Transformatiegebied

In de binnenstad is sprake van een aantal projecten die niet als transformatiegebieden op de kaart zijn aangegeven, maar waarvoor wel beleid is opgesteld. Hieronder is een overzicht opgenomen van Stedenbouwkundige programma’s van Eisen en Nota’s van Uitgangspunten van stadsdeel Centrum (peildatum 1 juni 2012).

- PvE Singelgrachtgarage Marnix (vastgesteld door de stadsdeelraad Centrum en stadsdeelraad West in januari 2010).
- Stedenbouwkundige uitgangspunten lokatie voormalig Emmakinderziekenhuis Sarphatistraat 102-104/ Spinozastraat 51-53 (vastgesteld door het dagelijks bestuur op 6 april 2010).
- SPvE Groenmarkt (vastgesteld door de stadsdeelraad op 26 maart 2013).
- Ruimtelijk kader Oostenburg Noord (vastgesteld door de stadsdeelraad op 28 mei 2013).
- NvU Parkeergarage Vijzelgracht (vastgesteld door het dagelijks bestuur op 16 oktober 2012).

Bovenstaand beleid bevat de uitgangspunten om de veranderingen in het transformatiegebied in goede banen te leiden. Voor nieuwbouw en ingrijpende wijzingen aan bestaande bebouwing vervangen deze uitgangspunten de criteria van het ruimtelijk systeem. Voor het beheer van de bebouwing zijn de criteria van het ruimtelijk systeem en de criteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen wel van toepassing (deze zijn te vinden via het menu).

Deelsysteem

Beoordeling
De Binnenstad is het prototype voor de Hollandse grachtenstad. Belangrijk is het patroon van straten en waterlopen in samenhang met de profilering van de openbare ruimte en de schaal en vormgeving van de bebouwing.
Het beleid is gericht op behoud van een gevarieerd stadsbeeld zonder verrommeling. Waar mogelijk is versterking wenselijk van de architectonische kwaliteit van de individuele panden met aandacht voor de rol van het gebouw in de stedelijke structuur.
Bij de advisering is er onder meer aandacht voor het behoud van de hoofdoriëntatie van de bebouwing en het historische karakter.

Criteria

Criteria

Wijzigingen aan een bestaand gebouw worden beoordeeld aan de hand van de criteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen en de criteria voor orde 1, 2 en 3 panden. Bij de beoordeling van nieuwbouwplannen wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- een bouwinitiatief voegt zich naar de bestaande stedenbouwkundige structuur (met name parcellering) en (gebouw)typologie, waarbij hoek-ingangen bij stegen dienen te worden gehandhaafd
- ingrepen in de bebouwing dragen bij aan het openbaar houden van de stegen; deuren en ramen in stegen worden gehandhaafd of toegevoegd
- bij werfterreinen wordt aandacht geschonken aan de bijzondere wervenstructuur; de bebouwing op werfterreinen blijft vrijstaand en alzijdig georiënteerd; nieuwbouw wordt zodanig vormgegeven, waarbij de relatie tussen bebouwing en water wordt gehandhaafd
- de onderdelen van de straatgevels vormen door hun onderlinge verhoudingen, door symmetrie of evenwicht, een samenhangende compositie
- nieuwbouw sluit aan bij de straatwand: waar gevels een grote mate van verticaliteit kennen, als gevolg van de smalle kavelmaat, relatief grote bouwhoogte en verticale ramen, moet nieuwbouw eveneens een zekere mate van verticaliteit in de gevels en de vensterindeling hebben
- hiërarchie tussen de voor- en zijgevel behouden; bij nieuwbouw is dit uitgangspunt
- pandsgewijze ontsluiting is uitgangspunt bij nieuwbouw, maar in specifieke gevallen is maatwerk bespreekbaar
- het ophogen doet geen afbreuk aan de karakteristiek van zowel de compositie van de gevel als van de gevelwand waarin het pand zich bevindt

Massa

- bouwmassa en gevelopbouw harmoniëren met het karakter van de binnenstad
- typologisch zijn de meeste gebouwen te vangen onder het individuele “stadshuis”
- gevels hebben een plint, een opbouw in verdieping(en) en een beëindiging
- er moet een harmonische verhouding zijn tussen open en gesloten geveldelen, dat wil zeggen geen geheel of gedeeltelijk gesloten, blinde of open gevels; grotendeels gesloten of blinde zijgevels zijn bij uitzondering mogelijk, afhankelijk van de architectuur van het gebouw en de

hiërarchie in de stedenbouwkundige structuur
- toegevoegde elementen aan gevels zijn ondergeschikt aan het geheel
- een erker of balkon moet deel uitmaken van de gevelcompositie en het materiaal en de kleur moeten aansluiten bij de hoofdbebouwing
- aan de straatzijde worden geen loggia's of setbacks (terugliggende bovenste bouwlaag) toegepast; in het dak zijn geen dakloggia's toegepast
- de begane grondlaag of souterrain met bel-etage houdt rekening met de traditionele differentiatie in de gevel
- behoud van het historisch daklandschap door extra aandacht voor kapvorm en ontwerp, met behoud van het silhouet en het 'gesloten' karakter

Architectonische uitwerking

- de compositie, architectonische uitwerking en detaillering passen in het stadsbeeld en zijn zorgvuldig en gevarieerd met aandacht voor verfijning, hiërarchie en ornament
- technische voorzieningen (zoals installaties, noodtrappenhuizen of brieven-bussen) zijn inpandig danwel geïntegreerd in het ontwerp
- bij ingrepen in het dak is het totaal van bestaande en aangevraagde ingrepen bepalend; dakkapellen, dakramen, zonnepanelen en andere toegevoegde elementen of ingrepen in het dak mogen samen niet meer dan 30 procent van de lengte van de kap beslaan
- garagedeuren passen in verhouding en uitwerking (materiaal, vorm en kleur) bij gebouw en straatwand
- ramen en deuren niet blinderen
- bij ensembles en seriebouw waar de samenhang door eerdere verbouwingen of kozijnvernieuwing is aangetast, dragen bouwinitiatieven bij aan herstel van de samenhang zoals het terugbrengen van de architectonische uitwerking (bijvoorbeeld hoekaccenten)

Materiaal en kleur

- het gevelmateriaal bestaat uit duurzaam verouderende materialen passend bij het karakter van de omgeving en de straatwand; er wordt dus geen gebruik gemaakt van volkernbeplating en ander plaatmateriaal, kunststofkozijnen en betonpannen
- kleuren zijn ingetogen en passen bij het karakter van de omgeving en de straatwand
- contrasterende ornamenten zijn van hardsteen, hout of pleisterwerk
- dakbedekking past qua vorm en materiaal in het bestaande daklandschap
- kozijnen, lijsten en dergelijke uitvoeren in hout of passend bij de architectuur

Typologieën
Voor een aantal typologisch afwijkende bouwwerken zijn aanvullende criteria opgenomen.

Criteria typologieën Binnenstad
Naast de algemeen geldende criteria maakt het stadsdeel voor bepaalde categorieën ook gebruik van specifieke criteria. Hierbij gaat het onder meer om Wederopbouwarchitectuur en negentiende eeuwse ensembles. Deze gebouwen vormen een aparte laag als gevolg van een kenmerkend transformatieproces.

Wederopbouw
Sinds een decennium wordt ook de architectuur van de Wederopbouwperiode ge(her)waardeerd. Behalve monumenten uit deze periode, zijn ook andere waardevolle panden uit de periode 1940-70 aan te wijzen. Stadsdeel Centrum heeft daartoe het instrument Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht, waarbij alle panden tot 1940 een ordewaardering hebben gekregen oplopend van orde 3 (wisselend van kwaliteit) naar orde 2 (beeldbepalend in het stadsgezicht) en naar orde 1 (rijks- of gemeentelijk monument) aangepast. In november 2009 heeft de deelraad de raadsnotitie “Naar een nieuwe ordewaarderingskaart” omarmd, waarin verzocht wordt de waarderingskaart te actualiseren en aan te vullen met een waardering van na-oorlogse bebouwing. Deze waardering is niet in het minst van belang vanwege de vele aanvragen de laatste jaren tot (gedeeltelijke) sloop, transformatie, herbestemming of hergebruik van gebouwen uit deze periode. Daarom zijn de aanwezige erfgoedwaarden en karakteristieken van deze gebouwen - gekoppeld aan de herziening van de bestemmingsplannen - in kaart gebracht.

Stadsdeel Centrum heeft een catalogus samengesteld, getiteld ”1940-1970. Wederopbouwpanden in de binnenstad gewaardeerd. Aanvulling op de waarderingskaart beschermd stadsgezicht stadsdeel Centrum”. Behalve de ordewaardering zijn daarin per bouwwerk (adres) ook de belangrijkste karakteristieken opgenomen.

In de catalogus worden op basis van het volume van de bouwwerken drie hoofdcategorieën onderscheiden: S, M en L. Bij categorie S gaat het om een kleinschalig gebouw dat zich voegt in de straatwanden en niet domineert in de omgeving. Categorie M geldt voor een gebouw met een tussenmaat, waarbij wel sprake is van schaalvergroting. Bij categorie L tenslotte gaat het om het kolossale, vaak monofunctionele gebouw, dat de omgeving domineert. De stedenbouwkundige inpassing ervan botst vaak, maar niet altijd, met het historisch stadsbeeld. Eén van de karakteristieken van de grote wederopbouwpanden (categorie M en L) is dat deze stedenbouwkundig vaak niet zijn ingepast of aangepast aan de omgeving. De ordedefinitie is daarom aangepast, zodat ook deze architectuur op een zo objectief mogelijke wijze kan worden beoordeeld.
De catalogus wordt als handreiking aan de Commissie voor Welstand en Monumenten aangeboden.

Stadsvernieuwing

De Stadsvernieuwing in Amsterdam is niet los te zien van de ideeën van de naoorlogse volkshuisvesting en van nieuwe ideeën over architectuur en stedenbouw.

In het algemeen geldt dat, vanwege de beperkte budgetten en de bewuste afstand tussen de nieuwe woningen en de oude structuren en individuele woonhuizen, in weinig gevallen gesproken kan worden van contextgevoelige inpassing. Dat neemt niet weg dat in veel gevallen de complexen, dikwijls van grotere afmetingen, zijn ingepast in de gevelwand van het bouwblok. De inpassing kan de structuur ontkennen, maar ook indien de parcellering of een nieuwe kleinschalige parcellering wordt gevolgd, is niet zelden sprake van ingrepen binnen of buiten de rooilijn. De grote platte dakvlakken hebben geleid tot een grootschaliger stedelijk (dak)landschap.

In de gevallen dat de woningen wel zijn ingepast binnen de structuur van het bouwblok, zijn de proporties van de samenstellende onderdelen, de materialen, kleuren en detaillering afwijkend ten opzichte van de oudbouw. Niet zelden is gebruik gemaakt van plaatmateriaal, roestvrij staal en andere duurzaam verouderende, maar niet hoogwaardige materialen.

Bij transformatie van de stadsvernieuwingsarchitectuur zijn de aanwezige kwaliteiten leidend. Voorafgaand aan de transformatie zal in eerste instantie een architectuurhistorische analyse opgesteld dienen te worden.

Grote projecten
De welstandsnota bevat geen specifieke welstandscriteria voor grotere projecten. Dergelijke welstandscriteria kunnen namelijk niet worden opgesteld zonder dat er een concreet (stedenbouwkundig) plan aan ten grondslag ligt. Zodra een dergelijk project (bouwplan of inrichtingsplan voor de openbare ruimte) aan de orde is, zal de stadsdeelraad de welstandscriteria daarvoor moeten vaststellen. Het opstellen van deze welstandscriteria vormt een vast onderdeel van de (stedenbouwkundige) planvoorbereiding. Voor dergelijke aanvullingen op de welstandsnota geldt dat de inspraak wordt gekoppeld aan de reguliere inspraakregeling bij de (stedenbouwkundige) planvoorbereiding.

Daarnaast kan het gewenst zijn om voor grote projecten waar geen stedenbouwkundig plan aan ten grondslag ligt, een vertaling te maken van de welstandscriteria uit de Welstandsnota. Dit beschouwt het dagelijks bestuur als onderdeel van de uitvoerende taak.

Ensembles
De ensemblebouw betreft een bijzonder type (woonhuis)bouw, dat in aanmerking komt voor een gedifferentieerde aanpak, voor zover het een algehele transformatie opgave is. Ensembles zijn grotere architectuureenheden van een reeks identieke woonhuizen die in één gebaar ontworpen en gebouwd zijn. Ze zijn vaak samengevat in één dossier van Bouw- en Woningtoezicht. De ensembles zijn ontworpen binnen een eigen parcellering en veel eerder op te vatten als een enkelvoudig bouwwerk, dan als een ensemble van verschillende woonhuizen. Niet de individuele

parcellering (niet historisch), is doorslaggevend, maar het geheel van het ontwerp. De ensembles zijn niet gebouwd op de middeleeuwse kavels en de individuele woning is niet een perceel, maar een etage (of twee). Met name in de twintigste eeuw, maar ook al in de negentiende eeuw lost de individuele woning op in de gevelwand. Horizontale of verticale samenvoeging is daarom onder voorwaarden mogelijk. Gemeenschappelijke voorzieningen (bijvoorbeeld in de gehele kap) of een gemeenschappelijke ontsluiting (galerij, lift) binnen de architectuureenheid zijn om dezelfde redenen mogelijk. Daarbij geldt wel een aantal vuistregels, de uniformiteit van aanpak de belangijkste. De uniformiteit geldt overigens ook voor de individuele eigenaren binnen de architectuureenheid. Een en ander binnen de regels van het bestemmingsplan. De criteria gelden orde 2 en orde 3 ensembles, waarbij het detailleringsniveau van de orde 2 ensembles op een hoger niveau beoordeeld wordt. Voor orde 1 geldt aanvullend het Programma van Eisen Kwaliteit Monumenten.

Criteria

- de aanpak is uniform en gericht op het specifieke ensemble (maatwerk)
- de symmetrie en het ontwerp als geheel worden gerespecteerd; hiertoe wordt een architectuurhistorische analyse opgesteld
- in materiaal en detaillering sluit de ingreep aan op het niveau van het ensemble (onderscheid orde 2 en orde 3)
- ritmerende (verticale) elementen (vensteropeningen, voordeuren, portieken, erkers, balkons, topgevels, dakkapellen en hijsbalken) blijven gehandhaafd of krijgen bij vernieuwing tenminste een aan elkaar verwante en bij het ensemble passende vormentaal of krijgen bij vernieuwing de oorspronkelijke karakteristiek terug
- oorspronkelijke gevelindeling bij verbouw behouden
- bestaande daklijn (vorm, kleur) handhaven
- samenvoegingen (horizontaal en verticaal) zijn harmonieus mogelijk, waarbij deze ritmisch en symmetrisch passend zijn binnen de grotere geleding van het geheel
- bij samenvoeging blijft een functionele relatie in stand tussen de voorgevel en de plattegronden (geen schijngevels)
- voordeuren op perceelniveau worden – al dan niet functioneel - gehandhaafd, in ieder geval voor de woning/winkel op maaiveldniveau (behoud van de plint)
- in geval van samenvoegingen mag de ensemblewerking niet worden aangetast

Kaart

(Ver)bouwplan

Ik wil graag meer informatie over het (ver)bouwen van een:Maak een keuze AQO 1 Schepen Grachten AQO 2 Vaartuigen Grachten AQO 3 Arken en waterwoningen Grachten AQO 4 Installaties Grachten CAT Kiosken CAT Reclame (Centrum) CAT Scootsafes CAT Steigers en watertrappen CAT Verkeerskundige objecten en inrichting openbare ruimte CAT Windinstallaties VKB Aanbouwen VKB Balkons VKB Bijgebouwen VKB Dakkapellen VKB Dakramen VKB Dakterrassen en daktuinen VKB Erfafscheidingen VKB Gevelwijzigingen VKB Groene daken VKB Installaties VKB Kozijnwijzigingen VKB Zonnepanelen en -collectoren

$(document).ready(function () { $(".Tabs").tabs("select", "verbouwplan"); });

Dakramen

Dakramen zijn toevoegingen aan een dakvlak, die in het straatbeeld niet snel zullen storen en die mede daarom in veel gevallen vergunningvrij zijn. Ze kunnen zo worden aangebracht, dat de hoofdvorm van het dak behouden blijft en dakbedekking rondom aanwezig is. Vanwege de bijzondere kapvorm en cultuurhistorische waarde gelden deze criteria niet voor stolpboerderijen.

Uitgangspunten

Voldoende afstand tot de goot en nok is nodig om het dakvlak als eenheid te respecteren. Voor cultuur-historisch waardevolle gebieden is het nodig te zoeken naar (hoofd)vormen, die passen bij het karakter van de straat en de contour van het oorspronkelijke gebouw zichtbaar houden. De nadruk per pand of ensemble ligt hierbij eveneens op herhaling, terwijl in pandsgewijze bebouwing meer onderscheid mogelijk is. Mede vanwege de mogelijkheden om vergunningvrij een dakraam te plaatsen is geen onderscheid gemaakt tussen gebieden.

Beoordeling

Een dakraam kan eenvoudig getoetst worden als aan de volgende standaardcriteria wordt voldaan, waarbij kleine afwijkingen denkbaar zijn om herhalingsplannen mogelijk te maken. De criteria zijn geschreven met als doel zo veel mogelijk zekerheid te geven over een positief resultaat van de welstandstoets en een eenvoudige vergunningsprocedure.

Trendsetters

Plannen die gelijk zijn aan een trendsetter voldoen in vergelijkbare situaties ook aan redelijke eisen van welstand. Een plan dat een trendsetter volgt kan op eenvoudige wijze worden getoetst en vergund. Daarmee is niet gezegd dat kleine afwijkingen van trendsetters niet mogelijk zijn. Als

een afwijkend plan voldoende ‘familie’ is van de trendsetter, zal dit met grote zekerheid positief beoordeeld worden.

Gewogen oordeel

Initiatieven die niet passen binnen de standaardcriteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen kunnen eventueel toch aan redelijke eisen van welstand voldoen. Dit vraagt echter om een gewogen oordeel door de Commissie Omgevingskwaliteit (COK). Datzelfde geldt voor plannen in de ruimtelijke systemen waarvoor geen criteria zijn opgenomen. Hierbij worden naast de criteria voor veel voor-komende kleine bouwplannen de gebiedscriteria en eventuele andere criteria zoals de criteria voor erfgoed (hoofdstuk 5) gebruikt.

Monumenten, orde 1 en orde 2, en karakteristieke panden Weesp

Initiatieven die monumenten betreffen of bouwwerken van grote cultuurhistorische waarde (orde 1) worden niet eenvoudig getoetst, maar krijgen een gewogen oordeel door de COK waarbij de onder erfgoed vermelde criteria worden gebruikt als richtlijn. Dit geldt ook voor ingrepen in gevels of kappen grenzend aan de openbare ruimte van panden die zijn gewaardeerd met orde 2.

Criteria

Voor dit deelgebied geldt:

Algemeen

- dakramen zijn ondergeschikt aan het dakvlak, voldoende afstand houden tot goot, nok en andere elementen in het dakvlak
- vormgeving dakramen passend bij de karakteristiek van het pand
- op schuine daken vlak aanbrengen met een hellingshoek gelijk aan die van het dak
- meerdere exemplaren regelmatig rangschikken op horizontale lijn (ook met andere elementen als dakkapellen in het dakvlak)
- terughoudend detailleren
- kleuren komen overeen met het achterliggende dakvlak of zijn donker
- in de binnenstad bij panden met orde 1 niet boven vlieringniveau plaatsen

Erfgoed

Voor monumenten en beschermde gezichten geldt ook:

- geen dakramen in het voordakvlak
- dakramen in dwarskappen minstens 1,50 m uit de voor- en achtergevellijn

- plaatsen op een positie niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte en met inachtneming van de monumentale waarden
- dakkapellen, dakramen en andere toegevoegde elementen hebben opgeteld een breedte van niet meer dan 30% van de breedte van de kap
- dakramen verstoren het aanzien van het daklandschap niet

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 bezien 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 uitgangpunten 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.

Betekenissen 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 sparingen 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 grachten van de historische stad vormen een samenhangende stedenbouwkundige structuur. Het water is een drager van de openbare ruimte, die wordt begrensd door aaneengesloten straatwanden. Langs de overwegend stenige kades ligt een veelheid aan schepen, vaartuigen en arken.

Ruimtelijk systeem

De binnenstad vormt een goed bewaarde stedelijke structuur met veel grachten en singels, waarin een veelheid aan boten te vinden is. Het ontstaan van deze historische strucuur is het resultaat van het samenspel van de ondergrond, waterhuishouding en bebouwing. Er bestaat een sterke samenhang tussen de stedenbouwkundige structuren en het straatbeeld. Dit heeft met name aan de grachten geleid tot een hoge kwaliteit, waarbij de bebouwing een front vormt langs een ruim bemeten openbare ruimte met kades en water.

De boten en oevervoorzineingen maken goed zichtbaar deel uit van deze openbare ruimte. Tegen de kades in het gebied liggen allerlei boten. De vele (verbouwde) tjalken, steilstevens, aken en dekschuiten passen bij de maat en schaal van de openbare ruimte en dragen bij aan het authentieke beeld van Amsterdam als historische waterstad. Er is een aanzienlijke hoeveelheid arken, die mede door beperkte maten en een veelal terughoudende vormgeving niet op de voorgrond treedt.

Het streefbeeld voor de grachten bestaat uit kades met daarlangs boten die bijdragen aan het goed bewaarde historische karakter van de binnenstad. Boten die op hun plek zijn, zijn bescheiden van afmetingen en geven ruimte aan doorzichten tussen kade en water. In dit beeld past een afwisseling van historische of authentieke schepen en vaartuigen met daartussen zorgvuldig ontworpen arken. Deze boten dragen bij aan de levendigheid van de openbare ruimte en de aantrekkelijkheid van de stad. Standaard arken hebben geen meerwaarde voor het stadsbeeld. Voor generiek ontworpen arken is in het streefbeeld dan ook een onopvallende rol weggelegd.

Een bijzondere plek in het gebied is de museumhaven bij de toegang tot de IJ-tunnel. Hier zijn de ligplaatsen gereserveerd voor historische schepen.

Welstandsniveau

Voor de grachten geldt welstandsniveau ‘bijzonder’. Boten zijn aanwezig in en zichtbaar onderdeel van de openbare ruimte. In de context van het beschermd stadsgezicht en historisch stadsbeeld passen voor zowel de boten als de oevervoorzieningen omzichtigheid en terughoudendheid.

Beoordeling

Het beleid is gericht op behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een verantwoorde inpassing van boten en eventuele oevervoorzieningen in het historische stadsbeeld. Historische schepen en vaartuigen zijn vanwege de bijdrage aan het historisch karakter van de stad gewenst. Voor het overige is onnadrukkelijke aanwezigheid in het stadsbeeld uitgangspunt.

De beoordeling weegt het aanzien van de boot of oevervoorziening op zichzelf, ten opzichte van naastgelegen boten en in relatie tot het stadsbeeld. Dit moet leiden tot een evenwichtige compositie van boten met een verzorgde vormgeving, die wat betreft materiaal en kleur past in de cultuurhistorisch waardevolle 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