

Landrotten op het water



Inhoud

	Pagina
Inhoud	02
Voorwoord	03 - 06
Inleiding en vraagstelling	07 -18
Het bouwbesluit en wonen op het water	19- 28
Bestemmingsplannen	29 – 36
Conclusies en aanbevelingen	37 - 38
Literatuurlijst	39 - 40

Voorblad
“Spiegelgevecht op het IJ”, Abraham Storck
olieverf op doek, 1697

Voorwoord

Woonboten zijn rare dingen, helemaal als je ze juridisch beschouwt. Het is een gebouwd object, drijvend, maar juridisch gezien geen bouwwerk. Naar hun aard zijn ze een roerend goed, want drijvend en relatief makkelijker verplaatsbaar dan een huis op het land, maar op wat schommelen na, vaak heel erg onroerend. Dat geeft onmiddellijk allerlei onduidelijkheden, voor de onroerende zaak belasting, of je er wel een hypotheek op kan vestigen, hoe te verzekeren, te verkopen, etc. Maar er is nog veel meer. In bestemmingsplannen komen ze meestal niet voor. Met alle gevolgen van dien. De woningwet is niet van toepassing en dus ook het bouwbesluit niet. Merkwaardigerwijs zijn er bijvoorbeeld in Amsterdam en Groningen, wel welstandsregels van toepassing om een ligplaatsvergunning te krijgen. En daar staan dan ook vaak regels in die weinig met welstand te maken hebben om de grootste hiaten te dichten.

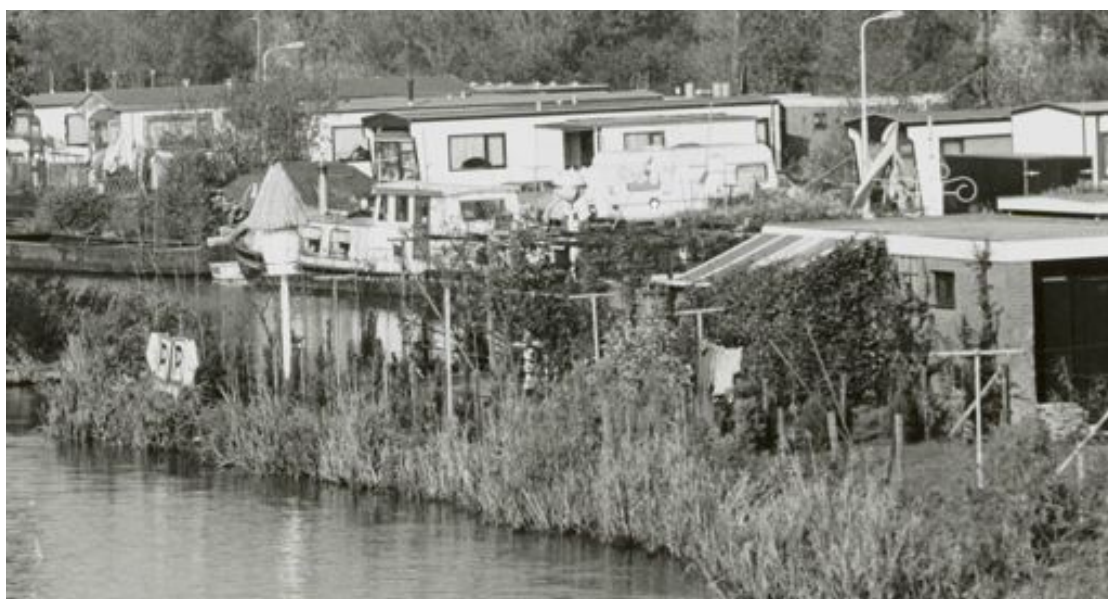
Je zou dan eigenlijk verwachten dat het arsenaal woonboten in dit land van een verbluffende, vernieuwende en spectaculaire architectonische en veelzijdige programmatisch kwaliteit zou zijn. Immers, er is geen enkele regelgeving die belemmerend werkt van toepassing, enkel architectonische kwaliteit verhogende welstandscriteria en welstandsc commissies zouden het ontwerp naar grote hoogten moeten kunnen opstuw en. Niets is helaas minder waar. De gemiddelde woonark in dit land ontstijgt de kwaliteit van de slechtste voorbeelden van cataloguswoningen niet en de stedenbouwkundige of landschappelijke inpassing is over het algemeen niet anders te benoemen dan buitengewoon lomp.

En we hebben nogal wat woonboten in dit land, ruim 12.000 en het aantal stijgt nog steeds. En ze worden ook steeds duurder en luxer en steeds langer en hoger, maar helaas niet mooier. Dit terwijl de woonboten vaak een belangrijker deel uit maken van de openbare ruimte dan de omringende gevelwanden, van bijvoorbeeld een gracht. Al is het maar omdat ze alzijdig benaderbaar zijn en in de open ruimte liggen. Omdat behalve de vier gewone gevels ook de vijfde gevel, het dak, daadwerkelijk waarneembaar is vanaf kade of brug. Ze bepalen dan ook vaak, op plekken waar water is, voor een groot deel de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte.

De ergernis over het gebrek aan regelgeving in dit overgereguleerde land voor woonboten was de start van dit onderzoek. En de regelgeving die er is (welstandsnota's in enkele gevallen) maakt het er niet beter op. Ook de rechtsongelijkheid die ontstaat tussen bijvoorbeeld de eigenaar van een grachtenpand gelegen in het UNESCO Werelderfgoed gedeelte van Amsterdam en de woonbootbewoner in het drie meter verderop gelegen grachtenwater is bizar te noemen.

Inmiddels gaan er veel stemmen op en ook gerechtelijke uitspraken¹ om de regels die op het land gelden ook integraal op het water voor woonboten van toepassing te verklaren.

¹ o.a. in een uitspraak op 27 juni 2013, rechtszaak AWB 12/1028 WW44



“Zilvervloot” woonboten bij Sneek

fotograaf Ton Oor, 1970, Archief Fries Scheepvaartmuseum Sneek

Mevrouw Alle Osinga kan zich in de Leeuwarder Courant van 22 juni 2010 herinneren dat zij daar als kind niet mocht komen. (..) „Maar dat het er wel heel gezellig was, dat er draaiorgelmensen woonden en schippersvolk. Die vaak samen muziek maakten.” (..)

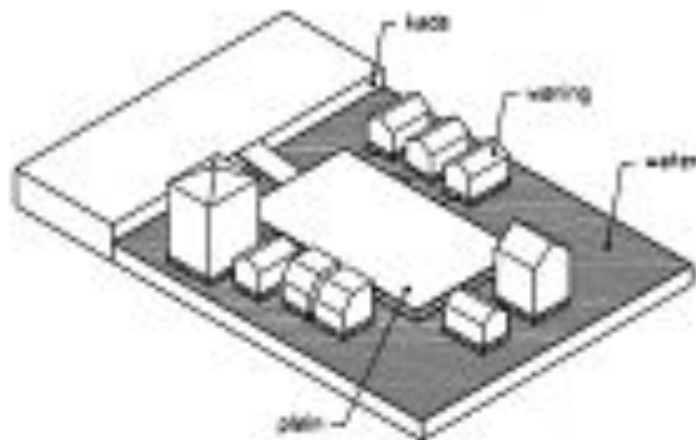
Het idee is dan om eenvoudigweg te bepalen dat een woonboot onroerend is en een bouwwerk is en ziedaar: de woningwet en het bouwbesluit zijn dan ook van toepassing. Naast allerlei praktische onmogelijkheden en bezwaren (waarover hieronder veel meer) is er nog een veel interessanter argument waarom dat geen goed idee is.

Er wordt door o.a. architecten, ontwikkelaars en bouwers voortdurend gesproken en vooral geklaagd over de overregulering in de ruimtelijke ordening en de bouw. Er zijn tal van initiatieven om iets te doen aan die overregulering, zoals bijvoorbeeld de crisis verruiming in het bouwbesluit ten aanzien van de transformatie van (kantoor)-gebouwen naar woningen.² Maar dat blijven in feite marginale aanpassingen binnen het bestaande framework van de ruimtelijke ordening en bouwregelgeving. En natuurlijk is het een goed idee om alle mogelijke vergunningen samen te voegen tot één omgevingsvergunning, maar praktisch gezien worden ze nog steeds allemaal één voor één afzonderlijk ingediend, getoetst en verleend. En natuurlijk ligt het voor de hand om bestemmingsplannen, welstandsnota's en milieuwetgeving te gaan integreren tot één document dat bepaalt wat waar hoe mag. En natuurlijk moeten bestemmingsplannen veel minder gaan vastleggen dan tot nu toe het geval was door veel flexibeler, opener en op verandering anticiperend geformuleerd te worden. Maar om een echte omslag in de manier van het vormgeven aan ruimtelijke ordening te krijgen, zullen we naar een veel minder prescriptieve manier van regelgeving moeten. Zodat er veel meer initiatieven mogelijk zijn terwijl gemeenschappelijk belangrijke waarden, zoals ruimtelijke kwaliteit, architectonische kwaliteit, lucht en water kwaliteit, natuur- en milieuwaarden gewaarborgd zijn. En natuurlijk is het doodeng voor gemeenten, provincies en het rijk om hier mee te experimenteren, nog afgezien van alle mogelijke denkbare schadeclaims. Maar er is een stuk van de gebouwde (drijvende) omgeving waarvoor nu nauwelijks regels gelden maar waarvan het buiten kijf staat dat er wel "iets" moet komen om de belanghebbenden enige zekerheid en duidelijkheid te verschaffen en ook om het investeringsniveau op het water weer in de buurt te brengen van waar het was. Er is geen mooiere case denkbaar om te testen wat een geheel andere manier van regulering en wetgeving in de ruimtelijke ordening zou kunnen zijn dan deze. Een wetgeving die zoals gezegd veel meer open laat. Minder voorschrijft en flexibeler is. Die bijvoorbeeld uitgaat van "beloning" en "verleiding" in plaats van verbod en voorschrijven. Een "bouwbesluit" dat niet alleen maar bestaat bij de gratie van een uitgestrekt fundament van honderden NEN-normen waarnaar verwezen wordt, die veel bepalender zijn dan de tekst zelf, maar naar een samenhangend stelsel dat werkelijk prestatiegericht geformuleerd is.

Dit verslag van het onderzoek dat in de afgelopen twee jaar plaatsvond maakt duidelijk dat het een erg slecht idee is om (bouw)regelgeving die op het land van kracht is simpelweg ook op het water van toepassing te verklaren. Daarnaast is het een pleidooi en een kleine aanzet om de zo noodzakelijke regelgeving voor bouwen en wonen op het water te gebruiken als testcase voor een ander soort ruimtelijkeordening wetgeving en bouwwetgeving.

² Het is daarbij inmiddels wel de vraag of het "van rechtsens verkregen niveau" niet de deur open zet voor situaties en praktijken die de woningwet en het bouwbesluit nu juist moesten voorkomen. Er wordt hier dan ook nadrukkelijk niet gepleit om deze "uitschakeling" van het bouwbesluit dan ook maar voor woonboten in te voeren.

OPMERKING: Het plein kan voor voetgangers toegankelijk zijn, en ter plaatse van het plein kan eventueel parkeermogelijkheid zijn.



Figuur 5 — Pleinmodel, prinsipschema

3.2.12

LFV-systeem

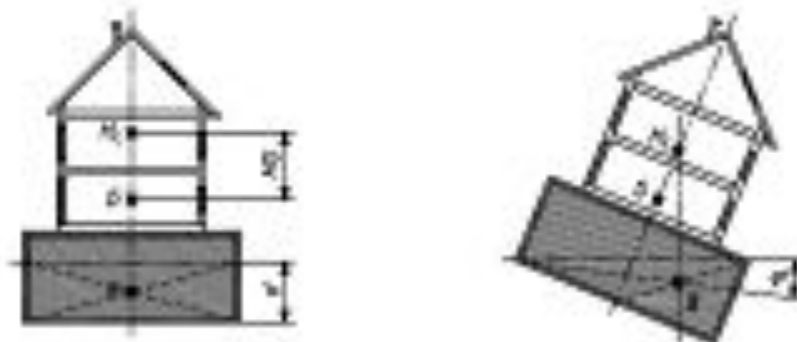
afvoersysteem voor riwielwater van daken onder hevelwerking door volledige vulslag van het leidingstelsel

3.2.13

waterkavel (zie Figuur 2)

kavel, volledig of deels onder water gelegen, waartinnen het drijvende kavel en/of het drijvend bouwwerk is geplaatst

3.3 Nautisch



Legenda:

B drukkingpunt
D diepgang

G zwaartepunt
M metacentrum

MD metacentrumhoogte
p scheefstand

Figuur 7 — Stabiliteit

OPMERKING: Het donkergrijze gestroefde gedeelte in Figuur 7 betreft het onder de waterlijn gelegen gedeelte van het drijfbuis van het drijvend bouwwerk.

3.3.1

diepgang (d)

diepte tot waar een drijvend bouwwerk zich op een te beschouwen punt onder de waterspiegel uitstrekt.

Inleiding en vraagstelling

Het begin van dit onderzoek lag in 2009 toen ondergetekende tot plaatsvervangend adviseur woonboten van de welstandscommissie in Amsterdam werd benoemd. Maar misschien nog wel eerder in 1999 toen Jochem Groenland vroeg om mee te helpen bij het ontwerp van een loden opbouw op een dekschuit in de Prinsengracht in Amsterdam of in 2000 toen wij een houten woonark in de Amstel aan de Omval ontwierpen en bouwden. Zo kwamen we in de wonderlijke wereld van woonboten. Een hele andere botenwereld dan die wij al kenden, die van varende zeilschepen, die meestal ook groot genoeg zijn om op te wonen, maar toch voornamelijk dienen om op te zeilen.

Zo is het natuurlijk ook allemaal begonnen met die woonboten. Het waren varende vracht of passagiers vervoerende boten. Het heeft altijd gekrioeld van de bootjes, schepen, vletjes, vlotten, dekschuiten en andere drijvende zaken in Nederland. En dat is logisch, want in dit waterrijke land is er nauwelijks een prettigere en makkelijkere manier van vervoer en voortbewegen te bedenken dan over het water. Het hoogtepunt van al dat gevaar heeft waarschijnlijk gelegen ergens tussen de 17^e en de 18^e eeuw. Zo schrijft Casparus Commelin in Amsterdam in 1658 het volgende:

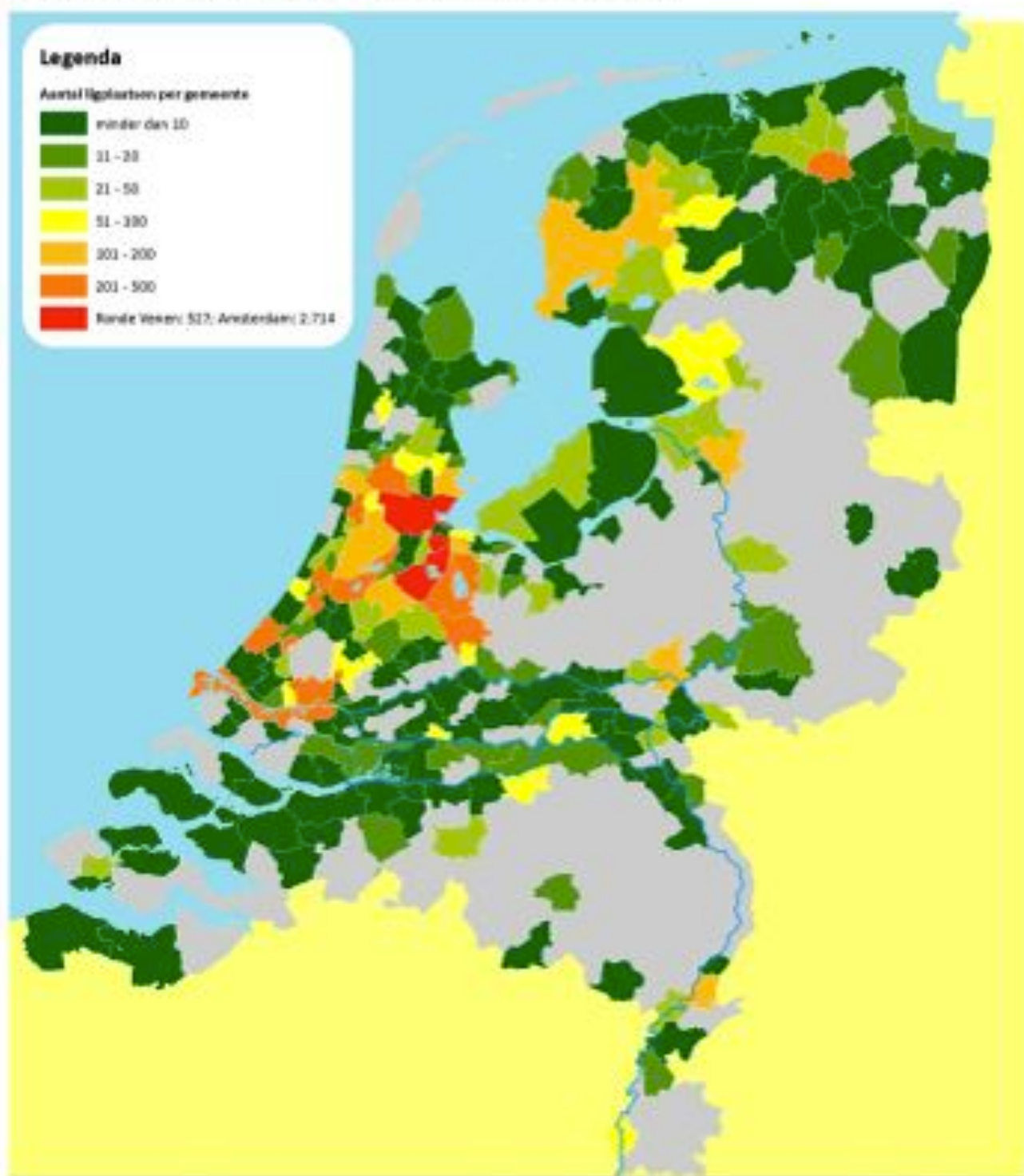
*“’Iet grimmelt het er van allerlei kleine vaartuigen, zoals boeiers, lichters, kagen, wijd- en smalschepen, damlopers, vlot- en steigerschuiten, veerschepen en nog veel meer.” Aan de andere kant van de palenrij lagen de grote schepen uit alle gewesten van de wereld. ‘Hier hoort men onder geklank van trommels en scheeps-trompetten, het grof geschut, op d’uvtvaart met drie schoten, en op de gelukkige inkomst [...] somtijds donderen, dat d’aarde daar van dreunt.’ Het beste zicht op dit indrukwekkende schouwspel, aldus Commelin, is te vinden bij het veerhuis op de Volewijk, of beter nog, door met een steigerschuit langs de stad te roeien of te zeilen.”*³

En hoe ging dat? Al die bootjes en schepen moesten ook wel eens ergens even stilliggen. Om te laden en te lossen, om te slapen en uit te rusten, om te wachten (er werd veel gewacht in de 17^e eeuw, op wind, op lading, op geld of op een bericht) of gewoon omdat iemand geen zin meer had om verder te varen. Omdat de schipper oud was, geen geld meer had of werk op de wal had. En wonen deden ze sowieso al op zo’n boot. En dat bleven ze ook doen. Uit bronnen blijkt dat er in ieder geval vanaf de middeleeuwen op boten gewoond werd, maar waarschijnlijk al veel langer. Die eerste woonbootbewoners waren de schippers en de matrozen van die schepen. Soms met en soms zonder gezin. Mensen die hun geld verdienden met het vervoeren van vracht en mensen, vaak voor eigen rekening en risico. Zeilers en handelaren dus. Rondtrekkend op zoek naar vracht en/of handel en als dat er niet was dan maar wat los vast werk. Op het land is er een soortgelijke groep mensen die sinds mensenheugenis rondtrekken met handel of op zoek naar tijdelijk werk. Niet met een boot maar wel met een ander soort verplaatsbaar huis, een woonwagen. Zigeuners, Roma of Sinti. Er zijn nogal wat overeenkomsten tussen deze twee bevolkingsgroepen. Zo zijn deze waterzigeuners of Zilvervloot⁴ net zo allergisch voor regels en zeer gehecht aan hun vrijheid als hun collegae op het land.

³ Renée E. Kistemaker, ‘I let grimmelt van alderley kleyn vaartuygh’, water als deel van het openbaar gebied in 17de- en 18de-eeuws Amsterdam. Amstelodamum, vol. 86, 1999, bldz 129-139

⁴ De term Zilvervloot voor “water zigeuners” komt uit Sneek, waar een bepaald stukje woonbootwater in de wijk Sperkhem-Tuindorp de bijnaam Zilvervloot kreeg. Het officiële adres is de Selfhelpweg. What’s in a name?

Figuur 2-1 Aantallen ligplaatsen per gemeente (2012)



Bron: BAG

aantal legale ligplaatsen voor woonboten per gemeente

afbeelding uit het rapport "Vaste grond onder de voeten"

Sjoerd Zeelenberg, Jan Scheele-Goedhart en Yvonne Grooten, in opdracht van het ministerie van BZK/WBI, RIGO Research en Advies & Grooten Advies en Management, Den Haag mei 2013

En ongrijpbaar ook, als het echt ergens te vervelend werd kon je altijd nog losgooien en wegvaren. Dat woonwagens en woonboten lange tijd op één hoop gegooid werden blijkt bijvoorbeeld ook uit de wet uit 1918 op woonwagens en woonschepen. In 1903 werd een staatscommissie ingesteld onder leiding van Domela Nieuwenhuis

“Bij Koninklijk besluit van 22 September 1903, n°. 51 werd ingesteld een Staatscommissie, welke de opdracht ontving de Regeering van advies te dienen omtrent de vraagstukken betreffende de bestrijding van bedelarij en landlooperij en de bestrijding van habitueele dronkenschap”

Het geeft aan in welke hoek men toen woonboot bewoners meende te moeten zoeken. Dit alles ook als vervolg op de woningwet uit 1901. Uit hun onderzoek bleek o.a. dat er in 1911 in Nederland 1.123 woonboten waren, 13 bewoners van woonboten zouden zich schuldig maken aan bedelen en 21 bewoners van woonboten zouden zich schuldig maken aan stroperij en diefstal en maar liefst 208 boot bewoners zouden drank misbruiken⁵. Uiteindelijk leidde dit in 1918 (15 jaar later!) tot de wet op woonwagens en woonboten.

Zoals gezegd waren er in 1911 ongeveer 1.123 woonschepen in Nederland en 584 woonwagens. Er zijn op dit moment (2013) ongeveer 12.000 ligplaatsen voor woonboten in Nederland.⁶ Dit aantal stijgt al jaren. Gemiddeld wonen er 2,3 persoon op een woonboot. Er wonen dus ongeveer 27.600 mensen op een woonboot. In 2011 waren er zo'n 8300 standplaatsen voor woonwagens in Nederland⁷. Dit aantal daalt al jaren. Gemiddeld wonen er 2,8 personen in een woonwagen. Er woonden in Nederland in 2011 23.249 mensen in een woonwagen.

Minder dan op boten. En toch is en was er veel meer wetgeving, subsidie en aandacht voor woonwagenbewoners dan voor woonbootbewoners. Het is zelfs vreemd te noemen dat ieder artikel in het bouwbesluit dat over de gebruiksfunctie “wonen” handelt een apart lid in dat artikel heeft waarin wordt verklaard hoe deze eis of voorwaarde in een woonwagen bereikt dient te worden. Of als dat die specifieke eis niet van toepassing is voor woonwagens. De huurcommissie heeft zelfs een aparte puntentelling voor huurpunten voor een woonwagen en voor een standplaats voor een woonwagen. En dat terwijl er voor woonboten niet eens huurbescherming geldt.

De woonboten zijn een beetje vergeten in de wetgeving. Ze worden soms gedoogd, vaak ook weggepest met een uitsterfbeleid. Het zijn ook lastige dingen die drijvende huizen. Want de vraag is:

Of het wel een bouwwerk is?

Of het nu roerend of onroerend goed is?

Of de woningwet dan van toepassing is?

Of het bouwbesluit van toepassing is of moet zijn?

Of ze wel in het bestemmingsplan zijn of zouden moeten worden opgenomen?

Of ze onder de welstandsnota vallen?

Of de EPC van toepassing is of zou moeten zijn?

En dat alles is tot op heden niet duidelijk en niet eenduidig. Dat zou het wel moeten zijn.

⁵ Regeling betreffende woonwagens en woonschepen, bijlage van de memorie van toelichting, juli 1911

⁶ vaste Grond onder de voeten, rapport van RIGO en Grooten in opdracht van het ministerie van BZK/WBI, Sjoerd Zeelenberg, Jan Scheele-Goedhart, Yvonne Grooten, mei 2013

⁷ Bron: CBS, wonen op wielen of op water

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 492.) **WET** van den 26sten Juli 1918, houdende
regeling betreffende woonwagens en woonschepen.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRACIE GODS, KONINGIN DER
NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENK., ENK., ENK.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen
te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat een regeling
bij de wet betreffende woonwagens en woonschepen nood-
zakelijk is;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met
gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en
verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Onder woonwagens en woonschepen verstaat deze wet wagens
en schepen, uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebezigd
of tot woning bestemd.

Bij algemeenen maatregel van bestuur worden voorschriften
vastgesteld betreffende de inrichting en het gebruik van woon-
wagens en woonschepen.

Artikel 2.

Het gebruik van een woonwagen of woonschip als woning
is slechts geoorloofd aan hem, wiens naam geplaatst is op
een schriftelijke vergunning, overeenkomstig de bepalingen
dezer wet verleend en op duidelijk waarneembare wijze in den
woonwagen of het woonschip opgehangen.

Artikel 3.

Het aanvragen der vergunning geschiedt, schriftelijk en
overeenkomstig de voorschriften van den algemeenen maatregel
van bestuur, aan Onzen Commissaris in de provincie, waar de
aanvrager woont. De aanvrager moet meerderjarig zijn en een
bepaalde woonplaats in die provincie kiezen.

Is een drijfhuys een bouwwerk?

Op dit moment worden woonboten, woonarken en drijfhuizen vaak niet beschouwd als een bouwwerk. Dat is lastig want als iets een bouwwerk is, dan is er onmiddellijk een hele trits wetgeving op van toepassing.

Het is onduidelijk of een woonboot te beschouwen is als een *bouwwerk*⁸ in de zin van de woningwet en/of de Wabo. Om het handig te maken wordt in de woningwet het begrip bouwwerk niet gedefinieerd, dat gebeurt wel in de model-bouwverordening van de VNG, daar werd al voor de Wabo naar verwezen. In die modelbouwverordening staat een bouwwerk als volgt gedefinieerd:

“elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.”

Je zou dus kunnen zeggen dat een woonboot volgens die definitie een bouwwerk is. Met alle gevolgen van dien, namelijk dat er aan de woningwet, bouwverordening, bouwbesluit, welstandsnota, etc. moet worden voldaan. Om het nog gecompliceerder te maken is de definitie van een bouwwerk in de definitie die bij bestemmingsplannen geldt, (die verplicht landelijk gevolgd moet worden door gemeenten, de SVBP 2012) weer anders, namelijk:

“Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.”

⁸ Max Seelen van Patres schrijft hier in februari 2013 het volgende over:

Bestuursrechter volgt netjes de wetgever In de nazomer van afgelopen jaar heeft onze hoogste bestuursrechter gezegd dat een ‘bouwwerk’ onder de Wabo niet anders is dan een ‘bouwwerk’ onder de Woningwet. Voor een definitie van ‘bouwwerk’ moet je dus gewoon kijken in de model-bouwverordening. Hier tref je de volgende definitie van een ‘bouwwerk’ aan: ‘elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.’ En deze consequente uitleg van het begrip ‘bouwwerk’ is precies volgens de wens van onze wetgever (Kamerstukken II 2006/07, 30 844, nr. 3, p. 91-92). Alle jurisprudentie (toegegeven: deze is vrij casuïstisch) die onder de Woningwet over het begrip ‘bouwwerk’ is uitgesproken kun je dus gewoon onder de Wabo blijven gebruiken. **Minister volgt niet de wetgever** Maar uit de koker van onze minister van Infrastructuur en Milieu komen de standaarden voor de ruimtelijke ordening, zoals de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen. Bij de RO-mensen beter bekend als het SVBP 2008. Met deze regeling worden alle bestemmingsplannen in Nederland op dezelfde manier opgebouwd en zien ze er hetzelfde uit (paragraaf 1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening). Nu worden in het SVBP ook definities aan (standaard)begrippen gekoppeld, die je in (artikel 1, de begripsbepalingen van) de meeste bestemmingsplannen terug ziet komen. Deze definities worden door de minister ‘voorgekauwd’. Je mag de standaardbegrippen wel aanvullen, maar deze aanvulling mogen de in het SVBP opgenomen begrippen niet tegenspreken. Terug naar het begrip ‘bouwwerk’. In het SVBP 2008 is het begrip ‘bouwwerk’ als volgt gedefinieerd: ‘elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.’ Vreemd genoeg wijkt deze definitie enigszins af van de definitie van een ‘bouwwerk’ die door de jurisprudentie (zowel onder de Woningwet, als – nu ook – onder de Wabo) wordt gedragen. Aangezien je de definities van het SVBP in je bestemmingsplan moet opnemen én gelet op het feit dat begrippen in het bestemmingsplan doorslaggevend zijn voor de vraag wat je nou precies onder een bepaald bestemmingsplanbegrip moet verstaan (ABRvS 15 september 2004, AB 2004, 356), krijg je dus in de praktijk te maken met afwijkende definities van het begrip ‘bouwwerk’ in enerzijds een bestemmingsplan en anderzijds in Wabo gerelateerde zaken. Sterker nog, de minister vergroot (?) nog eens de verschillen tussen het begrip ‘bouwwerk’ in een bestemmingsplan en het begrip ‘bouwwerk’ onder de Wabo. Wanneer je immers vanaf 1 juli 2013 bestemmingsplannen in procedure brengt, moet je – gelet op de geactualiseerde versie van het SVBP (2012) – voor het begrip ‘bouwwerk’ de volgende definitie in je plan opnemen: ‘Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.’
Bron: onder meer ABRvS 12 september 2012, TBR 2013/12, noot - See more at: <http://patres.nl/nieuws/het-definieren-van-het-begrip-bouwwerk-onder-het-motto-waarom-makkelijk-doen-als-het-moeilijk-kan#sthash.4qV7CeZH.dpuf>



Puntentelling: woonwagons/standplaats



Puntensysteem

Bij iedere woning heeft een maximaal toegelaten huurprijs. Hoe hoger de maximaal toegelaten huurprijs is, wordt bepaald door een puntentelling. Bij ieder puntentaal hoort een maximaal toegelaten huurprijs.

De puntentelling geeft u een afbeelding van de woning heeft. Bijvoorbeeld of de woning een moderne keuken of een luxe badkamer heeft. Maar ook de grootte van de woning tekent in de tabel in puntentelling. Bij elke score hoort een wettelijke vergoeding – maximum – huurprijs. De Minister van Wonen, Wijken en Integratie stelt jaarlijks deze maximale huurprijs vast.

Woonwagons en standplaatsen

Met dit formulier kunt u bevestigen hoeveel punten uw woonwagen of standplaats heeft. Het op dit formulier bestaat uit drie delen. Blok A uit is als u een standaardwoonwagen huurt of verhuurt. Blok B uit is als u woonwagen huurt of verhuurt die geen standaardwoonwagen is. De puntentelling voor een standplaats maakt u met blok C.

Huurt of verhuurt u een zelfstandige woonwagons of zelfstandige woonwagons? Hiervoor valt u een apart formulier in.

Het advies van dit formulier duurt ongeveer 10 minuten. Op www.huurcommissie.nl vindt u een tabel met het puntenwaarschijnsysteem en de maximale huurprijzen.

Voor het invullen van de vragen gft heeft u de afmetingen van uw woning nodig.

Wettelijke vergoeding

De huurder van dit formulier gebruikt het om de maximale huurprijs vast te stellen aan zijn verhuurder. Meer informatie hierover kunt u in de brochure **Huurvergoeding**.

Het apparaat dit formulier naar uw verhuurder en de huurder van uw woonwagen.

Heeft u vragen bij het invullen van dit formulier? Neem dan contact op met de Huurcommissie via het gratis telefoonnummer 0800-080 111, bereikbaar op werkdagen van 9.30 uur tot 17.30 uur of telefonisch www.huurcommissie.nl voor meer informatie.

Wilt u het formulier invullen?

☐ Huurder ☐ Verhuurder

Naam Systeem

Gegeweet woonwagons/standplaats

Adres

Postcode Plaats

☒ Heeft u bij het invullen of het gebruik van dit formulier een standaardwoonwagen verhuurt of huurt? De huurcommissie kan via het gratis telefoonnummer 0800-080 111.

Woonwagons en standplaatsen

Is de woonwagen een standaardwoonwagen? ☒ **Ja** (hieronder blok A in).
Is de woonwagen geen standaardwoonwagen? ☐ **Nee** (hieronder blok B in).
Wilt u een puntentelling maken van de standplaats? ☐ **Ja** (hieronder blok C in).

A. Standaardwoonwagen

☒ Bij de gemeenteraadstandplaats is ingegrepen van de standplaats van 12 meter.

Vraag 1: Afmeting van de woonwagons

Wat is de afmeting van de woonwagons?

	Punten
☐ 12 meter breed zonder aanhang	10 punten
☐ 12 meter breed zonder aanhang	20 punten
☐ 12 meter breed met aanhang	30 punten
☐ 12 meter breed zonder aanhang	40 punten
☐ 12 meter breed met aanhang	50 punten
☐ 12 meter breed zonder aanhang	60 punten
☐ 12 meter breed met aanhang	70 punten
☐ andere breedte of lengte of andere afmeting van 12 meter	80 punten

Totaal standaardwoonwagons over de vraag 1

In dat geval lijkt het toch dat een woonboot daar weer niet onder zal vallen. En dus volgens het bestemmingsplan geen bouwwerk is. En dus weer niet onder de woningwet, bouwbesluit, welstandnota, etc. zal vallen.

Er is jurisprudentie te vinden voor beide standpunten.

Soms is een staalkabel vanaf het drijvende object naar de wal voldoende om de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van Staten te laten bepalen dat we te maken hebben met een bouwwerk.

Eenzelfde kwestie speelt bij de vraag of een drijfhuis roerend of onroerend is.



Op deze manier met de grond verbonden maakt volgens een aantal rechters het drijfhuis tot een bouwwerk.
Foto: ABC arkenbouw

Regeling betreffende woonwagens en woonwagons.

Van de woonwagons daarentegen liggen 547 steeds op dezelfde plaats, terwijl 322 een woonwagende ligging hebben.

371 woonwagons werden het gehele jaar door bewoond, 205 alleen gedurende bepaalde tijden. Van deze laatste werden 155 niet bewoond gedurende de wintermaanden, wanneer de bewoners in den winter de kerndaken betruutend, voor de overblijfselen waren in een gewoon huis.

1005 woonwagons werden het gehele jaar bewoond, 55 alleen gedurende bepaalde tijden.

Aantal der bewoners der woonwagens en woonwagons.

Van de woonwagens en woonwagons uit één vertrek bestaande werden bewoond door:

1 of 2 woonwagons	50 woonwagens, 115 woonwagons,
id. met 1 of 2 kinderen	374 „ 84 „
id. met 3-6 kinderen	146 „ 137 „
id. met meer dan 6 kinderen	33 „ 18 „
3 of meer woonwagons	9 „ 19 „
id. met 1-2 kinderen	11 „ 5 „
id. met 3 of meer kinderen	18 „ 10 „
alleen woonwagons	8 „

Van de woonwagens en woonwagons, uit meer dan een vertrek bestaande werden bewoond door:

1 of 2 woonwagons	50 woonwagens, 135 woonwagons,
id. met 1-2 kinderen	52 „ 169 „
id. met 3-6 kinderen	42 „ 231 „
id. met meer dan 6 kinderen	12 „ 49 „
3 of meer woonwagons	4 „ 32 „
id. met 1-2 kinderen	10 „ 50 „
id. met 3 of meer kinderen	8 „ 41 „
alleen woonwagons	3 „ 2 „

Aantal der bewoners in woonwagens en woonwagons.

Hierbij wordt van allen de opmerking gemaakt, dat vaak op een of meer vragen door de Burgemeesters geen antwoord is gegeven, omdat deze cijfers afweken of onvolledig zijn.

De bevolking der 564 woonwagens en 1123 woonwagons kan geschat worden op resp. ongeveer 2800 en 5200 personen. Vreemdelingen waren daarvan 142 en 13 als niet vreemdeling opgegeven in de woonwagens 1866, 3042 in de woonwagons.

Volgens de opgaven werden hebben:

ruimende middelen van bestaan 1842 bewoners der woonwagens en 4413 bewoners der woonwagons;

gebrekige middelen van bestaan 182 bewoners der woonwagens en 148 bewoners der woonwagons;

bepaald noodwendige middelen van bestaan 509 bewoners der woonwagens en 214 bewoners der woonwagons.

Onder 1808 bewoners van woonwagens en 4744 bewoners van woonwagons bestaat geen vermoeden dat zij zich aan eenig strafbaar feit schuldig maken.

Onder 302 bewoners van woonwagens en 13 bewoners van woonwagons, wordt vermoed, dat zij bedelen; onder respectievelijk 175 en 140 wordt dit als zeker vermeld. Aan andere strafbare feiten worden strafgevoel en diefstal worden slechts respectievelijk 55 en 21 bewoners zich schuldig maken.

Van de bewoners der woonwagons leven 150 personen van goeden overtuiging.

Een de opgaven betrouwbare, dat maken slechts 142 woonwagons bewoners en 296 bewoners van woonwagons zich schuldig maken aan dronkenschap. Onder respectievelijk 1554 en 4314 bewoners (waaronder echter nog wel afzonderlijk jonge kinderen) wordt vermeld: geen invloed van drank.

sichts van 129 bewoners der woonwagens en 153 bewoners van woonwagons wordt vermeld het bestaan van onderlinge verhoudingen. Ten aanzien van respectievelijk 1564 en 3467 personen wordt een goede verhouding aanwezig geacht.

In respectievelijk 44 en 35 gezinnen zou bestaan een samenleving buiten huwelijk.

In onderligk aantal werden gesond 1444 bewoners der woonwagens, 4892 bewoners der woonwagons, alsmede verondersteld respectievelijk 735 en 109, als laaiig, doordat zij verhoel vragen voor zich zelf of voor hunne partner, 75 bewoners van woonwagons.

Onder 1377 personen, wonend in een woonwagen, en 4365 personen, wonend in een woonwag, wordt verklaard dat geen gevaar bestaat voor het verspreiden van besmettelijke ziekten. Ten aanzien van respectievelijk 588 en 68 personen wordt dit gevaar niet denkbaar geacht.

Ten tijde der opgaven was vrij gunstig zijn te worden, als de opgaven omtrent de opvoeding der kinderen van de woonwagonsbewoners bepaald slecht.

Onder 248 kinderen wordt gewag gemaakt van een goede opvoeding, 447 kinderen waren zich in een vrij goede opvoeding verheffen, doch 644 kinderen werden vermeld beslist slecht te worden opgevoed.

Toevallig wordt ditzelfde getal 644 bevestigd door de opgaven der kinderen, die, ofschoon in den leeftijdigen leeftijd, in het geheel geen school bezoeken. 354 kinderen bezoeken slechts onregelmatig de school.

Ten aanzien van de kinderen van bewoners van woonwagons is de toestand veel gunstiger: 2000 kinderen ontvangen een goede opvoeding, 327 een vrij goede, slechts 185 een slechte opvoeding.

Geen school wordt bezocht door 143 leerlingen-leefde hebbe kinderen, weinig schoolbezoek komt voor bij 285.

II. Gemeentelijke verordeningen betreffende woonwagens en woonwagons.

De afkomst van een ingetrokkel onderzoek naar het aantal en den inhoud der gemeentelijke verordeningen staat vrijwel overeen met het vermeldde in het rapport der Staatscommissie.

Het aantal verordeningen is ongeveer hetzelfde, ten meer dan de Staatscommissie vermeldde, door Limburg verord.

Aantal verordeningen:

In 1913.	Tijds van onderzoek Staatscommissie.	
Noordbrabant	43	88
Gelderland	52	50
Zuidholland	41	30
Noordholland	45	29
Zeeuws	4	1
Utrecht	28	10
Friesland	38	41
Groningen	52	49
Overijssel	45	43
Drenthe	32	24
Limburg	97	18
485	378	

Ook wat den inhoud betreft, blijft het Verslag der Staatscommissie grotendeels nog overeenkomstig de waarheid.

A. Woonwagens.

De groote menigte der verordeningen laat het verblift binnen de gemeentelijke afkanten van den wil van Burgemeester en Wethouders. De vorm der verordeningen is, dat hetzij het verbodt wordt verboden zonder vermelding van Burgemeester

Is een drijfhuis roerend of onroerend goed?

Ook is een woonboot eigenlijk niet als *onroerend goed* te beschouwen. Je kan er namelijk mee varen. Maar als je er mee kan varen is het eigenlijk een schip. Nu is een schip gelukkig wel goed gedefinieerd. In het Burgerlijk Wetboek, Boek 8 verkeersmiddelen en vervoer, I algemene bepalingen, titel 1. artikel 1. staat nog steeds:

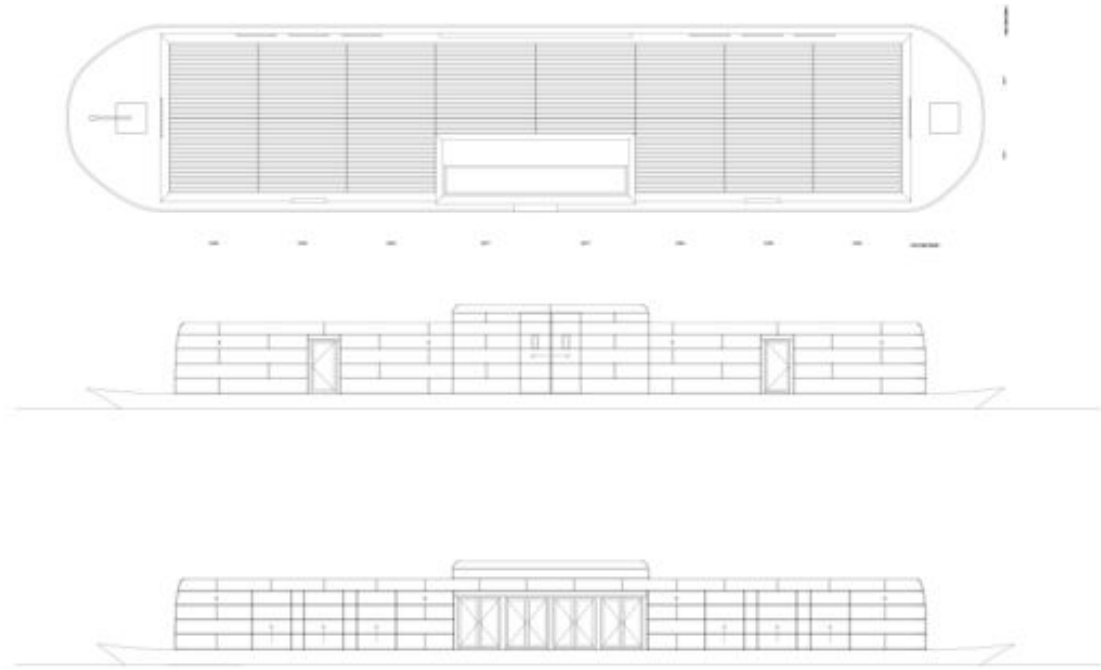
“In dit wetboek worden onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.”

Een gezonken schip is dus ook een schip en juridisch zou het nog interessanter worden als er iemand in een watervliegtuig gaat wonen en ergens afmeert. Maar hoe zit dat nou met een woonboot?

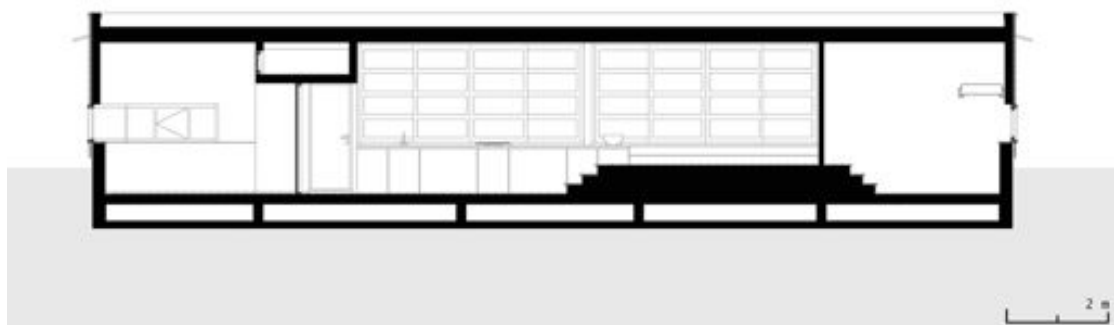
Met sommige drijfhuizen kan je beter varen dan met anderen maar de meeste moeten worden gesleept, geboomd, geroeid of geduwd. Sommige woonboten zijn simpel een schip waarop gewoond wordt, andere woonarken zijn met de beste wil van de wereld geen schip te noemen, maar of ze daarmee dan ook onroerend worden? Ook hierover is weer tal van jurisprudentie te vinden.

En ook stellingen dat dit wel het geval is op het moment dat een woonboot direct (zonder staaldraad) aan een meerpaal is verbonden. (zie afbeelding pagina 13) Zo zijn alle drijfhuizen op het steigereiland in IJburg, zowel als onroerend goed bij het kadaster ingeschreven maar voor “de zekerheid” ook ingeschreven in het schepenregister van datzelfde kadaster. Wat doet het ertoe zou je zeggen. Maar het doet er wel degelijk toe. Zo heeft het al dan niet zijn (of hebben) van roerend of onroerend goed gevolgen voor: onderhoudsverplichtingen, huurprijs, lokale belastingen als de OZB, overdrachtsbelasting, omzetbelasting, erfpacht, verzekeringen, etc. Maar ook of een bank bereid is een hypotheek te verlenen op een drijfhuis.

Nu is een woonboot over het algemeen bestemd om te drijven, dus volgens het Burgerlijk Wetboek een schip en dus roerend. Hoewel het recht zich ontwikkeld blijft het onduidelijk onder welk “goed” een drijfhuis valt. Dat is vervelend en lastig en komt de ontwikkeling van wonen op het water en de ruimtelijke kwaliteit daarvan niet ten goede. Gezien de aard van een drijvend object dat anders is dan een bouwwerk (gebouw) dat al dan niet in het water staat, lijkt de keus voor roerend goed de enige juiste. Ook al omdat dat de mogelijkheid schept om in de specifieke situatie van drijvende huizen en op die situatie toegespitste regelgeving te maken. Want als we besluiten dat een drijfhuis een bouwwerk is en onroerend goed, dan zijn formeel opeens de woningwet en ook het bouwbesluit van toepassing. En zouden veel woonboten opeens een overtreding van het bestemmingsplan zijn. Ze zijn dan namelijk bouwwerken geworden in het water, zonder bouwvergunning c.q. omgevingsvergunning daar gebouwd of neergezet, eigenlijk gelegd natuurlijk. In al die sloten, kanalen, grachten, vaarten, poeltjes en meren liggen dan opeens niet meer wat bootjes in het water, maar staan er bouwwerken. Met alle problemen van dien. Er zal dus iets anders verzonnen moeten worden.



loden opbouw op een dekschuit, Prinsengracht, Amsterdam
 architect: Jochem Groenland in samenwerking met Jasper de Haan | architecten



doorsnede houten woonboot op betonnen bak, de Omval, Amsterdam
 architect: Jasper de Haan | architecten

Zoals als eerder opgemerkt zijn er nu pleidooien om de regelgeving op het land integraal ook op het water van toepassing te verklaren. In één van de laatste adviezen die Jeroen Singelenberg schreef voor zijn overlijden in 2012, (het *SEV- vervolgadvis waterwonen 2010*) staat dat dan ook. Er wordt geadviseerd de (toen nog niet bestaande) NEN norm over waterwonen over te nemen. De commissie daarvoor zou pas eind 2010 van start gaan. Inmiddels heeft de NTA⁹ 8111 het daglicht gezien. Hierin wordt gepoogd alles rondom het waterwonen te normeren. Het is alleen wel de vraag hoe die waterwonen-norm dan van toepassing wordt verklaard. Als onderdeel van het bouwbesluit? Of juist opnemen in het bestemmingsplan? Maar ben je dan niet een aparte regelgeving voor woonboten in de bestaande regels voor huizen op de wal aan het vlechten. En is dat niet nog veel oneigenlijker en moeilijker dan echt iets nieuws en anders speciaal voor bouwen op het water in te voeren? En is het dan wel zo zinvol om woonboten maar als onroerende bouwwerken te gaan beschouwen?

De NTA 8111 voor bouwen op het water, beveelt een groot aantal technische normen aan waaraan voldaan moet worden aan. Die bijvoorbeeld betrekking hebben op: scheefliggen, schommelen, deining. Maar ook vluchtwegen, NUTS voorzieningen, onzinkbaarheid om er enkele te noemen. Veel van deze normeringen zijn overgenomen uit het buitenland. Met name Californië, Canada en overstromingsgebieden in Duitsland. Vooral de laatste wekt verbazing omdat het daar hele gewone landwoningen betreft die in gebieden staan die zouden kunnen overstromen. Het lijkt erop dat er nauwelijks rekening is gehouden met de specifiek Nederlandse situatie. Het gros van de woonboten in Nederland ligt op binnendijks boezemwater. Met een volledig gereguleerd waterpeil. Geen getij, geen stroming van betekenis en eigenlijk ook nauwelijks golven of zeegang of het moet van voorbij razenden speedboten zijn. Zo wordt in de NTA 8111 bijvoorbeeld voor CC2 klassen (daar vallen woningen onder) gepleit voor het compartimenteren van drijflichamen. Dat gaat volledig voorbij aan hoe woonboten op dit moment gebruikt en gemaakt worden. Bij toepassing van zo'n normering zijn de gevolgen niet te overzien. Een standaard woonboot voorzien van waterdichte schotten zodat er minstens drie afsluitbare waterdichte compartimenten ontstaan is zo goed als onbewoonbaar. Wellicht was het raadzamer geweest om eerst eens te onderzoeken hoeveel ongelukken er met zinkende woonboten hebben plaatsgevonden de afgelopen jaren. Vooral in Nederland waar woonbootwater vaak maar 1,5 tot 2 meter diep is. Waarmee echt zinken onmogelijk is. (zie ook *afbeeldingen pagina 28*)

Er is nog een speciale categorie woonboten waarvoor het integraal van toepassing verklaren van al deze regelgeving en normeringen desastreus zou zijn. Dit zijn de historische (zeil)woonschepen. Juist de categorie schepen die gemeenten graag in hun grachten en aan hun kades hebben liggen. Het is niet voor te stellen hoe een willekeurige Tjalk of Klipper verminkt moet worden om bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijk te zijn of aan alle vluchtweg eisen te voldoen. Ook het ontbreken van erfgoed wetgeving en regelgeving op het water doet zich ook hier gelden. Hieronder volgt een kleine inventarisatie en illustratie van een aantal bouwbesluit regels, waarnaar ook in de NTA 8111 wordt verwezen die op grote problemen stuiten als ze zonder meer op woonboten van toepassing worden verklaard.

⁹ NTA: afkorting voor Nederlandse Technische Afspraak. Het soort voor-norm, die drie jaar geldig is en dan herzien wordt. Een snelle manier om tot het vastleggen van Good Practice te komen met een aantal belanghebbende. Hetgeen ook bij de NTA 8111 is gebeurd.



“de Bruinvisch” van Cees Dekker 1902, één van de meest originele nog zeilende tjalken



een tot woonboot omgebouwde tjalk in Amsterdam, die waarschijnlijk eerst al eens tot motorschip was omgebouwd met stuurhut over de bestaande roef



een geheel nieuw gebouwd drijvend verblijf dat probeert aan de criteria die voor schepen gelden te voldoen, maar hetgeen op geen enkele manier als een schip is te beschouwen is

Het bouwbesluit en wonen op het water

Het voert hier te ver om in te gaan op de structuur en indeling van het bouwbesluit. Op allerlei plekken in het bouwbesluit botsen de gewoonten op het land met die van het water. Zowel in het bouwbesluit zelf als in verwijzingen naar NEN-normen waaraan volgens dat bouwbesluit moet worden voldaan.

Hieronder volgen een aantal punten uit het bouwbesluit die eigenlijk niet op het water te realiseren zijn.

Hoogteverschil aansluitend terrein moet kleiner zijn dan 0,02 meter

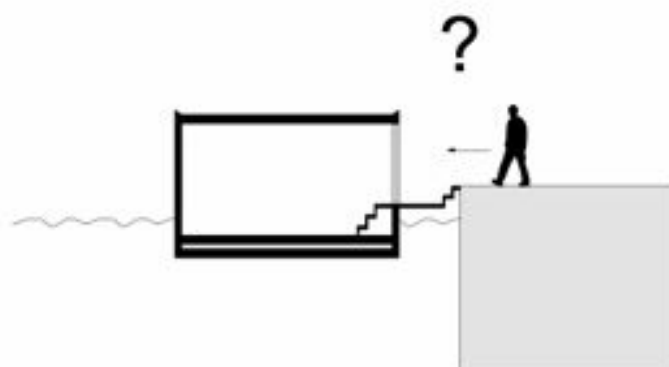
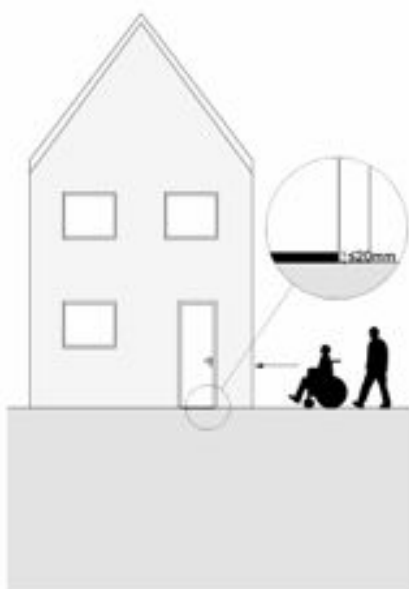
Een van de eerste problemen betreft de toegang tot een huis/woning. Volgens het bouwbesluit mag er hoogstens een hoogteverschil van 0,02 meter zijn tussen het aansluitend terrein en de begane grond vloer. Met andere woorden met een dorpel van maximaal 2 centimeter hoog moet op het land het verschil tussen binnen en buiten opgelost worden. Dat is soms nog en hele klus, zeker als ook de water- en winddichtheid daarin opgelost en gegarandeerd moet worden. Er zijn dan ook veel oplossingen in bijvoorbeeld galerijflats, waar voor de voordeur een goot wordt gemaakt, afgedekt met een rooster.

Op het water ligt dat wat ingewikkelder. Naar hun aard sluiten schepen nooit aan bij het aansluitende terrein. Ze moeten dat ook niet, want ze moeten kunnen wegvaren. Ze maken expliciet geen onderdeel uit van het aansluitend terrein, de wal. Natuurlijk zijn er tal van oplossingen denkbaar met loopplanken en helling banen. Maar het is de vraag of je daarmee niet het specifieke karakter van een schip teniet doet. Namelijk los van de wal of kade liggend. Er zijn voorbeelden waar zo'n schip uit functionele overwegingen volledig is ingesloten door al dan niet drijvende steigers. Maar daarmee is het object onmiddellijk geen schip meer, maar meer een onderdeel van een steigerlandschap.

Je zou kunnen stellen dat bovenstaande voor woonarken veel minder het geval is. Maar nog even afgezien van situaties waar het hoogte verschil tussen de bovenzijde van de begane grond vloer van een ark zo groot is en de horizontale afstand zo gering dat een hellingbaan (die ook weer aan de normen moet voldoen) niet mogelijk is. verbetert ook bij arken over het algemeen de ruimtelijke kwaliteit als duidelijk is wat bij het land hoort en wat bij het water. Over het algemeen is het prettig te ervaren waar de oever ophoudt en waar het water begint. Dat brengt structuur, richting en duidelijkheid aan in de ruimtelijke beleving. Uit studies zoals bijvoorbeeld die van Kevin Lynch¹⁰ en Christopher Alexander¹¹ blijkt dat structuur en oriëntatie van groot belang is voor de waardering van de ruimtelijke (stedelijke) kwaliteit. En zoals al eerder gezegd is het geschikt maken van historische (zeil)schepen in het formaat waarin deze van oudsher op de Nederlandse binnenwateren voorkomen, voor rolstoel gebruik, onmogelijk zonder het karakter van zo'n schip te vernietigen. Deze regel van het bouwbesluit is dan ook niet geschikt voor woonboten.

¹⁰ Lynch, Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge MA, 1960

¹¹ Alexander, Christopher, *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press, USA, 1977



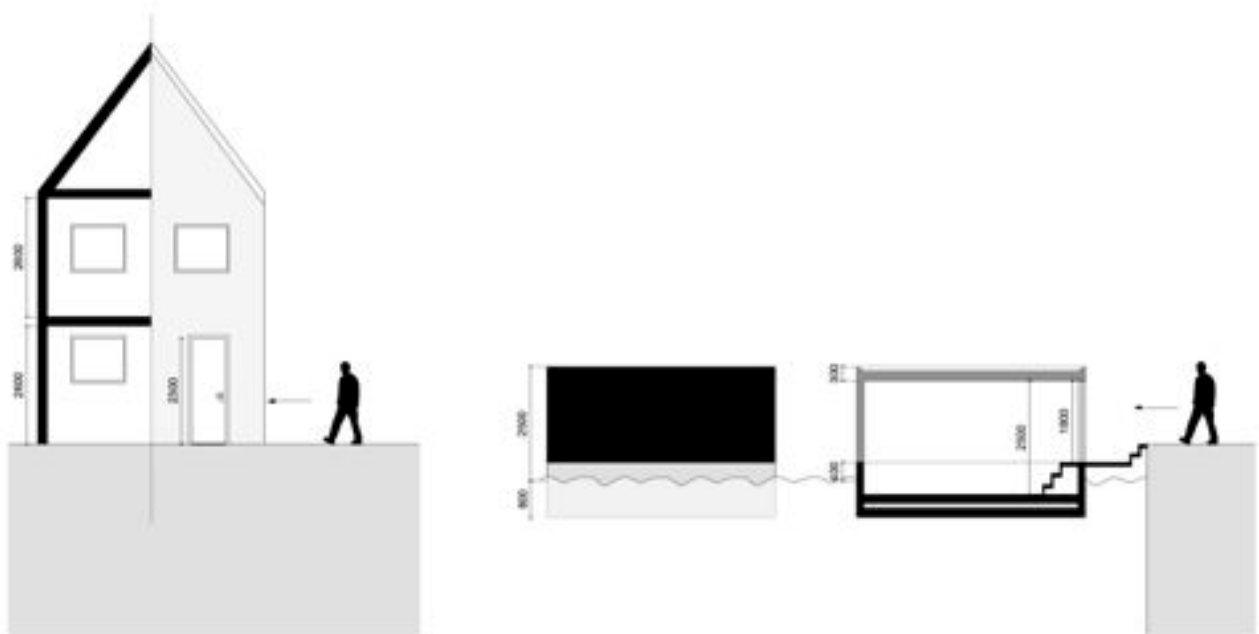
Minimale vrije hoogte en minimale vrije doorgang

Het bouwbesluit schrijft voor wat een minimale vrije hoogte in een verblijfsruimte mag zijn en wat de minimale vrije hoogte van een doorgang mag zijn. Voor woningen is de minimale vrije hoogte bij de invoering van het bouwbesluit in 2003 opgehoogd van 2,40 meter naar 2,60 meter. En een doorgang (bijvoorbeeld een deur) moet een vrije hoogte hebben van 2,30 meter. Beiden maten leveren problemen op op het water. Allereerst zijn er historische (zeil)schepen waar deze maten op geen enkele manier te vinden zijn. Als je de doorgangen, luiken, machinekamers, bedsteden en dergelijke op een 100 jaar oud schip bekijkt dan lijkt dat de stelling dat mensen toen kleiner waren goed te onderbouwen. Ongenadig je hoofd stoten is dan ook wat er een beetje bij hoort in het dagelijks gebruik van deze schepen. Vaak wordt de pijn letterlijk wat verzacht door kussens of schuim op de meest vervelende plaatsen aan te brengen. Maar ook hier is het onmogelijk aan deze eisen te voldoen, zonder de karakteristiek van zo'n van origine varend schip volledig om zeep te helpen.

Maar ook bij (nieuwbouw)arken is dit een probleem. Meestal is een woonark over één laag maximaal ergens tussen de 2,0 meter en 3,0 meter hoog. Er zijn hele rakken in Amsterdam waar een maximum hoogte van 2,5 meter of soms wel 2,0 meter hoog boven de waterlijn het maximum is. Dat is goed te begrijpen omdat op die manier nog enig zicht op het water of de overkant daarvan mogelijk blijft vanaf de wal. Het is een beetje afhankelijk van de plek, maar een vrijboord (de hoogte boven de waterlijn van het waterdichte constructiedeel) van 0,3 meter tot 0,4 meter is minimaal noodzakelijk in verband met vollopen, golfslag en ook verzekeringen eisen vaak een bepaald minimaal vrijboord van die afmetingen. Maar met een maximum bouwhoogte van 2,5 meter en een vrijboord van 0,4 meter, hou je nog maar 2,1 meter over om een deur te maken. En daar moet dan nog een kozijn, dorpel en een dak vanaf. Zelfs met heel veel kunst- en vliegwerk neemt dat toch al snel een centimeter of 20 tot 30 van de hoogte in beslag. Een deur die voldoet aan de vrije bouwbesluit doorgang van 2,3 meter is dan niet mogelijk binnen deze randvoorwaarden. Nu hoeft dat nu ook niet aangezien het bouwbesluit nu niet van toepassing is voor woonboten.

Hetzelfde probleem doet zich voor met de normale vrije hoogte waar een verblijfsruimte aan moet voldoen. Deze is 2,60 meter, hetgeen uiterst prettige hogere ruimten oplevert die niet zo benauwd overkomen als de voorheen standaard 2,40, waarbij de meeste mensen met hun handen het plafond konden aanraken. Maar wederom uitgaand van een maximum hoogte boven de waterlijn van 2,5 meter, waar dan een dakrand van 100 mm, een dakisolatie van 100 mm en een dakconstructie met afschot van 300 mm vanaf moet ben je al snel de eerste 0,5 meter kwijt. Als we daar de vereiste vrije hoogte van 2,60 meter bij optellen, ligt de bovenkant van de b.g. vloer 0,6 meter onder water. Als we daar vervolgens een normale geïsoleerde VBI betonvloer met zandcement dekvloer van zo'n 350 mm bij optellen. Een "kruip-ruimtetje" voor ventilatie, romp inspectie en leiding mogelijkheid van 0,5 meter en de vloer van de betonnen bak zelf van 150 mm dik dan zitten we al met al op 1,60 meter onder water. En heel vaak is het niet eens zo diep zo dicht bij de wal en zal er gebaggerd moeten worden.

Ook is het vaak niet gewenst dat een woonboot zo diep steekt¹² in verband met doorstroming, waterleven, leidingen onder water of regels van het waterschap. Een ander aspect is dat door de hiervoor genoemde maten het zo is dat de onderzijde van een raam zich altijd ten minste één meter boven de vloer zal bevinden, gezien het vrijboord van 0,4 meter. Dat is nogal wat en leidt ertoe dat je zittend op de bank niet naar buiten kan kijken en eigenlijk alleen de lucht kan zien. Het gevoel in een souterrain te wonen dringt zich dan ook op. Dat wordt nog vervelender bij woonboten over twee lagen voor de onderste laag. Terwijl het goed mogelijk is om met een iets lagere plafond hoogte of beter gezegd een iets hogere vloerhoogte ten opzichte van het water vanuit je luie stoel wel op het water naar buiten te kunnen kijken. Maar dan wordt niet de minimale vrije hoogte van 2,6 meter gehaald.



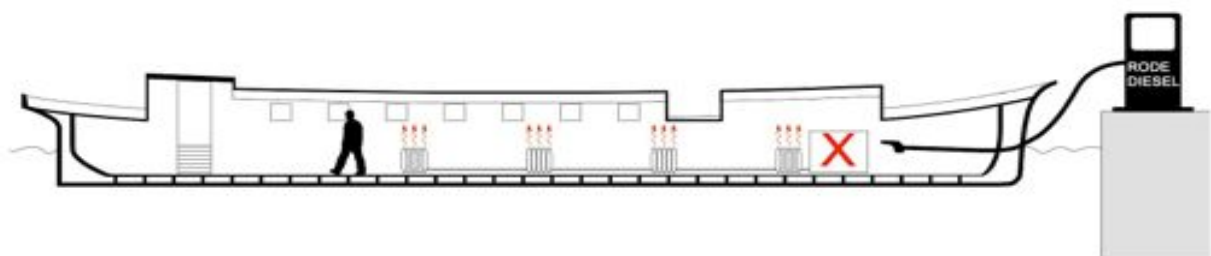
¹² Een diepgang van 1,6 meter is voor Nederlands binnenwater idioot veel. Zelfs de grotere platbodems hadden vaak een diepgang die veel minder was. 1,20 meter wordt en werd al als veel beschouwd. En eigenlijk steekt niemand dieper dan een meter. Simpelweg omdat het water niet dieper is en was.

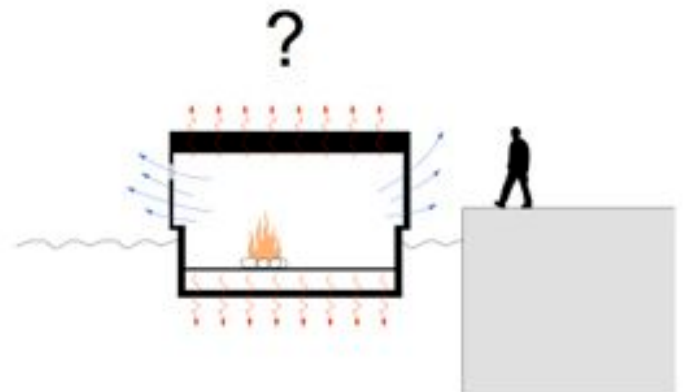
Vluchten naar aansluitend terrein

In het bouwbesluit is van alles geregeld over het vluchten uit gebouwen bij bijvoorbeeld brand. Veel daar van is in meer of mindere mate zonder probleem ook van toepassing op het water. Uiteindelijk leidt zo'n vluchtroute naar een veilige plaats buiten op het aansluitend terrein. Water wordt niet beschouwd als aansluitend terrein. Je mag dus niet via water vluchten. Hetzelfde geldt voor een vluchtboot of iets dergelijks. Het is zelfs de vraag of een steiger, al dan niet drijvend, wel te beschouwen is als aansluitend terrein. Hoewel er natuurlijk een beroep gedaan kan worden op de gelijkwaardigheid van een steiger als vluchtroute is het maar de vraag of dat geaccepteerd wordt. Daarnaast is in het water springen en wegzwemmen wellicht niet eens de stomste optie bij brand op een schip of drijvend huis. Maar uit een raam in het water springen wordt niet gelijkwaardig bevonden aan uit het raam op een grasveld stappen. Terwijl je zou kunnen stellen dat voor het bewonen van een boot een zwemdiploma toch een minste vereiste is. "Oplossingen" hiervoor, zoals een brede loopplank rondom het hele schip doen eigenlijk altijd afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en eigenheid van een drijvend object.

De energieprestatie coëfficiënt

Een andere vorm van rechtsongelijkheid die pijnlijk aan het worden is, is die van de energiebesparing en duurzaamheid. Voor woningen geldt een energie prestatie coëfficiënt die momenteel 0,6 is en naar verwachting steeds verder zal dalen tot 0,0. Op het water bestaat niets van dien aard. Sterker nog tot op heden wordt menig woonboot verwarmd met een houtkachel gestookt met allerlei soorten hout welke soms enorme luchtvervuiling tot gevolg hebben. Daarnaast was het tot voor kort niet ongebruikelijk om rode diesel (diesel met minder accijns, officieel bestemd voor de vrachtaart) te gebruiken voor de verwarming van woonschepen. Er is weinig reden om minder hoge eisen aan het energieverbruik van woonschepen te stellen dan aan huizen op het land. Zeker waar het nieuwbouw schepen of arken betreft. Ten slotte is er nog het probleem dat de EPC normeringen geen aansluitend water kennen als situatie voor de buitenste schil. Met andere woorden: er bestaat volgens de EPC niet zoiets als een woning die gedeeltelijk in het water ligt.



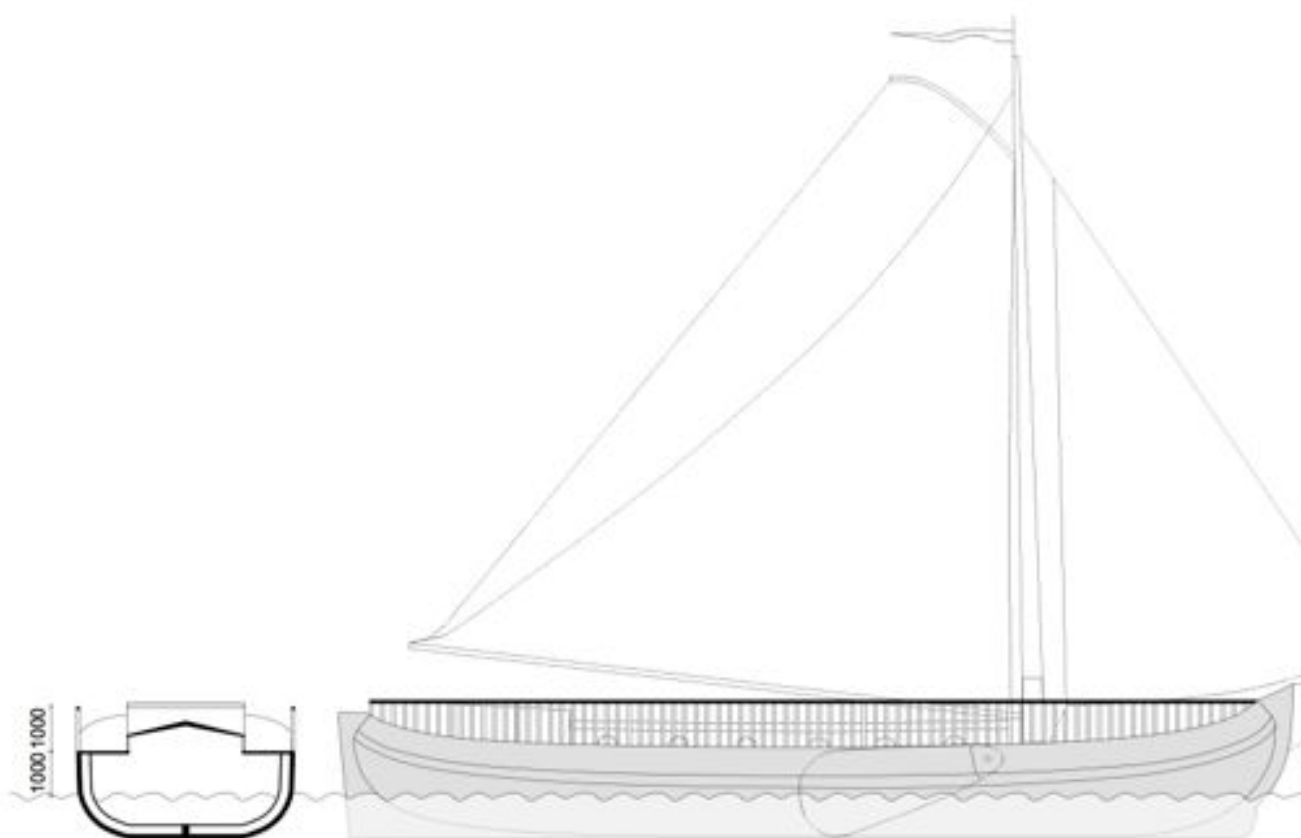
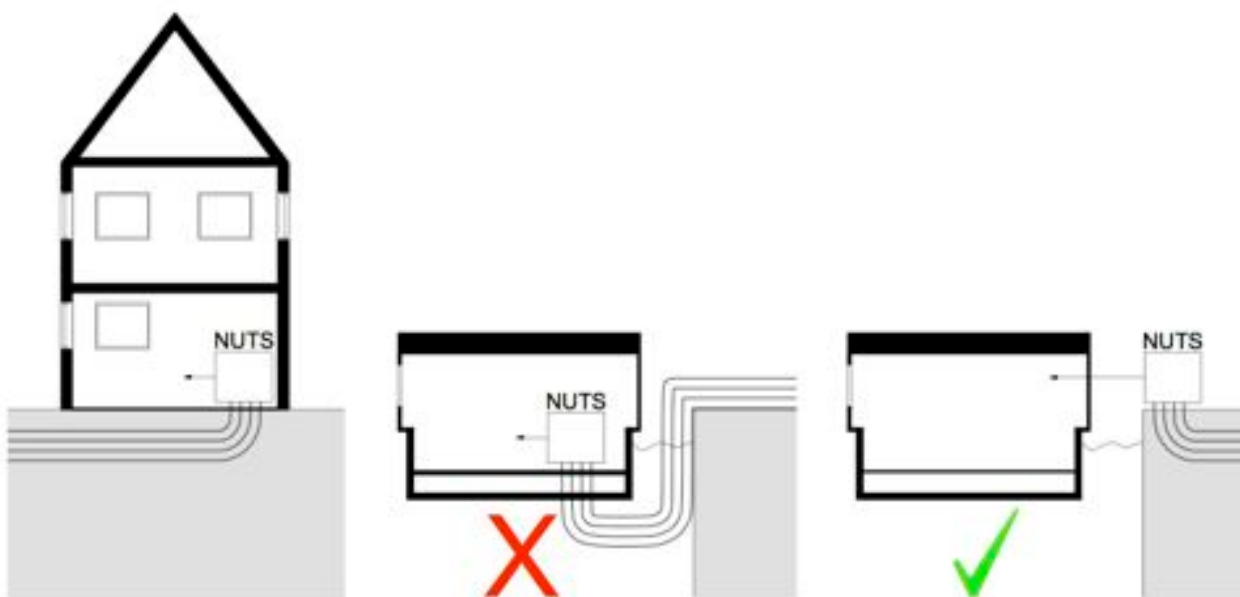


Aansluitingen NUTS voorzieningen

In het bouwbesluit is verplicht gesteld dat woningen aangesloten moeten worden op NUTS voorzieningen. De netbeheerders van riool, gas, water, elektriciteit en data voorzieningen zijn verplicht woningen aan te sluiten tot in de meterkast. Voor gas is er echter geen verplichte aansluiting op het water. Op grond van de electriciteitswet en waterleidingwet is die er wel voor water en stroom. Het riool op het water ligt nog weer anders en verschilt per gemeente. Het merendeel van de woonboten is nog steeds niet aangesloten op het gemeenteriool maar loost direct op het oppervlakte water. Het is toegestaan de meterkast buiten de woning te hebben. Maar de zaak verandert als het stuk vanaf de wal en dan meestal in de ondergrond op die wal tot aan het drijvende huis moet worden overbrugd. Dit moeten, gezien wisselende waterstanden en het schommelen, flexibele leidingen zijn. Terwijl de NEN 2768 (die dit aansluiten regelt en van toepassing is verklaard) er vanuit gaat dat een huis altijd via de vaste grond wordt aangesloten. Hierop zijn ook staande praktijken van de NUTS bedrijven en netwerkbeheerders ingericht. De aansluitende bedrijven willen geen verantwoording nemen voor het flexibele stuk leiding vanaf de wal door de lucht en/of het water tot in de meterkast in de boot. Naast breuk door voortdurende beweging is ook bevriezing van de waterleiding een veel voorkomend probleem. NUTS bedrijven willen enkel aansluiten tot aan een meterkast op de wal. Terwijl technisch gezien er tal van oplossingen zijn om het laatste stuk NUTS leiding flexibel en vorstvrij uit te voeren. Het is dan ook technisch geen probleem voor een bewoner om vanuit een kastje op de wal de NUTS aansluitingen verder zelf voor eigen rekening te maken. Maar het is jammer dat er dan wel weer nog een kastje in de openbare ruimte verschijnt, op de oever, juist daar waar je vrij zicht en verkeersruimte wil hebben. Dat natuurlijk naast het feit dat er een zekere rechtsongelijkheid ontstaat tussen huizen op de wal en op het water. Zeker als een woonboot via de wal verbonden is met een honderden meters lange drijvende steiger. Dan wordt aansluiten op gas water en licht wel heel erg prijzig ten opzichte van een woning op de wal en honderden meters lopen om een stop te vervangen is ook niet echt praktisch.

Doorval beveiliging

Het bouwbesluit regelt dat als je ergens meer dan een meter naar beneden kan vallen dat er dan een hek moet komen, dat dan ook weer aan bepaalde eisen moet voldoen qua hoogte en overklimbaarheid. Het bouwbesluit regelt zelfs dat er een hek van één meter hoog moet komen als je ergens vanaf een hoogte van meer dan een meter in het water kan vallen. Gelukkig wordt deze regel in het grootste deel van de openbare (stedelijke) ruimte met voeten getreden. Nog even afgezien van wisselende waterstanden, er zijn vele situaties waar het waterpeil soms nagenoeg gelijk ligt aan de aangrenzende kade maar soms ook 2 meter lager. Het is ook niet goed te begrijpen waarom je van het bouwbesluit wel per ongeluk van 90 cm in het water mag vallen maar niet vanaf 2,0 meter. Naast economische en praktische aspecten is het voor de ruimtelijke en architectonische kwaliteit op het water niet goed als bijvoorbeeld alle steigers die een meter of meer boven het water liggen voorzien moeten worden van hekwerken conform bouwbesluit, om nog maar te zwijgen over hoe historische (zeil)schepen er uit gaan zien als aan deze regel voldaan moet worden.

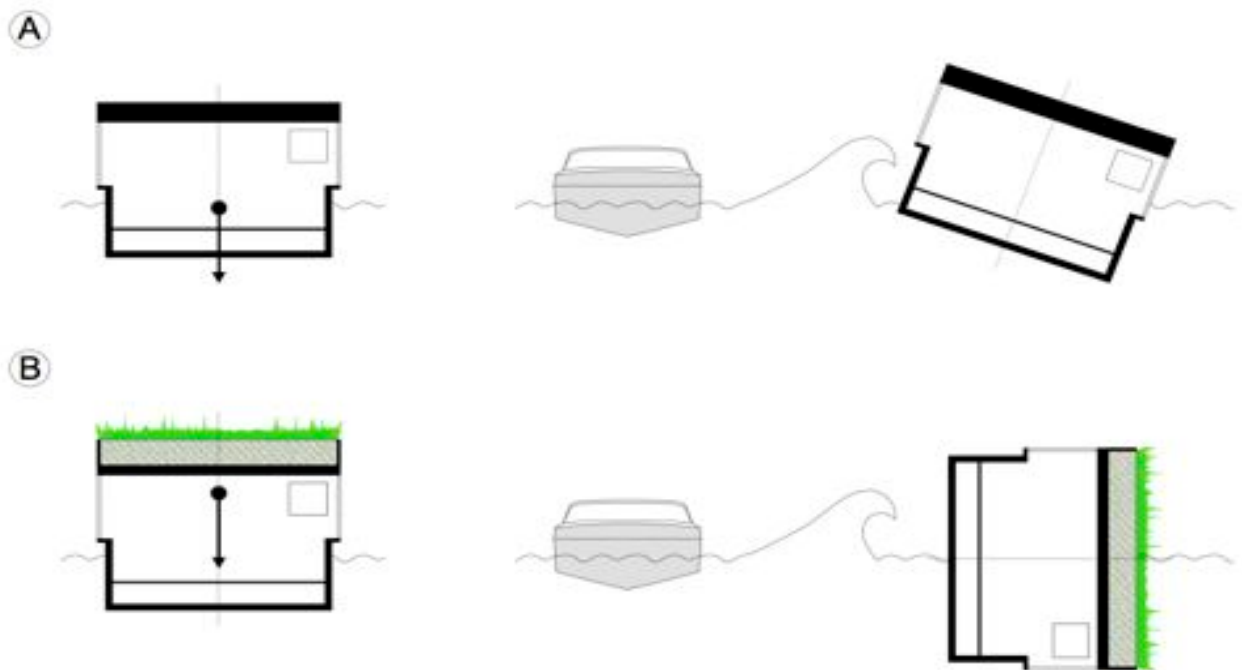


een Tjalk voorzien van een doorval beveiliging die aan het bouwbesluit voldoet

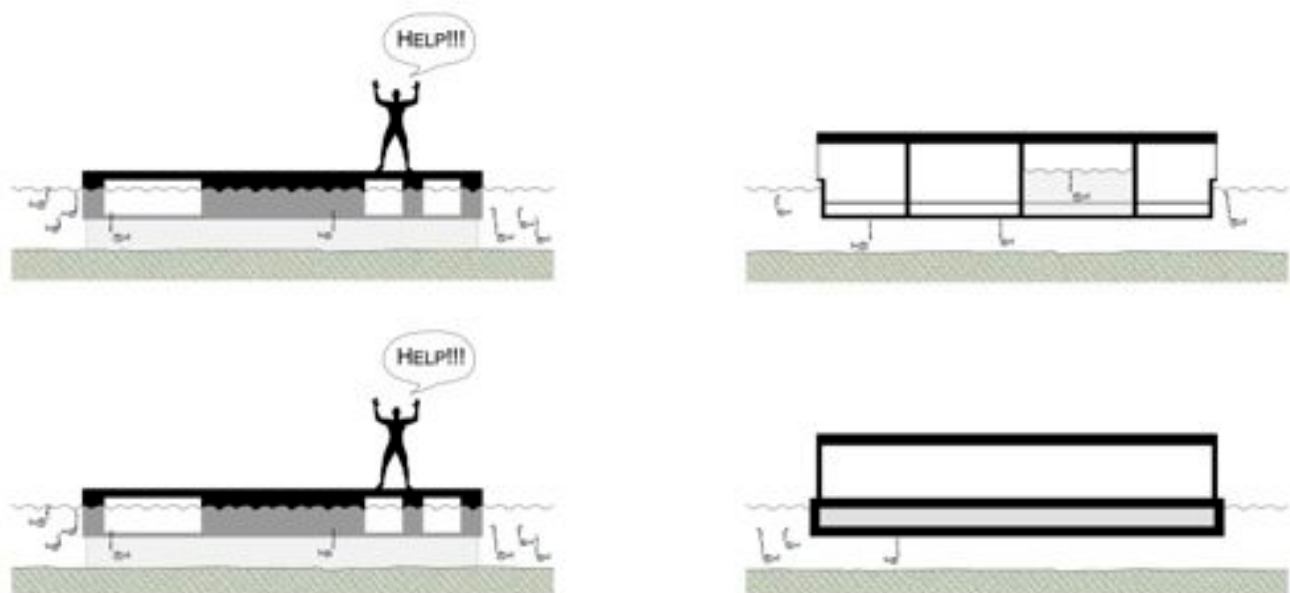
Stabiliteit, standzekerheid, uiterste grenstoestanden en onzinkbaarheid

Het bouwbesluit regelt, of beter gezegd de NEN-normen waarnaar in het bouwbesluit verwezen wordt, regelen van alles over de constructieve aspecten van een woning. Dat gaat over sterkte, stijfheid en stabiliteit. In het kort, wanneer mag een huis instorten, hoeveel mag het bewegen en wat is nog toelaatbaar. Een groot aantal zaken zijn op het water precies hetzelfde. Zo is de sneeuwbelasting op een dak van een boot, zolang die woonboot stilligt, niet anders dan die op het dak van een huis. En ook de constructieve eisen aan de vloer waar je op woont zullen in een drijvend huis niet anders zijn dan op het land. Het grote verschil is echter dat een woonboot niet stil ligt, hij beweegt, schommelt, rolt of stampet zelfs soms. Alle krachten zullen daarom niet statisch maar dynamisch zijn. Materialen zullen dan ook dynamisch belast worden. Iets wat we in de burgerlijke bouw op het land helemaal niet gewend zijn. Alle krachten zullen eigenlijk ook dynamisch beschouwd moeten worden. En dat nog naast het feit dat woonboten kunnen omslaan, zinken, lek raken, vollopen of wegdrijven. Vanzelfsprekend gaan gremia belast met het ontwikkelen van regelgeving voor woonboten, zoals bijvoorbeeld de opstellers van de NTA 8111 dan kijken naar de normeringen in de scheepsbouw. Dat is op zich geen rare gedachte, maar je gaat er wel aan voorbij dat de scheepsbouw normen gemaakt zijn voor schepen die met een flink gangetje (soms zelfs meer dan 20 km/h, en dat is echt heel snel op het water) enorme hoeveelheden vracht in zwaar weer op open water of zelfs op zee vervoeren. Dat is iets geheel anders dan een stilliggende woonboot op beschut water. De ruimtelijke gevolgen door het integraal van toepassing verklaren van scheepsbouwnormen voor woonboten zijn enorm. Op het moment dat je gaat eisen dat er waterdichte compartimenteringen in woonboten zijn heeft dat erg vervelende consequenties in het gebruik. Ook het voorschrijven van onzinkbare drijflichamen is geen goed idee omdat dan een groot gedeelte van het gebouwde volume niet gebruikt kan worden om in te wonen, omdat daar het piepschuim wat de onzinkbaarheid moet waarborgen zit. Sommige van deze regels zijn overgenomen uit gebieden (California, San Francisco in de VS) waar als een woonboot zinkt die ook echt zinkt in 10 tot 100 meter diep water. Zoals al eerder opgemerkt zullen de meeste woonboten in Nederland die gezonken zijn nog met zo'n 20% (al snel een meter) boven het water uitsteken.

Daarnaast worden er pogingen gedaan om de maximale scheefstand, maximale slingerbewegingen, mate van stabiliteit en dergelijke te gaan normeren. Maar ook hier is de vraag of je dat nou wel zo strikt en dwingend voorschrijvend moet doen. Om te beginnen is één van de charmes en ook logisch gevolg van wonen in een drijvend object dat het niet stilligt. Normeringen zoals die nu voorgesteld worden zullen leiden tot zware woonarken met een zo laag mogelijk zwaartepunt. Uniforme zware betonnen bakken met een lichte HSB opbouw. Daarnaast maakt het bijvoorbeeld, de elders zo bepleite, daktuinen op daken van woonarken veel moeilijker, omdat door een daktuin het zwaartepunt hoe dan ook hoger komt te liggen dan voorheen het geval was. Dat we aan de ene kant in het bouwbesluit het van rechtens verkregen niveau voor woningen in bestaande gebouwen van toepassing hebben verklaard, waardoor minimum vrije hoogten opeens weer naar de "oude" 2,4 m en 2,1 m gaan, het equivalent daglichtoppervlak per verblijfsruimte nog maar een 0,5 m² hoeft te bedragen, er nauwelijks meer prestaties voor geluids- en energie-isolatie worden geëist, is niet goed verenigbaar met nu voorwaarden gaan stellen aan de mate waarin een woonboot mag schommelen of scheef liggen.



verhoging van het zwaartepunt en dus minder stabiliteit door meer massa op het dak



watertichte compartimenteringen zijn functioneel onhandig en komen de ruimtelijke beleving op de vaak kleine oppervlakten van woonarken niet ten goede: onzinkbare drijflichamen nemen veel bruikbare m3 in beslag

Bestemmingsplannen

Zoals gezegd komen woonboten over het algemeen niet voor in bestemmingsplannen. Dat geeft een heel grote rechtsonzekerheid voor eigenaren en bewoners. In feite zijn woonboten vogelvrij. Ze kunnen geen planschade claimen en ieder moment kunnen ligplaatsvergunningen ingetrokken worden. Natuurlijk is er dan wel nog de gang naar de rechter mogelijk, omdat gemeenten bijvoorbeeld jarenlang wel boten gedoogd hebben en zelfs ligplaatsvergunningen verstrekt hebben. Maar wat de rechter dan beslist is veel minder rechtszeker dan de rechtszekerheid die een bestemmingsplan biedt.

Vriend en vijand is het erover eens dat het beter zou zijn als woonboten ook gewoon, net als op de wal, in bestemmingsplannen worden opgenomen. Het zorgt voor meer rechtszekerheid voor woonbootbewoners en -eigenaren. En het geeft de gemeenten een instrument in handen om ruimtelijk beleid op het water te voeren. Daarnaast zal het een eind maken aan allerlei civiele procedures die woonbootbewoners nu vaak moeten voeren tegen de gemeenten of een andere eigenaar van het water, zoals bijvoorbeeld het rijk.

Het is dan ook een raadsel waarom het opnemen van woonboten in bestemmingsplannen niet allang staande praktijk is. Er zijn talloze studies die aantonen dat het verstandig zou zijn en er zijn tal van handreikingen voor gemeenten ontwikkeld om het makkelijk te maken. Maar toch worden er nauwelijks woonboten in bestemmingsplannen opgenomen. De enige reden daarvoor, naast de hiervoor al genoemde problematiek rondom *roerend* of *onroerend* wel of geen *bouwwerk*, lijkt dat gemeenten de stille hoop koesteren dat die vervelende woonboten op een dag toch nog vanzelf weg zullen varen. Misschien met de stiekeme wens dat sommige overvol liggende oevers, vol met slecht onderhouden en veel te grote arken, ooit nog eens zonder kosten en heel veel gedoe omgevormd kunnen worden tot een prettige waterkant waarlangs het goed wandelen is en zo hier en daar ook nog en prachtig schip of drijvend huis aan is afgemeerd.

Maar ondertussen is ook de vraag gerechtvaardigd hoe lang het bestemmingsplan in zijn huidige vorm nog zal bestaan. Het is nog steeds niet duidelijk hoe de nieuwe omgevingswet er precies uit gaat zien, maar de kans lijkt groot dat er op zijn minst een andere vorm van een bestemmingsplan komt. En ook hiervoor geldt dat het wonen op het water een uitgelezen kans biedt om nieuwe wetgeving in de ruimtelijke ordening op een overzichtelijke schaal te testen. Zonder hier op alle aspecten van de nieuwe omgevingswet in te willen gaan, hetgeen gezien de omvang van die operatie ook onmogelijk is, wil ik hier graag enige punten aanstippen die van belang zijn voor de ruimtelijke en architectonische kwaliteit welke helaas in het juridische regelgeweld volledig ondergesneeuwd raken. Datzelfde concludeerde het college van Rijksadviseurs in haar brief van 3 mei 2013 aan de minister, waarin zij onder andere stellen:

“Ruimtelijke kwaliteit is in onze visie geen luxe, maar de essentie van ruimtelijke plannen; niet de slagroom op de taart, maar de gist in het brood. Het streven naar ruimtelijke kwaliteit behoort daarom ook (en juist) in tijden van schaarste vanzelfsprekend te zijn”. De nieuwe Omgevingswet moet, wat ons betreft, die sfeer uitademen.

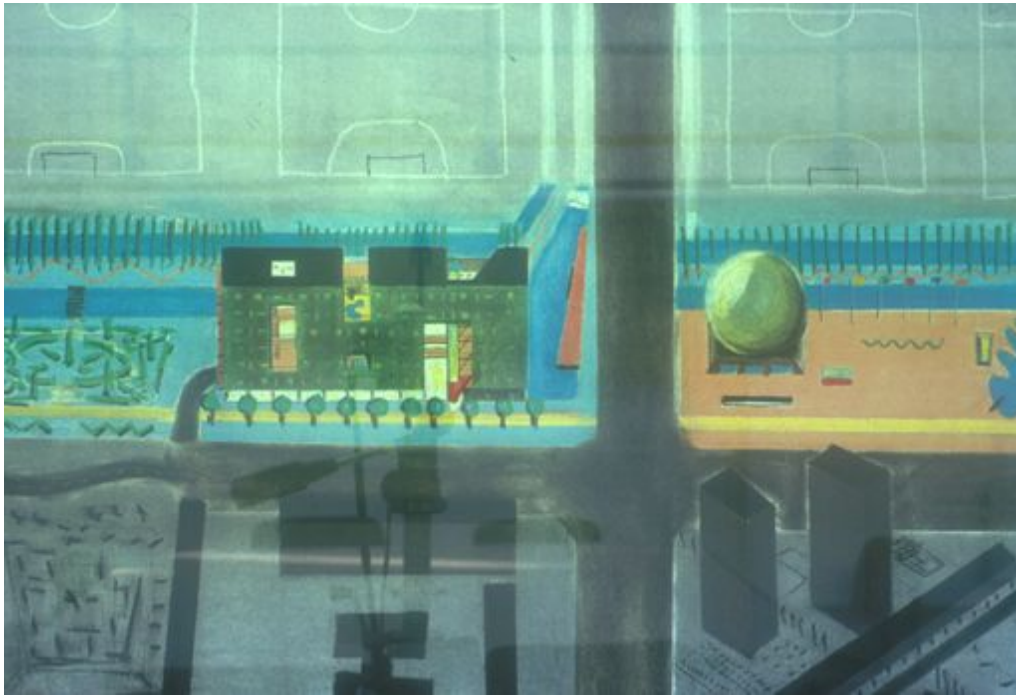
Het zou inderdaad veel beter zijn als ruimtelijke kwaliteit, stedenbouwkundige of landschappelijke kwaliteit zo je wilt en zelfs architectonische kwaliteit, leidend zouden zijn in het ontwikkelen van ruimtelijk beleid. Dat kan ook, omdat veel functioneel onwenselijke situaties, je zal maar naast een hoogoven wonen of naast de startbaan van Schiphol, allang door milieuwetgeving onmogelijk zijn (het was bijvoorbeeld het bestemmingsplan dat het mogelijk maakte, tegen alle veiligheid en milieu regels in, om grote hoeveelheden vuurwerk in het midden van een woonwijk in Enschede op te slaan). De aanzetten voor de nieuwe omgevingswet pleiten onder de noemer “eenvoudig beter” voor minder regels, gestroomlijnder, meer particulier initiatief, flexibeler en meer open. Dat is binnen de huidige bestemmingsplan praktijk ook al mogelijk. En het zou ook veel beter zijn als bestemmingsplannen (of de opvolger daarvan in de omgevingswet) veel opener en flexibeler geformuleerd worden. Er bestaat een angst, vooral bij bestuurders, dat op het moment dat er stedenbouwkundigen en architecten bij een proces betrokken worden er dan weinig meer open of flexibel is. Zo worden welstandsnota's en welstandscommissies of, tegenwoordig vaker, *de commissie voor ruimtelijke kwaliteit* meestal als een obstakel beschouwd in plaats van de wakers en behartigers van de belangrijkste kwaliteiten van de gebouwde omgeving. Dat is vreemd, want juist in het integreren van welstandsnota en bestemmingsplan ligt de mogelijkheid om functioneel onbepaalde stedelijke of landschappelijke ruimte te maken met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Welke in de verdere loop van de toekomst flexibel en dynamisch ingevuld en gebruikt kan worden. Het voorbeeld van de Amsterdamse grachtengordel als een ruimtelijk stelsel van hoge stedenbouwkundig en architectonische kwaliteit, waarin de kleinste bouwsteen, het grachtenhuis, nu al meer dan 400 jaar in staat blijkt om een ongelooflijke waaier aan functies een onderdak te bieden, is alom bekend en inmiddels wat afgezaagd.



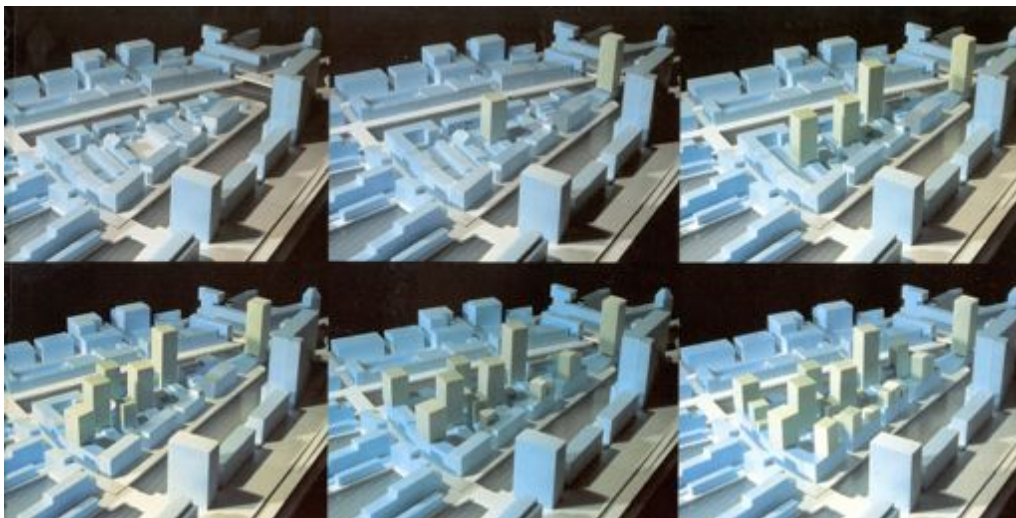
ligplaatsen voor woonboten in Amsterdam, 2013

Het gaat erom hoe de 21^e eeuwse ruimtelijke constellaties te ontwerpen die in staat zijn om wisselend gebruik en functies te faciliteren, maar tegelijkertijd een fantastische ruimtelijke ervaring veroorzaken. Het gebruik van parametrische computer modellen met bijvoorbeeld op zwermgedrag of evolutionaire logaritmen gebaseerde beslissingen lijken daarvoor zeer veelbelovend. Met name het werk van Kees Christiaanse geeft een mooi overzicht hoe zich de open flexibele stedenbouw aan het ontwikkelen is. Bij het stedenbouwkundig plan van de strook woningbouw voor het Haagse woningbouwfestival in 1988 aan de Dedemsvaartweg, is een eerste primitieve aanzet van zo'n logaritme met wat goede wil te herkennen. Namelijk een percentage onbebouwd waardoor het uitzicht op de sportvelden vanuit de aangrenzende woningen veilig gesteld werd. Het stond vervolgens de verschillende architecten vrij hoe dat percentage vrij doorzicht op de sportvelden te behalen. Het stedenbouwkundig plan uit 1994 (van kracht geworden in 1996) voor het Wijnhaven eiland in Rotterdam is te zien als een iets verder, en ook in de derde dimensie, uitgewerkte variant van zo'n logaritme. Het bepaald dat op een bepaald kaveloppervlak van het eiland maar een beperkt aantal m³ zijn toegestaan. Maar er is geen absolute bovengrens aan m³ en ook niet aan de hoogte. Er mogen meer m³ gemaakt worden, maar dan moet de toren slanker zijn. En natuurlijk willen ontwikkelaars zo veel mogelijk m³ maken, maar op een gegeven moment worden de torens zo slank dat het steeds minder rendabel wordt om nog meer m³ te maken en nog hoger en nog slanker te bouwen. Zo ontstaat een gevarieerd beeld met verschillende hoogten, verschillende slankheden en een grote mate van vrijheid voor architect en eigenaar in de uiteindelijke invulling.

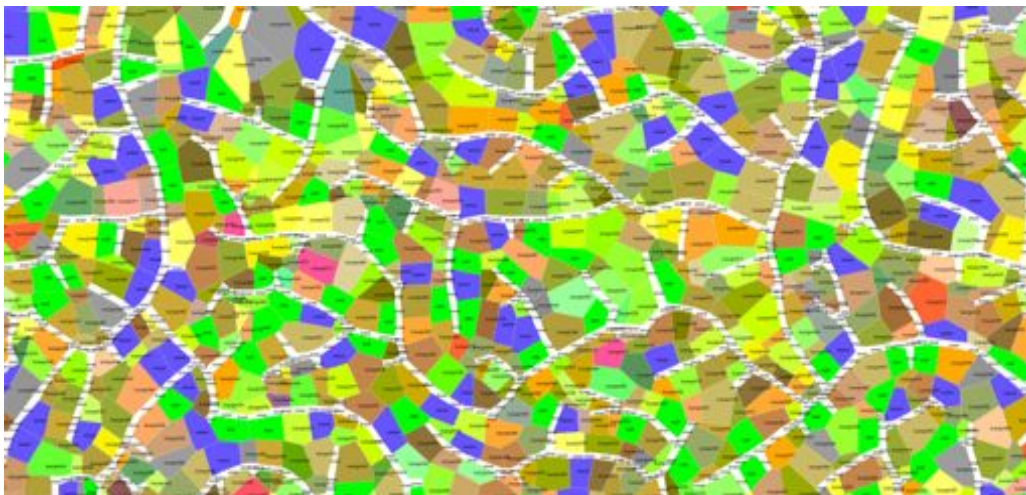
Het verkavelingsplan *Kaisersrot* is een nog verdere doorwerking en een nog complexer logaritme dat de wensen van de toekomstige bewoners of ontwikkelaars als randvoorwaarden meeneemt in het genereren van een verkavelingsstructuur. Bijvoorbeeld: een bepaald minimum en maximum oppervlak, een zo groot mogelijke afstand tot de burens, alles ontsloten met een minimale oppervlakte in beslag nemende weg, zoveel mogelijk huizen direct grenzend aan de kerk/buurthuis, geen rechte wegen langer dan 100 meter en zo zijn er nog veel meer parameters te verzinnen. Vervolgens wordt op basis van een Voronoi diagram een verkaveling gegenereerd. Nadeel is dan dat die dan wel helemaal statisch vastligt in eigendomsverhoudingen. Maar vooraf is het wel mogelijk om belangen meer of minder belangrijk te laten zijn. Dit zijn voorbeelden van stedenbouwkundige plannen die vastleggen om te bevrijden. Die programmatisch onbepaald zijn en ruimtelijke kwaliteiten onaangetast laten of zelfs vergroten of nog beter maken. Om John Stuart Mill maar eens vrij te parafraseren; *geen vrijheid zonder kaders*. Het is het soort stedenbouw waar New Yorkse "*Zoning Laws*" het eerste succesvolle voorbeeld van zijn. Maar, ook voor woonboten moet het slimmer zijn dan het geven van een maximum envelop, die vervolgens hoe dan ook in de loop der tijd helemaal volgebouwd gaat worden. Er moet een systeem van beloning in zitten. Er moet variatie en afwijking mogelijk zijn. En op zo'n manier bedacht dat die er ook "vanzelf" komt. Maar ook subtiliteit en specifiek voor de plek ontworpen. Op zo'n manier moeten de uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit leidend worden in de bouwregelgeving. Het zou ook goed zijn deze kwaliteiten niet te gaan kwantificeren, maar in te zetten op veel meer intuïtief, op ervaring gebaseerde en cultureel gedreven ontwerpkracht, omdat je het uiteindelijk altijd zult verliezen van de economen, juristen en planologen als je ruimtelijke stedenbouwkundige kwaliteit gaat kwantificeren.



woningbouwfestival Dedemsvaartweg, Den Haag, 1988



voorbeeld mogelijke ontwikkeling Wijnhaveneiland Rotterdam, 1994



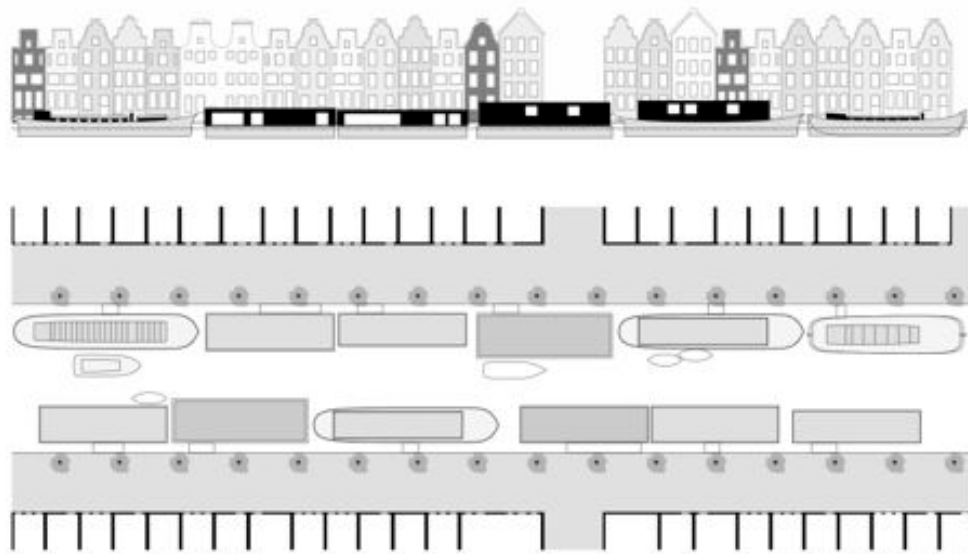
voorbeeld van door de computer gegenereerd verkaveling, 1999

Bestemmingsplannen, ruimtelijke kwaliteit en welstand

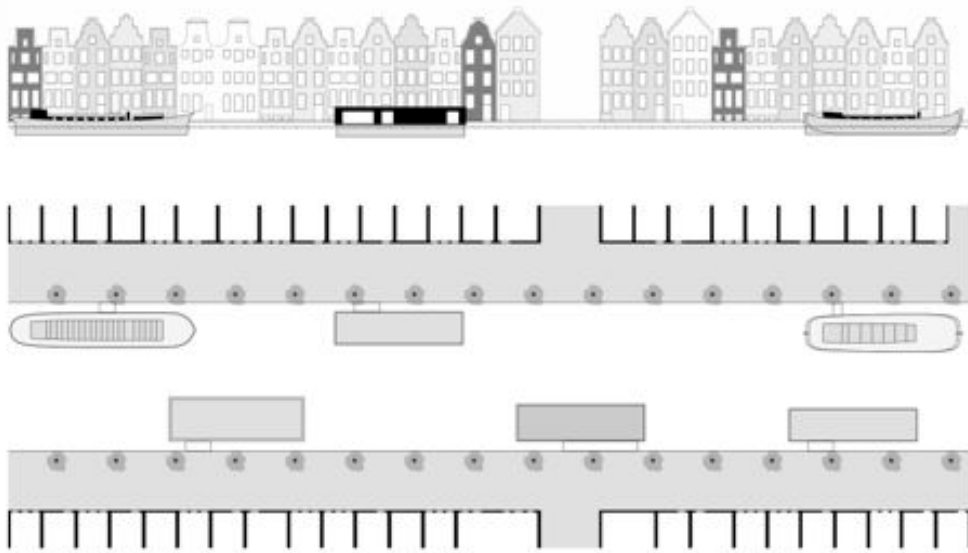
Het voert buiten het kader van dit verkennende onderzoek om een concreet en compleet ontworpen stedenbouwkundig-/ bestemmingsplan met daarin geïntegreerd de welstandscriteria voor woonboten te maken.

Maar in abstractie en algemeenheid zou zo'n plan ten eerste de stedelijke ruimte moeten beschrijven en moeten waarderen. Om vervolgens te formuleren hoe die waardering bewaakt kan worden en zelfs versterkt. Vervolgens dienen er regels opgesteld te worden waarmee enkel het te waarderen ruimtelijke concept wordt bewaakt en versterkt. Deze regels dienen vervolgens getest te worden door middel van het daadwerkelijk ontwerpen van gebouwen binnen die regels, om te kijken of ze ook werken zoals ze bedoeld zijn. En dat testen dient uitvoerig te zijn om te kijken hoe ook met slechte bedoelingen de gewenste kwaliteiten toch overeind blijven. Dat testen is iets wat maar al te vaak lijkt te worden vergeten in stedenbouwkundige plannen, welstandsnota's en andere regelgeving.

Om toch te proberen een aanzet te geven van waar zoiets toe zou kunnen leiden is hiernaast geïllustreerd hoe een willekeurig (Amsterdams) stedelijk water er eerst uit ziet en hoe na een aantal decennia 50% van het aantal ligplaatsen is verdwenen. Natuurlijk is dit ernstig vloeken in de woonbootkerk, er verdwijnen ligplaatsen. Maar zelfs uit de plattegrond blijkt al hoe zeer de ruimtelijk kwaliteit van zo'n soort gracht met sprongen verbetert als er 50% minder boten zouden zijn. Dat komt omdat dan weer zichtbaar is wat water is, wat gevelwand is, wat kade is en dat er losse autonome objecten in het water drijven die als zodanig zijn waar te nemen. En niet zoals bijvoorbeeld bij de Jacob van Lennepkade in Amsterdam over grote stukken het geval is de, waar ene kant van de ruimte begrensd wordt door normale bebouwing van +/- 4 lagen hoog en de andere kant door de achterkanten van woonarken van al snel 2 tot 3 meter hoog. Precies dat is de reden waarom veelal woonboten zo'n slecht imago hebben. Niemand zit te wachten dat één zijde van een straat begrenst wordt door de achterkanten met gammele schuttingen, kapotte fietsen, lege kratten kortom het schuurtje in de achtertuin maar dan direct in de openbare ruimte. Het zou goed zijn als het opnemen van de woonboten in bestemmingsplannen tevens wordt aangegrepen om een slag te slaan in de ruimtelijke kwaliteit. Natuurlijk is het vooral van belang dan heel goed en precies te kijken naar de specifieke situatie, hoewel er natuurlijk overeenkomsten zijn is ieder water anders. En spelen bijvoorbeeld in een plassengebied zoals Vinkeveen, de Prinsenhof in Friesland of de Rottemeren boven Rotterdam weer hele andere overwegingen. Maar het wordt tijd om te erkennen dat de grootste slag in de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van woonboten-oeveren te maken is door veel minder woonboten per meter oever toe te gaan staan. Kortom een lagere dichtheid. Dat is vervelend voor de eigenaren en bewoners van woonboten maar ook voor de gemeenten. Het zal een pijnlijk, moeizaam en duur proces worden. Het is mogelijk om dit proces iets minder pijnlijk te maken door er als gemeente voor te zorgen dat uiteindelijk het totale aantal ligplaatsen groter wordt, maar dat er minder woonboten per meter oever zullen zijn. Kortom dat er meer rakken met woonboten gemaakt worden, waar dan wel veel minder woonboten zullen liggen. En daarbij is het opheffen van situaties waarbij woonboten twee tot drie en soms wel vier dubbeldik liggen ook voor de eigenaren en bewoners natuurlijk een goede zaak. Zeker als het arken of opgebouwde schepen betreft.

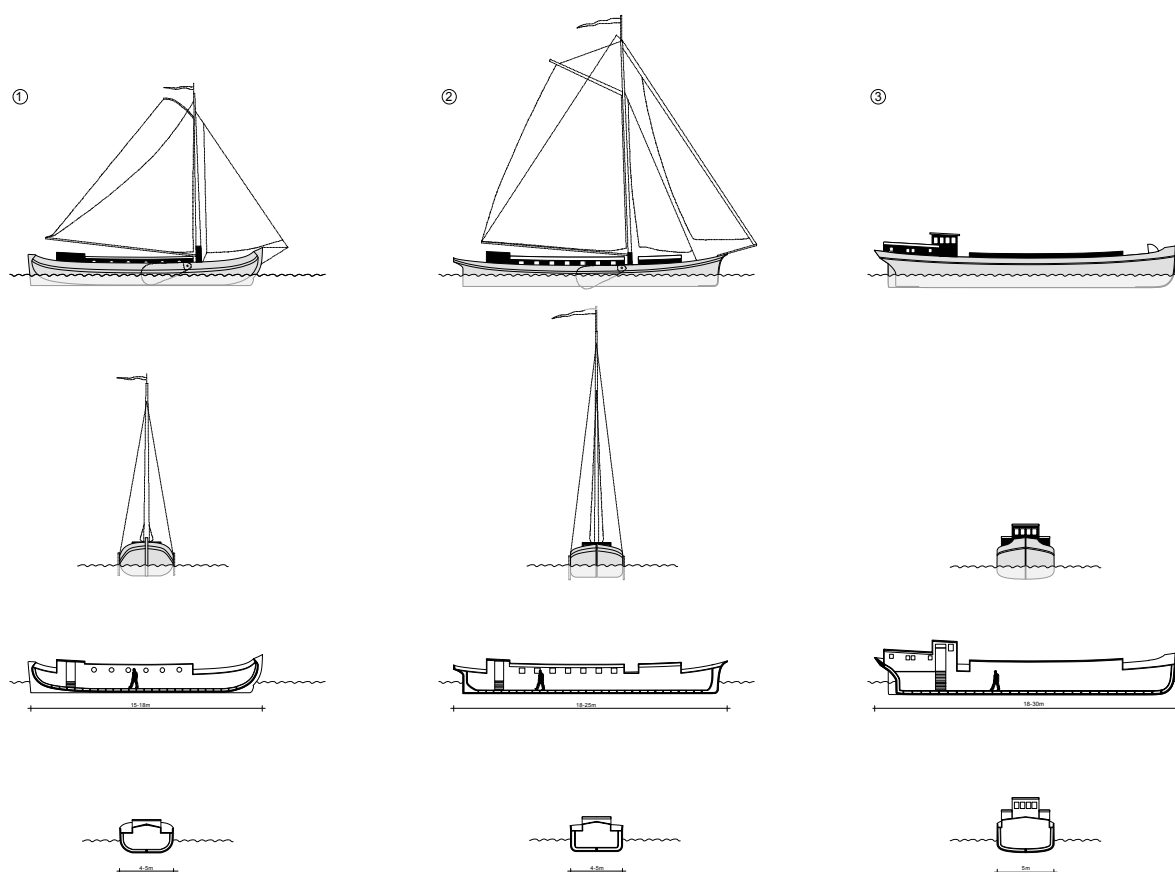


een prototypische gracht met woonboten en gevelwanden



dezelfde prototypische gracht, met 50% minder woonboten

Naast de stedenbouwkundige aspecten zou het een schaal kleiner moeten gaan over het formuleren van grenzen aan de architectonische objecten, in dit geval de drijvende huizen. Dat zou dan bijvoorbeeld kunnen door een laag object (waar je overeen kan kijken) te belonen met meer m3. Of afwisseling in hoogte en plasticiteit te belonen met meer hoogte en/of meer m3. Op dit moment worden in Amsterdam, maar ook andere steden, historische schepen al beloond, omdat deze langer en hoger mogen zijn dan bijvoorbeeld arken en vaartuigen (opgebouwde historische schepen). Ook zouden lengte, breedte en hoogte verhoudingen aan een bepaald getal kunnen voldoen. Al dan niet ontleend aan bijvoorbeeld de gulden snede of juist het plastische getal van Van der Laan. Nog een schaal kleiner komt dan de materialisering aan bod. Regels zoals bijvoorbeeld dat kleur en materiaal niet gelijk mogen zijn aan een belending, of een andere richting (horizontaal/verticaal) moeten hebben dan de burens, zijn dan veel meer open dan het simpelweg verbieden of juist voorschrijven van een bepaalde kleur en materiaal. Tot slot de detaillering, “de plek waar onze sensorische en perceptuele vermogens raken aan de meer intellectuele of conceptuele kanten van het gebouw.”¹³ Ook hier zou een percentage dat de uiterste buitenmaten mag overschrijden of juist daar verder binnen moet vallen goed zijn om veel meer vrijheid in vormgeving en plasticiteit in de gevel en dak mogelijk te maken. Maar ook bij het detail moet gekeken worden naar het grote ruimtelijke geheel waarin dat detail zich bevindt en in hoeverre dat detail zich verhoudt tot het architectonische concept van dat geheel.

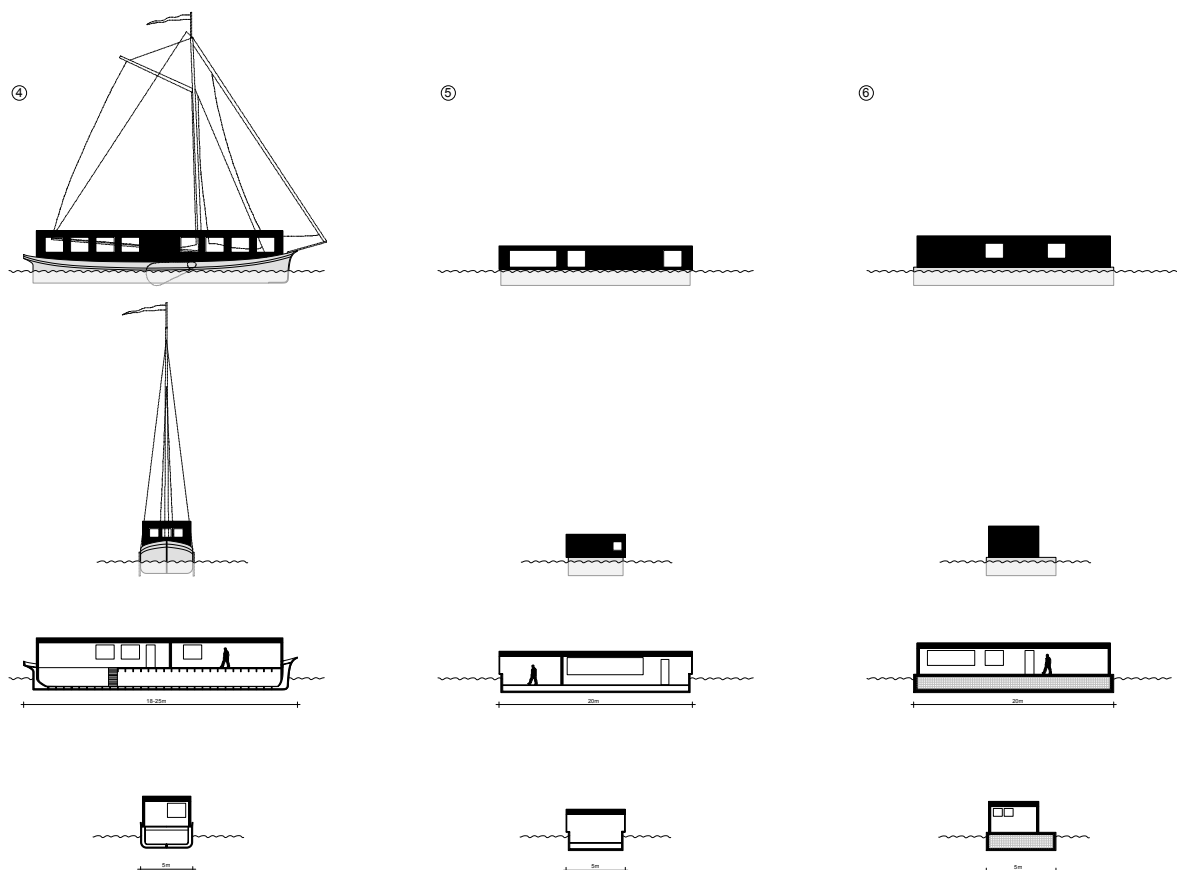


¹³ Arie Graafland in de Architectuur van het onbehagen, *dakloos in New York en Amsterdam*, SUN, Nijmegen, 1995

Hieronder is de hoofd typologie van woonboten getekend. Nummer 1, 2 en 3 zijn historische schepen: no.1 een Tjalk, no.2 een Klipper en no.3 een zogenaamde “Luxe Motor” of “Steilsteven”, de eerste als motorisch aangedreven vrachtschepen gebouwde schepen. Die schepen zijn vaak een klein beetje zijn aangepast om in te wonen. Zo is bijvoorbeeld de den (opstaande rand op het dek van het laadruim) verhoogd voor wat meer hoogte binnen, zijn er vaak ook lichtranden in geplaatst en vaak ook enkele ramen in de luikenkap. Over het algemeen kan je er nog steeds zo mee wegvaren.

No.4 is wat Jord den Hollander ooit eens *Schark* heeft gedoopt. Geen schip en geen ark, maar iets ertussenin. De term woonvaartuig komt ook voor. Het is uit welstandsoverwegingen het meest problematische type. De oorspronkelijke vormgeving wordt geweld aangedaan. Vorm, inhoud, betekenis en functie zijn los van elkaar komen te staan. Vaak is er een daverend contrast tussen de oorspronkelijke romp en de nieuwe opbouw gemaakt. De samenhang is er niet. Er zijn enkele voorbeelden waar het de ontwerper wel gelukt is om een nieuw soort geheel te maken van romp en opbouw terwijl tegelijkertijd beiden nog in hun eigen hoedanigheid herkenbaar zijn.

No.5 en no.6 zijn arken. No. 5 met een betonnen bak met hout skelet opbouw en no.6 een opbouw op een onzinkbaar drijflichaam. Deze wel eenduidig, een woondoos op het water, niks meer en niks minder. Bij beide types is de beëindiging aan de boven en onderzijde vaak problematisch. De alu daktrim aan de bovenkant en de groen uitgeslagen terugliggende betonnen rand van 30 cm hoog aan de onderkant, doen vaak alle ambitie die daar tussenin zit teniet.



Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Tot op heden is de juridische staat van woonboten niet helder.

- Het is onduidelijk of woonboten een bouwwerk zijn;
- het is niet duidelijk of een woonboot roerend dan wel onroerend goed is;
- daarom is ook niet duidelijk of woningwet en bouwbesluit van toepassing zijn;
- daarom ontstaat er rechtsongelijkheid en rechtsonzekerheid voor bewoners en eigenaren van woonboten;
- dat is slecht voor het investeringsklimaat voor woonboten;
- dat leidt tot een slechtere ruimtelijke kwaliteit van woonboten

Woonboten zijn zelden tot nooit opgenomen in bestemmingsplannen.

- Dat leidt tot rechtsongelijkheid en rechtsonzekerheid voor bewoners en eigenaren van woonboten;
- dat is slecht voor het investeringsklimaat voor woonboten;
- dat leidt tot een slechtere ruimtelijke kwaliteit van woonboten

In een toenemend aantal gemeenten zijn er wel welstandscriteria voor woonboten van toepassing (o.a. Amsterdam, Leeuwarden, Groningen, Hoorn, Wormerland en Alkmaar).

- Dat is vreemd want vanuit de landelijke wetgeving kan je geen welstandelijke eisen stellen aan roerende zaken die geen bouwwerk zijn;
- veel criteria hebben weinig met welstand of ruimtelijke kwaliteit te maken;
- de welstandsnota op het water wordt gebruikt om de lacune in wet- en regelgeving voor woonboten op te vullen.

Het integraal van toepassing verklaren van de bouwregelgeving op het land voor woonboten is onmogelijk en leidt tot bizarre en onwenselijke situaties.

Aanbevelingen

Woonboten zijn roerend, ze drijven en je kan ze verplaatsen: hou dat zo.

Niet alles wat drijft, waaronder woonarken, zijn schepen: verander dat.

Neem woonboten op in bestemmingsplannen of in de opvolger daarvan, in de nieuwe omgevingswet

Integreer welstandsnota en bestemmingsplannen en laat de ruimtelijke kwaliteit leidend zijn in het opstellen daarvan, door specialisten in die ruimtelijke kwaliteit.

Verklaar de NTA 8111 **niet** van toepassing, maak deze **niet** tot norm.

Maak een speciale categorie voor woonboten in het bouwbesluit zoals die nu ook al voor woonwagens geldt. En geef daarin veel meer vrij.

Voer een EPC in voor nieuwbouw woonboten.

Maak uitzonderingen voor varende monumenten.

Grijp het invoeren van ruimtelijke ordeningsregelgeving en bouwregelgeving op het water aan om te experimenteren met een veel meer open en flexibel geformuleerde wetgeving, gericht op beloning in plaats van sancties. Hou zo'n experiment minstens 20 jaar vol.

Literatuurlijst

SEV advies inzake waterwonen.
Wat beweegt de woningmarkt?
Jeroen Singelenberg, Rotterdam 2008

SEV-vervolgadvies waterwonen
Jeroen Singelenberg, SEV, Rotterdam 2010

Waterwonen goed geregeld!
De belangrijkste verbeterpunten om peilbestendig woningbouw te bevorderen,
eindrapport, INTRON, J. Baarsma, T.C. Gijsbers, R. Leppers, m.m.v. J. Meijer
8 april 2008

Vaste grond onder de voeten
Over de rechtspositie van waterbewoners ten aanzien van de ligplaats
RIGO bv & Grooten advies en management, Sjoerd Zeelenberg, Jan Scheele-
Goedhart, Yvonne Grooten, Amsterdam mei 2013

Woonboten opnemen in Bestemmingsplannen
een gereedschapskist en vraagbaak
Dienst Binnenwater beheer Gemeente Amsterdam, maart 2006

Stand van zaken thema's Wonen op Water bij de stadsdelen
Projectbureau Wonen op Water, gemeente Amsterdam, Amsterdam 2007

Welstandsbeleid voor woonboten in Noord Holland
Themacommissie WZNH adviescommissie voor ruimtelijke kwaliteit
Alkmaar oktober 2008

Woonschepen in de volkshuisvesting
scriptie juridische faculteit Groningen,
Gerald de Jong, augustus 1981

Ontwerp woonschepenwet 1975

Werkmap "Landelijk Symposium, Wonen op het water – van willekeur naar beleid"
Gemeente Groningen, Woonschepencomité Groningen, Groningen september 1991

Verslag "Landelijk Symposium, Wonen op het water – van willekeur naar beleid"
André Hoornstra, Freek Nauta, Ria Kuilder, Groningen oktober 1991

Beleidsregels welstand ligplaatsen Leeuwarden
gemeente Leeuwarden, Leeuwarden mei 2000

Welstand op het water, Stadsdeel centrum
gemeente Amsterdam, Amsterdam januari 2009

Nota Woonschepen, Wijdmeren,
Wijdmeren januari 2011

Drijvende woningen en de bouwregelgeving
Handreiking voor ontwikkelaars, bouwers en gemeentelijke plantoetsers
VROM Inspectie, april 2009

Richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen
(Boortrichtlijnen 2008), gemeente Amsterdam, Amsterdam maart 2009

- Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik
Stadsdeel Oost, gemeente Amsterdam, Amsterdam juni 2013

- Gemeenteblad 26, vaststelling welstandscriteria voor woonvaartuigen en woonarken
Gemeente Amsterdam, Amsterdam juni 1996

Jubileum nummer 25 jaar LWO WBM, nr. 1 2001

Waterwonen in Nederland
Anne Loes Nillesen, Jeroen Singelenberg, NAI Publishers, Rotterdam 2011

Concept omgevingswet, “Toetsversie”
Staat der Nederlanden, Den Haag 2013

NTA 8111/ Nederlandse Technische Afspraak, drijvende constructies.
NEN, Delft 2011

Waterwet 2009

Welstand op een nieuwe leest. Rijksgebouwendienst VROM, Den Haag 1999

Advies College van Rijksadviseurs over de Omgevingswet, brief aan de minister
mevrouw Schultz van Haegen, Den Haag 3 mei 2013

Marine County, California, chapter 19.18 regulation of the construction and
maintenance of floating homes

Canada; floating home association, standards for float homes

Duitsland; Hochwasserfibel, Bauvorsorge in Hochwassergefährdeten, Nordrhein-
Westfalen

Dit onderzoek kwam tot stand dankzij een bijdrage van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, tegenwoordig Stimuleringsfonds Creatieve Industrie.

Jasper de Haan | architecten 2014

Team:

Jasper de Haan

Isabel Marcos Solorzano

Dominique le Pair

Met dank aan Martine van Lier

Jasper de Haan | architecten

Voorburgstraat 213

3037 ER Rotterdam

T: 010-4675573

E: info@jasperdehaanarchitecten.nl