



**Projectbureau
Wonen op Water**

Startnotitie Historische en Monumentale woonboten

Vervolgtraject Startnotitie

Begin juli
Medio juli

Startnotitie naar Stuurgroep
Overleg Bureau Monumentenzorg

Amsterdam,
Juli 2004



**Binnenwaterbeheer
Amsterdam**

Projectbureau Wonen op Water is een project
van Binnenwaterbeheer Amsterdam

telefoon 020 - 550 36 36
e-mail wonenopwater@binnenwaterbeheer.nl
Internet www.binnenwaterbeheer.amsterdam.nl

1. Inleiding

Al tijdens de startconferentie van het project Wonen op Water gaf een aanzienlijk aantal deelnemers aan behoefte te hebben aan beleid voor historische en monumentale woonboten. Het drong echter niet door tot de “top vijf”, de prioriteiten waar het project mee aan de slag ging. Vervolgens stuitte het Projectbureau Wonen op Water in de loop van het eerste projectjaar ook bij de ontwikkeling van nieuwe welstandscriteria voor woonboten op het ontbreken van beleid voor historische en monumentale (woon)boten.

Daarom is in januari 2004 de *Werkgroep historische en monumentale woonboten* opgericht. Naast deelnemers uit “de kennissenkring” van het project (diverse stedelijke diensten, stadsdelen, vertegenwoordigers van bewoners) is vanaf de tweede bijeenkomst ook het Bureau Monumenten en Archeologie in de werkgroep vertegenwoordigd.

De werkgroep sprak af dat het Projectbureau Wonen op Water aan de hand van het resultaat van de twee bijeenkomsten een beknopte startnotitie op zou stellen. Daarin moest op hoofdlijnen het hoe en waarom worden opgesomd van beleid voor historische en monumentale woonboten.

Onderhavige notitie is de bedoelde startnotitie. In paragraaf 2 wordt de aanleiding geschetst, d.w.z. een aantal redenen om het beleid voor historische en monumentale boten ter hand te nemen. In paragraaf 3 wordt een globaal beeld gegeven van een mogelijke inhoud van het beleid, waarna in paragraaf 4 de eventuele uitvoering aan de orde komt.

De notitie wordt nu aan de Stuurgroep Wonen op Water voorgelegd, met de volgende vraagstelling:

- 1. Wil de stuurgroep zich uitpreken voor de wenselijkheid van verdere ontwikkeling van het beleid voor historische en monumentale boten en***
- 2. Kan de inhoud van deze notitie dienen als uitgangspunt voor nadere uitwerking?***

2. Aanleiding

Roerende zaken als oude auto's, vliegtuigen, treinen en boten vallen buiten de beschermende werking van de Monumentenwet. Dat betekent dat, mits Rijk, provincies en/of gemeenten roerend cultureel erfgoed willen behouden en beschermen, daarvoor apart beleid en regelgeving moeten worden ontwikkeld¹.

In Amsterdam zijn er in de stad veel historisch waardevolle boten. Er is alle reden om het behoud hiervan na te streven. Toch is in Amsterdam nog geen beleid voor historische en monumentale boten vastgesteld.

Vaak hebben boten met bijzondere historische waarde hun behoud nu vooral te danken aan het enkele feit dat zij bewoond werden. Bewoner-eigenaars van historische woonboten steken doorgaans heel veel energie en geld in het onderhoud en de restauratie van hun woonboot.

Daarnaast zijn er ook bewoners die om meer woongenot en –ruimte te verkrijgen deze boten verbouwen of vervangen. Voor de verbouwing van woonboten bestaat er dan geen duidelijke regelgeving die cultureel of historisch waardevolle woonboten beschermt. Het is iedere eigenaar van een historisch waardevolle boot ook toegestaan deze woonboot te vervangen door een ander (misschien minder historisch waardevol) exemplaar. Bij vervanging stellen de besturen doorgaans als voorwaarde dat het vervangen exemplaar moet worden verwijderd of gesloopt.

Kortom: zolang er geen beleid en regelgeving voorhanden is om varend en drijvend cultureel erfgoed te beschermen en herstellen, gaan er cultureel waardevolle oude boten verloren en 'sterven' zelfs bepaalde typen schepen 'uit'

De samenhang met Welstand voor woonboten

Een van de taken van het Projectbureau Wonen op Water is het ontwikkelen van een kader voor welstandsbeleid voor woonboten. Bij de totstandkoming van dat kader stuitte het project op het ontbreken van beleid voor historische en monumentale woonboten. Het is niet duidelijk of behoud en bescherming van dergelijke woonboten bestuurlijk gewenst is; er bestaat geen eenduidige definitie van de begrippen 'historisch' en 'monumentaal' in dit verband; en er zijn geen (duidelijke) criteria voor de beoordeling van dergelijke boten bij de bepaling van hun status of bij de beoordeling van verbouwings- of vervangingsvergunningen. Toch blijkt de historische waarde van een woonboot er in de dagelijkse praktijk van beoordeling van verbouwings- en vervangingsaanvragen wel degelijk toe te doen.

Zo wordt voor de beoordeling van een aanvraag om een vervangings- of verbouwingsvergunning in stadsdeel Centrum, het Havenatlasgebied, Zeeburg en de Houthavens in Westerpark voorafgaand aan de welstandsbeoordeling, bepaald om welk type woonboot het gaat. Als het een schip is, wordt de historische waarde van de woonboot relevant geacht. Er wordt dan ook vaak advies gevraagd aan de Commissie Historische Schepen (CHS), die sinds 1996 bestaat.

¹ Er zijn (landelijk en lokaal) al wat initiatieven ontplooid. Zo verscheen bij de uitgeverij van de VNG ruim tien jaar geleden *Behouden Vaart*, met aansporingen en aanbevelingen voor gemeentelijk beleid. Nog niet zo lang geleden kwam *Erfgoed in beweging* gereed, een inventarisatie van de problemen met het behoud van roerende zaken, uitgevoerd door de belangenvereniging Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) m.b.v. een subsidie van het rijk. Ook is in 2002 voor een deel van Amsterdam een *proefinventarisatie historische gegevens drijvende objecten* uitgevoerd.

Huidige knelpunten

- *Ontbreken van beleid voor historische/monumentale woonboten.*
- *Verloren gaan van historisch waardevolle boten of historisch waardevolle elementen daarvan.*
- *Mogelijk onterechte eisen aan vervangings- of verbouwingsvergunningen.*
- *Onduidelijkheid bij bewoners en bestuur.*
- *Onduidelijkheid door gebrek aan criteria bij juristen.*
- *Onvoldoende communicatie met bewoners.*
- *Plicht vervangen woonboot uit Amsterdamse wateren te verwijderen stimuleert de teloorgang van (ook historisch waardevolle) woonboten.*
- *Onduidelijke positie van de CHS.*

Illustratie: geïnventariseerde knelpunten op een rij

3. Mogelijk Beleid

Om de realiteit van een eventueel te ontwikkelen beleid voor historische en monumentale woonboten te verkennen, is een korte inventarisatie gemaakt van de mogelijke inhoud (in kernbegrippen) van zo'n beleid.

Hierbij moet worden opgemerkt dat één van de aanbevelingen in de Beleidsnota Monumenten en Archeologie Amsterdam 2004-2010, die deze zomer aan het college van B&W wordt voorgelegd, een onderzoek is naar mogelijkheden en consequenties van beleid inzake mobiel erfgoed, zoals historische schepen. Deze beknopte startnotitie kan een eerste aanzet voor dit onderzoek zijn.

Doelstellingen

Als doelstelling van het beleid kan worden geformuleerd:

- Behoud en herstel van varende en drijvende cultureel erfgoed.
- De wens tot behoud van historisch waardevolle boten integreren in het beleid voor woonboten (o.a. in categorisering (soorten boten), criteria en vervangingsregels).

Definities

Wat wordt verstaan onder historisch en wat onder monumentaal?

Het is nodig concrete, ondubbelzinnige definities vast te stellen. Daarbij is het verstandig gebruik te maken van voorwerk gedaan door het Nationaal Register Varende Monumenten van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FNOV), de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en de Vereniging Museumhaven.

Sommigen vinden dat historische woonboten niet hetzelfde zijn als monumentale woonboten. Anderen vinden dat de twee woorden dezelfde lading dekken. Wellicht is het het meest praktisch om beide begrippen samen te voegen en op het niveau van de criteria ordes aan te brengen waarmee een eventueel verschil tot uitdrukking komt.

Kenmerken van een definitie van "historisch" en/of monumentaal zouden bijvoorbeeld kunnen zijn : ouder dan 50 jaar; ligplaats in Amsterdam; scheepstype meer dan 50 jaar geleden beeldbepalend op de Amsterdamse wateren of binnen de ontwikkeling van de Amsterdamse (of Nederlandse) scheepsbouw.

Criteria

Er zijn criteria nodig voor de beoordeling of een boot zoveel historische waarde heeft, dat bescherming noodzakelijk wordt, m.a.w. of aan een boot een specifieke monumentenstatus kan worden toegekend. Bij deze criteria valt bijvoorbeeld te denken aan:

- + uniciteit
- + mate van compleetheid
- + ouderdom
- + relatie met Amsterdam
- + e.d.

Daarnaast is het nodig criteria te ontwikkelen om te beoordelen of

verbouwingsplannen de historische of monumentale waarde van de te verbouwen boot in tact laten (of zelfs versterken)².

Inventarisatie

Na de vaststelling van criteria voor beoordeling van historische waarde en monumentenstatus kunnen deze criteria op het huidige botenbestand worden toegepast. De nu in Amsterdam liggende (woonboten) kunnen worden beoordeeld op hun historische en monumentale waarde. Daarbij valt te overwegen verschillende categorieën te hanteren die in gradaties van historisch-zijn verschillen.

Om het e.e.a.. werkzaam te houden, zou bovendien kunnen worden begonnen met een beperkt gebied.

Verder kan voor een inventarisatie ook gebruik gemaakt worden van de *Proefinventarisatie historische gegevens drijvende objecten 2002* die in opdracht van de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam is uitgevoerd.

Procedure

Het is zaak om af te spreken wanneer de status ‘historisch’ verkregen is. Een belangrijke keuze is hierbij of dat alleen gebeurt na een vrijwillige aanvraag, of dat dit ook door derden in gang kan worden gezet waarbij de gemeente de eigenaar eventueel tegen zijn zin confronteert met de eventuele rechten maar ook plichten of belemmeringen die voortvloeien uit zo’n status.

Een te volgen procedure zal voorzien in een beoordeling door (een commissie van) deskundigen, gevolgd door een besluit van het College van Burgemeester en Wethouders of Dagelijks Bestuur om de boot wel of niet op een (monumenten)lijst te plaatsen.

Apart punt van aandacht daarbij is dat soms niet een boot als geheel, maar alleen onderdelen of bijzondere elementen in een boot als historisch waardevol worden gezien.

Instrumenten

Een beleid voor historische en monumentale boten vereist een positieve houding van de gemeente. Daarbij gaat het niet in de eerste plaats om geld, maar zeker om het scheppen van gunstige omstandigheden om het behoud mogelijk te maken.

Voor de uitvoering van beleid kunnen verschillende soorten instrumenten worden ontwikkeld:

a. Ondersteuning:

Vanuit de constatering dat behoud van (woon)boten tot nu toe vooral door inzet van bewoners is vormgegeven, zal een belangrijk element moeten zijn het blijven bevorderen van die inzet. Dit kan concreet bijvoorbeeld gebeuren door:

+ te zorgen voor enige ruimte aan eigenaren om, binnen de regels van milieu- en andere wetgeving, op de ligplaats kleine werkzaamheden uit te voeren en

² Er gaan ook stemmen op om bijzondere welstandscriteria te ontwikkelen die verder voeren dan de algemene welstandseisen en alleen van toepassing zijn op boten met de monumentenstatus of uitdrukkelijk bepaalde historische waarde. Het verdient echter aanbeveling de beoordeling en het herstel van historische waarde los te trekken van de eigenlijke welstandsbeoordeling. De welstandsbeoordeling moet zich beperken tot de redelijke eisen van “uiterlijke verschijning” en de passendheid daarvan in de omgeving (welstand = staat het hier wel?). Criteria die een zo groot mogelijke historische waarde nastreven kunnen in strijd zijn met welstandscriteria en andersom.

- + een helling of andere locatie inrichten waar restauratiewerk in eigen beheer kan worden uitgevoerd.
- b. Fysieke ruimte:**
Bij nieuwe ligplaatsen een zekere voorrangspositie voor historische en monumentale woonboten toepassen. Dat kan enerzijds door de zg. monumentale aanlegovereenkomst te hanteren, en het kan daarnaast ook door (nog) een museumhaven te creëren.
 - c. Communicatief:**
Bijvoorbeeld betere informatievoorziening aan woonbootbewoners over beleid t.a.v. historische en monumentale woonboten; over de invloed daarvan op voorschriften bij vervangings- en verbouwingsvergunningen. En bijvoorbeeld het instellen van de mogelijkheid voor aanvragers om vooroverleg te hebben met de CHS (zoals dat nu ook al mogelijk is met de Welstandscommissie). Verder zou het goed zijn te werken aan deskundigheidsbevordering bij stadsdelen en adviescommissies.
 - d. Juridisch:**
Bijvoorbeeld aanpassing van de Verordening op de haven en binnenwater (VHB) of de Monumentenverordening; aanpassing van vervangings- en verbouwingsrichtlijnen; handhaving van de regels; verbetering van de status, taken, werkwijze, toetsingsinstrumenten van de Commissie Historische Schepen (CHS) en de verhouding van die commissie met stadsdelen en bewoners.
 - e. Economisch:**
Bijvoorbeeld subsidies voor onderhoud en restauratie; verlaging van het liggeld; verlaging van bepaalde gemeentebelastingen.

Nog enkele onderwerpen.

Toepassingsgebied

Verder is het nodig zich uit te spreken over de wenselijkheid van groei van het aantal historisch waardevolle boten in Amsterdam. Willen we nieuwe historische en/of monumentale woonboten werven van buiten Amsterdam of niet? Daarbij moet worden bedacht dat een te grote groep boten met een monumentale status goede en consequente uitvoering van beleid (organisatorisch, maar ook financieel) danig in de weg kan staan. Bij het vaststellen van de criteria moet daarom ook worden gelet of een ordebepaling mogelijk is, zodat zicht bestaat op de meest waardevolle en minder waardevolle boten. Dat biedt de mogelijkheid om op basis van prioriteit het beleid af te bakenen.

Plaatsbepaling

Bij het aanleggen van een woonboot op een bepaalde plaats zal ook welstand een rol spelen. In die zin dat antwoord moet worden gegeven of de woonboot past in de omgeving. Voor diversiteit van historische boten is het nodig dat, ook in de locaties waar zij kunnen aanleggen, voldoende diversiteit aanwezig is. Daarnaast is de 'oprichting' van meerdere museumhavens of andere verzamelplaatsen voor historische en monumentale boten te overwegen.

Als ervoor gekozen wordt vooraf te bepalen waar in de stad bepaalde historische en monumentale woonboten gewenst zijn, is het belangrijk te beseffen dat nu vanuit welstandsoptiek vaak historische schepen als gewenste categorie op bepaalde locaties wordt genoemd, maar dat dat soms ook problemen oplevert omdat sommige

historische boten (baggermolens, duikboten) niet voldoen aan het “beeld” dat men heeft bij een historisch schip. Uit oogpunt van welstandsbeleid is het beter het gewenste beeld te definiëren dan historiciteit na te streven.

Aanpalend beleid

Nu wordt in welstandsbeleid en/of vervangings- en verbouwingsrichtlijnen historische waarde vaak als argument of ongedefinieerd criterium gebruikt. Dat werkt verwarrend. Doelstellingen van welstandsbeleid voor woonboten kunnen in strijd zijn met die van het behoud en herstel van historische en monumentale woonboten en andersom. Het verdient aanbeveling de verwarring weg te nemen door de twee doelstellingen en ook bijbehorende regelgeving duidelijk van elkaar te scheiden. (Indien gewenst kan in later instantie gekozen worden voor het samenbrengen van beide trajecten, zodat het bestuur een integraal advies ontvangt).

Een alternatieve aanpak

Alle in dit hoofdstuk genoemde elementen gaan uit van een vrij sterk beleidsgestuurde aanpak. Denkbaar is ook een alternatieve aanpak, waarbij de overheid zich een zeer beperkte rol toemeet. Zo'n beleidsrichting zou als volgt kunnen worden geschetst: De gemeente acht zich verantwoordelijk voor een zeer basaal niveau van behoud van historische schepen. Dit vertaalt zich in het behoud van (tenminste een specimen van) zeer Amsterdams gebonden scheepstypen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de eerder genoemde criteria zeer scherp worden gesteld, zodat het aantal boten dat wordt voorgedragen voor plaatsing op een lijst van historisch en monumentale boten zeer gering zal zijn.

Voor het overige ondersteunt de gemeente behoud van historische en monumentale boten door het faciliteren van particulier initiatief (bijvoorbeeld een stichting of vereniging). Ondersteuning aan de stichting of vereniging kan betekenen: enige financiering, hulp bij het vinden en beheren van een “werkplaats”, het aangaan van monumentale aanlegovereenkomsten met of via de stichting of vereniging, e.d. Daarbij laat de overheid het aan de stichting of vereniging om te bepalen welke activiteiten voor welke boten plaatsvinden. Dus vragen als: is dit wel/niet een historische boot, welke verbouwing kan wel/niet e.d., worden niet door de gemeente beantwoord. Inzet op het niveau van de specifieke boot vindt dan niet plaats, dus een ligplaats voor een specifieke boot, een subsidie voor een verbouwing, een lening voor de aanschaf e.d. zijn niet aan de orde.

4. Ten slotte

Beleid voor historische en monumentale boten is voor twee beleidsvelden van belang: het beleidsveld Cultuur en het beleidsveld Binnenwaterbeheer/wonen op het water. Daarmee zijn ook twee wethouders (Belliot en Stadig) en twee ambtelijke organisaties betrokken (Bureau Monumenten en Archeologie en de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam).

Deskundigheid ten aanzien van behoud en herstel van historische en monumentale objecten is aanwezig bij wethouder Cultuur en Bureau Monumenten en Archeologie. En het beleid zou niet alleen voor woonboten, maar voor alle boten moeten gelden. Daarom stellen wij voor de Wethouder Cultuur en Bureau Monumenten te vragen het al voorgenomen onderzoek naar mogelijkheden en consequenties van bescherming van mobiel erfgoed, en in het bijzonder van historische boten zo spoedig mogelijk te starten. In de woorden van de beleidsnota Monumenten en Archeologie: *'Om een beleid te kunnen voeren dient eerst duidelijk te zijn wat de omvang is van het Amsterdamse mobiel erfgoed, de consequenties van eventuele bescherming en de alternatieven, waarbij de beleidsinitiatieven van onder andere de provincie Noord-Holland nadrukkelijk betrokken worden. Hierbij dient sprake te zijn van een goede samenwerking tussen de beleidsterreinen cultuur/monumenten en waterbeheer'*. Projectbureau Wonen op Water zal daarbij graag medewerking verlenen en in communicatieve zin (door gebruikmaking van structuur en contacten) ondersteuning bieden.