



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

WELSTAND op het WATER

Maart 2014



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

WELSTAND op het WATER

Voorwoord

Voor u ligt de aangepaste nota Welstand op het water. Deze vormt tezamen met de richtlijnen voor vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Bootrichtlijnen 2014) de bouw- en vervangingsregelingen op het water. Voortaan worden vergunningaanvragen voor vervangingen en verbouwingen getoetst aan genoemde richtlijnen en de welstandscriteria.

In de raadscommissie Openbare Ruimte van 7 mei 2013 en in de raad van 2 juli 2013 is de evaluatie van de Bootrichtlijnen 2008 en de Nota Welstand op het water besproken. Er is op 2 juli een aantal moties ingediend die verwerkt zijn in de nieuwe teksten. Tevens is een overdrachtsdocument opgesteld waarin onderwerpen staan die het dagelijks bestuur en de stadsdeelraad belangrijk vinden om mee te geven aan het nieuwe stadsbestuur. De wijzigingen in de Bootrichtlijnen 2014 en deze Nota Welstand op het water 2014 zijn van ondergeschikte aard: het gaat om technische en verduidelijkende wijzigingen waar geen inspraak op behoeft te worden gegeven.

De belangrijkste kenmerken van de huidige regels zijn:

- In deze Welstandsnota zijn de welstandscriteria voor zowel historische als "gewone" boten gelijk, net als dat het geval is in de Welstandsnota voor gebouwen. In de Bootrichtlijnen is op uitdrukkelijk verzoek van de raad een mogelijkheid opgenomen dat een vervangende (woon)boot als historisch kan worden aangewezen, waardoor er andere maximale maten gelden.
- Er wordt geen verdergaand behoudsbeleid van historische schepen gemaakt. Aanbevelingen hiervoor worden in een apart overdrachtsdocument verwoord voor het nieuwe colle-

ge dat na de verkiezingen in 2014 zal aantreden. Hierbij wordt het raadsvoorstel van de SP, VVD en PvdA nadrukkelijk bij betrokken.

- Zoveel mogelijk objectieve normen in de regels en criteria.
- De regels gelden ook voor statische bedrijfsvaartuigen. Niet voor bijvoorbeeld rondvaartboten of salonboten.
- Een (woon)boot van de categorie vaartuig of de categorie ark mag worden vervangen door een boot uit diezelfde categorie, door een vaartuig of door een schip. Een schip mag niet worden vervangen door een woonboot uit de overige categorieën. Aangezien er geen alternatieve ligplaatsen voorhanden zijn voor de vervanging van kleine arken door grotere schepen, moet het dagelijks bestuur het bestaande beleid dat een ark nooit vervangende boot mag zijn, laten varen.
- Een andere maatvoering: bij vervanging mogen schepen maximaal 25 meter lang zijn, vaartuigen 22,5 meter en arken maximaal 20 meter. Dit zijn maten die in verhouding zijn met het gemiddelde van de bebouwde percelen.
- De in de Bootrichtlijnen 2008 geopende mogelijkheid om vergunningen te vragen voor licht-vergunningplichtige verbouwingen is vervallen. Enerzijds omdat er niet tot nauwelijks gebruik van is gemaakt en anderzijds omdat de leges voor deze vergunning nauwelijks lager zijn, waardoor het makkelijker is in de praktijk om tegelijk meerdere aanpassingen aan de boot in één keer in een gewone vergunning aan te vragen.

Ik spreek de verwachting uit dat met deze aangepaste regels en criteria vervangingen en verbouwingen van (woon)boten nog beter geregeld zullen worden en dat er ook minder juridische procedures nodig zullen zijn, omdat de regels duidelijker en objectiever zijn. Tevens hoop ik dat het nieuwe stadsbestuur gebruik zal maken van het Overdrachtsdocument bij het opstellen van gemeentebrede Bootrichtlijnen en Welstandscriteria.

Jeanine van Pinxteren
dagelijks bestuurder Water
stadsdeel Centrum

Inhoudsopgave

DEEL I JURIDISCH EN BESTUURLIJK KADER	9	5	Beleidskader	25	
1	Inleiding	11	5.1	Plangrenzen	25
1.1	Welstand op de wal, welstand te water	11	5.2	De binnenstad als beschermd stadsgezicht	25
1.2	Doelstelling van het welstandsbeleid	12	5.3	De Visie op het water van de binnenstad	25
1.3	Afbakening: waarvoor gelden de welstandsregels	12	5.4	Het bestemmingsplan Water	25
1.4	Visie op het water van de binnenstad	13	5.5	Wens voor beleid voor historische schepen	26
1.5	Bestemmingsplan water	13			
1.6	Relatie welstand te water en beschermd stadsgezicht	13	DEEL II OVERIG KADER	27	
1.7	Relatie welstandsbeleid met de vervangings- en verbouwingsrichtlijnen	14	1	De stad en het water	29
1.8	Relatie woonboten, oevers, kades en steigers	14	2	Gebieden	30
1.9	Relatie welstand te water en bestemmingsplannen	14	3	Categorieën woonboten	31
2	Maatschappelijk overleg/bestuurlijke besluitvorming en evaluatie	15	4	Steigers en op- en afstapvoorzieningen	32
3	Leeswijzer	16			
4	Juridisch en organisatorisch kader	16	DEEL III WELSTANDSCRITERIA	33	
4.1	De welstandsnota's op wal en water	16	1	Inleiding	35
4.2	Regelgeving op het water	17	2	Algemene criteria	36
4.3	Deelraad stelt welstandsbeleid vast	17	3	Objectcriteria	37
4.4	Dagelijks bestuur voert welstandsbeleid uit	17	3.1	Schepen	37
4.5	Welstandscommissie adviseert	18	3.1.1	Hoofdvorm	37
4.6	Werkwijze welstandscommissie	19	3.1.2	Romp	38
4.7	Afwijkingsmogelijkheden dagelijks bestuur	20	3.1.3	Dak van de opbouw	39
4.8	Procedure 'onvoorzien'	21	3.1.4	Materiaal- en kleurgebruik	41
4.9	Samenstelling en werkwijze adviescommissies	22	3.1.5	Overige criteria schip	42
4.10	Procedure vergunningverlening	23	3.2	Vaartuigen	43
4.11	Handhaving	23	3.2.1	Romp	43

3.2.2	Wanden van de opbouw	44	5.3.2	Loketcriteria dakramen en dakluiken in een bestaand dak	54
3.2.3	Dak van de opbouw	45	5.3.3	Loketcriteria zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes	55
3.2.4	Materiaal- en kleurgebruik	46			
3.2.5	Overige criteria	46			
3.3	Arken	47			
3.3.1	Casco	47	LITERATUURLIJST		57
3.3.2	Wanden van de opbouw	48			
3.3.3	Dak van de opbouw	49	BIJLAGEN		61
3.3.4	Materiaal- en kleurgebruik	50			
3.3.5	Overige criteria	51			
4	Criteria steigers en op- en afstapvoorzieningen	52			
5	Loketcriteria	53			
5.1	Loketcriteria schip	53			
5.1.1	Loketcriteria ramen en deuren in een bestaande opbouw	53			
5.1.2	Loketcriteria dakramen, koekoeken en dakluiken in een bestaand dak	53			
5.1.3	Loketcriteria zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes	53			
5.2	Loketcriteria vaartuigen	54			
5.2.1	Loketcriteria ramen en deuren in een bestaande romp of opbouw	54			
5.2.2	Loketcriteria dakramen en dakluiken in een bestaand dak	54			
5.2.3	Loketcriteria zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes	54			
5.3	Loketcriteria arken	54			
5.3.1	Loketcriteria ramen en deuren in een bestaande romp of opbouw	54			

DEEL I JURIDISCH EN BESTUURLIJK KADER

1 Inleiding

1.1 Welstand op de wal, welstand te water

Al sinds de Middeleeuwen bemoeit de overheid zich met de bouw. Aanvankelijk werden alleen technische en veiligheidseisen aan gebouwen gesteld, maar vanaf de zeventiende eeuw bestaat er ook beleid om (op sommige plekken) eenheid aan te brengen in de vormgeving van gebouwen. In Amsterdam werd in februari 1915 de Schoonheidscommissie ingesteld, die nadrukkelijk de opdracht had het stadsbestuur te adviseren over de vormgeving van gebouwen. Sindsdien is er in de binnenstad nauwelijks een (legaal) bouwwerk gerealiseerd zonder esthetisch toezicht in de vorm van welstandstoetsing.

Welstandsbeleid voor boten is een relatief nieuw verschijnsel. Het welstandsbeleid was tot nu toe gericht op gebouwen, op bouwwerken met een statisch karakter.

De reden dat vormgeving van schepen als vervoermiddel nooit onderwerp van beleid was, is niet omdat schepen in vroeger tijden niet beeldbepalend waren, integendeel, maar omdat schepen in tegenstelling tot tegenwoordig in het algemeen geen statische functie hadden. Veel mensen woonden of bivakkeerden tijdelijk op schepen en schuitjes die in de stadsgrachten lagen. Deze schepen hadden echter niet het wonen, maar het vervoer van goederen of personen als hoofdfunctie en waren binnen een aantal dagen weer verdwenen. Als dat niet het geval was, trad de overheid op. Dat gebeurde niet vanwege de vormgeving van de schepen, maar vanwege de verkeersruimte op het water. De belemmering van de doorgang kon, vooral op plekken waar markt gehouden werd of waar de vervoersfunctie werd bedreigd, niet worden getolereerd. Na de Tweede Wereldoorlog verminderde het dynamische gebruik van het water sterk.

Dit leidde samen met het geleidelijk verdwijnen van toezicht in de openbare ruimte en de opkomende woningnood tot een sterke groei van het wonen op het water.

De aanwezigheid van (woon)boten in de grachten bepaalt mede het beeld van de grachten. Het gebruik van het water als woongebied is een statische functie. Door dat statische karakter is het wonen op het water in toenemende mate vergelijkbaar met het wonen op de wal. Ook andere statische functies op het water zoals steigers e.d. worden onderwerp van welstandsbeleid. Met de vaststelling van het welstandsbeleid voor het water zal er een heldere, eenduidige regeling komen voor de toetsing van welstand bij de vervanging en verbouwing van (woon)boten en andere statische functies op het water zoals steigers.

Waar hier in de tekst (woon)boten wordt geschreven, worden ook statische bedrijfsvaartuigen bedoeld. (zie paragraaf 1.3, afbakeningen voor de omschrijving van de bedrijfsvaartuigen die worden bedoeld).

Bij het maken van de welstandsrichtlijnen voor (woon)boten is, wat betreft de systematiek, nauwe aansluiting gezocht bij de welstandsnota voor bebouwing op de wal.

Gelijkwaardigheid

Hoewel de welstandsrichtlijnen voor bebouwing op de wal niet zomaar zijn te gebruiken voor bebouwing op het water ((woon)boten) is getracht de richtlijnen zo gelijkwaardig mogelijk te laten zijn. Ondanks dat bebouwing op de wal duidelijk is te onderscheiden van bebouwing op het water is het principe van welstandsbeoordeling wel degelijk gelijkwaardig van opzet zonder dat dat onderscheid in bebouwing wordt genegeerd.

Hieronder enkele voorbeelden.

- Op de wal is er sprake van een voor- en achtergevel waarbij de achtergevel in principe niet zichtbaar is vanaf de openbare weg. Dat is bij (woon)boten niet het geval; alle zijden zijn altijd vanaf de openbare weg zichtbaar.
- Regelingen op de wal waarbij, in het geval van een dakterras wordt voorgeschreven dat deze slechts achter op het dak geplaatst mag worden zodat ze niet zichtbaar is vanaf de weg gaan bij boten niet op. Daar is een toegevoegd terras altijd vanaf de openbare weg zichtbaar dus niet gewenst.
- Ook de driedeling die bij bebouwing op de wal wordt geëist kan niet zomaar voor (woon)boten worden voorgeschreven. Het is bij schepen zo vertaald dat een deling (inclusief maximale maten) in de opbouw wordt voorgeschreven zodanig dat de karakteristiek van de (woon)boot goed tot zijn recht komt.
- Er is een maximaal percentage transparantie (te bereiken door ramen en deuren) voor zowel de wanden aan de walzijde als voor de wanden aan de waterzijde voorgeschreven wat vergelijkbaar is aan het verbieden van totaal op de begane grond dichtgezette wanden bij bebouwing op de wal.
- Wat betreft het materiaalgebruik is het gebruik van kunststof ook bij bebouwing op de wal niet toegestaan. Alleen ten behoeve van de veiligheid worden op schepen dakramen van kunststof toegestaan in het geval dat die ramen beloopbaar moeten zijn.
- Het kleurgebruik van zowel de bebouwing op de wal als de (woon)boten dient voor het overgrote deel van de bebouwing/de (woon)boot terughoudend te zijn waarbij voor een schip wel contrasterende kleurelementen toegestaan worden en de opbouw tevens in een "wittint" mag worden voorzien.

1.2 Doelstelling van het welstandsbeleid

Het welstandsbeleid is opgesteld op basis van de overtuiging dat het bestuur het belang van een aantrekkelijke omgeving dient te behartigen en de cultuurhistorische waarde van de binnenstad moet behouden. Dat betekent dat de verschijningsvorm van een bouwwerk of (woon)boot niet alleen een zaak is van de eigenaar van het bouwwerk; elke voorbijganger en omwonende wordt ermee geconfronteerd.

De hoofddoelstelling van de Welstandsnota te Water is het formuleren van concrete, toetsbare criteria bij de vervanging en verbouwing van (woon)boten en andere statische functies op het water zoals steigers e.d. Met de instelling van een helder beoordelingskader wordt de welstandstoetsing en de verlening van vergunningen voor vervanging of verbouwing voor iedereen inzichtelijker.

1.3 Afbakening: waarvoor gelden de welstandsregels

Woonboten vallen niet onder de bouwregels (Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening).

In de Verordening op het Binnenwater (VOB)¹ is de bevoegdheid gegeven aan het dagelijks bestuur om nadere regels te stellen voor het vervangen en verbouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen. Strikt genomen zouden dus zowel de richtlijnen als de nota Welstand op het Water door het dagelijks bestuur moeten worden vastgesteld. In de Woningwet wordt de beslissing op de Welstandsnota kaderstellend bij de raad gelegd. Voor het water wordt een zelfde besluitvormingssystematiek gevolgd: de deelraad stelt het welstandskader vast (nota Welstand op het Water) en het dagelijks bestuur stelt de Richtlijnen bij het vervangen en verbouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen vast (Bootrichtlijnen 2014).

¹ zie bijlage 2

Overigens is het dagelijks bestuur tevens bevoegd om beslissingen te nemen over vergunningaanvragen voor het vervangen en verbouwen van (woon)boten.

In de VOB worden categorieën vaartuigen genoemd waarvoor een welstandstoets kan worden uitgevoerd.

1. woonboten

In de nu geldende vervangingsrichtlijnen voor woonboten worden drie categorieën woonboten onderscheiden: woonarken, woonvaartuigen en woonschepen.

2. bedrijfsvaartuigen

Hieronder vallen enerzijds varende bedrijfsvaartuigen, rondvaartboten, maar ook vastliggende vaartuigen, zoals een voormalige woonboot die bedrijfsmatig wordt gebruikt als het Woonbootmuseum in de Prinsengracht.

Het dagelijks bestuur zal geen welstandstoets invoeren voor rondvarende bedrijfsvaartuigen. Deze liggen over het algemeen 's avonds en 's nachts op hun vaste ligplaats en varen overdag rond en worden daarom net als bijvoorbeeld autobussen of trams niet aan welstandsregels getoetst.

De Schoonheid van Amsterdam geldt voor alle vergunningplichtige bouwwerken op de vaste wal in stadsdeel Centrum. Steigers en andere bouwwerken of bouwsels ten behoeve van rondvaartboten vallen hier niet onder. Deze bevinden zich vaak in het water, hangend aan de kademuur of half op de wal en half in het water. Ook voor deze objecten worden daarom in de nota Welstand op het Water welstandsregels geformuleerd.

1.4 Visie op het water van de binnenstad

In de in januari 2006 door de stadsdeelraad vastgestelde "Visie op het water van de binnenstad" wordt aangegeven waar ligplaatsen voor (woon)boten worden toegestaan en waar niet.

1.5 Bestemmingsplan water

Op 26 juni 2012 heeft de raad het bestemmingsplan Water vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn alle belangrijke onderwerpen op het water geregeld, zoals: steigers, ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen en op- en afstapvoorzieningen. Op 20 november 2013 heeft de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepszaken op het bestemmingsplan Water. Dit plan is nu op 2 kleine watergedeelten na geheel onherroepelijk geworden.

1.6 Relatie welstand te water en beschermd stadsgezicht

Amsterdam heeft een eeuwenoude, gaaf gebleven, wereldwijd geroemde stadskern. De grotendeels gave, historische structuur stelt hoge eisen aan de kwaliteit en zeggingskracht van ingrepen. Sinds 2000 is de binnenstad van Amsterdam aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is de verantwoorde inpassing van bebouwing in de structuur van het stadsbeeld. Dat heeft geleid tot het vaststellen van een aantal beleidsstukken op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit en de bescherming van cultuurhistorische waarden, zoals de vernieuwde bestemmingsplannen, de Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht, het Handboek Inrichting Openbare Ruimte en de Welstandsnota. Ook de voorliggende nota past goed in dit kader.

Een welstandstoets voor het water is een logische aanvulling op de in het beschermd stadsgezicht verplichte wettelijke welstandstoets op bouwwerken.

Ook bij ontwikkelingen op het water weegt de cultuurhistorie van de stad sterk mee.

De cultuurhistorische waarden hebben niet alleen betrekking op de **ruimtelijke structuur** die waterlopen in het stadsbeeld aanbrengen, maar ook op de **inrichting** van het water, de kades en oevers en voor structuurbepalende elementen, zoals ligplaatsen voor (woon)boten en afmeervoorzieningen.

1.7 Relatie welstandsbeleid met de vervangings- en verbouwingsrichtlijnen

De regels uit deze Nota Welstand op het Water en uit de Bootrichtlijnen 2014 vinden hun rechtsgrond in de Verordening op het Binnenwater (VOB).

Tegelijk met deze aangepaste nota Welstand op het Water 2014 zijn daarom aangepaste vervangings- en verbouwingsregels ontwikkeld door het dagelijks bestuur. Met deze nieuwe regelingen wordt in feite een sluitende regelgeving geschapen om vervangings- en verbouwingsaanvragen van (woon)boten te kunnen toetsen.

Waar in de nota Welstand op het Water hoofdzakelijk wordt ingegaan op de vorm, de detaillering, materiaalgebruik en de kleur en niet op de maatvoering van de (woon)boten, komt bij de Bootrichtlijnen 2014 de maatvoering uitvoerig aan de orde.

1.8 Relatie woonboten, oevers, kades en steigers

Het wonen of werken op het water beperkt zich vaak niet tot een (woon)boot alleen. Vaak verschijnen (al dan niet permanente)

objecten in de directe omgeving, in het water, aan de kademuur of op de kade. Het gaat dan meestal om loopplanken, haalkommen, bolders, hekwerken, etc.

1.9 Relatie welstand te water en bestemmingsplannen

In de Woningwet is vastgelegd dat indien welstandscriteria leiden tot strijdigheid met het bestemmingsplan of met de in bouwverordening opgenomen voorschriften van stedenbouwkundige aard, de welstandscriteria buiten toepassing blijven. Bestemmingsplan gaat boven welstand. In de concrete praktijk van de welstandsadviesing kunnen zich situaties voordoen waarbij een bestemmingsplan een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling toelaat, terwijl dat volgens de Welstandscommissie uit welstandsoogpunt ongewenst zou zijn.

De bouw mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt kunnen in het kader van het welstandstoezicht niet worden tegengehouden. Dit betekent dat de welstandscommissie in voorkomende gevallen het bestemmingsplan en dus de situering moet respecteren. Over de andere welstandsaspecten (bouwwerk op zichzelf, detaillering en materiaalgebruik) kan de commissie wel advies uitbrengen. Als het bestemmingsplan daar echter de ruimte toe geeft heeft de commissie wel degelijk de bevoegdheid een andere situering van een verbouwing te adviseren. Een zorgvuldige afstemming tussen het welstandsbeleid en de bestemmingsplannen is derhalve vereist.

Voor het water in de binnenstad is inmiddels het bestemmingsplan Water vastgesteld waarin onder andere de maatvoering van de ligplaatsen (door middel van een zonerings) en de toegestane aantallen worden opgenomen.

2 Maatschappelijk overleg/bestuurlijke besluitvorming en evaluatie

Over de inhoud van de oorspronkelijke nota Welstand op het water is in de periode 2007 tot 2009 uitvoerig overleg gevoerd, zowel intern als wel met de Commissie voor Welstand en Monumenten en diverse belanghebbende partijen. De huidige Nota Welstand op het Water is op 29 januari 2009 vastgesteld.

Bij die vaststelling is tevens een motie aangenomen waarin werd gevraagd om een evaluatie van de regels na een jaar. Deze termijn van een jaar bleek echter te kort omdat de verwerking van de aanvragen onder de nieuwe regels meestal een langere tijd in beslag nemen. Doordat inmiddels ook het bestemmingsplan Water moest worden vastgesteld was er te weinig tijd om de evaluatie op korte termijn te doen.

Er is vrij snel na de totstandkoming van de Bootrichtlijnen en de Welstandsnota in 2009 contact gezocht met de woonbootorganisaties en de Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB). Deze organisaties is gevraagd welke verwachtingen zij hadden van de evaluatie en welke gegevens er onderzocht zouden worden. Vervolgens zijn de onderzoeksvragen uitgezet bij de dienst Binnenwaterbeheer (nu Waternet). Daarna is er aan de hand van een standaardvragenlijst overleg gevoerd met de woonbootorganisaties, met de VVAB, met de woonbootmakelaars, met betrokken medewerkers van stadsdeel en Waternet, met leden van de bezwaarschriftencommissie van stadsdeel Centrum, met de Commissie Historische Schepen en met de Commissie voor Welstand en Monumenten (hierna: Welstandscommissie). De input van deze gesprekken en adviezen is verwerkt in de evaluatie en heeft op een flink aantal punten geleid tot voorstellen voor aanpassingen in de welstandcriteria en Bootrichtlijnen. De evaluatie is aan de orde geweest in de raadscommissie Openbare Ruimte van 7 mei 2013 en in de extra raadsvergadering van 2

juli 2013. Hier zijn de acties tot aanpassing van de regels, criteria en richtlijnen besproken. Het dagelijks bestuur heeft een onderscheid voorgesteld in ondergeschikte, technische en tekstuele wijzigingen enerzijds en inhoudelijke wijzigingen anderzijds. Omdat er te weinig tijd en capaciteit nog rest in deze bestuursperiode is het niet doenlijk om inhoudelijke wijzigingen inclusief de inspraakprocedures nog vastgesteld te krijgen vóór de verkiezingen. De aanpassingen van de Bootrichtlijnen 2014 en de Nota Welstand op het Water 2014 beperken zich dus tot tekstuele en technische ondergeschikte wijzigingen.

3 Leeswijzer

Het kader van ons welstandsbeleid en de uitvoering daarvan zetten wij in **deel I** van deze nota uiteen. Daarbij gaat het om de juridische, organisatorische en beleidsmatige aspecten van het welstandsbeleid. We leggen in deel I uit dat de deelraad het welstandsbeleid vaststelt en het dagelijks bestuur het welstandsbeleid uitvoert. Tevens gaan wij in op de afwijkingsbevoegdheden van ons als dagelijks bestuur, de rol van de welstandscommissie, de handhavingaspecten en de procedure die gevolgd dient te worden bij “onvoorziene” projecten. Tot slot halen wij het bestaande beleidskader van het stadsdeel Centrum aan en leggen wij het verband tussen welstand te water, het beschermde stadsgezicht en de bestemmingsplannen.

Deel II geeft korte beschrijvingen van het water en de verschillende gebieden.

Verder wordt in deel II ingegaan op de vermindering van het aantal categorieën (woon)boten en de definitie van de overgebleven twee categorieën. Tot slot gaat dit deel over de steigers en de op- en afstapvoorzieningen.

Deel III is het centrale deel van de nota: daarin zijn de welstandscriteria omschreven. Als eerste formuleren wij algemene welstandscriteria waaraan elke ontwerper zich dient te houden. Ter wille van de beoordeling is aan de hand van criteria de (woon)boot opgedeeld in een aantal grote hoofdonderdelen zoals: romp, opbouw, dak en overige criteria. Voor elk van de hoofdonderdelen geven wij criteria die de redelijke eisen van welstand voor de diverse objecten omvatten. Ten slotte bevat deel III de loketcriteria voor een aantal onderdelen.

4 Juridisch en organisatorisch kader

4.1 De welstandsnota's op wal en water

Welstand op de wal

Ieder bouwplan in de binnenstad van Amsterdam wordt op zijn architectonische kwaliteit getoetst door de Commissie voor Welstand en Monumenten. Een op 1 januari 2003 ingevoerde wijziging van de Woningwet vereist een meer inzichtelijke systematiek van de toetsing om de deelnemers aan het planproces, zoals bewoners, opdrachtgevers en architecten beter te informeren en de beoordeling van bouwplannen op welstand aan heldere criteria te binden (= de Welstandsnota).

Water en welstand

Omdat Amsterdam haar ruimtelijke structuur en haar identiteit in belangrijke mate ontleent aan het water, is de harmonie tussen het water en de aanliggende openbare ruimte en bebouwing van groot belang voor een evenwichtig stadsbeeld. Het handhaven van dat beeld kan dan ook niet beperkt blijven tot het handhaven van redelijke eisen van welstand voor de bebouwing maar moet zich ook uitstrekken tot het statisch gebruik van het water. Hierbij is niet alleen het uiterlijk van de (woon)boten van belang, maar tevens het tegengaan van allerlei ongewenste 'vloten en bijboten'.

De nota Welstand op het Water bevat het inhoudelijk toetsingskader en de welstandscriteria voor de beoordeling van ingediende aanvragen voor vervanging of verbouwing van (woon)boten. Bij deze regels is rekening gehouden met de samenhang tussen wal en water en de relatie met de bebouwing op de wal.

Ook voor steigers en op- en afstapvoorzieningen (immers ook statische objecten) zijn criteria opgesteld. Deze worden in deel III, hoofdstuk 4 beschreven.

4.2 Regelgeving op het water

Op 29 juni 1995 heeft de gemeenteraad de Verordening op de haven en het binnenwater (Vhb) vastgesteld (Gemeentebblad 1005, afd. 3, volgnr. 54 in bijlage). De gemeenteraad heeft op 25 april 2012 (Gemeentebblad 2012, afdeling 3A, nr. 56/223) een gewijzigde Verordening op het Binnenwater vastgesteld (zie bijlage 2). Deze regelgeving biedt het juridisch instrumentarium voor de inrichting en het beheer van het openbare water en dient als aanvulling op de landelijke scheepvaartwetgeving zoals de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitiereglement. In bijlage 3 zijn de uitvoeringsbevoegdheden opgenomen die door de centrale stad zijn overgedragen aan de stadsdelen. De vaststelling of wijziging van de VOBis voorbehouden aan de gemeenteraad.

De Bootrichtlijnen 2014 en de nota Welstand op het Water 2014 gelden als uitvoeringsbeleid en zijn gebaseerd op (onderdelen van) artikel 2.3.1. e.v. van de VOB 2006 (zie bijlage 2).

4.3 Deelraad stelt welstandsbeleid vast

De welstandscriteria vormen een stelsel beleidsregels waarbinnen het dagelijks bestuur het welstandstoezicht moet uitvoeren. Na vaststelling van de vernieuwde nota door de deelraad zal de welstandsbeoordeling alleen nog maar worden gebaseerd op de criteria die in de vernieuwde nota Welstand op het Water zijn genoemd. Na vaststelling van de nota Welstand op het Water zal het dagelijks bestuur over de werking ervan jaarlijks rapporteren. Dit gebeurt aan de hand van het jaarverslag van de welstands-

commissie en een notitie van het dagelijks bestuur over de wijze waarop uitvoering is gegeven aan het welstandstoezicht.

De deelraad kan in voorkomende gevallen ook tussentijds aanvullingen op de nota Welstand op het Water vaststellen.

Het ligt in de bedoeling dat er in het voorjaar van 2014 gewerkt gaat worden aan één Nota welstand op het Water voor heel Amsterdam.

4.4 Dagelijks bestuur voert welstandsbeleid uit

De nota Welstand op het Water bevat beleidsregels die door de deelraad zijn vastgesteld. Deze beleidsregels verwoorden de visie van de deelraad bij welstandsbeoordelingen van alle vervangings- en/of verbouwingsaanvragen voor (woon)boten in het stadsdeel.

De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de afgifte van de vervangings- en verbouwingsvergunningen ligt bij het dagelijks bestuur van het stadsdeel. Het dagelijks bestuur beoordeelt, met in achtneming van het advies van de welstandscommissie, of een vergunning wel of niet verleend wordt.

Het wijzigen en het vaststellen van het kader van het welstandsbeleid is uitsluitend de bevoegdheid van de deelraad.

Stadsdeel Centrum: bijna geheel 'onder' welstandstoezicht

Het verbouwen in een door de rijksoverheid aangewezen *beschermd stads- of dorpsgezicht* van bouwwerken op de wal als bedoeld in de Monumentenwet 1988 is *nooit* vergunningsvrij. Ook de vergunningsvrije verbouwingen zijn in geval van activiteiten in een beschermd stadsgezicht *wel* vergunningplichtig. In de praktijk betekent dit voor verbouwingen in het stadsdeel Centrum dat in de meeste gebieden vergunningplicht geldt en dat daarom op ons grondgebied nagenoeg altijd welstandsbeoordeling en welstandsadvies zal plaatsvinden. Bijna het gehele grond-

gebied van stadsdeel Centrum is immers aangewezen als beschermd stadsgezicht. Uitgezonderd daarvan zijn Planciusbuurt, de Oostelijke Eilanden en de Czaar Peterbuurt (zie kaartbijlage 2 waarop staat aangegeven welke delen van het stadsdeel als beschermd stadsgezicht zijn aangewezen).

Voor slechts een betrekkelijk kleine categorie verbouwingen geldt dat er geen vergunning nodig is. Vergunningsvrije verbouwingen zijn opgenomen in de Richtlijnen bij Verbouwingen en vervanging van woonboten en bedrijfsvaartuigen verder te noemen Bootrichtlijnen 201413. (Voor een nadere toelichting zie de Bootrichtlijnen 2014, en bijlage 1).

Vergunningsvrij betekent dat de betreffende verbouwingen niet aan enige gemeentelijke toets vooraf zijn onderworpen, noch aan de bebouwingsvoorschriften van het bestemmingsplan, noch aan de redelijke eisen van welstand. Wel zijn het burendrecht en de (gedrags)normen uit het Burgerlijk Wetboek van toepassing. Vergunningsvrije verbouwingen worden dus niet aan een preventieve welstandsbeoordeling onderworpen. Wel kan het dagelijks bestuur de eigenaren van vergunningsvrije verbouwingen *achteraf* aanschrijven indien het uiterlijk daarvan ernstig in strijd is met redelijke eisen van welstand (zie ook de paragraaf over handhaving).

Loketcriteria

Voor welstandstoezicht op vergunningvrije verbouwingen buiten het gebied van het beschermd stadsgezicht heeft de stadsdeelraad *loketcriteria* vastgesteld. Die slaan op ramen en deuren in een bestaande opbouw, ramen in een bestaande romp of dakramen/dakluiken in een bestaand dak. Ook voor zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes zijn loketcriteria ontwikkeld.

Loketcriteria hebben uitsluitend betrekking op de plaatsing, de vorm, de maatvoering, het materiaalgebruik en de kleur van de verbouwing. Een aspirant-bouwer moet met behulp van de loketcriteria vooraf zelf kunnen zien of zijn bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Indien aan die criteria wordt voldaan, mag de verbouwingsvergunning om redenen van welstand niet worden geweigerd.

In deel III zijn deze loketcriteria opgenomen.

4.5 Welstandscommissie adviseert

De samenstelling en de werkwijze van de welstandscommissie is geregeld in de Verordening op de Commissie voor Welstand en Monumenten 2005 en de Bouwverordening 2013.

Het advies van de welstandscommissie geeft aan of het uiterlijk en/of de situering van de (woon)boot, zowel op zichzelf als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan al dan niet in strijd is met redelijke eisen van welstand. Dit wordt beoordeeld aan de hand van de criteria zoals opgenomen in deel III van deze nota Welstand op het Water. De welstandscommissie vermeldt in haar advies op welk criterium of welke criteria het advies is gebaseerd. Het advies van de welstandscommissie wordt altijd schriftelijk vastgelegd in begrijpelijke taal: minimaal door middel van een ondertekend akkoordstempel op de tekeningen, maar liever nog in de vorm van vastgestelde notulen van de vergadering of een brief aan het dagelijks bestuur. Een 'negatief' advies wordt altijd schriftelijk uitgebracht en deugdelijk gemotiveerd. Het welstandsadvies (met uitzondering van het akkoordstempel) bevat een korte omschrijving van het ingediende plan, een verwijzing naar de van toepassing zijnde welstandscriteria en een samenvatting van

de beoordeling van het plan op die punten, uitmondend in een integraal advies. Steeds moet de motivering op grond waarvan het advies wordt gegeven, duidelijk zijn. De welstandsadviezen zijn niet gericht op zaken die geen betrekking hebben op het welstandstoezicht. Het welstandsadvies kan wel suggesties bevatten voor beleid of procedurele zaken die naar mening van de commissie in acht genomen zouden moeten worden.

4.6 Werkwijze welstandscommissie

De vergaderingen van de welstandscommissie zijn openbaar.

Aanvragers of hun vertegenwoordigers kunnen spreekrecht voor de vergadering aanvragen. De agenda van de vergaderingen van de welstandscommissie zijn op de website van de gemeente Amsterdam te vinden, evenals de verslagen. De welstandscommissie kan de advisering mandateren aan één of meer van haar leden, dan wel indien de aanvraag behoort tot een categorie waarover de mening van de commissie als bekend mag worden verondersteld, mandateren aan een deskundige.

Het aan te leveren materiaal/indieningsvereisten

Het materiaal (plattegronden, tekeningen, foto's etc.) dient van een dusdanige kwaliteit te zijn dat de welstandscommissie een goed beeld van de vervanging of het verbouwingsplan kan krijgen. De welstandscommissie kan zich een goed oordeel vormen als tenminste de volgende zaken worden aangeleverd:

- een foto, of foto's van de huidige boot in zijn omgeving, waarop omliggende boten, kade en waterlijn zichtbaar zijn, genomen vanaf de kadezijde;
- een foto, of foto's van de huidige boot in zijn omgeving, waarop omliggende boten, kade en waterlijn zichtbaar zijn, genomen vanaf de waterzijde;

- tekening(en) of foto(montages), op schaal, van de huidige situatie, waarop alle zijden van de boot zichtbaar zijn. Er moeten lengte-, breedte- en hoogtematen in worden aangegeven van de gehele boot en in ieder geval van de belangrijkste onderdelen van de boot (indien aanwezig): de totale opbouw, diverse onderdelen van opbouwen (stuurhut, vooronder, den, etc.) maten van de ramen en deuren;
- een weergave van alle toe te passen materialen en kleuren.

De achterliggende gedachte bij deze indieningsvereisten is uiteraard dat de welstandscommissie zich niet alleen een beeld kan vormen van de nieuwe (of verbouwde) woonboot, maar ook van de omgeving waarin die ligt of zal komen te liggen.

Uitkomst en betekenis van het welstandsadvies

Het welstandsadvies kan de volgende uitkomsten hebben:

Akkoord:

Als een plan naar de mening van de welstandscommissie volgens de van toepassing zijnde welstandscriteria voldoet aan redelijke eisen van welstand geeft zij een positief advies aan het dagelijks bestuur. Op initiatief van de welstandscommissie of op verzoek van het dagelijks bestuur of haar vertegenwoordiger, kan een positief advies schriftelijk worden gemotiveerd. Dit gebeurt in ieder geval als op grond van de hardheidsclausule wordt geadviseerd om een plan, in afwijking van de van toepassing zijnde criteria, goed te keuren en in geval van op welstandsgronden gebaseerde bezwaren tegen de afgifte van de verbouwingsvergunning. In een enkel geval zal de welstandscommissie als het plan akkoord is, de planindieners willen attenderen op zaken die het plan op een (nog) hoger niveau kunnen tillen.

Akkoord mits wordt voldaan aan de opmerkingen:

Soms voldoet een plan naar mening van de welstandscommissie volgens de welstandscriteria niet aan redelijke eisen van welstand, tenzij het op ondergeschikte punten wordt aangepast. Deze punten worden ondubbelzinnig genotuleerd of op de tekening aangegeven. De welstandscommissie kan in dit geval aan het dagelijks bestuur het advies geven akkoord mits wordt voldaan aan de opmerkingen'. Het dagelijks bestuur kan vervolgens ofwel het plan aanhouden en de planindienaar de gelegenheid geven het plan aan te passen, ofwel de vervangings- of verbouwingsvergunning verlenen onder voorwaarde dat het plan wordt aangepast. In het laatste geval moet het stadsdeel de voorwaarde vanuit het belang van 'redelijke eisen van welstand' expliciet noemen in de vergunningtekst.

Niet akkoord:

Als een plan naar mening van de welstandscommissie volgens de welstandscriteria niet voldoet aan redelijke eisen van welstand, volgt een negatief advies. Dit betekent dat ingrijpende wijzigingen in het planconcept of de uitwerking van het ontwerp noodzakelijk zijn. Een negatief advies wordt altijd schriftelijk gemotiveerd door de welstandscommissie. Indien een plan bij voorinformatie na drie negatieve adviezen en eventuele gesprekken met de ontwerper en de planindienaar, geen noemenswaardige vooruitgang kent, zal de welstandscommissie een gesprek met de aanvrager voeren over de voortgang van het planproces.

Aanhouden:

Binnen de wettelijke beslistermijnen kan de welstandscommissie het welstandsadvies aanhouden als meer informatie of een toelichting van de ontwerper wenselijk is of om de ontwerper de gelegenheid te geven zijn plan aan te passen.

4.7 Afwijkingsmogelijkheden dagelijks bestuur

Afwijken van het advies van de welstandscommissie

Bij de besluitvorming op aanvragen voor een vervangings- of verbouwingsvergunning volgt het dagelijks bestuur in zijn oordeel in principe het advies van de welstandscommissie. Juist omdat dat advies wordt gegeven door een groep deskundigen binnen het kader en de criteria van het welstandsbeleid zoals geformuleerd in deze nota. In bijzondere gevallen kan het dagelijks bestuur echter afwijken van het advies van de welstandscommissie. Afwijken van het advies van de welstandscommissie geschiedt alleen met de grootste zorgvuldigheid en spaarzaamheid en op basis van zwaarwegende argumenten. Indien het dagelijks bestuur afwijkt van het advies van de welstandscommissie stelt het de welstandscommissie hiervan op de hoogte.

De volgende uitzonderingsmogelijkheden kunnen zich voordoen:

Afwijken van de welstandscriteria

Het dagelijks bestuur kan, op advies van de welstandscommissie, afwijken van de welstandscriteria zelf. Dit kan gebeuren bij plannen die niet voldoen aan de vastgestelde welstandscriteria maar wel aan redelijke eisen van welstand, dit te beoordelen aan de hand van de algemene welstandscriteria, zoals opgenomen in deel III, paragraaf 2.

Deze afwijking wordt in de beslissing op de aanvraag van de vervangings- of verbouwingsvergunning gemotiveerd. Jaarlijks wordt over afwijkingen verantwoording afgelegd bij de evaluatie van het welstandsbeleid.

Afwijken op inhoudelijke grond:

Het dagelijks bestuur kan op inhoudelijke gronden afwijken van het advies van de welstandscommissie indien het van oordeel is

dat de welstandscommissie de van toepassing zijnde criteria niet juist heeft geïnterpreteerd, of dat de commissie niet de juiste criteria heeft toegepast. Indien het dagelijks bestuur bij een vergunningaanvraag op inhoudelijke grond tot een ander oordeel komt dan de welstandscommissie, motiveert het dagelijks bestuur dit in de beslissing op de aanvraag van de vervangings- of verbouwingsvergunning.

Afwijken om andere redenen:

Het dagelijks bestuur heeft de mogelijkheid om bij strijdigheid van een vervangings- of verbouwingsplan met redelijke eisen van welstand toch de vergunning te verlenen indien het van oordeel is dat daarvoor andere, zwaarwegende redenen zijn, bijvoorbeeld van economische of maatschappelijke aard waarbij sterk rekening wordt gehouden met het gemeentelijk belang. Deze afwijking wordt in de beslissing op de aanvraag van de vervangings- of verbouwingsvergunning gemotiveerd. In het stadsdeel Centrum wordt terughoudend omgegaan met het gebruik van deze bevoegdheid, omdat de ruimtelijke kwaliteit niet snel ondergeschikt mag worden geacht aan economische of maatschappelijke belangen.

Het indienen van bezwaar

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken bezwaar indienen tegen de beslissing van het dagelijks bestuur op de aanvraag voor een vervangings- of verbouwingsvergunning.

Als een bezwaar te maken heeft met het welstandsoordeel dient de belanghebbende zich nadrukkelijk te richten op de beslissing van het dagelijks bestuur en niet op het advies van de welstandscommissie, omdat de verantwoordelijkheid voor de vergunningverlening bij het dagelijks bestuur ligt.

4.8 Procedure 'onvoorzien'

De welstandsnota op de wal bevat geen 'specifieke welstandscriteria voor grote projecten', zoals bijvoorbeeld de ontwikkelingen op het Haarlemmerplein. Dergelijke welstandscriteria kunnen namelijk niet worden opgesteld zonder dat er een concreet plan aan ten grondslag ligt. Zodra zo'n project (bouwplan of inrichtingsplan voor de openbare ruimte) aan de orde is, worden daarvoor specifieke welstandscriteria vastgesteld.

Ook op en rond het water kan een procedure 'onvoorzien' worden toegepast, bijvoorbeeld bij verplaatsingen van (woon) boten. Op dit moment geldt dat als (woon)boten niet worden verplaatst en er geen verbouwing of vervanging plaatsvindt, er niets wijzigt. De (woon)boten worden dan geacht te passen in de welstandsregels. Echter, in de meeste gevallen voldoen bestaande (woon)boten niet aan de huidige of toekomstige welstandseisen. Omdat een verplaatsing van een (woon)boot in principe wel welstandelijk getoetst wordt, kan er een probleem ontstaan. De door het stadsdeel gewenste verplaatsing mag dan niet het moment zijn waarop ineens de te verplaatsen (woon)boot wél aan de welstandseisen moet gaan voldoen. Voor een gewenste verplaatsing kan het dagelijks bestuur met de procedure 'onvoorzien' specifieke criteria vaststellen. Het vaststellen daarvan is onderdeel van de uitvoeringsbevoegdheid van het dagelijks bestuur. Van deze mogelijkheid is tot nu toe geen gebruik gemaakt. Mogelijk zal dit in de nabije toekomst wel moeten gaan gebeuren omdat de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State onlangs (na behandeling van de evaluatienota in de commissie en in de raad) een uitspraak heeft gedaan die er toe leidt dat het hierboven weergegeven beleid bij verplaatsingen wel zou kunnen gelden, maar dat de vergunningsystematiek van de Verordening op het Binnenwater een dergelijke beleidsregel

niet kan toelaten op het moment dat er een ligplaatsvergunning wordt verstrekt voor de te verplaatsen boot. In de komende verplaatsingen die als gevolg van uitvoering van het bestemmingsplan water zullen worden uitgevoerd, zal bekeken worden of het nodig is dat er speciale welstandscriteria worden opgesteld voor de op handen zijnde verplaatsingen. Dit zal per geval nader bekeken moeten worden.

4.9 Samenstelling en werkwijze adviescommissies

Commissie voor Welstand en Monumenten

De samenstelling en de werkwijze van de commissie voor Welstand en Monumenten (welstandscommissie) is geregeld in de *Verordening op de Commissie voor Welstand en Monumenten 2005* en de *Bouwverordening 2013*. In de *Verordening op de Commissie voor Welstand en Monumenten 2005* wordt bepaald dat de welstandscommissie gevraagd en ongevraagd advies kan geven bij "andere zaken waarbij het uiterlijk aanzien van de stad in het geding is of kan zijn". In dat licht gezien kunnen de Centrale Stad en de stadsdelen de commissie om advies vragen over vervangings- of verbouwingsaanvragen.

In 1995 is de welstandscommissie -in navolging van het rapport Amsterdam te Water - gevraagd haar taken uit te breiden en voortaan ook over vervangingen en verbouwingen van (woon) boten te adviseren.

De Commissie Historische Schepen

De Commissie Historische Schepen (CHS) is ingesteld in 1996 om uitvoering te geven aan artikel 2.5.1 VOB, waarin onder andere staat dat pleziervaartuigen langer dan 12 meter niet in Amsterdam mogen worden afgemeerd en dat het dagelijks bestuur van dit verbod ontheffing kan verlenen. De hoofdtaak van deze commissie is dan ook het dagelijks bestuur te adviseren

over het verlenen van ontheffingen voor grote pleziervaartuigen van historische waarde. In het Reglement op de Commissie Historische Schepen (1996) is als tweede taak opgenomen dat zij B&W en het dagelijks bestuur gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over onderwerpen waarbij sprake is van historische schepen. Als derde taak geldt dat de Commissie kan adviseren over overschrijding van de maximale maten bij schepen, zoals bedoeld in artikel 6 van de huidige Vervangingsrichtlijnen.

Hoewel de ontheffing van pleziervaartuigen langer dan 12 meter de hoofdtaak is van de Commissie, komen op dit moment bij de Commissie Historische Schepen voornamelijk aanvragen binnen voor beoordeling van verbouwplannen van woonboten. Ook wordt de Commissie soms gevraagd uitsluitel te geven bij geschillen over de definitie van woonschepen en woonvaartuigen. Voor het toetsen van (nu nog geldende) begrippen als "van origine varend"; "originele kenmerken" en "" kan het nodig zijn de expertise in te roepen van deskundigen op het gebied van schepen van historische waarde. Het grootste deel van de aanvragen komt van stadsdeel Centrum.

Het is de bedoeling dat per 1 februari 2014 de Commissie Historische Schepen ophoudt te bestaan. In de Commissie voor Welstand en Monumenten zal een extra adviseur plaatsnemen met verstand van historische schepen. Dan zal de Commissie voor Welstand en Monumenten ook gelijk toetsen aan de criteria voor historische boten.

Ontwikkeling van beleid voor historische schepen gebeurt overigens niet in het kader van de nota Welstand op het Water en wordt meegenomen in het overdrachtdossier dat het bestuur van stadsdeel Centrum meegeeft aan het nieuwe bestuur na de verkiezingen van 2014. De SP, de VVD en PvdA hebben hierover

een initiatiefvoorstel ingediend.

Op de wal staat het hele monumentenbeleid en de uitvoering van de Monumentenwet ook los van de Welstandsnota.

4.10 Procedure vergunningverlening

Uitvoering van het beleid

Als het voornemen bestaat om een (woon)boot te verbouwen of te vervangen moet eerst een verbouwings- of vervangingsvergunning worden aangevraagd. Na een verbouwing is geen nieuwe ligplaatsvergunning nodig indien de maatvoering niet is gewijzigd. Wordt door de verbouwing de maatvoering gewijzigd, dan is wel een nieuwe ligplaatsvergunning nodig. Na een vervanging is altijd een nieuwe ligplaatsvergunning nodig.

De verbouw- en vervangingsaanvragen worden al sinds de oprichting van het stadsdeel door de dienst Binnenwaterbeheer (sinds 2010: Waternet) getoetst aan de vervangingsrichtlijnen en welstandscriteria die door Burgemeester en Wethouders in 1996 zijn vastgesteld. Het stadsdeel heeft een contract met Waternet waarbij Waternet zorgdraagt voor vergunningverlening en handhaving van de stadsadeeltaken op het water.

De procedure voor verlening van een vervangings- of verbouwingsvergunning is als volgt:

1. vooroverleg op grond van een voorlopig voorstel;
2. indiening aanvraag (zie lijst indieningsvereisten, onder 4.6);
3. voldoet de aanvraag wat betreft het soort (woon)boot, maatvoering en onderlinge afstand tussen de (woon)boten
4. toetsing door:
 - a. welstandscommissie;
 - b. afdeling Realisatie Fysiek van het stadsdeel met het oog op het bestemmingsplan;

- c. Waternet in verband met de fysieke en nautische inpasbaarheid (n.b. ook toetsing wijze van afmeren);
- d. Waternet (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht)

5. voornemen per brief en publicatie;
6. evt. horen van de aanvrager en reactie op zienswijzen;
7. besluit van het dagelijks bestuur;
8. evt. bezwaar en beroep/hoger beroep.

Toetsing aan maximale maten:

Door de Waternet worden vervangingsaanvragen op de grote maten (lengte, breedte en hoogte) getoetst waarbij in de breedte een vrijstelling is van 15 cm. De hoogtemaat is niet voorzien van een vrijstelling. Uitgangspunt bij de lengtemaat blijft 25 meter, maar bij een overschrijding van die maat met maximaal 10% (= 2,50 meter) zal, indien de aanvraag aan alle andere maten voldoet, de vervangingsaanvraag toch worden doorgestuurd naar de welstandscommissie. Deze zal goed beargumenteerd moeten aangeven of het schip meer dan voldoet aan redelijke eisen van welstand en in hun advies aan het dagelijks bestuur moeten aangeven waarom bij hoge uitzondering van de maximaal toegestane lengtemaat wordt afgeweken.

4.11 Handhaving

De Waternet () verleent namens het dagelijks bestuur onder andere vergunningen voor het verbouwen en vervangen van (woon)boten. Als de vergunning is verleend, moet erop worden toegezien, dat de wijzigingen in overeenstemming met de verleende vergunning worden uitgevoerd. Waternet heeft hiervoor wal- en watercontroleurs en een aparte handhavingsafdeling. De handhaving van de regels voor vervangen, verbouwen en welstand vindt na de vaststelling van de gewijzigde Welstands-

nota te Water 2014 en de aangepaste Bootrichtlijnen 2014 voor nieuwe gevallen plaats overeenkomstig het nieuwe vastgestelde beleid.

Er kan (net als op de wal) niet worden opgetreden tegen bestaande, vergunde (woon)boten, die niet overeenkomen met de nieuwe welstandsregels 2014 of de Bootrichtlijnen 2014.

Woonboten die slecht onderhouden worden, kunnen binnenkort wel door het dagelijks bestuur worden aangepakt met een excessen regeling. Daarin geeft het bestuur aan dat de woonboot moet blijven voldoen aan redelijke eisen van welstand.

Voor stadsdeel Centrum geldt het criterium dat het uiterlijk van een woonboot in elk geval in strijd is met redelijke eisen van welstand indien:

- door gedeeltelijke afbraak, instorting, verwaarlozing of verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;
- de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
- daarop graffiti is aangebracht of anderszins is beklad;
- verflagen op de buitenzijde op tenminste 10% van het oppervlak zijn afgebladderd;
- de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;
- de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.

Aan Burgemeester en Wethouders wordt een brief verzonden met een verzoek om bij de eerstvolgende wijziging van de Verordening op het Binnenwater een extra bepaling op te nemen

die het mogelijk maakt om wegens strijd met redelijke eisen van welstand de bevoegdheid te verschaffen om handhavend op te treden tegen ernstig verwaarloosde boten. Als deze wijziging van de Verordening op het Binnenwater zijn vastgesteld zullen voortaan voorwaarden worden opgenomen over het onderhoud in nieuw te verlenen vergunningen.

5 Beleidskader

5.1 Plangrenzen

De criteria en de procedures zoals in deze Welstandsnota op het Water zijn omschreven, zijn van toepassing op het plangebied van het stadsdeel Centrum, met uitzondering van de twee door het stadsdeel lopende grootstedelijke projecten: de Zuidelijke IJ-oeveren en de Noord-Zuidlijn.

Na de vaststelling van de Boortrichtlijnen 2014 wordt zo spoedig mogelijk begonnen met de ontwikkeling van richtlijnen voor de grootstedelijke gebieden.

5.2 De binnenstad als beschermd stadsgezicht

Op 29 januari 1999 is het grootste gedeelte van de binnenstad van Amsterdam aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het belangrijkste rechtsgevolg van deze aanwijzing is de verplichting voor de gemeenteraad om beschermende bestemmingsplannen vast te stellen. Dit houdt in dat in bestemmingsplannen regels moeten worden opgenomen ter bescherming en versterking van de historisch ruimtelijke structuur en het historisch waardevolle bebouwingsbeeld. Ook in het op te stellen facet-bestemmingsplan voor het water zal de cultuur-historische betekenis van het water een grote rol spelen.

5.3 De Visie op het water van de binnenstad

Amsterdam ontleent haar ruimtelijke structuur en haar identiteit in belangrijke mate aan het water. Op 26 januari 2006 heeft de stadsdeelraad ingestemd met de Visie op het water van de binnenstad'. Hiermee wil het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum de ruimtelijke kwaliteit van het stadsbeeld versterken en een inhoudelijk toetsingskader bieden voor het beoordelen van ontwikkelingen en initiatieven voor het water en de oevers.

Daarvoor geeft de visie aan:

- welke structuren, inrichting en functies voor water en wal in de binnenstad wenselijk zijn;
- aan welke uitgangspunten de inrichting en het gebruik van water en wal en met name de ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen en de afmeervoorzieningen in cultuurhistorische, ruimtelijke, functionele en nautische zin moeten voldoen;
- voor welke aspecten op en rond het water nader beleid ontwikkeld of bestaand beleid aangescherpt moet worden, al dan niet in samenhang met stedelijk beleid.

5.4 Het bestemmingsplan Water

Nadat de stadsdeelraad had ingestemd met de "Visie op het water van de binnenstad", is de uitwerking ervan ter hand genomen. Als eerste stap zijn de welstandscriteria en de vervangings- en verbouwingsregels voor woonboten en bedrijfsvaartuigen opgesteld. Na de vaststelling hiervan is gestart met het opstellen van een bestemmingsplan voor het water. Hiervoor is de gebruikelijke bestemmingsplanprocedure gevolgd.

Het bestemmingsplan Water is op 26 juni 2013 vastgesteld door de stadsdeelraad en op 20 november 2013 onherroepelijk geworden. Op de verbeelding van het bestemmingsplan Water zijn stroken met afmeermogelijkheden voor respectievelijk woonboten, bedrijfsvaartuigen en varende bedrijfsvaartuigen opgenomen. Tevens zijn er alternatieve locaties opgenomen die kunnen dienen om woonboten te verplaatsen vanuit rakken waar veel woonboten dicht op elkaar liggen afgemeerd.

5.5 Wens voor beleid voor historische schepen

In december 2006 is door de stadsdeelraad een motie aangenomen, die het dagelijks bestuur oproept om criteria te gaan ontwikkelen voor behoud en bescherming van historische woonboten. Hiervoor wordt een speciale adhoc commissie ingesteld, die het dagelijks bestuur binnen enkele maanden adviseert over criteria en beleid.

Dit onderwerp wordt niet in de nota Welstand op het Water opgenomen. In de vastgestelde Welstandsnota voor gebouwen wordt ook geen aandacht geschonken aan historie van gebouwen: welstandsregels zijn voor alle gebouwen gelijk.

Historisch schepenbeleid wordt dus na advisering door de adhoc-commissie apart vastgesteld.

Wel heeft een adhoc-commissie in opdracht van het dagelijks bestuur geadviseerd over de mogelijkheden om te komen tot een historisch schepenbeleid. Dit onderzoek heeft er toe geleid dat het dagelijks bestuur beoordelingscriteria voor historische boten heeft overgenomen van het advies. Een vervangende boot kan als historisch worden aangewezen, waardoor in de categorie schepen en vaartuigen maatoverschrijdingen mogelijk zijn. De raad heeft in twee moties duidelijk gemaakt haast te willen maken met een historisch schepenbeleid. Dit onderwerp is ook nog aan de orde gekomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan Water op 26 juni 2012 en bij de behandeling van de evaluatie van de Nota en de Bootrichtlijnen 2008. Het dagelijks bestuur heeft aangegeven dat het formuleren van beleidsregels voor behoud van historische schepen een ingewikkelde materie is, waar in de deze bestuursperiode geen begin mee gemaakt kan worden. De SP, VVD en PvdA hebben een initiatiefvoorstel gedaan voor regels voor historische boten. Dit onderwerp wordt meegenomen in het overdrachtsdocument dat het stadsdeelbestuur meegeeft aan het nieuwe college.

DEEL II OVERIG KADER

1 De stad en het water

Het water heeft een belangrijke rol vervuld in de stadsontwikkeling van Amsterdam.

Bij de ontwikkeling van de stad was een goede waterhuishouding een eerste vereiste.

Het water diende voor transport, vuilafvoer en stadsverdediging. Het werd niet om esthetische redenen aangelegd, maar kreeg om die reden wel veel waardering. Veel van bovengenoemde functies zijn verdwenen. De stadsverdediging werd al in de negentiende eeuw verlegd van de Singelgracht naar de Stelling van Amsterdam. De transportfunctie van het water is sinds de jaren zestig van de 20^e eeuw, toen het massale autogebruik opkwam, grotendeels verdwenen. Ook andere functies, zoals de watergebonden markten, zijn verdwenen. Ondanks dat er in de eerste helft van de 20^e eeuw veel grachten gedempt zijn, is de structuur van het stadswater vrijwel ongewijzigd gebleven. De vorm, de loop en het profiel van de grachten zijn gebaseerd op de functies die het water vroeger had.

De buitenruimte was – afgezien van de grote grachten – een functionele ruimte, in gebruik voor verkeer en commercie. De beschikbare ruimte was minimaal en iedere centimeter werd benut. Grote delen van het stadswater waren geheel in gebruik als verkeersruimte. De functie van het water als woongebied hangt hiermee sterk samen. Veel mensen woonden tijdelijk op schuiten. Boeren die met groente of fruit naar de Amsterdamse markten kwamen bleven vaak liggen tot alle waar verkocht was. Dit gebeurde niet altijd in een dag; zo bleven veel boeren enkele dagen in Amsterdam. Zij bivakkeerden dan op hun schuiten. Vanzelfsprekend woonde ook de bemanning van zeeschepen op de schepen zelf, vaak gedurende lange tijd.

Pas in de loop van de twintigste eeuw werd het belang van het water als verkeersruimte geleidelijk kleiner; vooral na 1945 groeide het autogebruik zeer snel. Zowel personen- als vrachtovervoer over het water kwamen steeds minder voor. Met het verdwijnen van het verkeer kreeg het gebruik van het water steeds meer een statisch karakter. Veel mensen vestigden zich permanent, in eerste instantie op in onbruik geraakte schepen, in een later stadium in vaartuigen die speciaal waren ontworpen en gebouwd om in te wonen. Inmiddels worden veel grachten in de binnenstad gedomineerd door de woonfunctie op (woon)boten die door hun vorm en breedte het beeld van het water domineren.

2 Gebieden

De binnenstad bestaat uit een stelsel van stedenbouwkundige structuren dat in de loop van eeuwen is gegroeid. Dit stelsel bestaat uit grachten, straten, dijken, pleinen, kades, verkavelings-systemen en groen. Het is, al naar gelang de gewenste functies, bebouwd met verschillende, herkenbare typen gebouwen zoals woonhuizen, pakhuizen en kantoren.

Het ontstaan van dit stelsel is het resultaat van het samenspel van de ondergrond (bodem en waterhuishouding) en stedenbouwkundige ingrepen. Er bestaat een sterke samenhang tussen de stedenbouwkundige structuren en het architectonisch beeld, tussen bebouwing en verkavelingstype. In de stedenbouwkundige structuur zijn een aantal, onderling duidelijk verschillende gebieden aan te wijzen, waaronder het Stadshart, de Nieuwmarktbuurt en de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen.

Wat betreft het welstandsbeleid op de wal is de bestaande stad, met haar historisch gegroeide, gelaagde structuur en stadsbeeld, het vertrekpunt geweest voor het formuleren van het welstandsbeleid zoals vastgelegd in de Welstandsnota. Dit heeft tot gevolg dat, voor de bebouwing op de wal, naast object- en loketcriteria voor enkele gebieden aanvullende 'gebiedscriteria' zijn opgesteld, die voldoende garantie geven dat het karakter van het gebied behouden blijft.

Het vertalen van de stedenbouwkundige structuur naar specifieke gebiedscriteria voor op het water ligt minder voor de hand. Het karakter van een gebied blijft niet speciaal behouden indien er bijvoorbeeld alleen historische sleepboten van een bepaald type afgemeerd worden of wanneer slechts de kleur 'blauw' wordt toegepast. Wel is er onderscheid te maken tussen de gebieden die zijn aangewezen als beschermd stads-

gezicht en de gebieden die dat niet zijn (zie kaartbijlage 2). In de als beschermd stadsgezicht aangewezen gebieden mag een woonschip niet door een boot uit de categorie vaartuigen of de categorie arken vervangen worden, terwijl dat in de niet als beschermd stadsgezicht aangewezen gebieden wel is toegestaan.

Bij de bepaling van de vervangingsrichtlijnen is gekeken naar de stedenbouwkundige structuur van de stad. In de bestaande bebouwing op de wal is de historische parcellering over het algemeen genomen nog aanwezig. Deze parcellering is over de gehele binnenstad bekeken, redelijk homogeen. Om te voorkomen dat de verhouding tussen wal en water zoek raakt, is voor een maximale vervangingsmaat gekozen: 25 meter bij een schip, 22,5 meter bij de categorie vaartuig en 20 meter bij de categorie ark. Hieraan zijn vervolgens de maximale breedte en hoogte gerelateerd.

Daarmee wordt afgeweken van de thans geldende maximale lengtemaat van 30 meter voor schepen en 25 meter voor vaartuigen

Ook het verschil in profiel van de grachten is niet vertaald naar specifieke gebiedscriteria. Het fijn vertakte netwerk van grachten in de grachtengordel, Jordaan en oude binnenstad tegenover de bredere grachten in de voormalige havengebieden en de Amstel hebben wel altijd hun invloed gehad op de hoeveelheid afgemeerde schepen en de wijze afmeren (één of twee schepen naast elkaar, etc.). Een afwijkende hoogte van de kade heeft er alleen in de Nieuwe Vaart toe geleid dat een grotere hoogte (van maximaal 5 meter) is toegestaan.

Tevens is het mogelijk gemaakt dat historische schepen mogen afwijken van de maximale maten die in de richtlijnen zijn genoemd. Deze afwijkingsmogelijkheid voor historische schepen is in de vervangings- en verbouwingsrichtlijnen opgenomen.

3 Categorieën woonboten

In de vervangingsrichtlijnen 1996 is een onderscheid geïntroduceerd in drie categorieën woonboten: woonarken, woonschepen en woonvaartuigen. Dit onderscheid is speciaal ingevoerd omdat het expliciete verbod om woonboten te mogen vervangen door woonarken te strikt werd geacht, omdat er nog een soort van tussenvorm bestond: het woonvaartuig. Voor alle categorieën zijn welstandsregels geformuleerd, die in combinatie met heldere vervangings- en verbouwingsrichtlijnen er voor zullen zorgen dat vóóraf voor initiatiefnemers duidelijk is aan welke regels men zich moet houden.

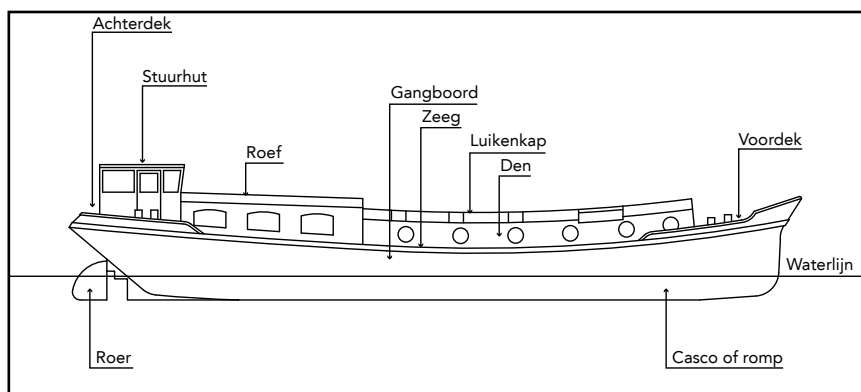
De categorieën die worden onderscheiden zijn:

1. schepen: boten met een metalen of houten scheepsromp, gekenmerkt door hoogteverschillen van de opbouw over de gehele lengte van het schip.

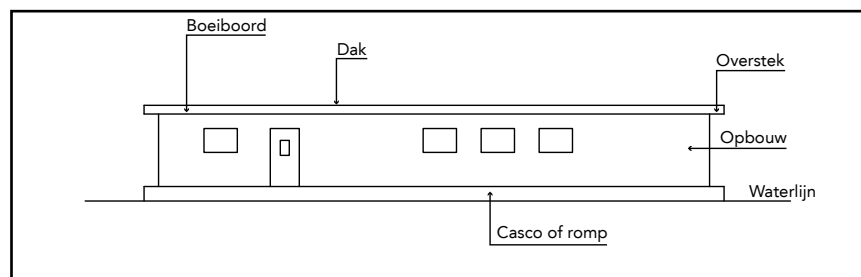
Daarnaast moet het schip voorzien zijn van:

- a. in ieder geval een hoofdopbouw van maximaal 1.20 meter hoog, gemeten vanaf het gangboord tot aan de nok van de opbouw, én van tenminste twee van de volgende scheepsonderdelen:
 - b. gangboorden van minimaal 20 centimeter breed, het gangboord mag ter plekke van de stuurhut ontbreken, en/of
 - c. een voordek van minimaal 2 meter, en/of
 - d. een achterdek van minimaal 50 centimeter.
2. vaartuigen: boten met een scheepsromp met daarop een opbouw. De opbouw wordt gekenmerkt door een hoogteverschil.
 3. arken: boten met een min of meer rechthoekige opbouw zonder noemenswaardige variatie in hoogte, gebouwd op een speciaal voor die boot gebouwd casco.

Deze categorie-indeling zou eventueel op termijn kunnen wijzigen, bijvoorbeeld als het onderzoek naar beleid voor historische schepen daartoe aanleiding geeft. Vooralsnog geldt de onderverdeling in de genoemde categorieën.



Begrippen schip

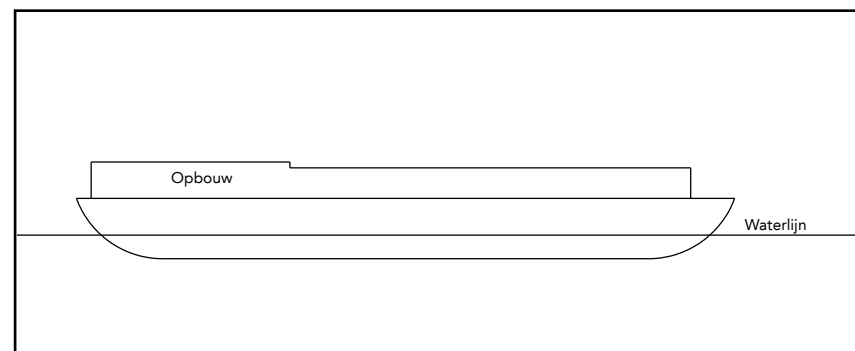


Begrippen ark

4 Steigers en op- en afstapvoorzieningen

Steigers en op- en afstapvoorzieningen zijn onderdeel van de gezichtsbepalende elementen bij ligplaatsen voor (woon)boten. Daarom zijn ook voor deze voorzieningen bij en ten behoeve van ligplaatsen voor (woon)boten in deel III welstandscriteria opgenomen.

De welstandscriteria zijn niet van toepassing op ontheffingsvrije objecten die zijn aangewezen door het dagelijks bestuur. Hierbij moet gedacht worden aan een (niet aan de kade bevestigde) loopplank of een werkvlot.



Begrippen vaartuijg

De tekeningen zijn niet bedoeld om exacte maten aan te geven, maar om de namen van de verschillende onderdelen van de boot toe te lichten.

DEEL III WELSTANDSCRITERIA

1 Inleiding

In dit deel van de Welstandsnota voor het water worden de algemene welstandscriteria voor de vervanging en verbouwing van (woon)boten verwoord, gevolgd door de objectcriteria en de loketcriteria. Deze drie soorten criteria zijn de 'maatlat' waarlangs de Welstandscommissie in de procedure voor het aanvragen van verbouwingsvergunningen de voorgenomen verbouwing legt.

Voordat een vervangings- of verbouwingsaanvraag aan de criteria wordt getoetst, wordt eerst gekeken of het voornemen past in het bestemmingsplan en volgens de Bootrichtlijnen 2014. In die Bootrichtlijnen worden de lengte-, hoogte- en breedtematen voor de verschillende categorieën boten gegeven terwijl in het facet-bestemmingsplan voor het water de ligging en de functie wordt geregeld.

De algemene welstandscriteria bieden een globaal kader waar alle aanvragen aan moeten voldoen. De objectcriteria vormen de eigenlijke welstandscriteria. Voor het verbouwen van de volgende onderdelen zijn loketcriteria in deze welstandsnota voor het water opgenomen: ramen en deuren in een bestaande opbouw, ramen in een bestaande romp en dakramen en dakluiken in een bestaand dak.

De objectcriteria zijn ondergebracht in een aantal paragrafen die elk een hoofdonderdeel van de (woon)boot bevatten. Wij geven hierin de criteria voor het uiterlijk, de kleur en het materiaalgebruik. De toepassing van de loketcriteria is erop gericht om al in het begin van de aanvraagprocedure een zodanige duidelijkheid te verschaffen over de welstand, dat daardoor de inhoud van de plannen aan kwaliteit wint en de procedure vlot kan worden afgewerkt. De loketcriteria gelden voor een aantal ondergeschikte speciaal genoemde aanpassingen of verbouwingen. In

het gebied dat niet is aangewezen als beschermd stadsgezicht zijn deze aanpassingen en verbouwingen vergunningvrij. In het gebied van het beschermd stadsgezicht zijn deze vergunningplichtig. De aanvraag voor aanpassingen of verbouwing zoals genoemd in de loketcriteria getoetst aan de eisen van de loketcriteria.

Bijna elk criterium wordt vergezeld door een foto die weergeeft hoe toepassing van het criterium eruit kan zien.

Het is niet altijd mogelijk gebleken om bij elk criterium een foto te plaatsen met een positief beeld. Om toch aan te geven wat de bedoeling van het betreffend criterium inhoudt is een foto van een minder positief voorbeeld of zelfs een negatief voorbeeld bij het criterium geplaatst. De raad heeft gevraagd om de foto's nog een keer door te lopen op relevantie en juistheid. Dat is gebeurd. Hier en daar is een foto gewijzigd toegevoegd, maar het is niet in alle gevallen mogelijk gebleken om een foto te plaatsen van een positief beeld.

Indien het criterium een gebod inhoudt dan zal dat bij het bijbehorende fotovoorgebeeld duidelijk worden aangegeven. Ook is in sommige gevallen een voorbeeld niet of nauwelijks te geven, daar ontbreekt dan ook een voorbeeld in de vorm van een foto. Om de terminologie eenvoudig te houden wordt in de criteria gesproken van "woonboten", "schepen", "vaartuigen" en "arken". Hieronder vallen uitdrukkelijk ook de statische bedrijfsvaartuigen. De welstandscriteria gelden immers ook voor statische bedrijfsvaartuigen



2 Algemene criteria

Compositie, silhouet, materiaalgebruik, kleur en detaillering

De in de grachten liggende (woon)boten maken deel uit van een samenhangend stadsbeeld. Zij vormen een belangrijk aspect in

de visuele beleving van de stad. De constructie en het materiaalgebruik dienen de compositie te ondersteunen. In principe dient het kleurgebruik terughoudend te zijn. De detaillering is voor een belangrijk deel bepalend voor de kwaliteit van de vormgeving van een boot. Het gebruik van goedkoop ogende materialen, zoals onder andere volkernbeplating en ander plaatmateriaal, steenstrips en kunststof kozijnen, zijn niet toegestaan.

Verbouwingen

Verbouwingen mogen geen verslechtering voor het stadsbeeld betekenen. Bestaande waarden moeten uitgangspunt zijn bij verbouwingen. Deze regel geldt alleen bij verbouwingen, omdat er bij vervangingen sprake is van een geheel nieuwe situatie waar een hele nieuwe boot als vervanging kan worden gekozen en er dus ook een hele nieuwe beoordeling plaats kan vinden. Bij een verbouwing mag geen verslechtering optreden ten opzichte van de oude situatie omdat de meeste verbouwingen worden uitgevoerd om meer ruimte te winnen. Meestal betekent dit dat er meer oppervlak en volume wordt toegevoegd aan de bestaande boot, hetgeen snel een verslechtering kan betekenen. Verder moet het resultaat in overeenstemming zijn met de kleur, de materialisering en het ritme van de bestaande onderdelen van de (woon)boot, zodat de aanpassing zich voegt als een vanzelfsprekend onderdeel ervan.

Uitzondering

Van de toepassing van de welstandscriteria kan worden afgeweken voor vervangings- of verbouwingsaanvragen van bedrijfsvaartuigen als bepaalde onderdelen karakteristiek zijn voor het desbetreffende bedrijfsvaartuig of nodig zijn om de vergunde bedrijfsactiviteit uit te oefenen.

3 Objectcriteria

3.1 Schepen

3.1.1 Hoofdvorm

- a. Een schip heeft een duidelijk herkenbare hoofdvorm, met een eveneens herkenbaar voor- en achtersteven. Daartussenin is het schip in de lengterichting symmetrisch. De opbouw dient in zijn vormgeving, volume, materiaal en kleur te passen bij het totaalontwerp van het schip.
- b. De vorm en plaatsing van de ramen dient in onderlinge verhouding en passend in de compositie van het schip te gebeuren. De ramen hebben bijvoorbeeld dezelfde vorm en liggen in één lijn, parallel met de zeeg en/of het dak van het schip.
- c. Het gebruik van ramen dient te worden beperkt tot maximaal 5% van de oppervlakte van de romp en 33% van de oppervlakte van de zijwanden van de opbouw. Voor de stuurhut geldt deze beperking niet.
- d. De ramen van de opbouw moeten in de wand worden aangebracht en mogen niet direct aansluiten op het dak of het gangboord (minimaal 5cm vrij). Voor de stuurhut geldt deze beperking niet.
- e. Sommige schepen hebben een roef die hoger is dan de opbouw. Veel schepen hebben een stuurhut die weer hoger is dan de roef. De stuurhut mag bij verbouwing of vervanging maximaal 15% van de lengte van het schip beslaan; de roef en de stuurhut samen mogen maximaal 30% van de lengte van het schip beslaan. De stuurhut mag maximaal 3.80 meter hoog zijn, gemeten vanaf de waterlijn.
- f. De gangboorden dienen te worden vrijgelaten.
- g. De stuurhut bestaat uit een gesloten onderkant. Daarboven bestaat de stuurhut in zijn geheel uit ramen met vensters van doorzichtig glas.



Vorm en plaatsing van ramen



Ramen minimaal 5 cm vrij van het dak



Stuurhut max. 15% en stuurhut + roef max. 30% van de lengte van het schip



Stuurhut met doorzichtig glas rondom

- h. Er mag uitsluitend helder glas worden gebruikt. Het gebruik van spiegelglas en kunststof is niet toegestaan.

3.1.2 Romp

De romp is het gedeelte van het schip dat grotendeels in het water ligt.

De romp is nog meer dan de opbouw een sterk gesloten deel.

- De romp mag uitsluitend van metaal en/of hout zijn.
- In de romp zijn uitsluitend (ronde) patrijspooten met een maximale diameter van 50 centimeter of vierkante ramen met een maximale oppervlakte van 50 x 50 centimeter toegestaan.
- De vorm van de romp mag niet worden aangetast. Het uitzagen van delen van de romp en andere openingen dan de onder b. toegestane ramen zijn niet toegestaan.



Gangboorden vrijlaten

3.1.3 Dak van de opbouw

Het dak van de opbouw wordt vaak van bovenaf bekeken vanaf de kades langs de gracht. Daarom is de vormgeving en het materiaalgebruik van het dak van belang.

- a. De daklijn dient de zeeg van de romp te volgen. Op een gezeegd schip komt dus een gezeegde opbouw.
- b. Het dak dient in de breedterichting licht gebogen of licht hellend te zijn. De hellingshoek is maximaal 15 graden.
- c. Eventuele dakramen dienen plat in het dak te worden aangebracht. De maximale hoogte van het raam inclusief kozijn boven het dakvlak is 10 centimeter.



Ronde ramen in de romp



Onaangetaste vorm van de romp



Aantasting van de romp niet toegestaan



Dak licht gebogen



Dak licht gebogen of licht hellend in dwarsrichting, (hellingshoek max. 15°)



Dakramen in houten luikendak

- d. In het dak mogen een of meerdere koekoeken worden aangebracht. Deze mogen maximaal 25 centimeter boven het dakvlak uitsteken. Afwijkende maten van een koekoek zijn uitsluitend toegestaan als de Commissie voor Welstand en Monumenten de maten van deze koekoek in overeenstemming acht met de overige maten en het uiterlijk van het schip. De koekoeken mogen uitsluitend in de nok van de opbouw, dus in de lengterichting midden op het schip, worden geplaatst.
- e. Ook dakramen en koekoeken mogen uitsluitend worden voorzien van helder glas. met uitzondering van die dakramen die beloopbaar moeten zijn.

3.1.4 Materiaal- en kleurgebruik

Woonschepen dienen te passen in het beeld van de binnenstad. Sterk afwijkend materiaal- en kleurgebruik is niet toegestaan.

- a. De romp mag uitsluitend van metaal en/of hout zijn. Bij uitzondering mag de romp ook van beton zijn. Indien het beton wordt geschilderd, dient de kleur terughoudend te zijn.
- b. De wanden van de opbouw mogen uitsluitend van metaal en/of hout worden opgetrokken.
- c. Kozijnen mogen alleen van hout of metaal worden gemaakt. Kunststof kozijnen zijn niet toegestaan.
- d. Het dak moet van hout, metaal of zeildoek zijn, al dan niet voorzien van begroeiing.
Bitumen is toegestaan mits deze dakbedekking zeer zorgvuldig wordt aangebracht.
- e. De romp en de opbouw dienen verschillend van kleur te zijn of te worden gescheiden door een kleuraccent. De romp heeft een zeer gedekte, terughoudende, kleur.
- f. De wanden het dak van de opbouw dienen in gedekte, terughoudende kleuren (waaronder in dit geval ook "wittinten" worden bedoeld) te worden uitgevoerd.
- g. Contrasterende kleuraccenten, passend bij het schip, zijn mogelijk.



Opbouw in metaal



Contrasterende kleuraccenten



Opbouw past qua vormgeving en ontwerp in het geheel



Toegevoegde terrassen niet toegestaan

3.1.5 Overige criteria schip

In de welstandsnota voor stadsdeel Centrum worden aan gebouwen hoge eisen gesteld wat betreft de detaillering en toevoegingen. In het beschermd stadsgezicht zullen dergelijke eisen ook aan (woon)boten worden gesteld.

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

- a. De detaillering en vormgeving van de schepen is zorgvuldig en duurzaam. Goedkope materialen en standaardoplossingen zijn niet gewenst.
- b. (Terras)hekken, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan, met uitzondering van hekken die nodig zijn voor bescherming. Deze hekken mogen uitsluitend bestaan uit staken, staven en/of palen. Terrassen zijn toegestaan onder door het dagelijks bestuur te stellen voorwaarden. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die vandaan op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke wel toegestaan.
- c. Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering en vormgeving passen in het totaalbeeld van het schip. Deze toevoegingen mogen het beeld niet domineren.

3.2 Vaartuigen

3.2.1 Romp

Ook in de categorie vaartuigen dienen de verschillende onderdelen van de boot, de romp en de opbouw, in hun volume, materiaal, kleur en vormgeving met elkaar in overeenstemming te zijn, zodat een evenwichtig geheel ontstaat.

- Ingrepen in de romp zijn niet toegestaan. Het volume en de vorm van de romp moet intact en zichtbaar blijven.
- De opbouw mag de buitenmaten van de romp nergens overschrijden. Opbouw en romp moeten onderling in evenwichtige verhouding zijn.



Romp en opbouw dienen onderling in evenwichtige verhouding te zijn



Volume en vorm van de romp moet intact en zichtbaar blijven



Overschrijding van de buitenmaten niet toegestaan



Ramen sluiten niet direct aan op casco en dak



Vorm en plaatsing ramen in onderlinge verhouding

3.2.2 Wanden van de opbouw

Woonboten en vaartuigen zijn (te) vaak vormgegeven als een gesloten wand aan de straatzijde. Net als gebouwen op de wal dienen de wanden van boten echter een geleding te hebben en niet volledig gesloten te zijn.

- a. Aan de straatzijde en de waterzijde moeten de wanden voor minimaal 15% en maximaal 50% van het oppervlak transparant zijn.
- b. Vorm en plaatsing van de ramen dienen in onderlinge verhouding en als onderdeel van een totaalbeeld van de boot te worden gekozen. Door de ramen bijvoorbeeld op een lijn te plaatsen en identiek van vorm en afmeting te maken, kunnen ze passend worden gemaakt als onderdeel van de compositie van het geheel.
- c. Ramen mogen niet direct aansluiten op het casco en/of dak.

3.2.3 Dak van de opbouw

Het dak is een belangrijk element in de vormgeving van woonboten, zeker als men er van de straat af bovenop kijkt.

- a. Het dak mag in de dwarsrichting licht gebogen of hellend zijn. De maximale helling is 15 graden. Een lessenaarsdak met een maximale hellingshoek van 15 graden is toegestaan, onder voorwaarde dat de hoge zijde aan de waterkant ligt.
- b. Een plat dak is niet toegestaan, uitsluitend flauw hellend dak dat is uitgevoerd met een flauwe helling tussen de 5% en 15%, zonder een dakoverstek.
- c. Boeiboorden mogen maximaal 10 centimeter hoog zijn.
- d. Platte dakramen zijn toegestaan, met een maximale hoogte van 10 centimeter boven het dakvlak.



Metalen dak



Platte dakramen



Hellend dak



Wanden in hout



Een veelheid aan toevoegingen op het dak

3.2.4 Materiaal- en kleurgebruik

- a. Het dak moet in zeildoek, hout of metaal worden uitgevoerd, al dan niet voorzien van begroeiing. Golfplaat en andere goedkoop ogende materialen zijn niet toegestaan. Bitumen is toegestaan mits deze dakbedekking zeer zorgvuldig wordt aangebracht.
- b. Wanden dienen in hout of metaal te worden uitgevoerd. Andere materialen, zoals plaatmateriaal, volkernplaat of andere kunststof zijn niet toegestaan.
- c. Bij uitzondering mag de romp van beton zijn. Indien het beton wordt geschilderd, dient de kleur terughoudend te zijn.
- d. De romp en de wanden van de opbouw dienen in gedekte, terughoudende kleuren (waaronder in dit geval ook "wittinten" worden bedoeld) te worden uitgevoerd.
- e. Contrasterende kleuraccenten zijn toegestaan.
- f. Ramen, kozijnen en deuren worden uitgevoerd in hout of metaal. Kunststof is niet toegestaan.

3.2.5 Overige criteria

Net als voor de bebouwing op de wal geldt voor de categorie 'woonvaartuigen' dat zij door zorgvuldige volume-opbouw en detaillering moeten passen in het stadsbeeld.

- a. Het totaalbeeld moet een evenwichtige compositie van volumes vormen en in zijn vormgeving, materiaal en kleur passen in zijn omgeving.
- b. (Terras)hekken, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan, met uitzondering van hekken die nodig zijn voor bescherming. Deze hekken mogen uitsluitend bestaan uit staken, staven en/of palen. Terrassen zijn toegestaan onder door het dagelijks bestuur te stellen voorwaarden. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die van-

ouds op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke wel toegestaan.

- c. Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering en vormgeving passen in het totaalbeeld van de boot. Toevoegingen mogen het beeld niet domineren.

3.3 Arken

3.3.1 Casco

Ook in de categorie dienen de verschillende onderdelen van de boot in hun volume, materiaal, kleur en vormgeving met elkaar in overeenstemming te zijn, zodat een evenwichtig geheel ontstaat.

- a. Ingrepen in het casco zijn niet toegestaan. Het volume en de vorm van het casco moet intact en zichtbaar blijven.
- b. De opbouw mag de buitenmaten van het casco nergens overschrijden. De vorm van het casco mag door een eventuele aanbouw aan de ark niet teveel afwijken van het bestaande casco.



Evenwichtige compositie



Opbouw mag de buitenmaten niet overschrijden



Wanden aan de straatzijde minimaal 15% transparant



Ramen sluiten direct aan op casco of dak, hetgeen niet is toegestaan

3.3.2 Wanden van de opbouw

Ook arken zijn (te) vaak vormgegeven als een gesloten wand aan de straatzijde. Net als gebouwen dienen de wanden van arken niet volledig gesloten te zijn.

- a. Aan de straatzijde en de waterzijde moeten de wanden voor minimaal 15% en maximaal 50% van het oppervlak transparant zijn. Schuif,- rol of klapluiken zijn niet toegestaan voor de ramen aan de walzijde.
- b. Vorm en plaatsing van de ramen dienen in onderlinge verhouding en als onderdeel van een totaalbeeld van de ark te worden gekozen. Door de ramen bijvoorbeeld op een lijn te plaatsen en identiek van vorm en afmeting te maken, kunnen ze passend worden gemaakt als onderdeel van de compositie van het geheel.
- c. Ramen mogen niet direct aansluiten op het casco en/of dak.

3.3.3 Dak van de opbouw

Het dak is een belangrijk element in de vormgeving van woonboten, zeker als men er van de straat af bovenop kijkt.

- a. Het dak mag in de dwarsrichting licht gebogen of hellend zijn. De maximale helling is 15 graden. Een lessenaarsdak met een maximale hellingshoek van 15 graden is toegestaan, onder voorwaarde dat de hoge zijde aan de waterkant ligt.
- b. Een plat dak is niet toegestaan, uitsluitend flauw hellend dak dat is uitgevoerd met een flauwe helling tus-sen de 5% en 15%, zonder een dakoverstek.
- c. Boeiboorden mogen maximaal 10 centimeter hoog zijn.
- d. Platte dakramen zijn toegestaan, met een maximale hoogte van 10 centimeter boven het dakvlak.



Hellend dak/Lessenaarsdak



Plat dak met boeiboord



Plat dak met overstek

3.3.4 Materiaal- en kleurgebruik

- a. Het dak moet in zeildoek, hout metaal worden uitgevoerd. Golfplaat en andere goedkoop ogende materialen zijn niet toegestaan. Bitumen is toegestaan mits deze dakbedekking zeer zorgvuldig wordt aangebracht. Extensieve groene daken zijn toegestaan, onder door het dagelijks bestuur te stellen bouwtechnische voorschriften.
- b. Wanden dienen in hout of metaal te worden uitgevoerd. Andere materialen, zoals plaatmateriaal, volkernplaat of andere kunststof zijn niet toegestaan.
- c. De romp (casco) mag van beton zijn.
- d. De romp (casco) en de wanden van de opbouw dienen in gedekte, terughoudende kleuren (waaronder in dit geval ook "wittinten" worden bedoeld) te worden uitgevoerd.
- e. Ramen, kozijnen en deuren worden uitgevoerd in hout of metaal. Kunststof is niet toegestaan.



Wanden in terughoudende kleur



Zorgvuldige detaillering

3.3.5 Overige criteria

Net als voor de bebouwing op de wal geldt voor de categorie `arken` dat ook zij door zorgvuldige volume-opbouw en detaillering moeten passen in het stadsbeeld.

- a. Het totaalbeeld moet een evenwichtige compositie van volumes vormen en in zijn vormgeving, materiaal en kleur passen in zijn omgeving.
- b. (Terras)hekken, toegevoegde terrassen, kooien en dergelijke zijn niet toegestaan.
- c. Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering en vormgeving passen in het totaalbeeld van de ark. Toevoegingen mogen het beeld niet domineren.
- d. Balkons en terrassen zijn alleen toegestaan aan de korte zijde of aan de langezijde (waterkant) als loggia.
Deze terrassen zijn niet op het dak van de ark toegestaan.



Balkon aan korte zijde



Schoorsteen op dak



Watertrap



Op- en afstapvoorziening

4 Criteria steigers en op- en afstapvoorzieningen

Onder dit onderdeel vallen ook watertrappen en waterstoepen. Dat zijn in de kademuur aangebrachte trappen al of niet met een houten plank als beëindiging boven het water.

Steigers:

- 1 Uitvoering in hout en/of metaal
- 2 Open constructie
- 3 Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- 4 Trapleuning toegestaan, open uitgevoerd in hout en/of grachtengroen geveerd metaal

Watertrappen:

- 1 Uitvoering in steenachtig materiaal al dan niet met houten en/of metalen treden.
- 2 Minimaal ruimtebeslag op of boven het water
- 3 Trapleuning toegestaan, open uitgevoerd in hout en/of grachtengroen geveerd metaal

5 Loketcriteria

Voor de volgende verbouwingen zijn loketcriteria” van toepassing. Deze criteria beschrijven de welstand en hebben uitsluitend betrekking op de plaatsing, de vorm, de maatvoering, het materiaalgebruik en de kleur. In gebieden die niet zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht zijn deze verbouwingen vergunningsvrij, mits wordt voldaan aan de loketcriteria. Binnen de grenzen van het beschermd stadsgezicht geldt de gewone vergunningsprocedure. Voor deze onderdelen wordt er bij deze gewone vergunningprocedure getoetst aan de loketcriteria.

5.1 Loketcriteria schip

5.1.1 Loketcriteria ramen en deuren in een bestaande opbouw

Plaatsing en vorm: De ramen mogen niet direct aansluiten op het dak en het gangboord. De te vervangen ramen dienen op één lijn te liggen en in dezelfde vorm te zijn als de te behouden ramen.

Maatvoering: Gelijk aan het te vervangen raam of de te vervangen deur.

Materiaalgebruik: Hout of metaal, kunststof is niet toegestaan.

Kleur: Als bestaande raam of deur.

5.1.2 Loketcriteria dakramen, koekoeken en dakluiken in een bestaand dak

Dakramen

Plaatsing: Vlak in het dak (maximaal 10cm hoog).

Maatvoering: Gelijk aan het bestaande te vervangen dakraam.

Materiaalgebruik: Helder glas, geen kunststof.

Koekoek

Plaatsing: In lengterichting van het schip.

Maatvoering: Gelijk aan de te vervangen koekoek met een maximum hoogte van 25 cm.

Materiaalgebruik: Hout of metaal.

Kleur: Passend of contrasterend, geen fluorescerende kleuren.

Dakluik

Plaatsing: Vlak in het dak.

Maatvoering: Gelijk aan het te vervangen dakluik.

Materiaalgebruik: Gelijk aan materiaal van dak.

Kleur: Gelijk aan kleur dak.

5.1.3 Loketcriteria zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes

Zonnecollectoren/zonnepanelen

- a Meerdere zonnecollectoren/zonnepanelen moeten op een horizontale lijn gerangschikt worden
- b De gezamenlijke breedte van de zonnecollectoren/zonnepanelen mag niet meer dan 1/3 van de beschikbare dakvlakbreedte bedragen.

Schotelantennes

- a Schotelantennes dienen bij voorkeur aan de achterzijde van de stuurhut te worden geplaatst
- b De schotel dient zo gering mogelijk van omvang te zijn
- c Daar de schotelantenne goed zichtbaar is vanaf de openbare weg dient ze te worden voorzien van een terughoudende kleur.

5.2 Loketcriteria vaartuigen

5.2.1 Loketcriteria ramen en deuren in een bestaande romp of opbouw

Ramen en deuren

Plaatsing en vorm: Vorm en plaatsing ramen en/of deuren in één lijn met bestaande ramen of deuren.

Materiaalgebruik: Hout of metaal. Kunststof is niet toegestaan.

Kleur: Als bestaand(e) raam of deur.

5.2.2 Loketcriteria dakramen en dakluiken in een bestaand dak

Dakramen

Plaatsing: Vlak in het dak (maximaal 10cm hoog).

Materiaalgebruik: Gelijk aan het bestaande te vervangen dakraam.

Kleur: Helder glas, geen kunststof.

Dakluiken

Plaatsing: Vlak in het dak.

Materiaalgebruik: Gelijk aan het te vervangen dakluik.

Kleur: Gelijk aan kleur dak.

5.2.3 Loketcriteria zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes

Zonnecollectoren/zonnepanelen

- Meerdere zonnecollectoren/zonnepanelen moeten op een horizontale lijn gerangschikt worden
- De gezamenlijke breedte van de zonnecollectoren/zonnepanelen mag niet meer dan 1/3 van de beschikbare dakvlakbreedte bedragen.

Schotelantennes

- Schotelantennes dienen aan de kopse zijde van de boot te worden geplaatst
- De schotel dient zo gering mogelijk van omvang te zijn
- Daar de schotelantenne goed zichtbaar is vanaf de openbare weg dient ze te worden voorzien van een terughoudende kleur

5.3 Loketcriteria arken

5.3.1 Loketcriteria ramen en deuren in een bestaande romp of opbouw

Ramen en deuren

Plaatsing en vorm: Vorm en plaatsing ramen en/of deuren in één lijn met bestaande ramen of deuren.

Materiaalgebruik: Hout of metaal. Kunststof is niet toegestaan.

Kleur: Als bestaand(e) raam of deur.

5.3.2 Loketcriteria dakramen en dakluiken in een bestaand dak

Dakramen

Plaatsing: Vlak in het dak (maximaal 10cm hoog).

Materiaalgebruik: Gelijk aan het bestaande te vervangen dakraam.

Kleur: Helder glas, geen kunststof.

Dakluiken

Plaatsing: Vlak in het dak.

Materiaalgebruik: Gelijk aan het te vervangen dakluik.

Kleur: Gelijk aan kleur dak.

5.3.3 Loketcriteria zonnecollectoren/zonnepanelen en schotelantennes

Zonnecollectoren/zonnepanelen

- a Meerdere zonnecollectoren/zonnepanelen moeten op een horizontale lijn gerangschikt worden
- b De gezamenlijke breedte van de zonnecollectoren/zonnepanelen mag niet meer dan 1/3 van de beschikbare dakvlakbreedte bedragen.

Schotelantennes

- a Schotelantennes dienen aan de kopse zijde van de boot te worden geplaatst
- b De schotel dient zo gering mogelijk van omvang te zijn
- c Daar de schotelantenne goed zichtbaar is vanaf de openbare weg dient ze te worden voorzien van een terughoudende kleur

LITERATUURLIJST

Jaap Evert Abrahamse, 'Stadsontwerp en verkeer in Amsterdam: gebruik en inrichting van de buitenruimte in de zeventiende eeuw', *Historisch-geografisch tijdschrift* 22 (2004), nummer 3.

Jaap Evert Abrahamse, 'De problematiek van Amsterdam als waterstad: 'Een schone maagd met stinkende adem'', *Historisch-geografisch tijdschrift* 24 (2006), nummer 1.

Amsterdamse woonschepenorganisaties, *Witte Zwanen: een aanvulling op de Visie op het water van de binnenstad*, Amsterdam 2005.

Tobias van Domselaer (ed.), *Beschryvinge van Amsterdam*, Amsterdam 1665.

Renée E. Kistemaker, 'Het grimmelt van alderley kleyn vaartuygh: Water als deel van het openbaar gebied in 17de- en 18de-eeuws Amsterdam', *Maandblad Amstelodamum* 86 (1999), p. 129-139.

Filips von Zesen, *Beschreibung der Stadt Amsterdam*, Amsterdam 1664.

Commissie voor Welstand en Monumenten, *'De Schoonheid van Amsterdam'*

Een kader voor het welstandsbeleid 1999, Amsterdam 1999.

Gemeente Amsterdam, *'Kadernota voor de welstandsbeoordeling'*, Amsterdam 2003.

BIJLAGEN

Inhoudsopgave van de bijlagen

- 1 Schema's en de daarbij behorende toelichting
 - 1 Welstandstoetsing bij aanvraag "gewone" verbouwingsvergunning
 - 2 Welstandstoetsing bij aanvraag verbouwingsvergunning voor verbouwingen waarvoor de loketcriteria gelden
- 2 Diverse relevante artikelen uit de Verordening op het binnenwater 2010
- 3 Bevoegdhedenverdeling op het water van de binnenstad
- 4 Begrippenlijst

Kaartbijlage 1 Visie op het water van de binnenstad zoals vastgesteld d.d. 26.01.2006

Kaartbijlage 2 Grenzen beschermd stadsgezicht

Kaartbijlage 3 Grenzen grootstedelijke projecten in de binnenstad

Bijlage 1

Toelichting op de schema's

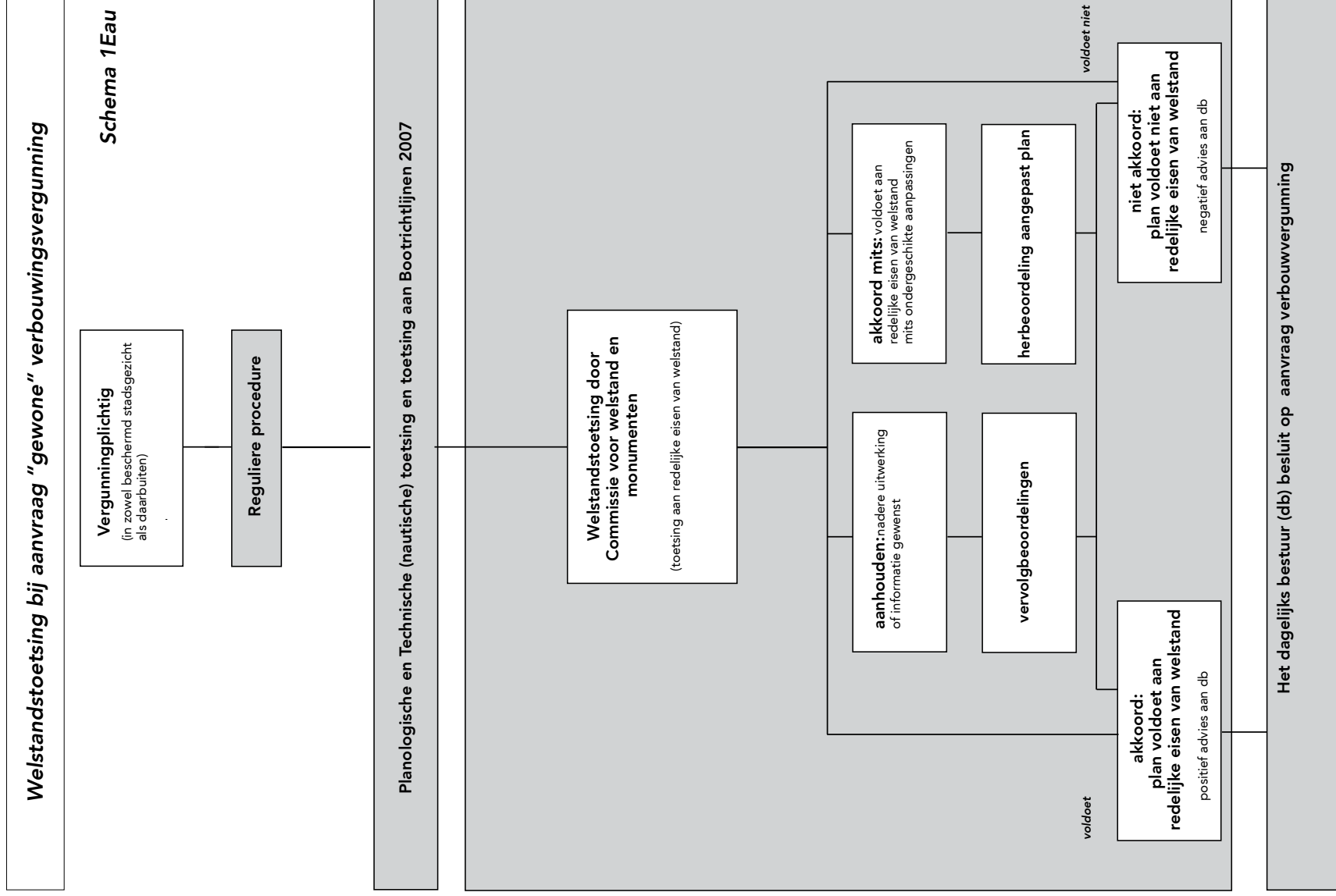
De twee schema's zijn opgenomen om inzicht te geven in de procedure die de bouwinitiatieven in verschillende situaties moeten doorlopen en in het bijzonder welke welstandstoetsing aan de orde is.

Schema 1

Dit schema geeft de procedure weer die gevolgd wordt bij reguliere verbouwingsaanvragen.

Schema 2

Dit schema geeft de procedure weer die gevolgd moet worden bij verbouwingsaanvragen waarvoor de loketcriteria gelden. Het schema geeft zowel de procedure weer die geldt voor gebieden die zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht als die voor gebieden die niet zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht.



Welstandstoetsing bij aanvraag verbouwingsvergunning voor verbouwingen waarvoor de loketcriteria gelden

Verbouwingen aan ramen en deuren in bestaande opbouw, ramen in bestaande romp en daklichten/dakluiken in bestaand dak

Schema 2Eau

In niet als beschermd stadsgezicht aangewezen delen van de binnenstad (Vergunningvrij)

Toetsing aan loketcriteria

Voldoet verbouwing aan loketcriteria?

ja

Initiatiefnemer kan gaan bouwen

Het db kan alleen achteraf (repressief) vergunningvrije verbouwingen toetsen aan de Richtlijnen bij Vervanging en Verbouwing en aan redelijke eisen van welstand.

Het db kan achteraf (repressief) de initiatiefnemer aanschrijven als de verbouwing 'in ernstige mate' in strijd is met redelijke eisen van welstand.

Bijlage 2

Verordening op het binnenwater 2010

De verordening is te vinden op de volgende web pagina;

Bijlage 3

Bevoegdhedenverdeling op het water van de binnenstad

Algemeen

In zijn algemeenheid zijn er drie hoofdfuncties van het water: het water als fysiek systeem, water als transportsysteem en water als onderdeel van de openbare ruimte.

Beheer van het water als fysiek systeem (waterbeheer) ligt bij het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Het water als transportsysteem valt onder de bevoegdheid van de nautisch vaarwegbeheerder (dienst Binnenwaterbeheer, BBA, in opdracht van de centrale stad). Tot slot is het stadsdeel de bevoegde instantie voor het water als openbare ruimte. Hieronder worden deze bevoegdheden nader uitgesplitst.

Stadsdeel

Tussen haakjes staat aangegeven wie de bevoegdheid heeft.

1. Inrichting en gebruik openbare ruimte
 - vaststellen van een visie (deelraad) en uitvoeren van beleidsplannen (dagelijks bestuur)
2. Bestemmingsplannen vaststellen op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (deelraad)
 - waar wel en waar geen woonboten en bedrijfsvaartuigen en zo ja wat voor soort dan en met welke afmetingen
 - waar wel en wat voor steigers en publieke op- en afstapvoorzieningen
3. Vergunningen en beleidsregels op basis van de Verordening op de haven en het binnenwater
 - verlenen vergunningen en ontheffingen voor woonboten, bedrijfsvaartuigen, grote pleziervaartuigen, e.d. (dagelijks bestuur)
 - vaststellen van beleidsregels over vervangen en ver-

bouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen (dagelijks bestuur)

- vaststellen van beleidsregels over welstand (stadsdeelraad)
 - vaststellen van beleidsregels over voorzieningen bij woonboten en bedrijfsvaartuigen (steiger, vlot, balkon e.d.) (dagelijks bestuur)
4. Afmeerplekken en beleid voor het afmeren van pleziervaartuigen (deelraad voor de plekken in het bestemmingsplan en het dagelijks bestuur voor het afmeerbeleid)
 5. Toestemming voor evenementen op het water op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (stadsdeelvoorzitter in mandaat van de burgemeester)
 6. Onderhoud kades en oevers (dagelijks bestuur)
 7. Onderhoudsschema baggeren en aanwijzen ontvangstdedpots (dagelijks bestuur samen met de waterbeheerder AGV/ Waternet)
 8. Dempen en ontdempen van waterwegen (deelraad)

Centrale stad (BBA en Regiopolitie)

1. Handhaving openbare orde en veiligheid op het water en regelen verkeer over het water
2. Initiëren van verkeersregels (verkeersbesluiten) op het binnenwater en handhaving van verkeersregels
3. Bediening van de bruggen, sluizen en keringen
4. Het heffen en innen van binnenhavengelden
5. Het verwijderen van wrakken en verwaarloosde schepen.
6. De uitgifte van exploitatievergunningen voor passagiersvervoer.

Waternet (voorheen Dienst Waterbeheer en Riolering)

In opdracht van de gemeente (centrale stad):

1. ondiep grondwater, baggeren van vaarwegen en verwijdering drijfvuil
2. aanleg, beheer en onderhoud van rioleringen en bijbehorende installaties

In opdracht van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht:

3. kwantiteitsbeheer in polders en boezems
4. kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater
5. zuivering van afvalwater
6. functioneel beheer van sluizen en keringen (wanneer deze open en dicht moeten)

Voor veel taken en verantwoordelijkheden op het openbaar water, zowel van de centrale stad als van stadsdelen, geldt dat plannen en conceptbesluiten alleen in gezamenlijk overleg met andere bevoegde instanties kunnen worden uitgevoerd. Soms is wettelijk voorzien in een verplichte adviesronde, in andere gevallen is realisering van beleidsvoornemens niet haalbaar zonder medewerking van andere bevoegde organen.

Bijlage 4

Begrippenlijst

Aanbouw Het gedeelte dat aangebouwd is aan het bestaande gedeelte, al dan niet met drijvers of mylosblokken er onder. (Zie uitbouw).

Achteronder Ruimte achter in het onderschip.

Afmeerpalen Palen of bolders op de kade of steiger waaraan een boot kan worden bevestigd.

Afmeervoorziening Voorzieningen (steigers, kades, waterstoeppen, bolders, haalkommen) bedoeld om het mogelijk te maken dat een boot aan de wal kan worden bevestigd.

Ark Drijvende woning of werkplaats.

Door stadsdeel Centrum wordt de term ark gebruikt en nader gedefinieerd in de Richtlijnen voor het vervangen en verbouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Bootrichtlijnen 2007).

Balkon Open platform of uitbouw, voorzien van een balustrade en toegankelijk via een deur uit de daaraan grenzende binnenruimte.

Bestemmingsplan Door het gemeente bestuur opgesteld plan, op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dat de toekomstige bestemming van een bepaald gebied aangeeft.

Bitumen Zwart plastisch aardolie product (asfalt).

Boeiboord Een (houten) dakrand afwerking; een opstaande kant van een dakgoot.

Boot Schip (voor landrotten). Wordt door stadsdeel Centrum gebruikt als verzamelnaam voor schepen en overige boten.

Bolder 1) Eén of twee verticale of schuine stalen kokers met dwarspen op een grondplaat, bevestigd op het achterdek en op het voordek, waarop de meertrossen/touwen worden belegd; 2) Houten, betonnen of ijzeren paal, van boven iets dikker dan in het midden om een boot aan vast te maken.

Borstwering Een tot borsthoogte opgetrokken wand.

Casco De kale romp van een schip.

Daklicht Lichtopening in een dak, zie dakraam.

Dakraam Raam in de helling van een dakvlak, zie daklicht.

Den De verticale zijden van de luikopening bovendeks, waarop de luiken van een binnenvaartschip rusten, ruimte bedoeld voor de lading van een schip.

Doorvaartprofiel De kleinste breedte op de gracht die (bij de maatgevende waterstand) volledig door het maatgevende schip kan worden benut, gemeten loodrecht op de vaarwegas. Het maatgevende schip is het grootste schip dat de betreffende vaarweg vlot en veilig kan bevaren en kan draaien. De vaarwegbeheerder stelt de afmetingen vast van het maatgevende schip.

Gangboord Smalle loopplaats binnen langs het scheepsboord.

Golfplaat Plaat gemaakt van gegolfd ijzer.

Haalkom In een kademuur (beschoeiing) aangebrachte metalen bak, waarin een U-vormige haalbeugel of bolder bevestigd zit. De beugel is U-vormig en bedoeld voor schepen als hulpmiddel om van ligplaats te veranderen, maar kan ook gebruikt worden om een schip aan vast te maken.

Kajuit Woonruimte in een schip.

Koekoek Uitbouwsel met glas aan dek voor licht en ook voor ventilatie in de verblijfsruimte eronder.

Kooi Een vrijstaand afgesloten hok op het dek.

Kopse zijde Voorste deel van het schip.

Kozijn In een wand gemonteerd raamwerk ter omlijsting van een venster of deuropening.

Kranen Hijswerktuigen voor zware lasten.

Lessenaarsdak Een dak dat op de wijze van een lessenaar helt.

Liermasten Rechtopstaande paal waar de lier aan bevestigd is. De lier is een mechanisch hulpmiddel om grote kracht op bij voorbeeld een ketting te kunnen uitoefenen.

Loggia Een inpandig overdekt balkon, een schaduwrijk onderdeel in de gevel van een gebouw of boot.

Loketcriteria Voor enkele bouwwerken met een lichte vergunningplicht bevat de welstandsnota loketcriteria. Deze beschrijven de welstandseisen tot in detail. Zo kan vooraf het bouwplan zelf

worden beoordeeld.

Nok Hier gebruikt om het uiteinde van de roef aan te duiden. Normaal gebruikt als het uiteinde van een ra, giek, gaffel, laadboom of ander niet-rechtopstaand rondhout.

Opbouw Het deel van de kajuit dat boven het dek is uitgebouwd (om voldoende stahoogte te creëren); alles wat zich boven het dek bevindt waarin gewoond kan worden.

Parcellering Verkavelingsindeling.

Ponton Een drijvend object met een werkfunctie of een recreatiefunctie (terras).

Roef Kajuit (of voor- of achterondertje).

Romp Lichaam van een schip, van mastwerk en tuigage ontbloot.

Schip Vroeger elk vaartuig met drie of meer (vierkantgetuigde) masten. Tegenwoordig een vaartuig van aanzienlijke afmetingen, doorgaans langer dan 20 meter, ingericht voor het vervoer van goederen en/of personen, met name over zee. Volgens de wet: elk vaartuig gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water, met of zonder waterverplaatsing. Door stadsdeel Centrum wordt de term schip gebruikt en nader gedefinieerd in de Richtlijnen voor het vervangen en verbouwen van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Bootrichtlijnen 2007).

Schotelantenne Antenne in de vorm van schotel waarmee door satelliet uitgezonden tv signalen kunnen worden opgevangen.

Steenstrip Strip van metselsteen dat tegen een vlakke muur of wand kan worden bevestigd.

Steiger Constructie van hout of beton langs of dwars op een oever, als aanlegplaats voor schepen.

Stuurhut Verhoogde opbouw op het schip waarin het stuurhuis is ondergebracht.

Terras Een (hoger gelegen) speciaal gebouwde oppervlakte, die ingericht is als loop- of zitplaats, bijvoorbeeld een plankenconstructie op een dak of luikenkap, al dan niet met hekwerken omringd.

Uitbouw Hetgeen aan de buitenzijde van een schip of overige boot is gebouwd of bevestigd ter vergroting van de woonruimte of in gebruik als opslag of terras. (zie ook aanbouw).

Vlot Drijvend samenstel (zoals steiger, terras of ponton) van balken, planken, stammen, vaten of ander materiaal voor het verrichten van werkzaamheden op het water of in gebruik als terras of verblijfsruimte.

Volkernbeplating Hardkunststofmateriaal.

Voordek Dek aan de voorkant van de boot, voor de mast.

Vooronder De ruimte onder het voordek.

Waterlijn Grens tussen het gedeelte onder water en dat erboven als de boot rechtop ligt.

Waterstoepen Onderdeel van de kade bedoeld om bij het water te komen, kan gebruikt worden als aanlegplaats.

Watertrappen Trappen in de kademuur, meestal gemaakt op plekken waar een groot hoogteverschil is tussen de kade en de waterspiegel.

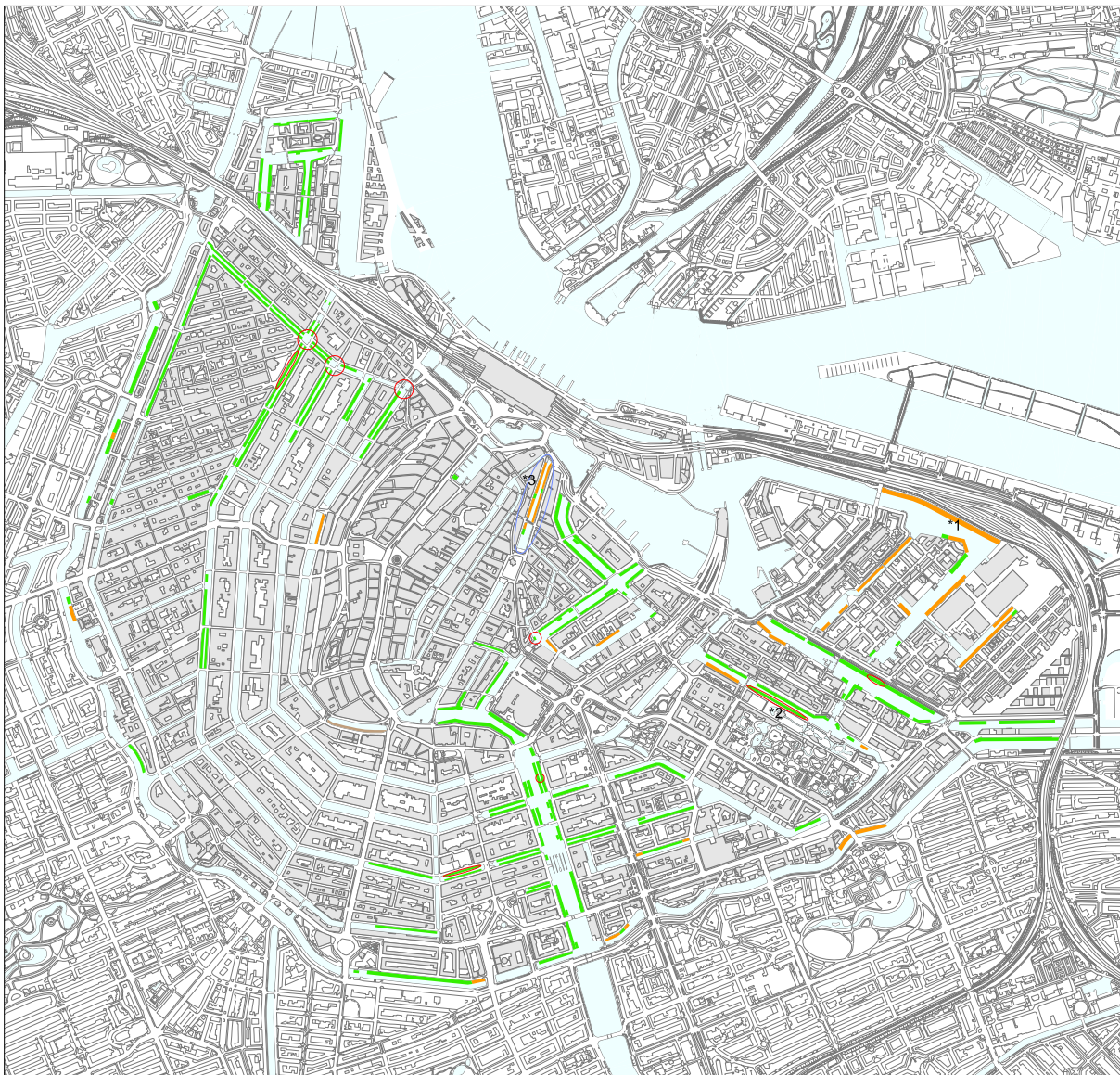
Woonboot Woning op het water, verzamelterm in de Verordening op de Haven en het Binnenwater voor ark, woonark, woon-schip of woonschuit.

Zeeg 1) Opwaartse ronding, naar de zijanten afdalend beloop; 2) langscheepse ronde, welving van dekken, balken, platen enz, lijn die meeloopt met de lijn van het casco.

Zeildak Dak bespannen met een doek van sterk linnen of kunststof, doorgaans uit verscheidene kleden bestaand en aan de rand met touwen (lijken) benaaid.

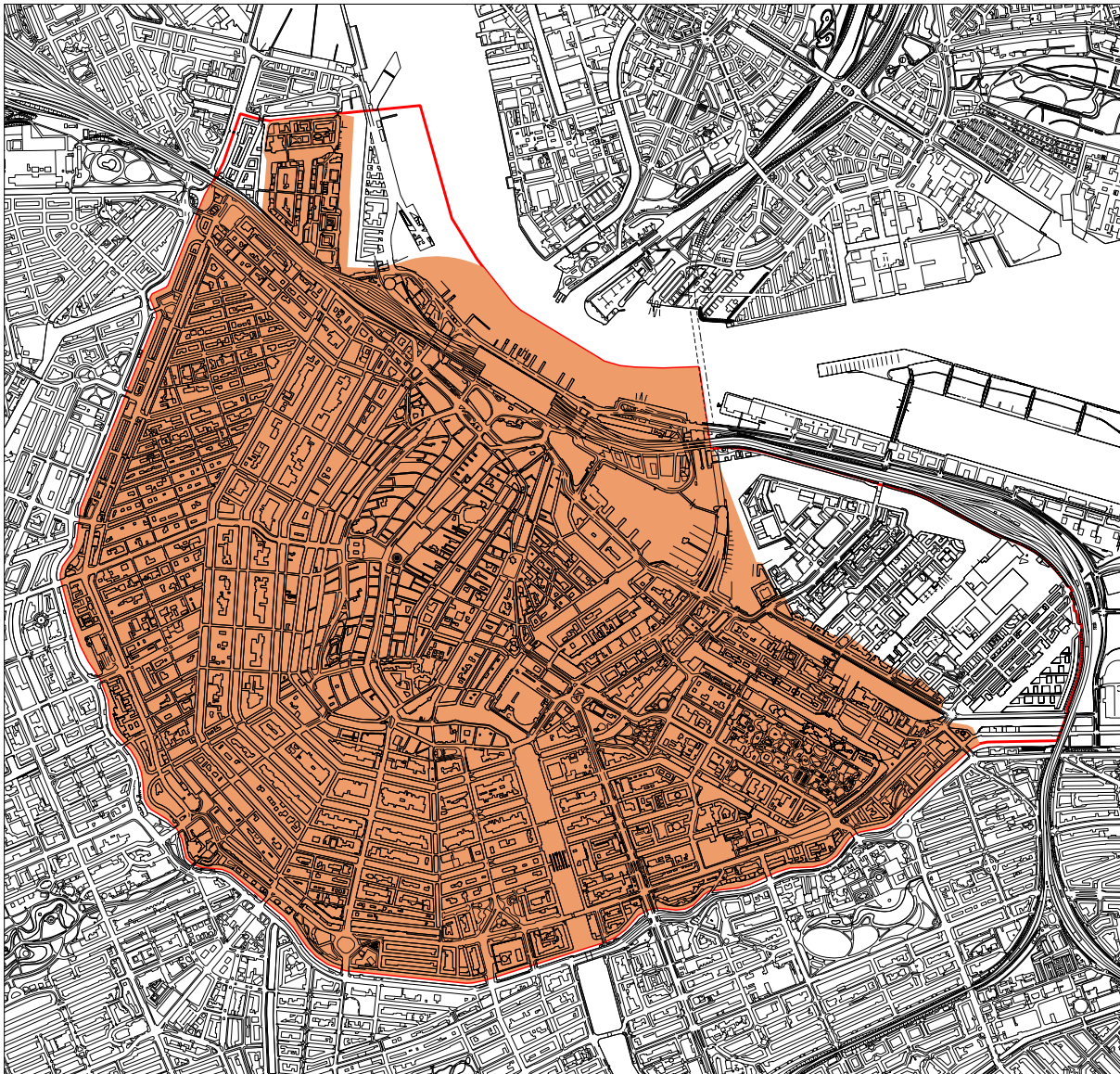
Bronnen:

- Bouwkundige termen, H.J. Haslinghuis/ H. Janse
- De taal van water: <http://members.lycos.nl/lexicografie/lexa.html>
- www.vaartips.nl
- Van Dale Hedendaags Nederlands



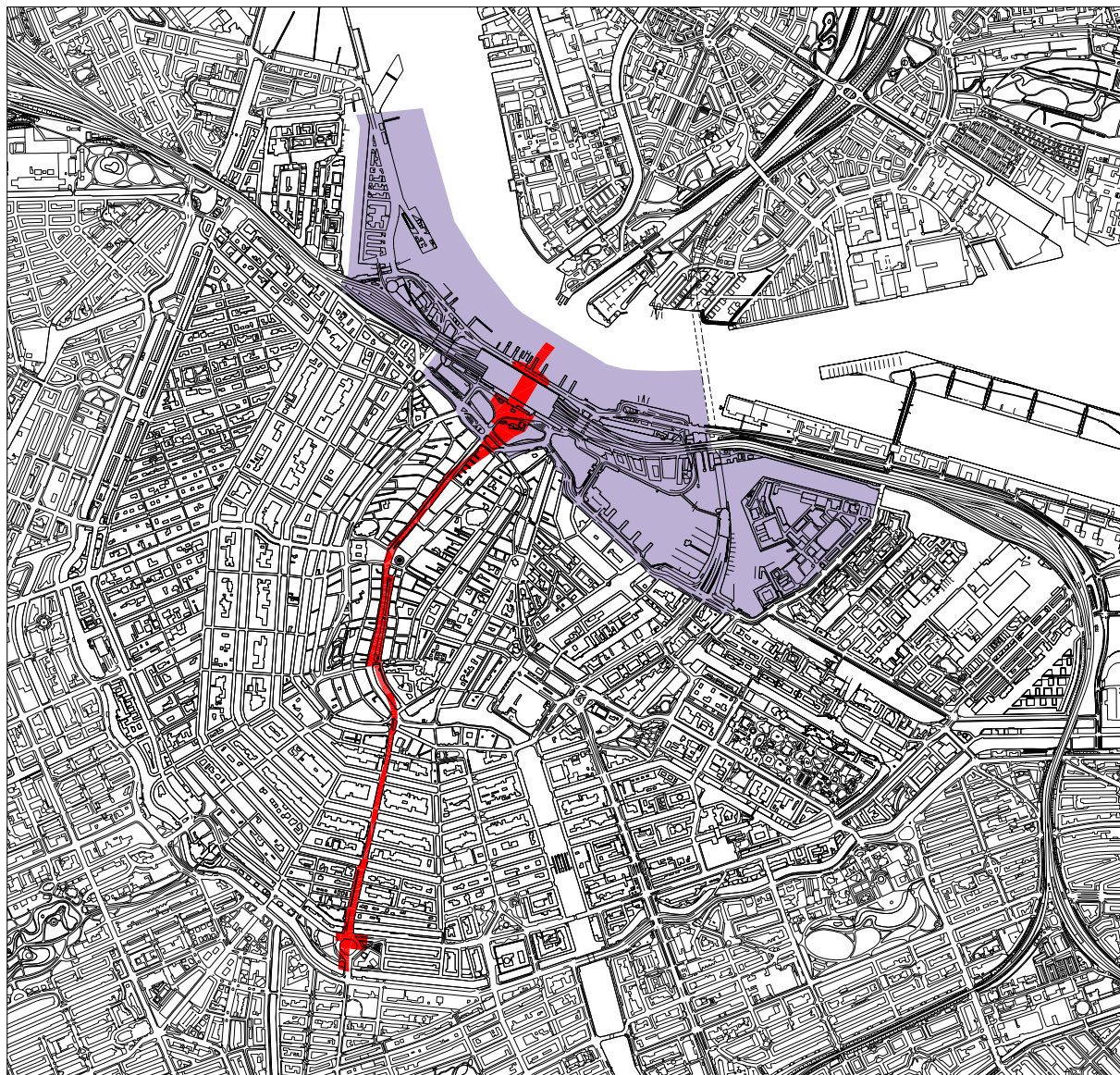
- █ bestaande ligplaatsen
- █ potentiële nieuwe ligplaatsen
- bloemenmarkt op de Singel
- vermindering ligplaatsen (prioriteitscategorieën 1, 2 en 3)
- *1 potentiële nieuwe ligplaatsen op lange termijn
- *2 te verplaatsen ligplaatsen t.b.v. uitbreiding Artis
- *3 definitief besluit over invulling/inrichting pas na informatieblijvenkomst waarin alle verkeers- en inrichtingsaspecten aan de orde komen en een discussie met de buurt plaatsvindt

Kaartbijlage 1
 Visie op het water van de binnenstad
 zoals vastgesteld d.d. 26-01-2006



■ beschermd stadsgezicht
— stadsdeelgrens

Kaartbijlage 2
Grenzen beschermd stadsgezicht



- zuidelijke IJ-oeveren
- noord-zuidlijn

Kaartbijlage 3
Grenzen grootstedelijke projecten in de
binnenstad

