Welstand op het water



Gemeente Amsterdam

2018

INHOUD

Leeswijzer 3

Inleiding
- Welstand op het water 7
- Doel van de welstandsnota 7
- Reikwijdte 7

Hoofdlijnen welstand op het water
- Object 11
- Ruimtelijke context 13
- Welstandsniveau 13
- Beoordeling 15
- Welstandscriteria algemeen 16
- Welstandscriteria excessen 19
- Welstandscriteria erfgoed 19

Ruimtelijke systemen
- Grachten 26
- Amstel 32
- Stadshavens 38
- Landelijk Noord 42
- Buiten-IJ 46
- Kades 50
- Vaarten 54
- Industriehavens 58

Bijlagen
- Scheepsonderdelen 63
- Scheepssoorten en scheepstypen 71

Colofon 79

LEESWIJZER

De nota Welstand op het Water is geschreven om te worden gebruikt. Een opsteller van een plan moet erin kunnen vinden welke eisen op welke plek worden gesteld; de Commissie Ruimtelijke kwaliteit (CRK) moet op basis van de beschrijvingen en criteria een onderbouwd advies kunnen geven over de plannen.
Naast een praktisch gedeelte met beoordelingscriteria bevat deze nota ook algemene informatie over het hoe en waarom van welstand op het water en over de thema's die daarbij een rol spelen.

De Inleiding beschrijft de opzet van deze welstandsnota als inhoudelijk toetsingskader met uitgangspunten en criteria voor welstandstoets van objecten op en aan het water. Het gaat daarbij om objecten met een statisch karakter, die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren. Het doel is om de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn.

Hoofdlijnen welstand op het water is een toelichting op de soorten objecten, de ruimtelijke context en het niveau van welstand met de bijbehorende kaarten. Het bevat ook de algemene welstandscriteria, nadere overwegingen voor erfgoed en criteria voor eventuele excessen. Dit zijn de uitgangspunten en overwegingen aan de hand waarvan bij vervanging of aanpassing wordt beoordeeld of het uiterlijk van een object past.

Het hoofdstuk Ruimtelijke systemen is een praktische uitwerking van de hoofdlijnen in beoordelingscriteria. Omdat het uiterlijk van het object niet alleen op zichzelf wordt bekeken maar ook tot zijn recht komen in de omgeving, is daarbij onderscheid gemaakt tussen 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.

Tot slot is er een bijlage met daarin een lijst met namen van scheepsonderdelen en een lijst met scheepssoorten en scheepstypen, die een toelichting vormen op begrippen uit de scheepvaart.

Inleiding



WAAR?
- *Grachten (bijzonder)*
- *Amstel (bijzonder)*
- *Stadshavens (bijzonder)*
- *Landelijk Noord (bijzonder)*
- *Buiten-IJ (gewoon)*
- *Kades (gewoon)*
- *Vaarten (eenvoudig)*
- *Industriehavens (gewoon/eenv.)*

Ruimtelijke systemen
Het ruimtelijk systeem is de context van het plan. Om recht te doen aan de kwaliteit van de omgeving is de stad verdeeld in ruimtelijke systemen. Daarbij is het karakter van de aanwezige boten en de omgeving gewogen. Voor elk systeem is aangegeven welke kwaliteiten een rol spelen, wat het niveau van welstand is (bijzonder, gewoon, eenvoudig) en wat de uitgangspunten zijn voor de beoordeling.

WAT?
- *Schepen*
- *Vaartuigen*
- *Arken en waterwoningen*
- *Installaties*
- *Oevervoorzieningen*

Objecttype
Omdat niet alle objecten op eenzelfde manier kunnen worden beoordeeld zijn er op basis van kenmerken en uitgangspunten typen objecten aangewezen. Voor de boten is er een onderverdeling gemaakt in schepen, vaartuigen en arken. In aanvulling daarop zijn installaties en oevervoorzieningen onderscheiden.

CRITERIA
- *Naar gebied en type*
- *Op hoofdlijnen:*
  - *criteria algemeen*
  - *criteria excessen*
  - *criteria erfgoed*

Naar gebied en type
De criteria voor de verschillende gebieden en typen zijn geschreven als een praktische handreiking bij het opstellen van plannen. Ze geven een bandbreedte aan, waarbinnen een verandering vrijwel zeker voldoet aan redelijke eisen van welstand.
Een plan dat aan de criteria voldoet, zal normaal gesproken voldoen aan het gevraagde niveau van welstand. Dat betekent niet, dat deze criteria in alle gevallen letterlijk moeten worden overgenomen. Er is interpretatie mogelijk op basis van de stelregel 'Pas toe of leg uit'.
Beter mag, innovatieve oplossingen zijn bespreekbaar en maatwerk is in veel gevallen mogelijk. Waar nodig zal bij de interpretatie gebruik worden gemaakt van de criteria op hoofdlijnen.

Op hoofdlijnen
De criteria per type beschrijven een ondergrens, maar zijn ook te zien als een startpunt voor een gesprek over gewenste kwaliteiten. De criteria op hoofdlijnen vormen een interpretatiekader, waarmee redelijkheid kan worden gewogen en maatwerk te leveren is.
De algemene criteria beschrijven de grondslag van een goede vormgeving. Bij het gebruik en interpretatie van de criteria zijn zorgvuldigheid, proportionaliteit, terughoudendheid en bescheidenheid trefwoorden. Voor de beoordeling van eventuele buitensporigheden zijn excessencriteria opgenomen. Verder zijn om tegemoet te komen aan het behoud van historisch waardevolle boten overwegingen opgenomen voor erfgoed.

INLEIDING

Amsterdam is een waterstad. Water is bepalend voor de identiteit en aantrekkingskracht van Amsterdam. Het ligt ten grondslag aan de ruimtelijke structuur van de stad en is daarmee een zichtbaar onderdeel van de historische kwaliteiten. Tegelijkertijd is het een levendig onderdeel van het stadsbeeld.
Het water is belangrijk voor de kwaliteit van de openbare ruimte en wordt intensief benut. De grachten, de Amstel en het IJ worden net als de kanalen, vaarten en plassen gebruikt om te wonen, te werken en te recreëren.

Welstand op het water

De stad hecht waarde aan de ruimtelijke kwaliteit op en aan het water. Net als gebouwen zijn de objecten op en aan het water zoals woonarken en steigers onderdeel van hun omgeving. De verschijningsvorm is niet alleen een zaak van de eigenaar. Elke voorbijganger en omwonende wordt ermee geconfronteerd. Het is een publiek belang om daar zorgvuldig mee om te gaan.
Tegelijkertijd wil de gemeente burgers en ondernemers niet onnodig inperken in de mogelijkheden het uiterlijk van een boot of oevervoorziening af te stemmen op hun wensen. Dit geldt voor alle veranderingen, dus zowel aanpassingen als vervanging.
Het beoordelen op redelijke eisen van welstand is net al op de wal een manier om deze twee uitgangspunten in praktijk te brengen. Welstand op het Water is het inhoudelijk toetsingskader. Het bevat uitgangspunten en criteria voor welstandstoets van objecten op en aan het water met een statisch karakter, die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren.
Bij het opstellen van de criteria is rekening gehouden met het aanzien van de objecten op zichzelf en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. De criteria per type (schip, vaartuig of ark) opgenomen bij de ruimtelijk systemen zijn een handreiking om tot een plan te komen, dat voldoet aan redelijke eisen van welstand. Beter mag vanzelfsprekend ook, over andere oplossingen met een vergelijkbaar effect kan altijd worden gesproken. Voor maatwerk, innovatieve oplossingen en erfgoed zijn in de hoofdlijnen criteria en overwegingen opgenomen.

Doel van de welstandsnota

De welstandsnota is het kader voor beoordeling van veranderingen in het uiterlijk van objecten op of aan het water.
Wie een boot of oevervoorziening wil veranderen, moet voldoen aan verschillende voorwaarden. Welstand is er één van. Als het plan past in het bestemmingsplan of de voorwaarden van de ligplaatsvergunning, kan aan de hand van de uitgangspunten en criteria voor welstand worden beoordeeld of het uiterlijk past in de omgeving. Daarbij neemt de nota het aanzien van de stad en een verdeling in ruimtelijke systemen als uitgangspunt.
De foto’s in deze nota zijn opgenomen om de beschrijvingen te illustreren, niet als afbeelding van gewenste eigenschappen.

Doel van de nota is de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn. De nota sluit aan op de systematiek van ‘De Schoonheid van Amsterdam’, waarmee de gebouwde omgeving wordt beoordeeld. Met de nota is ook welstand op het water vindbaar, leesbaar en toepasbaar.

Reikwijdte

De nota bevat criteria voor schepen, vaartuigen en arken en waterwoningen, die niet bestemd zijn voor de vaart en langere tijd stilliggen. Zij worden in het algemeen als bouwwerk aangemerkt. De welstandsnota geeft voor deze bouwwerken criteria als bedoeld in de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Ook schepen en vaartuigen die langere tijd stilliggen, maar waarmee af en toe gevaren wordt, vallen onder deze nota. Daarbij gaat het om (historische) varende schepen en vaartuigen waarop wordt verbleven. Deze worden echter niet als bouwwerk aangemerkt. De welstandsnota geeft voor deze categorie

nadere regels als bedoeld in de Verordening op het binnenwater 2010.

Dat het drijvende bouwwerk niet bestemd moet zijn voor de vaart, sluit aan bij de terminologie van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. Bij de bepaling of een schip wel of niet voor de vaart is bestemd, kan gekeken worden naar:

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

De meeste van de hiervoor genoemde kenmerken spreken voor zich. De hier genoemde kenmerken moeten niet als cumulatief worden aangemerkt, maar zijn bedoeld als handvatten bij de beoordeling of een schip is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart.

Schepen en vaartuigen die bedoeld zijn om mee te varen en waarvan de primaire functie varen is, vallen niet onder deze nota.

Hoofdlijnen



HOOFDLIJNEN WELSTAND OP HET WATER

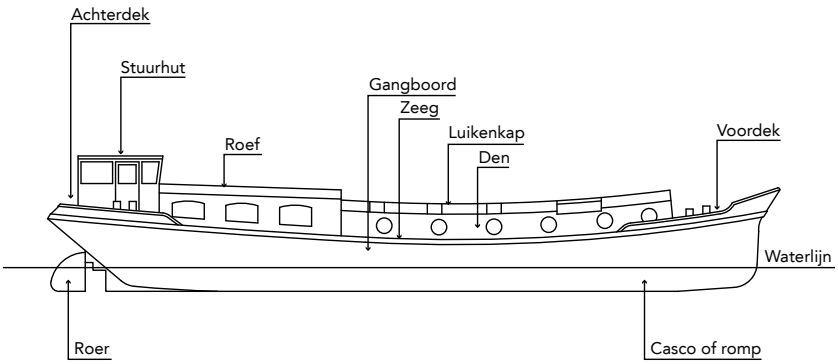
De aanwezigheid van boten en oevervoorzieningen in de grachten, havens en andere wateren bepaalt mede het beeld van Amsterdam. Bij de vervanging of aanpassing wordt beoordeeld of het uiterlijk passend is. Aangezien er veel verschillende soorten boten zijn en ook de ruimtelijke context sterk uiteenloopt, 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.

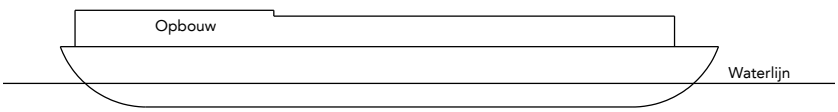
- *Schepen*

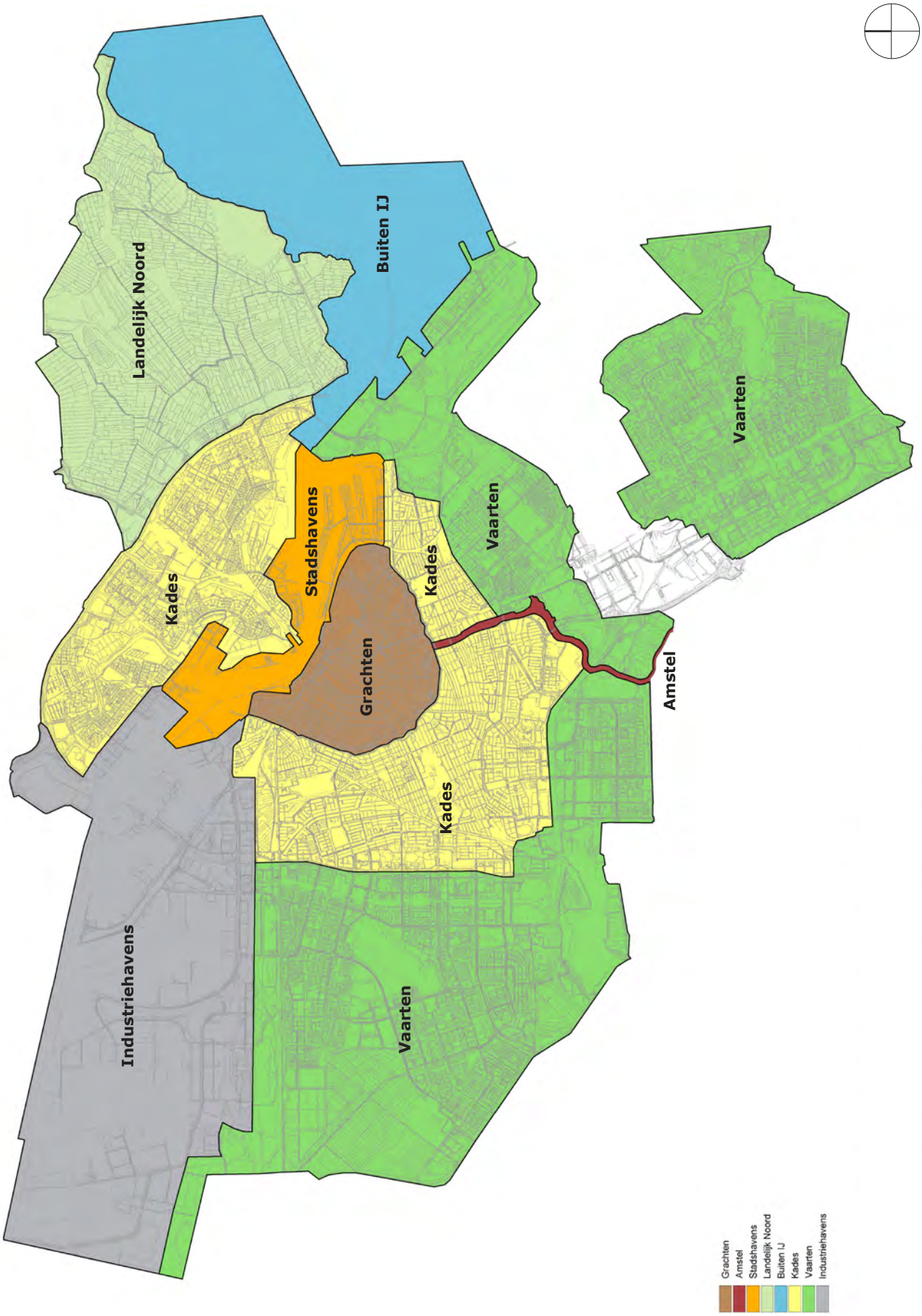
Een schip is een boot die herkenbaar is als een (van origine/authentiek) varend schip en daarbij behorende kenmerken. Een schip heeft in de regel een gezeegde romp met verhoogde stevens, stroomlijn en symmetrie. Al naar gelang het type is een schip voorzien van kenmerken zoals een voordek, achterdek,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



- *Vaartuigen*

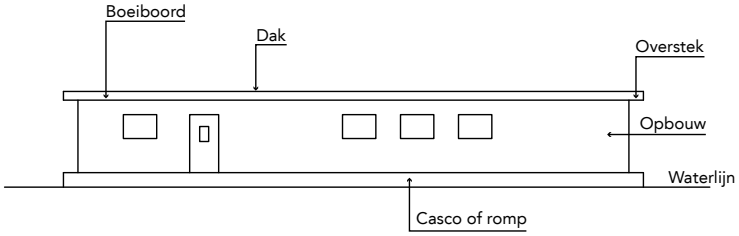
Een vaartuig heeft een casco van een (van origine) varend schip met een daarvan afwijkende opbouw, bijvoorbeeld ten behoeve van gebruik als woonverblijf.




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

- *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

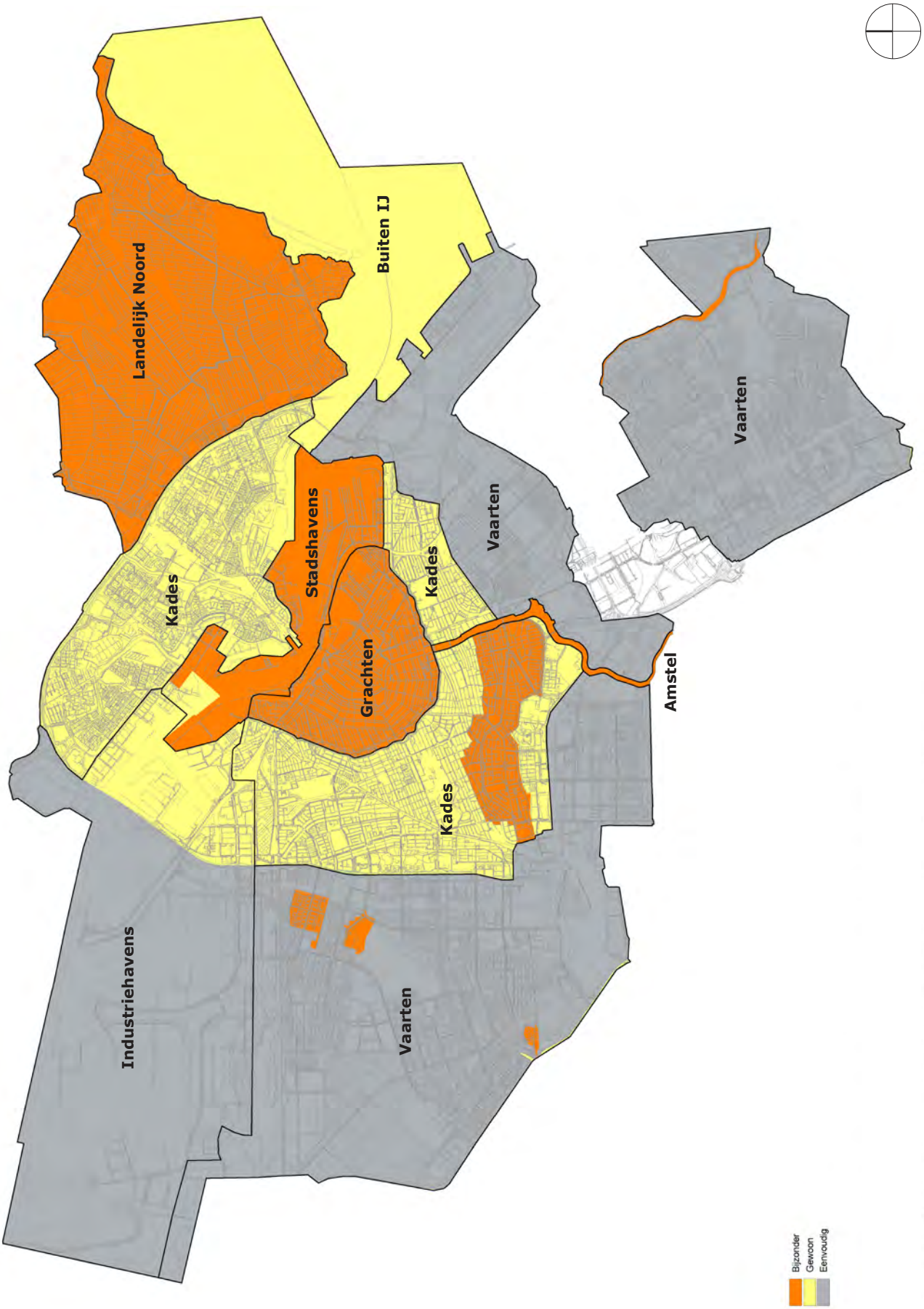
Behalve naar het uiterlijk van het object op zichzelf wordt ook gekeken of het object tot zijn recht komt in de omgeving. Gezien de verschillen tussen de delen van de stad is het logisch, dat de criteria niet overal gelijk zijn. Het uiterlijk van een ark zal in één van de grachten anders worden ervaren 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*

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.


Landelijk Noord
Buiten IJ
Vaarten
Vaarten
Kades
Stadshavens
Kades
Grachten
Amstel
Kades
Industriehavens
Vaarten
Bijzonder
Gewoon
Eenvoudig

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 welstandsbeleid 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 teveel 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, waar-

bij 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.

Ruimtelijke systemen



RUIMTELIJKE SYSTEMEN

De ruimtelijke systemen vormen een belangrijke pijler van het welstandsbeleid. Elk ruimtelijk systeem heeft zijn eigen karakter en dus eigen randvoorwaarden. Om een passende interpretatie van de criteria mogelijk te maken zijn beschrijvingen en uitgangspunten opgenomen, die zowel aangeven wat het streefbeeld is van het betreffende ruimtelijk systeem en het daarbij behorende welstandsniveau aangeven als uitgangspunten voor de beoordeling. Deze vormen de context voor de criteria, die een praktische vertaling zijn van de daarbij behorende eigenschappen. De beschrijvingen, uitgangspunten en criteria geven aan met welk beeld en met welke randvoorwaarden een ontwerper rekening moet houden bij het maken van plannen.

Ruimtelijke systemen

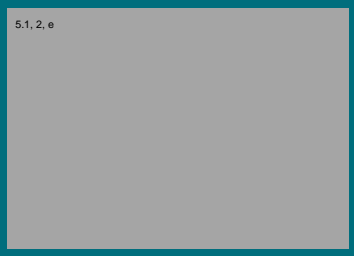
De ruimtelijke systemen vormen het patroon van de stad. Het zijn zones waarin het water, de boten en de oevervoorzieningen een gelijksoortig karakter hebben. Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de welstand voor bouwwerken op het land. Amsterdam onderscheidt voor het water de volgende ruimtelijke systemen:

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

Beoordeling

Aan de hand van de uitgangspunten en criteria is te beoordelen of bouwplannen passen in het karakter van het systeem.
Niet in alle gevallen zal een plan zich hier geheel naar voegen, maar dat betekent niet altijd dat het ontwerp niet voldoet aan redelijke eisen van welstand. Een voorbeeld zijn de in een aantal systemen genoemde verhoudingen van de lengte van roef en stuurhut ten opzichte van de lengte van een schip, die betrekking hebben op beurtschepen of luxe motors. Ze passen in de regel ook bij andere typen waaronder klippers en aken. Het met deze verhoudingen beschreven beeld is in beginsel ook van toepassing op van de klassieke binnenvrachtvaart afwijkende typen zoals sleepboten en coasters. Voor andere typen schepen zoals directievaartuigen en passagiersschepen is interpretatie niet te vermijden en zal gebruik moeten worden gemaakt van aanvullende overwegingen zoals opgenomen in de hoofdlijnen voor welstand op het water. Dit geldt ook voor andere afwijkingen van de criteria voor ruimtelijke systemen. Hiermee is maatwerk met respect voor de context mogelijk.
Voor plannen die buiten de criteria of de ruimtelijke context vallen, wordt gebruik gemaakt van de algemene criteria en, indien van toepassing, de criteria voor erfgoed. Hiermee is waar nodig maatwerk te leveren om in te spelen op veranderende omstandigheden, historische waarden en nieuwe opgaven. Daarbij zal het streefbeeld voor het ruimtelijk systeem en het karakter van de omgeving worden meegewogen.

Grachten



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:

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen

- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen
- Het schip past in de maat en schaal van de omgeving
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp

- De romp heeft een vorm passend bij het (oorspronkelijke) type schip met daarbij passende verhoudingen tussen lengte, breedte en hoogte
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het schip

Opbouw

- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip met de daarbij behorende hoogteverschillen
- Schepen hebben een hoofdopbouw met een beperkte hoogte en zijn afgestemd op het type tenminste twee van de volgende onderdelen:
  - een voordek van tenminste 2,00 meter
  - een achterdek van tenminste 0,50 meter
  - doorgaande gangboorden van tenminste 0,20 meter breedte, die ter plekke van de stuurhut onderbroken kunnen zijn
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%
- Ramen en deuren in de wanden van de opbouw volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak
- Daken volgen de lijnen van de romp (zeeg) en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend met een maximum van 15 graden
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,10 meter
- Koekoeken aanbrengen op het dak van de opbouw in de lengte-as van het schip met een hoogte van niet meer dan 0,25 meter
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Geen hekken, kooien en dergelijke (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek



Materiaal en kleur

- De romp en opbouw inclusief onderdelen zoals kozijnen zijn van metaal of hout (geen golfplaat of kunststof)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip
- De romp en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen

- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen romp en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip
- Het vaartuig past in de maat en schaal van de omgeving

Romp

- De romp is van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en in beginsel geschikt om te varen
- De romp heeft verhoudingen passend bij het (oorspronkelijke) type schip met herkenbare stevens
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het scheepstype

Opbouw

- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- De gevels aan straat- en waterzijde zijn voorzien van transparante openingen met een oppervlak van minstens 15% (geen gesloten gevels)
- Ramen zijn niet direct aangesloten op de romp en/of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,10 meter
- Geen hekken, kooien en dergelijke (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Daken zijn:
  - licht gebogen of hellend in de dwarsrichting met een maximale helling van 15 graden (eventueel uitvoeren als lessenaarsdak met de hoge zijde aan de waterkant)
  - in geval van een plat dak uitgevoerd met een bescheiden overstek voorzien van een boeibord van 0,10 meter hoogte danwel een vergelijkbare overgang
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw inclusief onderdelen zoals kozijnen zijn van metaal of hout (geen golfplaat of kunststof)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)



- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het oorspronkelijke type schip
- De romp en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen
- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- Arken zijn in beginsel rechthoekig van vorm
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen casco en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het geheel

Casco
- Het casco is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen

Opbouw
- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- De gevels aan straat- en waterzijde zijn voorzien van transparante openingen met een oppervlak van minstens 15% (geen gesloten gevels)
- Ramen zijn niet direct aangesloten op de romp en/of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,10 meter
- Eventuele terrassen of balkons zijn gesitueerd aan de korte zijde of uitgevoerd als loggia aan de lange waterzijde
- Aan de waterzijde eventueel een zeembalkon aanbrengen met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Geen hekken, kooien, toegevoegde terrassen en dergelijke aanbrengen
- Daken zijn licht gebogen of hellend in de dwarsrichting met een flauwe hellingshoek tussen 5% en 15% voorzien van een boeibord van niet meer dan 0,10 meter hoog
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- Het casco is van metaal of beton
- De opbouw is van hout of metaal (geen golfplaat of kunststof, ook niet voor kozijnen en deuren)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren en voor de opbouw eventueel wittinten
- Het casco en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen

- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:

- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties

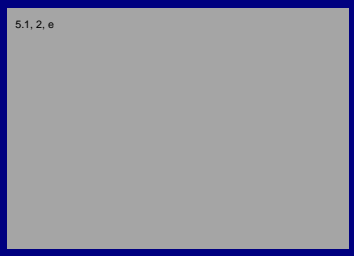
- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Criteria oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken

- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of donker geverfd metaal

Amstel



De Amstel is één van de identiteitsdragers van de stad. De rivier is een doorgaande lijn, die verschillende sferen verbindt. Het water komt vanuit het landelijk gebied Amsterdam in en verandert geleidelijk van water met groene oevers in een stedelijke openbare ruimte met hoge kades. Langs de oevers ligt een veelheid aan schepen, vaartuigen en arken.

RUIMTELIJK SYSTEEM

Het weidse water van de Amstel rijgt gebiedstypen met verschillende sferen aaneen. Aan de rand van de binnenstad doorsnijdt de rivier de 19e eeuwse ring met op de kades laanbeplanting waarachter aaneengesloten individuele panden schuil gaan, de parkachtige zone waarin de grote architectonische eenheden van de gordel '20-'40 staan, gebieden waar bedrijvigheid heeft plaats gemaakt voor grootschalige kantoren of woningbouw en ter hoogte van de Ring het landelijk groen van het Hollandse veenweidegebied. De oevers hebben een openbaar en wisselend groen karakter. De schepen, vaartuigen en arken langs de oever vormen rijen met daartussen hier en daar een doorzicht.

Het streefbeeld voor de Amstel is erop gericht de belevingskwaliteit van de rivier verbeteren met oog voor het behoud van de verschillende sferen langs het water. De openbare ruimte van de oevers is te beschouwen als een aantrekkelijke boulevard met daarlangs ligplaatsen voor zowel schepen en vaartuigen als arken met daartussen doorzichten. Hier liggen goed ontworpen boten en historische schepen en vaartuigen. Deze verzorgde boten begeleiden de van groen voorziene oevers. De boten vormen een verrijking van de wandeling langs de oevers of een vaartocht over de rivier.

Welstandsniveau

Voor de Amstel geldt welstandsniveau 'bijzonder'. Boten zijn aanwezig in en zichtbaar onderdeel van de openbare ruimte. In de Watervisie heeft de stad de ambitie opgenomen van de oevers een aantrekkelijke boulevard te maken. De welstandscriteria zijn bedoeld om de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten. Veranderingen moeten op zorgvuldige wijze worden ingepast en een bijdrage leveren aan de beleving van de omgeving.

Beoordeling

Het beleid is gericht op versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een zorgvuldige inpassing van boten en oevervoorzieningen in de sfeer van de Amstel.
De beoordeling weegt allereerst het aanzien van de boot op zichzelf en in relatie tot naastgelegen boten. Gevraagd wordt een evenwichtige en verzorgde vormgeving, die ook wat betreft materiaal en kleur past in de omgeving. Ten aanzien van de oevervoorzieningen geldt een zorgvuldige afstemming op het type oever met aandacht voor de doorgaande lijnen van de waterkant.



CRITERIA

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

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen
- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw
- De vormgeving is zorgvuldig en duurzaam met oog voor detail
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor symmetrie in de lengterichting en verhoudingen
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het (oorspronkelijke) type schip
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Schepen hebben afgestemd op het type een voordek, achterdek en gangboorden met bruikbare maten
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%
- Daken volgen de lijnen van de romp (zeeg) en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend met een maximum van 15 graden
- Ramen en deuren in de wanden van de opbouw volgen de zeeg met één doorgaande lijn en sluiten niet direct aan op gangboord of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- Koekoeken aanbrengen op het dak van de opbouw in de lengte-as van het schip
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Geen hekken, kooien, terrassen en dergelijke aanbrengen (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw inclusief onderdelen zoals kozijnen zijn in beginsel van metaal of hout (geen golfplaat of kunststof)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing



- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip
- De romp en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding van een bedrijf aan boord:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen
- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen romp en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Scheepskenmerken behouden
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp is van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en in beginsel geschikt om te varen
- De romp heeft verhoudingen passend bij het (oorspronkelijke) type schip met herkenbare stevens
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- De gevels aan straat- en waterzijde zijn voorzien van transparante openingen met een oppervlak van minstens 15% (geen gesloten gevels)
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- Geen hekken, kooien en dergelijke aanbrengen (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Daken zijn licht gebogen, hellend in de dwarsrichting of plat
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn in beginsel van metaal of hout
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het oorspronkelijke type schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding van een bedrijf aan boord:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw



Criteria arken en waterwoningen

Algemeen
- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- Arken zijn in beginsel rechthoekig van vorm
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen casco en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van het casco niet overschrijdt
- Aanpassingen en toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het geheel

Casco
- Het casco is in beginsel gesloten van karakter

Opbouw
- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- De gevels aan straat- en waterzijde zijn voorzien van transparante openingen met een oppervlak van minstens 15% (geen gesloten gevels)
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- Aan de waterzijde eventueel een zeembalkon aanbrengen met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Daken zijn licht gebogen, hellend in de dwarsrichting of plat
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- Materialen zijn representatief, duurzaam en/of terughoudend zoals metaal of beton voor het casco en daken van metaal of bitumen/EPDM danwel met begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren en voor de opbouw eventueel in wittinten

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding voor een bedrijf aan boord:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen
- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn rangschikken afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:
- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties
- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Criteria oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of metaal
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Overige oevervoorzieningen

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Stadshavens



De stadshavens vormen het gezicht van Amsterdam aan het IJ. Het is een levendige zone met een eigen sfeer, waarin industrie plaats heeft gemaakt voor wonen en werken aan het water. Met de herontwikkeling is langs de kades ruimte gekomen voor ligplaatsen, die voornamelijk zijn gereserveerd voor schepen.

RUIMTELIJK SYSTEEM

Met de herontwikkeling van oude industriehavens aan beide zijden van het IJ is een nieuw stedelijk milieu ontstaan met water als verbindende factor, waarin hergebruik en nieuwbouw samengaan. Langs het IJ is een nieuw stadsfront ontstaan met verschillende sferen en gemengd gebruik. Wisselende samenstellingen van aaneengesloten woningbouw, appartementenblokken, bedrijfspanden geven iedere plek een eigen gezicht. Tussen deze nieuwbouw zijn voormalige havengebouwen gehandhaafd.
Van groot belang voor de identiteit van het gebied zijn de oude kades, die zijn omgevormd tot nieuwe openbare ruimte. Deze kades zijn overwegend hoog en stenig met een robuuste afwerking. Vanaf deze kades is er onbelemmerd zicht op het water en de daaraan afgemeerde boten. Het overgrote deel van de ligplaatsen is dwars op de kade gelegd en gereserveerd voor schepen. Deze schepen dragen net als de gehandhaafde havengebouwen bij aan de authenticiteit van de havens. Het grootste deel komt uit de binnenvaart, maar er zijn ook schepen uit de zeevaart afgemeerd.

Het streefbeeld voor de stadshavens gaat uit van versterking van de combinatie tussen de robuustheid van de industriële havens en de verzorgde nieuwe bebouwing. Aan de kades is plek voor historische schepen en authentieke boten met een robuust karakter. Het zijn stevige schepen met ruimte om te wonen en werken in de romp zoals tjalken, aken, spitsen en kustvaarders. Deze passen net als de oude bebouwing bij het industriële karakter en dragen bij aan de levendigheid en eigenheid van het havengebied.

Welstandsniveau

Voor de stadshavens geldt welstandsniveau ‘bijzonder’ uitgezonderd een deel aan de westzijde, waarvoor het welstandsniveau ‘gewoon’ van toepassing is. De boten in dit ruimtelijk systeem zijn voornamelijk schepen afgemeerd aan kades. Vaartuigen en arken zijn hier minder op hun plaats. De schepen maken onderdeel uit van een havenlandschap met een geheel eigen ruimtelijke kwaliteit en karakter. Door de grote schaal van de havens is het een gebied, waarin schepen van allerlei modellen en formaten kunnen liggen. Ze moeten een bijdrage leveren aan het beeld van de openbare ruimte. Om het karakter van het gebied te bewaren is voor oevervoorzieningen een grote mate van terughoudendheid op zijn plaats.

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 havenbeeld. Schepen zijn vanwege de bijdrage aan het karakter van de havens gewenst. Voor het overige 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 evenwichtige compositie van boten met een verzorgde vormgeving, die wat betreft materiaal en kleur past in het havenbeeld.



CRITERIA

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

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen

- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw
- De vormgeving is zorgvuldig en duurzaam met oog voor detail
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor symmetrie in de lengterichting en verhoudingen
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal afstemmen op het (oorspronkelijke) type schip

Romp

- De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het (oorspronkelijke) type schip
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw

- De opbouw en eventuele hekwerken passen bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Schepen hebben afgestemd op het type een voordek, achterdek en gangboorden met bruikbare maten
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%
- Daken volgen de lijnen van de romp en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend
- Ramen passen in de compositie van de opbouw, volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Geen hekken, kooien en dergelijke aanbrengen (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip



Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen

- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen romp en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp

- De romp is van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en in beginsel geschikt om te varen
- De romp heeft verhoudingen passend bij het (oorspronkelijke) type schip met herkenbare stevens
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw

- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- Geen gesloten gevels, ramen niet direct aansluiten op de romp en/of dak
- Daken zijn licht gebogen, hellend in de dwarsrichting of plat
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Geen hekken, kooien en dergelijke aanbrengen (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw zijn in beginsel van metaal of hout
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het oorspronkelijke type schip

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen

- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- Arken zijn in beginsel rechthoekig van vorm
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen casco en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het geheel



Casco
- Het casco is gesloten van karakter

Opbouw
- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- De gevels aan straat- en waterzijde zijn voorzien van transparante openingen met een oppervlak van minstens 15% (geen gesloten gevels)
- Daken zijn licht gebogen, hellend in de dwarsrichting of plat
- Ramen zijn in beginsel niet direct aangesloten op de romp en/of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Eventuele terrassen of balkons zijn gesitueerd aan de korte zijde of uitgevoerd als loggia aan een lange zijde
- Aan de waterzijde eventueel een zeembalkon aanbrengen met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Geen hekken, kooien, toegevoegde terrassen en dergelijke aanbrengen
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- Het casco is van metaal of beton
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren en voor de opbouw eventueel in wittinten

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen
- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

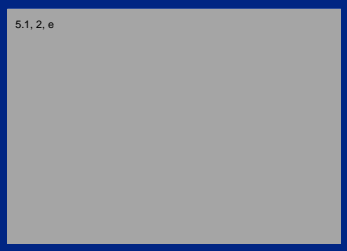
Schotelantennes:
- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties
- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Criteria oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Landelijk Noord



Landelijk Noord is het noordelijk buitengebied van Amsterdam. Het is een open veenweidegebied met verspreide bebouwing doorsneden door sloten en vaarten en vaarten. Het is een gebied met een grote landschappelijke waarde.

RUIMTELIJK SYSTEEM

Landelijk Noord is een waardevol agrarisch landschap buiten de Ring aan de rand van het Buiten-IJ. Het is een veenweidegebied dat vooral bestaat uit grasland doorsneden door sloten met groene oevers, waarin een aantal dorpen te vinden is. Bijzondere landschappelijke elementen waaraan een enkele boot ligt, zijn de voormalige Zuiderzeedijk (Durgerdammer- en Uitdammerdijk) en het Noordhollandsch Kanaal aan de randen van het gebied.

In het streefbeeld voor Landelijk Noord ligt de nadruk op het ruime groen van het overwegend agrarische landschap met hier en daar bebouwing, waarin verzorgde boten gelegen aan met natuurlijke oevers op onnadrukkelijk wijze zijn ingepast met terughoudende vormgeving en kleurstelling.

Welstandsniveau

Voor Landelijk Noord geldt welstandsniveau ‘bijzonder’. De boten in dit ruimtelijk systeem zijn voornamelijk arken afgemeerd aan de oevers van het kanaal. In het open landschap zijn de boten onnadrukkelijk aanwezig, wat strookt met het grote belang van dit cultuurhistorisch waardevolle gebied. Om het karakter van het gebied te bewaren is voor zowel de boten als de oevervoorzieningen een grote mate van terughoudendheid op zijn plaats.

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 landschap. Onnadrukkelijke aanwezigheid is het 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 evenwichtige compositie van boten met een verzorgde vormgeving, die wat betreft materiaal en kleur past in het veenweidegebied.



CRITERIA

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

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen

- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw
- De vormgeving is zorgvuldig en duurzaam met oog voor detail
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor symmetrie in de lengterichting en verhoudingen
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp

- De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het (oorspronkelijke) type schip
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw

- De opbouw en eventuele hekwerken passen bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Schepen hebben afgestemd op het type een voordek, achterdek en gangboorden met bruikbare maten
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%
- Daken volgen de lijnen van de romp en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend
- Ramen passen in de compositie van de opbouw, volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Geen hekken, kooien en dergelijke aanbrengen (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen

- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen romp en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp

- De romp is van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en in beginsel geschikt om te varen
- De romp heeft verhoudingen passend bij het (oorspronkelijke) type schip met herkenbare stevens
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw

- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- Geen gesloten gevels, ramen zijn niet direct aangesloten op de romp en/of dak
- Daken zijn licht gebogen, hellend in de dwarsrichting of plat
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Geen hekken, kooien en dergelijke aanbrengen (uitgezonderd relingen voor de veiligheid)
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw zijn in beginsel van metaal of hout
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het oorspronkelijke type schip

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen

- De vormgeving en detaillering zijn zorgvuldig en duurzaam
- Arken zijn in beginsel rechthoekig van vorm
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen casco en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het geheel

Casco

- Het casco is gesloten van karakter

Opbouw
- De vormgeving van de opbouw is evenwichtig
- De gevels aan straat- en waterzijde zijn voorzien van transparante openingen met een oppervlak van minstens 15% (geen gesloten gevels)
- Daken zijn licht gebogen, hellend in de dwarsrichting of plat
- Ramen zijn in beginsel niet direct aangesloten op de romp en/of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Eventuele terrassen of balkons zijn gesitueerd aan de korte zijde of uitgevoerd als loggia aan een lange zijde
- Aan de waterzijde eventueel een zeembalkon aanbrengen met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Geen hekken, kooien, toegevoegde terrassen en dergelijke aanbrengen
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- Het casco is van metaal of beton
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas)
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren en voor de opbouw eventueel in wittinten

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

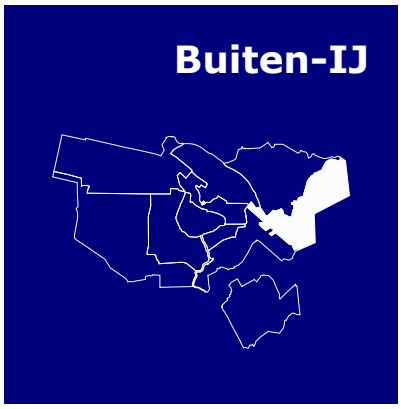
Zonnecollectoren en zonnepanelen
- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijhouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:
- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties
- Uit het zicht plaatsen
- Vormgeving en kleur terughoudend

Criteria oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken
- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of metaal
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving



Het Buiten-IJ is een groot water met overwegend groene oevers aan de oostzijde van de stad. Rond het IJ-meer is het water weids. Hier liggen voornamelijk schepen en vaartuigen.

RUIMTELIJK SYSTEEM

De boten liggen aan de rand van groot water. De kades en dijken waaraan de boten liggen zijn overwegend groen. Er is onbelemmerd zicht op de boten. Het overgrote deel van de ligplaatsen ligt dwars op de kade en is gereserveerd voor schepen. Van belang voor de welstandsbeoordeling is, dat de boten private objecten in de openbare ruimte zijn.

Welstandsniveau

Het Buiten-IJ ligt aan de oostzijde van de stad en gaat over in het IJmeer. Het wordt begrensd door dijken en kades met groene oevers, waarlangs schepen en vaartuigen liggen. Er is vanuit de omgeving onbelemmerd zicht op de boten.

Het streefbeeld voor het Buiten-IJ gaat uit van schepen afgemeerd aan groene oevers, die thuis zijn op het ruime water aan de rand van de voormalige Zuiderzee. Het gaat uit van verzorgde boten met een robuuste vormgeving en terughoudende kleurstelling, die zonder op de voorgrond te treden een bijdrage leveren aan het nautisch karakter van het gebied.

Beoordeling

Het beleid is gericht op behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een verantwoorde inpassing van boten en eventuele oevervoorzieningen in hun omgeving met behoud van het groene karakter. Schepen zijn vanwege de bijdrage aan het karakter van het gebied gewenst. Voor het overige is onnadrukkelijke aanwezigheid uitgangspunt.
De beoordeling weegt het aanzien van de boot of oevervoorziening op zichzelf en in relatie tot het landschap.



CRITERIA

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

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen
- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het (oorspronkelijke) type schip
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- Gangboorden rondom vrijhouden
- De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uit te voeren als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De opbouw en eventuele hekwerken passen bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Daken volgen de lijnen van de romp en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend
- Ramen passen in de compositie van de opbouw, volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters



Criteria vaartuigen

Algemeen
- Vaartuigen hebben een romp gebouwd voor en anders geschikt om te varen op de Nederlandse (binnen)wateren
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp is van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en in beginsel geschikt om te varen
- De romp heeft herkenbare stevens en doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De architectuur van de opbouw is afgestemd op de vorm van de romp en overschrijdt de buitenmaten daarvan niet
- De gevels zijn voorzien van openingen met een oppervlak van minstens 15% van het gevelvlak (geen gesloten gevels)
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,15 meter
- In plaatsing en vorm zijn elementen zoals ramen en deuren afgestemd op de compositie van de opbouw en het betreffende gevelvlak
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Hekken zijn open van karakter
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen
- De vormgeving is alzijdig en verzorgd
- De hoofdvorm is in beginsel rechthoekig

Casco
- Het casco is rechthoekig en gesloten

Opbouw
- De opbouw overschrijdt de buitenmaten van het casco niet met uitzondering van een eventueel zeembalkon
- Gevels zijn voorzien van openingen met een gezamenlijk oppervlak van minstens 15%
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- In vorm en plaatsing zijn de architectonische elementen van de opbouw waar-



onder ramen en deuren afgestemd op de gevelcompositie
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- Het casco is van beton of metaal
- De opbouw is in beginsel van hout of metaal
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Uitgevoerd in gedekte, terughoudende kleuren danwel wittinten

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen
- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:
- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

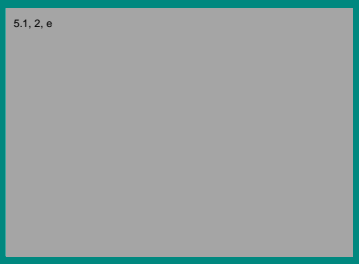
Overige installaties
- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Criteria oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken
- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of metaal
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Overige oevervoorzieningen
- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Kades



De kades vormen een stedelijk gebied van afwisselende maat en schaal, waarin doorgaande straatwanden en veelal groene kades de toon zetten.

RUIMTELIJK SYSTEEM

Het gebied kades bestaat voornamelijk uit stadsuitbreidingen aangelegd in de twintigste eeuw met daartussen enkele oudere linten. Het gebied wordt overwegend gekenmerkt door seriematige bebouwing, die deels kleinschalig is zoals de dorpse arbeidersbuurten van Noord en deels een grotere schaal heeft met doorgaande gevels van het beschermde gezicht in Zuid.
De boten liggen voor een deel in de verzorgde openbare ruimte van lanen en straten, maar ook aan randen van groengebieden en achterterreinen van voormalige bedrijven die met recente (her)ontwikkelingen steeds vaker deel uitmaken van het stadsbeeld.

Het streefbeeld voor kades bestaat uit een opgeruimde openbare ruimte met langs de oevers verzorgde boten, die in vormgeving en kleurstelling niet op de voorgrond treden.

Welstandsniveau
Voor de kades geldt voor het overtgrote deel het welstandsniveau ‘gewoon’ en deels het niveau ‘bijzonder’. De boten in dit ruimtelijk systeem liggen veelal goed zichtbaar in een openbare ruimte met aaneengesloten straatwanden. De boten en oevervoorzieningen zijn daarmee onderdeel van het straatbeeld. Ze hebben invloed de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Beoordeling
Het beleid is gericht op behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een verantwoorde inpassing van boten en eventuele oevervoorzieningen in hun omgeving met behoud van het karakter. 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, die wat betreft materiaal en kleur past in de stedelijke 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:

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen
- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het (oorspronkelijke) type schip
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- Gangboorden rondom vrijhouden
- De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De opbouw en eventuele hekwerken passen bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Daken volgen de lijnen van de romp en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend
- Ramen passen in de compositie van de opbouw, volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen
- Vaartuigen hebben een romp gebouwd voor en anders geschikt om te varen



op de Nederlandse (binnen)wateren
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor de onderlinge verhoudingen tussen romp en opbouw, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp is van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en in beginsel geschikt om te varen
- De romp heeft een verhouding tussen lengte, breedte en hoogte passend bij het (oorspronkelijke) type schip
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- Gangboorden rondom vrijhouden
- Hekken zijn open van karakter
- De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De architectuur van de opbouw is afgestemd op de vorm van de romp en overschrijdt de buitenmaten daarvan niet
- De gevels zijn voorzien van openingen met een oppervlak van minstens 15% van het gevelvlak (geen gesloten gevels)
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend (hellingshoek hoogstens 15 graden) met eventueel een bescheiden overstek en boeibord
- Eventuele dakramen steken niet meer dan 0,10 meter boven het dak uit
- In plaatsing en vorm zijn architectonische elementen zoals ramen en deuren afgestemd op de compositie van de opbouw en het betreffende gevelvlak
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Hekken zijn open van karakter
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen
- De vormgeving is alzijdig en verzorgd, waarbij de opbouw de buitenmaten van het casco niet overschrijdt
- De hoofdvorm is in beginsel rechthoekig

Casco
- Het casco is rechthoekig en gesloten

Opbouw
- De opbouw overschrijdt de buitenmaten van het casco niet met uitzondering van een eventueel zeembalkon met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Gevels zijn voorzien van openingen met een gezamenlijk oppervlak van minstens 15%

- Daken zijn plat met een bescheiden dakoverstek, licht gebogen of licht hellend (hellingshoek hoogstens 15 graden) en eventuele boeiborden hebben bescheiden afmetingen
- Eventuele dakramen en luiken steken niet meer dan 0,10 meter boven het dak uit
- In vorm en plaatsing zijn de architectonische elementen van de opbouw waaronder ramen en deuren afgestemd op de gevelcompositie
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- Het casco is van beton of metaal
- De opbouw is in hoofdzaak van hout of metaal
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Uitgevoerd in gedekte, terughoudende kleuren danwel in wittinten

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen

- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:

- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties

- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of metaal
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Overige oevervoorzieningen

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving



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:

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen
- Schepen zijn gebouwd en geschikt om te varen
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp heeft herkenbare stevens en doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter met eventueel bescheiden patrijspoorten afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Daken volgen de lijnen van de romp en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend
- Ramen passen in de compositie van de opbouw
- Dakramen zijn vlak op het dak geplaatst
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen
- Vaartuigen hebben een romp die is gebouwd om te varen
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip



Romp

- De romp is gebouwd en geschikt om te varen
- De romp heeft herkenbare stevens en doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw

- De architectuur van de opbouw is afgestemd op de vorm van de romp en overschrijdt de buitenmaten daarvan niet
- De gevels zijn voorzien van openingen met een oppervlak van minstens 15% van het gevelvlak (geen gesloten gevels)
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend
- Eventuele dakramen steken niet meer dan 0,10 meter boven het dak uit
- In plaatsing en vorm zijn architectonische elementen zoals ramen en deuren afgestemd op de compositie van de opbouw en het betreffende gevelvlak
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Hekken zijn open van karakter
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen

- De vormgeving is alzijdig en verzorgd
- De hoofdvorm is in beginsel rechthoekig

Casco

- Het casco is rechthoekig en gesloten

Opbouw

- De opbouw overschrijdt de buitenmaten van het casco niet met uitzondering van een eventueel zeembalkon met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Gevels zijn voorzien van openingen met een gezamenlijk oppervlak van minstens 15%
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend
- Eventuele dakramen en luiken steken niet meer dan 0,10 meter boven het dak uit
- In vorm en plaatsing zijn de architectonische elementen van de opbouw waaronder ramen en deuren afgestemd op de gevelcompositie
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- Het casco is van beton of metaal
- De opbouw is in beginsel van hout of metaal
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Uitgevoerd in gedekte, terughoudende kleuren danwel in wittinten

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen

- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:

- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties

- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of metaal
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Overige oevervoorzieningen

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Industrie-havens



De industriehavens liggen aan de westzijde van de stad. Het is een grootschalig werkgebied met een geheel eigen sfeer.

RUIMTELIJK SYSTEEM

De industriehavens zijn een gebied, waarin grootschalige bedrijvigheid de toon zet. De boten en oevervoorzieningen hebben een beperkte invloed op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Binnen de Ring moet rekening worden gehouden met een herontwikkeling tot een gemengd gebied, waarin ook ruimte is voor kleinere bedrijvigheid en wonen.

Het streefbeeld voor de industriehavens is om de boten onnadrukkelijk in te passen aan de oevers en kades van het robuuste en grootschalige havengebied.

Welstandsniveau

Voor de industriehavens binnen de Ring geldt welstandsniveau ‘gewoon’. 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. Buiten de Ring geldt het niveau ‘eenvoudig’, waarbij vanwege de beperkte invloed van boten en oevervoorzieningen op de ruimtelijke kwaliteit in deze veelal grootschalige omgeving de toets met name geldt voor het aanzien van het object op zichzelf.

Beoordeling

Het beleid is gericht op behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een verantwoorde inpassing van boten en eventuele oevervoorzieningen, waarbij binnen de Ring rekening moet worden gehouden met de mogelijke herontwikkeling tot een gebied met een gemengd karakter waarin werken en wonen samengaan.
De beoordeling weegt het aanzien van de boot of oevervoorziening op zichzelf en in relatie tot het aanzien van de omgeving en de mogelijke ontwikkeling daarvan. Dit moet binnen de Ring leiden tot een evenwichtige compositie van boten met een verzorgde vormgeving, daarbuiten is het voorkomen van contrasten met de omgeving het uitgangspunt.

CRITERIA

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

- Schepen
- Vaartuigen
- Arken en waterwoningen
- Installaties
- Oevervoorzieningen

Criteria schepen

Algemeen
- Schepen zijn gebouwd en geschikt om te varen
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp
- De romp heeft herkenbare stevens en doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter met eventueel bescheiden patrijspoorten afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw
- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip
- Daken volgen de lijnen van de romp en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend
- Ramen passen in de compositie van de opbouw
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur
- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig
- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bord bevestigd tegen de opbouw
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef
  - op de den geschilderde letters

Criteria vaartuigen

Algemeen
- Vaartuigen hebben een romp die is gebouwd om te varen
- De vormgeving is in beginsel alzijdig en symmetrisch over de lengte-as, waarbij de opbouw de buitenmaten van de romp niet overschrijdt
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen zijn in vorm, maat en schaal afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip

Romp

- De romp is gebouwd en geschikt om te varen
- De romp heeft herkenbare stevens en doorgaande lijnen zonder onderbrekingen
- De romp is gesloten van karakter en eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen afgestemd op de maten en lijnen van het schip

Opbouw

- De architectuur van de opbouw is afgestemd op de vorm van de romp en overschrijdt de buitenmaten daarvan niet
- De gevels zijn voorzien van openingen met een oppervlak van minstens 15% van het gevelvlak (geen gesloten gevels)
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- In vorm en plaatsing zijn de architectonische elementen van de opbouw waaronder ramen en deuren afgestemd op de gevelcompositie
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw zijn van metaal of hout (geen golfplaat)
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Hekken zijn open van karakter
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria arken en waterwoningen

Algemeen

- De vormgeving is alzijdig en verzorgd
- De hoofdvorm is in beginsel rechthoekig

Casco

- Het casco is rechthoekig en gesloten

Opbouw

- De opbouw overschrijdt de buitenmaten van het casco niet met uitzondering van een eventueel zeembalkon met een breedte van ten hoogste 0,50 meter
- Gevels zijn voorzien van openingen met een gezamenlijk oppervlak van minstens 15%
- Daken zijn plat, licht gebogen of licht hellend
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van in beginsel niet meer dan 0,15 meter
- In vorm en plaatsing zijn de architectonische elementen van de opbouw waaronder ramen en deuren afgestemd op de gevelcompositie
- Hekken zijn open van karakter
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek

Materiaal en kleur

- Het casco is van beton of metaal
- De opbouw is in beginsel van hout of metaal
- Daken zijn van hout of metaal danwel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing
- Uitgevoerd in gedekte, terughoudende kleuren danwel in wittinten

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de gevel van de opbouw

Criteria installaties

Zonnecollectoren en zonnepanelen

- Plaatsing:
  - bij schepen op het dak van stuurhut of ruim
  - bij vaartuigen en arken op een dak
- Vlak aangebracht en daarbij de randen van het dak rondom tenminste 0,30 meter vrijgehouden
- Op één lijn gerangschikt afgestemd op andere onderdelen zoals dakramen
- Het oppervlak van de collector of het paneel is zwart en de verdere afwerking terughoudend van kleur

Schotelantennes:

- Plaatsing:
  - bij schepen in beginsel aan de achterzijde van de stuurhut
  - bij vaartuigen en arken op de kopse zijde van de opbouw
- Bescheiden van afmeting
- Uitgevoerd in terughoudende kleurstelling

Overige installaties

- Uit het zicht geplaatst
- Vormgeving en kleur terughoudend

Criteria oevervoorzieningen

Steigers en loopplanken

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- Uitgevoerd in hout (danwel kunststof steigerdelen) en/of metaal met een open constructie
- Eventuele leuningen open uitgevoerd in hout en/of metaal
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Overige oevervoorzieningen

- Vormgeving terughoudend en afgestemd op de oever
- Oeverlijn zo min mogelijk onderbreken
- Terughoudend kleurgebruik afgestemd op de omgeving

Bijlage



SCHEEPSONDERDELEN

Historische schepen, vaartuigen en arken beschikken niet alleen over een historische romp of een historisch casco, maar ook over een historische opbouw en een meestal grote hoeveelheid onderdelen die kenmerkend zijn voor een historisch schip, vaartuig of ark. Bijgaand een omschrijving van de meest voorkomende historische scheepsonderdelen, gegroepeerd naar de functie die zij hebben.

Romp

De scheepsromp of het casco is het drijflichaam van een schip, vaartuig of ark. De romp is doorgaans van hout, ijzer, staal, ferrocement of beton gemaakt. Een scheepsromp bestaat uit diverse onderdelen, die hieronder omschreven zijn.

Spanten

Een spant is een houten of stalen balk of profiel, waaruit de romp van een schip is opgebouwd. Spanten worden op regelmatige afstand van elkaar bevestigd en vormen zo een spantenraam, het geraamte van een schip. Elke spant wordt op maat gebogen, zodat een vloeiende rompvorm ontstaat.

Scheepshuid

De scheepshuid wordt gevormd door houten huiddelen of huidplanken, of door stalen huidplaten of huidgangen, die aan de spanten zijn bevestigd. Houten huiddelen worden daartoe in de juiste kromming gebracht door ze krom te branden. Stalen huidplaten worden in de juiste kromming gebogen. Stalen huidplaten kunnen aan de spanten bevestigd worden door ze met klinknagels vast te klinken of door ze vast te lassen. Veel oude schepen die nog voor de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd zijn nog geklonken.

Berghout, boeisel en potdeksel

Het berghout is een horizontale stevige plaat of strip, die op het breedste deel van de romp bevestigd is en die als stootrand dient. Het bovenste gedeelte van de scheepsromp boven het berghout heet het boeisel of de boeiing. Het boeisel wordt aan de bovenzijde afgewerkt met een potdeksel, een horizontale rand langs de bovenzijde van de romp.

Dekken en gangboorden

De dekken en gangboorden zijn de horizontale loopvlakken die bevestigd zijn aan de romp. Schepen hebben doorgaans een voordek en een achterdek en aan de zijkanten van het laadruim een gangboord. Zeilschepen hebben vaak ook een mastdek.

Opbouw

Schepen hebben bovenop de scheepsromp diverse constructies, bedoeld om de functie waarvoor het schip is gebouwd mogelijk te maken. Hieronder volgt een omschrijving van de meest voorkomende opbouwen.

Stuurhut

Een constructie met rondom ramen, van waaruit een schip wordt bestuurd. De stuurhut bevat naast het stuurwiel ook de bedieningshandels van de scheepsmotor en de keerkoppeling, een instrumentenpaneel met meters en waarschuwingslampen en het bedieningspaneel van de navigatieverlichting.

Roef

De roef is de opbouw op een schip die bedoeld is als schipperswoning. Een roef heeft doorgaans ramen aan de zijkanten. Bij een motorschip is de roef vaak direct achter of soms voor de stuurhut gebouwd. Zeilschepen hebben doorgaans een roef aan de den, waarbij de roef direct aan het laadruim is gebouwd, voor het achterdek waar het schip bestuurd wordt.

Ruim
Het ruim of laadruim is bedoeld om de lading of vracht van een schip in te kunnen vervoeren.

Den en keggenbank
De opstand van het laadruim die boven de scheepsromp uitsteekt heet de den. Aan de zijkant van de den zit meestal een keggenbank, een profiel waarop bevestigingsmateriaal zit, waaraan de dekzeilen kunnen worden vastgemaakt.

Luikenkap
De luikenkap sluit het laadruim aan de bovenkant af. De luiken die samen de luikenkap vormen zijn doorgaans van hout of metaal. Houten scheepsluiken zijn panelen van drie dikke houten planken naast elkaar, die aan de onderkant verbonden zijn met klampen. De naden tussen de planken zijn dichtgemaakt met presenningband, zodat ze waterdicht zijn. De luiken liggen op merkels, houten of stalen balken met een geul, waardoor het regenwater kan weglopen. Een luikenkap is vaak afgedekt met een dekzeil of dekkleed. Een luikenkap kan verschillende vormen hebben:

- Een Friese kap is een licht geknikte luikenkap, die in het midden wat hoger is dan aan de zijkanten. Een Friese kap kan houten luiken hebben, maar ook aluminium of stalen luiken.
- Een Belgische kap is een luikenkap met dwarsscheeps gebogen luiken. Een Belgische kap kan stalen of aluminium luiken hebben, maar ook houten luiken, opgebouwd uit smalle dwarsscheeps verbonden planken.
- Een beurtluikenkap is een luikenkap met bijna vlakke stalen luiken. Deze kap kwam voor op beurtschepen, die gebruikt werden voor de beurtvaart, een verbinding over water tussen een aantal havens volgens een vaste dienstregeling.

Ramen, lichtluiken, lichtranden en patrijspoorten
Bij woonschepen waarbij ook het voormalig laadruim als woning is ingericht is vaak een aantal luiken vervangen door lichtluiken, waarin ramen zijn aangebracht. Ook zijn vaak ramen, lichtranden en/of patrijspoorten aangebracht in de den. Lichtranden en patrijspoorten zijn ronde of ovale ramen; lichtranden zijn gesloten, patrijspoorten kunnen opengezet worden, zodat ze ook verse lucht toelaten. In de roef zitten roeframen, die vaak opengezet kunnen worden. Roeframen zijn meestal in een getoogd houten kozijn gezet. Ook bij historische vaartuigen en arken zijn de ramen vaak getoogd, dat wil zeggen dat ze aan de bovenkant boogvormig zijn.

Theehut
Een theehut is een voor de stuurhut geplaatste opbouw, doorgaans van staal, waarin vaak een keuken zat. Een theehut is hoger dan de luikenkap, maar lager dan de ramen van de stuurhut. Theehutten komen vaak voor op sleepschepen en luxe motors.

Herft
Een herft is een meestal aan de voor- en achterzijde van de luikenkap geplaatste bergplaats, die afgesloten wordt met een herftluik. Een herft wordt gebruikt om materiaal in op te bergen dat tijdens het varen of voor het scheepsonderhoud gebruikt wordt, zoals emmers, schoonmaakmiddelen, trossen, stootwillen en fenders.

Koekoek
Een koekoek is een lichtkap die op het dek of het dak van opbouwen wordt geplaatst. Een koekoek is vaak gemaakt van hout en soms van staal. Doorgaans heeft een koekoek scharnierende raampjes, zodat een koekoek licht binnenlaat, maar ook verse lucht.

Voor- en achteronder
Een voor- en achteronder zijn onderdekse ruimtes die voor verblijf of be-

woning bedoeld zijn voor het schippersgezin of voor de scheepsmaat. Het voor- en achteronder zijn toegankelijk via een ingangskap of ingangskoekoek. Dit zijn kleine verhoogde opbouwen met scharnierende deuren en vaak een schuifkap, schuifluik of scharnierend luik.

Reling
Op het potdeksel van het schip en langs het dak van de roef zijn vaak voor de veiligheid relingen aangebracht, om te voorkomen dat mensen overboord vallen. Relingen zijn doorgaans gemaakt van verticale stalen scepters met een horizontale stalen of houten verbinding.

Stuurinrichting

Roer
Een schip wordt gestuurd met een roer: een aan het achterschip bevestigde verticale draaibare constructie van hout of staal.

Stuurwiel
Een stuurwiel, ook stuurrad of haspel genoemd, is een houten of stalen spaakwiel, dat via een overbrenging het roer bedient, waarmee een schip gestuurd wordt. De overbrenging kan bestaan uit kettingen met een kwadrant (een halve schijf boven de roerkoning, de as die het roer bedient), een mechanisch stuurwerk met een wormas, of een hydraulisch stuurwerk op oliedruk. Een stuurwerk met wormas heet een Engels stuurwerk. De houten afdekkap over het wormasstuurwerk op het achterdek wordt dankzij zijn vorm en omvang ook broodkast of broodwagen genoemd.

Helmhout
Een helmhout is een stevige hefboom die aan de bovenzijde van het roer bevestigd is en waarmee een schip gestuurd kan worden. Aan de bovenkant van het roer of het helmhout is bij zeilschepen vaak een roerklik aangebracht, een doorgaans houten sierstuk vaak met beschilderd houtsnijwerk. Een helmhout komt veel voor op zeilschepen.

Zwaard
Een zwaard is een houten of metalen peervormige stevige platte plaat, die aan de zijkant van een schip is bevestigd. Een zwaard of zijzwaard kan omhoog en omlaag scharnieren; in de lage stand steekt het zwaard een stuk in het vaarwater. Zwaarden zijn bedoeld om onbedoelde zijwaartse verplaatsing van een schip te voorkomen. Daarom komen zwaarden vooral op zeilschepen voor, die door de wind in de zeilen opzij gezet kunnen worden. Zwaarden worden via een staalkabel met een zwaardlier op het achterdek bediend. Een zwaardlier is een tandwielkast met een jaagwiel, waarmee de as van de lier wordt rondgedraaid, om het zwaard met behulp van de staalkabel omhoog te draaien.

Tuigage

Mast
Een mast is een verticale paal bedoeld om dingen omhoog te kunnen trekken. Zeilschepen zijn voorzien van één of meer zeilmasten. Vrachtschepen waren vaak voorzien van een laadmast, de mast behorend bij het hijstuig, waarmee het schip lading aan en van boord kon zetten. De mast wordt bediend met een mastlier. Daarnaast hebben veel schepen op het voordek een lichtmast, waarop het toplicht is bevestigd, een onderdeel van de navigatieverlichting. Een mast, bokkenbenen, giek, gaffel, boegspriet of kluiverboom zijn van oorsprong van hout gemaakt, maar worden tegenwoordig ook van staal gemaakt.

Bokkenbenen
Voor het zetten en strijken van de mast zijn vaak bokkenbenen (ook bokkenpoten genoemd) aangebracht, twee stevige rondhouten die gebruikt worden als hefboom.

Giek
De giek is een horizontaal aan de mast bevestigd rondhout. Bij zeilschepen dient de giek ervoor om het zeil uitgestrekt te houden. Bij vrachtschepen met een hijstuig dient de giek om lading van de wal naar het schip te zwenken of omgekeerd.

Gaffel
Een gaffel is een recht of gebogen rondhout dat aan de mast omhoog getrokken wordt en waaraan de bovenkant van een zeil vastgemaakt is.

Verstaging
Een stag is een dik touw of staaldraad die van hoog in de mast gespannen wordt naar een putting, een stevig bevestigingspunt aan de scheepsromp. De verstaging is het geheel van stagen die de mast van een schip overeind houden.

Boegspriet, Kluiverboom of Botteloef
Een kluiverboom of een boegspriet is een over of langs de voorsteven(balk) uitstekend rondhout waaraan de voorste zeilen bevestigd kunnen worden. Een botteloef is een stalen boegspriet en komt voor op kleinere zeilschepen.

Overloop
Een overloop is een stang of balk op het voor- of achterdek, waarmee via een blok een zeil naar de ene of de andere kant van het schip kan worden gebracht.

Blok of katrol
Een blok of katrol is een constructie met ronde schijven waarlangs touwen of staaldraden geleid worden. Blokken worden bijvoorbeeld gebruikt bij het hijsen van zeilen of lading. Blokken zijn er in vele soorten en maten. Ze worden zowel van hout als van staal gemaakt.

Voortstuwing

Scheepsmotor
Een scheepsmotor is meestal een dieselmotor die de scheepsschroef aandrijft en zo zorgt voor de voortstuwing van het schip.

Zijschroef of 'lamme arm'
Een zijschroef of 'lamme arm' is een schroef aan een lange as die aan de zijkant van een schip in het water gehangen kan worden. De as wordt aangedreven door een motor die aan dek staat.

Opduwer
Een opduwer is een motor in een klein bootje, dat achter een schip wordt vastgemaakt. De opduwer duwt het schip vooruit. Hetzelfde principe zien we ook terug in de combinatie van een duwboot met één of meer duwbakken ervoor.

Sleepboot
Een sleepboot is een boot met een sterke motor, die andere schepen kan voortslepen. Sleepboten worden onder andere gebruikt om schepen tegen sterke stroom in stroomopwaarts te slepen of om grote schepen naar een haven of ligplaats te manoeuvreren.

Zeilen
Een bekende vorm van voortstuwing is varen met de wind in de zeilen. Als een zeilschip ligt aangemeerd zijn de zeilen gestreken en opgedoekt, dat wil zeggen dat ze neergelaten zijn en geplooid onder een dekzeil liggen, een huik genoemd. Als een schip voor langere tijd stilligt, worden de zeilen doorgaans losgehaald van de mast en de giek en droog weggelegd.

Andere vormen van voortstuwing
Een schip kan ook worden voortbewogen door menskracht of paardenkracht. Zeilschepen werden bij windstil weer of wind uit de verkeerde hoek vaak voortgetrokken aan een lang touw. De schipperse, schipperskinderen of de schipper liepen dan voor het schip uit over het jaagpad, een smal looppad naast het vaarwater. Daarbij hadden ze een brede band voor hun borst, het trekzeel, waaraan het touw bevestigd was waarmee ze het schip vooruit trokken. Als schippers het konden betalen lieten ze het schip trekken door een trekpaard.

Een schip kan, als het water niet te diep is, ook voortbewogen worden met behulp van een vaarboom. Dat is een lange stok, die schippers op het voordek in het water steken, totdat de vaarboom de grond raakt. Dan bewegen zij het schip voorwaarts, door tegen de vaarboom te duwen, terwijl zij door het gangboord naar achteren lopen, waar zij de vaarboom weer omhoogtrekken. Door deze handeling steeds te herhalen houden zij de gang in het schip.

Een andere vorm van voortbewegen heet wegen. Daarbij loopt de schipper op de wal met een lange stok, die in een speciaal daarvoor aangebrachte geul in het voor- of achterdek steekt, die weegstoel of weeggoot heet. Door tegen de stok te duwen en naast het schip op de kant mee te lopen, blijft de gang in het schip.

Hijswerktuigen

Davit
Een davit is een hijswerktuig bestaande uit een rechtopstaande paal met een zijarm, waaraan een lier met blokken, een staalkabel en een haak, bevestigd zijn. Een blok is een ronde schijf waarover een touw of staalkabel geleid wordt. Met een davit kunnen voorwerpen zoals een anker of een bijboot aan en van boord gehesen worden.

Lieren
Een lier is een constructie met tandwielen, assen en één of meer jaagwielen, waarmee grote kracht kan worden uitgeoefend op touwen, staalkabels of kettingen. De tandwielen zijn zo geconstrueerd, dat zij de kracht kunnen regelen die nodig is om een zwaar voorwerp op te kunnen hijsen. Zo kan een schipper door aan het jaagwiel te draaien een anker ophalen, een zwaard ophalen, lading verplaatsen of de mast strijken of zetten. Veel voorkomende lieren aan boord zijn de ankerlier, mastlier, zwaardlier en davitlier. Lieren met een jaagwiel zijn met de hand te bedienen door aan het jaagwiel te draaien. Moderne lieren zijn vaak elektrisch bediend.

Braadspil
Een bijzondere vorm van een lier is een braadspil. Dit is een zware horizontale as op het voordek, waarmee de ankerketting kan worden opgehaald. Daartoe zitten aan de zijkant van de braadspil uitsparingen, waarin een stok gestoken wordt die als hefboom dient. Door de stok in een uitsparing te steken en opzij te bewegen draait het braadspil en trekt deze de ketting steeds verder op. Een braadspil is doorgaans van hout gemaakt.

Bevestigingsmateriaal

Anker
Een anker is een zwaar metalen voorwerp met daaraan bevestigd een lang stuk touw, staalkabel of ankerketting. Een anker is bedoeld om zich in de bodem van het vaarwater vast te haken, zodat het schip op zijn plek blijft liggen. Er zijn veel soorten en vormen ankers, maar de meest voorkomende zijn het stokanker, klipanker en dreganker.

Bolders en bolderkasten
Een bolder is een stevige korte paalvormige constructie, op het schip of op de

wal, waarop een tros of meertouw kan worden belegd, oftewel vastgemaakt. Er bestaan veel soorten en vormen bolders. Grotere schepen hebben vaak een bolderkast die de bolders op het voor- en achterdek van het schip omgeven en steunen.

Beting
De beting of sleepbeting is een stevige constructie van twee verticale buizen verbonden aan een horizontale buis die op het achterdek van een sleepboot staat. Over de beting lopen de sleepkabels, waarmee een sleepboot één of meer schepen voortsleept.

Overige scheepsonderdelen

Navigatieverlichting
Varende schepen hebben doorgaans navigatieverlichting, zoals een toplicht, heklicht, bakboord- en stuurboordlicht, fluitlicht en schijnwerper.

Luchthapper
Een luchthapper is een gebogen buis die boven de machinekamer geplaatst wordt en die verse lucht naar de scheepsmotor voert.

Naamborden
Schepen hebben doorgaans naamborden op de boeg, op het dak van de roef of aan de achterkant van de roef, of aan de zijkanten van het gangboord op het potdeksel staan. Een naambord is vaak van hout met sierletters in beschilderd houtsnijwerk.

Vlaggenstokhouder
Een varend schip voert tijdens de vaart doorgaans de vlag van het land van herkomst aan de achterzijde van het schip. Een schip heeft daartoe een vlaggenstokhouder.

Interieur
Sommige schepen, vaartuigen en arken hebben nog een cultuurhistorisch waardevol interieur van roef, stuurhut of woning. Het interieur kan veel informatie bevatten over de geschiedenis van het schip, vaartuig of ark en kan van invloed zijn op de economische waarde ervan.

Bronnen
www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal
https://nl.wikipedia.org/
www.binnenvaartinbeeld.com
www.vaartips.nl
www.lvbhb.nl


Aak


Hagenaar


Hasselter Aak


Kagenaar


Rietaak

SCHEEPSSOORTEN EN SCHEEPSTYPEN

Het welstandstoezicht op historische boten is gericht op het voorkomen van aantasting van de karakteristieken van historische boten en het versterken van de bestaande en/of gewenste kwaliteit. Bij de welstandsbeoordeling van historische boten is het dan ook van belang te onderscheiden welk type boot welke kenmerkende onderdelen heeft. Daarom is een beschrijving bijgevoegd van de meest voorkomende typen boten met onderscheid in binnenvaartschepen en zeeschepen.

BINNENVAARTSCHEPEN

Aak

De aak is een niet op een steven gebouwd zeilend of gesleept vrachtschip. Het opvallendste kenmerk van een aak is dat de brede overnaadse huidgangen in het voorschip en het achterschip bij elkaar worden gehouden zonder gebruik te maken van een stevenbalk. De vlakgangen in de kop lopen tot aan het dek of bovenboord toe op. Dit deel noemt men de heve. Aken zijn vrij licht gebouwd en hebben geen stuiten en weinig zeeg. Aan de achtersteven is een doossteven bevestigd voor het aanhangen van het roer. Aken werden eerst in hout, later in ijzer en daarna in staal gebouwd. Met aken werd alle voorkomende (bulk)vracht over de binnenwateren vervoerd.

De 'aak' is een verzamelnaam voor vele ondersoorten. Deze werden genoemd naar het gebied waar het schip was gebouwd of naar het soort lading waarvoor het schip werd gebruikt. Diverse ondersoorten bestaan inmiddels niet meer. Van een aantal ondersoorten zijn nog wel exemplaren bewaard gebleven, waaronder:

Hagenaar

De 'Hagenaar' was aanvankelijk een verzamelnaam voor verschillende aken die vaak op Den Haag voeren, maar werd later vooral gebruikt als naam voor een aak waarvan de maten waren afgestemd op de maatvoering van de Wagenbrug in Den Haag. De Wagenbrug was een vaste brug, die aanvankelijk 2.40 m hoog was, maar na 1928 slechts 2.30 m. De bovenkant van de helmstok, de bovenkant van de mastkoker en de bovenpunten van de stevens lagen in een één lijn om onder de smalle en lage Wagenbrug door te kunnen. Daartoe moest dan ook nog het bovenstuk van de anker- en strijklier opklapbaar zijn. Veel onderdelen zoals zwaarden, strijkklampen en de schilpadblokken van de zwaardlieren waren vaak wegneembaar. Daartoe konden enkele centimeters gewonnen worden, wat belangrijke winst opleverde. Dit schip vervoerde vooral bouwmaterialen door de grachten van Den Haag. Het type is veel gebouwd eind 19e, begin 20e eeuw, eerst als zeilschip, later werden ze veelal gemotoriseerd.

Hasselteraak

De 'Hasselteraak' werd gebouwd in de steden in Noordoost Overijssel, zoals Hasselt, Zwartsluis, Kampen en Dedemsvaart. Ze werden vooral gebruikt voor het vervoer van turf, maar ook wel voor zand, grind en voor de 'wilde vaart', oftewel het varen waar er maar lading te verschepen is.

Kagenaar

De 'Kagenaar' is een kleine aak, die goedkoop te bouwen was. In Zuid-Holland was het een populair vaartuig in de land- en tuinbouw. Een kagenaar werd meestal niet gezeild maar 'gewogen'. Dat wil zeggen dat het scheepje werd voortbewogen met een weegboom, een lange stok die in een uitsparing op het achterschip gestoken kon worden. De schipper liep op de kant en duwde met de weegboom het schip vooruit.

Rietaak

De 'Rietaak' werd gebruikt voor het snijden en vervoeren van riet, dat vooral werd gebruikt als dakbedekking of voor rietmatten.



IJsselaak

IJsselaak
De 'IJsselaak' werd specifiek gebouwd voor de vaart op de Hollandse IJssel en was bedoeld voor het vervoer van zand en grind.

Zandaak
De 'Zandaak' werd gebruikt voor het vervoer van zand. Ze werden vaak gebouwd voor het baggerbedrijf.
Foto: Zandaakje



Zandaak

Stevenaak
De 'Stevenaak' was bedoeld voor de vaart op de rivieren en was een snel rivierzeilschip. De stevenaak behoort eigenlijk niet tot de aken, omdat het geen heve heeft, maar een wat spits toelopend en naar voren stekend en uitwaaierend voorschip. Een stevenaak wordt ook wel een Rijnschip of Rivierschip genoemd.



Stevenaak

Dekschuit en Motordekschuit
Dekschuit is de algemene term voor een schip zonder eigen voortstuwing en zonder tuigage. Het vrij vlakke dek ligt gelijk met de bovenzijde van de romp en is van voor- tot achtersteven gesloten. Wel bevinden zich in het dek toegangsluiken tot het inwendige van de romp. Dekschuiten waren vooral in gebruik als 'lichter' om lading van zeeschepen naar de binnenstad te vervoeren. Ze zijn nog veel in gebruik voor opslag in steden, bijvoorbeeld van bouwmateriaal. De dekschuit kan ook als drijvende werkvloer worden gebruikt.
Een motordekschuit is een dekschuit met eigen voorstuwing. Motordekschuiten hebben een gesloten dek en weinig zeeg en zijn meestal voorzien van een ronde kont. De machinekamer bevindt zich voor de stuurhut op het achterschip. De stuurhut heeft meestal een wegklapbare bovenkant en is over het algemeen voorzien van een horizontaal stuurwiel. Vaak bevindt zich op het voorschip een roefje. Motordekschuiten zijn gebouwd als werkschepen waarop lading aan dek kon worden gezet, veelal bouwmaterialen of machines.



Dekschuit

Kast
De kast is een vrij groot stalen vrachtschip met een steile voorsteven en een geveegd achterschip met rechtopstaand hek. Kasten hebben alleen op het voor- en achterschip een boeisel; langs het gangboord loopt een voetreling. De kast werd in eerste instantie gebouwd als zeilschip of als sleepschip, maar later ook als motorschip. De schipper bestelde de maat van het schip aan de hand van de lengte van de sluizen in het gewenste vaargebied. Een bekend type kast is de Friese maatkast. De maten daarvan waren afgestemd op de maten van de sluis van Stavoren. Een ander bekend type is de Kempenaar, die geschikt was om te varen in de Belgische Kempen.



Klipper

Klipper
De klipper heeft een S-bocht in de voorsteven. De klipper is een snel zeilschip met een vooruitstekend en uitwaaierend voorschip en een geveegd achterschip. Het roer wordt door het dek gestoken, waardoor je kon sturen met een stuurrad in plaats van met een helmstok. Klippers zijn ontworpen voor de vrachtvaart en werden aan het eind van de 19e eeuw gebouwd in ijzer en staal. Klippers waren voor de bulkvaart in gebruik op de rivieren, de Zeeuwse stromen en de Wadden.
Kenmerkend voor Zeeuwse klippers is het rechtopstaande hek. Klippers met een naar buiten vallend hek zijn vaak Friese klippers.



Klipperaak

Klipperaak
De 'Klipperaak' heeft de kop van een klipper, maar een vol en rond achterschip, met een aangehangen in plaats van met een doorgestoken roer. Zo werd meer ruimte in het achterschip gecreëerd voor bewoning en werd meer laadvermogen verkregen. De klipperaak werd voor dezelfde doeleinden gebruikt als de klipper, het varen met bulkgoed.
Er zijn vele varianten klipperaken gebouwd, maar de meest voorkomende was de 'klipper met paardenkont'. Dit schip had een bolle, wat tjalkachtige achterkant. Ook de kop van een klipperaak werd vaak wat minder vooruitspringend. De kop van een knipperaak is vaak wat voller en plomper, soms bijna stomp.



Kotter

Kotter
Een 'Kotter' is oorspronkelijk een S-spant zeilschip, dat vooral voor de zeevisserij is gebruikt. Ze werden eerst in hout gebouwd en later van staal. De oudere typen zijn slanke schepen met een hoge scherpe steile steven en meestal een geveegd achterschip met een naar buiten vallend boeisel. De modernere kotters zijn gebouwd als motorschip. Op viskotters is meestal duidelijk de lettercode van de thuishaven en een volgnummer zichtbaar, naast de naam van het schip.



Kraak

Kraak
De 'Kraak' is een ijzeren of stalen vrachtschip met een steile voorsteven en een geveegd achterschip. Kraken zijn gebouwd als zeilschip en ook als sleepschip. Meest opvallende kenmerk van een kraak is dat de voorsteven boven het berghout naar binnen knikt. Kraken werden vaak gebouwd met een lage kruiphoogte. Het waren vaak paviljoenschepen. Kraken werden vooral op Zuid-Hollandse werven gebouwd en waren in gebruik als bulkschip op de binnenwateren en de rivieren. Er zijn nog maar weinig kraken bewaard gebleven.



Luxe motor

Luxe motor en Beurtmotor
De 'Luxe motor' en de 'Beurtmotor' zijn vrachtschepen, die vanaf ongeveer 1910 veel zijn gebouwd. Het was het eerste type schip dat specifiek gebouwd werd voor voortstuwing met een verbrandingsmotor, terwijl voorheen vracht vervoerd werd met zeilschepen en stoomschepen. De term 'luxe motor' komt van de relatief grote roef met comfortabele woning die in het achterschip gerealiseerd kon worden. Deze waren beduidend groter dan de krappe lage roefjes van de zeilende vrachtvaarders van die tijd. Scheepsmotoren waren vrij prijzig, zodat alleen de rijkere schippers zich een dergelijk schip konden veroorloven.

Luxe motor
Een 'Luxe motor' heeft een vrij scherpe verticale voorsteven, een flinke zeeg en een geveegd achterschip. Het scherpe voorschip en de geveegde kont lijken nog op de sleepschepen en stoomschepen, maar het schip heeft meer zeeg. De kop ligt flink hoger dan het achterschip. Aanvankelijk werden luxe motoren nog gebouwd met een hulptuig, zodat zij zo nodig een zeil konden bijzetten. Veel luxe motoren waren voorzien van een hijstuig met zelflosser, zodat ze zonder gebruik te hoeven maken van een kraan op de wal zelf hun lading konden lossen.



Beurtmotor

Beurtmotor
Een speciaal type luxe motor is de 'Beurtmotor'. Met deze schepen werden veel lijndiensten (beurtvervoer) onderhouden. Vaak had de beurtmotor een breed en zwaar uitgevoerd berghout. Meestal had de beurtmotor een groot voordek, zodat lading los aan dek kon worden geplaatst. In de regel had een beurtmotor een hijstuig, waarmee het zelf lading kon lossen.


Sleepboot


Amsterdammertje


Opduwer


Snik


Spits

Ponton
Een 'Ponton' is een rechthoekig drijflichaam met een plat dek en zonder opbouw. Meestal werden zij gebouwd als platform, bijvoorbeeld voor een drijvende kraan of bok, een baggermolen of als opslag voor gereedschap of als werkplatform. Pontons zijn vaak verbouwd tot woonark.

Sleepboot
De 'Sleepboot' of kortweg 'sleper' is een schip dat aanvankelijk is gebouwd om zeilende vrachtschepen tegen wind en stroom in te kunnen slepen. Sleepboten zijn robuuste schepen met een scherpe steile voorsteven, een oplopende zeeg en een sterk geveegd achterschip met een steil naar binnen vallend hek. Op het achterdek staat een 'beting', waaraan de sleeplijnen worden bevestigd. Een beting is een zeer sterke bolder, een H-vormige constructie van twee verticale buizen en een horizontale buis. Sleepboten zijn voorzien van een grote en sterke motor.
Sleepboten met een versterkte kop worden in de winter gebruikt als ijsbreker. Tegenwoordig worden sleepboten veel gebruikt om grote schepen de haven in te slepen.

Amsterdammertje
Een bekend type vrij slanke sleepboot is het Amsterdammertje. Dit is een typische havensleepboot die door zijn lage kruiplijn ook in de Amsterdamse grachten kon worden ingezet.

Opduwer
Een ander type sleepboot is de 'Opduwer'. Dit zijn kleine motorbootjes van 4 tot 7 meter, die begin 20e eeuw veel gebouwd zijn om zeilende vrachtschepen voort te duwen. Opduwers fungeerden zo eigenlijk als externe scheepsmotor.

Snik
Een 'Snik' is een open, platboomd vaartuig, dat geboomd, getrokken of gezeild kon worden. De snik is eeuwenlang vooral gebruikt als trekschuit voor het vervoer van mensen en goederen langs de vele kanalen die Nederland rijk is. Het was lange tijd het belangrijkste vervoermiddel van ons land.
Een snik is een houten en later een stalen scheepje met een vrijwel rechte, sterk voorovervallende voorstevenbalk en weinig zeeg. Snikken kwamen vooral veel voor in Groningen, Friesland en Holland. Men kende daarom de Groninger snik, de Friese snik en de Hollandse snik. De Groninger snik voer met name in de maren (vaarwegen) op het Hoge Land en in de Veenkoloniën met turf en stukgoed. De Friese snik was meestal uitgevoerd als zeilschip, om ook de Friese meren over te kunnen steken. In Zeeland en Brabant kende men ook zeilende snikken, die werden gebruikt om verse vis vanaf grotere vissersschepen landinwaarts te transporteren.
De snikken die specifiek werden gebouwd voor passagiersvervoer hadden over de volle breedte van het schip van voor tot achter een roef, zodat de passagiers ook met koud en nat weer droog konden zitten.
Er zijn weinig originele snikken bewaard gebleven. Wel zijn er enkele replica's gebouwd, zodat mensen kunnen ervaren hoe een trekschuit in z'n werk gaat.

Spits
De 'Spits' is een type vrachtschip afkomstig uit België. Het is een ijzeren of stalen vrachtschip (voorheen ook in hout of met een houten vlak gebouwd) met een steile voorsteven, een bol voorschip en bol achterschip met doossteven en aangehangen roer, bij sleepspitsen vaak een 'klaproer'. De spits is soms voorzien van een koproer. Het zijn lange relatief smalle schepen met een groot vrachtruim in verhouding tot de breedte. Spitsen hebben weinig zeeg. Zij worden nog veel gebruikt in Zuid-Nederland, België en Noord-Frankrijk. De maatvoering is afgestemd op de kanalen in België en de sluizen in Frankrijk en bedraagt meestal 38 tot 39 meter in de lengte en 5 meter in de breedte. Spitsen zijn gebouwd als sleepschip of jaagschip en later als motorschip.



Steilsteven



Tjalk



Groninger boltjalk



Fries skûtsje



Veerpont

Ook de spitsen werden als maatschip gebouwd. Elk type spits heeft zijn eigen kenmerken. Zo onderscheiden we bijvoorbeeld de Maasspits, de Verdunspits, de La Louvièrespits, de Moerbekespits, de Tielrodespits en nog veel meer typen Belgische spitsen. Deze spitsen zijn vaak uitgerust met een woning in de roef voorzien van fraaie ornamenten, zoals houtsnijwerk, schilderingen en versierd glas. Daarnaast bestaan ook de Hollandse spits en de Franse spits. Want ook op Nederlandse werven werden spitsen gebouwd, zoals bijvoorbeeld herkenbaar is in de naam van het type Dedemsvaartse spits.

Steilsteven

De 'Steilsteven' is één van de laatste zeilende vrachtschepen. Later zijn de steilstevens veelal gemotoriseerd. Een steilsteven is een schip met een recht naar beneden vallende voorsteven, vandaar de naam, en een bol achterschip, de zogenoemde paardenkont. Meestal hadden steilstevens stalen zwaarden en niet veel zeeg. Het achterschip is voorzien van een doossteven en een aangehangen roer. Het bolle achterschip zorgde voor meer ruimte voor de woning en tegelijkertijd voor meer laadvermogen. Een steilsteven is relatief breed ten opzichte van de holte. Zij waren in gebruik als bulkschip, vooral voor het vervoer van turf.

Tjalk

De 'Tjalk' was lange tijd het meest voorkomende type zeilende vrachtschip in Nederland. De naam werd al in de 17e eeuw gebruikt om schepen met ronde boeg aan te duiden. Aanvankelijk werd de tjalk gebouwd in hout, maar later in ijzer en daarna in staal. Kenmerkend zijn een rechthoekige dekvorm en de fraai gebogen ronde voor- en achtersteven. Verdere kenmerken zijn invallende boeisels bij voor- en achterschip, een breed berghout, zwaarden en een aangehangen roer aan een doossteven.
Tjalken waren door heel Nederland in gebruik als vrachtschip, maar iedere provincie had zijn eigen kenmerken. Het scheepstype kent vele uitvoeringen. Zo bestaat onder andere de Drentse tjalk, de Groninger boltjalk, het Friese skûtsje en de Hollandse tjalk. Zowel zeetjalken als binnenvaarttjalken komen voor. Zeetjalken waren vooral bestemd voor de kustvaart, tot aan Noorwegen toe.

Een variant op de tjalk was de in Noord-Nederland bekende Bol of Bolschip. Dit was eveneens een zeilschip, maar eenvoudiger uitgevoerd dan een tjalk, met minder zeeg, minder hoge en ronde stevens, een smal berghout. Ook de Bol wordt onderscheiden in ondersoorten, zoals de Groninger bol, de Platte bol en de Bolle met boord.

Veerpont

Veerponten werden en worden gebruikt voor het overzetten van mensen, dieren en vervoermiddelen. Sommige veerponten zijn verbouwd tot woonboot, vaak met een aangepaste opbouw erop.

Vissersschepen (botter, schouw, boeier, jol, hoogaars, hengst)

Rond de grote rivieren, de Zeeuwse wateren en het IJsselmeer (Zuiderzee) zijn veel typen vissersschepen gebouwd, voorheen van hout, later van staal en nog later ook van polyester. Bekende typen zijn de botter, schouw, boeier, jol, hoogaars en hengst. Voor zover deze voormalige vissersschepen nog behouden zijn gebleven, zijn de meeste later verbouwd als recreatievaartuig. Sommige typen, zoals de Lemster aak, worden nog veel naar oud model nieuw nagebouwd als recreatie- of wedstrijdvaartuig. De schepen die vooral gebruikt zijn als vissersschepen zijn: aakjes, kubboten, botters, schouwen (spekbakken) en kotters.


Westlander

Westlander
De 'Westlander' is een ondiep en laag gebouwd schip voor de smalle vaarten, korte bochten en lage bruggen in het poldergebied van het Westland. Een westlander heeft een kenmerkende puntige voorsteven die uitloopt in een kort ijzeren uitsteeksel, een uitlopende doossteven. Tot de familie van de westlander behoort ook de bok. De westlanders waren veelal in gebruik als akkerschuiten voor het vervoer van groente en fruit uit het Westland naar de steden. Er waren zeilende en motorwestlanders, maar een kenmerkende manier van voortbewegen is ook het 'wegen'. Hiertoe zat er een sleuf, de 'wegering' in het achterdek, waar de schipper een lange stok, de weegboom in kon steken, om het scheepje zodoende lopend op de kant voort te kunnen duwen.

Bijboten
Bijboten zijn kleine bootjes, die bedoeld zijn om vooral op binnenvaart- of zeeschepen meegenomen te worden, of als volgboot achter kleinere schepen en jachten te worden gesleept. Bijboten dienen als reddingboot, werken aan de buitenkant van het schip, vervoer naar of van de wal, en het uitbrengen van het anker. Ook in de staandwant visserij werden bijboten gebruikt om fuiken, lijnen, kubben of ankerkuilen uit te zetten of op te halen. Er zijn zeer veel typen bijboten, die vaak plaatselijk in kleine series gebouwd werden. Bijboten werden vroeger vooral gebouwd in hout, later in ijzer en staal, maar tegenwoordig ook in polyester en in rubber. Vaak zijn bijboten gebouwd als roeiboot of gewrikte boot, maar zeilende bijboten kwamen ook voor. Tegenwoordig zijn bijboten veelal uitgerust met een buitenboordmotor. Bijboten worden op historische schepen vaak meegenomen hangend aan de davits of met behulp van de davits op het roefdak of de luikenkap gezet.

De bekendste bijboot is de 'schippersvlet'. Andere bekende typen zijn de Hollandse boot, de schouw, de Brabantse boot, de jol, de Beenhakker, de vlieger en de sloep.

Jacht
'Motorjachten' en 'Zeiljachten' zijn aanvankelijk kleine scheepjes, speciaal gebouwd voor de pleziervaart. Meestal zijn zij gebouwd van dunne staalplaat, later ook van polyester. Jachten werden zowel door werven als in eigen beheer gebouwd. Begin 20e eeuw was een plezierjacht slechts voor weinigen weggelegd. Inmiddels komen er zeer vele typen en maten motorjachten en zeiljachten voor en is de watersport een populaire vrijetijdsbesteding geworden.

ZEESCHEPEN

Baggerschepen
'Baggerschepen' zijn speciaal ontworpen om materiaal van de bodem op te nemen en naar een andere plaats te vervoeren. Baggerschepen worden onder andere gebruikt om havens en vaargeulen aan te leggen en op diepte te houden. Een oud type is de emmerbaggermolen en een bekend type op zee is de sleephopperzuiger.

Coaster of kustvaarder
Een 'Coaster' of 'Kustvaarder' is een handelsschip voor het vervoer van vracht langs de kust tot 35 zeemijl uit de kust. Veel coasters zijn gebouwd op Groninger werven voor de vaart op de Zuiderzee, de Waddenzee, de Oostzee en de vaart op Engeland. Kustvaarders hadden een lengte van maximaal 75 m een laadvermogen van maximaal 500 brt en werden gebruikt voor de kleine handelsvaart. Ze vervoerden vooral bouwmaterialen en hout. De Groninger coasters hadden als bijnaam 'little grey devils', omdat het kleine en handige schepen waren die op veel plaatsen konden komen.

Koopvaardijschepen
De koopvaardijvloot bestaat uit diverse soorten handelsschepen, zoals bulkschepen, stukgoedschepen, tankschepen, containerschepen en roroschepen. De scheepstypen zijn aangepast aan het soort lading, zoals bulk, natte lading, containers of auto's. Nederland heeft nog altijd een sterke maritieme positie, zowel op het gebied van scheepsbouw als van rederijen. De schaalvergroting zorgt voor een voortdurende ontwikkeling naar steeds grotere schepen.

Lichtschip
Een 'Lichtschip' is een boot die is ontworpen als drijvende vuurtoren. Een lichtschip is daarmee een lichtbaken dat andere schepen waarschuwt voor zandbanken of andere obstakels of gevaarlijke gebieden. Een lichtschip is op een bepaalde positie verankerd. Lichtschepen hebben doorgaans geen eigen voortstuwing, maar wel motoren voor het opwekken van elektriciteit voor de lampen van de vuurtoren op het schip. Lichtschepen konden bemand of onbemand zijn. Lichtschepen hebben doorgaans een signaalrode kleur. Sinds de jaren '80 zijn er geen lichtschepen meer als lichtbaken in functie.

Logger
Een 'Logger' is een zeevissersvaartuig voor de vangst van haring, dat rond 1850 in Nederland bekend werd. Aanvankelijk werden loggers gebouwd van hout, later van staal. Een logger viste met de vleet aan een lijn. Loggers waren snelle zeilschepen met een logger- of kottertuig. Een logger heeft een kenmerkende vorm met een steile steven, gestrekte romp en een sterk overhangend achterschip. Later werden de loggers gemotoriseerd. Ze waren de opvolgers van de houten bomschuiten, die op het strand getrokken werden om hun lading vis te lossen. Inmiddels zijn de loggers vervangen door trawlers.

Loodsboot
Een 'Loodsboot' is een boot die een loods aan boord van een zeeschip brengt. De loods brengt het zeeschip veilig een zeehaven binnen. Een loodsboot heeft op een vaste positie op zee en heeft diverse loodsen en loodsjollen aan boord. Een loodsjol is een kleine boot die de loods naar een zeeschip brengt. Vroeger werden de jollen geroeid, later werden ze voorzien van een motor. Tegenwoordig vaart de loods ook wel met een snelle motorboot, een loodstender, vanuit de haven naar een zeeschip toe om het de haven in te begeleiden. Een loodsboot is een stabiel zeewaardig schip met een flinke verblijfsaccommodatie voor de bemanning. Op het dek is ruimte voor de loodsjollen en voor kranen om de jollen van en aan boord te hijsen. Loodsboten kunnen uitgerust zijn met een mitrailleur of boordkanon ter verdediging van het zeegat.

Marineschepen
De Nederlandse marine kent vele typen marineschepen en oorlogsschepen, zoals kruisers, torpedobootjagers, kanonneerboten, torpedoboten, fregatten, korvetten, patrouillevaartuigen, landingsvaartuigen, mijnenleggers, mijnenvegers, duikboten, transportschepen, bevoorradingsschepen en vliegdekschepen. Doorgaans worden deze schepen, na dienst gedaan te hebben voor de Nederlandse marine, afgestoten en verkocht aan de marine van andere landen. Alleen niet-strategische schepen kunnen verkocht worden aan particulieren. Marineschepen zijn doorgaans grijs of zwart gekleurd en meestal voorzien van wapens.

Reddingsboot
Een 'Reddingsboot' is boot die is ontworpen voor het redden van mensen en schepen in nood. Door de tijden heen zijn er roeireddingsboten, zeilreddingsboten en motorreddingsboten gemaakt. De grootte en het type is afhankelijk van het gebruik en het soort vaarwater waarvoor ze zijn bedoeld. Er zijn open reddingssloepen, halve en geheel gesloten reddingsboten, vrijvalreddingsboten en zelf richtende reddingsboten. Reddingsboten zijn vaak opvallend signaalkleurig oranje.

Rijkswaterstaat dienstvaartuigen
De Nederlandse dienst Rijkswaterstaat kent diverse typen dienstvaartuigen, zoals patrouillevaartuigen, werkschepen, charters en tonnenleggers. Doorgaans worden deze schepen na het einde van hun technische en/of economische levensduur verkocht, soms ook aan particulieren.

Schoener
Een 'Schoener' is een zeegaand zeilschip met 2 of meer masten, waarbij de achterste mast doorgaans langer is dan de voorste. De romp van een schoener heeft een S-spant met een diep stekende kiel. Rond 1900 zijn vooral in Groningen veel schoeners gebouwd voor de kustvaart. Na 1920 werden deze zeilende vrachtschepen vervangen door motorvrachtschepen.

Trawler
Een "Trawler" is een vissersschip voor de vangst van diverse soorten zeevis. Aanvankelijk viste een trawler met scheerborden aan beide zijden, die het net uithielden. Deze trawlers werden zijtrawlers genoemd. Tegenwoordig gebruiken vissers hektrawlers, waarbij het net aan de achterkant van het schip overboord wordt gezet. Hektrawlers zijn voorzien van vriesinstallaties om de vis aan boord te koelen en te conserveren.

Wad- en Sontvaarder
Een voorloper van de coasters was de 'Wad- en Sontvaarder', die vooral tussen 1900 en 1925 werden gebouwd. Het laadvermogen lag tussen de 125 en 250 ton. Het waren motorschepen, soms nog met een hulpzeil, die vooral op Groninger wcheepswerven gebouwd zijn. Het type lijkt op de 'luxe motor', maar heeft een hoger boeisel met spuigaten of kantelkleppen en een hogere kop en kont, tegen overslaand zeewater. Het waren binnenschepen die ook dicht onder de kust konden varen tot aan de Oostzee toe.

Bronnen
De foto's in de bijlage zijn gemaakt door 5.1, 2, e 4.1, 4

Colofon

Welstand op het water 2018
De nota 'Welstand op het Water' maakt deel uit van de gemeentelijke welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'.

Projectgroep

5.1, 2, e Commissie Ruimtelijke Kwaliteit
5.1, 2, e Ruimte en Duurzaamheid
5.1, 2, e Ruimte en Duurzaamheid
5.1, 2, e Adviesgroep Amsterdam (projectleider)
5.1, 2, e , Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
5.1, 2, e , Commissie Ruimtelijke Kwaliteit
5.1, 2, e , Ruimte en Duurzaamheid
5.1, 2, e Monumenten en Archeologie
5.1, 2, e Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (adviseur woonboten)
5.1, 2, e Ruimte en Duurzaamheid
5.1, 2, e Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
5.1, 2, e , Ruimte en Duurzaamheid
5.1, 2, e Commissie Ruimtelijke Kwaliteit
5.1, 2, e issie Ruimtelijke Kwaliteit
5.1, 2, e , Ruimte en Duurzaamheid

Advies en uitvoering

5.1, 2, e Stedenbouw Erfgoed Architectuur

Welstand op het water

2018

Amsterdam is een waterstad. Water is bepalend voor de identiteit en aantrekkingskracht van Amsterdam. Het ligt ten grondslag aan de ruimtelijke structuur van de stad en is daarmee een zichtbaar onderdeel van de historische kwaliteiten. Tegelijkertijd is het een levendig onderdeel van het stadsbeeld. Het water is belangrijk voor de kwaliteit van de openbare ruimte en wordt intensief benut.

De stad hecht waarde aan de ruimtelijke kwaliteit op en aan het water. Net als gebouwen zijn de objecten op en aan het water onderdeel van hun omgeving. De verschijningsvorm van bijvoorbeeld woonarken en steigers is niet alleen een zaak van de eigenaar. Elke voorbijganger en omwonende wordt ermee geconfronteerd. Het is een publiek belang om daar zorgvuldig mee om te gaan.
Tegelijkertijd wil de gemeente burgers en ondernemers niet onnodig inperken in de mogelijkheden het uiterlijk van een boot of oevervoorziening af te stemmen op hun wensen. Dit geldt voor alle veranderingen, dus zowel aanpassingen als vervanging.

Het beoordelen van plannen op redelijke eisen van welstand is een manier om deze twee uitgangspunten in de praktijk te brengen. In 'Welstand op het water' zijn de criteria opgenomen, aan de hand waarvan wordt gekeken of een plan voldoet aan redelijke eisen van welstand. De stad gaat daarbij uit van overeenkomsten zonder verschillen uit het oog te verliezen.

Gemeente Amsterdam