

Woonbotenbeleid



September 2007

Gemeente Utrecht

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1 AANLEIDING EN UITGANGSPUNTEN	5
1.2 DOEL EN BEOOGDE RESULTATEN	6
1.3 HET GEBIED WAAR DE NOTA BETREKKING OP HEEFT	6
1.4 OPZET	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 INLEIDING	9
2.2 PROVINCIAAL BELEID	9
2.3. GEMEENTELIJK BELEID EN VISIES	10
2.3.1. <i>Woonbotenbeleid</i>	10
2.3.2. <i>Waterplan Utrecht</i>	11
2.3.3. <i>Ecologisch beleid</i>	12
2.3.4. <i>Brandveiligheidsbeleid</i>	12
2.3.5. <i>Structuurvisie Utrecht 2015/2030</i>	13
2.3.6. <i>Ruimtelijke visies</i>	13
3. TOEKOMSTIG WOONBOTENBELEID	15
3.1 INLEIDING.....	15
3.2 STEDENBOUWKUNDIG ASPECTEN	15
3.3 MAATVOERING VAN WOONBOTEN	17
3.4 OEVERGEBRUIK	20
3.5 RESERVE LOCATIES	23
4. REALISERING VAN HET BELEID.....	27
4.1 INLEIDING.....	27
4.2 REALISERING VAN HET BELEID VOOR HET WATER	27
4.2.1 <i>Regelingen voor het bouwen op en het gebruik van het water</i>	27
4.2.2 <i>Procedure</i>	28
4.3 REGELINGEN VOOR HET BOUWEN OP EN HET GEBRUIK VAN DE OEVERS	28
4.4 HANDHAVING	28
4.4.1 <i>Handhaving op het water</i>	28
4.4.2 <i>Handhaving bij oevers</i>	29
4.5 INRICHTING EN BEHEER OPENBARE RUIMTEN LANG HET WATER	29
4.6 ORGANISATIE CONTINU PROCES	30

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en uitgangspunten

Aanleiding

Directe aanleiding van het woonbotenbeleid is de wens van veel bewoners om hun woonboot te verhogen. Volgens de regeling van vóór 2005 geldt een maximale hoogte voor woonboten van 3.50 meter boven de waterlijn. Binnen deze hoogtemaat kan een woonboot in maximaal één laag gerealiseerd worden. Alleen die woonboten die in het oude regime een ontheffing hadden mochten hoger zijn. Wanneer één van deze woonboten met een ontheffing vervangen werd, was in die situatie op dat moment geen maximum hoogte vastgelegd.

Zowel ten behoeve van de woonbootbewoners, als vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het wenselijk te bekijken waar extra ruimte in hoogte geboden kan worden, waarbij tegelijkertijd wel grenzen worden gesteld aan deze hoogte.

Het college van burgemeester en wethouders heeft in december 2005 nieuw woonbotenbeleid vastgesteld. Dit beleid is in februari 2006 in de gemeenteraad behandeld. Hierbij zijn een aantal moties aangenomen die hebben geleid tot aanpassing van het woonbotenbeleid. Deze beleidsnota (woonbotenbeleid september 2007) is een samenvoeging van het beleidsdocument uit 2005 en het besluit tot aanpassing van het woonbotenbeleid zoals dat in september 2007 door het college is genomen.

Bij het bepalen van de inhoud van het woonbotenbeleid en het bepalen van de maximale hoogte van woonboten, hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

Water als kwaliteit van de stad

De Utrechtse wateren en de directe omgeving van het water vormen een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte van de stad. Natuurlijke rivieren zoals de Vecht, maar ook de historische kanalenstructuur zijn belangrijk geweest voor het ontstaan van de stad Utrecht. Deze blauw-groene 'linten' hebben nog steeds een natuurlijke en historische betekenis en zijn bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente ziet de openbare ruimte als de 'groene natuurlijke long' van de stad (zie 'Structuurvisie openbare ruimte', maart 2003). Benutting van het groen en het water is een belangrijk pluspunt voor de stad. De gemeente ziet het water dan ook als een kwaliteit voor de stad.

Wonen op het water: karakteristiek voor de stad en volwaardige woonvorm

Voor vrijwel alle locaties waar woonboten liggen, geldt dat het wonen op het water een lange geschiedenis kent. Wonen op het water is een karakteristiek element geworden van de stad en de gemeente wil dat graag behouden. Wonen op woonboten is een volwaardige woonvorm, waarmee in de ruimtelijk ordening rekening gehouden dient te worden. Dit betekent rekening houden met de belangen van woonbootbewoners en -eigenaren, en deze afwegen met andere belangen in de ruimtelijke ordening zoals kadebewoners, en (overige) gebruikers van de openbare ruimte en belangen in het kader van natuur, landschap, cultuurhistorie en scheepvaart.

Evenwicht

Langs kades en in parken is het water soms een verborgen kwaliteit. Dit heeft in een aantal gevallen als oorzaak dat langs oevers 'lange linten' woonboten aanwezig zijn en delen van het openbaar gebied in gebruik zijn genomen. Daardoor is op dit moment een belangrijke ruimtelijke kwaliteit in bepaalde delen van de stad minder goed beleefbaar. Tegelijkertijd is geconstateerd dat het wonen op het water inmiddels een karakteristiek onderdeel van de Utrechtse openbare ruimte is geworden. Door deze woonvorm beter in te passen, en een beter evenwicht te vinden tussen water als ruimtelijke kwaliteit en wonen op het water als 'karakteristiek element', kan in grote delen van de stad een aanzienlijke kwaliteitsverbetering gehaald worden.

1.2 Doel en beoogde resultaten

Doel van het woonbotenbeleid is het geven van sturing aan de situering en maatvoering van woonboten en de inrichting van de oevers daarbij. Hierdoor kan de ruimtelijke kwaliteit op en nabij het water worden verbeterd. Het (integrale) woonbotenbeleid zal vertaald worden in nieuwe bestemmingsplannen en in de Havenverordening en Havenatlas en dienen als toetsingskader voor particuliere initiatieven. Het woonbotenbeleid beoogt onder meer de volgende resultaten te bereiken:

A. Water als kwaliteit beter benutten & meer transparantie creëren

De waterwegen in Utrecht hebben vaak een historische betekenis. Ze vormen de ordenende structuur waarlangs in de loop der eeuwen de stad is opgebouwd en zijn daardoor onmisbaar geworden voor oriëntatie en begrip van de stad.

Voor alle waterwegen geldt daarom dat het water of het profiel waarneembaar aanwezig dient te zijn, zowel vanuit stedenbouwkundig als vanuit cultuurhistorisch oogpunt. Soms vormt de veelal kleine onderlinge afstand tussen de woonboten hiervoor een belemmering. Doorzicht op de achterliggende oever of het water zelf is daardoor niet langer mogelijk. Hoewel 'lintbebouwing' van woonboten niet wordt afgewezen, zal dit op een beperkt aantal plaatsen moeten worden doorbroken of beperkt. Hiermee wordt voorkomen dat kades veranderen in straten en blijft de structuur van de stad herkenbaar.

B. Bieden van uitbreidingsmogelijkheden aan woonbootbewoners, rekening houdend met de omgeving

Directe aanleiding van het woonbotenbeleid (zie vorige paragraaf) is de wens van veel woonbootbewoners om hun boot te verhogen. Bij een hoogte van 4 meter (vanaf waterpeil) is het mogelijk om een woonboot in twee lagen te realiseren. De nu geldende maximale hoogtemaat van 3,50 meter wordt daarom als te 'rigide' ervaren.

In het kader van het woonbotenbeleid is gekeken of men af kan wijken van de nu geldende hoogtemaat.

C. Gebruik van de oever verbeteren

Bijna alle woonbootbewoners hebben een deel van de oever in gebruik. De oevers worden gebruikt als tuin, voor opslag van spullen, bewoners plaatsen een hek of heg, of gebruiken de oever om te laden en te lossen. Dit noemt de gemeente 'intensief gebruik' van de oevers en is niet altijd toegestaan. Maar het komt nu ook veel voor dat het gebruik van de oevers niet in overeenstemming is met het bestemmingsplan (of ander beleid) van de gemeente.

Ook staan er soms bouwwerken te nadrukkelijk aanwezig zijn (bijvoorbeeld hoge hekken vlakbij de weg of schuurtjes op de oever tussen de boten). Bovendien wordt door intensief oevergebruik op veel plaatsen wandvorming versterkt. Daarom wil de gemeente het intensief oevergebruik beter reguleren en verminderen.

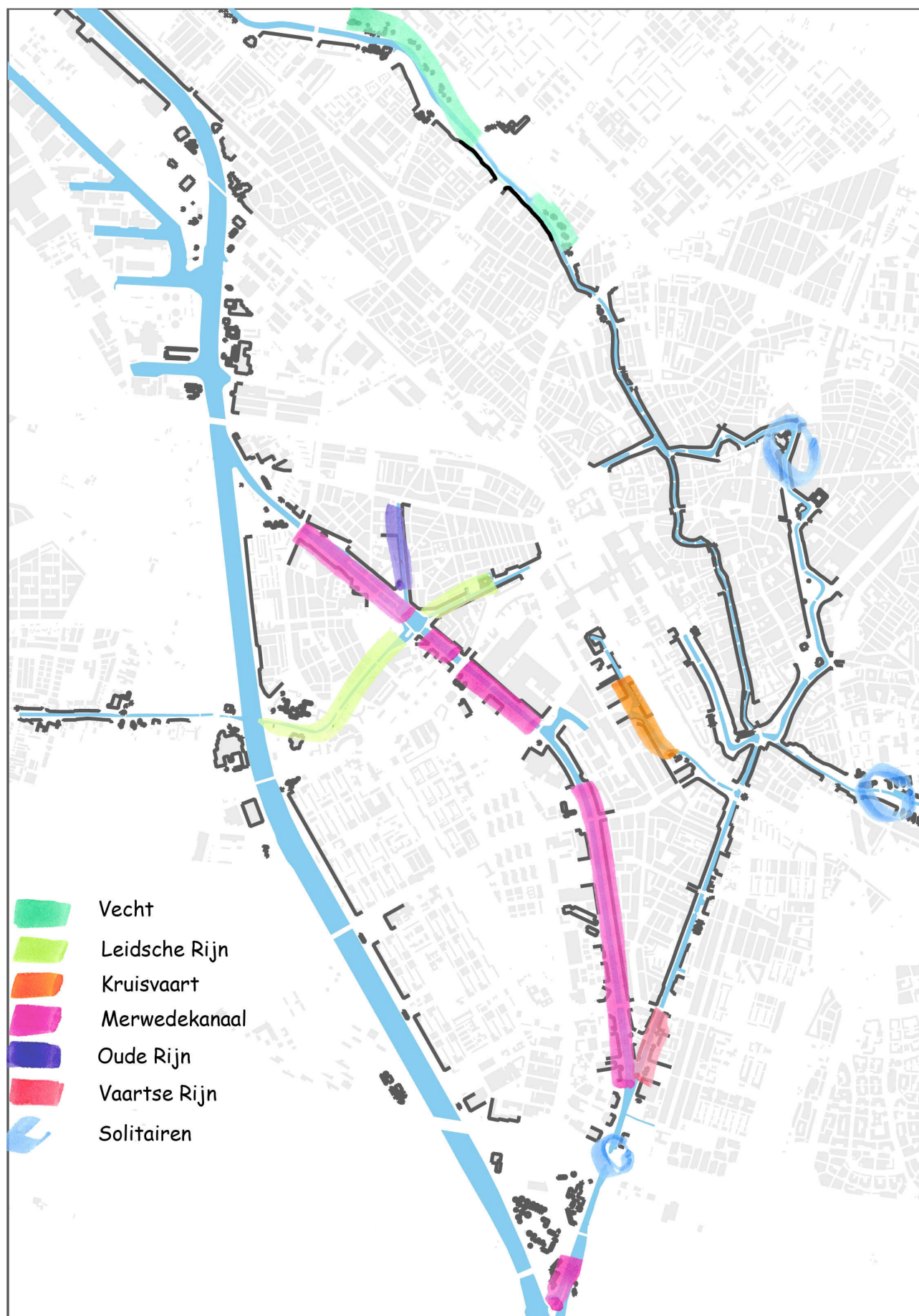
D. Duidelijkere regelgeving

Ten slotte wil de gemeente graag aan alle betrokkenen zo veel mogelijk duidelijkheid over het beleid en regels geven. Helaas zijn veel regelingen over woonboten dat nu niet. Heldere regelgeving biedt een goede basis voor uitvoering van het woonbotenbeleid en voor handhaving hiervan. Daarom wil de gemeente duidelijker regelgeving in het woonbotenbeleid opnemen.

1.3 Het gebied waar de nota betrekking op heeft

De beleidsnota heeft betrekking op alle waterlopen binnen de gemeente Utrecht waar woonboten liggen (zie figuur 1), met uitzondering van Leidsche Rijn. In het woonbotenbeleid zijn regelingen opgenomen met betrekking tot de situering en maatvoering van woonboten en het gebruik van de oevers.

Aan het Zandpad ligt een aantal prostitutieschepen. Hoewel de schepen ogen als een woonark, zijn het strikt genomen geen woonboten; ze worden namelijk niet bewoond. Daarom, en gezien de zeer specifieke problematiek, maakt deze zone geen onderdeel uit van het woonbotenbeleid.



Figuur 1: overzichtkaart woonboten

1.4 Opzet

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige beleidskader ten aanzien van woonboten. Als eerste komt hierbij het provinciaal beleid aan de orde. Het beleid van de provincie Utrecht is overigens niet rechtstreeks toepasbaar naar het toekomstige gemeentelijk woonbotenbeleid. Reden hiervoor is dat het provinciaal beleid dat meer uitgaat van woonboten gesitueerd in een landschappelijke omgeving. Het grootste deel van de woonboten in Utrecht ligt echter in een stedelijke omgeving, en vaak op plaatsen met een zekere recreatieve of historische waarde. Naast het provinciaal beleid wordt in hoofdstuk 2 ook aandacht besteed aan gemeentelijk beleid.

In hoofdstuk 3 zal het toekomstig woonbotenbeleid beschreven worden. Vervolgens wordt de regeling weergegeven die van belang is voor de maatvoering van woonboten (paragraaf 3.3) en het oevergebruik (paragraaf 3.4). Tenslotte wordt in de laatste paragraaf aandacht besteed aan reservelocaties voor woonboten.

In het laatste hoofdstuk wordt ter afsluiting van het woonbotenbeleid ingegaan op de uitvoering en realisering van het beleid. Hierbij komen aspecten als handhaving, regelgeving en inrichting en beheer van de oevers aan de orde.

2. Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar het huidige beleid van de provincie en gemeente rondom het thema woonboten. Niet in alle gevallen is het provinciaal beleid van toepassing op dit beleidsstuk. Indien van provinciaal beleid wordt afgeweken, zal kort onderbouwd worden wat de reden hiervoor is.

2.2 Provinciaal beleid

Streekplan

De rol van de provincie beperkt zich tot haar gebruikelijke taak in de ruimtelijke ordening: het formuleren van ruimtelijk beleid op provinciaal niveau en het goedkeuren van ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen.

Het Streekplan Utrecht 2005-2015 is op 13 december 2004 vastgesteld. In dit Streekplan wordt aangegeven dat woonboten een erkende woonvorm is, die binnen het stedelijk gebied ook aanvaardbaar worden geacht. Nieuwe ligplaatsen moeten, net als andere woonvormen, goed bereikbaar zijn. Aansluitmogelijkheden op de nutsvoorzieningen zijn gewenst.

Voor woonboten in het landelijk gebied voert de provincie een terughoudend beleid. Nieuwe ligplaatsen in het landelijk gebied zijn niet aanvaardbaar. Hierop gelden twee uitzonderingen. De provincie kan wel instemmen met nieuwe ligplaatsen voor woonboten die afkomstig zijn uit zeer kwetsbare gebieden. Voorwaarde hierbij is dat de nieuwe locatie uit ruimtelijk oogpunt aanmerkelijk minder bezwaarlijk is. Verder vindt de provincie nieuwe ligplaatsen in het landelijk gebied aanvaardbaar als deze worden ingenomen door woonboten met een historische waarde. In alle gevallen geldt voor nieuwe locaties dat rekening moet worden gehouden met de belangen van natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie en scheepvaart. Een ligplaats zou alleen in aanmerking kunnen komen voor een positieve bestemming indien een dergelijke functie ter plaatse op basis van een ruimtelijke afweging aanvaardbaar blijkt te zijn.

Notitie woonbotenbeleid 2002-2012 Provincie Utrecht

Deze nota is erop gericht om illegale ligplaatsen te voorkomen, uit het oogpunt van ontoelaatbare aantasting van landschap, natuur en cultuurhistorische en archeologische waarden. Sinds 1986 is het provinciale beleid erop gericht dat woonboten en hun ligplaatsen primair dienen te worden geordend door middel van de ruimtelijke ordening. De provincie heeft haar woonbotenbeleid voor de komende tien jaar opnieuw geformuleerd en vastgelegd in een Nota Woonbotenbeleid 2002-2012. De beleidsuitgangspunten hebben betrekking op de ligplaatsen, de afmetingen, het kleurgebruik, de scheepstypen en het oevergebruik. De beleidsuitgangspunten zijn formeel niet van toepassing op de stad Utrecht, omdat Utrecht niet is opgenomen in de 'Verordening bescherming natuur en landschap provincie Utrecht 1996'.

Verordening bescherming natuur en landschap provincie Utrecht 1996

Het doel van deze verordening is het voorkomen van onaanvaardbare schade aan natuurwetenschappelijke, landschappelijke, cultuurhistorische of archeologische waarden als gevolg van vaak sluipende aantastingen en fysieke ingrepen. Voor het onderdeel woonboten trekt de verordening zich terug uit de gemeente Utrecht. Uit recente jurisprudentie bleek de Havenverordening 1995 en Havenatlas van de gemeente Utrecht voldoende handvat te bieden om regulerend in het stedelijke gebied te kunnen optreden (Uitspraken voorzieningenrechter Rechtbank Utrecht, d.d. 28 februari 2002, nrs. SBR 01/2171 en SBR01/801).

Conclusie

Het provinciaalbeleid gaat vooral uit van de woonboot zelf, gesitueerd in een landschappelijke omgeving. Het grootste deel van de woonboten in Utrecht ligt echter in een stedelijke omgeving, en vaak op plaatsen met een zekere recreatieve of historische waarde. Daarom is het niet van toepassing op de gemeente Utrecht. Wel is bij het opstellen van het toekomstig (gemeentelijk) woonbotenbeleid goed gekeken naar de inhoudelijke keuzes van de provincie en is gezien of het wenselijk is op dit beleid aan te sluiten.

Met de provincie is de gemeente van mening dat woonboten een erkende woonvorm is en dat als de woonboten gewenst zijn, deze zorgvuldig ingepast dienen te worden. Belangrijk is de rol die provincie toekent aan de ruimtelijke ordening als het gaat om het woonbotenbeleid. Of er een boot kan liggen en welke afmetingen een boot mag hebben, moet het resultaat zijn van een integrale weging van alle geldende belangen (onder meer natuur en landschap, cultuurhistorie, scheepvaart, recreatie, belangen van de bewoners van de oevers). Als maximum maat voor nieuwe woonboten wordt door de provincie 18 meter aangehouden. De integrale benadering en de genoemde maat wordt door de gemeente onderschreven en is meegenomen bij het opstellen van het toekomstig woonbotenbeleid.

2.3. Gemeentelijk beleid en visies

2.3.1. Woonbotenbeleid

Nota 'Woonschepen in de gemeente Utrecht'

Op 12 januari 1988 heeft de gemeente de nota 'Woonschepen in de gemeente Utrecht' vastgesteld waarin vanuit diverse invalshoeken beleidsvoorstellen zijn neergelegd ten aanzien van (onder andere de afmetingen van) woonschepen. Aan de destijds in de nota neergelegde beleidsoverwegingen is slechts in beperkte mate uitvoering gegeven. Het beleid heeft op hoofdlijnen als uitgangspunt gediend voor de totstandkoming van de huidige Havenverordening en Havenatlas. In de nota wordt ingegaan op de huidige en de gewenste situatie per woonbotenlocatie. Zo worden aanbevelingen gedaan om op bepaalde plekken woonboten weg te halen, en op andere plekken woonboten toe te voegen. Deze keuzes zijn gebaseerd op een integrale afweging van belangen. Daarnaast wordt er een aantal algemeen geldende beleidsuitgangspunten genoemd en wordt uitvoerig ingegaan op juridische aspecten.

De belangrijkste (ruimtelijke) beleidskeuzes uit de nota zijn de volgende:

1. ten aanzien van de breedte van woonschepen wordt een maat van maximaal 5 meter aangegeven. Bij wijze van vrijstelling kan hiervan worden afgeweken indien dit toelaatbaar is uit het oogpunt van doorvaart;
2. voor de toegestane hoogte van woonschepen wordt in de regel uitgegaan van 3,50 meter, gemeten vanaf de waterlijn, hetgeen overeenkomt met de gebruikelijke hoogte van een woonark met een laag;
3. per geval kan worden bekeken of van de toegestane maximumhoogte kan worden afgeweken, indien een bewoner van een boot daarom verzoekt;
4. in bestemmingsplannen zal het aantal ligplaatsen voor woonschepen worden aangegeven (het maximale aantal binnen een zone zal worden vermeld). In nieuwe situaties wordt daarbij uitgegaan van een lengte van een woonschip van 20 meter, in bestaande situaties zal de feitelijke situatie worden weergegeven;
5. bouwwerken op de oever ten behoeve van woonschepen dienen te voldoen aan hetgeen in de bouwverordening is gesteld ten aanzien van bergingen;
6. voor dergelijke bouwwerken zal in bestemmingsplannen een maximum maat 2,20 meter hoogte alsmede een oppervlakte van maximaal 6 m² worden opgenomen;
7. er dient minimaal een meter afstand te bestaan tussen de rijweg en privé tuinen; deze ruimte kan eventueel worden benut voor de aanleg van een trottoir.

Havenverordening en Havenatlas 1995

De Havenverordening Utrecht 1995 gaf regels met betrekking tot het haven- en grachtengebied. De basis voor een goede beheersbaarheid van het haven- en grachtengebied is het invoeren van een ligplaatsenregime, gebaseerd op een vergunningstelsel. Dit houdt concreet in dat het niet is toegestaan een ligplaats in te nemen zonder vergunning. Het toepassen van een vergunningstelsel biedt onder meer de mogelijkheid om aantallen in de hand te houden. Differentiatie naar soort en gebruik van vaartuigen is daarbij gewenst.

Als basis voor het ligplaatsenregime is in de Havenverordening Utrecht 1995 de Havenatlas geïntroduceerd. De Havenatlas bestaat uit verschillende kaarten waarop is aangegeven waar de verschillende soorten vaartuigen mogen liggen (het betreft dus het toegelaten aantal schepen binnen de gemeente). Bij de kaarten zijn onder meer voor woonschepen voorschriften en aanwijzingen opgenomen; deze hebben betrekking op de maximale hoogte en de rooilijn.

Evenals in de woonschepennota is in de eerdere Havenatlas de hoogte van de woonschepen op 3,5 meter vastgelegd. Boten die hoger zijn dan 3,5 meter zijn expliciet aangegeven, maar een maximale hoogte is hierbij niet aangegeven. Bij vergroting van de woonark in de lengte werd tot 2006 alleen toestemming gegeven indien de onderlinge afstand groter is dan 3 meter en de burens akkoord gaan. Deze laatste twee waren geen harde criteria.

In de afgelopen 15 jaar is het aantal woonschepen (334) in de gemeente Utrecht stabiel. De ligplaatsen zijn in de Havenatlas opgenomen. Geconstateerd kan worden dat er zijn nagenoeg geen nieuwe ligplaatsvergunningen zijn afgegeven.

De Havenatlas dient als toetsingskader voor het verlenen van ligplaatsvergunningen. De eerdere Havenatlas is bij beslissing van 11 april 2000 vastgesteld en is na publicatie op 18 oktober 2000, per 19 oktober 2000 in werking getreden.

Na vaststelling van het woonbotenbeleid in 2005 is een nieuwe Havenverordening en een Havenatlas vastgesteld en in april 2006 in werking getreden. Deze atlas is sindsdien een aantal malen op onderdelen gewijzigd.

Notitie 'Oeverbebouwing bij woonschepen'

Op 4 februari 1992 heeft het college ingestemd met de regels voor het oevergebruik bij woonboten. Voor het gebruik van de oevers gelden volgens deze regels de volgende voorwaarden:

- bouwwerken op de oever, grenzend aan ligplaatsen voor woonschepen mogen een maximumhoogte van 2.20 meter (met 10% vrijstelling) en een maximale oppervlakte van 6 m² hebben;
- toegelaten bouwwerken op de oever zijn (voor zover het bestemmingsplan niet anders bepaalt) uitsluitend een berging en indien een regeling is getroffen met de eigenaar van de grond een erfafscheiding met een maximale hoogte van 1 meter;
- de berging zal voor de boot moeten worden geplaatst zodat de volledige doorkijk tussen de boten op het water blijft bestaan;
- de bouwwerken moeten voldoen aan de bepalingen van de bouwverordening (o.a. welstand, onderhoud) en het bestemmingsplan;
- tuinen aan eenzelfde oeverdeel dienen op gelijke afstand te zijn gelegen van de openbare weg of, indien aanwezig, het voetpad. Dit kan consequenties hebben voor bouwwerken die buiten de toelaatbare tuingrens gebouwd zijn.

Deze regels worden doorvertaald in bestemmingsplannen en dienen als onderbouwing voor het verlenen van vrijstelling van geldende bestemmingsplannen (artikel 19 procedure).

Conclusie

Aan de nota 'Woonschepen in de gemeente Utrecht, 1988' is slechts in beperkte mate uitvoering gegeven. In de tussentijd is de noodzaak voor het beleid echter niet verdwenen (zie hoofdstuk 1). Het toekomstige woonbotenbeleid is dan ook te beschouwen als een doorstart van eerder geformuleerd beleid. Momenteel worden aanvragen voor schuurtjes getoetst aan de notitie 'Oevergebruik bij woonboten'. In het toekomstige woonbotenbeleid worden de regels ten aanzien van oevergebruik aangescherpt en worden de Havenverordening en de Havenatlas geactualiseerd en aangevuld.

2.3.2. Waterplan Utrecht

Het Waterplan is tot stand gekomen naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21), de vaststelling van de Europese Kaderrichtlijn Water en de landelijke discussie over het optimaliseren van de waterketen. Deze drie ontwikkelingen waren aanleiding om na te gaan of het watersysteem en de waterketen in Utrecht eventueel kunnen worden aangepast.

De relaties in het watersysteem en de waterketen verbinden waterbeheerders en eigenaren met elkaar. Deze partijen zijn bij elkaar gekomen om het Waterplan Utrecht op te stellen. Het Waterplan moet bijdragen aan het behouden en/of creëren van een aantrekkelijke leefomgeving. Een omgeving waarin - ook in de toekomst - mensen graag wonen, recreëren en werken. Dat is het gezamenlijk belang van de initiatiefnemers.

Het doel van het Waterplan Utrecht:

Een watersysteem voor de toekomst, dat aansluit bij de natuurlijke omstandigheden op en om Utrechts grondgebied. De ruimtelijke structuur van Utrecht biedt daarvoor de mogelijkheden en wordt er door versterkt.

Het beheer van het watersysteem en de waterketen is samenhangend, doelmatig, voor de burger inzichtelijk en gericht op verschillende vormen van menselijk gebruik en natuur (uit: Plan van Aanpak, november 2001).

Relevante ambities voor het Utrechtse water zijn onder meer:

- terugbrengen van diffuse verontreiniging. Deze ambitie behelst onder meer het baggeren in bestaande watergangen. Dit is gunstig voor het waterleven, voor de doorstroming en voor de bevaarbaarheid.
- saneren van puntbronnen. Alle woningen (inclusief woonboten) worden aangesloten op de riolering. Het afvalwater wordt voortaan niet meer op het oppervlaktewater geloosd.
- het water wordt een volwaardig onderdeel van de leefomgeving. De zichtbaarheid, beleving en het gebruik van het water in Utrecht kan vaak beter.

Geconstateerd wordt dat bij het beheer van het water en van de oevers de woonboten en de oevertuinen relevant zijn. Dit geldt ook voor de beleving vanuit de wijken nabij het oppervlaktewater. De huidige spreiding en inrichting van de ligplaatsen is niet optimaal. Verbeteringen hierin leiden tot een efficiënter beheer en een betere beleving van het water en de oevers in Utrecht. Dit komt de bewoners en gebruikers van woningen en de panden op en bij het water ten goede.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit de doelstellingen van het waterplan een zorgvuldige spreiding en inrichting van ligplaatsen gewenst is, met name ter verbetering van de beheer kwaliteit van het water en de oevers.

2.3.3. Ecologisch beleid

Alle grote watergangen in de stad Utrecht zijn opgenomen in de ecologische infrastructuur (zoals is vastgelegd door de gemeenteraad in de Kadernota Stadsnatuur). De ecologische infrastructuur is een netwerk voor natuur in de stad. De ecologische infrastructuur verbindt groene gebieden met elkaar middels groene verbinding zones. Water is een 'natuurgebied' op zichzelf dat alleen door sluizen en dammen wordt gescheiden.

Woonboten hebben invloed op het watersysteem door lozingen op het water en doordat ze een aanhechtingsplaats vormen voor kleine waterdier tje zoals mossels. In het Waterplan voor de stad Utrecht wordt er van uitgegaan dat alle woonboten op de riolering worden aangesloten. Veel oevers zijn in de ecologische infrastructuur opgenomen als verbinding zone voor verschillende soorten dieren. De ligging van woonboten levert een belemmering op voor het functioneren van deze zones, dat wordt verslechterd met het aanleggen van tuintjes met schuren, bestrating en schuttingen. Het veranderen van lage harde oevers in natuurvriendelijke oevers is onmogelijk omdat er boten direct tegen de oever aan liggen.

Conclusie

Met name het oevergebruik bij woonboten verhoudt zich slecht tot de ecologische functie van de oevers. Vanuit de ecologie is het gewenst dat het oevergebruik wordt beperkt. Mocht er besloten worden nieuwe ligplaatsen aan te wijzen dan heeft het aanwijzen van plekken in kanalen een sterke voorkeur boven het aanwijzen van plekken in de rivieren.

2.3.4. Brandveiligheidsbeleid

In de Woningwet en de Bouwverordening zijn voorschriften opgenomen over het brandveiligheidsniveau van bouwwerken (woningen e.d.). In de Brandbeveiligingsverordening (BBV) zijn ook voorschriften opgenomen voor inrichtingen die niet als bouwwerk in de zin van de Woningwet en Bouwverordening kunnen worden aangemerkt. De Brandweer is belast met het toezicht op de brandveiligheidsvoorschriften volgens de Woningwet, Bouwverordening en BBV.

Woonboten vallen niet onder de werkingssfeer van de Woningwet, de Bouwverordening en de Brandbeveiligingsverordening (BBV). Concrete eisen voor brandveiligheid, brandveiligheidsvoorzieningen en brandwerendheid van constructieonderdelen zijn op dit moment in Utrecht niet geformuleerd.

Criteria voor brandveiligheid zijn:

- bereikbaarheid van elke woonboot voor een brandweervoertuig (gerekend vanaf opstelplaats) binnen een afstand van 40 meter;
- toegangsweg is verhard, is tenminste 3,5 meter breed en is geschikt voor een brandweerauto met een aslast van 10 ton;
- brandkranen dienen op maximaal 15 meter van het brandweervoertuig (gerekend vanaf opstelplaats) bereikbaar te zijn en het oppervlaktewater dient direct bereikbaar te zijn;
- onderlinge afstand tussen de woonboten is bij voorkeur 5 meter. Indien de onderlinge afstand van de boten minder dan 5 meter is dienen de wanden van de woonboot ten minste een weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag te bezitten van ten minste 30 minuten.

Naar verwachting zal bij veel woonboten sprake zijn van constructies die niet voldoen aan minimale eisen met betrekking tot weerstand tegen brandoverslag en branddoorslag. Brandoverslag tussen verschillende woonboten zal in geval van brand vaak niet te voorkomen zijn. Het vergroten van de afstand tussen de boten onderling of het brandwerend maken van constructieonderdelen kan een middel zijn om snelle brandoverslag tussen boten verder te voorkomen.

Conclusie

Concrete eisen voor brandveiligheid zijn op dit moment in Utrecht niet geformuleerd, en naar verwachting zal bij veel woonboten sprake zijn van constructies die niet voldoen aan minimaal te stellen eisen met betrekking tot brandveiligheid. Op grond van het bovenstaande zijn in ieder geval de volgende maatregelen gewenst:

- verbeteren onderlinge afstand woonboten (bij voorkeur 5 meter, minimaal 3 meter); en
- voorwaarden stellen aan de brandveiligheid van constructieonderdelen.

2.3.5. Structuurvisie Utrecht 2015/2030

De Structuurvisie is vastgesteld op 1 juli 2004. In de Structuurvisie zijn de kernkwaliteiten van de stad verwerkt in drie ontwikkelingsperspectieven: "De Markt", "Het Podium" en "De Binnentuin". In het perspectief "De Markt" wordt het economische, dynamische en hoogstedelijke karakter van de stad versterkt. Ontwikkelingsperspectief "Het Podium" richt zich op de stad als ontmoetingsplaats voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie. Perspectief "De Binnentuin" wil ruimte geven aan de specifieke identiteit van wijken en buurten.

Een van de bouwstenen van de Structuurvisie is de notitie 'De openbare ruimte in perspectief, structuurvisie openbare ruimte (maart 2003)'. Deze notitie geeft aan dat de stedelijke openbare ruimte beeldbepalend is voor de stad en de stad zijn herkenbaarheid, oriëntatie, samenhang en identiteit geeft. Daarnaast vormt de openbare ruimte de 'groene natuurlijke long' van de stad, die van recreatief belang is voor de stad en de bezoekers ervan.

Conclusie

De gemeente ziet de openbare ruimte als de 'groene natuurlijke long' van de stad. De Utrechtse wateren en de directe omgeving van het water vormen een belangrijk onderdeel van deze openbare ruimte. Goede benutting van het groen en het water is een daarom een belangrijk pluspunt voor de stad.

2.3.6. Ruimtelijke visies

Tenslotte heeft ook een aantal ruimtelijke visies ten grondslag gelegen aan het woonbotenbeleid. Dit zijn ruimtelijke visies zoals Visie Vaartsche Rijn, Visie Overvecht en Visie Merwedekanaal zone. Deze visies zullen hieronder kort worden toegelicht:

Visie Vaartsche Rijn

Binnen het plangebied van de *Visie Vaartsche Rijn* spelen groen en water een grote rol. Vooral de samenhangende structuur van de verschillende elementen en de relatie met het buitengebied is van groot belang voor de kwaliteit van de ecologische infrastructuur.

Een belangrijke rol is weggelegd voor de Vaartsche Rijn en zijn oevers, als verbindend element. Vanuit ruimtelijk functioneel oogpunt wordt in de visie gesteld dat het essentieel is dat bij verdere ontwikkeling het meer openbaar maken van de oever van de Vaartsche Rijn en de Liesboswetering gewenst is. Als kans wordt onder meer gezien het versterken van de ecologische structuur, versterking van de historische structuur en het zichtbaar maken historisch waardevolle bebouwing. Geconstateerd wordt dat de ecologische doelstelling en ruimtelijke ontwikkeling die wordt nagestreefd zich slecht verhouden met het wonen op het water aan de oostzijde van het kanaal.

Visie Overvecht

Het uitgangspunt van de *Visie Overvecht* is het versterken van de relatie van de wijk met de stad en met het omliggende landschap. Geconstateerd wordt dat de Vechtzoom weinig zichtbaar is voor Overvecht. Ook de gebruiksmogelijkheden zijn beperkt. De grote hoeveelheid woonboten, bebouwing, de rioolwaterzuivering en de sportvoorziening zijn knelpunten en zorgen ervoor dat de Vecht ontoegankelijk is. Opgave is de transformatie van de Vechtzone; Overvecht zal weer een wijk aan de Vecht moeten worden.

Visie Merwedekanaalzone

Uitgangspunten van de *Visie Merwedekanaalzone* zijn:

- het versterken van de open structuur langs het kanaal;
- het versterken van de continuïteit langs de zone;
- handhaven en versterken van het karakter van de zone en (historisch) profiel;
- versterken van de woonfunctie;
- verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;
- kanaalzone als ecologische verbinding versterken;
- betere benutting van het kanaal ten behoeve van recreatie / toerisme / sport.

In deze visie wordt de conclusie getrokken dat de woonboten een knelpunt vormen waar ze door hun aaneengesloten ligging het contact van de achterliggende woongebieden met het water belemmeren. Daarnaast wordt gesteld dat woonboten het woonmilieu kunnen verlevendigen, mits ze zorgvuldig worden ingepast.

Conclusie

Centraal in de bovengenoemde documenten staat de wens om de ruimtelijke kwaliteit van de stad te verhogen. Het toekomstige woonbotenbeleid is op deze visies (en eerder genoemd beleid) afgestemd en actueel gemaakt. Bedoeling is dat deze visies in nieuwe bestemmingsplannen worden doorvertaald of als ruimtelijke onderbouwing worden gebruikt bij vrijstellingsprocedures zoals een artikel 19 (Wet op de ruimtelijke ordening).

3. Toekomstig woonbotenbeleid

3.1 Inleiding

Eén van de uitgangspunten van het woonbotenbeleid is (zie ook hoofdstuk 1) dat wonen op water een volwaardige woonvorm is waarmee uit een oogpunt van ruimtelijke ordening rekening dient te worden gehouden. Woonboten en hun ligplaatsen dienen dan ook primair te worden geordend door middel van de ruimtelijke ordening. In deze nota worden alle betrokken belangen tegen elkaar afgewogen (belangen van bewoners van woonboten, omwonenden en andere gebruikers, natuur, landschap, cultuurhistorie en scheepvaart/doorvaart).

Concreet worden er regels gesteld aan:

- de situering;
- relatie met het water/de gewenste minimale onderlinge afstand;
- maximale hoogte;
- maximale breedte;
- maximale lengte;
- het oevergebruik.

opzet

Allereerst zullen in de volgende paragraaf de stedenbouwkundige aspecten worden toegelicht, die een rol spelen bij het toekomstig woonbotenbeleid. Vervolgens worden in paragraaf 3.3 de regeling besproken, die van toepassing zijn op de maatvoering van een woonboot. Bovendien wordt ingegaan onder welke voorwaarden uitbreiding in de hoogte mogelijk is. Daarna worden in paragraaf 3.4 regels weergegeven ten behoeve van het gebruik en inrichting van de oevers.

In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk komen de alternatieve locaties aan bod. Dit zijn locaties voor woonbootbewoners die geen uitbreidingsmogelijkheden krijgen op hun huidige locatie.

3.2 Stedenbouwkundig aspecten

Het kader - de stedelijke openbare ruimte van Utrecht

Ten behoeve van de Structuurvisie Utrecht is de 'Structuurvisie openbare ruimte (maart 2003)' opgesteld. De structuurvisie geeft aan dat de stedelijke openbare ruimte beeldbepalend is voor de stad en de stad zijn herkenbaarheid, oriëntatie, samenhang en identiteit geeft. Daarnaast vormt de openbare ruimte de 'groene natuurlijke long' van de stad, die van recreatief belang is voor de stad en de bezoekers ervan.

De waterlopen worden momenteel onderbenut. De stad ligt als het ware afgekeerd van het water en het water vormt veelal een barrière. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de toekomstige stedelijke openbare ruimte is daarom om het water en de oevers een prominentere plaats te geven en beter beleefbaar te maken. Dit uitgangspunt is reeds in verschillende ruimtelijke visies vastgelegd (zie vorige hoofdstuk). Er dient naar te worden gestreefd de aanwezige waarden (natuur, recreatie en cultuurhistorie) verder te ontwikkelen, in combinatie met de wensen van de bewoners van de stad, waaronder de woonbootbewoners.



de Vecht

Woonboten in de openbare ruimte

Woonboten spelen in het stedelijk gebied vaak een positieve rol. Voor vrijwel alle locaties waar woonboten zijn gelegen geldt dat het wonen op het water een lange geschiedenis kent en een karakteristiek element geworden is in de stad. Vaak wordt al jaren langs kades gewoond en is het een bepalend beeld geworden van het betreffende deel van de stad.



woonboten als beeldbepalend element



...of van historische waarde

Het gebruik van de openbare ruimte op en langs waterlopen levert soms een conflict van belangen op. Dit is bijvoorbeeld duidelijk zichtbaar op plaatsen waar woonboten zijn afgemeerd langs openbare parken of recreatieve routes. Het aanwezige water is daar essentieel voor de beleving en gebruikswaarde van deze elementen. De woonboten liggen veelal aaneengesloten langs de oever. Het grote aantal afgemeerde woonboten en privé-gebruik van oevers door woonbootbewoners maakt een optimale beleving van de openbare ruimte soms onmogelijk.

Voor alle waterwegen geldt dat het water of het profiel waarneembaar aanwezig zou moeten zijn, zowel vanuit stedenbouwkundig als vanuit en cultuurhistorisch oogpunt. Soms vormt de veelal kleine onderlinge afstand tussen de woonboten hiervoor een belemmering. Doorzicht op de achterliggende oever of het water zelf is daardoor niet langer mogelijk. Hoewel 'lintbebouwing' van woonboten niet wordt afgewezen, zal dit op een beperkt aantal plaatsen moeten worden doorbroken of beperkt.



water als landschappelijk element



...beide oevers zichtbaar

Conclusie

Woonboten zijn een karakteristieke woonvorm die zich in het algemeen goed verhoudt tot de omgeving waarin de boten zijn gelegen. Op bepaalde plaatsen moet echter geconstateerd worden dat de woonboten met het daarbij behorende gebruik van de oevers te omvangrijk zijn. Hier treedt wandvorming op. Daarom moeten regels een zorgvuldige inpassing bevorderen. Omgeving en de huidige situering van de woonboten zijn hierbij bepalend.

3.3 Maatvoering van woonboten

Doel van het woonbotenbeleid is het geven van sturing aan de situering en maatvoering van woonboten en de inrichting van de oevers daarbij, waardoor de ruimtelijke kwaliteit op en nabij het water kan worden verbeterd. Een zorgvuldige inpassing op het water kan met name bereikt worden door het stellen van regels ten aanzien van de hoogte en de onderlinge afstand om meer transparantie te creëren. Het gebrek aan transparantie heeft vooral te maken met het tekort aan tussenruimten of wel het grote aantal boten in bepaalde watergangen.



wandvorming - vrijwel geen tussenruimte



kadeprofiel niet meer zichtbaar

Overigens is naast het ruimtelijk argument om transparantie te vergroten, er nog een aantal andere redenen om een minimum aan de tussenruimten te willen stellen:

- De brandweer geeft aan dat vanuit het oogpunt van brandveiligheid een maat van vijf meter wenselijk is. Bij deze maat zijn geen aanvullende brandwerende maatregelen nodig. Controle en handhaving zijn daardoor eenvoudig. Kleinere afstanden zijn mogelijk als brandwerende materialen worden toegepast. Controle en handhaving hiervan is echter lastig.
- Vanuit ecologisch oogpunt is intensief gebruik van de oever niet gewenst: het ecologisch netwerk dat over de stad is geprojecteerd wordt op dergelijke plekken verbroken.
- Vanuit het oogpunt van beheer van de oever zijn tussenruimten wenselijk.

uitbreidingsruimte in de hoogte

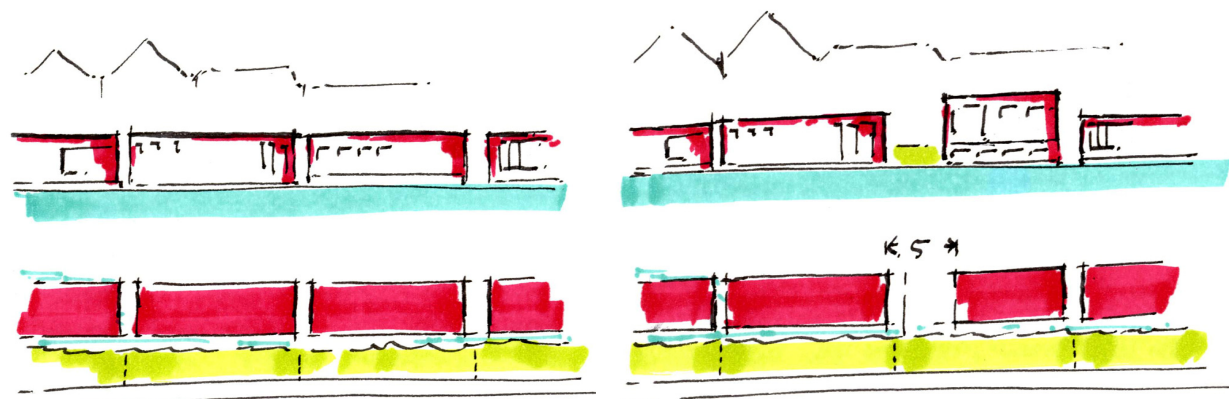
In de bestaande stad kan uit ruimtelijk oogpunt uitbreidingsruimte in de hoogte geboden worden, boven de oorspronkelijk toegestane hoogte van 3,5 meter. Daarmee wordt het mogelijk om een 2-laagse woonboot te creëren. Door bij dergelijke uitbreidingen het realiseren van voldoende tussenruimte als voorwaarde te stellen kunnen meerdere doelen worden gerealiseerd. Ten eerste wordt tegemoet gekomen aan eventuele uitbreidingswensen van woonbooteigenaren en tegelijkertijd kan meer transparantie worden gecreëerd.

De mogelijkheid om in de hoogte uit te breiden geldt ook voor de historische kades zoals de Billitonkade, de Richard Wagnerlaan en de Leidsekade. Door de voorwaarde voor een minimale tussenruimte te stellen en ook het gebruik van de oevers bij woonboten goed te reguleren en te handhaven, is ook hier een grotere hoogte ruimtelijk aanvaardbaar.

hoogteregeling

In de gehele stad - met uitzondering van Leidsche Rijn - is een vergroting van de hoogtemaat toegestaan. Boven de oorspronkelijk toegestane maximum hoogte van 3,5 meter, mag de bestaande woonboot vervangen of verhoogd worden tot de aangegeven hoogte van 4 meter. Voorwaarde hierbij is dat de ruimte tussen de woonboot en de aangrenzende woonboten na verhoging aan tenminste één zijde minimaal 5 meter bedraagt.

Het verhogen van woonboten kan alleen toegestaan worden, als er voldoende ruimte (minimaal 5 meter) tussen de woonboten aanwezig is of gecreëerd wordt. Op deze manier kunnen de twee doelstellingen van het woonbotenbeleid, namelijk het creëren van transparantie en het tegemoet komen aan de uitbreidingswens van woonbooteigenaren, goed met elkaar gecombineerd worden. Idealiter zou aan beide zijden een tussenruimte van 5 meter aanwezig moeten zijn, maar de realisering van die situatie wordt niet realistisch geacht. Daarom wordt volstaan met de eis dat de tussenruimte aan één zijde gerealiseerd moet worden. Op deze wijze verbetert de transparantie in voldoende mate. Het is dan wel noodzakelijk dat die ruimte ook op de oever vrij wordt gehouden van bebouwing. Aan de nieuwe maatvoering moet uitsluitend bij vervanging of vergroting van de boot worden voldaan. Op procedurele zaken wordt in paragraaf 4.2.2 ingegaan.



Figuur 2: voor

na

Solitairen

Op een aantal locaties is sprake van een solitaire woonboot. Omdat in deze gevallen niet zozeer van wandvorming en tussenruimte kan worden gesproken zijn deze woonboten specifiek beoordeeld. Het gaat om de volgende gevallen:

- Merwedekanaal t.o. de Munt. Op deze locatie is één woonboot gelegen. Uitbreiding van het aantal woonboten is niet gewenst. Gezien het beperkte ruimtelijk effect van een enkele woonboot is uitbreiding in hoogte niet bezwaarlijk.
- Merwedekanaal bij roeivereniging
Hier ligt, vlak onder het viaduct in de A12, een woonboot in één laag. Op deze locatie is geen ruimte voor het uitbreiden van het aantal woonboten. Bovendien is dat gezien de nabijheid van de A12, niet gewenst. De ruimtelijke situatie ter plaatse geeft echter geen aanleiding het huidige gebruik te beëindigen. Gezien de schaal van het gebied is het niet bezwaarlijk als de woonboot wordt uitgebreid naar twee lagen.

- De Kromme Rijn

Op dit moment ligt hier één enkele woonboot, vanaf het Pieter Baancentrum richting Bunnik. De breedte van de waterloop is beperkt. Bovendien liggen langs de Kromme Rijn belangrijke ecologische verbindingen en recreatieve routes. De oevers van de waterloop vormen een belangrijk onderdeel hierin. Het is daarom niet wenselijk meer permanente ligplaatsen toe te staan. Gezien het beperkte ruimtelijk effect van een enkele woonboot is uitbreiding in hoogte niet bezwaarlijk.



tussenruimte vrijhouden



tussenruimten op het water al aanwezig

Utrechtse Waterlopen zonder woonboten

Hieronder worden Utrechtse waterlopen genoemd, waar geen woonboten aanwezig zijn en waar in de toekomst ook geen woonboten gesitueerd mogen worden.

De grachten

In de grachten (en de Vaartsche Rijn ten noorden van de Zuiderbrug en in het grootste deel van de singels) stroken ligplaatsen voor woonboten niet met het belang van de doorgaande pleziervaart en de historische waarden van de omgeving.

De Biltse Grift

Deze watergang is te smal, niet toegankelijk en/of te ondiep.

Het Zware Water

Deze watergang is te smal, niet toegankelijk en/of te ondiep.

De Klopvaart

De Klopvaart is een singel die onderdeel uitmaakt van een groengebied met een belangrijke functie voor de aanliggende wijk. Bovendien is het een historisch en landschappelijk waardevolle structuur die ook in die zin beleefbaar moet blijven. Het toestaan van woonboten is daarom niet wenselijk.

Energiehaven, Uraniumkanaal, Nijverheidskade, Kernhaven en de Protonhaven in Lage Weide

Door de bestaande industrie met een relatief hoge hindercategorie is het vanuit milieuoogpunt niet mogelijk een vergunning te verlenen voor woonboten. Ook de oevers zijn in veel gevallen niet openbaar. Daarnaast verhoudt wonen op het water zich slecht met de functie voor beroepsvaart.

Het Amsterdam Rijnkanaal

Het kanaal is in eigendom bij Rijkswaterstaat. Onder meer vanwege de intensieve beroepsvaart kunnen hier geen woonboten liggen.

Overige bepalingen maatvoering

Naast de bepalingen over hoogte zijn, ten aanzien van de maatvoering woonboten, ook bepalingen met betrekking tot lengte en breedte van toepassing. Namelijk:

Lengte

Bestaande tussenruimten mogen nooit kleiner worden. Daarnaast geldt in de gehele stad, bij vervanging op een bestaande ligplaats, een maximum lengtemaat van 18 meter. De maat van 18 meter is afgeleid van provinciaal beleid. Deze regel heeft tot doel bij vervanging van schepen door arken de maximum maat te beperken. Zonder dit maximum zouden zeer lange arken kunnen ontstaan, en dit past niet bij de doelstellingen van dit beleid. Hierop geldt één uitzondering:

- Varende schepen mogen worden vervangen door varende schepen met eenzelfde (of kortere) lengte. Deze schepen dienen wel varend te blijven en mogen niet worden voorzien van nautisch onverantwoorde opbouwen of aanpassingen. Te ingrijpend aangepaste schepen of schepen die niet langer kunnen varen worden als ark beschouwd. Bij vervanging van een varend schip door een ark geldt het maximum van 18 meter.

Breedte

Op dit moment wordt de breedte van de woonboten bepaald door een rooilijn in het water. Deze komt voort uit eisen met betrekking tot doorvaart en beheer. De rooilijn ligt, afhankelijk van de breedte van de waterloop, tussen vijf en acht meter uit de oeverlijn, en wordt aangegeven in de Havenatlas.

Uit ruimtelijke overwegingen zijn er geen zwaarwegende redenen hiervan af te wijken. Een maat kleiner dan vijf meter is gezien de grootte van de woonschepen niet realistisch. Een grotere maat is alleen toegepast in de bredere watergangen, waar dit ruimtelijk ook niet leidt tot ongewenste situaties. Een grotere maat dan acht meter is in strijd met de doelstelling het water beter beleefbaar te maken.



de rooilijn moet worden gerespecteerd



tussenruimten dienen vrij te blijven

3.4 Oevergebruik

Bijna alle woonbootbewoners hebben een deel van de oever in gebruik. Dit gebruik is deels gelegaliseerd en het bouwen van een kleine berging is met vergunning toegestaan.

In een aantal gevallen wordt afgeweken van hetgeen beleidsmatig is toegestaan, waardoor de bebouwing te nadrukkelijk aanwezig is (hoge schuttingen tot op de weg, schuurtjes op de oever tussen de boten en cetera).



goed ingepast



tussenruimten niet zichtbaar

Het uitgangspunt is dat er een betere afstemming moet zijn tussen de functie van het openbaar gebied en het karakter van het oevergebruik. Hierbij moet de gebruiks- en belevingswaarde van het water en de omgeving van dat water worden versterkt. In die zin ligt aan de regels voor het oevergebruik dezelfde gedachte ten grondslag als aan het beleid met betrekking tot de maatvoering van woonboten. De transparantie die door het woonbotenbeleid op het water wordt gerealiseerd is dus in het oeverbeleid ook zichtbaar.



wandvorming door teveel bebouwing



grenzen onduidelijk

Het intensieve oevergebruik versterkt op veel plaatsen de wandvorming waardoor de zichtrelatie tussen het openbaar gebied en het water verloren gaat. Omdat oevers ook een recreatieve functie hebben en een beeldbepalend element zijn in de stad is op veel plaatsen intensief oevergebruik bij woonboten uit ruimtelijk oogpunt onwenselijk. Het is wenselijk één heldere regeling voor de gehele bestaande stad te formuleren. Ten aanzien van de toegelaten bebouwing zijn de regels afkomstig uit het reeds in 1992 geformuleerde beleid. Voor het gebied Leidsche Rijn kunnen zonodig afwijkende maten worden aangehouden. Ook voor de oever van de Wittevrouwensingel geldt een uitzondering. Deze locatie maakt onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht. Om deze reden is oeverbebouwing en het ingebruiknemen van de oever hier uitgesloten.

De huidige regeling oeverbebouwing

Behoudens een berging van 6 m² en 2.20 meter hoog zijn geen bouwwerken hoger dan 1 meter toegestaan. Het is wenselijk ook beplanting van hoger dan 1 meter te beperken. Hierdoor zijn tussenruimten die op het water worden gerealiseerd vanaf de oever te ervaren. Bergingen zijn ook alleen toegestaan als ze voor de woonboot worden geplaatst, dus niet in de tussenruimten tussen de woonboten. Deze regeling wordt in het beleid overgenomen.



ongewenste uitbreidingen moeten worden voorkomen

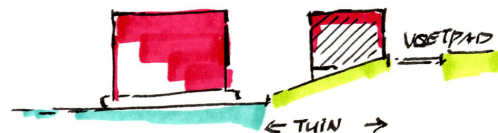
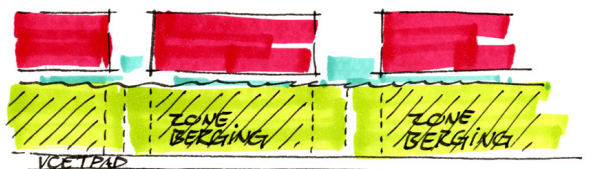
Naast het reguleren van de bebouwing is het wenselijk algemene bepalingen te formuleren voor het gebruik van de oevers. Hiervoor gelden de volgende algemene bepalingen:

Algemene bepalingen

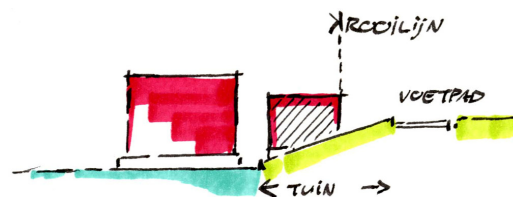
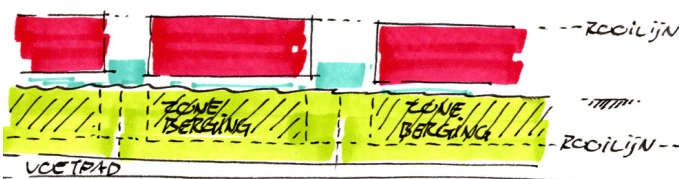
- Voor bovenstaande regeling geldt dat de zone voor oevergebruik nooit dieper is dan 3.50 meter.
- Tussenruimten van 5 meter of groter worden ingericht als openbaar gebied. De grens van de tuin ligt daarbij gelijk aan de woonboot. Tussenruimten van minder dan 5 meter blijven in beheer bij de woonbooteigenaar.
- Aan het einde van een zone voor woonboten is de tuin maximaal 2.50 meter langer dan de woonboot.

In de onderstaande figuren wordt de regeling ten aanzien van het oevergebruik nog eens verduidelijkt.

Regeling



Variant ingeval schrikstrook



Bepalingen gericht op gebruik.

Naast deze algemene bepalingen is het noodzakelijk om voorwaarden te stellen aan het onderhouden van de tuinen (voorkomen van zwerfafval en dergelijke) en bijvoorbeeld de soort beplanting die is toegelaten, de mate van verharding en de toegankelijkheid van de tuinen met het oog op beheer onderhoud en inspectie (ook nutsbedrijven).

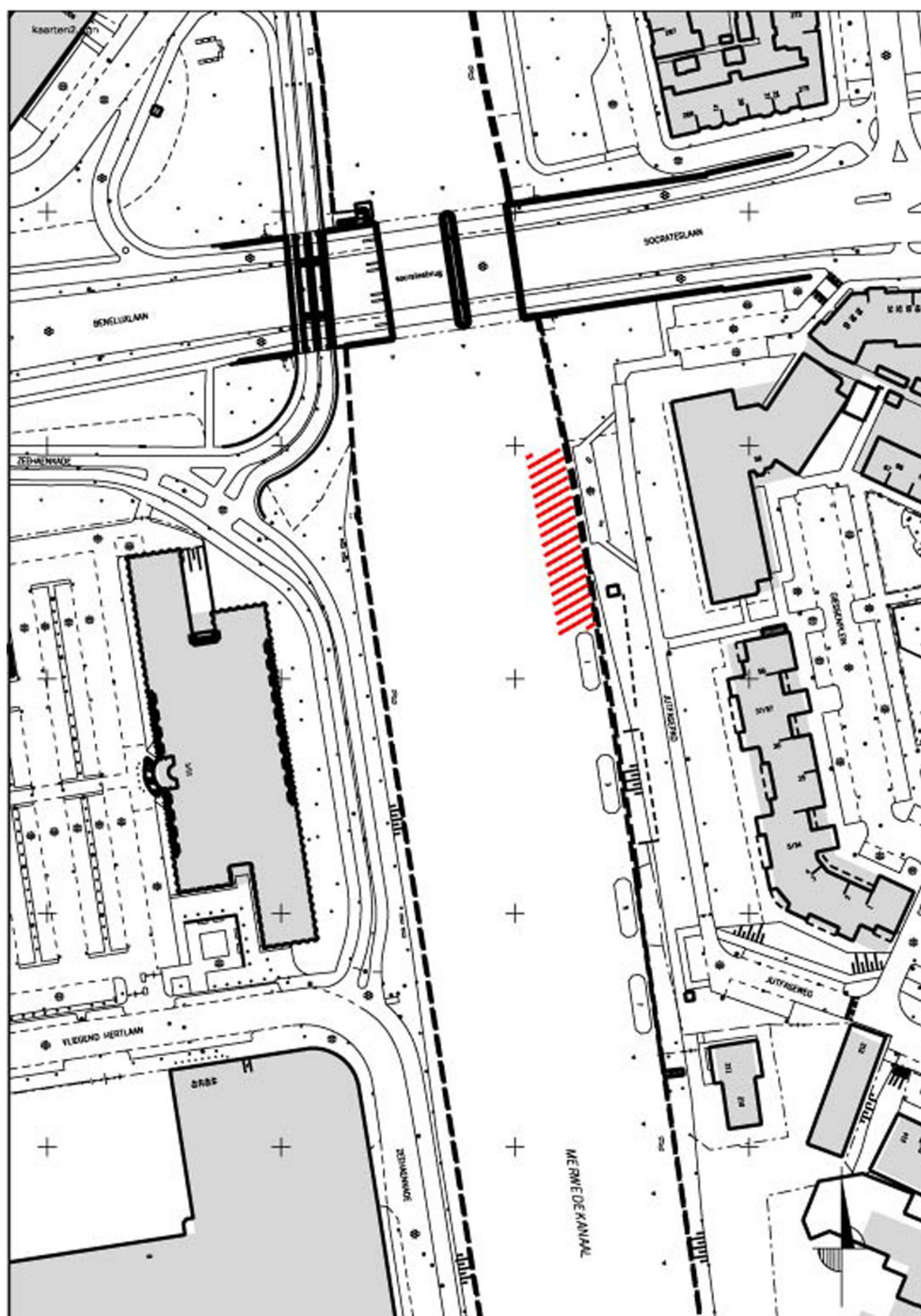
Resumerend gelden voor het gebruik van de oevers de volgende bepalingen:

- bouwwerken op de oever, grenzend aan ligplaatsen voor woonschepen mogen een maximum hoogte van 2,2 meter (met daarboven evt. 10% vrijstelling) en een maximale oppervlakte van 6m² hebben;
- toegelaten bouwwerken op de oever zijn (voor zover het bestemmingsplan niet anders bepaalt) uitsluitend een berging en indien een regeling is getroffen met de eigenaar van de grond een erfafscheiding met een maximale hoogte van 1 meter;
- de berging zal voor de boot moeten worden geplaatst zodat de volledige doorkijk tussen de boten op het water blijft bestaan;
- de bouwwerken moeten voldoen aan de bepalingen van de Bouwverordening, Bouwbesluit (o.a. onderhoud), Welstandsnota en het bestemmingsplan;
- tuinen aan eenzelfde oeverdeel dienen op gelijke afstand te zijn gelegen van de openbare weg of, indien aanwezig, het voetpad. Dit kan consequenties hebben voor bouwwerken die buiten de toelaatbare tuingrens zijn gebouwd;
- het deel van de oever dat de eigenaar in gebruik heeft, mag in beginsel nooit dieper zijn dan 3.50 meter (gemeten horizontaal vanaf de waterlijn);
- tussenruimten die groter zijn dan 5 meter richt de gemeente in als openbaar gebied;
- aan het einde van een zone is de tuin van de laatste woonboot maximaal 2.50 meter langer dan de woonboot;
- parkeren op de oever is niet toegestaan;
- indien sprake is van een schrikstrook dient deze in stand te blijven (minimaal 1 meter);
- daar waar geen schrikstrook aanwezig is wordt deze nagestreefd indien dit voor de veiligheid en ruimtelijke uitstraling wenselijk is;
- beperkt gebruik van verhardingen op de oever. Als richtlijn: terras niet groter dan 10m² en een enkel pad;
- geen hagen hoger dan 1 meter als erfafscheiding;
- gemeentelijke bomen op de oever moeten ruimte hebben om te groeien en toegankelijk zijn voor inspectie en snoeiwerkzaamheden;
- boomvormers als beplanting zijn niet toegestaan, met uitzondering van bepaalde soorten;
- beplanting mag niet overhangen over de rijweg, c.q. de schrikstrook;
- de tuin dient goed onderhouden te worden (geen zwerfvuil etc).

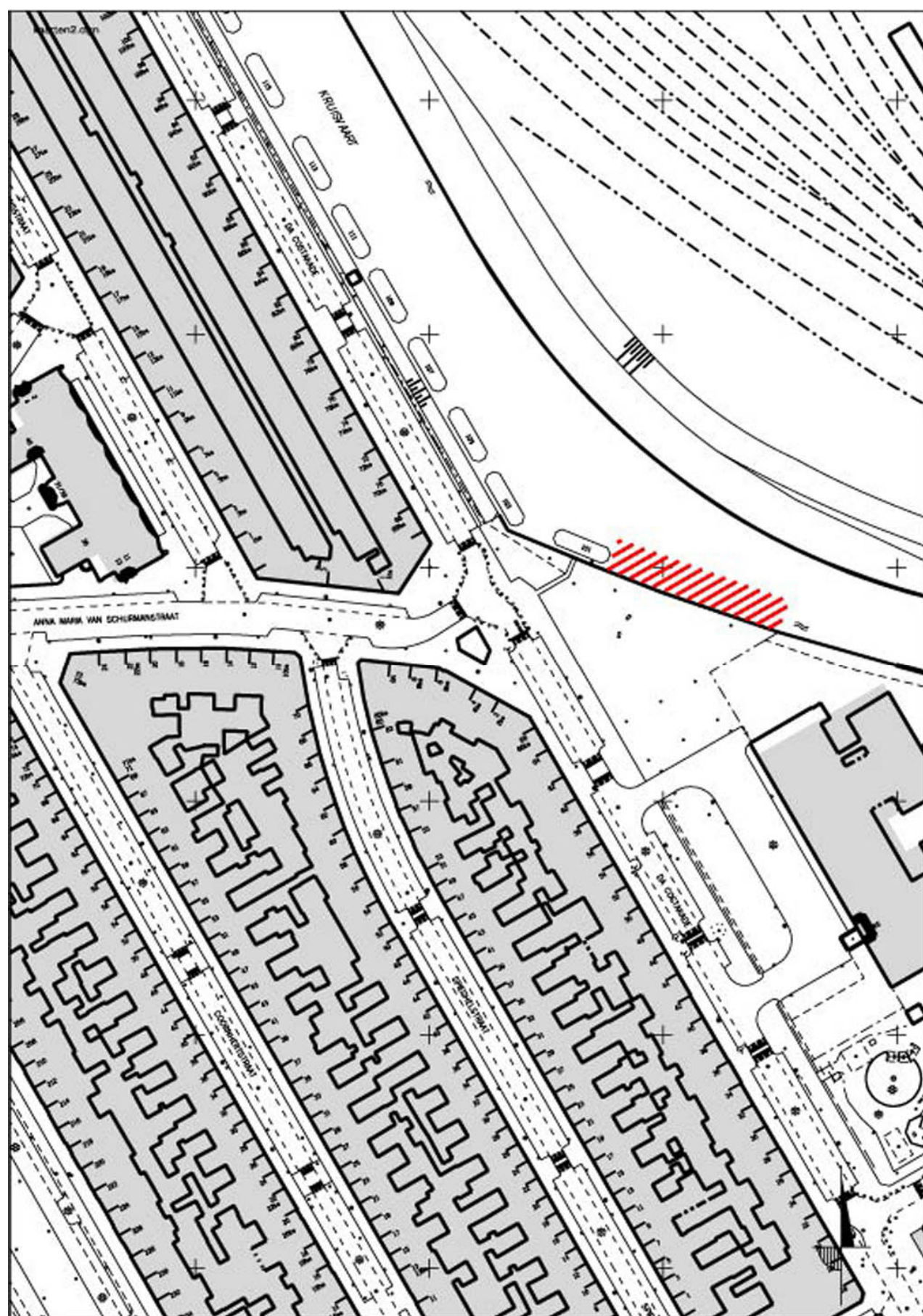
3.5 Reserve locaties

Met dit woonbotenbeleid wordt de bestaande situatie in de bestaande stad gereguleerd. Uitbreiding van het woonbotenbestand is geen doelstelling van dit beleid. Toch kan het in gevallen wenselijk zijn om te beschikken over een aantal ligplaatsen die in noodgevallen kunnen worden gebruikt. Hierbij kan worden gedacht aan het (tijdelijk) afmeren van een bestaande woonboot ingeval van bijvoorbeeld onderhoud aan een kade of een noodzakelijke verplaatsing ingeval van het opheffen van een ligplaats bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

In de stad zijn drie reserveligplaatsen aangewezen. Twee daarvan in de Kruisvaart ter hoogte van de Da Costakade en één in het Merwedekanaal ten zuiden van de Socratesbrug. In de kruisvaart is in het zuidelijk deel ruimte om twee ligplaatsen toe te voegen aan de bestaande zone. Het betreft een klein stukje groen met weinig kwaliteit. Aangezien verderop in de wijk, bij het centrale buurtpark, groen is met meer kwaliteit en meer potentie, is het niet bezwaarlijk dit deel van de oever hiervoor te benutten.



Merwedekanaal t.p.v. Socratesbrug



Kruisvaart

4. REALISERING VAN HET BELEID

4.1 Inleiding

Via verschillende wegen kan het toekomstig woonbotenbeleid gerealiseerd worden. Op grond van de Gemeentewet (Havenverordening) en de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Woningwet (bestemmingsplannen, bouwvergunningen) heeft de gemeente de wettelijke bevoegdheid om regels stellen en handhavend op te treden.

Daarnaast kan de gemeente als grondeigenaar privaatrechtelijke overeenkomsten sluiten met gebruikers van die grond. Privaatrechtelijke overeenkomsten zullen in principe aanvullend werken op de regelende bevoegdheid van de overheid.

Dit hoofdstuk richt zich vooral op de regelende en handhavende bevoegdheid van de gemeente.

4.2 Realisering van het beleid voor het water

4.2.1 Regelingen voor het bouwen op en het gebruik van het water

Het bouwen van niet-bouwvergunningplichtige bouwwerken op het water en het handhavend optreden inzake het bouwen op het water is nu geregeld via de Havenverordening. In de Havenatlas die juridisch deel uitmaakt van de Havenverordening is het aantal, de situering en de maatvoering van woonboten geregeld. De gemeente heeft ervoor gekozen om deze werkwijze niet te veranderen. De regelingen uit dit woonbotenbeleid worden daarom in de Havenverordening en Havenatlas doorvertaald.

De gemeente heeft deze keuze gemaakt omdat het gebruik van het water niet alleen een kwestie van wonen is, maar ook van waterbeheer, recreatief en professioneel varen. Daarnaast geldt het bouwvergunningstelsel in de Woningwet niet voor woonboten. Bouwregelingen in een bestemmingsplan werken via de Woningwet. In geval van woonboten hebben dergelijke bepalingen geen juridische werking. Om genoemde redenen is een centrale rol voor bestemmingsplannen bij het woonbotenbeleid ontoereikend.

Het gebruik van het water (bijvoorbeeld: als ligplaats voor woonboten) kan wel via bestemmingsplannen vastgelegd en gehandhaafd worden. In toekomstige bestemmingsplannen zal de gemeente gebruiksregelingen voor het water en de oevers opnemen overeenkomstig het hier geformuleerde beleid. De gemeente is bezig om alle bestemmingsplannen te actualiseren. De afronding van die operatie moet voor 2011 gereed zijn.

De Havenverordening legt ook een koppeling met het bestemmingsplan. Alleen voor plaatsen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen kan een vergunning worden afgegeven. Uiteraard geldt er een overgangsregeling gedurende de periode waarin nog een oude bestemmingsregeling geldt.

Een bestemmingsplan is het resultaat van een integrale afweging van belangen. Daarom is het, hoewel het hier geformuleerde beleid als uitgangspunt zal dienen, mogelijk dat in een nieuw bestemmingsplan het beleid ten aanzien van woonboten wordt geactualiseerd of genuanceerd. In dat geval zal de raad bij vaststelling van het bestemmingsplan tevens opdracht moeten geven aan het college om de Havenatlas in overeenstemming met het bestemmingsplan te brengen. Ook bij de vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening moet ervoor gezorgd worden dat de Havenatlas actueel blijft.

4.2.2 Procedure

Uitvoering hoogteregeling: het verhogen van de woonboten en het realiseren van tussenruimte

De randvoorwaarden uit het vorige hoofdstuk vormen het toetsingskader voor het verlenen van een ligplaatsvergunning. Woonboten die zich in deze zones bevinden en strijdig zijn met de hiervoor opgestelde regelingen, mogen de huidige maatvoering behouden tot het moment van vervanging. De woonboot mag bij vervanging alleen worden verhoogd tot de maximaal toegelaten hoogte, als de op de kaart aangegeven tussenruimte van 5 meter aan tenminste een zijde wordt gerealiseerd of reeds aanwezig is. Daar waar de hoogte van een woonboot hoger is dan op de kaart is aangegeven, mag deze hoogte bij vervanging worden behouden. De aangepaste havenverordening 2007 geeft nadere informatie over de uitvoering van deze hoogteregeling.

4.3 Regelingen voor het bouwen op en het gebruik van de oevers

Het in hoofdstuk 3 geformuleerde beleid wordt in nieuwe bestemmingsplannen doorvertaald. Zolang dat nog niet gebeurd is zullen bouwvergunningaanvragen van woonbootbewoners voor oeverbebouwing die binnen het beleid passen via de vrijstellingsregeling in artikel 19 lid 1 of lid 2 Wet op de Ruimtelijke Ordening afgedaan worden.

Er zit spanning tussen het gebruik van oevers als tuin bij een woonboot en het belang van de oevers voor ecologie. Vanuit het oogpunt van 'groen en ecologie' zouden de oevers 'groen' moeten zijn. Maar in een bestemmingsregeling die oevergebruik door woonbootbewoners toestaat kan niet tegelijkertijd een regeling worden opgenomen die dat gebruik feitelijk verbiedt. Een gedeeltelijke verharding om aangenaam je tuinmeubels te kunnen plaatsen kan bijvoorbeeld niet verboden worden, terwijl een volledige bestrating in geen enkel opzicht recht doet aan het milieubelang. Waar mogelijk zal in het bestemmingsplan recht gedaan worden aan de diverse belangen. Daarnaast zullen in privaatrechtelijke overeenkomsten met bewoners - aanvullende - afspraken gemaakt worden.

Het beoogde beleid is op sommige plaatsen in strijd met de bestaande situatie. Als die situatie op een legale wijze is ontstaan, zal in principe de bestaande situatie als uitgangspunt dienen. In het algemeen belang kan een bestaande, legale situatie toch aangepast moeten worden aan de beoogde situatie, waarbij de gemeente uiteraard de betreffende bewoner schadeloos moet stellen.

In bestemmingsplannen zal een passende regeling worden getroffen die recht doet aan de bestaande, legale situatie en die tevens op termijn de beoogde situatie bevordert of die dwingend een nieuwe situatie voorschrijft en dan uiteraard met de daarbij behorende financiële onderbouwing.

4.4 Handhaving

4.4.1 Handhaving op het water

Het toenemende watertoerisme heeft geleid tot een steeds grotere druk op de Utrechtse waterwegen. Niet alleen doen steeds meer recreatievaartuigen Utrecht aan (Utrecht maakt ook deel uit van het recreatievaartnetwerk Nederland), maar ook de bedrijfsmatige activiteiten hier om heen zijn sterk toegenomen (rondvaartboten, waterfietsexploitanten).

Deze factoren hebben het noodzakelijk gemaakt om meer grip te krijgen op wie nu waar met zijn vaarttuig gaat liggen (of een bedrijf gaat exploiteren) om zo de situatie beter te kunnen beheren. Voorkomen moest immers worden dat iedereen maar daar gaat liggen waar het hem of haar goeddunkt. Daarom heeft de gemeenteraad met vaststelling van de Havenverordening een vergunningenstelsel geïntroduceerd om zodoende te komen tot een betere beheersbaarheid voor het afmeren van vaartuigen.

Het principe is dat zonder vergunning geen ligplaats kan worden ingenomen. Als toetsingskader voor het verlenen van dergelijke vergunningen heeft het college van Burgemeester en wethouders in 2006 de Havenatlas vastgesteld. Deze bestaat uit kaarten waarop is aangegeven welke soorten vaartuigen op welke plaatsen een ligplaats kunnen krijgen.

Dit vergunningenstelsel biedt de mogelijkheid om handhavend op te treden tegen vaartuighouders die in strijd met de Havenverordening (en de hierop vastgestelde Havenatlas) een ligplaats hebben ingenomen.

Consequenties van de hoogteregeling voor de Havenatlas

Met vaststelling van het beleid worden tevens de Havenverordening en Havenatlas dusdanig geactualiseerd dat beide instrumenten als toetsingskader kunnen blijven dienen. Dit betekent dat op de kaarten van de Havenatlas locatiespecifiek aangeven zal worden waar uitbreiding in de hoogte van woonboten mogelijk is en tevens waar de inrichting van een reserve ligplaats tot de mogelijkheden behoort.

Afwijking van dat wat vastgelegd is in de Havenatlas wordt niet toegestaan. Dit betekent dat men alleen een ligplaats mag innemen en hiervoor een vergunning zal krijgen als dat in overeenstemming met de Havenatlas is. Bij de vergunningverlening zal worden gekeken wat tot dusver de vergunde situatie is. Wanneer een handeling geconstateerd wordt die niet overeenkomt met de havenatlas zal hier direct handhavend tegen opgetreden worden.

Hierbij verdient het nog vermelding dat ter formalisering van de bestaande situatie de gemeente nog over dient te gaan tot vergunningverlening van de woonarken in de Vecht en het Merwedekanaal.

4.4.2 Handhaving bij oevers

Daar waar de bestaande situatie op de oevers door illegaal gebruik of illegaal bouwen afwijkt van de beoogde situatie zal de gemeente actief handhavend optreden. Bij de voorbereiding van deze beleidsnota heeft de gemeente bijvoorbeeld geconstateerd dat er veel illegale schuttingen zijn geplaatst. Na vaststelling van het beleid zal in de betreffende gevallen contact worden gezocht met de bewoners met als doel om de schuttingen af te breken.

De handhavingsactie zal zich ook richten op illegale schuurtjes, waarbij met enige terughoudendheid zal worden opgetreden. Schuurtjes die mochten blijven staan toen de gemeente eind jaren '80 - begin jaren '90 actief optrad tegen illegale bebouwing op oevers, worden nu ook niet aangepakt.

Privaatrechtelijke overeenkomsten

De oevers zijn niet in eigendom van de woonbootbewoners. Het gebruik van de oever wordt op plaatsen waar de gemeente eigenaar is stilzwijgend gedoogd.

Voor beide partijen is de huidige situatie ongewenst, omdat er geen duidelijkheid is over de wijze waarop de gemeente zijn eigendomsrecht zal inzetten en ook niet over de wijze waarop de bewoners de oevers gebruiken. Daarom zal de gemeente vanaf 2007 met alle woonbootbewoners die oevers van de gemeente in gebruik hebben een overeenkomst sluiten, waarin afspraken over het gebruik van de oevers worden vastgelegd. Als een gebruiker zich niet aan de afspraken houdt, kan de gemeente in gevallen waarin de gemeente niet via het publiekrecht kan optreden als eigenaar optreden. De te sluiten overeenkomsten zullen persoonsgebonden zijn.

4.5 Inrichting en beheer openbare ruimten lang het water

In deze nota is aangegeven over welke delen van de oevers in gebruik wordt gegeven aan woonbooteigenaren en welke delen niet. De gemeente zal de gronden die openbaar blijven een passende inrichting geven en de beheertaak oppakken. Dit betekent in ieder geval dat als er gaten vallen in woonbotenlinten, deze gaten ingericht worden, waardoor de gebruiks- en belevingswaarde van de omgeving van het water wordt versterkt. Dit zal gebeuren aansluitend aan de bestaande beplanting / oorspronkelijke staat van de walkant en zodanig dat opnieuw innemen van een ligplaats wordt bemoeilijkt. In samenspraak met Stadswerken wordt bezien of de (her)inrichting in de wijkprogramma's wordt opgenomen en vanuit het leefbaarheidsbudget kan worden ingespeeld op verzoeken voor een financiële bijdrage ten behoeve van de herinrichting van de buitenruimte die de leefbaarheid van de wijk ten goede komt. Wanneer oevers openbaar worden en blijven worden deze opgenomen in de reguliere onderhoudswerkzaamheden van de Dienst Stadsbeheer. Een kanttekening is dat de gemeente niet van alle oevers het beheer en onderhoud verricht. Tussen de verschillende eigenaren (meestal Rijkswaterstaat) zijn afspraken gemaakt over de onderhoudsgrenzen over het uit te voeren onderhoud aan bermen, beplantingen en watergangen.

Onderhoudswerkzaamheden

In de privaatrechtelijke overeenkomsten wordt opgenomen dat de oevers niet in eigendom zijn bij de woonbootbewoners. Op de oevers heeft de gemeente een aantal beheerstaken te verrichten die zij vrij toegankelijk (zonder haar te hoeven verwittigen) moet kunnen uitvoeren. Hierbij gaat het om het beheer en onderhoud van de bomen (mits onderdeel zijn van de boomstructuur / bomenrij), riolering, beschoeiing en nutsvoorzieningen. Bij de laatste kan het ook gaan om nutsbedrijven. Deze aspecten worden opgenomen in de overeenkomsten. Woonbootbewoners mogen hieraan geen onderhoud plegen. Kortom: in de privaatrechtelijke overeenkomst moet worden opgenomen dat de gemeente en/of nutsbedrijven langs, op en in water onderhoudswerkzaamheden moeten kunnen verrichten.

Inrichtingsvoorwaarden

De tuininrichting van de woonbootbewoners is gebonden aan het gemeentelijke beleid voor inrichting van de openbare ruimte. Een concreet voorbeeld is dat geen boom mag worden geplant op een riool. Kabels of leidingen. Hiervoor worden de gebruikelijke randvoorwaarden bij het vestigen van een erfdienstbaarheid opgenomen in de overeenkomst. De tuin mag worden begrensd met een tuinhek en/of groene haag mits deze tot maximaal één meter hoogte blijft en de haag 0,5 meter naar binnen toe wordt geplant (Burgerlijk Wetboek). Als tuinhekjes (met daarachter beplanting) en/of hagen naast een voetpad komen, moet bij beplanting ervoor worden gezorgd dat het niet overhangt en de doorloop vrij blijft (APV). Langs wegen en fietspaden moet rekening worden gehouden met een schrikstrook van 100 cm die vrij moet blijven; dit om slingerbewegingen op te vangen en te voorkomen dat spiegels en bij parkeren in en uitdraaien onmogelijk wordt en schade veroorzaakt. De tuin moet te allen tijde vrij toegankelijk zijn en blijven voor inspectie, onderhoud en beheer.

4.6 Organisatie continu proces

Om te garanderen dat bovenstaande situatie niet tot een eenmalige actie leidt maar tot een continu proces, zal het college aan de betrokken directeuren de opdracht worden gegeven om regelmatig te rapporteren op welke wijze uitvoering is gegeven aan het woonbotenbeleid. De rapportages zullen zonodig ter informatie aan de betrokken raadscommissie(-s) worden aangeboden.