

Transformatiegebied

In verband met de transformatie van het voormalige complex van de voormalige penitentiaire inrichting naar een gemengd woon-werkgebied heeft de gemeenteraad op 20 januari 2021 een nieuw welstandskader voor het zogenaamde Bajes Kwartier vastgesteld. Het gebied is toegevoegd aan het ruimtelijk systeem Transformatiegebieden (13) van de welstandsnota. Het gebied is daarbij ook aangewezen als transformatielocatie, waardoor het welstandsniveau 'bijzonder' van toepassing is.

Tegelijk met het nieuwe welstandskader is het Beeldkwaliteitsplan Bajes Kwartier vastgesteld dat aanvullende criteria bevat voor de duur van de transformatie.

Deelsysteem

Toelichting

Bajes Kwartier is voortgekomen uit de prijsvraag uitgeschreven door het Rijksvastgoedbedrijf. Bajes Kwartier is onderdeel van de grootschalige stedelijke transformatie Overamstel. Er ligt de ambitie om een verouderd bedrijfsterrein om te zetten naar een gemengd stuk stad op het kruispunt van een entree naar de stad, de Zuidas, het Science Park en Oost. Deze transformatie is inmiddels stevig zichtbaar geworden.

Bajes Kwartier - oorspronkelijk gevangenis – neemt binnen Overamstel een bijzondere positie in. Ook landschappelijk gezien: Bajes Kwartier heeft een eigen watersysteem en ligt op het diepste punt van Overamstel. De essentie van de opgave is erop gericht het gebied beter te verbinden met het omliggende stedelijke weefsel en tegelijk de eigenheid van het eiland te benadrukken. Bajes Kwartier wil hier op een vooruitstrevende manier omgaan met duurzaamheid, een gemengd stedelijk programma, een creatieve maar respectvolle van het omgaan met erfgoed en kent een robuuste ontwikkelingsstrategie.

Bajes Kwartier is een gebied waar ca. 1350 woningen gerealiseerd worden, en een bruisende nieuwe hub van internationale allure, waar design en kunst samenkomen met de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van duurzaam leven. Een plek waar je groen, gezond, geïnspireerd en gelukkig woont, werkt en recreëert.

Kern van het masterplan is een opbouw in vier clusters van gebouwen, met ieder een eigen identiteit en programmering. De clusters worden gekoppeld en doorsneden door een langzaam verkeersverbinding op de plek van de voormalige 'Kalverstraat' van de Bijlmerbajes. De ruimtelijke samenhang tussen de clusters en de verbindingen met de ruimtelijke en programmatische context op stedelijke schaal is essentieel en wordt gevonden in een autovrij stelsel van 'tuinen' (verschillend geprogrammeerde publiek toegankelijke groene plekken in Bajes Kwartier met subtiele hoogteverschillen), zorgvuldig gekozen connecties en het richten van bouwmassa's. Binnen het gebied zorgen de verschillende tuinen en de inrichting van de openbare ruimte voor een herkenbare samenhang en een levendig en prettig verblijfsklimaat. Karakteristieke materialen van het voormalige gevangeniscomplex, zoals tralies, deuren en gevelelementen worden hergebruikt in de openbare ruimte en de architectuur om zo de eigenheid van de plek te benadrukken.

De architectuur van Bajes Kwartier is contrastrijk: stevige volumes versus open structuren. Integratie van gebouwen en de openbare ruimte is een belangrijk thema. De individuele volumes vormen vier clusters van gebouwen en zijn nadrukkelijk verbonden met het autovrije continue tuinenlandschap. Door het toepassen van verschillende typologieën en materialisering ontstaat een contrast tussen gebouwen die refereren aan de gevangenis en de nieuwe gebouwen. Samen

geven zij vorm aan de nieuwe open wijk. De Amstelstroomlaan is de nieuwe Oost-West verbinding door Bajes Kwartier die vanzelfsprekend aansluit op de stad en omgeving. De gebouwen staan in de rooilijn van de Amstelstroomlaan en vormen rond de kruising met de “Kalverstraat” een pleinruimte.

Alle gebouwen staan stevig uitnodigend op de grond, zonder uitgesproken achterkanten aan de gebouwen. De entrees tot de gebouwen zijn royaal, open en uitnodigend vormgegeven en vormen hiermee het formele adres. Entrees tot het parkeren en logistieke programma's zijn onderdeel van de architectuur van de bouwblokken. De materialisering heeft een lichte uitstraling, kent een mooie detaillering en houdt rekening met een duurzame veroudering in de uitstraling.

Waardering

De identiteit van Bajes Kwartier wordt bepaald door de samenhang tussen tuinen en compacte stedelijke bouwblokken die vier clusters vormen binnen het tuinenrijk. Door hergebruik van materiaal en het her-programmeren van delen van het complex in de gebouwclusters, ontstaat een herkenbaar contrast tussen oud en nieuw.

Elk cluster bestaat uit een ensemble van bestaande en nieuwe gebouwen in een zorgvuldige compositie ten opzichte van elkaar. De bestaande gebouwen (of gebouwen die refereren aan de bestaande gebouwen) kennen een meer gesloten architectuurbeeld. De nieuwe gebouwen binnen het cluster zijn in contrast hiermee veel meer opengewerkt in architectuurbeeld; een open transparante gridgevel geeft de gebouwen een open woonuitstraling en nemen de buitenruimtes in zich op.

De gekozen stedenbouwkundige typologie, de kleur, het hergebruik van karakteristieke materialen en onderdelen van het voormalige gevangeniscomplex, de verschillende autovrije tuinen en de inrichting van de openbare ruimte zorgen voor een samenhangend plan.

Beoordeling

De beoordeling van de bouwplannen is gericht op de samenhang van het Bajes Kwartier als geheel en eveneens gericht op het niveau van de gebouwclusters. Binnen de clusters van het Bajes Kwartier zijn verschillen tussen de gebouwen mogelijk. Het maaiveld en de begane grond zijn dusdanig ingericht dat de gebouwen goed op elkaar aansluiten en een levendige uitstraling hebben.

Criteria

De criteria per cluster bewaken de samenhang van de gebouwen op gebiedsniveau en de openbare ruimte. De bruggen zijn nadrukkelijk integraal onderdeel van het ontwerp van de openbare ruimte en worden in samenhang met elkaar en de omliggende openbare ruimte ontworpen.

Naast onderstaande criteria is ook het Beeldkwaliteitsplan Bajes Kwartier van toepassing.

Criteria Landschap & buitenruimte

Massa

- De voormalige gevangensmuur blijft voor minimaal 50% behouden.
- Openingen en verlagingen van de muur zorgen voor (visuele) verbindingen met de omgeving. Er zijn openingen in de gevangensmuur op plekken waar waterpartijen gemaakt worden, waar wegen de muur doorsnijden en gebouwen met hun plint tegen de muur aan staan.

Landschapsarchitectonische uitwerking

- De buitenzijde van de gevangensmuur vormt visueel een continue geheel, maar kan onderbroken worden. Het originele karakter van de bajesmuur blijft aan de buitenzijde gehandhaafd, maar kan voorzien worden van klimmend of hangende beplanting. De muur kan worden voorzien van voorzieningen t.b.v. natuurinclusiviteit.
- De binnenzijde van de gevangensmuur wordt geschikt gemaakt voor medegebruik door bewoners en bezoekers. Delen van de muur zijn ingericht als muur voor sport uitdagingen, natuurlijke begroeiing en culturele uitingen. Tegen de binnenzijde van de muur zijn grondlichamen mogelijk ten bate van groenvoorzieningen.
- De buiten- en binnenzijde van de gevangensmuur zijn vrij van technische installaties, PV-panelen en andere obstakels die het gebruik en beleving ervan belemmeren.
- De overgangen tussen privé buitenruimten en publieke buitenruimten en tussen privé buitenruimten onderling zijn zorgvuldig vormgeven en zijn afgestemd op de aangrenzende bebouwing. Deze overgangen zijn vormgegeven door middel van hoogteverschillen en/of beplanting en zijn niet hoger dan 1,2 meter. Hekwerken en overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan.
- Afvalvoorzieningen, met uitzondering van die aan de Amstelstroomlaan, zijn geïntegreerd in de gebouwen. Ze zijn hoogwaardig vormgegeven en mogen de expressie van de begane grond niet ondermijnen. Aan de Amstelstroomlaan zijn afvalvoorzieningen niet toegestaan op het plein.
- Trafo's, nutskasten en andere voorzieningen zijn geïntegreerd in de gebouwen.
- Objecten in de buitenruimte (meubilair, speelelementen e.d.) hebben een bij de bajes passende

afmetingen en een robuuste vormgeving.

- Kleurgebruik in de buitenruimte is terughoudend. Met accentkleuren kunnen verbijzonderingen gemaakt worden.
- De bruggen zijn integraal onderdeel van het ontwerp openbare ruimte en sluiten vanzelfsprekend aan op de omgeving. De bruggen worden natuurinclusief ontworpen.
- De Amstelstroomlaanbruggen zijn auto-, fiets-, en voetbruggen over de Amstelstroomlaan. De bruggen hebben openingen in het dek voor een zichtrelatie met het water. De verharding van de Amstelstroomlaan loopt door over de bruggen. Stalen bajesdeuren worden in de reling verwerkt. De reling eindigt voorbij de bajesmuur. De oever wordt niet geblokkeerd door het bruggenhoofd.
- De Kalverstraat bruggen zijn voetgangersbruggen. De bruggen zijn optisch een betonnen geheel uit één stuk, ze hebben een stoere uitstraling en hebben een betonnen dek als verharding. De reling eindigt voorbij de bajesmuur. De oever wordt niet geblokkeerd door het bruggenhoofd.
- De Parkbrug verbindt het Bajes Kwartier met het omliggende groen. Het is een robuuste houten brug met een open structuur. De brug is zorgvuldig aangesloten op een (vlonder-)pad langs het water. Het bruggenhoofd in de oever is minimaal.
- De Hoofdbrug is de hoofdingang van de voormalige bajes. De reling wordt behouden. De poort wordt behouden. De doorstroming van de duiker wordt gewaarborgd.
- De bruggen zijn allen voorzien van geïntegreerde verlichting.

Criteria Architectuur algemeen

Massa

- De hoofd bouwvolumes worden gekenmerkt door eenvoudige en rechthoekige opbouw.
- Buitenruimtes, zoals serres en balkons, liggen geheel binnen het bouwvolume, met uitzondering van de buitenruimtes in de gebouwen die refereren aan het verleden (herbouwde toren in gebouw G, gebouw H, de Groene Toren en het Hoofdgebouw).

Architectonische uitwerking

- De architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig en zijn ondersteunend aan het beeld.
- De gevels van de gebouwen met historische referentie onderscheiden zich van de gebouwen zonder historische referentie.
- De gevels van de gebouwen zonder historische referentie worden gekenmerkt door een licht en open karakter en gekenmerkt door een grid buiten de thermische schil, met een terugliggende gevel.
- De gevels van de gebouwen met historische referentie hebben een monoliete uitstraling met een eenduidige ordening van gevelopeningen. Een repeterend ritme van gevelopeningen vormt

daarbij het uitgangspunt.

- De gebouwen hebben een publieke, open en representatieve uitstraling op de begane grond aan de Kalverstraat, de Amstelstroomlaan en de pleinen. Hier bevinden zich ook de entrees tot de gebouwen, deze zijn royaal en uitnodigend vormgegeven. Entrees tot het parkeren en logistieke programma's zijn onderdeel van de architectuur van de bouwblokken.
- Garages en hellingbanen, inclusief de vlakstand, zijn geïntegreerd in het gebouw, deels ondergronds of, indien bovengronds, hoogwaardig vormgegeven, ze mogen de expressie van de begane grond niet ondermijnen.
- De gebouwen hebben een alzijdige oriëntatie. Alle gevels zijn representatief en gelijkwaardig in uitstraling.
- Een groene uitstraling van de gebouwen is een essentieel onderdeel van de architectuur, de inrichting van de groene daken, dakterrassen en luchttuinen worden zoveel mogelijk als plek ontworpen waar verblijfskwaliteit, biodiversiteit en waterberging het uitgangspunt is.
- Balkons, loggia's en dakterrassen zijn een zorgvuldig vormgegeven onderdeel van het gevelbeeld en ondersteunen de expressie van de woongebouwen.
- Indien dove gevels toegepast worden ten gevolge van geluidshinder, dan dienen deze zo ontworpen te worden dat ze een minimale impact hebben op het gevelbeeld. Ontwerpoplossingen ten gevolge van geluidshinder mogen daarnaast niet afdoen aan de alzijdigheid van de gebouwen en de visuele gelijkwaardigheid van individuele gevels binnen een gebouw.
- Indien maatregelen tegen windhinder toegepast worden, dan dienen deze zo ontworpen te worden dat ze een minimale impact hebben op het gevelbeeld. Ontwerpoplossingen ten gevolge van windhinder mogen daarnaast niet afdoen aan de alzijdigheid van de gebouwen en de visuele gelijkwaardigheid van individuele gevels binnen een gebouw.
- (Glazenwas)installaties, zonweringen en bergingen zijn geïntegreerd in de bouwmassa.

Materiaal & kleur

- De materialisering kent een mooie detaillering en houdt rekening met een duurzame veroudering in de uitstraling.
- Het gevelgrid buiten de thermische schil van de gebouwen zonder historische referentie wordt gekenmerkt door een lichte uitstraling.
- De gevels van de gebouwen die refereren naar het verleden hebben een betonnen materialisering.
- De daken kunnen worden voorzien van energie opwekkende componenten, zoals PV-panelen, deze zijn geïntegreerd in de architectuur van de gebouwen.
- Indien er groene (begroeide) gevels worden toegepast is ook de achterliggende gevel hoogwaardig vormgegeven en gematerialiseerd.
- Materialen en kleuren zijn per stedenbouwkundig cluster in samenhang.
- Buitenruimten binnen het grid of in het gevelvlak krijgen een terrasafscheiding van hoofdzakelijk glas.

Kennis Cluster

Massa

- Gebouw A en het gebouw op de kavel van de school, kenmerken zich door een dynamisch gevelbeeld. Hiervoor worden uitkragingen, terugzettingen en uitsparingen ingezet.

Architectonische uitwerking

- Op maaiveldniveau hebben gebouw A en de school een levendige plint richting het publieke park.
- In gebouw A kunnen de hoger gelegen grote openingen en terug gelegen ruimtes gebruikt worden als gemeenschappelijke buitenruimten.
- Het dak van de school kan geprogrammeerd worden met activiteit, zoals sport en spel elementen. Het overige deel van het dak zal beschikken over een groen dak of PV-panelen.
- Bij gebouw A worden (in aanvulling op de algemene richtlijnen van de hoofdingangen als onderdeel van de architectonische uitwerking) hoofdentrees toegestaan aan alle zijden van het gebouw.
- De directeurswoning lijkt een abstract volume zonder expressie te geven aan verdiepingen, vloeren en constructieve elementen in de gevels. Balkons zijn een integraal onderdeel van het bouwvolume.

Materiaal & kleur

- Het gevelgrid buiten de thermische schil van de gebouwen zonder historische referentie wordt gekenmerkt door een lichte uitstraling.
- Gebouw A, ter plaatse van de niet uitgekraagde of terug gelegen oost- en westgevel, heeft een betonnen materialisering, als referentie naar de originele gevels van de gevangenis.
- De gevels van gebouw A kunnen worden gebruikt om energie op te wekken door middel van zonnepanelen geïntegreerd in het ontwerp.
- Het gebouw op de kavel van de school zoekt qua gevelbeeld aansluiting bij de het concept van gebouw A en omgekeerd.

Design Cluster

Massa

- Gebouw C wordt voorzien van een uitsparing over het publieke plein van minimaal 4

verdiepingen en heeft een zichtbare onderbreking in de massa ter plaatse van de Kalverstraat.

Architectonische uitwerking

- Op de begane grond heeft het Hoofdgebouw een levendige plint aan de publieke ruimte met open, uitnodigende gevels. De bestaande gevels zijn als zodanig herkenbaar. Het dak is beloopbaar en krijgt een (deels) groene invulling.
- Het publieke programma in het Hoofdgebouw krijgt hoofdzakelijk entrees aan de publieke buitenruimte, aan het binnenplein.
- Gebouw C kan ter plaatse van de massa-onderbreking een verbinding hebben tussen de volumes, en indien nodig constructieve ondersteuning. De onderzijde en de integratie van verlichting is zorgvuldig ontworpen.
- De gevels van gebouw C ter plaatse van de massa-onderbreking en de twee uiteinden zijn een uitzondering op het vereiste percentage open gevel en deze gevels mogen volledig gesloten zijn.
- Gebouw B en C contrasteren in architectonische uitwerking en verschijningsvorm met het Hoofdgebouw en de Groene Toren.
- De Groene Toren wordt deels opengebroken, bestaande gevels zijn als zodanig herkenbaar.

Materiaal & kleur

- Het gevelgrid buiten de thermische schil van de gebouwen zonder historische referentie wordt gekenmerkt door een lichte uitstraling.
- De gevels van de gebouwen die refereren naar het verleden hebben een betonnen materialisering.
- Gebouwen B en C kenmerken zich door te beschikken over een zichtbare houten constructie of een constructie combinatie van hout met een ander materiaal, zoals beton en/of staal.
- Gebouw B en C kenmerken zich door een façade van natuurlijk materiaal, bij voorkeur van hout. Dit materiaal staat in contrast met de betonnen gevels van het Hoofdgebouw, de Groene Toren en de Kerk.
- De Groene Toren kan worden voorzien van energieopwekkende componenten, deze vormen een integraal onderdeel van de ontwerpopgave.
- De Kerk heeft een kleur en materialisering die contrasterend is met de overige bebouwing.

Centraal Cluster

Massa

- De bouwvolumes lijken te zijn opgebouwd uit verschillende blokken maar zijn als eenheid ontworpen.

- Het hoogste blok van iedere bouwvolume heeft dezelfde hoogte als het hoogste blok van het schuin tegenoverliggende bouwvolume.
- De bouwvolumes worden gekenmerkt door hun dynamische compositie en getrapte uiterlijk. Om het hoogste blok heen wordt een getrapte compositie geassembleerd bestaande uit lagere blokken.
- Daar waar de Amstelstroomlaan en de Kalverstraat het cluster doorsnijden, worden de bouwvolumes hoofdzakelijk in de rooilijn gebouwd.
- Daar waar de gebouwmassa's over het plein uitkragen, dienen ze een netto vrije hoogte van minimaal 4.5 meter te hebben. Deze vrije hoogte moeten afgestemd worden tussen de verschillende gebouwen. De onderzijde van de uitkragingen en de integratie van verlichting is zorgvuldig ontworpen.

Architectonische uitwerking

- De gevels van de gebouwen zonder historische referentie worden gekenmerkt door een licht en openkarakter en gekenmerkt door een grid (maximaal 20% gesloten) buiten de thermische schil, met een terugliggende gevel (minimaal 50% open).
- De gevels van de gebouwen met historische referentie hebben een monoliete uitstraling (minimaal 60% gesloten inclusief balustrades) met een eenduidige ordening van gevelopeningen. Een repeterend ritme van gevelopeningen vormt daarbij het uitgangspunt.
- Op maaiveldniveau, langs de Amstelstroomlaan, worden de gebouwgevels voorzien van hergebruikte elementen van de gevangenismuur. De integratie van de gevangenismuurelementen in de gebouwen is gelijkwaardig in alle gebouwen in dit cluster om visuele cohesie te versterken.
- Daar waar de gebouwmassa's over het plein uitkragen, komen geen ondersteunende constructieve elementen.
- Het deel van Gebouw G ter plaatse van de historische cellentoren heeft een historische referentie.

Materiaal & kleur

- Het gevelgrid buiten de thermische schil van de gebouwen zonder historische referentie wordt gekenmerkt door een lichte uitstraling.
- De gevels van de gebouwen die refereren naar het verleden hebben een betonnen materialisering.

Amstel Cluster

Massa

- De bouwvolumes zonder historische referentie worden gekenmerkt door getrapte uitsparingen

op de bovenste verdiepingen en een rotatie naar de richting van het Amstel Kwartier, dat de originele richting van het polderlandschap volgt.

- Gebouw KLM dient bij het volume aan de zuidzijde over de gehele footprint, met uitzondering van de liftschacht, de entree lounge en overige benodigde ruimten ten behoeve van het functioneren van het gebouw, een uitsparing van minimaal 2 verdiepingen hoog te hebben.
- Architectonische uitwerking
- De gevels van de gebouwen zonder historische referentie worden gekenmerkt door een licht en open karakter en gekenmerkt door een grid (maximaal 20% gesloten) buiten de thermische schil, met een terugliggende gevel (minimaal 50% open).
- De gevels van de gebouwen met historische referentie hebben een monoliete uitstraling (minimaal 60% gesloten inclusief balustrades) met een eenduidige ordening van gevelopeningen. Een repeterend ritme van gevelopeningen vormt daarbij het uitgangspunt.
- Op maaiveldniveau worden de gebouwgevels van gebouw J en gebouw KLM voorzien van hergebruikte elementen van de Kalverstraat. De integratie van de Kalverstraat elementen in de gebouwen is gelijkwaardig in alle gebouwen in dit cluster om visuele cohesie te versterken.
- De nieuw te bouwen toren H op de plaats van de 7e gevangenenstoren heeft een historische referentie.

Materiaal & kleur

- Het gevelgrid buiten de thermische schil van de gebouwen zonder historische referentie wordt gekenmerkt door een lichte uitstraling.
- De gevels van de gebouwen die refereren naar het verleden hebben een betonnen materialisering.

Kaart

(Ver)bouwplan

Ik wil graag meer informatie over het (ver)bouwen van een: Maak een keuze A Q O 1 Schepen
Vaarten A Q O 2 Vaartuigen Vaarten A Q O 3 Arken en waterwoningen Vaarten A Q O 4 Installaties
Vaarten A Q O 5 Oevervoorzieningen Vaarten C A T Kiosken C A T Reclame (Oost) C A T Scootsafes
C A T Steigers en watertrappen C A T Verkeerskundige objecten en inrichting openbare ruimte C A T
Windinstallaties V K B Dakramen V K B Erfafscheidingen V K B Groene daken V K B Installaties V K B
Zonnepanelen en -collectoren

Hoofdlijnen

De aanwezigheid van boten en oevervoorzieningen in de grachten, havens en andere wateren bepaalt mede het beeld van Amsterdam. Bij de vervanging of aanpassing wordt beoordeeld of het uiterlijk passend is. Aangezien er veel verschillende soorten boten zijn en ook de ruimtelijke context sterk uiteenloopt, worden in dit hoofdstuk de hoofdlijnen van welstand op het water uiteengezet. Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de soorten objecten, de ruimtelijke context en het niveau van welstand. Vervolgens komen de algemene welstandscriteria aan bod, gevolgd door nadere overwegingen voor erfgoed en criteria voor eventuele excessen.

Object

Bij het beoordelen of een plan voldoet aan redelijke eisen van welstand, wordt in ieder geval het uiterlijk van het object op zich beoordeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met het type object.

In welstand op het water wordt de term 'boot' gebruikt als verzamelnaam voor statische objecten, die drijven op het water en eventuele bijbehorende voorzieningen. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om woonboten, maar ook boten die door een bedrijf worden gebruikt vallen onder deze term. Het is een veelzijdige groep objecten, die uiteen lopen van als woning gebouwde arken tot traditionele zeilschepen en voormalige kustvaarders. Bij het opstellen van de criteria is gezien het onderscheid tussen de boten een onderverdeling gemaakt in schepen, vaartuigen en arken. Dit sluit aan bij bestaande begrippen zoals die onder meer in de bestemmingsplannen en ligplaatsenbeleid worden gehanteerd. Ook opgenomen zijn installaties en oevervoorzieningen.

Schepen

Een schip is een boot die herkenbaar is als een (van origine/authentiek) varend schip en daarbij behorende kenmerken. Een schip heeft in de regel een gezeegde romp met verhoogde stevens, stroomlijn en symmetrie. Al naar gelang het type is een schip voorzien van kenmerken zoals een voordek, achterdek, stuurhut, roer, gangboord, een luikenkap, mast en zwaarden.

Vaartuigen

Een vaartuig heeft een casco van een (van origine) varend schip met een daarvan afwijkende opbouw, bijvoorbeeld ten behoeve van gebruik als woonverblijf.

Arken en waterwoningen

Een ark is niet (van origine) gebouwd om te varen, maar een (meestal) rechthoekig casco met een opbouw bedoeld als drijvend woonverblijf of werkruimte. Hieronder vallen niet alleen de vele woonarken in de stad, maar bijvoorbeeld ook waterwoningen (op het water drijvende woningen).

Oevervoorzieningen

Oevervoorzieningen zijn nodig voor boten, maar horen bij de oever. Het wonen of werken op het

water beperkt zich vaak niet tot een boot alleen. Vaak verschijnen objecten in de directe omgeving, in het water, aan de kademuur of op de kade. Het gaat daarbij om loopplanken, trappen, steigers en vergelijkbare voorzieningen die direct gerelateerd zijn aan het gebruik van de boten. Deze nota bevat geen criteria voor objecten zoals schuurtjes en erfafscheidingen, die vallen onder de welstandscriteria voor de wal.

Ruimtelijke context

Behalve naar het uiterlijk van het object op zichzelf wordt ook gekeken of het object tot zijn recht komt in de omgeving. Gezien de verschillen tussen de delen van de stad is het logisch, dat de criteria niet overal gelijk zijn. Het uiterlijk van een ark zal in één van de grachten anders worden ervaren dan in de Schinkel of Zijkanaal K. Op vergelijkbare wijze kan een schip aan de Levantkade of op het Buiten-IJ op zijn plaats zijn, maar uit de toon vallen als het in de Singelgracht afmeert.

Om recht te doen aan de kwaliteit van de omgeving is de stad verdeeld in ruimtelijke systemen. Deze zijn gekozen op ruimtelijke samenhang, waarbij het karakter van de aanwezige boten en het karakter van de omgeving is gewogen. Hierbij is waar mogelijk aansluiting gezocht bij de ruimtelijke systemen van 'De Schoonheid van Amsterdam'. Voor elk van de ruimtelijke systemen is aangegeven welke kwaliteiten een rol spelen, wat het niveau van welstand is en wat de uitgangspunten zijn voor de beoordeling. Dit heeft geleid tot het volgende onderscheid:

- Grachten
- Amstel
- Landelijk Noord
- Kades
- Vaarten
- Buiten-IJ
- Stadshavens
- Industriehavens
- Weesp

Welstandsniveau

Een boot of oevervoorziening die in het ene gebied prima op zijn plaats is, kan op een andere plek volledig uit de toon vallen. Naast het karakter van het ruimtelijk systeem werkt de welstandsnota met niveaus. Het welstandsniveau is een uitdrukking van de mate van inspanning, die wordt verwacht bij het maken van een plan of voorstel voor een vervanging. Het is een minimumniveau. Beter mag ook.

Voor heel Amsterdam is aangegeven welk welstandsniveau gewenst is. Daarbij is zoveel mogelijk

aangesloten bij de kwaliteit van de omgeving en gemeentelijk beleid. Er gelden op het water drie niveaus van welstand:

Bijzonder (sterk)

Bijzonder zijn gebieden met een groot belang voor het aanzien van de stad. Hier mag van het uiterlijk van een boot of oevervoorziening in beginsel worden verwacht, dat dit op zichzelf en in zijn omgeving gezien een bijdrage levert aan de kwaliteit van de omgeving. Het object moet op zichzelf goed in orde zijn en goed passen in zijn omgeving.

Gewoon

Het niveau gewoon geldt in een groot deel van de stad. Dit zijn gebieden, waar het beleid inzet op beheer van de bestaande kwaliteit. In deze gebieden speelt het aanzien van de stad als geheel een minder grote rol. Hier is het beleid gericht op het praktisch beheer en is het welstands-beleid ondersteunend aan de gangbare kwaliteit van het gebied. Het object moet op zichzelf redelijk in orde zijn en passen in zijn omgeving.

Eenvoudig (licht)

In gebieden met het niveau eenvoudig (licht) zijn de ambities beperkt. Het welstandsbeleid is hier gericht op het voorkomen van incidenten, die de kwaliteit van het object of de omgeving naar beneden halen. Hier is de bandbreedte ruimer, zodat zowel beheer als veranderingen een optimale wendbaarheid van het gebied mogelijk maken. Het object moet op zichzelf voldoende in orde zijn en geen negatief contrast vormen in zijn omgeving.

Ontwikkellocaties

Voor plannen in gebieden in transformatie of opbouw mag een inspanning worden verwacht om de toekomstige kwaliteit voldoende te ondersteunen. Hier geldt tenzij anders vastgesteld het niveau van het ruimtelijk systeem waaronder de locatie valt, waarbij het gewone niveau als minimum wordt gehanteerd.

Beoordeling

Bij de beoordeling wordt bekeken of een object wat betreft het uiterlijk een kwaliteit heeft, die past in de omgeving. Gekozen is voor een opzet met objectcriteria voor schepen, vaartuigen, arken, bijbehorende installaties en oevervoorzieningen. Deze vormen samen met het niveau van welstand het startpunt voor de beoordeling. Daarbij wordt er rekening mee gehouden, dat boten in de regel rondom in het zicht liggen en vanaf de wal zelfs het dak goed te zien is. Waar op de wal een onderscheid wordt gemaakt tussen voor- en achterkant, is dit voor boten niet van toepassing.

Omdat er verschillen zijn tussen de objecten, kan de interpretatie van deze criteria om maatwerk vragen. Dit is met name het geval bij schepen, maar kan ook bij vaartuigen en arken nodig zijn. Voor de toepassing van de criteria moet dan ook altijd het doel van de welstandsbeoordeling

worden meegewogen: het object moet op zichzelf en in zijn omgeving voldoen aan redelijke eisen, waarbij de (gewenste) ruimtelijke kwaliteit wordt meegewogen.

De uitwerking van de criteria voor de ruimtelijke systemen is te zien als een uitwerking van de hoofdlijnen. Waar nodig zal in de advisering hierop worden teruggegrepen. Dit kan gebeuren als een ontwerp niet aan de criteria van de ruimtelijke systemen voldoet maar op basis van andere kwaliteiten wel aan redelijke eisen van welstand voldoet of als de criteria van de ruimtelijke systemen zodanig zijn gehanteerd dat het ontwerp onder de maat blijft. Ook kan er op de uitgangspunten worden teruggegrepen om recht te doen aan de erfgoedwaarde van een object.

Waar gebouwen als onroerend goed plaatsgebonden zijn, is de relatie van boten met de wal minder vastomlijnd. Een boot is een object op zichzelf. In beginsel kan het object worden verwisseld door een vergelijkbare boot en in een aantal gevallen zelfs door een ander type. Gevolg is, dat oevervoorzieningen worden gezien als onderdeel van de omgeving met een daarop afgestemde vormgeving.

Welstandscriteria algemeen

De algemene welstandscriteria zijn de grondslag voor welstand. Ze zijn gericht op de zeggingskracht en het vakmanschap van ontwerpen. De hier opgenomen criteria hebben een vergelijkbare basis als de algemene criteria voor bouwwerken en zijn daarmee gekoppeld aan de uitgangspunten voor welstand op het land, maar bij de uitwerking is aandacht geschonken aan de specifieke eigenschappen van boten en de omgang met de erfgoedwaarde.

Gebruik van de criteria

Zorgvuldigheid, proportionaliteit, terughoudendheid en bescheidenheid zijn trefwoorden bij het gebruik en interpretatie van de criteria.

De gemene deler van de criteria is zorgvuldigheid. In het ontwerp moet zorgvuldig worden omgegaan met stijlen, materialen, verhoudingen, licht, kleur en detaillering. En er moet minstens zo zorgvuldig worden omgegaan met alles wat beïnvloed wordt door het ontwerp: de gebruiker, de omgeving en de sociaal-culturele context met inbegrip van cultuurhistorische waarden. Pas als de zorgvuldigheid er op al deze vlakken aan af te lezen is, voldoet het aan redelijke eisen van welstand.

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

Relatie tussen vorm, gebruik en constructie (A)

Verwacht mag worden dat de verschijningsvorm een relatie heeft met het gebruik ervan en de wijze waarop het gemaakt is, terwijl de vormgeving daarnaast ook zijn eigen samenhang en logica heeft.

Gebruik en constructie staan aan de wieg van iedere vorm. Maar daarmee is nog niet gezegd dat de vorm altijd ondergeschikt is aan gebruik en constructie. Sterker nog: het uiterlijk moet meer zijn dan de rechtstreekse optelsom van die twee. Daarin mag de vorm uiteindelijk best leidend zijn, mits er maar een duidelijke relatie blijft bestaan met het gebruik en de constructie. Het gaat daarbij vooral om samenhang en consistentie.

Boten en oevervoorzieningen worden in de eerste plaats gemaakt om te worden gebruikt. Hoewel het welstandstoezicht slechts is gericht op de uiterlijke verschijningsvorm, kan de vorm niet los worden gedacht van de eisen vanuit het gebruik en de mogelijkheden die materialen en technieken bieden om een doelmatige constructie te maken.

Een boot heeft een verschijningsvorm en constructie, die terug te leiden zijn op functie en, bij varende schepen, vaarwater. Het casco van een ark is geoptimaliseerd om op een ligplaats te functioneren, terwijl een tjalk gebouwd is om met vracht te zeilen. Elk type heeft zijn eigen geschiedenis, stijl en logica.

Veranderingen aan schepen en vaartuigen ten behoeve van wonen of ander niet oorspronkelijk gebruik moeten op samenhangende en logische wijze worden ingepast in het ontwerp. Zo past ook niet elke aanpassing van de romp bij de samenhang tussen oorspronkelijke constructiemogelijkheden en gebruik, die in de regel typerend zijn voor boot en vaarwater. Een grote verlenging of verkorting bijvoorbeeld kan de verhoudingen en lijnen van een romp verstoren.

Het bij historische schepen en vaartuigen in stand houden van onderdelen benodigd voor de vaart, inclusief wettelijk verplichte onderdelen, past bij de wens tot behoud van gebruik. Voor historische boten geldt verder, dat indeling en detaillering van historisch exterieur (en indien aanwezig historisch waardevol interieur) behoudenswaardig zijn.

Relatie met de omgeving (B)

Van een ontwerp wordt verwacht dat het een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van de openbare (stedelijke of landschappelijke) ruimte. Daarbij worden hogere eisen gesteld naarmate de openbare betekenis van het object of van de omgeving groter is.

Dit criterium beschrijft welstand in letterlijke zin: het object moet 'wel staan'. Dat betekent dat het niet alleen dienstbaar moet zijn aan zijn gebruikers, maar ook aan de omgeving waarin het zich bevindt. In ruil voor het gebruik van de ruimte, wordt verwacht dat het ook iets teruggeeft aan de

omgeving.

Amsterdam is geen verzameling losse elementen, maar een samenhangend geheel. Boten en oevervoorzieningen zijn in de regel onderdeel van openbare ruimte en moeten daarin een goede plek innemen. Van belang is bijvoorbeeld, dat een boot zich als zelfstandig afleesbaar object voegt in de omgeving en wat betreft maat en schaal op zijn plaats is. In dit verband wordt ook aandacht gevraagd voor de relatie tussen wal en water, waarvoor onder meer zichtlijnen en afstand tussen wal en schip van belang zijn.

Een ontwerp moet passen in de stad en een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van zijn omgeving. Met andere woorden: het bestaansrecht ligt niet alleen in het eigen functioneren, maar ook in de betekenis die het object heeft in zijn stedelijke of landschappelijke omgeving.

Betekenenissen van vormen in sociaal-culturele context (C)

Verwacht mag worden dat verwijzingen en associaties zorgvuldig worden gebruikt en uitgewerkt, zodat er concepten en vormen ontstaan die bruikbaar zijn in de bestaande maatschappelijke realiteit.

Als vormen regelmatig in een bepaald verband zijn gezien, krijgen ze een zelfstandige betekenis en roepen ze, los van gebruik en constructie, associaties op.

In iedere stijl van ontwerpen wordt gebruik gemaakt van verwijzingen en associaties naar wat eerder of elders al aanwezig was of naar wat in de toekomst wordt verwacht. De kracht of de kwaliteit van een ontwerp ligt echter vooral in de wijze waarop die verwijzingen en associaties worden verwerkt en geïnterpreteerd binnen het kader van de actuele culturele ontwikkelingen. Concepten en vormen die niet bruikbaar zijn in de bestaande maatschappelijke realiteit zullen weinig draagvlak vinden. Om dat te voorkomen, laat de commissie de maatschappelijke context van een ontwerp, meewegen in het advies.

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 boten 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.

Het is belangrijk om zowel bij aanpassingen aan bestaande boten als bij nieuwe plannen zorgvuldig met stijlvormen om te gaan, zij vormen immers de geschiedenis van de toekomst.

Evenwicht tussen helderheid en complexiteit (D)

Verwacht mag worden dat er structuur is aangebracht in het beeld, zonder dat de aantrekkingskracht door simpelheid verloren gaat.

Een belangrijke eis die aan een ontwerp mag worden gesteld, is dat er structuur wordt aangebracht in het beeld. Een heldere structuur biedt houvast voor de waarneming. Het beeld van een boot die voldoet aan redelijke eisen van welstand heeft een aantrekkingskracht, waarbij er een evenwicht is dat niet lijdt onder simpelheid of complexiteit.

Verhoudingen, symmetrie, ritme, herkenbare maten en materialen maken het voor de gemiddelde waarnemer mogelijk de grote hoeveelheid visuele informatie in een omgeving te reduceren tot een bevattelijk beeld. Het streven naar helderheid mag echter niet ontaarden in simpelheid. Er mag best een beheerst beroep op de creativiteit van de voorbijganger worden gedaan. Dit geldt ook voor de begrijpbaarheid van boten als zelfstandig vormgegeven objecten. Juist bij het ontwerp hiervan mag een zorgvuldig gebruik van typologieën worden verwacht, met name bij nieuwe schepen die speciaal worden gebouwd om op te wonen.

Van oudsher worden helderheid en complexiteit als complementaire begrippen ingebracht bij het ontwerpen. In een omgeving met een hoge belevingswaarde zijn helderheid en complexiteit tegelijk aanwezig in een evenwichtige en spanningsvolle relatie.

Schaal en maatverhoudingen (E)

Van een ontwerp wordt verwacht dat het een samenhangend stelsel van maatverhoudingen heeft dat beheerst wordt toegepast.

Ieder ontwerp heeft een schaal die voortkomt uit de grootte of betekenis van de betreffende opgave. Maatverhoudingen zijn van groot belang voor de belevingswaarde. Als toegevoegde elementen te dominant zijn ten opzichte van de hoofdmassa of de vlakverdeling, verstoren zij niet alleen het beeld van het object zelf, 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 object. Dit is met name van groot belang bij het ontwerp van boten. Deze hebben kenmerkende verhoudingen tussen lengte- en hoogtematen. Dit geldt voor de verhoudingen van de scheepsromp met inbegrip van de hoogte en de zeeg, maar ook voor de daarmee samenhangende maten van de opbouw zoals bijvoorbeeld de maatvoering van stuurhut, roef, achter- en voordek.

Voor historische boten geldt wat dit criterium betreft, dat de bestaande oorspronkelijke schaal en maatverhoudingen bij aanpassingen worden gerespecteerd.

Materiaal, textuur, kleur en licht (F)

Van een boot of oevervoorziening wordt verwacht dat materiaal, textuur, kleur en licht het karakter van het object op zichzelf en bezien in zijn omgeving de kwaliteit van de omgeving

ondersteunen.

Door middel van materialen, kleuren en lichttoetreding krijgt een ontwerp visuele en tactiele kracht: het wordt zichtbaar en voelbaar. Als materialen en kleuren 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 ontwerp. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer het gebruik van materialen en kleuren geen ondersteuning geeft aan de vormgeving of een juiste interpretatie van de aard en ontstaansperiode van een oorspronkelijk bouwwerk of schip in de weg staat. In dit verband moet ook de duurzaamheid van materialen worden genoemd. Materialen moeten zoveel mogelijk bestand zijn tegen slijtage en veroudering, wat op het water onder meer betekent dat ze goed te onderhouden moeten zijn.

Materiaal, textuur en kleur moeten bijdragen aan het ontwerp. Hout en staal zijn niet alleen geschikte materialen voor de bouw van een schip, maar de eigenschappen en verwerkingsmogelijkheden van deze materialen liggen net zo goed als het type vaarwater ten grondslag aan scheepsontwerpen. Kleuren van schepen zijn vaak verbonden aan de oorspronkelijke functie. Een roef is vaak wit, de romp en dekken zijn zwart, laadboom en giek zijn vaak bruin of geel. Voor historische boten betekent dit criterium behoud van oorspronkelijke materialen, texturen en kleuren. In beginsel keren ze bij vervanging terug.

Welstandscriteria excessen

Ook op het water mag er geen sprake zijn van ernstige mate van strijd met redelijke eisen van welstand. Een eigenaar van een boot of oevervoorziening kan als er sprake is van een exces door de gemeente worden aangeschreven om het betreffende object te verwijderen of aan te passen.

Van ernstige mate van strijd kan onder meer sprake zijn als:

- een boot of object een te grove inbreuk vormt op wat in de omgeving gebruikelijk is
- eigenschappen van het ontwerp of de typologie worden ontkend of zijn vernietigd bij aanpassing of uitbreiding
- sterk contrasterende kleuren zijn toegepast (uitgezonderd op de typologie afgestemde traditionele nautische kleuraccenten bij schepen en vaartuigen)
- gebruik wordt gemaakt van opdringerige reclames
- door beschadiging, achterstallig onderhoud, armoedig materiaalgebruik, sterke veroudering, gedeeltelijke afbraak, instorting, verwaarlozing danwel verandering het uiterlijk sterk is aangetast kenmerkende elementen van schepen en vaartuigen passend bij het type of benodigd voor de vaart zijn beschadigd of verwijderd
- de vormgeving en detaillering wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen

- graffiti is aangebracht of het object anderszins is beklad
- de vorm of het aanzien in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de boot zijn geplaatst

Bij toepassing van deze criteria is eerder sprake van een exces:

- naarmate een boot of object zich meer in het zicht bevindt en de openbare ruimte van groter belang is voor het aanzicht van de stad of het landschap (met inbegrip van water)
- naarmate een gebied een hoger welstandsniveau of een hogere cultuurhistorische waarde heeft
- naarmate er meer van de genoemde criteria van toepassing zijn

Welstandscriteria erfgoed

Het hanteren van de welstandscriteria voor historische boten kan gecompliceerd zijn. Er zijn veel typen en wie verder kijkt ziet allerlei uitzonderingen met ieder een eigen geschiedenis. Om deze reden zijn hier aanvullende overwegingen opgenomen. Het zijn uitwerkingen en aanvullingen op de algemene welstandscriteria. Doel hiervan is op een passende wijze behoud en gebruik van historische boten mee te wegen in de advisering.

Historische boten

Door de grote verscheidenheid aan historische boten en de mate van originaliteit is het niet eenvoudig een definitie te geven, wat een historische boot is. De welstandsnota is ook niet de juiste plek om hier een definitie voor op te stellen. Zeker niet, omdat boten in de loop van de geschiedenis altijd zijn aangepast aan nieuwe mogelijkheden en nieuwe functies. Zo zijn in de loop van de tijd zeilende vrachtschepen aangepast aan het varen met een verbrandingsmotor. Ook werden veel kleinere schepen uit de vaart genomen en verbouwd om op te recreëren of wonen. Het veranderende gebruik is onderdeel van de geschiedenis. Het doel is om authenticiteit en historisch eigenschappen in de advisering ten aanzien van het uiterlijk te wegen. Het streven is om aan de hand van gegevens en beeldmateriaal beoordeling en besluitvorming mogelijk te maken, waarbij geen historische waarden verloren gaan. Het is in dit verband daarom voldoende om het mogelijk te maken de historische waarden mee te nemen in de advisering.

Dit betekent overigens niet, dat elk historisch schip op elke plek past. De maat en schaal van bijvoorbeeld een lichtschip past niet in de grachten, maar zou in de stadshavens of industriehavens op zijn plaats kunnen zijn. In de overweging of een historisch schip past wordt het karakter en de kwaliteit van de omgeving meegewogen.

Doelen

De gemeente Amsterdam wil de geschiedenis van de stad ook op het water zichtbaar en

beleefbaar houden. Het welstandstoezicht op historische boten is gericht op het instandhouden van de karakteristieken van boten en het versterken van de historische kwaliteiten.

Daarbij hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- *Behoud*

Het welstandsbeleid voor historische boten is gericht op het behouden en versterken van de authenticiteit en historische kenmerken van de boten met inbegrip van maatvoering. Behoud van historische materialen en eigenschappen weegt daarbij zwaarder dan reconstructie.

- *Zorgvuldig en ambachtelijk*

Bij de toepassing van de criteria ligt de nadruk op zorgvuldigheid en ambachtelijke scheepsbouwkunde.

- *Varen*

Varende schepen en vaartuigen dragen bij aan de beleefbaarheid van de Amsterdamse historie. De gemeente wil met de overwegingen ruimte geven aan het varend houden van historische boten vanuit de gedachte, dat gebruik van belang is voor onderhoud en behoud op de lange duur.

Overwegingen

Bij de beoordeling worden de volgende overwegingen gehanteerd:

- *Hoofdvorm*

De historische hoofdvorm en massaopbouw zijn het behouden waard. Daarbij is in ieder geval aandacht voor de relatie tussen de romp (eventueel casco) en opbouw van belang. In het onderlinge evenwicht is in ieder geval bij schepen en vaartuigen de romp leidend in de verschijningsvorm. De opbouw heeft in beginsel een bescheiden hoogte en breedte, blijft binnen de gangboorden en laat het voor- en achterdek vrij. Toevoegingen ten behoeve van het gebruik van de boot als woonruimte, werkruimte, recreatie- of charterschip (bijvoorbeeld ramen, lichtluiken, deuren, tussendekken, relingen of andere toevoegingen) zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm en het totaalbeeld.

- *Uitwerking*

De scheepsbouwkundige uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig, evenwichtig en passen bij het type boot. Het karakteristieke beeld van de historische boot gaat voor op de herkenbaarheid van de nieuwe functie van de boot zoals woning, werkruimte, recreatieruimte of charter. Daarbij wordt extra zorg gevraagd voor de uitwerking en detaillering van toevoegingen voor nieuwe functies, zoals ramen, lichtluiken, toegangsdeuren en tussendekken. Aanpassingen zijn ondergeschikt aan het historisch beeld. Bij renovatie of restauratie van historische boten 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. In stadsdelen en op locaties met overwegend nieuwe bebouwing

kan een eigentijdse interpretatie van historische kenmerken op zijn plaats zijn.

- *Romp, casco en opbouw*

De romp of het casco is het gedeelte van de boot, dat grotendeels in het water ligt. Vooral de romp van een schip of vaartuig is in verband met het varen nog meer dan de opbouw sterk gesloten, voor het casco van een ark geldt dit niet altijd. In beginsel mag de vorm van de romp niet worden aangetast, waarbij ook het oorspronkelijk materiaal zoveel mogelijk moet worden behouden. Ramen en sparingsen passen niet in de romp, een eventuele patrijspoort passend bij het oorspronkelijke type en de oorspronkelijke functie daargelaten. Voor aanpassingen in de opbouw geldt, dat deze vaak goed zichtbaar zijn. Daarom is de vormgeving en het materiaalgebruik van belang. Voor cultuurhistorisch waardevolle boten geldt, dat de daklijn in beginsel de zeeg van de romp of het casco volgt. Op een gezeegd schip staat dus een gezeegde opbouw. Daarnaast moeten toevoegingen passen bij het type en de maat van de boot. Op een groot schip is een kleine koekoek geen logische keuze. Maat en schaal van het geheel spelen een rol bij de keuze voor de uitvoering van onderdelen.

- *Onderdelen*

Historische schepen, vaartuigen en arken hebben niet alleen een historische romp of casco met opbouw, maar meestal ook een grote hoeveelheid kenmerkende onderdelen die het behouden waard zijn. Een romp bestaat uit meer dan huid en spanten voorzien van een gangboord en roer. Berghout, boeisel en potdeksel zijn eveneens beeldbepalend. Voor de zeilvaart zijn zijzwaarden en puttingen standaard romponderdelen. Voor de opbouw geldt hetzelfde. Bij een stuurhut hoort zicht rondom. Een roef heeft juist kleinere ramen, die vaak zijn voorzien van schuifluiken tegen wild water. Het ruim van een vrachtschip heeft vaak een luikenkap op een den met keggenbank. Waar zeilschepen hoge masten hebben met een giek en in Nederland vaak ook een gaffel, hebben veel motorschepen van oudsher een wat lagere mast met een zware giek om te laden en lossen. Het verschil in gebruik is ook te zien in het soort lieren en tuigage. Ook navigatieverlichting, naamborden, luchthappers, uitlaten, relingen en versieringen zijn vaak historische onderdelen. In de bijlage is een nadere toelichting te vinden op dit soort kenmerkende onderdelen.

- *Materiaal en kleur*

Voor historische boten 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, wit, rood. Ook zeildoek, touwwerk en transparant glas komen van oudsher vaak voor. In dit verband is het leidend beginsel bij renovatie en aanpassingen aan te sluiten op de detaillering en het materiaal- en kleurgebruik van de historische boot.

Ruimtelijk systeem

De vaarten vormen een afwisselende stedelijke zone met een veelal ruime opzet. De aanwezige boten liggen grotendeels aan de randen van gebieden en zijn in de regel niet nadrukkelijk aanwezig in het straatbeeld.

Ruimtelijk systeem

De vaarten bestaat voornamelijk uit naoorlogse stadsuitbreidingen, die overwegend worden gekenmerkt door seriematige aangelegde wijken zonder ligplaatsen. De boten zijn vooral te vinden langs de randen, groenzones, restanten van oudere bebouwing en oude waterlopen. Het gaat daarbij grotendeels om arken en vaartuigen.

Een plek met een eigen karakter is de woonbotenhaven aan de Schinkel. Hier zijn arken dicht op elkaar afgemeerd aan steigers, waardoor ze minder zichtbaar zijn vanuit de omgeving dan boten die achter elkaar langs een oever liggen.

Het streefbeeld voor de vaarten is een opgeruimde openbare ruimte met langs de oevers verzorgde boten, die geen contrast vormen met hun omgeving.

Welstandsniveau

Voor het overgrote deel van het ruimtelijk systeem vaarten geldt welstandsniveau 'eenvoudig'. De boten in dit ruimtelijk systeem liggen voor het overgrote deel aan gebiedsranden en in water met een informeel karakter, waarmee ze een beperkte invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Met de enigszins beperkte zichtbaarheid van de arken in de woonbotenhaven aan de Schinkel kan rekening worden gehouden bij de plaatsing van bijvoorbeeld zonnepanelen en schotelantennes.

Voor de beschermde gezichten in Nieuw-West en de Gaasp in Zuidoost geldt een bijzonder welstandsniveau. Het beleid is gericht op versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een zorgvuldige inpassing van boten en oevervoorzieningen. Gevraagd wordt een evenwichtige en verzorgde vormgeving. Ten aanzien van de oevervoorzieningen geldt een zorgvuldige afstemming op het type oever met aandacht voor de doorgaande lijnen van de waterkant.

Voor de Ringvaart in Nieuw-West en de Holendrecht in Zuid-Oost geldt een gewoon welstandsniveau. Het beleid is gericht op behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Voor zowel boten als oevervoorzieningen is onnadrukkelijke aanwezigheid uitgangspunt. De beoordeling weegt het aanzien van de boot of oevervoorziening op zichzelf en in relatie tot het aanzien van de omgeving. Dit moet leiden tot een verzorgde vormgeving.

Beoordeling

Het beleid is gericht op behoud van de ruimtelijke basiskwaliteit. Het uitgangspunt is inpassing van boten en eventuele oevervoorzieningen in hun omgeving. Voor zowel boten als oevervoorzieningen is onnadrukkelijke aanwezigheid uitgangspunt.

De beoordeling weegt het aanzien van de boot of oevervoorziening op zichzelf en is tevens gericht op het voorkomen van te grote contrasten met de omgeving.

Criteria

In samenhang met de beschrijving, het niveau en de uitgangspunten wordt met gebruikmaking van de hoofdlijnen beoordeeld aan de hand van criteria voor:

1. Schepen
2. Vaartuigen
3. Arken en waterwoningen
4. Installaties
5. Oevervoorzieningen