

Zwolle, 6 juni 2015.

Onderstaand de visie van Han Visser (lvbhb)

Aangaande : Internetconsultatie Wijziging Woningwet met definitie Bouwwerk.

Kennelijk doel van de aankondiging: het eenduidig en eenvormig vaststellen wat al dan niet een bouwwerk is dat onder de Woningwet en de WABO valt.

Daarin wordt gesteld dat een woonboot en een drijvende woning *slechts in beperkte mate* afwijken van andere woningen.

Naar mijn opvatting wijken woonschepen, woonboten, drijvende woningen en zeker varende woonschepen *overwegend* af van andere woningen. Zowel uitwendig als inwendig. Juist het afwijkende is de essentie van deze “bouwwerken”. Met name de inventiviteit en uitdaging bij het omgaan met gegeven beperkingen van een woonschip of ark en de charme van zijn architectonisch- of historisch uiterlijk.

Ik moet de eerste rondvaartboot of sightseeingbus nog tegenkomen in de kennelijk vorm en gewenste afmetingen van bouwwerken in de gemiddelde buitenwijk.

Er is naar mijn opvatting in het geheel geen noodzaak aantoonbaar tot het vaststellen van een definitie van het begrip Bouwwerk. Net zo min als het definiëren van grootte en vorm van een muizenhol, een vogelnest of een aquarium.

Er bestaat geheel geen relatie tussen het definiëren van een bouwwerk en het legaliseren van drijvende bouwwerken. Ik heb tot op heden ook nog geen kennis genomen van een illegale woonwijk of illegaal industrieterrein.

De ronde van het beschrijven van Nederland in bestemmingsplannen ligt zover ik weet al enige jaren achter ons. Er wordt heden geen schep of (meer)paal in de grond gestoken voordat het bestemmingsplan van het betreffende gebied is doorgenomen.

Het is geen nieuw fenomeen dat er voor het indienen van een wetsvoorstel een consultatie wordt uitgeschreven. Onze reactie op de regeling en visie dient naar mijn opvatting te zijn dat de voorgenomen wijziging Woningwet en WABO volslagen overbodig is.

2: Handreiking drijvende bouwwerken.

De Raad van State heeft mijns inziens de plank misgeslagen met het slechts benoemen van een woonboot en drijvend bouwwerk als bouwwerken die vallen onder Bouwbesluit 2012. In het kader van het 'Buitenwijkdenken' kan ik me indenken dat er mogelijk iets te reguleren valt op het gebied van Bouwmarktmaterialen, Kemakeuren en Nen-normen. Waarbij aardbevings- en Tsunamibestendigheidnormen op heden ook niet verkeerd zijn.

Gezien het veelvuldig voorkomen van het verschijnsel dat bij het bouwen of verbouwen van een te bewonen schip menig eigenaar of bouwer van die schepen geneigd is om tot aan- of zelfs overschrijden van de grenzen te gaan van maatschappelijk verantwoorde normen en/of afmetingen is het afspreken van een kader binnen eigen gelederen naar mijn opvatting wel wenselijk.

Woonschepen, zeker varende woonschepen, vormen een **nog niet genoemde** en geheel andere categorie. Daarbij zijn de gegeven beperkingen van schip of casco een uitdaging om tot een comfortabele- en doelmatige woonwijze te komen. Waarbij eisen van veiligheid bij deelname aan vaarverkeer, milieunormen en onderhoud leidend zijn.

Niet uit het oog te verliezen dat eisen gesteld mogen worden aan toegankelijkheid, leefruimte, kwaliteit en veiligheid van de gebruikte materialen. In die zin kunnen we middels deze nota nog wat leren van oa brandveiligheid, vluchtwegen en omgevingsvereisten, alswel dat een paar onderwerpen nadere studie kunnen gebruiken.

Daarom voeg ik ik opmerkingen met betrekking tot “Bzk/drijvende bouwwerken in het Bouwbesluit” bij.

1: Inleiding

We zouden zelf een definitie kunnen beschrijven voor het begrip “Woonboot”

Het in kaart brengen van toepasbare technische voorschriften is wat anders als het in kaart brengen van knelpunten. Ik ga voor het eerstgenoemde.

Dat deze “handleiding” gebruikt kan worden door een bouwer van Drijvende Bouwwerken getuigt van discriminatie. Welke zowel in positieve- als in negatieve zin kan worden uitgelegd/gehanteerd. Als je het goed wil doen, zou iedereen wat aan een handreiking kunnen hebben.

“Doelgroep”, 4^e regel: In welke gevallen worden de benoemde prestatie’s verlangd? Dit geeft mij een indruk/omschrijving van willekeur.

Karakteriseringdrijvend bouwwerk:

In één zin worden drie soorten genoemd én dat er meerdere soorten zijn. Nietszeggend ambtenarenniveau. Tevens is de omschrijving “bak” kortzichtig. Kan ook een vlot zijn in al zijn verschijningsvormen.

Nieuwbouw:

Beperkingen in hoogte verdient een omschrijving in maximum (uitwendig) als minimum (inwendig) die niet alleen een nautische- of planologische reden hebben.

Voorbeeld: de hoogte van de opbouw mag bij varende schepen geen beperking zijn bij het uitzicht vanuit de stuurhut. (zoals bij sommige fiets-vaarvakantieschepen het geval is)

Verplaatsen:

Mooi dat verplaatsen van een bewoond schip kan, maar op- of aanbouw na verplaatsing dient wel gereguleerd te zijn. Dit mag dus **niet** buiten het bestek vallen.

Transformeren van vaartuig naar drijvend bouwwerk:

Het uiteindelijke resultaat zou moeten gelden, dus **niet** buiten beschouwing laten.

2: Drijvend bouwwerk:

Breedtebeperking om nautische reden is niet aan de orde. Een drijvend bouwwerk kan ook ter plaatse worden gemaakt.

Stabiliteit is het belangrijkste punt.

Hoogtebeperking dient aan de voorschriften van het bestemmingsplan te voldoen. Dit is per gemeente verschillend.

Definitie perceel:

De grenzen van een perceel niet stellen tot aan het hart van de vaarweg of openbare weg. Een soort "rooilijn" te land of te water is wel relevant.

Vrijboord:

Is 20 cm bij een bak wel voldoende? Denkend aan golfslag.

Wat is onze mening tav vrijboord van patrijspoorten en ramen in varende woonschepen?

Comfort woonschip en bouwwerk:

Wat kunnen we bij varende woonschepen denken aan vrijboord, slingeren en stabiliteit?

Verankering, pag. 6:

Wat vinden we van veiligheid en brandwerendheid van landvasten bij statische en dynamische woonschepen? Zijn er onderzoeksgegevens bekend en/of kunnen we iets naar de leden adviseren?

Afscheiding vloeren < 1m van wateroppervlak, pag 6:

Afscheiding of geen afscheiding? Wie is het bevoegd gezag die dit beoordeelt?

Zie ook de daar onder staande strofe betreffende kinderen.

Vluchtroute bij brand, pag7:

Naar mijn mening dient ieder woonvaartuig een goed aangegeven vluchtroute naar 2 kanten te hebben. Daar waar deze een trap bevat: brandvertragend uitgevoerd. (wat is brandvertragend klasse C?)

Eisen aan de hellingbaan:

Zijnde loopplank of al dan niet drijvende steiger: Te voorzien van leuning en antislip

Beweegbare constructiedelen aan de waterzijde:

Zijnde geen openslaande ramen, deuren of luiken waar je tegenaan kunt varen.

Brand en rook:

Het lijkt me een strak plan om voor de leden een artikel te maken met duiding gevaren en aanwijzingen hoe te handelen.

Brand in geval van aan elkaar gemeerde schepen of schepen aan weerszijden van een smalle steiger:

Vluchtroutes over een steiger:

Misschien daar ook een preventief artikel over maken. Mogelijk samen met de schepenverzekeraars.

Vluchtmogelijkheden, pag. 11:

Vluchten langs andere wegen zoals vluchtluiken en ramen moet mogelijk zijn.

Bij varende schepen: bijna ieder schip heeft een bijboot om te kunnen vluchten. Er mogen aanwijzingen worden gesteld over snel te water kunnen laten.

Plasbrand:

Denk aan brandende benzine, zoals destijds bij het ongeval bij Lobith

Integrale toegankelijkheid:

Van buiten af te openen deuren, zoals bij toilet en badkamer?

Pag 13:

Dikte loopplank van zeker 2 cm geeft altijd een struikelmogelijkheid. Aflopen naar 0 is geen praktische optie.

Als er een eis bestaat aan buitenberging, dient ook elk bewoond schip op zijn ligplaats de beschikking te hebben over een buitenberging.

3.4: energiezuinigheid.

Zijn er onderzoeken bekend naar energiebehoudende waarden van oa ook dunne materialen?

3-5-1: Leidingen tussen schip en wal. Zijn daar uniforme eisen aan gesteld?

3-5-4: veilig onderhoud plegen:

Een bootje en/of vlot is minimaal noodzakelijk. Maar.....mag dat wel; aan de buitkant onderhoud plegen??.