het algemeen zal het wenselijk zijn dat de oude vorm, maatvoering en functie zichtbaar blijven, zonder dat ontkend wordt dat het bouwwerk is aangepast aan zijn nieuwe functie. Nieuw gebouwde drijvende 'gebouwen' (water-villa's of kantoren) sluiten meestal dicht aan op de

typologie van gebouwen die op het land staan. De bijzondere kwaliteit van het gebouw, namelijk dat het drijft, dreigt hiermee verloren te gaan. Om de ruimtelijke kwaliteit van deze nieuwbouw te versterken, zijn eisen te formuleren aan de manier waarop het drijvend bouwwerk geplaatst is. Bijvoorbeeld dat oever, water en gebouw helder zijn te onderscheiden. Door het gebouw niet vlak tegen de oever aan te leggen, maar enige afstand te bewaren tot kade en oever, door bijvoorbeeld een duidelijk loopplank of brug te maken, waarmee benadrukt wordt dat je van land naar water gaat.

5.3 Helderheid en complexiteit

Dit criterium is voor drijvende objecten in wezen niet anders dan voor objecten op het land. Het gaat hierbij, om in een bouwwerk te streven naar helderheid zonder de complexiteit geweld aan te doen. Structuren, ritmiek en verhoudingen geven de beschouwer en gebruiker houvast. Compositie van volumes, openingen, materialen en kleuren geven levendigheid.

Symmetrie is een typische ordeningsmethode voor varende schepen. A-symmetrische vormen varen immers niet goed rechtdoor in het water. Maar in tegenstelling tot gebouwen, waar de symmetrie zich voor de beschouwer manifesteert als harmonie tussen linker- en rechter bouwdelen, of de onder- en bovenzijde, is een schip symmetrisch over zijn

lengte-as, en dat is voor de passant minder zichtbaar, omdat slechts één zijde gezien wordt.

Om het beeld van een (voormalig) vaartuig in stand te laten, kan bijvoorbeeld als beoordelingscriterium gelden dat een nieuwe opbouw de symmetrie over de lengte-as respecteert.

Uiteindelijk moet de compositie van volumes, openingen, materialen en kleuren niet te simpel worden. Er moet compositorisch iets te beleven zijn. En ook hier gaat het weer om het precare evenwicht tussen helderheid en complexiteit, tussen ratio en intuïtie.

5.4 Sociaal-culturele en historische context

De gebouwde omgeving vormt een fijnmazig stelsel van verwijzingen en associaties. Deze sociaal-culturele en historische context geeft betekenis aan vormen. Ieder bouwwerk bevat verwijzingen en associaties naar eerdere gebouwen of wijst vooruit naar nieuwe mogelijkheden.

Impliciete kennis hiervan is gemeengoed. Een grote dubbele glazen deur, midden in een gevel, met een luifel erboven en een trap ervoor, leest iedereen als de (hoofd)ingang van een gebouw.

De maritieme wereld heeft een geheel eigen stelsel van connotaties. Boten, schepen, boeien, bakens, vuurtorens, kade's, golfbrekers, havenhoofden,

dukdalven, masten, zeilen, gieken, schoorstenen, ankers, davits, patrijspoorten en nog veel meer, hebben allemaal hun eigen betekenis en geschiedenis. Kennis van deze context geeft betekenis aan referenties en associaties, zodat zij een logische plaats vinden in het ontwerp.

De kwaliteit van een drijvend bouwwerk ligt in de uitwerking van geïnformeerde associaties en door-dachte verwijzingen, gebaseerd op kennis van de historie en met oog voor actuele ontwikkelingen.

De wereld van woonboten is een informele. Vrijheid is een tekenende associatie met de woonschepen; het idee om ieder moment te kunnen wegvaren, zelfstandig en soms zelfs geheel autarkisch te zijn, zit de woonbootbewoners in het dna.

Architectuur en stedenbouw gaan over ordenen en het lossere karakter van drijvende bouwwerken lijkt daarmee in strijd. Het contrast tussen de ordening en de vrijheid maakt de beleidsopgave juist zo bijzonder. Die context is relevant in de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit.

5.5 Architectonische middelen

Maat en schaal

Een bouwwerk, drijvend of niet, is een samenstelsel van volumes met een bepaalde maat, schaal en compositie. Het is belangrijk dat deze zaken in verhouding tot elkaar staan, opdat de maat en schaal

Projectmatig gebouwde
waterwoningen, architect
Marlies Rohmer. IJburg,
Amsterdam



Opbouw maakt varen lastig



Kleuraccenten in de Brouwersgracht, Amsterdam



Een dek is geen dak

bijdragen aan het overkoepelende architectonische idee van het bouwwerk.

Het maat- en schaalsysteem van schepen, scharen en drijvende bouwwerken wijkt af van wat in de architectuur op het land gebruikelijk is. Maat en schaal van drijvende bouwwerken komen voort uit het oorspronkelijke gebruik van de schepen en van de eigenschappen van het materiaal waarvan ze gemaakt zijn. Maat en schaal hangen samen met de krachten van wind, water en golven, de wet van Archimedes, en het richtend koppel dat voorkomt dat het schip omslaat. Daarbij zijn zeeschepen van een totaal andere schaal dan boten die op de binnenwateren varen. Het is belangrijk dat ontwerpers en beoordelaars hier kennis van hebben en rekening mee houden.

Schepen hebben bepaalde verhoudingen. Het is mogelijk om bij verbouwingen welstandseisen te stellen aan de verhouding van de lengte en hoogte van de stuurhut, roef, theehut en den ten opzichte van de totale lengte en hoogte van het schip. Zo ook voor de lengte van achter- en voordek. Dat wordt vaak in percentages voorgeschreven. Deze percentages werken het best als richtlijn, want uiteindelijk gaat het om het bereiken van een evenwichtig ontwerp.

Materiaal, kleur en textuur

De keuze van materiaal, kleur en textuur bepaalt in hoge mate de verschijningsvorm van een (drijvend) bouwwerk. Zij maken het bouwwerk tastbaar. Ook voor drijvende bouwwerken geldt dat de keuze van materiaal en kleur moet bijdragen aan de versterking van het architectonische ruimtelijke idee.

Voor drijvende bouwwerken zijn materialen als hout, staal, aluminium, polyester en roestvrij staal een logische keuze. Het zijn relatief lichte sterke materialen waarmee je goed drijvende volumes kan maken. Zware materialen, zoals baksteen, beton, marmer of lood, liggen minder voor de hand. Bij woonarken zijn zware materialen bouwtechnisch wel mogelijk; ze kunnen voor een vervreemdend esthetisch effect zorgen.

De nautische wereld kent een betekenisvol kleurensysteem. De typische kleuren zijn verbonden met de oorspronkelijk functie van schepen en ingebed in de maritieme cultuurhistorie. Zo wordt wit traditioneel gebruikt voor de roef, zwart voor de romp, dekken en gangboorden, geel voor de laadbomen en gieken, bruin tot zwart voor de zeilen en kleden, terwijl de zwaarden en het roer met harpuit werden

beschermd en de rondhouten met lijnolie. Er zijn ook heldere vrolijke kleuren met een lange traditie in de nautische wereld, zoals de witte of gouden sterren op de boeg van stijlstevens of gehoute 'konten' van tjalken en lofwerk op de boeg van klippers.

Als het gaat om varende monumenten ligt het voor de hand om de oorspronkelijke materialen en kleuren weer toe te passen. Bij nieuwbouw is een hedendaagse interpretatie of referentie aan historische nautische kleuren en materialen een middel om een drijvend bouwwerk bij zijn omgeving te laten aansluiten.

5.6 Typische nautische aspecten

Gaten in de romp

Ramen zijn vooral bij schepen en scharken vaak problematisch. Oorspronkelijk zijn er alleen in de roef en stuurhut ramen. Maar als het laadruim als woonruimte dienst gaat doen is daar vanzelfsprekend behoefte aan daglicht, uitzicht en ventilatie. Het aanpassen van de luiken (vervangen door lichtdoorlatende delen) is zeer wel mogelijk. Anders wordt het bij het plaatsen van grote ramen in de romp van een schip.

Een romp van een schip is bedoeld om sterk en stevig te zijn. Het is wezensvreemd om daar gaten in te maken. Ramen in een romp zijn van oudsher

uitzonderlijk; vaak beperkt tot kleine raampjes in de kont, hoog naast het roer, of tot lichtranden in (grotere) passagiersschepen.

Plaatsing van ramen is een belangrijke factor in het bewaren van de ruimtelijke kwaliteit van schepen en scharken. Hoe groter het casco hoe minder storend kleine openingen zijn. Bij casco's tot 25 meter zijn ramen in de romp eigenlijk altijd te dominant aanwezig en verstoren zij het wezenlijke van het schip.

Bij grotere casco's is het makkelijker om de ramen echt ondergeschikt te maken aan de grotere vorm. Ramen plaatst men bij voorkeur met de zeeg mee en niet dwars door constructieve delen, zoals het berghout heen. Ook scheelt het als de ramen, lichtranden of patrijspoorten terugliggen en in gedekte kleuren uitgevoerd worden.

Een aparte categorie ramen zijn koekoeken. Van oudsher komen deze voor op een roef of op het (achter)dek en zijn ondergeschikt aan het geheel. Deze elementen dienen in verhouding te zijn met de maat en schaal van de rest van het object.

Het dak

Als vijfde gevel springt het dak van een drijvend bouwwerk in het oog. Daarmee is het van grote invloed op de ruimtelijke kwaliteit van het bouwwerk.



Lichtkoepels, niet in overeenstemming met ritmiek en richting van de luikenkap

Zonnepanelen en collectoren kunnen, uit welstandelijk oogpunt, een complicatie zijn. In hun meest rendabele positie (bij een hoek van zo'n 35°) steken ze vaak een meter of meer uit boven het dakvlak en verhogen op die manier de hoogte van het drijvende bouwwerk met soms wel dertig procent. Over het algemeen is dat onwenselijk. De techniek schrijdt echter voort, waardoor er oplossingen voorhanden zijn die minder storend zijn. Het plat in het dakvlak aanbrengen van zonnecollectoren en -panelen geeft een gering rendementsverlies maar is esthetisch meestal te prefereren; met flexibele folie of zwarte zonnepaneel-stroken in dekluisen zijn ook goede oplossingen te realiseren. De criteria zijn afhankelijk van ruimtelijke context en de gemeentelijke kwaliteitsambitie.

Groene daken kunnen bijdragen aan aantrekkelijke daklandschappen. Het is wel zaak rekening te houden met de extra hoogte die noodzakelijk is om een groen dak te maken. Een groen dak levert extra gewicht (inzinking) en dat leidt tot verhoging van de ligging van het zwaartepunt van een drijvend bouwwerk – met extra slingeren en instabiliteit tot gevolg. Natuurlijk dient een groen dak integraal ontworpen te zijn en onderdeel uit te maken van het architectonisch ruimtelijke idee van het bouwwerk.

Satellietshotels, antennes, schoorstenen e.d. werken vaak verstorend voor de ruimtelijke kwaliteit. Het verdient aanbeveling om criteria op te stellen waarin deze objecten opgenomen dienen te worden als onderdeel van de architectonische compositie. Mocht dat echt niet mogelijk zijn, dan dienen deze zaken zo ondergeschikt mogelijk te zijn of niet te worden toegestaan.

5.7 Detaillering

Het detail is de kleinste architectonische eenheid; het kleinste onderdeel dat verwijst naar het idee van het bouwwerk. In het detail komen verschillende, maar overlappende werelden bij elkaar, de theoretische en de empirische maar ook de technische en de culturele. De verbinding tussen de verschillende onderdelen, want dat is het detail, moet altijd zeer zorgvuldig en dienend aan het overkoepelende ruimtelijke idee worden uitgevoerd.

5.8 Cultuurhistorie

Er is juridisch een groot verschil tussen de bescherming van gebouwde monumenten op grond van de Monumentenwet 1988, en de bescherming van mobiel erfgoed, zoals historische schepen. Voor het verminken, vernietigen of wijzigen van een (rijks) monument is een vergunning noodzakelijk, die slechts verleend wordt indien nauwkeurig met de cultuurhistorische waarde rekening wordt gehouden.

Bij mobiel erfgoed bestaat een dergelijk vergunningstelsel niet. Er bestaat geen wettelijk verbod op wijziging, vermindering of vernietiging van mobiel erfgoed. In de nieuwe Erfgoedwet wordt het belang van mobiel erfgoed wel onderkend, en het Nationaal Register Varend Erfgoed bevat een lijst van schepen die voor de cultuurhistorie van groot belang zijn, maar het behoud van de cultuurhistorisch waardevolle aspecten van schepen is niet aan vergunningen gebonden.

Nu voor de verbouwing of aanpassing van een historisch (woon-)schip voortaan een omgevingsvergunning wordt vereist die getoetst wordt aan de toepasselijke welstandscriteria, is het verstandig om lokaal beleid te formuleren ten aanzien van varend erfgoed. Dat beleid zou zich niet alleen moeten richten op het reserveren van bepaalde gebieden voor monumentale schepen, maar ook op de vraag of bij de verbouwing van een varend monument de monumentale waarde op onaanvaardbare manier wordt geschonden of ontsierd. Een praktische werkwijze zou zijn om bij de verbouwing van een schip dat in het Nationaal Register voorkomt, een expert op het gebied van mobiel erfgoed te betrekken voor het oordeel of de monumentale waarde van het schip in het bouwplan gerespecteerd wordt.

5.9 De excessenregeling

Elke welstandsnota dient een excessenregeling te bevatten, waarin de criteria zijn vervat ter beoordeling van de vraag of een bouwwerk "in ernstige mate in strijd" is met redelijke eisen van welstand (Woningwet, art. 12).

Ook achterstallig onderhoud kan er na verloop van tijd toe leiden dat er een welstandsexces ontstaat. Wanneer er sprake is van een welstandsexces, kan een gemeente handhavend optreden en de eige-

naar aanschrijven om zijn eigendom (weer) in overeenstemming te brengen met redelijke eisen van welstand.

Het meest gehanteerde criterium is dat er sprake moet zijn van een buitensporigheid in het uiterlijk die ook voor niet-deskundigen evident is en die afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit van een gebied. Vaak heeft deze betrekking op:

- Het visueel of fysiek afsluiten van een bouwwerk van zijn omgeving;
- Ernstig verval van bouwwerken;
- Het ontkennen of vernietigen van architectonische bijzonderheden bij aanpassing van een bouwwerk;
- Armoedig materiaalgebruik;
- Toepassing van felle en (sterk) contrasterende kleuren;
- Te opdringerige reclames;
- Een te grove inbreuk op wat in de omgeving gebruikelijk is (zie daarvoor de gebiedsgerichte welstandscriteria).

5.10 Algemene Criteria

Iedere welstandsnota bevat zogenoemde Algemene Criteria. Ze worden gehanteerd voor gevallen die weliswaar niet voldoen aan de gebieds- of object-criteria, maar die door hun bijzondere kwalitatief hoogstaande en unieke vormgeving of door hun bijzondere en hoge erfgoedwaarde toch aan redelijke eisen van welstand kunnen voldoen.

Wanneer deze Algemene Criteria worden toegepast op een drijvend bouwwerk, is het verstandig om experts met nautische kennis te betrekken bij het welstandsadvies.

De in de tekst gebruikte nautische termen worden verklaard op pagina 22

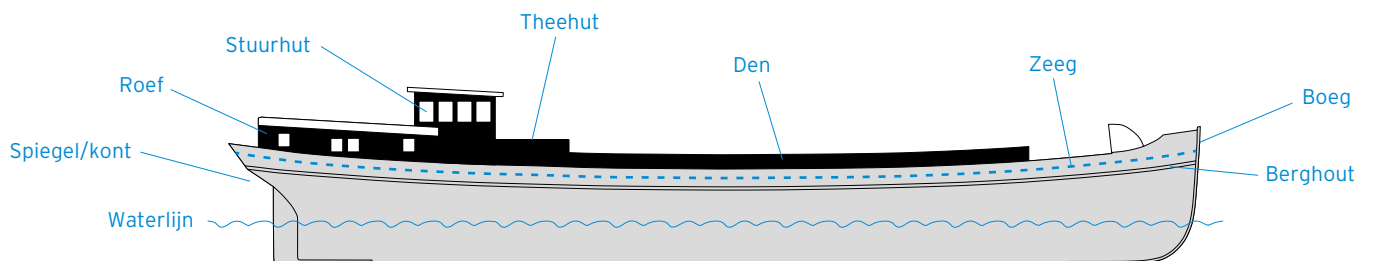
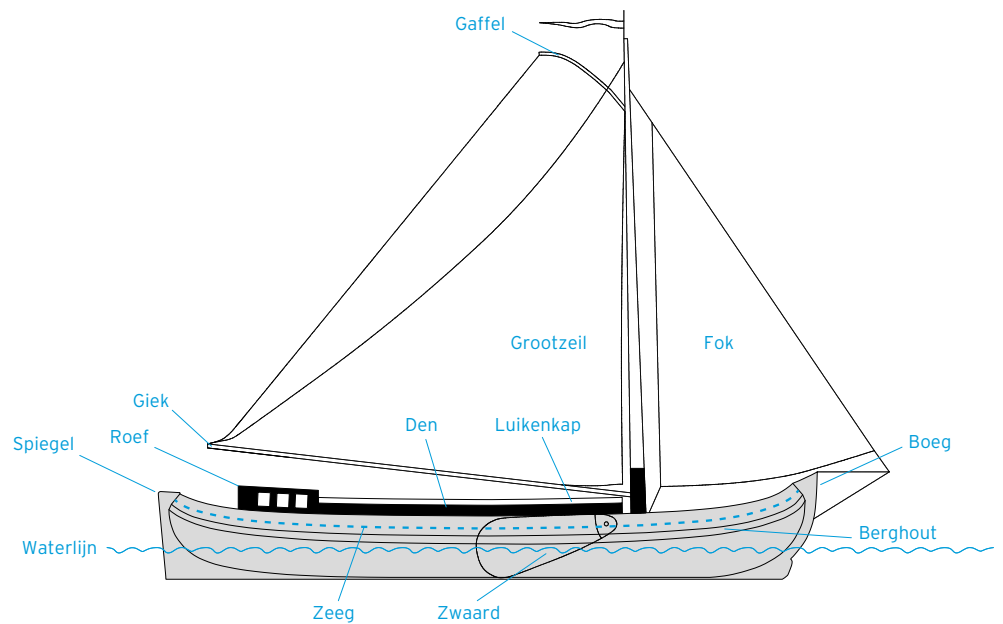


Een contrast met wat gebruikelijk is, is nog niet meteen een excess



Solitaire woonark in landelijk gebied. De Meije, Zegveld

Begrippen tjalk



Begrippen steilstev



© Juli 2015, Federatie
Ruimtelijke Kwaliteit,
Amsterdam

Deze handreiking is
mogelijk gemaakt door
een financiële bijdrage
van het ministerie van
Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties
en is samengesteld
onder auspiciën van de
Federatie Ruimtelijke
Kwaliteit.

Tekst

Jasper de Haan

Tekeningen

Jasper de Haan |
Architecten

Redactie

Flip ten Cate
Marijke Bovens

Vormgeving

Philip Stroomberg

Foto's

Federatie Ruimtelijke
Kwaliteit
Foto p. 3:
Jasper de Haan

Met zeer veel dank
aan de klankbordgroep
waarvan de bijdragen
van groot belang waren
bij de totstandkoming
van deze handreiking.
De verantwoordelijkheid
voor de tekst ligt bij de
auteur en de Federatie
Ruimtelijke Kwaliteit.

Klankbordgroep

Lisl Edhoffer
(gemeente Amsterdam)

Marcel van Heck
(Atelier Rijksbouw-
meester)

Rob Hendriks
(MooiSticht)

Jord den Hollander
(Architect / filmmaker)

Rob Leek
(Amer Adviseurs)

Rob van Leeuwen
(Morgenster
Landschap)

Wim Mulder
(Omgevingsdienst
Noordzeekanaalgebied)

Rein Schuddeboom
(Maritiem Museum
Rotterdam)