

Welstandsnota ligplaatsen

Burgemeester en wethouders van gemeente Leeuwarden; gelet op het bepaalde in artikel 5.31.1. van de Algemene plaatselijke verordening Leeuwarden; besluiten de volgende nadere regeling vast te stellen:

Welstandsnota ligplaatsen

Hoofdstuk 1 Begrippen

- a. Den: de verticale zijden van de luikopening bovendecks, waarop de luiken van een binnenvaartschip rusten.
- b. Dekhuis: op het dek geplaatste opbouw.
- c. Gangboord: smalle loopplaats binnen langs het scheepsboord.
- d. Kampanje: (dek) verhoogd achterdek met daarin het (officiers) verblijf.
- e. Koekoek: uitbouwsel met glas aan dek voor licht en ook voor ventilatie in de verblijfsruimte eronder.
- f. Lessenaarsdak: een dak dat op de wijze van een lessenaar helt.
- g. Luikenkap: metalen of houten afdekking van het ruim van een schip.
- h. Patrijspoorten: kajuitraampje of scheepsraampje van een schip. Meestal rond van vorm en afsluitbaar tegen weerselementen.
- i. Roef: kajuit.
- j. Romp: lichaam van een schip, van mastwerk en tuigage ontbloot.
- k. Schotelantenne: antenne in de vorm van schotel waarmee door satelliet uitgezonden tv signalen kunnen worden opgevangen.
- l. Stuurhut: verhoogde opbouw op het schip waarin het stuurhuis is ondergebracht.
- m. Zeeg: oplopen van het dek in de lengte richting volgens een gebogen lijn vanuit het midden van de lengte van het schip naar het voor- en achter schip.

Hoofdstuk 2 Inleiding

Het doel van deze nota is om de reikwijdte van het welstandstoezicht onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn. Daarnaast is het van belang dat de cultuurhistorische waarde van de binnenstad wordt behouden en dat er een aantrekkelijke omgeving wordt gecreëerd voor bewoners van een schip. Deze nota is het kader voor beoordeling van veranderingen in het uiterlijk van objecten op of aan het water. Bij het innemen van een ligplaats met een schip in Leeuwarden, moet voldaan worden aan verschillende voorwaarden.

De welstandscmissie Hûs en Hiem moet op basis van de beschrijvingen en de criteria uit deze nota een onderbouwd advies kunnen geven. In deze nota worden de algemene criteria en de objectcriteria verwoord. De algemene criteria bieden een globaal karakter waar alle aanvragen aan moeten voldoen. Deze criteria zijn de grondslag voor welstand. Ze zijn gericht op de zeggingskracht en het vakmanschap van ontwerpen. De objectcriteria zijn criteria die betrekking hebben op uiterlijk, kleur en materiaal.

Hoofdstuk 3 Reikwijdte

1. Deze nota bevat alleen criteria voor historische schepen die langere tijd stilliggen, maar waarmee af en toe ook gevaren wordt. Hierbij gaat het om (historische) varende schepen en vaartuigen waarop wordt verbleven. Deze schepen worden niet als bouwwerk aangemerkt. Woonarken vallen daarmee niet onder de reikwijdte van deze nota. Dit geldt ook voor schepen en vaartuigen die bedoeld zijn om mee te varen en waarvan de primaire functie varen is.

Bij het bepalen of het schip of vaartuig bestemd is voor de vaart of niet kan gekeken worden naar:

- a. de vorm van het casco en het materiaalgebruik;
- b. de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is of wordt gemaakt;
- c. de aanwezigheid van voortstuwing of aandrijving (al dan niet indirect);
- d. de aanwezigheid van een stuurinrichting;
- e. de zichtlijn vanuit de stuurinrichting;
- f. of op grond van de Binnenvaartwet het schip gebruikt mag worden om te varen;

Hoofdstuk 4 Welstand

1. Welstandsnota ligplaatsen is het inhoudelijke toetsingskader. Het bevat uitgangspunten en criteria voor de welstandstoetsing van schepen.

2. Het welstandstoezicht is opgedragen aan de Gemeenschappelijke Regeling Hûs en Hiem. Naast de welstandscmissie adviseert de Stichting Museumhaven Leeuwarden over aanvragen voor ligplaatsvergunningen in de Museumhaven.

3. In het advies van de welstandscmissie wordt omschreven of het uiterlijk en/of de situering van het schip, zowel op zichzelf als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkelingen al dan niet in strijd is met redelijke eisen van welstand.

4. Het welstandsadvies bevat een korte omschrijving van wat is ingediend, een verwijzing naar de welstandscriteria die hierop van toepassing zijn en een samenvatting van de beoordeling van het schip.

5. Het advies van de welstandscommissie wordt altijd schriftelijk vastgelegd. Een 'negatief' advies wordt altijd schriftelijk uitgebracht en deugdelijk gemotiveerd.
6. Het welstandsadvies heeft één van de volgende uitkomsten:
 - a. Voldoet. Als een schip naar mening van de welstandscommissie voldoet aan de redelijke eisen van welstand dan wordt er een positief advies gegeven.
 - b. Voldoet mits wordt voldaan aan de opmerkingen. Soms voldoet een schip niet aan redelijke eisen van welstand, tenzij het op ondergeschikte punten wordt aangepast. Er is sprake van een ondergeschikt punt als de aanpassingen binnen 6 maanden uitgevoerd kunnen worden. De aanvrager moet de aan te passen punten schriftelijk aanleveren bij de aanvraag voor een ligplaatsvergunning (in ieder geval voordat het wordt voorgelegd aan de welstandscommissie), in de vorm van een onderhoudsplan. De welstandscommissie beoordeelt of dit haalbaar en voldoende is. Is dit het geval, dan geven zij het advies 'voldoet mits wordt voldaan aan de opmerkingen'. Het schip wordt op de wachtlijst geplaatst en krijgt pas een aanbieding voor een ligplaats als wordt voldaan aan het goedgekeurde onderhoudsplan.
 - c. Voldoet niet. Als een schip naar mening van de welstandscommissie volgens de welstandscriteria niet voldoet aan redelijke eisen van welstand, volgt een negatief advies. Dit betekent dat er aanpassingen aan het schip moeten worden gedaan, die naar mening van de welstandscommissie, langer dan 6 maanden gaan duren. Bij een negatief advies wordt er schriftelijk gemotiveerd door de welstandscommissie waarom het advies negatief is. Het schip wordt niet op de wachtlijst geplaatst en de vergunning wordt niet verleend.
7. In bijzondere gevallen kan het college afwijken van het advies van de welstandscommissie.
 - a. Afwijken van de welstandscriteria. Dit kan van toepassing zijn bij schepen die niet voldoen aan de vastgestelde objectcriteria welstandscriteria, maar wel aan de algemene welstandscriteria. De afwijking wordt in de beslissing op de aanvraag gemotiveerd.
 - b. Afwijken op inhoudelijke gronden. Het college kan op inhoudelijke gronden afwijken van het advies van de welstandscommissie als de welstandscommissie de van toepassing zijnde criteria niet juist interpreteert, of dat de commissie de criteria niet goed toepast. Als het college bij een vergunningaanvraag op inhoudelijke grond tot een ander oordeel komt dan de welstandscommissie, motiveert het college dit in de beslissing op de aanvraag.
 - c. Afwijken om andere redenen. Het college heeft de mogelijkheid om bij strijdigheid van de redelijke eisen van welstand toch de vergunning te verlenen als daarvoor andere, zwaarwegende redenen zijn, bijvoorbeeld van economische of maatschappelijke aard waarbij sterk rekening wordt gehouden met het gemeentelijke belang. Deze afwijking wordt in de beslissing op de aanvraag gemotiveerd. In het rijksbeschermd stadsgezicht van Leeuwarden wordt terughoudend omgegaan met het gebruik van deze bevoegdheid, omdat de ruimtelijke kwaliteit niet snel ondergeschikt mag worden geacht aan economische of maatschappelijke belangen.
 - d. Algemene uitzondering op de welstandsregels. Wanneer blijkt dat een aanvraag in strijd is met de regels van het welstandsbeleid in het betreffende gebied, wordt bekeken of de strijdigheid aanwezig was op het oorspronkelijk historische schip in de actieve beroepsperiode van het schip van voor 1940. De historiciteit en originaliteit uit deze periode gaan voor op de regels uit het welstandsbeleid. Dat de strijdigheid met het huidige beleid al aanwezig was op het oorspronkelijke historische schip van voor 1940 moet wel aangetoond kunnen worden.
8. Het advies van de welstandscommissie is in principe maximaal 2 jaar geldig. Het college heeft het recht om van deze termijn af te wijken mocht blijken dat het schip binnen deze termijn niet meer voldoet aan de redelijke eisen van welstand.
9. Voor het aanleggen van een schip bijvoorbeeld in verband met een evenement kan een tijdelijke ligplaatsvergunning aangevraagd worden. Deze vergunning wordt in principe voor maximaal een half jaar afgegeven. Voor een tijdelijke ligplaatsvergunning hoeft geen advies gevraagd te worden aan de welstandscommissie. In voorkomende gevallen dat er langer dan een half jaar een ligplaats ingenomen wordt, dan moet hiervoor een ligplaatsvergunning aangevraagd worden voor de duur dat het schip in Leeuwarden ligt. Deze aanvraag wordt voorgelegd aan de welstandscommissie. Dit voor zover de regels van welstand van toepassing zijn. De verschijningsvorm en de mate van onderhoud van het schip mogen in ieder geval geen afbreuk doen aan de omgeving. De tijdelijke ligplaatsvergunning is niet bedoeld voor bewoning.
10. Er kan een procedure 'onvoorzien' worden toegepast, bijvoorbeeld bij noodzakelijke verplaatsingen van schepen. Het kan voorkomen dat schepen die nu in Leeuwarden liggen niet aan de huidige of toekomstige welstandseisen voldoen. Omdat bij een verplaatsing van een schip er getoetst wordt aan de huidige regels van de welstand, kan er een probleem ontstaan. De door de gemeente Leeuwarden gewenste verplaatsing mag dan niet het moment zijn waarop ineens het te verplaatsen schip wél aan de welstandseisen moet voldoen. Voor een gewenste verplaatsing kan het college met de procedure 'onvoorzien' afhankelijk van het gebied van de verplaatsing specifieke criteria vaststellen.

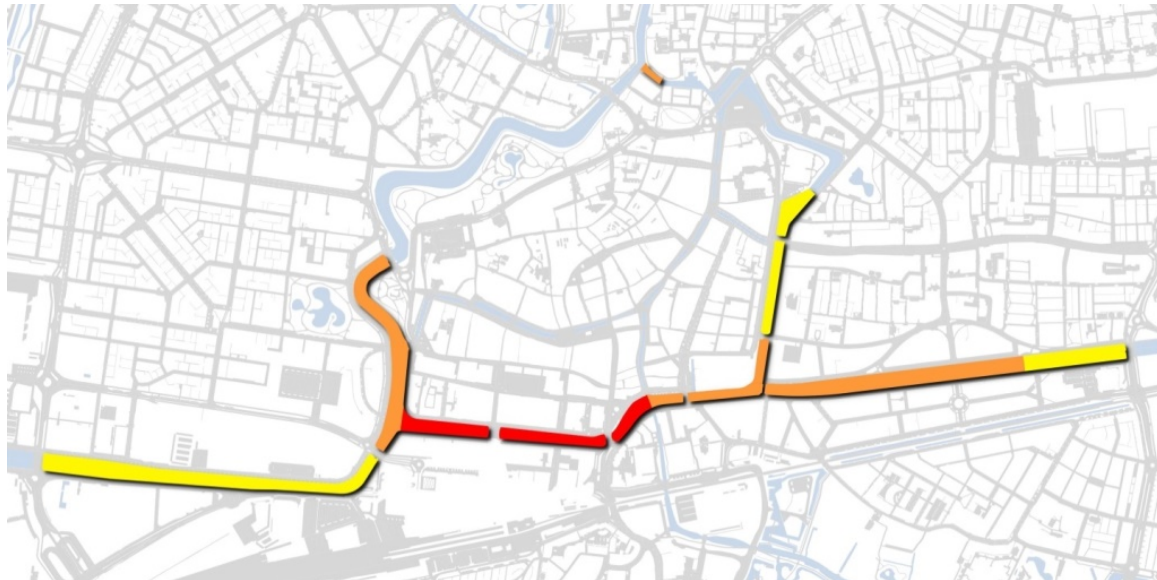
Hoofdstuk 5 Verdeling gebieden

1. Gelet op de verschillen tussen delen van de stad is er gekozen om de gemeente te verdelen in drie gebieden. Deze zijn gekozen op ruimtelijke samenhang, waarbij het karakter van de aanwezige schepen en de omgeving is gewogen. Voor elk gebied is aangegeven welke kwaliteit een rol speelt en wat de uitgangspunten zijn voor de beoordeling. Dit heeft geleid tot de volgende verdeling:

Gebied A: de Museumhaven bestaande uit de gehele Willemskade en het gebied aan de Wirdumerpoortsdwinger tot aan de Weaze;

Gebied B: Westersingel, Emmakade NZ van huisnummer 181 t/m 217 en Emmakade ZZ van huisnummer 174 t/m 210, en de Eebuurt;

Gebied C: Oosterkade, Oostergrachtswal, Emmakade NZ van huisnummer 212 t/m 228 en Emmakade ZZ van huisnummer 221 t/m 235, Harlingertrekweg en Snekertrekweg;



2. Er gelden op het water drie gebieden:

Gebied A

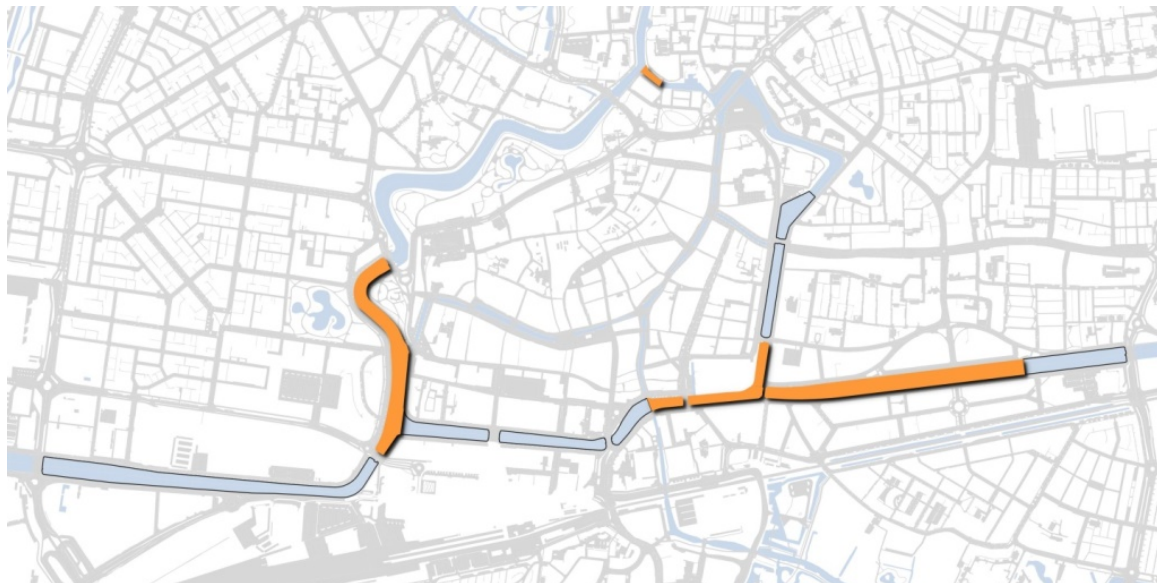
De Museumhaven Leeuwarden is een uniek stukje Leeuwarden en bestaat uit een collectie bijzonder varend erfgoed (museaal en historische binnenvaartschepen) aan de Leeuwarder Willemskade. Een mooi stukje historie die we vandaag de dag nog steeds belangrijk vinden. Van de schepen die in De Museumhaven liggen wordt dan ook verwacht dat zij in uitstekende staat zijn en beeldbepalend zijn in deze omgeving.

Hiermee leveren zij een bijdrage aan de kwaliteit van de omgeving en vertellen ze over de historie. Dit maakt het belangrijk om voor schepen in dit gebied strengere criteria te stellen. Om te zorgen dat de collectie van schepen interessant genoeg is voor publiek en het aanzien van dit deel van de stad, wordt er naast een welstandsadvies ook een advies gegeven door de Stichting Museumhaven.



Gebied B

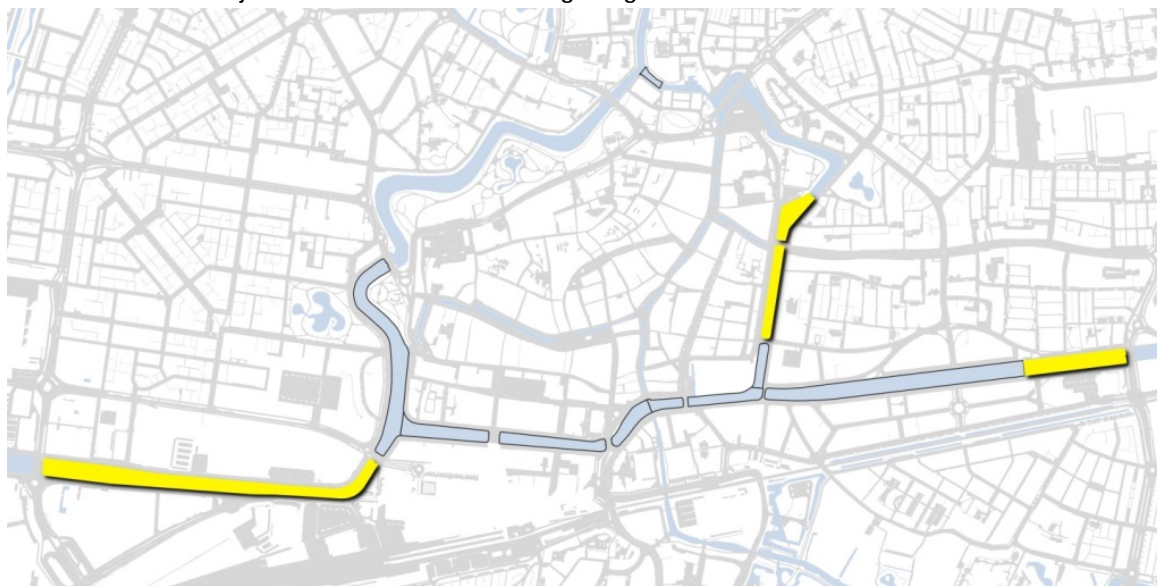
Dit gebied geldt in een groot deel van de binnenstad. Omdat de binnenstad de status van rijksbeschermd stadsgezicht heeft wordt er met scherp geformuleerde welstandscriteria ingezet op het beheer van kwaliteit en de identiteit van de leefomgeving. Het schip moet in goede staat zijn en passend zijn in de omgeving. De mogelijkheden zijn in dit gebied ruimer, omdat in gebied A wordt ingezet op schepen die zoveel mogelijk zijn originaliteit en historiciteit hebben behouden.



Gebied C

Dit gebied is van toepassing op het overige gedeelte van de stad. Net als in gebied A en B is er in dit gebied ook gedeeltelijk sprake van beschermd stadsgezicht. Gelet op het gevarieerde gebied zijn de belangen van het beschermde stadsgezicht niet overal gelijk.

Gekozen is dan ook om in dit gebied soepeler om te gaan met beheer en veranderingen. Het schip moet voldoende in orde zijn en de kwaliteit van de omgeving niet naar beneden halen.



3. Bij de beoordeling wordt gekeken of het schip wat betreft het uiterlijk past in het karakter van het gebied. Uitgangspunt van de welstandsbeoordeling is dat het schip voldoet aan de toetsingscriteria en past binnen de gewenste kwaliteit van het gebied. De uitwerking van de criteria voor de gebieden is te zien als een uitwerking van de hoofdlijnen. Waar nodig wordt in de advisering hierop teruggegrepen. Maatwerk met respect voor de context is mogelijk.

Hoofdstuk 6 Algemene Criteria

Artikel 1 Gebruik van criteria

1. Er moet zorgvuldig worden omgegaan met stijlen, materialen, licht, kleur, verhoudingen en detaillering. Ook moet zorgvuldig worden omgegaan met alles wat hierdoor beïnvloed wordt: de gebruiker, de omgeving en de sociaal-culturele context met in begrip van de cultuurhistorische waarden.

Pas als de zorgvuldigheid op al deze vlakken is af te lezen, voldoet het aan redelijke eisen van welstand.

2. Ook proportionaliteit, terughoudendheid en bescheidenheid zijn van belang. Proportionaliteit houdt in dat de toegepaste stijlen, materialen, verhoudingen, licht, kleur en detaillering in een redelijke verhouding moeten staan met het schip. Terughoudendheid is het vermijden van buitensporigheden en pretenties. Dit begrip hangt samen met bescheidenheid. Van een schip mag worden verwacht, dat het niet op de voorgrond dringt en in zijn verschijningsvorm rekening houdt met andere gebruikers van de leefomgeving.

Artikel 2 Relatie tussen gebruik, vorm en constructie

De verschijningsvorm moet samenhangen met het gebruik en de constructie van het oorspronkelijke schip. Hierbij mag de vorm wel leidend zijn, maar er moet altijd een duidelijke relatie zijn. Dit kan niet los van elkaar gedacht worden. Elk type schip heeft zijn eigen geschiedenis en stijl. Veranderingen aan schepen moeten op samenhangende en logische wijze worden of zijn gedaan. De verhouding mag hierdoor niet worden verstoord. Voor schepen geldt verder dat indeling en detaillering van historische exterieur (en indien aanwezig historische waardevol interieur) behoudenswaardig zijn.

Artikel 3 Romp, casco en opbouw

1. Voor de romp geldt dat de vorm in beginsel niet aangetast mag worden, waarbij het oorspronkelijke materiaal zoveel mogelijk moet worden behouden. De romp of het casco is het gedeelte van het schip, dat grotendeels in het water ligt. Ramen en sparingen passen niet in de romp. Een eventuele patrijspoort/lichtrand die past bij het gebruik en het oorspronkelijke type schip moet mogelijk zijn, afhankelijk van het gebied.

2. Aanpassingen in de opbouw van het schip zijn vaak goed zichtbaar. Vormgeving en materiaalgebruik zijn hierbij van groot belang. In beginsel geldt dat de daklijn de zeeg van de romp of het casco volgt. Op een gezeegd schip staat dus een gezeegde opbouw.

Toevoegingen aan het schip moeten passen bij het type en de maat. Maat en schaal van het geheel spelen een rol bij de keuze voor de uitvoering van onderdelen.

Artikel 4 Hoofdvorm

De historische hoofdvorm en massaopbouw zijn het behouden waard. Hierbij is in ieder geval de relatie tussen de romp (eventueel casco) en de opbouw van belang. De opbouw heeft een bescheiden hoogte en breedte, blijft binnen de gangboorden en laat het voor- en achterdek vrij. Toevoegingen ten behoeve van het gebruik (zoals ramen, deuren of relingen etc.) zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm en het totaalbeeld.

Artikel 5 Relatie met de omgeving

Een schip moet passen binnen de omgeving en een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van zijn omgeving. Daarbij worden hogere eisen gesteld naarmate de openbare betekenis van het schip of van de omgeving groter is. Het schip moet niet alleen dienstbaar zijn aan zijn gebruikers, maar ook aan de omgeving waar het zich bevindt. In ruil voor het gebruik van de ruimte, mag worden verwacht dat het schip ook iets teruggeeft aan de omgeving. Met andere woorden: het bestaansrecht ligt niet alleen in het eigen functioneren, maar ook in de betekenis die het schip heeft in zijn omgeving.

Artikel 6 Behoud cultuurhistorische waarde

1. Associatieve betekenissen zijn van groot belang om een ontwerp te begrijpen als beeld van de tijd waarin zij is ontstaan, als verhaal van de geschiedenis, als representant van een stijl of een type schip. Voor historische schepen is dan ook het behoud van cultuurhistorische belangwekkende vormen en onderdelen van belang, zoals een uitdrukking van een historische ontwikkeling, historisch gebruik of herinnering aan een gebeurtenis.

2. Er moet zorgvuldig worden omgegaan met stijlvormen, historisch gebruik, herinneringen aan gebeurtenissen etc.

3. Behoud van historische materialen en eigenschappen weegt daarbij zwaarder dan reconstructie. Bij renovatie of restauratie van historische schepen worden de bestaande kenmerken en detaillering behouden. Dit geldt met name voor traditionele scheepsbouwkundige eigenschappen en onderdelen. Het zijn de representanten van de ambachtelijke scheepsbouw.

Artikel 7 Uitwerking

Voor de uitwerking geldt dat de scheepsbouwkundige uitwerking en detaillering zorgvuldig, evenwichtig en passend bij het type schip zijn. Het karakteristieke beeld van het historische schip gaat voor op de herkenbaarheid van de nieuwe functie van het schip.

Daarbij wordt extra zorg gevraagd voor de uitwerking en detaillering van toevoegingen voor nieuwe functies, zoals ramen, lichtluiken, toegangsdeuren en tussendecken. Aanpassingen zijn ondergeschikt aan het historisch beeld.

Artikel 8 Schaal en maatverhoudingen

1. Van een schip mag worden verwacht dat het een samenhangend stelsel van maatverhoudingen heeft dat beheerst wordt toegepast. Maatverhoudingen zijn van groot belang voor de belevingswaarde. Als toegevoegde elementen dominant zijn ten opzichte van de hoofdmasa of de vlakverdeling, verstoren zij niet alleen het beeld van het schip, maar ook dat van de omgeving.

Duidelijk is dat de kracht van een compositie groter is naarmate de maatverhoudingen een sterkere samenhang vertonen. De afmetingen en verhoudingen van elementen vormen samen de compositie van een schip. Dit geldt voor de verhoudingen van de scheepsromp met inbegrip van de zeeg, maar ook voor de daarmee samenhangende maten van de opbouw zoals de maatvoering van de stuurhut, roef, achter- en voordek. De bestaande oorspronkelijke schaal en maatverhoudingen moeten bij aanpassingen worden gerespecteerd.

Artikel 9 Materiaal, kleur en licht

1. Door middel van materiaal, kleur en lichttoetreding wordt het schip zichtbaar en voelbaar. Als materiaal en kleur te veel los staan van het ontwerp en daarin geen ondersteunende functie hebben, maar slechts worden gekozen op grond van decoratieve werking, wordt de betekenis ervan toevallig en kan het afbreuk doen aan de zeggingskracht van het schip. Voor historische schepen is het behoud van materiaal

en het gebruik van historische kleuren het uitgangspunt. Daarbij gaat het om materialen zoals hout, en staal geschilderd in traditionele scheepskleuren zoals zwart, bruin en wit. Ook zeildoeken, touwwerk en transparant glas komen van oudsher vaak voor. In dit verband is het bij aanpassingen aan te sluiten op de detaillering en het materiaal- en kleurgebruik van het historische schip.

2. Oorspronkelijke materialen, texturen en kleuren moeten worden behouden. Uitgangspunt is dat ze bij vervanging terugkeren. Materialen moeten zoveel mogelijk bestand zijn tegen slijtage en veroudering. Dit betekent dat het schip goed moet worden onderhouden.

Artikel 10 Ligplaatsen

1. De ligplaatsen aan de Snekerterweg en Harlingertrekweg zijn, in verband met de bereikbaarheid te water en de locatie specifieke kenmerken, bestemd voor de grotere schepen en voormalige zeeschepen. Aangezien voormalige zeeschepen over het algemeen groter/forser zijn dan voormalige binnenvaart is de toegestane maatvoering bij zeeschepen ruimer.

2. Voor de overige ligplaatsen geldt dat deze bestemd zijn voor historische en museale (woon)schepen.

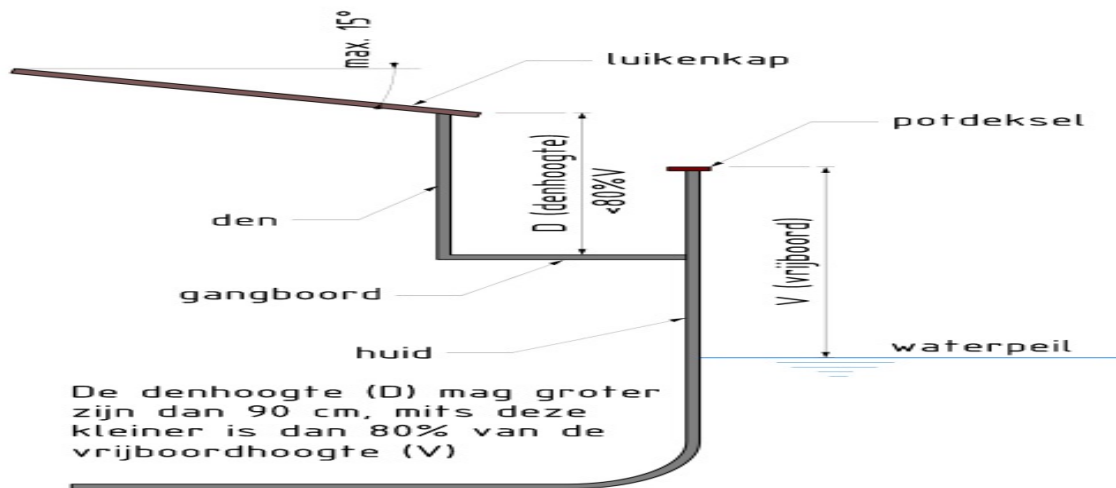
Artikel 11 Afmetingen

1. In onderstaand schema wordt aangegeven welke maatvoering voor de verschillende categorieën schepen gelden. Historische schepen mogen maximaal 30 meter lang zijn. Hierop bestaat een uitzondering: een binnenvaartschip met een originele Friese maat van 31,5 meter lang en maximaal 6,20 meter breed. Historische schepen bestemd voor de zeevaart mogen maximaal 35 meter zijn.

	Historisch (woon-)schip (binnenvaart)/Museale schepen	Historisch (woon-)schip (zeevaart)
Afmeerrichting	Parallel aan de kade	Parallel aan de kade
Afstand tot kademuur	zie bestemmingsplan	zie bestemmingsplan
Onderlinge afstand	2 meter	3 meter
Lengte	16 tot 30 meter ¹	20 tot 35 meter
Breedte	Maximaal 6 meter	Maximaal 6,20 meter
Dakhoogte / Hoogte stuurhut vanaf de waterlijn	Maximaal 4,5 meter	Maximaal 5 meter
Nokhoogte / Hoogte van de den	Maximaal 0,9 meter boven gangboord	Maximaal 1,5 meter boven gangboord

2. De afmetingen in de tabel geven de maximale reikwijdte aan voor de verschillende schepen die toegestaan zijn binnen de gemeente Leeuwarden. Binnen de Museumhaven geldt dat er ruimere lengte maten van schepen toegestaan zijn, als het om originele historische maten gaat.

3. Voor de nokhoogte en de hoogte van de den geldt in beginsel de maatvoering zoals opgenomen in bovenstaande tabel. In uitzonderlijke gevallen kan hier van afgeweken worden zoals weergegeven in de afbeelding hieronder. Dit geldt voor het gebied B en C. Dit is ter beoordeling aan de welstandscommissie.



PRINCIPEDOORSNEDE SCHIP

Artikel 12 Welstandscriteria bij excessen

1. Er mag geen sprake zijn van strijd met de redelijke eisen van welstand.

Er is in ieder geval sprake van strijdigheid als:

Het schip inbreuk maakt op de omgeving;

er felle of sterk contrasterende kleuren zijn toepast (tenzij dit traditioneel/nautisch bij het schip hoort);

1) Voor binnenvaartschepen aan de Harlinger- en of Snekerterweg geldt dat ze minimaal 20 meter moeten zijn.

door beschadiging, achterstallig onderhoud, sterke veroudering, materiaalgebruik, afbraak, instorting, verwaarlozing het uiterlijk sterk is aangetast;
 vormgeving en detaillering wordt verstoord;
 graffiti is aangebracht of is beklad;
 het aanzien van het schip wordt bepaald door objecten die op het schip zijn geplaatst.
 verflagen aan de buitenzijde voor tenminste 10% van het oppervlak zijn afgebladderd;
 de detaillering van de wanden van het vaartuig in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
 2. Bij toepassing van deze criteria is eerder sprake van een exces:
 naarmate een schip zich meer in het zicht bevindt en de openbare ruimte van groter belang is voor het aanzicht van de stad;
 naarmate een gebied een hoger welstands niveau of een hoger cultuurhistorische waarde heeft;
 naarmate er meer van de genoemde criteria van toepassing zijn.

Hoofdstuk 7 Objectcriteria

Artikel 1 Objectcriteria gebied A

Voor gebied A (de Museumhaven bestaande uit de gehele Willemskade en het gebied aan de Wirdumerpoortsdwinger tot aan de Weaze) gelden de volgende objectcriteria:

1.1. Algemeen

Schepen zijn museaal of historisch van een type kenmerkend voor de Nederlandse binnenwateren en geschikt om te varen of hebben een belangrijke cultuurhistorische betekenis voor Nederland gehad. Het schip past in de maat en schaal van de omgeving.

De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail.

De vormgeving is evenwichtig, met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting. Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het oorspronkelijke type schip.

1.2. Romp

De uiterlijke verschijningsvorm van de romp is origineel zoals het oorspronkelijk type schip, met daarbij passende verhoudingen tussen lengte, breedte en hoogte.

De romp heeft een herkenbaar voor- en achterschip, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen.

De romp is gesloten van karakter en mag niet worden aangetast. Ook niet door er delen uit te zagen voor bijvoorbeeld ramen, patrijspoorten of toegangen.

1.3. Opbouw

Onder opbouw wordt verstaan: de luikenkap, roef en de stuurhut. Deze moeten in hun vormgeving, volume, materiaal en kleur passen bij het totaalontwerp van het oorspronkelijke schip.

Voor de luikenkap geldt dat deze in de brederichting licht gebogen of licht hellend moet zijn. De hellingshoek is maximaal 15 graden.

Het gebruik van ramen in de zijwanden van de opbouw zijn toegestaan als deze ramen ook aanwezig waren op het oorspronkelijk historische schip in de actieve beroepsperiode van het schip van voor 1940. In de den van het schip zijn uitsluitend patrijspoorten toegestaan, bescheiden van formaat en passend bij het totaalontwerp van het schip.

Eventuele dakramen moeten plat in het dak worden aangebracht. De maximale hoogte van het raam inclusief kozijn boven het dakvlak is 10 centimeter.

In het dak van de roef mogen een of meerdere koekoeken worden aan gebracht. Deze mogen maximaal 25 centimeter boven het dakvlak uitsteken. Afwijkende maten van een koekoek zijn uitsluitend toegestaan als deze in overeenstemming is met de overige maten en het uiterlijk van het (oorspronkelijke) schip.

1.4. Materiaal en kleur

De romp mag uitsluitend van metaal en/of hout zijn.

De wanden van de opbouw en de kozijnen mogen uitsluitend van metaal en/of hout worden opgetrokken. Het dak moet van hout, metaal of zeildoek zijn.

Het glas is doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas).

Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw mogen eventueel wittinten worden toegepast), met als dit gewenst is, kleuraccenten passend bij het oorspronkelijke schip.

De romp en de opbouw kunnen verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent, als dit past bij de oorspronkelijke kleuren van het schip.

1.5. Criteria installaties

Voor zonnecollectoren en zonnepanelen geldt:

Plaatsing op het dak van stuurhut is toegestaan, als:

Deze vlak aangebracht worden en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter worden vrijgehouden;

Deze op één lijn worden gerangschikt, afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen;

Het oppervlak van de collector of het paneel zwart is en de verdere afwerking terughoudend van kleur is.

Voor schotelantennes of andere installaties geldt:

Schotelantennes zijn niet toegestaan.

Overige installaties zijn alleen toegestaan als deze uit het zicht zijn geplaatst en qua vormgeving en kleur terughoudend zijn.

1.6. Overig

De binnenstad wordt gekenmerkt door een duidelijke scheiding tussen het openbaar gebruik van de openbare ruimte en het privégebruik. Om deze karakteristiek te behouden zijn toegevoegde terrassen e.d. niet toegestaan.

De detaillering en vormgeving van de schepen is zorgvuldig en duurzaam. De gebruikte materialen, vormgeving en toepassingen moet historisch verantwoord zijn.

(Terras)hekken, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan, met uitzondering van een reling die nodig is voor veiligheid tijdens de vaart. Deze reling mag uitsluitend bestaan uit staven en/of buismateriaal en mag het aanzien van het schip niet verstoren. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die van ouds op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke wel toegestaan.

Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering, vormgeving en kleurstelling passen in het totaalbeeld van het (oorspronkelijke) schip. Deze toevoegingen mogen het beeld niet domineren.

Artikel 2 Objectcriteria gebied B voor historische woonschepen (binnenvaart) Voor gebied B (Westersingel, Emmakade NZ van huisnummer 181 t/m 217 en Emmakade ZZ van huisnummer 174 t/m 210 en EEbuurt gelden de volgende objectcriteria voor historische woonschepen (binnenvaart):

1.1 Algemeen

Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse binnenwateren en geschikt om te varen. Het schip past in de maat en schaal van de omgeving.

De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail.

De vormgeving is evenwichtig, met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting. Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip.

1.2. Romp

De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het type schip.

De oorspronkelijke vorm van de romp mag niet worden aangetast.

De romp mag uitsluitend van metaal zijn.

De romp heeft een herkenbaar voor- en achterschip, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen.

De gangboorden moeten rondom vrijgehouden worden.

De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen voor daglicht zijn uit te voeren als patrijspoorten of lichtranden met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip.

Het gebruik van patrijspoorten/lichtranden moet worden beperkt tot maximaal 5% van de oppervlakte van de romp. De patrijspoorten/lichtranden moeten verzonken in de romp aangebracht zijn.

Er mogen geen ramen in de romp aanwezig zijn.

De romp is het gedeelte van het schip dat grotendeels in het water ligt en is nog meer dan de opbouw een sterk gesloten deel. De romp mag uitsluitend van metaal zijn.

1.3. Opbouw

Onder opbouw wordt verstaan: de luikenkap dan wel een aangepaste versie daarvan met een dicht dak, de stuurhut en de roef (theehut). Deze moeten in hun vormgeving, volume, materiaal en kleur passen bij het totaalontwerp van het schip.

De kap of het dak moet in de breedterichting licht gebogen of licht hellend zijn. De hellingshoek is maximaal 15 graden. Een lessenaarsdak is niet toegestaan.

De vorm en plaatsing van de ramen moet in onderlinge verhouding en passend zijn in de compositie van het schip. De ramen hebben bijvoorbeeld dezelfde vorm en liggen in één lijn, parallel met de zeeg en/of het dak van het schip. De ramen van de opbouw, behalve voor zover dit de stuurhut betreft, moeten in de wand worden aangebracht en mogen niet direct aansluiten op het dak of het gangboord (minimaal 5cm vrij).

Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 15 centimeter.

Het gebruik van ramen moet worden beperkt tot 33% van de oppervlakte van de zijwanden van de opbouw. Voor de stuurhut geldt deze beperking niet.

Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen.

Schepen hebben een stuurhut die hoger is dan de roef. De roef is doorgaans hoger dan de luikenkap, dan wel de vervanger van de luikenkap. De stuurhut mag maximaal 20% van de lengte van het schip beslaan; de roef(theehut) en de stuurhut samen mogen maximaal 30% van de lengte van het schip beslaan.

In het dak van de luikenkap dan wel een aangepaste versie daarvan met een dicht dak en de roef (theehut) mogen een of meerdere koekoeken worden aan gebracht. Deze mogen maximaal 25 centimeter

boven het dakvlak uitsteken. Afwijkende maten van een koekoek zijn uitsluitend toegestaan als deze in overeenstemming is met de overige maten en het uiterlijk van het schip.

De gemiddelde hoogte van de opbouw, uitgezonderd de stuurhut, mag niet meer bedragen dan 2.70 meter boven de waterlijn.

1.4. Materiaal en kleur

De opbouw en kozijnen mogen van metaal of hout zijn (geen golfplaat).

Het dak moet van hout, metaal of zeildoek zijn.

Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten), met als dit gewenst is, kleuraccenten passend bij het schip. De romp en de opbouw kunnen verschillend van kleur zijn of worden gescheiden door een kleuraccent. De romp heeft een zeer gedekte, terughoudende, kleur.

Het glas is doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas).

1.5. Criteria installaties

Voor zonnecollectoren en zonnepanelen geldt:

Plaatsing op het dak van stuurhut is toegestaan, als:

Deze vlak aangebracht worden en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter worden vrijgehouden;

Deze op één lijn worden gerangschikt, afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen;

Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur is.

Plaatsing op de rest van de opbouw is mogelijk als er gebruik wordt gemaakt van flexibele zwarte zonnepanelen en de verdere afwerking terughoudend van kleur is.

Voor schotelantennes of andere installaties geldt:

Schotelantennes zijn in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut toegestaan.

Overige installaties zijn alleen toegestaan als deze uit het zicht zijn geplaatst en qua vormgeving en kleur terughoudend zijn.

1.6. Overig

De binnenstad wordt gekenmerkt door een duidelijke scheiding tussen het openbaar gebruik van de openbare ruimte en het privégebruik. Om deze karakteristiek te behouden zijn toegevoegde terrassen e.d. niet toegestaan.

De detaillering en vormgeving van de schepen is zorgvuldig en duurzaam. De gebruikte materialen, vormgeving en toepassingen moet historisch verantwoord zijn.

(Terras)hekken, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan, met uitzondering van een reling die nodig is voor veiligheid tijdens de vaart. Deze reling mag uitsluitend bestaan uit staven en/of buismateriaal en mag het aanzien van het schip niet verstoren. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die van ouds op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke wel toegestaan.

Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering, vormgeving en kleurstelling passen in het totaalbeeld van het schip. Deze toevoegingen mogen het beeld niet domineren.

Artikel 3 Objectcriteria gebied C voor historische woonschepen (binnenvaart)

Voor gebied C (Oosterkade, Oostergrachtswal, Harlingertrekweg, Snekertrekweg, Emmakade NZ van huisnummer 212 t/m 228 en Emmakade ZZ van huisnummer 221 t/m 235 en de rest van de gemeente Leeuwarden) gelden de volgende objectcriteria voor historische woonschepen (binnenvaart):

1.1 Algemeen

Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse vaart en geschikt om te varen.

Het schip past in de maat en schaal van de omgeving.

De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail.

De vormgeving is evenwichtig, met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting.

Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip.

1.2. Romp

De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het type schip.

De romp heeft een herkenbaar voor- en achterschip, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen.

De oorspronkelijke vorm van de romp mag niet worden aangetast.

De gangboorden moeten rondom vrijgehouden worden.

De romp is gesloten van karakter met eventueel patrijspooten/lichtranden afgestemd op de maten en lijnen van het schip.

Het gebruik van patrijspooten/lichtranden moet worden beperkt tot maximaal 10% van de oppervlakte van de romp. Deze moeten verzonken in de romp aangebracht worden.

Er mogen geen ramen in de romp aanwezig zijn.

De romp is het gedeelte van het schip dat grotendeels in het water ligt en is nog meer dan de opbouw een sterk gesloten deel. De romp mag uitsluitend van metaal zijn.

1.3. Opbouw

Onder opbouw wordt verstaan: de luikenkap dan wel een aangepaste versie daarvan met een dicht dak, de stuurhut en de roef (theehut). Deze moeten in hun vormgeving, volume, materiaal en kleur passen bij het totaalontwerp van het schip.

Het dak moet in de breedterichting licht gebogen of licht hellend zijn. De hellingshoek is maximaal 15 graden, daarbij is een lessenaarsdak niet toegestaan.

De vorm en plaatsing van de ramen moet in onderlinge verhouding en passend zijn in de compositie van het schip. De ramen hebben bijvoorbeeld dezelfde vorm en liggen in één lijn, parallel met de zeeg en/of het dak van het schip. De ramen van de opbouw, behalve voor zover dit de stuurhut betreft, moeten in de wand worden aangebracht en mogen niet direct aansluiten op het dak of het gangboord (minimaal 5cm vrij).

Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 15 centimeter.

Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen. Schepen hebben een stuurhut die hoger is dan de roef. De roef is doorgaans hoger dan de luikenkap, dan wel de vervanger van de luikenkap. De stuurhut mag maximaal 25% van de lengte van het schip beslaan; de roef/theehut en de stuurhut samen mogen maximaal 35% van de lengte van het schip beslaan.

In het dak van de luikenkap dan wel een aangepaste versie daarvan met een dicht dak en de roef (theehut) mogen koekoeken worden aan gebracht. Deze mogen maximaal 25 centimeter boven het dakvlak uitsteken. Afwijkende maten van een koekoek zijn uitsluitend toegestaan als deze in overeenstemming is met de overige maten en het uiterlijk van het schip.

Voor de opbouw, behalve voor zover dit de stuurhut betreft, geldt dat 50% van de oppervlakte van de zijwanden voorzien mag worden van ramen. Voor de stuurhut geldt deze beperking niet.

De gemiddelde hoogte van de opbouw, uitgezonderd de stuurhut, mag niet meer bedragen dan 2.70 meter boven de waterlijn.

1.4. Materiaal en kleur

De romp mag alleen van metaal zijn. De opbouw mag van metaal of hout zijn (geen golfplaat).

Het dak mag van hout, metaal of zeildoek zijn.

Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten), met als dit gewenst is, kleuraccenten passend bij het schip. De romp en de opbouw kunnen verschillend van kleur zijn of worden gescheiden door een kleuraccent. De romp heeft een gedekte, terughoudende, kleur, passend bij de omgeving.

De wanden van de opbouw en kozijnen mogen uitsluitend van metaal en/ of hout worden opgetrokken. Het glas is doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas).

1.5. Criteria installaties

Voor zonnecollectoren en zonnepanelen geldt:

Plaatsing op het dak van stuurhut is toegestaan, als:

Ze vlak aangebracht worden en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter worden vrijgehouden;

Ze op één lijn worden gerangschikt, afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen;

Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur.

Plaatsing op de rest van de opbouw is mogelijk als er gebruik wordt gemaakt van flexibele zwarte zonnepanelen en de verdere afwerking terughoudend van kleur is.

Voor schotelantennes of andere installaties geldt:

Schotelantennes zijn in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut toegestaan.

Overige installaties zijn alleen toegestaan als deze uit het zicht zijn geplaatst en qua vormgeving en kleur terughoudend zijn.

1.6. Overig

De binnenstad wordt gekenmerkt door een duidelijke scheiding tussen het openbaar gebruik van de openbare ruimte en het privégebruik. Om deze karakteristiek te behouden zijn toegevoegde terrassen e.d. niet toegestaan.

De detaillering en vormgeving van de schepen is zorgvuldig en duurzaam

(Terras)hekken, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan, met uitzondering van een reling die nodig is voor veiligheid tijdens de vaart. Deze reling mag uitsluitend bestaan uit staven en/of buismateriaal en mag het aanzien van het schip niet verstoren. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die van ouds op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke wel toegestaan. Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering, vormgeving en kleurstelling passen in het totaalbeeld van het schip. Deze toevoegingen mogen het beeld niet domineren.

Artikel 4 Objectcriteria gebied C voor historische (woon-) schepen (zeevaart)

Voor gebied C (Oosterkade, Oostergrachtswal, Harlingertrekweg, Snekertrekweg, Emmakade NZ van huisnummer 212 t/m 228 en Emmakade ZZ van huisnummer 221 t/m 235 en de rest van de gemeente Leeuwarden) gelden de volgende objectcriteria voor historische (woon-)schepen (zeevaart):

1.1. Algemeen

Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse zeevaart en geschikt om te varen.

Het schip past in de maat en schaal van de omgeving.

De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail.

De vormgeving is evenwichtig, met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting. Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip.

1.2. Romp

De romp heeft een herkenbaar voor- en achterschip, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen.

De oorspronkelijke vorm van de romp mag niet worden aangetast.

De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het type schip.

De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen voor daglicht zijn uit te voeren als patrijspoorten/lichtranden met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip. Het gebruik van patrijspoorten/lichtranden moet worden beperkt tot maximaal 10% van de oppervlakte van de romp.

Er mogen geen ramen in de romp aanwezig zijn.

De romp is het gedeelte van het schip dat grotendeels in het water ligt en is nog meer dan de opbouw een sterk gesloten deel. De romp mag uitsluitend van metaal zijn.

1.3. Opbouw

Onder opbouw wordt verstaan: de luikenkap dan wel een aangepaste versie daarvan met een dicht dak, de stuurhut, kampanje en de roef/dekhuis. Deze moeten in hun vormgeving, volume, materiaal en kleur passen bij het totaalontwerp van het schip.

Zeeschepen hebben een stuurhut die hoger is dan de roef/dekhuis. De roef/dekhuis is doorgaans hoger dan de luikenkap, dan wel de vervanger van de luikenkap. De stuurhut mag maximaal 25% van de lengte van het schip beslaan; de roef/dekhuis/kampanje en de stuurhut samen mogen maximaal 35% van de lengte van het schip beslaan.

De luikenkap/roef/dekhuis mag de lijn/vorm van het onderschip niet verstoren en moet zoveel mogelijk aansluiten bij de zeeg en de vorm van de romp.

Het dak moet in de breedterichting licht gebogen of licht hellend zijn. De hellingshoek is maximaal 15 graden, daarbij is een lessenaarsdak niet toegestaan.

De vorm en plaatsing van de ramen moet in onderlinge verhouding en passend zijn in de compositie van het schip. De ramen hebben bijvoorbeeld dezelfde vorm en liggen in één lijn, parallel met de zeeg en/of het dak van het schip. De ramen van de opbouw, behalve voor zover dit de stuurhut betreft, moeten in de wand worden aangebracht en mogen niet direct aansluiten op het dak of het gangboord (minimaal 5cm vrij).

Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 15 centimeter.

Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen.

In het dak van de luikenkap dan wel een aangepaste versie daarvan met een dicht dak, de kampanje en de roef/dekhuis mogen een of meerdere koekoeken worden aan gebracht. Deze mogen maximaal 25 centimeter boven het dakvlak uitsteken. Afwijkende maten van een koekoek zijn uitsluitend toegestaan als deze in overeenstemming is met de overige maten en het uiterlijk van het schip.

Er zijn gangboorden aanwezig tenzij deze niet passend zijn bij het scheepstype. Voor zover er gangboorden aanwezig zijn moeten deze rondom vrijgehouden worden.

Omloop/gangboorden moeten functioneel, bruikbaar en veilig zijn. Deze mogen niet als opslagruimte of berging gebruikt worden. Minimaal 10% van de oppervlakte van het schip mag gebruikt worden als buitenruimte.

Het gebruik van ramen, behalve voor zover dit de stuurhut betreft, moet worden beperkt tot 33% van de oppervlakte van de zijwanden van de opbouw.

Ramen mogen niet direct aansluiten op het dak en het gangboord.

Ramen moeten op één lijn, in dezelfde vorm en afmeting worden aangebracht.

De gemiddelde hoogte van de opbouw, uitgezonderd de stuurhut, mag niet meer bedragen dan 2.70 meter boven de waterlijn.

1.4. Materiaal en kleur

De romp mag alleen van metaal zijn. De opbouw mag van metaal of hout zijn (geen golfplaat).

Het dak mag van hout, metaal of zeildoek zijn.

Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met als dit gewenst is, kleuraccenten passend bij het schip. De romp en de opbouw kunnen verschillend van kleur zijn of worden gescheiden door een kleuraccent. De romp heeft een zeer gedekte, terughoudende, kleur.

De wanden van de opbouw en kozijnen mogen alleen van metaal en/ of hout worden opgetrokken.

Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas).

1.5. Criteria installaties

Voor zonnecollectoren en zonnepanelen geldt:

Plaatsing op het dak van stuurhut is toegestaan, als:

Ze vlak aangebracht worden en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter worden vrijgehouden;

Ze op één lijn worden gerangschikt, afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen;

Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur. Plaatsing op de rest van de opbouw is mogelijk als er gebruik wordt gemaakt van flexibele zwarte zonnepanelen en de verdere afwerking terughoudend van kleur is.

Voor schotelantennes of andere installaties geldt:

Schotelantennes zijn in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut toegestaan.

Overige installaties alleen toegestaan als deze uit het zicht zijn geplaatst en qua vormgeving en kleur terughoudend zijn.

1.6. Overig

De binnenstad wordt gekenmerkt door een duidelijke scheiding tussen het openbaar gebruik van de openbare ruimte en het privégebruik. Om deze karakteristiek te behouden zijn toegevoegde terrassen e.d. niet toegestaan.

De detaillering en vormgeving van de schepen is zorgvuldig en duurzaam.

(Terras)hekken, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan, met uitzondering van een reling die nodig is voor veiligheid tijdens de vaart. Deze reling mag uitsluitend bestaan uit staven en/of buismateriaal en mag het aanzien van het schip niet verstoren. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die van ouds op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke wel toegestaan.

Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering, vormgeving en kleurstelling passen in het totaalbeeld van het schip. Deze toevoegingen mogen het beeld niet domineren.

Hoofdstuk 8 Straf, overgangs- en slotbepalingen

Artikel 1 Overgangsbepalingen

1. Op het moment van inwerkingtreding van deze nota liggen in de gemeente Leeuwarden historische binnenvaartschepen die niet voldoen aan de welstandscriteria zoals gesteld in deze nota. Voor deze schepen geldt dat zij onder het overgangsrecht kunnen vallen, als het gaat om de maten en afmetingen van de opbouw van het schip. Voor deze schepen is het mogelijk om bij een nieuwe aanvraag een ligplaats in te nemen aan de Emmakade NZ van huisnummer 212 t/m 228 en Emmakade ZZ van huisnummer 221 t/m 235. Dit is alleen mogelijk als de ligplaats op deze locatie beschikbaar is en er een positief welstandsadvies is afgegeven. Overige regelgeving blijft van toepassing. Is er geen ligplaats beschikbaar dan kan het schip op de wachtlijst geplaatst worden. Dit overgangsrecht is alleen van toepassing op de eerste nieuwe eigenaar van het schip die direct een ligplaats aanvraagt in Leeuwarden.

2. Op het moment van inwerkingtreding van deze nota liggen in de gemeente Leeuwarden historische binnenvaartschepen die langer zijn dan 30 meter. Op grond van de regels uit deze nota is het niet mogelijk voor deze schepen om weer een ligplaats in te nemen binnen de gemeente Leeuwarden. Voor deze schepen geldt dat zij onder het overgangsrecht kunnen vallen, als het gaat om de lengte van het schip. Voor deze schepen is het mogelijk om bij een nieuwe aanvraag een ligplaats in te nemen aan de Harlinger- of Snekertrerkweg. De lengte beperking van 35 meter blijft van toepassing. Dit kan alleen als er op dat moment een ligplaats op deze locatie beschikbaar is en er een positief welstandsadvies is afgegeven. Ook hier geldt dat overige regelgeving van toepassing blijft. Is er geen ligplaats beschikbaar dan kan het schip op de wachtlijst geplaatst worden. Dit overgangsrecht is alleen van toepassing op de eerste nieuwe eigenaar van het schip die direct een ligplaats aanvraagt in Leeuwarden.

3. Op een aanvraag die is ingediend vóór het tijdstip waarop dit besluit van kracht wordt en waarop op genoemd tijdstip nog niet is beschikt, zijn de bepalingen van dit besluit van toepassing, zoals deze luiden vóór het onderhavige beleid, tenzij de aanvrager de wens te kennen geeft dat de gewijzigde bepalingen worden toegepast.

Artikel 2 Inwerkingtreding

1. Dit besluit treedt in werking op 1 december 2019.

2. Bij inwerkingtreding van dit besluit vervalt Welstand op het water, vastgesteld op 15 december 2015 en in werking getreden op 1 januari 2016.

3. Dit besluit wordt aangehaald als: Welstandsnota ligplaatsen.

Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouder van 15 oktober 2019.

De burgemeester,

De secretaris,