Varende woonschepen en Bouwbesluit

Zienswijze op de consultatie
Wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk 1 mei 2015

Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN),
Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Binnenvaart Logistiek Nederland BLN - Koninklijke Schuttevaer
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN)
Mobiel Erfgoed Centrum (MEC)
Platform Waterrecreatie
Maritiem Museum Rotterdam
Stichting Erfgoedhavens Rotterdam
Museumwerf Vreeswijk Nieuwegein
Museumhaven Gouda
Stichting Museumhaven Willemsoord Den Helder
Stichting Museumhaven Leeuwarden
Schepencarrousel

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State waarin een woonboot in Amsterdam als bouwwerk en omgevingsvergunningsplichtig is aangemerkt is het voornemen om de definitie van bouwwerken te wijzigen. Door deze wijziging vallen drijvende objecten die langer dan drie maanden met een woon- of andere gebruiksfunctie ergens afgemeerd liggen onder de Woningwet en daarmee onder het Bouwbesluit en de Omgevingswet. De bedoeling is dat alle bestaande gevallen via een overgangsregeling de vereiste vergunning krijgen, nieuwe gevallen moeten een omgevingsvergunning aanvragen.
Voor woonarken, watervilla's, drijvende hotels en andere drijvende objecten die slechts in beperkte mate afwijken van woningen op het land is dat begrijpelijk. Er is echter een categorie drijvende objecten die sterk afwijkt van vergelijkbare objecten op het land: de varende schepen met een woon- of andere gebruiksfunctie, in dit stuk kortweg omschreven als 'varende woonschepen'.

Varende woonschepen wijken door hun aard zodanig af van woonarken, watervilla's of woningen op het land dat het in de rede ligt vrijstelling te verlenen voor deze categorie drijvende objecten. De technische en ruimtelijke eisen zouden voor varende woonschepen onevenredig zwaar uitvallen en dit voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel.
Situaties die klaarblijkelijk gevaar op zouden kunnen leveren zouden middels een handreiking die gekoppeld wordt aan een ligplaatsvergunning geregeld kunnen worden, hoewel voor alle bestaande situaties hier blijkbaar geen bezorgdheid over bestaat, want die vallen binnen de overgangsregeling. Het ligt meer voor de hand om voor deze handreiking aan te sluiten bij bestaande technische eisen voor de scheepvaart, die al van toepassing zijn op varende woonschepen, dan bij het Bouwbesluit. Bovendien mogen lidstaten niet ingrijpen op de technische eisen die al Europees gesteld worden aan schepen.
Het mobiele karakter van varende woonschepen is op vele terreinen strijdig met de kaders van de Omgevingswet die ervan uitgaat dat een object in plaats bepaald is. Dit levert veel knelpunten en beperkingen op voor varende woonschepen. Ook voor bestaande historische havens zal dit ongewenste effecten hebben, want die zijn juist gebaat bij de dynamiek van schepen die mobiel zijn.

De wetstekst correspondeert niet met de bedoelingen als omschreven in de Memorie van toelichting. Dit zal voor varende woonschepen veel onbedoelde gevolgen hebben en jarenlange juridische procedures en rechtsonzekerheid geven. Deze problematiek heeft jarenlang voor woonarken bestaan en zou nu voor varende woonschepen gaan gelden.
De overgangsregeling kent voor varende woonschepen vele lacunes en zal veel onbedoelde gevolgen hebben en onzekerheid veroorzaken voor huidige bewoners van varende woonschepen die nu passen binnen de huidig regelgeving.

Varende woonschepen vormen een belangrijk deel van het varend erfgoed in Nederland. De Raad van Europa heeft middels een 'Recommendation' de nationale overheden opgeroepen om meer aandacht te geven aan het varend erfgoed. Het ministerie van OC&W en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ondersteunen dit. De regeling zal hieraan moeten worden getoetst en aangepast.
De behoudsorganisaties van historische schepen doen in deze zienswijze aanbevelingen en zijn bereid om hun kennis te delen en mee te werken aan een regeling die recht doet aan het behoud van het waardevolle Nederlandse varend erfgoed.

In bijlage I wordt een beeld geschetst van de varende woonschepen en de bijzondere waarde als varend erfgoed die de grote groep van historische schepen hierin vertegenwoordigt.

In bijlage II worden de bezwaren met betrekking tot de volgende punten toegelicht:
1. De voorgenomen wijziging is duidelijk bedoeld voor de categorie woonarken en watervilla's.
2. In de toets van de voorgestelde wetgeving door DGMR in het rapport 'Drijvende bouwwerken en bouwregelgeving - Inventarisatie Bouwbesluit 2012' is alleen gekeken naar nieuwbouwobjecten in de categorie woonarken en watervilla's.
3. Varende woonschepen wijken in essentie af van woningen. Hierdoor ontstaan veel knelpunten met de technische voorschriften van het Bouwbesluit.
4. De Wabo gaat ervan uit dat een object in plaats bepaald is. Bij varende woonschepen is dat niet het geval, waardoor er ook op dit terrein vele knelpunten ontstaan.
5. Vrijwel alle varende woonschepen zijn in bezit van en worden bewoond door particuliere eigenaren.
6. Van toepassing zijnde Europese scheepvaart regelgeving en de bijbehorende verplichte technische eisen voor schepen (Certificaat van Onderzoek (CVO)).
7. De Memorie van toelichting wordt niet gedekt door de tekst van de wetswijziging.
8. De overgang van voormalige bedrijfsvaartuigen naar een woonfunctie staat onduidelijk omschreven.
9. De voorgenomen wetswijziging heeft grote gevolgen voor een deel van de beroepsvaart en chartervaart.
10. De overgangsregeling heeft voor varende woonschepen veel lacunes.
11. Een groot deel van de varende woonschepen zijn voormalige bedrijfsvaartuigen met een bijzondere waarde als mobiel erfgoed. Met de voorgestelde wijziging komt het voortbestaan van veel van het varende erfgoed in gevaar.
12. Varende woonschepen worden in sterke mate beperkt om van ligplaats te veranderen.
13. Beheer van historische havens en ligplaatsen.
14. Kennis behoudsorganisaties.

Reünie van de vereniging voor historische bedrijfsvaartuigen LVBHB 2014 in Den Helder

<u>Aanbevelingen:</u>
1. Erken dat de wetswijziging alleen bedoeld is voor woonarken, etc., niet voor varende schepen;
2. Stimuleer behoud door gebruik van varend erfgoed door zekerheid, soepele regelgeving en vermindering van lastendruk;
3. Betrek in het kader van behoud van varend erfgoed het ministerie van OCW;
4. Onderzoek de knelpunten voor varende woonschepen (bouwtechnisch, ligplaats, overgangsregeling);
5. Verleen bestaande en nieuwe historische schepen vrijstelling;
6. Voer middels een handreiking een beperkte toets uit op (brand-)veiligheid (klaarblijkelijk gevaar);
7. Laat de toelating van schepen in historische havens bij de havens;
8. Maak gebruik van de kennis van de behoudsorganisaties.

Deze zienswijze wordt ingediend namens de belangrijkste organisaties voor behoud van varend erfgoed, de beroeps-binnenvaart, mobiel erfgoed en museumhavens.

Bijlage I
Varende woonschepen

Nederland heeft een uitgebreide collectie van historische schepen die aansluit bij de belangrijke rol die de scheepvaart heeft gehad in de economische ontwikkeling van ons waterrijke land, en die uniek is in de wereld.
Volgens de Erfgoedmonitor van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (http://www.erfgoedmonitor.nl/indicatoren/mobiel-erfgoed-historische-schepen) zijn er in Nederland zo'n 6.000 historische schepen. De helft daarvan bevindt zich in varende staat. Hiermee wordt bedoeld dat de schepen zich kunnen voortbewegen zoals dat oorspronkelijk het geval was. Het zijn naast pleziervaartuigen (1.000) voormalige bedrijfsvaartuigen waarvan een groot deel bestaat uit vrachtschepen (ca. 2.400), sleepboten (1.400) en vissersschepen (800), maar ook een aantal passagiersschepen. In het Nationaal Register Varende Monumenten staan 3.000 schepen geregistreerd. Daarnaast bestaat er een groot aantal varende woonschepen die (nog) geen historische status hebben, maar wel een historische oorsprong hebben. Ook deze schepen vertegenwoordigen een deel van de historie van de bedrijfsvaartuigen in Nederland.
Zo'n 430 historische schepen is in de vaart als charterschip en vaart commercieel met betalende passagiers aan boord. Het overgrote deel van de schepen is echter in particulier eigendom en wordt door de eigenaren bewoond, als middel om deze historische schepen in stand te kunnen houden (behoud door gebruik), conform het rijksbeleid voor cultureel erfgoed.
De schepen zijn vanuit de binnenvaart in het kader van behoud omgebouwd tot woonschip of zijn vanaf het casco of vanuit een slechte staat gerestaureerd naar de oorspronkelijke vorm en bewoonbaar gemaakt. Er worden historische casco's teruggebracht in de oorspronkelijke staat waarbij voor zeilschepen de hele opbouw met mast, tuigage en stuurinrichting nieuw wordt gebouwd. Ook worden er replica's gebouwd volgens de oorspronkelijke bouwtekeningen van de schepen. In de meeste gevallen zijn het particulieren die veel tijd en geld steken in het restaureren, ombouwen en onderhouden van de schepen. In vrijwel alle gevallen gebeurt dit zonder dat er overheidsgeld mee is gemoeid.

Reünie van de vereniging voor historische bedrijfsvaartuigen LVBHB 2014 in Den Helder

B**ehoud door gebruik**
Om dit financieel en qua tijd mogelijk te maken is het voor de eigenaren noodzakelijk om aan boord te wonen of de schepen een andere gebruiksfunctie te geven. Kleinere schepen worden gebruikt als pleziervaartuig, maar grotere schepen vanaf ca. 16 à 18 tot meer dan 40 meter moeten worden bewoond om het behoud mogelijk te maken. Als deze schepen niet kunnen worden bewoond of het bewonen ervan veel extra tijd en kosten met zich meebrengt door regelgeving zullen deze schepen niet meer behouden kunnen worden of naar het buitenland worden verkocht waardoor ze verloren gaan voor het Nederlandse erfgoed. Nu al worden er 100 historische schepen per jaar naar het buitenland verkocht, waardoor er lege plekken ontstaan in historische stadshavens en het karakteristieke beeld en de ruimtelijke kwaliteit gevaar loopt. Het werkend houden van de voortstuwing (motor of zeil), stuurinrichting en het blijvend voldoen aan de scheepvaart wet- en regelgeving is een tijdrovende en kostbare zaak, die echter noodzakelijk is voor de instandhouding van de technische installaties van varende schepen. Varende woonschepen die hieraan voldoen zullen daarom bedoeld te zijn om mee te varen en doen dit in de regel ook. De kosten worden niet voor niets gemaakt. Veel van de schepen hebben nog motoren of andere voortstuwingsmiddelen die dateren van het begin of de eerste helft van de 20e eeuw en vertegenwoordigen daarmee een belangrijk deel van de cultuurhistorische waarde van het industriële of maritieme erfgoed.

Varend woonschip tijdens Sail

Varend houden van mobiel erfgoed
Woonarken en watervilla's worden net als tegenwoordig woonwagens, hoewel ze mobiel zijn, weinig meer verplaatst, anders dan voor vervanging en eventueel onderhoud. Met de varende woonschepen wordt echter nog steeds gevaren op de Nederlandse en Europese waterwegen. Dit is uniek aan deze wijze van wonen, het maakt het varend erfgoed zichtbaar voor het publiek en het brengt leven en verandering in historische havens. Elk jaar varen er honderden van deze schepen naar evenementen voor historische schepen. Behalve het 5-jarige Sail Amsterdam (in bezoekersaantallen veruit het grootste evenement in Nederland) zijn er jaarlijks vele tientallen evenementen door het hele land waar het publiek kan genieten van deze schepen en van de activiteiten die daaromheen worden georganiseerd. De jaarlijkse reünie van de organisatie voor historische bedrijfsvaartuigen de LVBHB trekt jaarlijks ca. 200 schepen uit het hele land. Nautische evenementen kunnen rekenen op vele tienduizenden bezoekers en een hoge publiekswaardering.

Er zijn eigenaren van varende woonschepen die het hele vaarseizoen (april-oktober) varen en van ligplaats veranderen. Er zijn ook schepen die het varen beperken tot enkele dagen of enkele weken in de vakantieperiode of het varen naar een evenement. Klassieke zeilende woonschepen nemen regelmatig deel aan de vele tientallen zeilwedstrijden die jaarlijks van Zeeland tot Groningen worden georganiseerd. Buiten het varen liggen deze schepen vaak langer dan 3 maanden op dezelfde locatie.

Varend woonschip De Trouwe Hulp uit Delfshaven tijdens de Bietentocht 2014

Havens en ligplaatsen
Nederland heeft 40 historische- of museumhavens met historische schepen waar veelal op wordt gewoond. Deze havens leveren een belangrijke bijdrage aan de historische sfeer van de binnensteden. Uit onderzoek* is gebleken dat de aanwezigheid van deze schepen in de binnensteden de economische waarde van het vastgoed in de omgeving verhoogt en de economische activiteiten, b.v. horeca, vergroot. Herhaaldelijk blijkt uit onderzoek (bv. van Atlas voor Gemeenten - 2011, 2013 en 2015) dat de nabijheid van cultureel erfgoed de de huizenprijzen doet stijgen en dat monumentale steden zich beter ontwikkelen dan steden met weinig erfgoed.

Er is door heel Nederland een netwerk van permanente, tijdelijke en passantenplaatsen voor deze schepen (zie http://ligplekkenonderweg.lvbhb.nl/) waardoor het mogelijk is door heel Nederland te varen.
In een deel van Nederland bestaat de Schepencarrousel. De schepencarrousel is een systeem waarbinnen historische schepen (zoals sleepboten, vrachtschepen en zeilschepen) uitgewisseld worden tussen verschillende ligplaatsen. De schepen liggen voor een korte periode (3-6 maanden) op een ligplaats. Op de ligplaats presenteren de schepen en schippers het verhaal van het schip en de cultuurhistorie van de scheepvaart.
Veel van de varende woonschepen hebben een vaste (winter-) ligplaats, maar een niet te verwaarlozen aantal heeft geen vaste ligplaats.

* o.a. van Luttik en Zijlstra (1997) 'Woongenot heeft een prijs; Het waardeverhogend effect van een groene en waterrijke omgeving op de huizenprijs', of Platform31 (2013) 'Cultureel erfgoed op waarde geschat; Economische waardering, verevening en erfgoedbeleid'

Definities
Een **Varend Woonschip** is '*als schip geboren',* of beter gezegd '*als zelfstandig vaartuig gebouwd en naar aard en inrichting niet aan de vaart onttrokken'*.

In de nieuwe Europese Binnenvaartrichtlijn (update van ER2006/87) is voor historische schepen de definitie geformuleerd:
"**Traditioneel vaartuig**": een vaartuig dat op grond van zijn leeftijd, zijn technische of constructieve karakteristieke eigenschappen, zijn zeldzaamheid, zijn betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of zijn betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is te worden behouden, of de replica daarvan;
"**Replica** van een traditioneel vaartuig": een vaartuig dat voornamelijk uit oorspronkelijk materiaal in overeenkomstige bouwwijze volgens tekeningen of ontwerpen als traditioneel vaartuig werd nagebouwd ".

Een **Varend historisch woonschip** is een object dat als zelfstandig vaartuig is gebouwd, dat naar aard en inrichting niet aan de vaart is onttrokken en dat op grond van leeftijd, technische of constructieve karakteristieke eigenschappen, zeldzaamheid, betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of de betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is te worden behouden, of de replica daarvan.

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) bouwt momenteel een register op waarin alle schepen die aan bovenstaande definitie voldoen worden opgenomen. Dit register kan gebruikt gaan worden om de categorie varende woonschepen te definiëren.

Erfgoedhavens Rotterdam, Haringvliet

Bijlage II
Bezwaren

1. De voorgenomen wijziging is duidelijk bedoeld voor de categorie woonarken en watervilla's:
In de inleiding en aanleiding van de Memorie van toelichting wordt hier meermaals naar verwezen:
… die veelal in slechts beperkte mate afwijken van andere woningen die al wel onder de Woningwet en Wabo vielen …
… voor vele woonboten en andere vergelijkbare drijvende objecten …
… woonboten en andere drijvende objecten zoals watervilla's en drijvende hotels …
… voor de nieuw te bouwen watervilla's, woonarken en dergelijke …

Het is begrijpelijk dat de minister bij het bepalen van het uitgangspunt dat drijvende bouwwerken aan het Bouwbesluit moeten voldoen woonarken en watervilla's voor ogen heeft gehad, niet het varend erfgoed waarop wordt gewoond of gewerkt. Varende woonschepen wijken door hun aard en beoogd gebruik zodanig af van woonarken, watervilla's of woningen op het land dat het in de rede ligt voor deze categorie drijvende objecten vrijstelling te verlenen van de vergunningplicht voor (ver)bouwen.
In de besprekingen van de ambtelijke werkgroep is dit principe onder de noemer '*als schip geboren'* ook een tijdlang gehanteerd. Door de vertegenwoordiger van de LVBHB is in de werkgroep toegelicht waarom dit noodzakelijk is. In de werkgroep ontbrak duidelijk een beeld van het fenomeen en de betekenis van de varende woonschepen. Er is geen onderbouwing waarom er geen vrijstelling zou kunnen zijn voor deze schepen.
De uitspraak van de Raad van State van april 2014 die de aanleiding vormt voor de voorgenomen wetswijziging bepaalt dat in dìt specifieke geval de woonboot als een bouwwerk moet worden gedefinieerd. In dit specifieke geval had de woonboot geen eigen voortstuwing en was naar aard en inrichting aan de vaart onttrokken. Varende woonschepen wijken hier duidelijk van af en ook daarom is er geen reden waarom er geen vrijstelling zou kunnen zijn voor deze schepen.
2. In de toets van de voorgestelde wetgeving door DGMR in het rapport 'Drijvende bouwwerken en bouwregelgeving - Inventarisatie Bouwbesluit 2012' is alleen gekeken naar nieuwbouwobjecten in de categorie woonarken en watervilla's:
Voor varende woonschepen is geen inventarisatie gemaakt en zijn de consequenties op het gebied van het Bouwbesluit en de Omgevingswet niet bekend. Wij wijzen hieronder (niet uitputtend) op een aantal van de knelpunten die er zullen ontstaan voor bestaande en nieuwe varende woonschepen. Zonder deze knelpunten te toetsen is het onverantwoord om de voorgenomen wetgeving door te voeren.

3. Varende woonschepen wijken in essentie af van woningen. Hierdoor ontstaan veel knelpunten met de technische voorschriften van het Bouwbesluit:
Bij varende woonschepen bepaalt het bestaande object en het varen primair het inwendige en het uitwendige van het object, het wonen is daaraan ondergeschikt. De buitenkant van het schip en vaak de historische waarde bepalen de mogelijkheden voor de binnenkant. Bij verbouw hebben de schepen daarom niet de mogelijkheid om zich aan te passen aan bouwregelgeving die is geschreven voor woningen op het land. Door de LVBHB is als reactie op de toets van DGMR voor nieuwe woonarken een reactie geschreven waarin hier verslag van wordt gedaan.
De wijze waarop de meeste schepen in historische havens zijn afgemeerd is volgens het Bouwbesluit niet toegestaan. De schepen liggen vaak op korte afstand of direct tegen elkaar aan. Er is niet aangetoond dat dit bij schepen kans op horizontale brandoverslag geeft. Schepen hebben door de constructie van het schip vaak niet de mogelijkheid om te voldoen aan de vereiste afstanden voor de plaatsing van ventilatieopeningen. De eis van 2 meter tot de rand van de kavel is voor varende schepen niet reëel. Door de mobiele aard van de schepen is het zelfs niet mogelijk in het ontwerp te bepalen wat de afstand tot andere schepen is. Eisen dat schepen daarom niet van hun plek mogen veranderen is niet proportioneel.
De kleine bestaande schipperswoning, de stuurhut en vaak ook de rest van het schip voldoen niet aan de vereiste hoogte- of andere maten van het Bouwbesluit. Hoogtes van 1,8 meter of minder zijn zeer gebruikelijk en bij trapgaten kan de hoogte nog minder zijn. De trappen die in woningen gebruikelijk zijn en in een luxe watervilla niet zullen misstaan zijn op de meeste varende schepen niet te vinden. Loopplanken en gangboorden voldoen niet aan de vereiste breedtematen in het Bouwbesluit, maar voldoen wel aan de technische eisen voor de scheepvaart. De toegankelijkheid van een schip voldoet niet aan de eis van maximaal 2 cm hoogteverschil of een flauwe hellingbaan. De tweede vluchtweg bestaat vaak uit een luik in het dek met een ladder (in de chartervaart met betalende passagiers wordt dit als veilig beschouwd). Ook de eisen aan installaties of het ontbreken van bepaalde aansluitingen zijn op schepen zodanig dat het conflicteert met het Bouwbesluit.

Museumhaven Utrecht

Het is noodzakelijk om deze knelpunten te inventariseren, maar beter is nog om direct te erkennen dat de voorschriften van het Bouwbesluit op teveel punten niet toepasbaar zijn op varende woonschepen.

Het Bouwbesluit 2012 kent de systematiek waarin van bestaande bouwwerken wordt uitgegaan van een minimumniveau of rechtens verkregen niveau. Deze systematiek laat zien dat afgeweken kan worden van het strenge niveau van seriematige nieuwbouwwoningen. Het is onbegrijpelijk dat in de Memorie van toelichting niet al wordt uitgegaan van het niveau van het Bouwbesluit voor bestaande bouw voor schepen die een van functie veranderen of zijn veranderd.

Het is terecht dat als er zich situaties voordoen die klaarblijkelijk gevaar opleveren er regels worden opgesteld om dat te voorkomen. Hiervoor is het Bouwbesluit echter ongeschikt. Het is heel wel mogelijk om voor de categorie varende woonschepen een handreiking te maken waarin deze regels zijn opgenomen. Hiermee kan met een beperkte maatregel, die gekoppeld kan worden aan een ligplaatsvergunning, worden gehandhaafd. Een handreiking van deze aard zou door de behoudsorganisaties verwelkomd worden.

Voor de scheepvaart staan de technische eisen beschreven in de Europese richtlijn 2006/87/EG (zie http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0087&from=nl). Het ligt voor de hand om met een handreiking voor varende woonschepen aan te sluiten bij deze technische eisen, voor zover die al niet van toepassing zijn (zie bezwaar 6) en voor zover ze relevant zijn voor wonen op een schip, of een andere gebruiksfunctie. Ook zal rekening moeten worden gehouden met het feit dat deze technische eisen zijn bedoeld voor nieuwbouw en het bij de varende woonschepen gaat om bestaande bouw.

Museumhaven Gouda

4. De Omgevingswet gaat ervan uit dat een object in plaats bepaald is. Bij varende woonschepen is dat niet het geval, waardoor er ook op dit terrein vele knelpunten ontstaan.
De voorgenomen wetswijziging gaat over het Bouwbesluit, maar heeft expliciet ook gevolgen voor de positie die varende woonschepen binnen de toekomstige Omgevingswet krijgen.
Het mobiele karakter van varende woonschepen is per definitie niet te vatten binnen de kaders van de Omgevingswet.
Een definitie van een perceel is voor een varend woonschip niet te geven. Een ligplaats in een haven of aan een kade is de ruimte die het schip inneemt. Er is geen sprake van een waterkavel zoals bij een woonark of een watervilla.
De historische havens van bijvoorbeeld Rotterdam en Gouda hebben het beleid dat schepen wel recht hebben op een ligplaats binnen de haven, maar niet op een vaste plek. Dit vergroot de dynamiek van de haven. Dit zal apart geregeld moeten worden in de omgevingsvergunning, maar een kader hiervoor is er niet. Voor de bestaande schepen die van rechtswege een vergunning krijgen is dit niet geregeld.
De redelijke eisen van welstand zijn voor varende woonschepen al geregeld binnen de havens en ligplaatsen voor deze schepen. De organisaties van de bestaande havens zijn vaak een stichting of een vereniging, of een gemeente die wordt geadviseerd door iemand van de behoudsorganisaties. Doorgaans

zijn de afspraken hierover vastgelegd in een convenant met de gemeente. De havens reguleren de cultuurhistorische en de presentatie waarde van de schepen en hiermee is tevens de handhaving geborgd. Op het niveau van het bestemmingsplan kan de gemeente kaders stellen en de cultuurhistorische waarde beschrijven en daarmee bewaken. De regulering en handhaving door de havens voldoet aan het beleid voor deregulering. Het centraliseren naar de gemeente voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel.

5. Vrijwel alle varende woonschepen zijn in bezit van en worden bewoond door particuliere eigenaren.
Deze eigenaren kiezen ervoor om met het wonen op een varend woonschip de beperkingen in comfort die eigen zijn aan het type schip dat zij bewonen voor lief te nemen en ervaren dit juist als de charme van het wonen op een varend woonschip. Dat de wetgever regels stelt aan seriematige bouw van drijvende objecten is begrijpelijk, maar voor particuliere eigenaren is dit onevenredig, zolang de veiligheid op de schepen is gegarandeerd.
In de voorgenomen wijziging van het Bouwbesluit voor particuliere opdrachtgevers, vooral op het gebied van gebruikseisen, daglicht, etc. laat de wetgever al zien dat voor particulieren de eisen van het Bouwbesluit sterk kunnen worden bepekt ten opzichte van seriematige bouw voor consumenten. Dit kan eenvoudig verder worden doorgevoerd voor een categorie woningen waar particulieren zelf voor kiezen om op te wonen.

6. Van toepassing zijnde Europese scheepvaart regelgeving en de bijbehorende verplichte technische eisen voor schepen (Certificaat van Onderzoek (CVO)).
Varende woonschepen zijn bedoeld om de Europese wateren mee te bevaren. Ten behoeve van de eenwording van de markt is voor varende schepen langer dan 20 meter vanaf 2018 Europese regelgeving van toepassing die op dit moment in de fase van implementatie is en technische eisen oplegt in de vorm van een Certificaat van Onderzoek (CVO). Varende woonschepen langer dan 20 meter voldoen op dit moment al aan het CVO of moeten daar vanaf 2018 aan voldoen. Deze verplichte technische eisen voor varende woonschepen zorgen ervoor dat schepen op grond van de scheepvaartwetgeving geen klaarblijkelijk gevaar vormen. De technische eisen die volgens de scheepvaartwetgeving aan varende schepen worden gesteld, kunnen conflicterend zijn met de technische eisen van het Bouwbesluit. De hierdoor ontstane knelpunten moeten worden geïnventariseerd. Volgens jurisprudentie (Van Gend en Loos-arrest) mogen lidstaten niet ingrijpen op de technische eisen die al Europees gesteld worden aan schepen.

7. De Memorie van toelichting wordt niet gedekt door de tekst van de wetswijziging:
In de toelichting staat veel omschreven over wat de bedoeling is van de werking van de nieuwe wetgeving, maar de tekst van de voorgestelde wetswijziging correspondeert daar niet mee. Dit zal voor varende woonschepen veel onbedoelde gevolgen hebben en een jarenlange rechtsonzekerheid geven. Immers op

basis van een Memorie van toelichting wordt geen rechtspraak gedaan, op basis van de wet wel! Daarom moet het juist in de wet zelf goed worden opgenomen. Een Memorie van toelichting geeft alleen een nadere verduidelijking van de wet.
De voorgenomen wetgeving biedt voor woonarken een duidelijk kader en, op een aantal terreinen na, meer zekerheid, maar dit geldt niet voor de categorie van varende woonschepen. Dit is mede het gevolg van het van toepassing willen verklaren van regelgeving op varende woonschepen die geen enkele rekening houd met het karakter van de schepen. De voorgenomen wetgeving is daarmee onzorgvuldig en voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel.

Madrigale Rotterdam, schip met werkplaats voor restauratie van historische schepen

8. De overgang van voormalige bedrijfsvaartuigen naar een woonfunctie staat onduidelijk omschreven:
In de toelichting staat met vage begrippen omschreven wanneer een vrachtschip waarop wordt gewoond bedoeld is om als vrachtschip of als woonschip te functioneren. Voor een vrachtschip in de actieve vaart is het duidelijk, maar zodra een schip langer aan de wal ligt wordt het onduidelijk, bijvoorbeeld door langdurige ziekte, een lange ijsperiode, en andere onvoorziene omstandigheden. Er zijn schepen waarmee bijv. door de leeftijd van de eigenaar, niet meer het hele jaar door vracht wordt gevaren. Wanneer het dan een woonschip wordt is onduidelijk. De voorgenomen wetgeving is daarmee onzorgvuldig.

9. De voorgenomen wetswijziging heeft grote gevolgen voor een deel van de beroepsvaart en chartervaart:
Schippers van vrachtschepen met beperkte afmetingen die met pensioen gaan zijn door de slechte marktsituatie vaak gedwongen aan boord van hun schip te blijven wonen als ze het schip niet kunnen verkopen. Volgens de voorgenomen wetgeving wordt het dan een woonschip en moet het aan het Bouwbesluit voldoen en moet het een omgevingsvergunning aanvragen. Het schip is om die reden ook onverkoopbaar aan particulieren, wat nu vaak gebeurt om het als varend woonschip om te bouwen. Voor veel eigenaren is het schip hun pensioen, maar dat is binnen de voorgenomen wetgeving waardeloos geworden. De voorgenomen wetgeving voldoet daarmee niet aan het evenredigheidsbeginsel.
Historische schepen die voor de passagiersvaart worden gebruikt, charterschepen genaamd, liggen buiten het vaarseizoen voor langere tijd aan de wal. De schepen zijn als ze varen toegerust om te bewonen, met betalende passagiers te varen en een gedeelte van het schip heeft een verzamelfunctie. Vaak wordt het schip in het winterseizoen gebruikt als varend hotel. Zowel vrachtschepen als charterschepen moeten nu reeds aan technische eisen voldoen zoals wordt vereist volgens de Europese scheepvaartwetgeving. De technische eisen die gesteld worden aan vrachtschepen en passagiersschepen zijn veel zwaarder dan de technische eisen die gesteld worden aan pleziervaartuigen. Middels het verplicht voldoen aan deze eisen vormen deze schepen geen klaarblijkelijk gevaar. Extra technische eisen volgens het Bouwbesluit kan conflicterend zijn met de technische Europese eisen aan schepen en voegt niets toe.
Om te voorkomen dat, wanneer er op de schepen wordt gewoond of er een andere functie wordt uitgeoefend, de schepen tot bouwwerk worden bestempeld moet de schipper of de eigenaar tussentijds van ligplaats veranderen. De voorgenomen wetgeving dient daarmee geen enkel nut. Charterschepen die geen

gebruik maken van de overgangsregeling. omdat ze nu als charterschip varen, moeten als ze stoppen met charteren en het schip voor bewoning willen gebruiken aan het Bouwbesluit voldoen en een omgevingsvergunning aanvragen. Het schip is om die reden ook onverkoopbaar aan particulieren. Voor veel eigenaren is het schip hun pensioen, maar dat is binnen de voorgenomen wetgeving waardeloos geworden. De voorgenomen wetgeving is daarmee onzorgvuldig en voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel.

Haringvliet Rotterdam 1911

10. De overgangsregeling heeft voor varende woonschepen veel lacunes:
De overgangsregeling zal voor de meeste woonarken met een vergunning de zekerheid geven dat de bestaande situatie gehandhaafd kan blijven. Voor veel varende woonschepen geldt dit echter niet.
Er zijn bewoners van varende woonschepen die geen vaste ligplaats hebben, maar wel langere tijd op een tijdelijke ligplaats liggen, of dat in de (nabije) toekomst gaan doen.
Er zijn bewoners van varende woonschepen die een ligplaats huren van een particulier of een bedrijf dat de beschikking heeft over een kade.
Er zijn bewoners van varende woonschepen die een ligplaats hebben gehad, maar nu, al dan niet in het buitenland, zwervend zijn en in de (nabije) toekomst weer terugkeren en voor langere tijd ergens gaan liggen.
Er zijn bewoners van varende woonschepen die niet met een adres op de ligplaats van hun schip staan ingeschreven.

Of in al deze situaties aanspraak kan worden gemaakt op de overgangsregeling is niet geregeld, of de grenzen zijn niet duidelijk, zodat de eigenaar in onzekerheid is of de vergunning van rechtswege wordt verstrekt of niet, en is daarbij afhankelijke van de uitvoering door de gemeente. De voorgenomen wetgeving is daarmee onzorgvuldig en kan voor eigenaren zeer nadelige gevolgen hebben.
De procedure voor de vergunning van rechtswege is niet beschreven. Dit zal in onverantwoorde mate onzekerheid geven en is afhankelijkheid van de handhaver.
Schepen die nu een tijdelijke ligplaats innemen en die voldoen aan de kaders van de overgangsregeling krijgen daarmee van rechtswege een permanente vergunning. Daarmee komen de tijdelijke ligplaatsen te vervallen. De voorgenomen wetgeving is daarmee onzorgvuldig.
In de Memorie van toelichting staan zaken vermeld die op het niveau van de omgevingsvergunning geregeld moeten worden. Zo wordt de mogelijkheid van het terugkeren na het wegvaren anders dan voor

werkzaamheden of onderhoud door het bevoegd gezag bepaald. Bij de vergunningen die van rechtswege gelden vormt dit een knelpunt, omdat dit niet automatisch geregeld is. Dat veroorzaakt voor eigenaren van bestaande schepen grote onzekerheid wat betreft het kunnen varen met het schip.

11. Een groot deel van de varende woonschepen zijn voormalige bedrijfsvaartuigen met een bijzondere waarde als mobiel erfgoed. Met de voorgestelde wijziging komt het voortbestaan van veel van het varende erfgoed in gevaar.
Het is voor historische schepen die in de toekomst worden omgebouwd, gerestaureerd of als replica worden gebouwd in de meeste gevallen vrijwel onmogelijk of zeer kostbaar om aan de technische eisen van het Bouwbesluit te voldoen.
Het moeten voldoen aan de technische eisen van het Bouwbesluit brengt onevenredig hoge kosten met zich mee en zal een negatieve uitwerking hebben op de historische waarde, bijvoorbeeld wanneer de luikenkap, de roef of de stuurhut moet worden verhoogd vanwege de stahoogte. Of de nieuw te plaatsen stuurhut moet voldoen aan de energie prestatienormen, omdat deze wordt beschouwd als een dakkapel.
Het aanvragen van een omgevingsvergunning vormt een zwaardere procedure dan nu bestaat en brengt extra kosten in de vorm van leges met zich mee. Tevens is dit voor de particulier niet meer zelf uitvoerbaar waardoor ook hoge advieskosten gemaakt zullen moeten worden.
De mogelijkheden van het varen en veranderen van ligplaats worden zeer beperkt.

Een Beurtschip na restauratie weer in oorspronkelijke staat

Veel van het varend erfgoed heeft haar bijzondere culturele waarde omdat binnenvaartschepen die waren gemoderniseerd of in vervallen staat verkeerden door de eigenaren zijn teruggerestaureerd naar hun oorspronkelijke staat. Veel oorspronkelijk zeilende schepen waarvan de mast, tuigage en vaak nog meer in het verleden was verwijderd zijn weer helemaal opgebouwd en onder zeil gebracht. Dit zijn de schepen die nu meevaren in de nautische evenementen. Dit restaureren kost veel geld en tijd en particulieren zijn vaak jaren bezig om dit te kunnen realiseren, in veel gevallen terwijl ze wonen op het schip om zo extra kosten voor huisvesting uit te sparen en aan boord te kunnen werken. Deze restauraties vinden nog steeds plaats en om het Nederlandse varende erfgoed te behouden en te versterken zal dit in de toekomst ook moeten gebeuren. Voor nieuwe schepen wordt dit voor de meeste gevallen technisch en financieel onmogelijk gemaak. Dat is in strijd met het evenredigheidsbeginsel.
Voor bestaande schepen ontstaat het probleem dat weliswaar de situatie op het moment van ingaan van de wetgeving van rechtswege wordt vergund, maar niet een in de toekomst geplande plaatsing van bijvoorbeeld een mast met tuigage. Daar zou alsnog een omgevingsvergunning voor moeten worden aangevraagd. Dat is onredelijk naar een eigenaar die met dit project is begonnen met regelgeving die dat toestaat.

Door de verhoogde kosten, uitgebreidere procedures en beperkingen in het gebruik zal het ombouwen, restaureren of als replica bouwen van historische schepen in de toekomst onmogelijk of tenminste zeer beperkt worden. De schepen die hiervoor in aanmerking komen zullen in Nederland weinig waarde meer hebben en er zullen nog meer schepen naar het buitenland worden verkocht of gesloopt.
In plaats van dat door regelgeving het behoud van erfgoed wordt bevorderd belemmert deze voorgenomen regelgeving het behoud van varend erfgoed. Dit is strijdig met het erfgoedbeleid van de rijksoverheid, het

ministerie van OC&W (zie bv. de nieuwe Erfgoedwet i.o.) en de inspanningen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (zie o.a. Erfgoedmonitor, Erfgoedbalans, steun bij opzet Nationaal Register Mobiel Erfgoed*, Kwaliteitshandboek voor dit register, steun aan Nationaal Congres Mobiel Erfgoed, ontwikkeling methodiek 'Op de museale weegschaal' en ontwikkeling van de erfgoed-kennissystematiek ErfgoedSuite). Hierop is ook de 'Recommendation 1486' van de Raad van Europa van kracht, waarin de nationale overheden worden opgeroepen om meer aandacht te geven aan het varend erfgoed. Bij regelgeving voor, veelal historische, varende woonschepen dient de nationale wetgever daar aan te voldoen.

Het ministerie van OC&W heeft in overleg met de organisaties voor Mobiel Erfgoed toegezegd dat zij wil meegaan in het oplossen van de problematiek van Mobiel Erfgoed in nieuwe wetgeving en wil mogelijkheden bieden voor vrijstellingen. Het ligt daarom voor de hand om het ministerie van OC&W te betrekken bij deze voorgenomen wetgeving en gebruik te maken van het middel van vrijstelling.

De bestaande en nieuwe havens voor historische schepen zullen ook last van hebben van de beperkingen voor varend erfgoed. Zo zijn bijvoorbeeld de ligplaatsen in de historische haven van o.a. Utrecht koopplaatsen. Die zullen door het wegvallen van aanwas van nieuwe historische varende woonschepen in waarde dalen.
Het verzwaren van de ruimtelijke ordeningsprocedures zal voor het oprichten van nieuwe havens, zeker de kleinere, of enkele ligplaatsen nog moeilijker maken dan het in de huidige praktijk al is.

* N.B.: het mobiel erfgoed bestaat uit het varend, rollend, rijdend en vliegend erfgoed.

Jeanette, Wijk bij Duurstede, drooggevallen bij Ooltgensplaat

aan de kade in Namen

12. Varende woonschepen worden in sterke mate beperkt om van ligplaats te veranderen.
De voorgenomen wetgeving gaat ervan uit dat een object in plaats bepaald is. Het mobiele karakter van varende woonschepen wordt daarbij genegeerd. Het gevolg daarvan is dat de mogelijkheden van een schip om van ligplaats te veranderen ernstig worden beperkt. Dat is strijd met het evenredigheidsbeginsel.
Als een varend woonschip gaat varen naar een andere ligplaats zal steeds middels een vergunning moeten worden bepaald of dat is toegestaan volgens het bestemmingsplan (functie wonen) en of het schip aan de eisen van welstand voldoet. Dit is onevenredig in relatie tot het varen en van ligplaats veranderen. In veel gemeenten zal in de komende jaren het toetsingskader tekort schieten, omdat hier nog nooit rekening mee is gehouden.
Voor varende woonschepen met een vergunningen die van rechtswege geldt is niet automatisch geregeld dat deze terug mogen keren naar hun eigen ligplaats nadat ze weg zijn geweest om mee te varen.

13. Beheer van historische havens en ligplaatsen:
Historische havens waar varende woonschepen liggen worden nu beheerd door stichtingen, verenigingen of andere organisaties die, gedelegeerd door de gemeente of zelfstandig, het ruimtelijke beleid van de haven of ligplaatsen bepalen. Het is strijd met het beleid van deregulering om dat te wijzigen en uit te laten voeren door de gemeenten.

Er is op het gebied van varend erfgoed geen kennis bij gemeenten. Nu hebben historische havens eigen beleid bij toelating, maar dit zal volgens de voorgenomen wetswijziging onder de welstandsparagraaf van de gemeente gaan vallen. De gemeenten klagen nu al over gebrek aan menskracht en specialistische kennis voor nieuwe taken.

14. Kennis behoudsorganisaties:
Ter voorbereiding van deze wijziging is gesproken met een vertegenwoordiger van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB). Met de adviezen m.b.t. varende woonschepen is echter niets gedaan. Uit het voortraject en de voorgenomen wetswijziging blijkt duidelijk dat een beeld van het fenomeen en de betekenis van de varende woonschepen ontbreekt.
Anders dan bij woonarken is over varend erfgoed en varende woonschepen bij de betrokken partijen, anders dan bij de behoudsorganisaties, weinig kennis aanwezig. Behoudsorganisaties delen hun kennis graag om te komen tot een regeling die recht doet aan het behoud van het waardevolle Nederlandse varend erfgoed.

www.fven.nl

www.lvbhb.nl

www.bln.nl

www.algemeeneschippersvereeniging.nl

www.mobielerfgoedcentrum.nl

www.mobielerfgoedcentrum.nl

www.maritiemmuseum.nl/home

www.maritiemmuseum.nl/ligplaatsen

Stichting Erfgoedhavens Rotterdam

www.platformwaterrecreatie.nl

www.museumwerf.nl

www.museumhavengouda.nl

www.museumhavenwillemsoord.nl

http://www.museumhavenleeuwarden.nl/

www.schepencarrousel.nl

Contactpersonen

Landelijke Vereniging tot Behoud van het
Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Roel Bosch, voorzitter werkgroep Havens & Ligplaatsen
roelbosch@ms-panta-rhei.nl
06 521 999 83

Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN)
Martine van Lier, vicevoorzitter FVEN
martine.v.lier@gmail.com
06 4042 7576

Ondertekening

Namens de indieners
Rolf van der Mark, voorzitter LVBHB