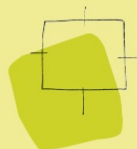


bestemmingsplan
Giethoorn - basisschool
Beulakerweg

ontwerp



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

bestemmingsplan Bijlagen regels

Giethoorn - basisschool Beulakerweg

ontwerp 26-09-2018

Inhoudsopgave

Bijlagen regels	5
Bijlage 1 Overzicht Gebiedseigen beplanting	6
Bijlage 2 Nota Parkeernormen 2015	8
Bijlage 3 Aanwijzingsbesluit beschermd dorpsgezicht Giethoorn	34

Bijlagen regels

Bijlage 1 Overzicht Gebiedseigen beplanting

Overzicht Gebiedseigen beplanting

Binnen het bestemmingsplangebied is de volgende gebiedseigen beplanting toegestaan:

Vruchtbomen	Hoogstam fruitbomen zoals appels, peren, pruimen en walnoten
Parkbomen	Linde, kastanje, esdoorn, eik, els, meidoorn, wilg soorten en walnoot
Knotbomen	Linde en wilgen
Laanbomen	Linde, kastanje, iep, wilg, populier, els, es en berk
Hagen	Beuk, haagbeuk, liguster, meidoorn, veld-esdoorn, hulst, buxus met een hoogte van maximaal 1 meter, els en beuk met een hoogte van 1,5 tot 2 meter
Sierstruiken	Sering, hortensia, hulst, rhododendron
Houtsingels	Diverse wilgensoorten, els en berk

Bijlage 2 Nota Parkeernormen 2015

Nota Parkeernormen 2015

gemeente Steenwijkerland

**Uitgangspunten voor parkeren bij nieuwe (ver)bouwontwikkelingen en
functiewijzigingen binnen de gemeente Steenwijkerland**



Inhoudsopgave

	Pagina
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Nota Parkeernormen	3
2. Parkeernormen	4
2.1. Inleiding	4
2.2 Stedelijkheidsgraad	4
2.3 Indeling stedelijke zones	4
2.4 Autobezit Steenwijkerland	5
2.5 Toe te passen parkeernormen	5
3. Parkeernormensystematiek	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Berekening parkeerbehoefte	6
3.3 Wijziging functie gebouw / perceel	7
3.4 Locatie van de parkeerplaatsen	7
3.5 Kwaliteit parkeerplaatsen	9
3.6 Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen	10
3.7 Ontheffing parkeernorm	11
3.8 Laden & lossen	11
4. Stappenplan toetsing parkeernormen	12
Bijlage 1: Parkeernormen per functie	
Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages	
Bijlage 3: Indeling stedelijke zones	

1. Inleiding

Het hanteren van parkeernormen is van belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Bij bouwplannen (nieuwbouw, verbouw, herontwikkeling etc.) ontstaat extra parkeerbehoefte. De hoeveelheid en de kwaliteit van de extra te realiseren parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van parkeernormen. Hierdoor wordt een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte voorkomen.

1.1 Aanleiding

Als gevolg van een wijziging van de Woningwet (De Reparatiewet BZK 2014) verliezen de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, waaronder de regeling betreffende het parkeren, hun werking. Dat betekent dat gemeenten deze parkeerregels voortaan in de bestemmingsplannen of beheer verordening moeten opnemen.

Om te voorkomen dat in elk bestemmingsplan de parkeernormen moet worden beschreven, is het mogelijk om een Nota Parkeernormen vast te stellen. In deze nota wordt de parkeernormering van elke te (her)ontwikkelen functie binnen de gemeente Steenwijkerland afgedekt. Vanuit het betreffende bestemmingsplan kan naar de Nota Parkeernormen worden verwezen. Omgekeerd dient deze nota ook dienen als een toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt verleend.

1.2 Nota Parkeernormen

De basis voor deze Nota Parkeernormen is het ASVV 2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) en publicatie 317 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering' van CROW - het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In het ASVV2012 en de CROW-publicatie 317 zijn actuele parkeerkencijfers opgenomen en richtlijnen voor de maatvoering van de verschillende parkeervakken vastgelegd.

De inhoud van deze nota is het toetsingskader voor het hanteren van parkeernormen bij (ver)bouwaanvragen en stelt de eisen aan het aantal en de kwaliteit van de per functie aan te leggen parkeerplaatsen. Zowel voor de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein als in de openbare ruimte.

2. Parkeernormen

2.1 Inleiding

De hoogte van de parkeernormen wordt onder andere aan de hand van de stedelijkheidsgraad en de indeling van de stedelijke zones bepaald. Ook is gekeken naar het gemiddelde autobezit per huishouden in Steenwijkerland. In dit hoofdstuk wordt onderbouwd op basis van welke gegevens de hoogte van de parkeernormen zijn bepaald.

2.2 Stedelijkheidsgraad

In het door het CROW opgestelde ASVV 2012 en afgeleid hiervan publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is voor de berekening van de parkeernormen rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de bereikbaarheidskenmerken van de verschillende locatie binnen de gemeente.

Onder de stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Verondersteld wordt dat het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en, als gevolg daarvan, ook de hoogte van het parkeer kencijfer afhankelijk is van de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone binnen het grondgebied. Naarmate de omgevingsadressen dichtheid afneemt, is het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen lager met als gevolg een hoger parkeer kencijfer.

Door het CROW wordt voor de stedelijkheidsgraad de volgende klassen aangehouden.

Klasse	Omgevingsadressen dichtheid (adressen per km2)
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500-2.500
Matig stedelijk	1.000-1.500
Weinig stedelijk	500-1.000
Niet stedelijk	<500

Voor de gemeente Steenwijkerland is de klasse **weinig stedelijk** van toepassing. Het aantal adressen per km2 bedraagt in deze klasse tussen de 500 en 1.000 adressen. In de Nationale Atlas Volksgezondheid (bron:www.zorgatlas.nl) staat vermeld dat de omgevingsadressen dichtheid van Steenwijkerland in 2013 **591** adressen per km2 bedraagt.

2.3 Indeling stedelijke zones

Door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de stad, vooral openbaar vervoer, is gebleken dat de functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag. Buiten het centrum is het aanbod en kwaliteit hiervan veel minder waardoor het autobezit hier hoger wordt verondersteld.

De door het CROW opgestelde parkeer kencijfers zijn daarom onderscheiden naar stedelijke zone waarbij een onderscheid is gemaakt tussen het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied.

Gelet op de kenmerken van de verschillende kernen binnen de gemeente Steenwijkerland is gekozen om alleen de binnenstad van Steenwijk aan te merken als "centrum" (het gebied binnen de vesting). De overige gebieden binnen de bebouwde kom van Steenwijk, evenals de kernen Vollenhove en Oldemarkt worden aangemerkt als "rest bebouwde kom". In Vollenhove en Oldemarkt is sprake van een redelijk zelfvoorzienend winkelaanbod. De overige gebieden binnen de gemeente worden aangemerkt als "buitengebied".

In bijlage 3 is op kaart is weergegeven wat in de gemeente Steenwijkerland de begrenzing is van de verschillende stedelijke zones.

2.4 Autobezit Steenwijkerland

Uit statistische informatie (per 1-1-2014) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (www.cbs.nl) blijkt het gemiddelde autobezit per huishouden in Steenwijkerland **1,3** auto bedraagt. In het centrum van Steenwijk is het gemiddelde autobezit per huishouden **0,7** auto's. Het gemiddelde autobezit per huishouden binnen de rest van de bebouwde kom van Steenwijk bedraagt **1** auto. Voor de kernen Vollenhove en Oldemarkt bedraagt het gemiddelde autobezit **1,1** auto respectievelijk **1,3** auto per huishouden. Het gemiddelde autobezit per huishouden in de overige kernen en het buitengebied bedraagt **1,4** auto's.

2.5 Toe te passen parkeernormen

De door het CROW opgestelde parkeerkencijfers hebben een bandbreedte. Deze bandbreedte betreft een minimaal en maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Dit betekent dat het te realiseren parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet blijven en niet mag worden over- of onderschreden.

Bij de huidige werkwijze bij het aanvragen van een omgevingsvergunning wordt de minimumnorm gehanteerd voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. De ervaring met het hanteren van de minimumnormen is dat er in de praktijk voldoende parkeerplaatsen zijn.

In bijlage 1 zijn de minimale parkeernormen opgenomen zoals vastgelegd in publicatie 317. Gedifferentieerd naar stedelijke zone. In deze normering is rekening gehouden met een aandeel van bezoekers van 0,3 parkeerplaatsen per woning. Voor het centrum is de parkeernorm, afhankelijk van het type woning, tussen de 0,7 en 1,4 parkeerplaatsen per woning. Voor de rest bebouwde kom is de parkeernorm tussen de 1,0 en 1,9 parkeerplaatsen per woning. Voor het buitengebied is de parkeernorm tussen de 1,0 en 2,0 parkeerplaatsen per woning. Deze parkeernormen sluiten aan bij het huidige gemiddelde autobezit per huishouden. Op basis van ervaringen wordt verwacht dat de vast te stellen parkeernormen voldoende zijn voor de parkeervraag.

3. Parkeernormensystematiek

3.1 Inleiding

Op basis van de omvang van de (ver)bouwontwikkeling en de parkeernormen vermeld in bijlage 1, kan het aantal parkeerplaatsen worden bepaald. Het aantal parkeerplaatsen is echter niet het enige criterium. Zo is ook van belang is dat de maatvoering van de parkeerplaatsen voldoen en de parkeerplaatsen op de gewenste locatie liggen. In sommige gevallen hoeft de aanvrager geen parkeerplaatsen aan te leggen, omdat er al voldoende parkeerplaatsen aangelegd zijn. In dit hoofdstuk wordt de systematiek aan de hand van voorbeelden nader toegelicht.

In de parkeernormensystematiek zijn de volgende onderdelen te onderscheiden:

- Berekening parkeerbehoefte
- Wijziging functie gebouw / perceel
- Locatie van de parkeerplaatsen
- Kwaliteit van de parkeerplaatsen
- Dubbelgebruik parkeerplaatsen
- Ontheffing parkeernormen
- Laden en lossen

3.2 Berekening parkeerbehoefte

In bijlage 1 is een tabel opgenomen met de parkeernormen per functie, onderverdeeld naar de gedefinieerde stedelijke zones. In de laatste kolom staat het aandeel bezoekers. Het aandeel bezoekers is al verwerkt in de parkeernorm en komt er dus niet bovenop. Op basis van het type functie, de omvang en in welke stedelijke zone de functie valt, kan de parkeerbehoefte worden bepaald.

De tabel met de parkeernormen per functie is niet onuitputtelijk. Het is soms lastig in te schatten onder welke functie een (ver)bouwontwikkeling valt. In CROW-publicatie 317 wordt voor sommige functies een nadere toelichting gegeven. Er zullen altijd (ver)bouwontwikkelingen zijn die niet onder één van de functies in de tabel vallen. In dat geval moet de aanvrager op basis van referentiesituaties inzichtelijk maken wat de verwachte parkeerbehoefte is.

Voor etagewoningen (koop) wordt een onderverdeling aangehouden van duur, midden en goedkoop en voor etagewoningen (huur) wordt onderscheid gemaakt tussen duur en midden/goedkoop. Voor deze onderverdeling wordt aangesloten bij de woningcriteria van het volkshuisvestingsbeleid en de met woningcorporaties gemaakte prestatieafspraken.

Voorbeeld 1

Een ontwikkelaar wil twee vrijstaande woningen bouwen in Onna. Onna valt in de stedelijke zone "buitengebied". Voor een vrijstaande woning geldt een parkeernorm van 2,0. De aanvrager moet 4 parkeerplaatsen aanleggen.

Voorbeeld 2

Een bank wil een kantoor bouwen in een woonwijk van Steenwijk. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van het kantoor is 600 m². Het gebied valt in de stedelijke zone "rest bebouwde kom". Voor een kantoor met een baliefunctie geldt een norm van 3,3 per 100 m² bvo: $3,3 \times 6 = 19,8$. De uitkomst wordt afgerond op hele getallen. De bank moet 20 parkeerplaatsen aanleggen.

3.3 Wijziging functie gebouw / perceel

Bij de berekening van de parkeernormen wordt als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie worden afgewikkeld. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (mits het gebruik is vergund c.q. toegestaan), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

Voorbeeld

In het buitengebied staan twee (vervallen) vrijstaande woningen. Deze worden gesloopt en vervangen door een appartementencomplex met 10 appartementen (koop, midden). De huidige woningen hebben theoretisch een parkeerbehoefte van 4 parkeerplaatsen. Voor het appartementencomplex geldt een norm van 1,5 parkeerplaatsen per appartement. De op te leggen parkeernorm is 15 parkeerplaatsen. De aanvrager dient $15 \text{ minus } 4 = 11$ parkeerplaatsen aan te leggen

Van bovenstaande wordt afgeweken indien de huidige functie met een lage dagelijkse parkeervraag en een hoge incidentele parkeerdruk (waarbij in de piekmomenten niet aan de vraag wordt voldaan), wordt vervangen door een functie met een hogere dagelijkse parkeerdruk zonder grote pieken.

Voorbeeld

In een woonwijk in Steenwijk staat een religiegebouw. Op zondagen is de parkeerdruk het hoogst. Parkeren op eigen terrein is niet mogelijk. De huidige theoretische parkeerbehoefte is 0,1 parkeerplaats per zitplaats. Het aantal zitplaatsen is 60. Dit betekent een parkeernorm van 6 parkeerplaatsen. In het religiegebouw is ook een kantoor zonder baliefunctie gevestigd. Hiervoor geldt een theoretische parkeerbehoefte van 2,3 parkeerplaatsen.

Nu wil een ontwikkelaar het religiegebouw vervangen door een appartementencomplex met 5 appartementen (huur, goedkoop). Hiervoor geldt een parkeernorm van 1,0 per woning. Er moeten dus 5 parkeerplaatsen worden aangelegd. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de incidentele parkeerdruk, aangezien de vorige functie geen aanbod had voor de incidentele parkeerdruk. De ontwikkelaar moet in dit geval $5 \text{ minus } 2$ (huidige parkeernorm kantoor) = 3 parkeerplaatsen realiseren.

3.4 Locatie van de parkeerplaatsen

Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein

Aanvragers zijn in principe verplicht om de voor hun bouw of ontwikkelinitiatief van toepassing zijnde parkeernorm op het eigen terrein aan te leggen. De parkeerbehoefte moet dus op eigen terrein worden opgelost. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In de meeste gevallen is "eigen erf" en "eigen terrein" hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een perceel.

Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken kan het hele plangebied als het "eigen terrein" worden beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd kan/moet worden. Als het eigen terrein qua parkeren voor een bepaald project of ruimtelijke ontwikkeling ruimer kan worden opgevat dan het eigen, private perceel zal dat in het betreffende bestemmingsplan of de betreffende omgevingsvergunning voor dat project of die ontwikkeling worden aangegeven en gemotiveerd.

Bezoekersparkeren woningen

Met de hoogte van de parkeernormen is rekening gehouden met bezoekersparkeren. Per woning wordt uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning. Het heeft de voorkeur, indien de

openbare ruimte dit toelaat, om het bezoekersparkeren in de openbare ruimte te realiseren. Het voordeel hiervan is dat de parkeerplaatsen door iedereen gebruikt kunnen worden. In het geval dat één van de bewoners veel visite heeft, dan zijn er meerdere parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar. Als in een straat het parkeren alleen op eigen terrein plaatsvindt en de straat te smal is om er te kunnen parkeren, dan ontstaan er gelijk problemen als één van de bewoners veel visite heeft.

Bezoekersparkeren werken en voorzieningen

In publicatie 317 wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met een aandeel van bezoekers aan de ontwikkelen functie. De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen voor het bepalen van de parkeernorm openbaar toegankelijk te zijn. Anders wordt de parkeernorm verhoogd met het aandeel van bezoekers.

Parkeren buiten het eigen terrein

Als op het eigen terrein geen afdoende parkeeroplossing kan worden gerealiseerd, is het mogelijk dat een initiatiefnemer ten behoeve van zijn initiatief parkeerruimte elders huurt of koopt. Door het overleggen van een huurcontract voor onbepaalde tijd of koopovereenkomst kan het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein neerwaarts worden bijgesteld. Een andere optie is dat het parkeren in de openbare ruimte wordt opgelost.

Algemeen uitgangspunt indien het parkeren buiten het eigen terrein wordt opgelost. De parkeerplaatsen dienen op zo kort mogelijke loopafstand van de ontwikkeling komen te liggen en het mag niet leiden tot parkeerproblemen in de openbare ruimte. Als richtlijn voor een maximaal acceptabele loopafstand gelden de loopafstanden van de CROW. In onderstaande tabel staan de acceptabele (maximale) loopafstanden per functie vermeld.

Functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Bij het parkeren buiten het eigen terrein wordt getoetst of deze parkeerplaatsen binnen de genoemde maximaal acceptabele loopafstand van de ontwikkeling worden aangelegd en of er geen alternatieven op kortere afstand zijn. Ook wordt getoetst of dit niet tot parkeerproblemen in de openbare ruimte leidt.

Voorbeeld 1

In een woonwijk wordt een kantoor gerealiseerd, waarvoor de parkeernorm 50 parkeerplaatsen bedraagt. Er ligt een parkeergarage net buiten de wijk, maximaal 180 meter lopen. Het risico bestaat dat het personeel de auto in de wijk gaat parkeren waardoor in deze wijk parkeerproblemen kunnen gaan ontstaan. In dit geval wordt geen medewerking verleend aan deze externe parkeeroplossing.

Voorbeeld 2

Dezelfde ontwikkeling, maar dan in de binnenstad. In de binnenstad is (overdag) geen parkeergelegenheid. In dit geval kan wel ruimtelijke medewerking worden verleend.

3.5 Kwaliteit parkeerplaatsen

Van belang is dat de parkeerplaatsen aan een minimale maatvoering voldoen. Bij te smalle parkeervakken bijvoorbeeld zal het aantal te benutten parkeerplaatsen in de praktijk minder zijn dan omdat auto's op twee parkeerplaatsen parkeren in plaats van één.

Parkeren op parkeerterreinen

In het ASVV2012 staat de maatvoering vermeld voor parkeren op parkeerterreinen. Zowel voor algemene parkeerplaatsen als parkeerplaatsen voor gehandicapten. Deze maatvoering is afhankelijk van de wijze van inrichting van het parkeerterrein.

De maatvoering van aan te leggen parkeerplaatsen dient te voldoen aan de eisen vermeld in het ASVV2012. Als voorbeeld staat onderstaand de maatvoering vermeld van parkeerplaatsen op basis van langsparkeren en haaksparkeren (hoek van 90 graden).

Voor het parkeren op een (parkeer)terrein bij bijvoorbeeld een kantoor of een appartementencomplex is de maatvoering voor parkeervakken als volgt:

1. Langsparkeren: tenminste 2,00 meter diep en een lengte van tenminste 6,00 meter.
 2. Haaksparkeren: tenminste 2,50 meter breed en een lengte van tenminste 5,00 meter.
- De rijbanen dienen 6,00 meter breed te zijn.

Voor gehandicaptenparkeerplaatsen is de maatvoering voor parkeervakken als volgt:

1. Langsparkeren: 3,50 meter diep en 6,00 meter in de lengte maar 7,50 meter lengte indien achter wordt in- en uitgestapt.
2. Haaksparkeren: 3,50 meter breed maar 3,00 meter bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak en 5,00 meter in de lengte.

Parkeren op oprit of in garage(box)

In onderstaande tabel is de minimale maatvoering opgenomen waaraan een oprit en een garage(box) moet voldoen. Voor opritten geldt als aanvullende eis dat er tenminste 1 meter vrije ruimte moet zijn om de voordeur, de garage of de steeg (voor bijvoorbeeld het stallen van een fiets) te kunnen bereiken. Voor de garage(box) geldt dat er naast de garage een ruimte moet zijn om de fietsen te kunnen stallen dan wel dat er een grotere garage wordt gebouwd.

Parkeervoorziening	Kwaliteit
Enkele oprit	minimaal 5,50 meter diep en 2,40 meter breed
Lange oprit	minimaal 11,00 meter diep en 2,40 meter breed
Dubbele oprit	minimaal 5,50 meter diep en 4,50 meter breed
Garage (bij woning)	minimaal 5,50 meter diep en 2,80 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	minimaal 5,50 meter diep en 2,80 meter breed

De hierboven genoemde maatvoering van parkeerplaatsen geldt voor nieuwe ontwikkelingen. Wanneer er sprake is van vervanging van bestaande bebouwing en niet voldaan kan worden aan deze kwaliteit, kan daarvan worden afgeweken. In dit geval mag voor de kwaliteit van de parkeerruimte worden teruggevallen op de maatvoering van de (voorheen) geldende bouwverordening.

Volgens deze verordening moet/moest de ruimte voor het parkeren van auto's afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt/werd volgens de bouwverordening voldaan indien:

- de afmetingen van bedoelde parkeerruimten tenminste 1,80m bij 5,00m en ten hoogste 3,25m bij 6,00m bedragen;
- de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – tenminste 3,50m bij 5,00m bedragen.

3.6 Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen

Bij sommige bouwplannen of ruimtelijke ontwikkelingen is sprake van verschillende functies binnen hetzelfde (bestemmings)plan. Wanneer voor alle voorzieningen de volledige parkeerbehoefte moeten worden gerealiseerd, kan dit leiden tot dure of financieel onhaalbare plannen. Vanuit de parkeer kwaliteit is dit ook niet nodig. Verschillende functies hebben vaak een piek in de behoefte op verschillende momenten in de week. Dezelfde parkeerplaatsen kunnen dus gebruikt worden voor meerdere voorzieningen: dubbelgebruik. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van de parkeercapaciteit.

Door het opstellen van een parkeerbalans kan de mate van (mogelijk) dubbelgebruik worden berekend. Indien in één (bouw)initiatief of ruimtelijke ontwikkeling meerdere functies worden gecombineerd dan wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de in de bijlage 2 vermelde aanwezigheidspercentages.

Voorbeeld

In het centrum van Steenwijk wordt een kantoor zonder baliefunctie gerealiseerd van 600 m² BVO. Hiervoor geldt een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per 100 m² BVO. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bedraagt 9,6 parkeerplaatsen, afgerond 10 parkeerplaatsen. Boven het kantoor worden 5 dure koopappartementen gerealiseerd. De parkeernorm hiervoor bedraagt 1,2 parkeerplaatsen per appartement (inclusief 0,3 pp voor bezoekers parkeren). Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor de appartementen bedraagt 6 parkeerplaatsen. Het bruto aantal aan te leggen parkeerplaatsen bedraagt 16 parkeerplaatsen. In tabel 2 staan voor deze functies de volgende aanwezigheidspercentages vermeld.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Dit leidt tot de volgende parkeervraag en maatgevende periode voor de berekening van de parkeervraag.

Functie	Aantal pp maximaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	4,5	2,25	2,25	4,05	3,6	4,5	2,7	3,6	3,15
Woningen bezoekers	1,5	0,15	0,3	1,2	1,05	0	0,9	1,5	1,05
Kantoren/bedrijven	9,6	9,6	9,6	0,48	0,48	0	0	0	0
Totaal	15,6	12	12,15	5,73	5,13	4,5	3,6	5,1	4,2

De maatgevende periode is gedurende een middag tijdens een werkdag. Afgerond dient voor deze bouwontwikkeling 12 parkeerplaatsen te worden aangelegd.

3.7 Ontheffing parkeernorm

Indien het voldoen aan de parkeernormering van deze nota als gevolg van bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, kan worden besloten om van deze normering af te wijken. Dit betreft voornamelijk de situatie waarbij het voor een bepaald bouwinitiatief of bepaalde ruimtelijke ontwikkeling ruimtelijk en financieel-economisch voor een niet mogelijk is om op of buiten het eigen terrein (volledig) te voorzien in de parkeerbehoefte, terwijl dit initiatief of deze ontwikkeling van wel van maatschappelijk of van algemeen belang is.

Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een project dat in de gemeente de werkgelegenheid vergroot of voorziet in een nieuwe maatschappelijke voorziening die zeer wenselijk wordt geacht. In de omgevingsvergunning of een bestemmingsplan voor een dergelijk project kan dan worden uitgegaan een lagere parkeernorm.

Hierbij gelden wel de volgende voorwaarden:

- a. er moet worden aangetoond dat er redelijkerwijze voldoende inspanning is gepleegd om te voldoen aan de parkeernormering;
- b. de parkeernorming is (nog) de enige belemmerende factor voor de realisering van het initiatief of ontwikkeling.

Bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan zal iedere keer worden afgewogen in hoeverre deze afwijkingsmogelijkheid als een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in dat plan zal worden opgenomen.

3.8 Laden & lossen

De eis van voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen op eigen terrein, zoals vermeld in het huidige artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, blijft gehandhaafd. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze regeling zal waar nodig, in de nieuwe bestemmingsplannen (als bouwregel) worden op-/overgenomen.

4. Stappenplan toetsing parkeernormen

Op basis van de parkeernormensystematiek vermeld in hoofdstuk 3 wordt het volgende stappenplan gehanteerd voor het opleggen van parkeernormen bij aanvragen om een omgevingsvergunning.

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan of een functiewijziging is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte evenals de eventuele behoefte aan het laden of lossen van goederen. Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt.

Indien voor het initiatief een omgevingsvergunning is vereist, dient bij de aanvraag omgevingsvergunning een oplossing voor de parkeernorm te zijn opgenomen. Bij een combinatie van functies wordt de parkeernorm bepaald via een parkeerbalans aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 2.

2. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost conform de parkeernormering van Bijlage 1 van deze nota. De kwaliteit van de aan te leggen parkeerplaatsen voldoet aan de eisen gesteld in paragraaf 3.5. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In de meeste gevallen is 'eigen erf' en 'eigen terrein' hetzelfde.

Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een (bouw)perceel. Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken, met de functie wonen, kan het begrip 'eigen terrein' (beleidsmatig) ruimer worden opgevat en kan het hele plangebied als het 'eigen terrein' worden beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd kan/zal worden waarbij de parkeerbehoefte volledig in deze ruimte wordt opgevangen.

De parkeerbehoefte van de nieuwe woonwijk mag niet (gedeeltelijk) worden afgewenteld op de openbare ruimte buiten deze wijk. In de betreffende bestemmingsplanregeling zal juridisch worden bepaald wat, voor wat betreft het parkeren, onder het eigen terrein wordt verstaan. Voor bestemmingsplannen die worden vastgesteld voor bestaand bebouwd gebied is dit het eigen erf, tenzij het bestemmingsplan expliciet anders is bepaald

3. Bij een verbouw of een functiewijziging wordt het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige functie en de nieuwe functie op een theoretische manier berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (mits vergund c.q. toegestaan), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

Indien het een functiewijziging betreft waarbij een incidentele piekvraag naar parkeerplaatsen wijzigt in een structurele parkeervraag dan wordt een parkeernorm opgelegd zonder rekening te houden met de parkeernormering van de huidige functie.

4. Indien het realiseren van voldoende parkeergelegenheid voor een bouwplan of een functiewijziging op het eigen terrein ruimtelijk niet (volledig) mogelijk is of om andere redenen op overwegende bezwaren stuit, kan met een omgevingsvergunning worden toegestaan om op een andere wijze in de nodige parkeerruimte te voorzien. Het gaat hier om een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning op grond van de bouwverordening.

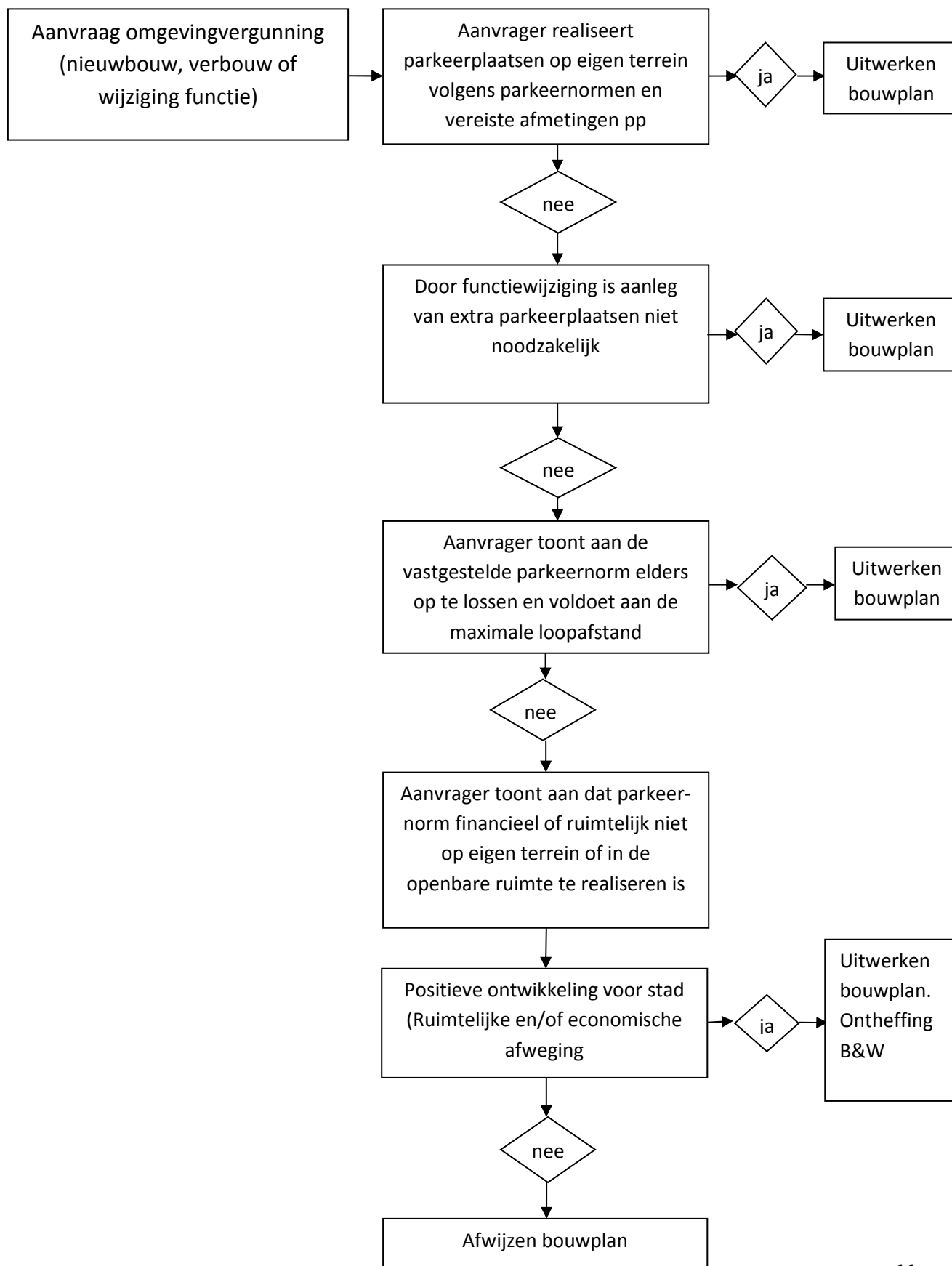
In de aanvraag voor de omgevingsvergunning moet dan gemotiveerd worden aangegeven dat (een deel van) de vastgestelde parkeernorm (na toets punt 3) buiten het eigen terrein wordt ingevuld, waarna het aanleggen van parkeerplaatsen tot dit zelfde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein achterwege kan blijven. Aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen. Bijvoorbeeld een getekende koopovereenkomst of huurovereenkomst(en) voor parkeerplaatsen voor onbepaalde tijd.

Burgemeester en wethouders kunnen in dit verband voorwaarden stellen aan de eisen aan de maximale loopafstand tussen de functie en de aan te leggen of beschikbare parkeerplaatsen. De in paragraaf 3.4 van deze nota aangegeven acceptabele loopafstanden gelden hierbij als richtlijn.

5. Indien door de initiatiefnemer wordt aangetoond dat het invullen van de parkeernorm zowel binnen als buiten het eigen terrein niet mogelijk is en het initiatief voldoet aan de in paragraaf 3.7 genoemde voorwaarden en criteria, kunnen burgemeester en wethouders op basis van een ruimtelijke en/of economische afweging besluit om via een omgevingsvergunning mee te werken aan dit initiatief zonder dat de parkeerbehoefte (volledig) wordt gerealiseerd. Indien dat niet het geval is, wordt de aanvraag omgevingsvergunning afgewezen.

Beslisschema toetsing (ver)bouwontwikkelingen op parkeren

Schematisch ziet het stappenplan voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel "parkeren" er dan als volgt uit.



Parkeernormen voor wonen, werken en voorzieningen

1. Hoofdgroep Wonen

Woning (norm per woning)

Type woning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Koop, vrijstaand	1,4	1,9	2,0	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,3	1,8	1,8	
Koop, tussen/hoek	1,1	1,6	1,6	
Koop, etage, duur *	1,2	1,7	1,7	
Koop, etage, midden *	1,0	1,5	1,5	
Koop, etage, goedkoop *	0,9	1,2	1,2	
Huurhuis, vrije sector **	1,1	1,6	1,6	
Huurhuis, sociale huur**	0,9	1,2	1,2	
Huur, etage, duur **	1,0	1,5	1,5	
Huur, etage, midden/goedkoop **	0,7	1,0	1,0	
Aanleunwoning en serviceflat	0,8	1,0	1,0	

*Indeling categorie o.b.v. prijscategorieën vastgesteld in Visie op Wonen en Leefbaarheid

**Indeling categorie o.b.v. prestatieovereenkomst Wonen en Leefbaarheid met woningcorporaties

Kamerverhuur (norm per kamer)

Type woning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Zelfstandig, niet-studenten	0,5	0,6	0,6	0,2 pp per kamer
Studenten, niet-zelfstandig	0,2	0,2	0,2	

2. Hoofdgroep Werken (norm per 100 m2 BVO)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,3	2,3	5%
Commerciële dienstverlening (Kantoor met baliefunctie)	2,2	3,3	3,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	2,1	2,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,8	0,8	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,7	1,7	5%

3. Hoofdgroep Winkelen en Boodschappen (norm per 100 m2 BVO)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	1,3	3,1	n.v.t.	89%
Discountsupermarkt	2,7	6,5	n.v.t.	96%
Fullservice supermarkt (laag en middelmatig prijsniveau)	2,6	5,2	n.v.t.	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,1	4,6	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (>2.500 wvo)	5,6	7,6	n.v.t.	84%
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	6,1	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inw.	3,1	n.v.t.	n.v.t.	92%
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,0	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,9	n.v.t.	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,5	n.v.t.	79%
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	5,1	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,8	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,7	2,0	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,3	7,4	8,5	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,0	1,7	1,7	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	4,4	4,4	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	2,3	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	4,2	n.v.t.	94%
Outletcentrum	n.v.t.	9,4	9,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,2	2,2	87%
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	n.v.t.	2,4	2,6	89%
Groencentrum (incl. buitenruimte)	n.v.t.	2,4	2,6	89%

(norm per m1 kraam)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Weekmarkt (bij wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,18	0,18	n.v.t.	85%

4a. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (norm per 100m2 BV0)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Bibliotheek	0,2	0,9	1,1	97%
Museum	0,5	1,0	n.v.t.	95%
Bioscoop	2,2	10,2	12,7	94%
Filmtheater/filmhuis	1,6	6,9	8,9	97%
Theater/schouwburg	5,9	8,3	10,5	87%
Musicaltheater	2,4	3,5	4,6	86%
Casino	5,2	6,0	7,5	86%
Bowlingcentrum	1,1	2,3	2,3	89%
Biljart-/snookercentrum	0,6	1,1	1,5	87%
Dansstudio	1,1	5,0	6,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	0,9	4,3	6,0	87%
Fitnesscentrum	1,2	5,8	6,9	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	8,8	9,8	99%
Sauna, hammam	2,0	6,2	6,8	99%
Sporthal	1,3	2,6	3,2	96%
Sportzaal	0,9	2,6	3,3	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,4	87%
Squashhal	1,5	2,6	3,1	84%
Kunstijsbaan (<400 meter)	1,0	1,6	1,8	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,3	2,5	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	0,6	2,2	2,6	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) groot	1,2	3,1	3,6	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) zeer groot	2,5	4,4	4,9	98%

4b. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (diverse normen)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Zwembad overdekt* per 100 m2 bassin	n.v.t.	10,5	12,3	97%
Zwembad openlucht* per 100 m2 bassin	n.v.t.	11,9	14,8	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	13,0	13,0	13,0	95%
Stadion (per zitplaats)	0,04	0,04	n.v.t.	99%
Jachthaven (per ligplaats)	0,5	0,5	0,5	
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	49,1	54,2	93%
Golfbaan (18 holes, 60 Ha)	n.v.t.	86,0	108,3	98%
Manege (paardenhouderij) (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,3	90%
Dierenpark (per ha, netto terrein)	4,0	4,0	4,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha, netto terrein)	4,0	4,0	4,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,2	1,3	100%

*Combinatie overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de norm overdekt per 100m2 bassin en norm openlucht per 100m2 bassin

5. Hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie (diverse normen)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Camping (kampeerterrein) per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,1	90%
Bungalowpark (huisjescomplex) per bungalow	n.v.t.	1,6	2,0	91%
1* Hotel per 10 kamers	0,3	2,4	4,4	77%
2* Hotel per 10 kamers	1,2	4,0	6,0	80%
3* Hotel per 10 kamers	1,7	4,7	6,3	77%
4* Hotel per 10 kamers	3,0	7,0	8,5	73%
5* Hotel per 10 kamers	4,7	10,2	11,8	65%
Café/bar/cafetaria per 100 m2 bvo	5,0	6,0	n.v.t.	90%
Restaurant per 100 m2 bvo*	10,0	14,0	n.v.t.	80%
Discotheek per 100m2 bvo	5,0	18,8	18,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw per 100m2 bvo	4,0	6,0	n.v.t.	99%

*inbegrepen Mc Donalds of vergelijkbaar

6. Hoofdgroep Gezondheidszorg en (Sociale) voorzieningen (diverse normen)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	2,0	3,0	3,0	57%
Apotheek per apotheek	2,1	3,1	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum) per behandelkamer	1,1	1,7	1,7	57%
Consultatiebureau per behandelkamer	1,2	1,8	1,9	50%
Consultatiebureau voor ouderen per behandelkamer	1,2	1,9	2,1	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	1,4	2,3	2,4	47%
Gezondheidscentrum * per behandelkamer	1,4	2,2	2,2	55%
Ziekenhuis per 100m2 BVO	1,4	1,8	1,9	29%
Crematorium per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	25,1	25,1	99%
Begraafplaats per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	26,6	26,6	97%
Penitentiaire inrichting per 10 cellen	1,4	3,0	3,4	37%
Religiegebouw per zitplaats	0,1	0,1	n.v.t.	
Verpleeg- en verzorgingshuis per wooneenheid	0,5	0,5	n.v.t.	60%

7. Hoofdgroep onderwijs (diverse normen)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)* per 100 m2 BVO	0,9	1,3	1,4	0%
Basisonderwijs* per leslokaal	0,5	0,5	0,5	0%
Middelbare school** per 100 leerlingen	2,7	3,9	3,9	11%
ROC** per 100 leerlingen	3,8	4,9	4,9	7%
Hogeschool *** per 100 studenten	7,4	8,9	8,9	72%
Universiteit *** per 100 studenten	11,4	14,7	14,8	48%
Avondonderwijs *** per 10 studenten	3,6	5,8	9,5	95%

* exclusief kiss&ride

** bezoekers zijn leerlingen

*** bezoekers zijn studenten

Bijlage 2 bij Nota Parkeernormen gemeente Steenwijkerland 2015

Aanwezigheidspercentages

In gebieden waar meerdere functies aanwezig zijn, is vaak een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent dan dat niet de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies hoeft te worden aangelegd, maar slechts een deel hiervan.

Aanwezigheidspercentages geven per periode indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik (minimaal twee functies). Voor het bepalen van de parkeervraag binnen een ontwikkelgebied worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

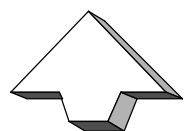
Tabel aanwezigheidspercentages

Bijlage 3

Indeling stedelijke zones



DEFINITIEF



project:

**Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones**

onderdeel:

Steenwijk centrum

adres:

Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509

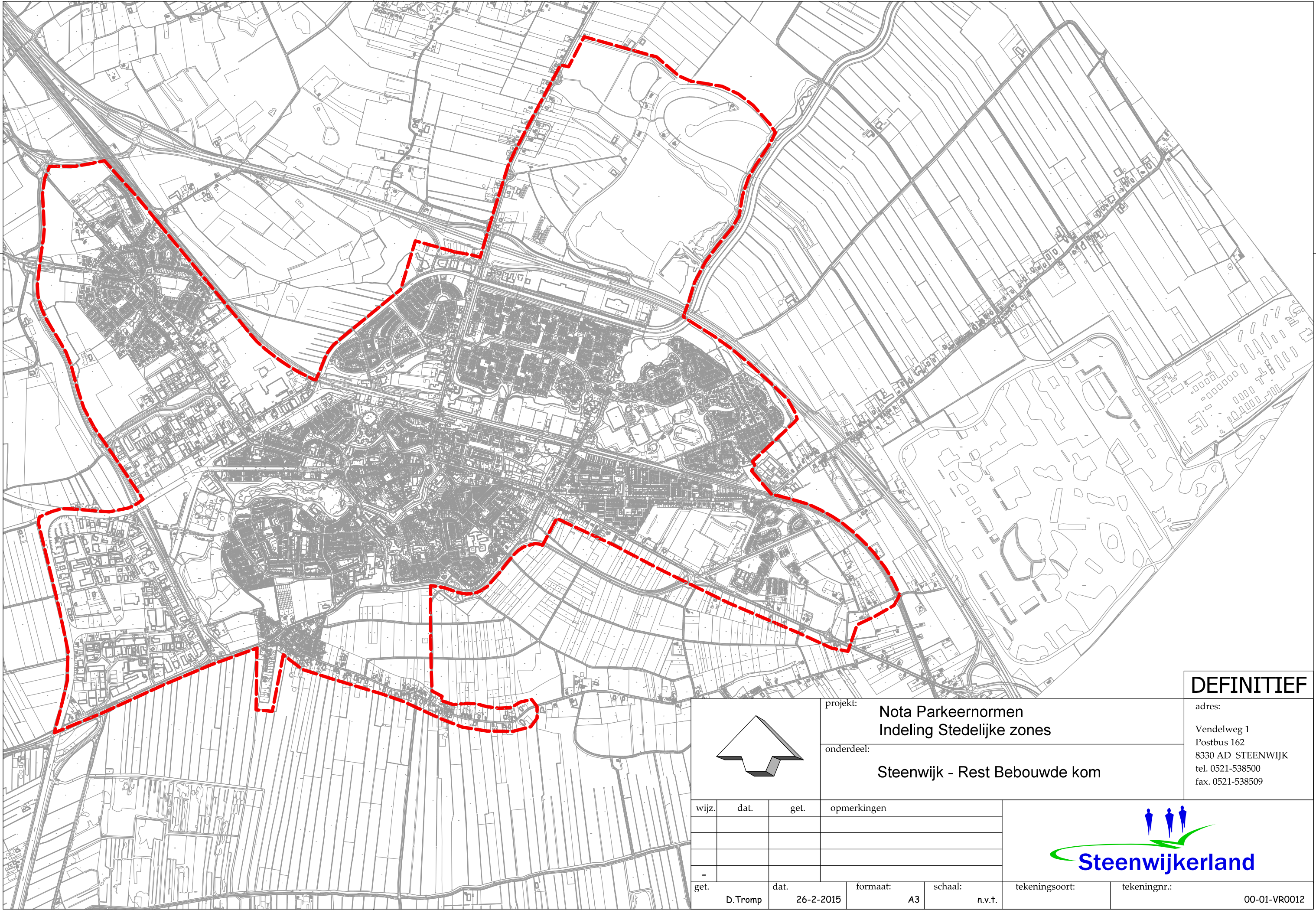
wijz.	dat.	get.	opmerkingen
-			
get.	dat.	formaat:	schaal:
D.Tromp	26-2-2015	A3	n.v.t



tekeningsoort:

tekeningnr.:

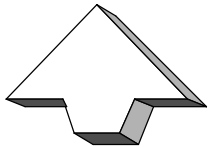
00-01-VR0011



DEFINITIEF

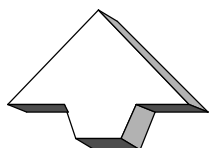
project: **Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones**
onderdeel: **Steenwijk - Rest Bebouwde kom**

adres:
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509

			
wijz.	dat.	get.	opmerkingen
get.	D.Tromp	dat. 26-2-2015	formaat: A3 schaal: n.v.t.



tekeningsoort: tekeningnr.: 00-01-VR0012



project:

**Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones**

onderdeel:

Oldemarkt - Rest bebouwde kom

adres:

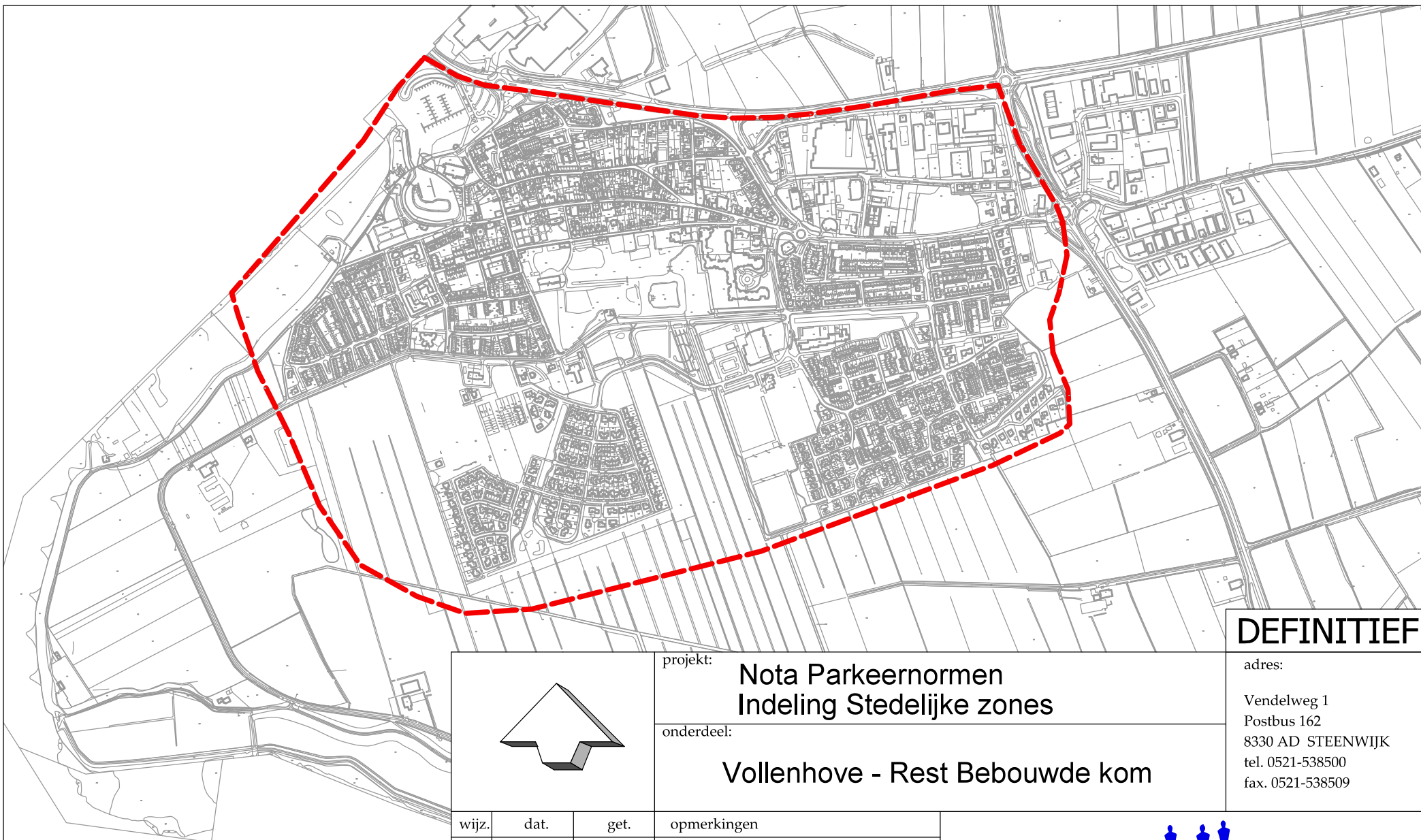
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509

wijz.	dat.	get.	opmerkingen
get.	dat.		formaat: A4
			schaal: n.v.t.



tekeningsoort:

tekeningnr.:

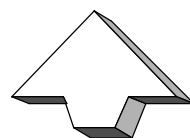


DEFINITIEF

project: **Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones**

onderdeel: **Vollenhove - Rest Bebouwde kom**

adres:
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509



wijz.	dat.	get.	opmerkingen
-			
get.	dat.	formaat:	schaal:
D.Tromp	26-2-2015	A4	n.v.t.



tekeningsoort: tekeningnr.: 07-00-VR0014

Bijlage 3 Aanwijzingsbesluit beschermd dorpsgezicht Giethoorn

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

Gemeente: Brederwiede

Plaats: Giethoorn

Provincie: Overijssel

DE MINISTER VAN WELZIYN, VOLKSGEZONDHEID EN CULTUUR

EN

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Overwegende, dat de waterstreekdorpen Giethoorn, Dwarsgracht en Jonen worden gekenmerkt door een historisch herkenbaar patroon van waterlopen, paden en bruggen, verkavelingen en beplantingen in samenhang met de structuur van het omringende veenontginningslandschap en dat deze opbouw in combinatie met de, voor een groot deel historisch waardevolle, bebouwing een beeld oplevert dat van algemeen belang is vanwege de schoonheid en het karakter ervan;

Gehoord de Monumentenraad, de Raad van de gemeente Brederwiede, Gedeputeerde Staten van Overijssel, de Overijsselse Monumentencommissie en de Rijksplanologische Commissie;

B E S L U I T E N

het gebied in de gemeente Brederwiede zoals is aangegeven op de bij deze beschikking behorende tekening nr. 186 en zoals omschreven in de toelichting bij deze beschikking, aan te wijzen als beschermd dorpsgezicht in de zin van artikel 20 van de Monumentenwet.

Van deze beschikking, waarvan mededeling zal worden gedaan in de Nederlandse Staatscourant, zal afschrift worden gezonden aan de Monumentenraad, de Raad van de gemeente Brederwiede, Gedeputeerde Staten van Overijssel en de Rijksplanologische Commissie.

De Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur,

Mr.Drs. L.C. Brinkman

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Dr. P. Winsemius

Beschikking van: 25 maart 1985.
Ministeries van Welzijn, Volksgezondheid en
Cultuur en van Volkshuisvesting
Afdeling: Ruimtelijke Ordening en Milieu-
beheer
Nr.: MMA/Mo-7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,
Drs. F.J.L. van Duim
Datum van inschrijving: 11 november 1985

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd **dorps gezicht in**
Giethoorn **Gemeente: Brederwiede**

Inleiding

De aanwijzing betreft de waterstreekdorpen Jonen, Dwarsgracht en Oud-Giethoorn (opgebouwd uit Noordeinde, Middenbuurt en Zuideinde) in het ca. 20 kilometer ten noorden van Zwolle gelegen Gieterse Veen.

Met de ontginning van dit gebied is de twaalfde eeuw een begin gemaakt, waarbij het land vanaf het Giethoornse Meer naar het oosten wordt verkaveld in opstreckende slagen en ontsloten door grachten. De bebouwing die zich aanvankelijk heeft bevonden ter plaatse van het tegenwoordige Jonen en Dwarsgracht volgt de voortgaande kolonisatie landinwaarts tot aan het einde van de Middeleeuwen een wegdoorp is ontstaan langs de Gieterse Dijk, de tegenwoordige Beulakerweg. Als na 1500 verveningen op grote schaal plaatsvinden wordt het vaartenstelsel uitgebreid en ontstaan de tegenwoordige waterstreekdorpen aan de dwarsgrachten. Nadat de turfwinning in de negentiende eeuw is beëindigd en het uitgeveende land gedeeltelijk ingepolderd krijgt het gebied een overwegend agrarische functie die na 1920 geleidelijk overgaat in een woon- en recreatiegebruik.

Hoewel de laatste functionele wijziging in de bebouwing en de inrichting van de erven tot uitdrukking is gekomen is het historisch patroon van waterlopen, paden en bruggen, verkavelingen en beplantingen overwegend goed bewaard. Mede door de samenhang van deze structuur-elementen met het omringende landschap is in het huidige ruimtelijk beeld de ontwikkelingsgeschiedenis van het Gieterse Veen nog zodanig herkenbaar dat een aanwijzing van Oud-Giethoorn, Dwarsgracht en Jonen als beschermd dorpsgezicht gerechtvaardigd wordt geacht.

Ontstaan en ontwikkeling van de dorpen

De laagveengebieden in de kop van Overijssel liggen in een krans rond de voet van het Drents plateau, aan de oevers van de omstreeks 1250 gevormde Zuiderzee. De oudste ontginningen vinden plaats vanaf de pleistocene keileemruggen van Steenwijk en Vollenhove, waar de Utrechtse Bisschop ter oefening van zijn gezag over dit gebied omstreeks 1000 na Chr. een sterkte heeft gesticht. Onder jurisdictie van de Vollenhover kasteleins worden ook de gronden van het Gieterse Veen, na het midden van de twaalfde eeuw, uitgegeven.

In deze moerassige gebieden vinden de eerste vestigingen plaats op door afzetting en verstuiving gevormde hogere gronden langs de natuurlijke afwateringen. In het Gieterse Veen wordt een dergelijke ontwikkelingsbasis gevormd door het Giethoornse Meer, een al in de Romeinse tijd bestaand zoetwater-bassin in het stroomdal van de Havelter en Steenwijker Aa. Van daaruit wordt het land in oostelijke richting verkaveld in waren of weren, alleen door hun breedtemaat bepaalde slagen, terwijl voor de noodzakelijke ontwatering en het transport landinwaarts vaarten of wijken worden aange-

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

legd. Veelal worden de eerste ontginningen, die overwegend dienen voor de akkerbouw tegen wateroverlast van elders beschermd door kaden, lage dijken loodrecht op de kavelrichting. Wanneer tengevolge van de ontwatering door oxydatie en inklinking een verlaging van de bodem plaatsvindt blijft de grond in gebruik als hooi- en weideland terwijl landinwaarts nieuwe hogere bouwgronden worden ontgonnen. De daardoor toenemende opstrek leidt in veel gevallen tot verplaatsing van de boerderijen en in sommige veengebieden zelfs tot het opschuiven van gehele nederzettingen (vergelyk o.a. Ankeveen en Staphorst), waarbij de oorspronkelijke kaden veelal dienen als nieuwe vestigingsplaats.

Uitgaande van deze ontwikkelings-karakteristiek moet het oudste Giethoorn worden gelokaliseerd in de omgeving van het tegenwoordige Jonen en Dwarsgracht, ten oosten van het Giethoornse Meer. Voor het eerst wordt de plaats genoemd omstreeks 1225 als Gheythorne (geitenhoek), terwijl latere vermeldingen spreken van Gijthoorn (1453), Giethorn (1641), Gieteren (1642) en Gheijthoren (1706). Bekend is dat in de dertiende en veertiende eeuw de bewoning zich uitbreidt, onder andere door de vestiging van leden van de elders vervolgde secte der Flagellanten of zelf-geeselaars, die de protectie genieten van de Vollenhover kastelein Wolter Snelle. In 1310 volgen de stichting van een kerspel en de bouw van een kerk, gewijd aan de heilige Martinus, waarvan de oorspronkelijke plaats echter niet meer is vast te stellen. Ook wordt melding gemaakt van een Franciskaner klooster dat zich in de veertiende eeuw in de omgeving van het tegenwoordige buurtje 't Klooster moet hebben bevonden, terwijl uit 1439 een bevestiging bekend is van de visrechten van de bewoners in het Giethoornse Meer.

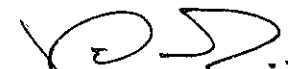
Bepalend voor de ontwikkeling na 1300 is de toenemende vraag naar turf als goedkope brandstof voor de opkomende steden. In de veertiende eeuw wordt dan ook begonnen met de afgraving van het veen. Aanvankelijk wint men daarbij alleen de boven de waterspiegel liggende lagen waarna de ondergrond nog als hooi- en weideland productief kan blijven; later, in de vijftiende en zestiende eeuw wordt overgeschakeld op de natte vervening, waarbij ook cultuurgronden worden opgeofferd voor de turfproductie. Aannemelijk is dat de opkomst van de vervening de behoefte aan ontginningsgebied heeft doen toenemen en daarmee het proces van verplaatsing van de hoeven landinwaarts versneld. Dat komt tot uitdrukking op de oudste plattegrond van het dorp, gedateerd omstreeks 1550, waarop de vorming van een weg dorp is te zien aan weerszijden van de Gieterse Dijk, de tenwoordige Beulakerweg, bijna 5 kilometer ten oosten van het Giethoornse Meer. Deze kaart, waarvan geen auteur bekend is, toont tevens een aantal vergelijkbare streekdorpen in de aangrenzende venen, zoals Zuidveen aan de noordkant, en Wanneper-, Kolder- en Nijeveen ten zuiden. De centrale as in het zuidoostelijk veengebied, dat evenals Staphorst oorspronkelijk vanuit de Meppeler Aa zal zijn ontsloten, is de Veendijk of Veeneweg die met de Gieterse Dijk de verbinding over land vormt van de residentie Vollenhove met Steenwijk en Meppel.

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,



Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

Zal Giethoorn in deze tijd nog een gemengd grondgebruik hebben gekend, in de tweede helft van de zestiende eeuw begint een periode van intensieve natte turfwinning die ongeveer twee eeuwen duurt. De voorwaarden daarvoor worden geschapen door de aanleg van de Aremberghse Grift, de tegenwoordige Walengracht, van het Giethoornse Meer naar Zwartsluis (1548) en de kanalisering van de Steenwijker Aa waarmee men omstreeks 1550 begint door het graven van het Noorderdiep naar Blokzijl. Het turftransport naar het Giethoornse Meer vindt plaats over een viertal evenwijdige hoofd-ontsluitingen die op de kaart van Ten Have (1642) staan aangegeven als Tijsjesloot (de tegenwoordige Tijssengracht), Bouwerssloot (Bouwersgracht), Cornelis Harmszslot (Cornelisgracht) en Suydergracht (Jan Hozen- of Zuidergracht). Deze grachten, genoemd naar de oorspronkelijke eigenaren, worden geleidelijk doorgetrokken ten oosten van de Gieterse Dijk, waarbij de tussenliggende gronden door dwarsvaarten bereikbaar worden gemaakt. De centrale betekenis van de vier hoofd-vaarten voor de aangrenzende erven komt bestuurlijk tot uitdrukking in de vorming van kluften, belasting-eenheden, zoals de Duinzater kluft (rond de Tijssengracht), de Zwarte kluft (Cornelisgracht) en Zuiderkluft (Zuidergracht). Aanvankelijk zullen de vier ontsluitings-gebieden ook ruimtelijk gescheiden zijn geweest; een verbinding komt eerst omstreeks 1600 tot stand als een eerste reeks van dwarsgrachten, ongeveer 1 kilometer oostelijk van de Gieterse Dijk onderling wordt verbonden tot de tegenwoordige dorpsgracht van Giethoorn. De oorspronkelijk autonome aanleg van de verschillende dwarsvaarten is nog steeds herkenbaar in de bajonet-aansluitingen tussen de verschillende gracht-gedeelten.

Mede door de verbetering van de scheepvaartverbindingen als gevolg van de aanleg van de Kalenberger Wetering naar Friesland en de Nieuwe Vaart naar Steenwijk (omstreeks 1630) kan de turfproductie zich in de zeventiende eeuw aanzienlijk uitbreiden. De daarmee gepaard gaande omschakeling van een agrarische productie naar vervening leidt tot een vestigingspatroon dat minder grond- dan wel transportgebonden is. Op de al genoemde kaart van Ten Have (1642) komt dit tot uitdrukking in de vorming van een tweede bebouwingslint, evenwijdig aan de Gieterse Dijk, langs de inmiddels gecompleteerde Dorpsgracht of Binnendwarsgracht. Daarmee is een geleidelijke verplaatsing van Giethoorn "van de weg naar het water" op gang gekomen die voortduurt tot in het begin van de negentiende eeuw een concentratie langs de grachten is bereikt. Aangenomen mag worden, dat dit verplaatsingsproces nog is versneld door periodieke verwoestingen en plunderingen tijdens o.a. het beleg van Steenwijk (1581) en de invallen der stellingwerpers (eind zeventiende eeuw). Een tweede reeks van dwarsvaarten die bij Ten Have oostelijk van de dorpsgracht wordt afgebeeld zal daarbij mogelijk ook nog als woonplaats hebben gediend; in de achttiende eeuw is dit gebied echter geheel weggeslagen tot het tegenwoordige Bovenwiede.

De opkomst van de vervening biedt nieuwe bestaansmogelijkheden voor een bevolking die zich, mede door de vestiging van groepen Doopsgezinde vluchtelingen in het midden van de zestiende eeuw, blijft uitbreiden. Zo neemt het aantal erven (hoeven met bijbehorende kavels) toe van circa 80 (omstreeks

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

1500) tot 140 in 1650, terwijl het inwonertal daarna blijft stijgen van ongeveer 950 (einde zeventiende eeuw) tot 1500 omstreeks 1760, als het einde van deze bloei-periode is bereikt. Een vergelijking van de cijfers van de verschillende kluften toont aan dat de bewoning vooral toeneemt in het zuidelijk deel van het waterdorp (Zwarte en Zuiderkluft); de tegenwoordige Middenbuurt en het Noordeinde blijven in vergelijking daarmee dun bevolkt.

Ook heeft de veenderij ingrijpende invloed op het landschap. Door het afgraven van het oppervlak tot onder de grondwaterspiegel worden langgerekte trek- of petgaten gevormd gescheiden door de ribben of legakkers, waarop de gestoken turf te drogen wordt gelegd. In de uitgeveende kavels ontstaan naderhand weer vegetaties van biezten, riet en zegge, die kraggen vormen, drijvende tapijten van "trilveen", die zich geleidelijk verdichten tot een spronzige bodem waarop weer een begroeiing van - aanvankelijk - riet en - later - grassen en houtgewassen mogelijk is. In het landschap leiden deze verschillende stadia van verlanding tot een sterke accidentatie en een afwisseling van vegetaties die elk hun eigen gebruiksmogelijkheden bieden. Naast de turfstekerij blijven dan ook andere vormen van bedrijvigheid bestaan zoals de riet- en biezencultuur ten behoeve van dakbedekkingen en mattenmakerij, de visserij en eendekooierij en uiteraard de veeteelt. Zo blijven de hogere ribben in gebruik als weidegronden, terwijl hooi wordt gewonnen van de "heven", de lagere half verlande gebieden daartussen. Voor het transport van turf, vee, hooi en riet wordt gebruik gemaakt van bokken, vletten en punters die in de eigen scheepstimmerwerfjes worden vervaardigd.

Het uitgeveende land is echter ook kwetsbaar: Bij overstromingen en stormen worden de slechts enkele meters brede ribben afgeslagen en grotere plassen (gaten of wieden) gevormd. Zo ontstaan bij de watersnood van 1776 het Beulakerwiede, waarvan ook het latere Zuideindiger Wiede een onderdeel vormt, alsook het Bovenwiede ten oosten en het Wiede ten westen van Giethoorn. De stormvloed van februari 1825 slaat vervolgens een groot deel van de Middenbuurt, tussen Wiede en Bovenwiede weg, waarbij het Molengat ontstaat; vermeld wordt dat bij deze ramp 48 huizen verloren gaan en 68 onbewoonbaar worden. Deze rechtstreekse bedreiging door het water zou hebben geleid tot een verhoging van de bouwplaatsen of "huuspollen" en het aanbrengen van een hoger vloerpeil in de woningen van de negentiende eeuw.

De omvang van de genoemde plassen geeft al aan dat grote delen van het gebied in de achttiende eeuw zijn uitgeveend. Na 1750 treedt dan ook een teruggang in de turfwinning op, die samengaat met de opkomst van nieuwe vereningen in zuid-west Drenthe en noord-oost Overijssel. Door de kanalisering van het Meppeler Diep tussen Zwartsluis en Meppel en de aanleg van de Demersvaart van Balkbrug naar Hasselt (omstreeks 1810) wordt de ontsluiting van deze gebieden verbeterd, waardoor definitief een einde komt aan de betekenis van Giethoorn als productiegebied en Blokzijl als turfhaven. In de negentiende eeuw worden de uitgeveende gronden voorzover mogelijk in gebruik genomen als hooi- en weideland, waarbij ook de traditionele nevenbedrijven worden voortgezet. Daarnaast ontstaat een bescheiden industrie

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

in de vorm van een boterfabriekje, een mandenvlechterij, een hooiperserij en een smederij, terwijl de bestaande scheepstimmerbedrijfjes zich handhaven.

De omschakeling op de landbouw heeft ook gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit het streekdorp langs de Binnendwarsgracht ontstaan nieuwe vestigingen in het westelijke "oude" veen. De belangrijkste daarvan zijn Jonen bij het Giethoornse Meer en Noorder- en Zuiderdwarsgracht, ongeveer 4 kilometer ten westen van de Gieterse Dijk, langs een vaartenstelsel dat in 1758 voor het eerst wordt vermeld als de "Buyten Dwarsgrafte". In 1810 zijn deze buurten zodanig gegroeid dat in Noorderdwarsgracht een gemeenschappelijke school wordt gesticht en een onderwijzer benoemd.

Omstreeks 1830 is, blijkens de eerste kadastrale kaarten de tegenwoordige ruimtelijke structuur grotendeels bepaald. De hoofd-elementen daarvan blijven de vier ontsluitingsgrachten vanaf het Giethoornse Meer, die met gelijknamige bruggen de nu vrijwel onbebouwde Gieterse Dijk kruisen. Loodrecht op deze grachten liggen langs het meer en de dwarsvaarten de bebouwingen van Jonen, Dwarsgracht en Giethoorn. Behalve de grachten is ook een aantal, in de kavelscheidingen aangelegde paden aangegeven tussen de dorpen en de dijk, zoals het Oude Kerkepad of Noorder pad naar Noorderdwarsgracht en het Zuider pad langs de Cornelisgracht naar Zuiderdwarsgracht en Jonen. In Giethoorn zijn het van noord naar zuid respectievelijk de Abben- of Appensteeg en de Kloostersteeg (Noordeinde), de Kerksteeg (Middenbuurt), het Paardenpad, genoemd naar de paardenstal bij de Cornelisbrug (Zuideinde) en de Peter-, Maaïen- en Frenzensteeg (eveneens Zuideinde). Het ongeveer 5 kilometer lange voetpad langs de Dorpsgracht staat bekend als de Kleine Heerenweg of het Vonderpad.

Op de plattegrond zijn verder aangegeven de in oorsprong Middeleeuwse, maar in 1645 en 1818 geheel vernieuwde kerk aan de Gieterse Dijk en de twee Doopsgezinde kerken bij de kruisingen van de Dorpsgracht met Bouwers- en Kornelisgracht. Verder vallen een viertal molens op, waarvan er drie sinds 1828 in gebruik zijn als watermolen voor de droogmaling van het in 1776 ontstane Wiede. In samenhang met deze inpoldering blijkt het Vonderpad na de stomvloed van 1825 in de Middenbuurt in westelijke richting te zijn verplaatst. Na de droogmaking, omstreeks 1840, wordt het voormalige Wiede de Gieterse polder of de polder "De Halve Deukten" genoemd.

Nadat in 1825 de bruggen in de Gieterse Dijk in gemeentehanden zijn overgegaan worden omstreeks de eeuwwisseling verhardingen aangebracht op de Dijk, het Paardenpad en de Petersteeg. Structurele veranderingen blijven echter uit tot in 1919 het Stroïnkemaal tussen Blokzijl en Vollenhove in gebruik wordt gesteld. De verbeterde bemaling van het gebied brengt dan een versnelde verlanding op gang waardoor de agrarische mogelijkheden toenemen, ten koste van de riet- en biezenecultuur. Een verdere uitbreiding van de landbouwgronden vindt plaats in 1928 bij de inpoldering van het uitgeveende land ten westen van de Gieterse Dijk door de in 1926 opgerichte ontginnings-

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke, de secretaris van de Monumentenraad,



Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

maatschappij "Land van Vollenhove". De nieuwe polder "Giethoorn" wordt aan de oostzijde begrensd door het in 1924, evenwijdig aan de dijk aangelegde kanaal Steenwijk-Beukers. Door de inpoldering en de aanleg van het kanaal wordt een aantal historische oost-west verbindingen, zoals de Bouwersgracht, de Zuidergracht en het Oude Kerkpad onderbroken.

Na 1945 blijft de verhouding tussen natuurgebieden en cultuurgronden vrijwel ongewijzigd. Niettemin neemt door schaalvergroting en mechanisatie de betekenis van de landbouw als bestaansbron sterk af. In de plaats daarvan ontwikkelt zich het toerisme en krijgt met name het Zuideinde van Giethoorn een sterk recreatieve functie. Daarnaast komen de waterdorpen in trek als woongebied voor immigranten.

De ontsluitingen over land worden verbeterd: Jonen wordt vanaf Blokzijl bereikbaar via de Hevenweg en een voetveer over de Walengracht, Dwarsgracht wordt ontsloten door een weg langs de Cornelisgracht, die achter de oostelijke bebouwing wordt doorgetrokken naar het Noorder Pad. In Giethoorn ontstaan nieuwe oost-west verbindingen in de Gieterse polder en tussen de Middenbuurt en Kolderveen, terwijl een ontsluiting van het Zuideinde langs de Frenzensteeg is aangelegd. Daarnaast wordt in de Middenbuurt het Vonderpad verbreed en verhard en via de Kerksteeg verbonden met de Gieterse Dijk of Beulakerweg. Ten noorden van de Hervormde Kerk wordt het verkeer van deze weg afgeleid over een nieuwe, naast het kanaal aangelegde, verbinding met Steenwijk. Het oude Paardenpad langs de Cornelisgracht krijgt in 1959 de naam van de predikant Ds. T.O. Hylkema (te Giethoorn van 1912 tot 1929).

Ondanks de verbeterde ontsluiting bieden de historische kernen onvoldoende mogelijkheden voor de gewenste dorpsuitbreiding. Slechts incidenteel vindt er nieuwbouw "in de streek" plaats, voor het overige worden de woongebieden geconcentreerd aangelegd in Giethoorn Noord, tussen Beulakerweg en Noordeinde en in Zuid in de polder Giethoorn aan weerszijden van de Cornelisgracht; een woonwijkje ten zuiden van de Ds. T.O. Hylkemaweg is nog in voorbereiding. Wel vindt, vooral in het Zuideinde, een uitbreiding van de recreatieve bebouwing plaats in de vorm van zomerhuisjes en kampeeraccommodatie met als meest in het oog springend element het Paviljoen in het Bovenwiede.

Sinds 1 januari 1973 maakt Giethoorn, dat dan ongeveer 2500 inwoners telt, deel uit van de gemeente Brederwiede. In deze periode neemt algemeen de aandacht voor de historisch-structurele en landschappelijke waarde van het Gieterse Veen toe. Zo zal, naar mag worden aangenomen, de ruilverkaveling Giethoorn die in 1980 nog ten zuidoosten van het dorp in uitvoering is de afronding vormen van de cultuur-technische ingrepen in het gebied. Buiten dit ruilverkavelingsblok en de inpolderingen ter weerszijden van de Beulakerweg is het gehele Gieterse Veen inmiddels opgenomen in het Proefgebied Nationaal Landschap Noord-West Overijssel. In dat kader zijn maatregelen in voorbereiding ter handhaving van de landschappelijke kwaliteiten van het

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/MO

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke, de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

gebied. De aanwijzing van Jonen, Dwarsgracht en Oud-Giethoorn als beschermd dorpsgezicht zal, in aanvulling daarop, zich vooral richten op het behoud en herstel van de historisch-ruimtelijke kwaliteiten binnen de dorpen.

Huidig ruimtelijk karakter

De tegenwoordige ruimtelijke opbouw van de dorpen is vooral bepaald door het stelsel van waterlopen, met als basis de vier oost-west verbindingen Tijssengracht, Bouwersgracht, Cornelisgracht en Zuidergracht. Daarvan zijn alleen de Tijssen- en de Cornelisgracht nog volledig intact; de Bouwers- en de Zuidergracht werden onderbroken bij de inpoldering van het Wiede (omstreeks 1830) en de polder Giethoorn (1920). De eigenlijke dorpsontwikkeling vond plaats langs de noord-zuid gerichte dwarsvaarten. Daarbij ligt Jonen aan de oudste vaarweg, de omstreeks 1550 gegraven Aremberghse Grift of Walengracht en scheepvaartverbinding tussen het Giethoornse Meer en Zwartsluis. Dwarsgracht en Giethoorn ontstonden langs dwars-wijken die dienden voor de ontsluiting van de venen en landerijen aan weerszijden van de hoofdvaarten.

Uit het beloop van de tegenwoordige dorpsgrachten kan de ontstaansgeschiedenis nog worden herleid. In beginsel werden de dwarsvaarten immers rechtlijnig gegraven, loodrecht op de vier hoofdgrachten. Daarbij vielen in Giethoorn bij de Cornelis- en de Zuidergracht de aanzetten van de noordelijke en de zuidelijke aftakking samen, zodat langgerekte streken werden gevormd. Bij de Tijssen- en Bouwersgracht was daarentegen sprake van een verspringende aanzet, waardoor een bajonetvormige noord-zuidverbinding ontstond. Een tweede reeks van waterbajonetten kwam vervolgens tot stand bij de onderlinge koppeling van de verschillende dwarsvaarten middels de oost-west gerichte kavelsloten. Voorbeelden van zulke verbindingen zijn te vinden bij de overgangen van Zuiderpad naar Binnenpad (Zuiderdwarsgracht/Cornelisdwarsgracht), van Binnenpad naar Kerkweg (Cornelisdwarsgracht/Bouwersdwarsgracht) en van Kerkweg naar Molenpad (Bouwersdwarsgracht/Tijssendwarsgracht, in 1825 grotendeels opgegaan in het Molengat). In afwijking van dit patroon kregen in Dwarsgracht de vaarten, aangelegd vanuit de Bouwers-, Cornelis- en Zuidergracht een vloeiender verbinding, zodat daar de haakse overgangen van Giethoorn ontbreken. Een verklaring daarvoor kan zijn dat in het gebied, waar Dwarsgracht in de achttiende eeuw ontstond, in tegenstelling tot Giethoorn, al oudere verkavelingen uit de eerste occupatieperiode aanwezig waren die een rechtlijnig beloop van de vaarten bij voorbaat uitsloten.

Ook uit het patroon van wegen en paden kan de historische ontwikkeling worden herleid. In Jonen en Dwarsgracht, waar het water een min of meer vloeiend beloop heeft, ligt het pad evenwijdig aan de gracht; in Jonen aan de oostzijde, in Dwarsgracht dat een tweezijdig streekdorp is, wisselend aan oost- en westzijde. Datzelfde geldt ook voor het Vonderpad in de oudste woonkernen van Giethoorn: Het Zuiderpad (langs de Zuiderdwarsgracht), het Binnenpad (Cornelisdwarsgracht) en het Noorderpad (Tijssendwarsgracht).

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERME STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorpsgezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

Waar zicht de bajonetaansluitingen tussen de verschillende grachtgedeelten bevinden worden deze gevolgd door het pad; echter niet direct langs de kavelsloot die als waterverbinding dient maar in de erfscheiding van één der volgende kavels. Er ontstaan daardoor open ruimten tussen gracht en weg die pas later, bij een opdeling van de "slag" alsnog kunnen worden bebouwd. Veelal gaat het dan om kleinere veen- en landarbeiderswoningen en/of keuterijtjes langs het pad en een enkele boerderij aan het water. Voorbeelden van deze samengestelde verbindingen zijn de Langesteeg (Zuiderdwarsgracht/Cornelisdwarsgracht), het zuidelijk deel van de Kerkweg (Cornelisdwarsgracht/Bouwersdwarsgracht), het noordelijk deel van de Kerkweg (Bouwersdwarsgracht/Tijssendwarsgracht) en het westelijk deel van de Kloostersteeg (Tijssendwarsgracht/het Klooster).

De overige paden, te weten het Molenpad en de Kerkweg liggen niet aan het water en onderscheiden zich ook van de andere door een grilliger beloop. Verondersteld wordt dat zij ontstaan zijn nadat al een verkaveling van het gebied had plaatsgevonden, en uitsluitend dienden als korte verbindingsweg tussen de oudste kernen en de aan de Dijk gelegen kerk en korenmolen. Het later ontwikkeld bebouwingspatroon vertoont dan ook een zekere tweeslachtigheid: Enkele boerderijen zijn aanvankelijk aan het water geplaatst (Tijssendwarsgracht en Bouwersdwarsgracht) maar in meerderheid ligt de bebouwing aan het pad, met lange sloten verbonden aan de achterliggende gracht. De structuur van dit gehele Middengebied is overigens nog gecompliceerd door het uitslaan van het Wiede (1776) en het Molengat (1825) waarbij enkele grachten en een deel van de bebouwing verloren gingen en een verlegging van de Kerkweg plaatsvond.

Het samenspel van grachten en paden wordt niet in de eerste plaats door de bebouwing maar vooral door de beplantingen ondersteund. Zo is kenmerkend de begeleiding van de gracht aan de "openbare" zijde door allerlei inheemse boomsoorten als es, els, wilg en iep, afgewisseld door enkele populieren en berken. Aan de andere zijde, waar de boerderijen direct aan het water liggen wordt de ruimte begrensd door de siertuintjes voor de huizen, met hier en daar een boombeplanting van o.a. beuken en kastanjes. Ligt de bebouwing aan het pad dan worden erfscheidingen gevormd door doorlopende hagen: In Giethoorn vrijwel uitsluitend de meidoorn, in Dwarsgracht uiteenlopende soorten, waartussen ook hier en daar een houten hekwerk is geplaatst. Ontbreekt aan gracht of pad de bebouwing dan dringt het omliggend landschap in de vorm van open weiden, rietlanden en grienden de dorpen binnen. Het nu eens samengaan, dan weer uiteenlopen van paden en grachten en de afwisseling van bebouwde en onbebouwde kavels doet een voortdurend variërend beplantingspatroon ontstaan dat nog aan verscheidenheid wint door de uiteenlopende inrichting van de erven met opstreckende houtwallen, carré-vormige erfbeplantingen, huisweiden en boomgaarden.

De detaillering van de openbare ruimte vindt haar verklaring vooral in de agrarische periode die omstreeks 1800 werd ingezet. Bewaard zijn de opstreckende kavelsloten die de erven scheidden en dienden als opvaart naar de

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

boerderijen. De "huuspollen" manifesteren zich daardoor nog steeds als eilanden die, als gevolg van de verveningsgeschiedenis en afhankelijk van de mate waarin men de bouwplaatsen heeft opgehoogd, soms sterke hoogteverschillen te zien geven. Ook vaarten, zowel de kavelsloten als de hoofdgrachten kennen sterke maatverschillen, waarbij de Dorpsgracht in Giethoorn gemiddeld een smaller profiel heeft dan het water van Dwarsgracht en Jonen. De constructie van de bruggen over de gracht hangt daarmee samen: Giethoorn kent uitsluitend vaste, van rillen voorziene houten bruggen, meestal zwart geteerd, waarvan de hoogte werd bepaald door de hooivaart; in Dwarsgracht liggen vooral lagere ophaal- en draaibruggen, uit verschillende materialen opgetrokken, terwijl Jonen over water alleen bereikbaar is door middel van een voetveer. In de vormgeving van de "vonders", de bruggetjes over de kavelsloten bestaat meer overeenkomst: Zij zijn vrijwel steeds opgebouwd uit een uitneembaar houten loopvlak met eveneens te verwijderen ronde of vierkant bezaagde rikken aan weerszijde. Alle brugleuningen zijn op grond van een gemeentelijke verordening wit geschilderd.

Evenals de bruggen over de gracht werden ook de beschoeiingen van oudsher door de eigenaren van de aangrenzende erven aangelegd en onderhouden. De kenmerkende verschillen in vormgeving en afmetingen die daaruit voortvloeiden zijn in Jonen en Dwarsgracht nog gedeeltelijk bewaard; in Giethoorn werden bij een recente vernieuwing de verschillende beschoeiingen van slagpalen vervangen door een hardhouten oeverbescherming met horizontale stootbalk. De afwisseling tussen de erven en karakteristieke details als de "trappen" en "Schottelbaanken" gingen daarbij grotendeels verloren. Wat wel bewaard bleef zijn de insnoeringen in het water en verhogingen in de oevers ter plaatse van de bruggen, waardoor de gracht haar sterke compartimentering heeft behouden.

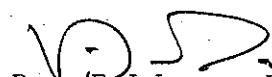
Ook de situering en vormgeving van de bebouwing zijn vooral bepaald door de agrarische ontwikkelings-fase. De Gieterse boerderijen staan van oudsher op vrijwel gelijke onderlinge afstanden, loodrecht op de gracht of het pad gericht met de bedrijfsgedeelten aan de achterzijde. Zij behoren tot de in Overijssel algemeen voorkomende hallehuis-groep, gekenmerkt door een draagconstructie van ankerbalkgebinten en een indeling in drie beuken. In Giethoorn, waar het hooi vanaf de opvaart moest worden gelost, is sprake van het dwarsdeeltype, met deuren in de naar het water gekeerde zijde, waardoor het hooi werd geborgen op een grondtas in de middenbeuk van de schuur. De oorspronkelijke boerderijen, gebouwd in de late achttiende en negentiende eeuw, kennen een laag, in baksteen en hout opgetrokken woonhuis onder een schilddak, waar de hogere en bredere schuur, meestal met gepotdekselde of gerabatte houten wanden is aangebouwd. Het gebruik van riet als dakbedekking voor woongedeelte en schuur maakte een vloeiende overgang tussen voor- en achterhuis mogelijk, waardoor de kenmerkende "kameelruggen" zijn ontstaan. Bij de in de negentiende en twintigste eeuw gebouwde of verbouwde boerderijen komen ook afzonderlijke woonhuizen onder een met pannen gedekt, al dan niet afgeknot, schilddak voor, terwijl de bebouwingen na 1920 allerlei dakvormen te zien geven. Gemeenschappelijke kenmerken blijven

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. P.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorps gezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

echter de gerichtheid loodrecht op pad en gracht, de bouw in één laag met een kap, het gebruik van hout, riet en gebakken bouwmaterialen en de, althans in de woongedeelten, overwegend verticale gerichtheid van de gevelopeningen.

Op de erven van de voormalige boerderijen en keuterijtjes bevinden zich soms nog gemetselde stookhuisjes en uit hout en riet opgetrokken schuren en kapbergen. Deze laatste zijn veelal over de kavelsloot uitgebouwd om een droge berging van het hooi mogelijk te maken. De inrichting van de erven is overigens door de toename van woon- en recreatiefuncties sterk gewijzigd: De oorspronkelijke moestuinen, boomgaarden, kleine siertuinen en opslagplaatsen van riet en werktuigen zijn op veel plaatsen vervangen door een parkachtige inrichting met vooral uitheemse beplantingen, terwijl op sommige achtererven recreatieve bebouwingen zijn ontstaan. Ook in de boerderijen zelf, vooral in de schuurgedeelten is de functie-verandering in toenemende mate herkenbaar in het verdwijnen van deuren en stalramen en de toevoeging van grotere vensters.

Nadere typering per dorpsgebied

In het Zuideinde, één van de oudste kernen van Giethoorn is de recreatiedruk het sterkst waarneembaar. Vooral aan de oostkant van het Binnenpad, tussen de streekbebouwing aan de gracht en het Bovenwiede, is een aantal kampeerterreinen en zomerhuizen ontstaan op de achtererven, waarbij ook enkele oorspronkelijke veen- en landarbeidershuisjes een nieuwe bestemming kregen. Zolang deze functies niet doordringen tot Vonderpad en Dorpsgracht is hun ruimtelijk effect betrekkelijk beperkt, waar dat wel gebeurt ontstaan storende vullingen van de open ruimte. In het bijzonder is dat het geval aan de noordkant van de Langesteeg tussen de oorspronkelijk onbebouwde weg- en waterverbindingen van de buurten aan het Zuiderpad (ontstaan vanuit de Zuidergracht) en het Binnenpad (Kornelisgracht). De bijzondere ruimtelijke ontwikkeling van deze bajonet is overigens nog goed herkenbaar in de lage arbeiderswoningen en keuterijtjes langs het pad en de grotere boerderijen aan het water.

Van de twee genoemde buurten binnen het Zuideinde onderscheidt het Binnenpad zich door een dichtere bebouwing en de aanwezigheid van een aantal openbare functies. Als zodanig moeten worden genoemd de Doopsgezinde Vermaning, een uit 1871 daterend zaalkerkje met een kleine klokkespits, de bijbehorende pastorie, het café "Fanfare" en de openbare lagere school. Dit laatste gebouw past door de omvang van de bebouwing en de bijbehorende terreinen echter niet meer in de schaal van het waterdorp.

Het Zuiderpad is dunner bebouwd dan het Binnenpad, terwijl de gracht hier een bredere maat heeft. Van bijzonder belang in het daardoor nogal landelijk dorpsbeeld is een boerderijengroep rond de uitgang van de Frenzensteeg waar door de situering van de gebouwen op de hoge "pollen" aan weerszijden van een versmallende gracht een sterke beslotenheid is ontstaan. Verder moet

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorpsgezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

worden gewezen op de zuidelijke beëindiging van het buurtje bij de boerderij "Meerhoeve", waar geleidelijk de bebouwing dunner wordt, de boombeplanting verdwijnt en de gracht zich verbreedt tot een natuurlijk, onbeschoeid water, dat even verder uitmondt in het Zuideinder Wiede.

Ook het Noordeinde is een, zij het kleine, oudere kern binnen het dorp, ontwikkeld vanuit de Tijssengracht. Van belang is hier een aantal goed bewaarde achttiende en negentiende eeuwse boerderijen, gelegen aan het Noorderpad en in het buurtje 't Klooster. Dit woongebiedje, dat verder opvalt door zijn dichte, deels natuurlijke begroeiing, ontstond aan een dwarsgracht waar zich in de Middeleeuwen een Franciskaner klooster zou hebben bevonden; daarvan zijn overigens geen sporen bewaard. Aan de noordzijde, bij de Appensteeg gaat het dicht bebouwde en begroeide Noordeinde ineens over in het open slagenlandschap, een beëindiging die sterk contrasteert met de veel geleidelijker overgang aan de zuidkant van het dorp.

Tussen de oudste woonplaatsen in het noorden en het zuiden ligt een middegebied waar het pad zich losmaakt van de dorpsgracht en een verbinding vormt met de oorspronkelijke molens en de kerk aan de Gieterse Dijk. Het Molenpad dat nog tot het Noordeinde wordt gerekend is daarvan het dichtst bebouwd. De boerderijen langs de Tijssengracht die op kaarten uit de vorige eeuw nog worden aangegeven zijn inmiddels verdwenen zodat de bebouwing zich nu heeft geconcentreerd aan de westzijde van het pad, tegenover het in 1825 uitgeslagen Molengat. Opvallend is hier een op een oudere bouwplaats opgericht groot woonhuis, gedateerd 1863, dat met de bijbehorende dienstwoning en twee negentiende eeuwse boerderijen een sterke verdichting vormt in het verder betrekkelijk open gebied. De water- en de korenmolen, die omstreeks 1830 nog bij de dijk stonden zijn beide verdwenen; alleen in het beloop van het pad is de oorspronkelijke plaats van beide nog herkenbaar.

Het pad dat hiervandaan leidt naar het Zuideinde, de Kerkweg, loopt door het gebied dat van ouds bekend staat als de Middenbuurt. Alleen in het zuidelijk deel volgt de weg nog de Bouwersdwarsgracht, ten noorden van de kruising met de Bouwersgracht buigt hij af in westelijke richting. Een aftakking van de weg met enige bebouwingen geeft het oorspronkelijk beloop van het pad nog aan; bij de inpoldering van het Wiede omstreeks 1830 werd het naar het westen verlegd, waarna in de jaren zestig van deze eeuw bij de aanleg van een weg naar Kolderveen verbreding en asfaltering volgden. Bewaard is nog de romp van een korenmolen die hier omstreeks 1860, vermoedelijk na de afbraak van de oudere molen bij de Dijk, werd gebouwd. Ook de kerk aan de Beulakerweg, waarnaar het pad vanouds wordt genoemd, bleef bewaard. Het uit 1645 daterende gebouw, een eenvoudig zaalkerkje met een vrijstaande open houten klokkenstoel, werd onlangs gerestaureerd.

Na de stormvloed van 1825 is de Middenbuurt verder overwegend onbebouwd gebleven. De kwaliteiten van dit dorpsgebied liggen dan ook vooral in een

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke, de secretaris van de Monumentenraad,



Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd

dorpsgezicht in

Giethoorn

Gemeente: Brederwiede

aantal nog aanwezige structuurelementen ten oosten van de Kerkweg, als het verkavelingspatroon, het beloop van de grachten en kavelsloten en de bewaarde fragmenten van wegen en paden.

Het buurtje Dwarsgracht, ongeveer 4 kilometer westelijk van Giethoorn, ontstond in de achttiende eeuw aan de aftakkingen van de Bouwers-, Kornelis- en Zuidergracht. Opvallend in dit eveneens tweezijdig streekdorp zijn de sterke variaties die optreden zowel in de afmetingen van de dorpsgracht en de opvaarten als in de plaats en de soorten van de beplantingen. Mede doordat van het omliggend gebied grote delen nog bestaan uit riet- en kraggenland is een minder geordend, landschappelijker dorpsbeeld ontstaan dan in Oud-Giethoorn. Van de bebouwing, die overwegend dateert van na 1880 is vooral kenmerkend een aantal boerderijen in de omgeving van de openbare lagere school die op aanzienlijk verhoogde "pollen" een sterke insnoering van de ruimte vormen. Enkele na-oorlogse recreatiewoningen, gebouwd in de open ruimte tussen de vroegere Noorder- en Zuiderdwarsgracht passen, door hun oriëntatie op de recente aangelegde achterweg en de afwijkende gerichtheid van de nokken duidelijk niet in de dorpsstructuur. De beëindiging van het dorpsbeeld zijn ook hier van belang: Aan de noordzijde een sterk contrast tussen het besloten dorps-interieur en het open landschap, aan de zuidkant rond een knik in de gracht, een geleidelijke verdichting van de boombeplanting.

Jonen tenslotte, 1 kilometer westelijk van Dwarsgracht is de enige van de genoemde buurten die als een eenzijdig streekdorp moet worden aangemerkt. Ook hier is sprake van een relatief jonge bebouwing die geheel schuilt onder een zware en dichte boombeplanting. Het gehucht manifesteert zich daardoor als een begroeid eiland tussen Kornelis- en Walengracht, een indruk die nog wordt versterkt door het open polderlandschap aan de westkant van de Walengracht.

Omgrenzing aangewezen gebied

In alle beschreven buurten van de Gieterse grachtdorpen is de relatie tussen de nederzettingsstructuren en hun omgeving essentieel voor de herkenbaarheid van de ontwikkelings-geschiedenis en de ruimtelijke kwaliteit van het dorpsbeeld. Het behoud van het slagenlandschap in al zijn verschijningsvormen moet dan ook worden gezien als een onmisbare voorwaarde voor een bescherming van de dorpskarakteristiek. Nu in het kader van de proefnemingen met de nationale landschapsparken een bijzondere zorg voor het Gieterse Veen gewaarborgd lijkt te zijn, zal de omgrenzing van de beschermde dorpsgezichten worden gelegd rond de bebouwde streken van Oud-Giethoorn, Dwarsgracht en Jonen, waarbij echter de waarde van de omgeving, ook voor zover deze niet is opgenomen in het landschapspark, wordt onderkend. De omgrenzing van het dorpsgezicht staat aangegeven op de bijgaande kaarten onder nummer 185, b, c, d, e en f.

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.

REGISTER VAN BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN
(art. 21 Monumentenwet)

TOELICHTING; bij de beschikking tot aanwijzing van een beschermd **dorps gezicht in**
Giethoorn **Gemeente: Brederwiede**

Resultaat gevoerd overleg

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Monumentenwet zijn de gemeenteraad van Brederwiede, Gedeputeerde Staten van Overijssel en de Rijksplanologische Commissie gehoord inzake het voorstel om Giethoorn, Dwarsgracht en Jonen aan te wijzen tot beschermd dorpsgezicht. Genoemde instanties hebben positief geadviseerd met betrekking tot de voorgenomen bescherming.

De gemeenteraad van Brederwiede verzocht hierbij de omgrenzing van het dorpsgezicht Giethoorn nabij de Appensteeg en nabij de Petersteeg ietwat te verruimen. Alhoewel de betreffende gebiedjes slechts een ondergeschikte relatie hebben met de hoofdstructuur van het waterstreekdorp, stuitten de gevraagde uitbreidingen niet op overwegende bezwaren.

Tevens kon worden tegemoetgekomen aan het verzoek van de gemeenteraad van Brederwiede om het kaartmateriaal bij de aanwijzing aan te passen aan de bestaande situatie.

Rechtsgevolg aanwijzing

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen dorpsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan worden vastgesteld. De toelichting op de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht kan daarbij voor het beschermingsbelang als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is, de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied. Dat behoeft veranderingen niet uit te sluiten maar kan basis zijn voor een ruimtelijke ontwikkeling die recht doet aan de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

Behoort bij de beschikking van de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 maart 1985.

Afdeling: MMA/Mo

Nr.: 7543

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de secretaris van de Monumentenraad,


Drs. F.J.L. van Dulm.