



Gemeente Amsterdam

Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam 2019



Programma
Varen 2019

December 2019

| Inleiding

De gemeente vindt het belangrijk dat passagiersvaartuigen passen bij het cultuurhistorisch waardevolle UNESCO-werelderfgoed, de beschermde stadsgezichten en de kenmerken van de Amsterdamse binnenstad. Op 7 februari 2017 heeft de gemeente Amsterdam de nota “Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam” vastgesteld.

De voorliggende nota bevat een evaluatie van de afgelopen twee jaar welstandsbeleid. Hieruit blijkt onder andere dat het welstandsbeleid geleid heeft tot een kwaliteitsverbetering, maar dat het voor sommige aanvragers moeilijk was om in één keer een correcte aanvraag te doen. Inhoudelijk is er geen reden om aanpassingen te doen. Daarom is besloten de nota inhoudelijk ongewijzigd te laten, maar wel aandacht te besteden aan heldere formulering van de criteria en voorbeelden.

Deze nota gaat vervolgens in op het werkingsgebied van het welstandsbeleid. Dit beleid is van toepassing op alle passagiersvaartuigen die gebruik maken van het binnenwater van Amsterdam. Bovendien sluit deze nota beter aan bij de nieuwe Nota Varen Deel 1 (met onder meer een indeling van passagiersvaartuigen in nieuwe segmenten waarbij het segment historische- en beeldbepalende vaartuigen is toegevoegd) zoals op 9 mei 2019 is vastgesteld door de Gemeenteraad. Met de nieuwe Nota Varen Deel 1 wordt het vergunningensysteem voor passagiersvaartuigen gewijzigd, terwijl de algemene uitgangspunten voor beeldkwaliteit ongewijzigd zijn gebleven ten opzichte van de Welstandsnota uit 2017.

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	4
2	Doel Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam	5
3	Evaluatie van twee jaar welstandsbeleid voor passagiersvaart	8
4	Toepassing van het welstandsbeleid	10
5	Uitgangspunten en algemene criteria	12
6	Criteria nader uitgewerkt voor alle segmenten	14
7	Criteria nader uitgewerkt voor het segment Historische- en Beeldbepalende vaartuigen	20
8	Bijlagen	22
	Bijlage 1 Landelijke regelgeving	X
	Bijlage 2 Beschermd stadsgezicht en UNESCO Werelderfgoed	X
	Bijlage 3 Scheepstermen	X
	Bijlage 4 Scheepstypen	X
	Bijlage 5 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Groot	X
	Bijlage 6 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Middel en Klein	X
	Bijlage 7 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Onbemand	X
	Bijlage 8 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Historische en Beeldbepalende vaartuigen	X

1 | Aanleiding

Op 20 september 2016 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de bestuursopdracht 'Welstand Passagiersvaart' vastgesteld.

Deze bestuursopdracht gaf onder andere invulling aan de tijdens de raadsbehandeling van de Gewogen toetreding (Segment Bemand Groot) ingediende motie 751.16. Hierin werd de wens geuit om ook welstandsbeleid te formuleren voor de andere segmenten in de passagiersvaart. Doel van deze bestuursopdracht was het formuleren van deze welstandseisen voor alle passagiersvaart. Ook moest worden onderzocht in hoeverre welstandsbeleid kan worden ingevoerd voor andere gebruikers van het water (transportvaart en pleziervaart). Er is gekozen om als eerste de passagiersvaart uit te werken. De vaartuigen die deelnamen aan de Gewogen toetreding hadden op dat moment reeds hun (zwaardere) welstandstoets ondergaan. Zij zouden pas bij wijziging of vernieuwing van de Gewogen toetreding-vergunning aan dit algemene welstandsbeleid moeten voldoen.

Dit heeft op 7 februari 2017 geresulteerd in de vaststelling door het college van de nota "Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam".

Bij vaststelling van dit beleid is afgesproken om na 2 jaar te evalueren. De evaluatie heeft plaatsgevonden aan het einde van 2018. De resultaten van deze evaluatie staan beschreven in hoofdstuk 3.

De Nota Varen Deel 1 stelt vast dat de doelen van de vorige Nota Varen uit 2013 wat betreft welstand ongewijzigd zijn gebleven. Door middel van het welstandsbeleid draagt de gemeente er zorg voor dat de passagiersvaartuigen passen bij de cultuurhistorisch waardevolle achtergrond. Die achtergrond is gevormd door het UNESCO-werelderfgoed, Beschermd Stadsgezichten en kenmerken van de Amsterdamse binnenstad. Ook wordt een apart segment geïntroduceerd voor beeldbepalende en historische vaartuigen. Dit nieuwe segment is in het voorliggende welstandsbeleid in paragraaf 7 opgenomen.

2 | Doel Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam

Welstand is traditioneel een middel van gemeenten om de beeldkwaliteit van bouwwerken in de publieke ruimte te bevorderen. Daarmee krijgt de gemeente invloed op de architectuur, gebruikte materialen en kleuren van bouwwerken. Dit geldt zowel voor nieuwe bouwwerken als voor het verbouwen van bestaande bouwwerken.

Bouwwerken bevinden zich in de openbare ruimte en confronteren elke voorbijganger en bewoner met de gekozen bouwvorm. Hiermee is de verschijningsvorm van een bouwwerk niet langer een zaak van alleen de eigenaar. De gemeente Amsterdam stelt dan ook welstandsbeleid op, 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. Water speelt een grote rol bij de cultuurhistorische waarde van onze binnenstad. Daarom heeft de gemeente gekozen om haar welstandsbeleid uit te breiden van de traditionele insteek bouwwerken met welstandsbeleid voor woonboten (sinds 1996) en passagiersvaartuigen (sinds 2017).

Met een helder beoordelingskader worden de welstandstoetsing en de verlening van vergunningen voor nieuwe, vervangende of te verbouwen vaartuigen voor iedereen inzichtelijk en worden historische vaartuigen en vaartuigen met hoge beeldkwaliteit beschermd.

A. Het formuleren van welstandsbeleid voor passagiersvaartuigen heeft verschillende functies:

- Rechtszekerheid - het benoemen van welstandscriteria geeft aanvragers de mogelijkheid om voor het indienen van hun aanvraag het vaartuig te laten voldoen aan de gewenste beeldkwaliteit van passagiersvaartuigen in het Amsterdamse stadsbeeld.
- Bouwstenen voor kwaliteitsbeleid - welstandscriteria bieden praktisch han-

teerbare richtlijnen om de gewenste kwaliteit van passagiersvaartuigen in stand te houden en te ontwikkelen.

- Toetsingskader - welstandscriteria geven inzicht in wat de gemeente als voorgeschreven, toegestane maar ook als niet toegestane aspecten van passagiersvaartuigen beschouwt.
- Kader voor ontwerp - welstandscriteria zijn een leidraad voor het ontwerp van passagiersvaartuigen op elementen als vorm, maatvoering, materiaal, kleur en detaillering.
- Ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit – welstandscriteria dragen bij aan de beschermde status van de Amsterdamse grachten.

Het doel van het welstandsbeleid is te komen tot passagiersvaartuigen die qua beeld passen bij de uitstraling van de Amsterdamse grachten. De Amsterdamse grachten hebben een grote cultuurhistorische waarde en zijn een trekpleister voor bezoekers. Ze hebben een status als beschermd stadsgezicht en een UNESCO Werelderfgoed-status. Dit alles stelt hoge eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van de gehele binnenstad van Amsterdam. Het college vindt het dan ook belangrijk dat de passagiersvaartuigen die nadrukkelijk aanwezig zijn in de Amsterdamse binnenstad passen binnen deze historisch waardevolle omgeving, de ruimtelijke context en de kenmerken van de Amsterdamse binnenstad.

- Landelijke regelgeving: Deze is opgenomen als bijlage 1.

Amsterdam als Waterstad

De Watervisie Amsterdam 2014 benoemt Amsterdam terecht als waterstad en wijst op de bezoekers die vanuit de hele wereld de Amsterdamse grachten komen bewonderen. Dit bezoek is van grote economische waarde voor de stad, maar legt er ook een druk op. Daarom stelt het college in de Watervisie:

“In de drukke historische binnenstad willen we streng handhaven op overlast op het water. We willen geen initiatieven en activiteiten op het water die het UNESCO-gebied onwaardig zijn.”

De binnenstad als beschermd stadsgezicht

De Rijksoverheid heeft de 'binnenstad van Amsterdam binnen de Singelgracht' in 1999 aangewezen als beschermd stadsgezicht. Bij de bescherming van dit stadsgezicht ligt het accent op de gave historisch-ruimtelijke structuur en het nog overwegend historisch waardevolle bebouwingsbeeld van de historische binnenstad. Het grootste gedeelte van het vaarwater in de binnenstad valt binnen dit beschermd stadsgezicht.

- De begrenzing van het beschermd stadsgezicht is opgenomen op de kaart in bijlage 2.

De grachtengordel als UNESCO Werelderfgoed

UNESCO heeft de 17e-eeuwse grachtengordel op 31 juli 2010 op de lijst van Werelderfgoed geplaatst. Dit betekent dat de culturele of natuurlijke betekenis zo uitzonderlijk is, dat deze het nationale belang overstijgt en van algemeen belang is voor huidige en toekomstige generaties wereldwijd.

De 17e-eeuwse stadsuitbreiding van Amsterdam is het meest complete en meest geslaagde voorbeeld van barokke stedenbouw in Europa en was de enige stadsuitbreiding van deze omvang in die tijd. Zij representeert de Nederlandse grachtenstad in zijn meest ideale vorm. De grachtengordel, door de eeuwen heen nagenoeg intact gebleven, bepaalt tot in onze tijd het imago van Amsterdam als erfgoedstad. De 17e-eeuwse grachtengordel vormt het kerngebied van het Werelderfgoed. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone, die voor een Werelderfgoed vereist is. De begrenzing van de bufferzone komt overeen met de grenzen van het beschermd stadsgezicht.

- De begrenzing van het UNESCO Werelderfgoed is opgenomen op de kaart in bijlage 2.

B. Welstandsbeleid Passagiersvaart in samenhang met overig welstandsbeleid

De Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'

De gemeenteraad heeft de Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' geactualiseerd en vastgesteld op 14 september 2016. De gemeente vindt het belangrijk dat de beoordeling van passagiersvaartuigen aansluit bij de welstandscriteria uit 'De Schoonheid van Amsterdam'. Het is wenselijk dat er een duidelijk verband is tussen de criteria die gelden voor het huis op de wal, de woonboot die voor de deur ligt en het passagiersvaartuig dat langs vaart.

Welstandsbeleid woonboten

Bij de actualisatie van de Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' heeft de gemeente ook welstandsbeleid voor woonboten opgenomen. Vanaf 1996 gebruikten de Amsterdamse stadsdelen al welstandseisen voor woonboten. Op 18 juni 2018 is met het vaststellen van de Nota Welstand op het water een overkoepelend beleid voor de welstand van woonboten tot stand gekomen. De welstandsrichtlijnen voor (woon-) boten sluiten nauw aan bij de welstandsnota voor bebouwing op de wal.

Nota Welstand Passagiersvaart Amsterdam (2017)

Met de invoering van de eerste nota “Welstand passagiersvaart Amsterdam” in 2017 zijn voor het eerst concrete beleidsregels vastgesteld om te beoordelen of er sprake is van strijd met de welstand bij de verlening van exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen.

De voorliggende beleidsnotitie voorziet in een verduidelijking van de welstandscriteria voor de beoordeling van aanvragen voor een exploitatievergunning. De notitie is, evenals haar voorganger, uitdrukkelijk niet van toepassing op de verlening van ligplaatsvergunningen voor passagiersvaartuigen.

3 | Evaluatie van twee jaar welstandsbeleid voor passagiersvaart

Bij vaststelling van het welstandsbeleid op 7 februari 2017 is afgesproken dat er na 2 jaar een evaluatie zal plaatsvinden. Deze evaluatie is aan het einde van 2018 afgerond. In deze notitie worden de conclusies en aanbevelingen vermeld.

Conclusies:

Door de instelling van een moratorium over een belangrijk deel van de te evalueren periode zijn er minder beoordelingen uitgevoerd dan verwacht. Wel zijn er voldoende beoordelingen geweest om conclusies te verbinden aan het gevoerde beleid. Er is zonder meer een verbetering van de beeldkwaliteit van de nieuwe vaartuigen bereikt. De samenwerking tussen welstandscommissie en Gemeente/Waternet verliep goed.

Gedurende de toetsingsperiode zijn waar nodig in gezamenlijk overleg aanpassingen in de werkafspraken gemaakt, bijvoorbeeld over het voeren van een toelichtend gesprek tussen welstandscommissie en aanvrager.

Procedurele problemen zijn ondervangen door de welstandscontrole formeel te koppelen aan de controle die elk vergund vaartuig moet ondergaan voor ingebruikname (CVO en nautische voorschriften). Ook was er vaak een vergunningverlener aanwezig voor eventuele toelichting op het welstandsadvies.

De voorwaarden en voorschriften in de vergunning kennen geen gradatie. Hierdoor is het voor de afdeling handhaving in een aantal gevallen onvoldoende duidelijk wanneer een vaartuig bij ingebruikname van een vergunning al dan niet kan worden goedkeuren. In een aantal gevallen is vastgesteld dat vaartuigen na de keuring gewijzigd zijn zonder dat hiertoe een aanvraag is gedaan (wijzigingsvergunning).

Een belangrijke conclusie is dat het voor aanvragers vaak niet eenvoudig is om in één keer een goede en volledige aanvraag te doen op basis van de beschreven criteria en voorbeelden.

In totaal heeft de commissie in 2017 en 2018, 139 passagiersvaartuigen beoordeeld, dit waren hoofdzakelijk nieuwe aanvragen. Zoals in de tabel hieronder zichtbaar is gemaakt, zijn de meeste vaartuigen in eerste instantie niet goedgekeurd, meestal vanwege onvoldoende beeldkwaliteit. Na een aantal opmerkingen en suggesties van de commissie zijn deze vaartuigen aangepast en zijn de meeste van deze vaartuigen alsnog goedgekeurd. Vaak betrof het hier zaken als het voldoende zorgvuldig afwerken van het vaartuig, waardoor een voldoende beeldkwaliteit werd bereikt. Slechts een klein deel van alle beoordeelde vaartuigen heeft na een negatief advies een weigering op de aanvraag van de exploitatievergunning ontvangen.

Segment	Direct positief	Positief na opmerking	Negatief advies
Onbemand	2	5	1
Bemand open	7	38	10
Bemand gesloten	8	62	5
Bemand groot	0	0	1
Totaal	17	105	17

Tabel 1. Aantal beoordelingen per segment vrije uitgifte 2017

Samenvattend

Samenvattend kan worden gesteld dat het welstandsbeleid functioneert in haar doelstellingen, maar dat met name de controle op de feitelijke naleving van de welstandscriteria, zowel bij aanbidding ter keuring als daarna, verdere aanscherping behoeft.

Aanbevelingen:

- Meer duidelijkheid vooraf voor aanvragers door verduidelijken en concreet maken van algemene uitgangspunten van het welstandsbeleid.
- De verbetering van de toelichtingen en aanvraagprocedure.
- Onderzoeken mogelijkheden en uitwerken wens om het welstandsbeleid uit te rollen naar de andere vaarweggebruikers (transport over water en pleziervaart). Hier zal in het kader van het uitwerken van deze beleidsonderdelen separaat aandacht aan worden geschonken.
- Nieuwe richtlijnen t.b.v. handhaving in de vorm van bijvoorbeeld een toetsingsmatrix met gewichten en consequenties voor de diverse afwijkingen van welstandscriteria.
- Optimalisatie datadeling.

4 | Toepassing van het welstandsbeleid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de reikwijdte van deze beleidsnota, waarbij zal worden ingegaan op het toepassingsgebied, de verschillende segmenten voor passagiersvaartuigen en de procedurele hoofdlijnen.

Toepassingsgebied

De welstandscriteria voor passagiersvaartuigen gelden voor alle soorten passagiersvaartuigen in het gehele binnenwatergebied van de gemeente Amsterdam. Er is geen zonerings voor welstandsbeleid, omdat het gaat om varende, en dus per definitie bewegende, vaartuigen. De omgeving waarin het vaartuig moet passen verandert afhankelijk van waar men vaart. Dit vraagt om een uniforme set criteria (op hoofdlijnen) op een basisniveau, zodat het vaartuig op iedere locatie in ieder geval aan een minimum beeldkwaliteit voldoet. Het welstandsbeleid strekt primair tot bescherming van de (cultuurhistorische) waarden van het meest waardevolle gebied, en de welstandscriteria moeten dan ook bijdragen aan het behoud en herstel van deze waarden. Wat aanvaardbaar is in het meest waardevolle gebied zal ook voldoen in de andere gebieden. Door de criteria te formuleren op een basisniveau van algemeen aanvaarde principes van welstand zijn dezelfde criteria ook hanteerbaar in andere zones zonder dat specificatie noodzakelijk is. Een dergelijke uniforme set criteria zonder zonerings is bovendien minder gecompliceerd in aanvraag, verlening en controle. Bovendien vormt dit beschermde gebied (UNESCO en Beschermd stadsgezicht) ook het belangrijkste vaargebied van de rondvaart.

De criteria zijn van toepassing op alle vergunde passagiersvaartuigen. De mogelijkheid en wenselijkheid om welstandsbeleid toe te passen op andere vaartuigen dan de passagiersvaart zal nader worden onderzocht.

Het welstandsbeleid uit 2017 richt zich op de welstand van passagiersvaartuigen, omdat de bedrijfsvoering van deze vaartuigen veelal gericht is op de beleving van het historisch meest waardevolle gebied. Ze zijn over het algemeen (zeer) frequent aanwezig in dit gebied. De exploitatievergunningen voor alle passagiersvaartuigen worden, op basis van nieuw beleid, herverdeeld en opnieuw uitgegeven zodat op termijn alle huidige vaartuigen – mits er opnieuw een vergunning voor wordt aangevraagd en de aanvraag voor het vaartuig wordt ingeloot - aan de welstandstoets worden onderworpen.

Segmentindeling

De segmentindeling zoals beschreven in de Nota Varen 2013 is aangepast. Er is gekozen voor een segmentindeling op basis van het maximaal aantal zitplaatsen per vaartuig met een apart segment 'Historisch en beeldbepalend'. Deze nieuwe segmentindeling is in deze nota gevoegd. Dit heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het welstandsbeleid behoudens de toevoeging van een nieuw segment Historische en beeldbepalende vaartuigen in hoofdstuk 7

De segmenten zijn:

- Groot (meer dan 50 zitplaatsen)
- Middel en klein (maximaal 50 zitplaatsen)
- Onbemand (maximaal 5,50 m x 2,00 m).
- Historisch en Beeldbepalend Groot
- Historisch en beeldbepalend Klein en Middelgroot

Naast een algemene beeldkwaliteit voor de passagiersvaartuigen is het voor het cultuurhistorisch stadsgezicht belangrijk dat historische vaartuigen en

beeldbepalende vaartuigen op de grachten aanwezig blijven. Om de diversiteit van het aanbod van passagiersvaartuigen te waarborgen worden de vergunningen in segmenten uitgegeven, waaronder een apart segment voor historische vaartuigen en/of beeldbepalende vaartuigen. Dit segment kent aanvullende welstandseisen.

Vergunningen - beoordeling op basis van criteria

De in hoofdstuk 5 beschreven criteria zijn algemene criteria voor de beoordeling van de welstand van de passagiersvaartuigen in Amsterdam. Deze algemene criteria zijn gelijk aan de criteria van het welstandsbeleid uit 2017. Alle aanvragen voor een exploitatievergunning – ook vervangings- en wijzigingsaanvragen - worden getoetst. Deze algemene criteria zijn concreet uitgewerkt in hoofdstuk 6. Indien een aanvraag voldoet aan de concrete criteria van hoofdstuk 6 wordt ook voldaan aan de algemene criteria van hoofdstuk 5.

Voor de wijziging (vervangen of verbouwen) van een vergund vaartuig is een wijzigingsvergunning noodzakelijk. In geval van een verbouwing van een reeds door de welstand beoordeeld vaartuig betekent dit dat het vaartuig na verbouwing in zijn geheel aan de relevante criteria uit hoofdstuk 5 en 6 en in geval van historisch en beeldbepalend ook aan hoofdstuk 7 van deze nota dient te voldoen. In het geval dat het gaat om een vaartuig dat nog geen welstandsoordeel heeft gekregen en ook niet voldoet aan de criteria van de welstand - omdat het een vergunning betreft die nog niet is herverdeeld -, mag de aangevraagde wijziging in ieder geval niet leiden tot de situatie waarin het vaartuig nog minder voldoet aan de criteria van hoofdstuk 5 en 6.

Beoordeling en toetsing door een beoordelingscommissie

Voor de beoordeling van een aanvraag voor een exploitatievergunning is specialistische toetsing wenselijk. Hiertoe zal de gemeente een adviescommissie instellen die de gemeente bij het doen van de welstandsbeoordeling adviseert. Deze adviescommissie zal bestaan uit onafhankelijke experts die deskundigheid bezitten op verschillende disciplines. Hun expertise bestaat uit: 1. scheepsbouw, 2. cultuurhistorie en het beschermd stadsgezicht en 3. esthetische en visuele kwaliteit van een vaartuig. Het college acht deze drie disciplines nodig om tot een gewogen advies te komen over de beeldkwaliteit van vaartuigen.

5 | Uitgangspunten en algemene criteria

De uitgangspunten en de algemene criteria voor welstand van passagiersvaartuigen zijn niet veranderd ten opzichte van de eerste versie van de welstandsnota (2017). Voor de volledigheid worden deze nogmaals vermeld.

Uitgangspunten

■ Zorgvuldigheid

Het ontwerp moet blijk geven van zorgvuldig omgaan met stijlen, materialen, verhoudingen, licht, kleur en detaillering. De gedachte hierachter is dat het ontwerp ook de gebruiker, de omgeving en de sociaal-culturele context beïnvloedt. Zorgvuldige ontwerpen nodigen de gebruiker en de omgeving uit tot zorgvuldig gedrag.

Het uitgangspunt van zorgvuldigheid past in een eeuwenlange traditie van denken over ruimtelijke en architectonische kwaliteit. Volgens de Romeinse architect Vitruvius moet een goed gebouw voldoen aan drie eisen, te weten: utilitas (bruikbaarheid), firmitas (duurzaamheid) en venustas (schoonheid). Vertaald naar de kwaliteit van passagiersvaartuigen kunnen we stellen dat een vaartuig zo moet zijn ontworpen dat het zijn functie zo goed mogelijk kan vervullen, dat het in de toekomst aan gestelde eisen kan voldoen en dat het een aansprekende uitstraling heeft, die bijdraagt aan het beeld van de omgeving waarin het vaartuig vaart.

■ Proportionaliteit

Proportionaliteit bij het ontwerp wil zeggen dat de toegepaste stijlen, materialen, verhoudingen, licht, kleur en detaillering in een redelijke verhouding moeten staan tot het beoogde doel: een plezierige en informatieve vaart.

■ Terughoudendheid

De passagiersvaart betracht in het ontwerp voldoende terughoudendheid, kiest voor een gematigde en fatsoenlijke verschijningsvorm en vermijdt buitensporigheden en pretenties.

■ Bescheidenheid

Met het ontwerp wil de passagiersvaart zichzelf niet op de voorgrond dringen en houdt in zijn verschijningsvorm rekening met zijn relaties met andere gebruikers van de leefomgeving.

Criteria

De welstandscriteria voor passagiersvaartuigen volgen de zes algemene welstandscriteria die Amsterdam ook gebruikt voor gebouwen en voor woonboten, namelijk:

- A. Schaal en maatverhoudingen – evenwicht en bescheidenheid
- B. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie – scheepse vorm, bedoeld voor passagiersvaart
- C. Relatie tussen schip en omgeving – passend bij karakteristiek historische binnenstad
- D. Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context - zorgvuldige vormgeving en detaillering
- E. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit – aantrekkelijk en niet simpel
- F. Materiaal, textuur, kleur en licht – hoogwaardige materialen en terughoudende kleuren

Deze zes algemene welstandscriteria richten zich op de zeggingskracht en het vakmanschap van het ontwerp van gebouwen en boten en zijn terug te voeren op universele architectonische ontwerpprincipes. Ze zijn gebaseerd op de notitie 'Architectonische kwaliteit, een notitie over architectuurbeleid' die prof. ir. Tjeerd Dijkstra schreef als rijksbouwmeester in 1985. De interpretatie van de algemene criteria is in de loop van de tijd iets vrijer geworden, maar ze worden nog steeds algemeen gebruikt als uitgangspunt voor welstandsbeoordelingen.

A. Schaal en maatverhoudingen – evenwicht en bescheidenheid

De romp en de opbouw hebben een evenwichtige verhouding. De opbouw blijft binnen de romp, heeft een bescheiden hoogte en breedte en laat het voor- en achterdek vrij. Ongewenst zijn overmatige onderdelen en opbouwen die over de romp heen gebouwd zijn.

B. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie – scheepse vorm, bedoeld voor passagiersvaart

De vorm van het vaartuig volgt logisch uit het gebruik en de constructie. Een passagiersvaartuig heeft de vorm van een vaartuig dat specifiek bedoeld is voor het vervoer van personen. Ongewenst zijn niet-scheepse vormen, die de suggestie wekken een ander object te zijn dan een vaartuig.

C. Relatie tussen schip en omgeving – passend bij karakteristiek historische binnenstad

Het vaartuig past binnen de ruimtelijke en historische context van Amsterdam. Passagiersvaartuigen moeten een positieve bijdrage leveren aan de binnenstedelijke ruimte. Ongewenst zijn vaartuigen die qua karakteristiek niet passen bij de historische binnenstad. Hiervoor is een lijst opgesteld met per segment toegestane typen vaartuigen. Deze lijst staat in hoofdstuk 6.3 Vaartuigtypen.

D. Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context - zorgvuldige vormgeving en detaillering

De scheepsbouwkundige uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig. Passagiersvaartuigen moeten zorgvuldig vormgegeven en gedetailleerd zijn. Ongewenst zijn grove vormen en een onzorgvuldige afwerking, bijvoorbeeld door de toepassing van opzichtige reclames voor de eigen eigenaar dan wel als reclamebord voor derden.

E. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit – aantrekkelijk en niet simpel

Het vaartuig biedt een begrijpelijk beeld door symmetrie, ritme en herkenbare materialen. Passagiersvaartuigen zijn aantrekkelijk als zij een begrijpelijk beeld oproepen. Ongewenst zijn vaartuigen waarbij de aantrekkingskracht door simpelheid verloren gaat.

F. Materiaal, textuur, kleur en licht – hoogwaardige materialen en terughoudende kleuren

Het vaartuig gebruikt passende materialen als hout, staal, zeildoek en glas. Passagiersvaartuigen gebruiken scheepse materialen van hoogwaardige kwaliteit en terughoudende kleuren, waarbij kleuraccenten zijn toegestaan. Ongewenst zijn vaartuigen in te opvallende kleuren.

- Deze criteria worden in hoofdstuk 6 en 7 nader uitgewerkt

6 | Criteria nader uitgewerkt voor alle segmenten

In dit hoofdstuk worden de criteria nader uitgewerkt naar diverse aspecten en onderdelen, die een houvast kunnen bieden bij de welstandsbeoordeling van de passagiersvaartuigen.

6.1 Bijlagen

In Bijlage 3 zijn de verschillende scheepstermen nader omschreven.

In Bijlage 4 zijn de verschillende scheepstypen nader beschreven.

Bijlage 5 tot en met 8 zijn een toelichting op de criteria voor de segmenten Groot, Middel en Klein, Onbemand en Historisch- en Beeldbepalend Groot, Middel en Kleine vaartuigen. De toelichtingen bevatten geen extra eisen, maar zijn een hulpmiddel om meer duidelijkheid te geven over de toepassing van de criteria uit hoofdstuk 5, 6 en 7.

6.2 Beoordeling

In het geval een vaartuig niet voldoet aan één van de hiernavolgende onderdelen 6.7 g t/m j worden voorschriften aan de vergunning verbonden waarmee vergunninghouder wordt verplicht om, voordat hij de vergunning in gebruik neemt, het vaartuig in overeenstemming te brengen met deze voorschriften.

In het geval een vaartuig niet voldoet aan één van de overige onderdelen uit dit hoofdstuk leidt dit tot een negatief welstandsoordeel.

In het geval een vaartuig niet voldoet aan de criteria uit hoofdstuk 7 leidt dit tot het oordeel dat er geen sprake is van een historisch en/of beeldbepalend vaartuig.

6.3 Vaartuigtypen

Hieronder wordt per segment aangegeven welke hoofdtypen vaartuigen passend zijn bij de karakteristiek van de historische binnenstad. Aangezien rondvaartboten, salonboten en sloepen het meest voorkomen worden deze bij een aantal aspecten specifiek belicht. De opsomming bij zowel 'toegestaan' als 'niet-toegestaan' is, behoudens bij het segment Onbemand, niet-limitatief. Bij typen vaartuigen die niet genoemd worden dient per geval bekeken te worden of het vaartuig van ene type is dat passend is bij de karakteristiek van de historische binnenstad.

Segment Groot:

- Toegestaan: Aak, Dienstvaartuig, Directievaartuig, Klipper, Klipperaak, Kotter, Kraak, Loodsboot, Rondvaartboot, Salonboot, Sleepboot, Steilsteven, Tjalk, Veerpont.
- Niet toegestaan: Reddingsloep, Sloep en Dekschuit

Segment Middel en Klein:

- Toegestaan: Akkerschuit, Bakdekker, Directievaartuig, Jacht, Klassieke motorboot, Klipper, Kotter, Loodsboot, Loodsjol, Reddingsboot, Reddingsloep, Sloep, Rondvaartboot, Salonboot, Sleepboot, Snik, Steilsteven, Tjalk, Vissersschip, Westlander en bijboot.
- Niet toegestaan: dekschuit

Segment Onbemand:

- Toegestaan: Bijboten en Loodsjol.
- Niet toegestaan: Andere typen vaartuigen dan toegestaan.

Segment Historisch en Beeldbepalend Groot

- Toegestaan: Alle typen vaartuigen die in de segmenten Groot zijn toegestaan
- Niet toegestaan: Alle typen vaartuigen die in de het segment Groot niet zijn toegestaan

Segment Historisch en beeldbepalend Middel en Klein

- Toegestaan: Alle typen vaartuigen die in de segmenten Middel en Klein zijn toegestaan
- Niet toegestaan: Alle typen vaartuigen die in de het segment Middel en Klein niet zijn toegestaan

6.4 Samenhangend geheel

Het uiterlijk van het vaartuig moet een samenhangend geheel vormen dat past bij het type vaartuig. Een aspect of onderdeel dat passend is bij het ene type vaartuig kan onwenselijk zijn bij een ander type vaartuig. Daarom worden de hieronder genoemde aspecten en onderdelen altijd in relatie tot elkaar en het type vaartuig bekeken en beoordeeld.

6.5 Vaarwater

Historisch Amsterdam; de vaartuigen worden getoetst in de context van de 17e -eeuwse grachtengordel, de beschermde stadsgezichten en de welstandsgebieden van historisch Amsterdam uit de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam'. Daarnaast geldt de volgende overweging:

Vaartuigen die passend zijn in het ruime vaarwater van het IJ en de Amstel voldoen niet vanzelfsprekend voor de smalle grachten van de binnenstad.

6.6 Vaartuig en omgeving

Vaartuigen moeten passen binnen de ruimtelijke en historische context van Amsterdam. Dat betekent dat vaartuigen beoordeeld worden in relatie tot de omgeving waarin zij veelal zullen varen. In paragraaf 6.3 is per segment aangegeven welke vaartuigen in ieder geval wel en niet passend zijn bij de karakteristiek van de historische binnenstad. Vaartuigen passen bij de karakteristiek van de historische binnenstad indien zij voor 1970 veelvuldig op de Amsterdamse grachten te zien waren en qua uitstraling passen bij historisch Amsterdam. Deze staan onder de kopjes 'toegestaan' en 'niet toegestaan'. Van andere niet genoemde typen wordt dit per geval bekeken. De volgende basisregels gelden.

Niet toegestaan:

- Vaartuigen die qua type niet historisch zijn verankerd in en rond Amsterdam.
- Vaartuigen die niet passend zijn in de welstandsgebieden van Amsterdam uit de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam'.
- Vaartuigen zonder zorgvuldige scheepsbouwkundige uitwerking.

6.7 Onderdelen

In de navolgende tekst wordt met de volgende termen bedoeld:

- **Voorgeschreven (moet):** verplichtend, het vaartuig moet aan dit aspect voldoen.
- **Toegestaan (mag):** niet-verplichtend, dit betreft een voorbeeld van hetgeen in ieder geval is toegestaan.
- **Niet toegestaan (mag niet):** verplichtend, het vaartuig mag niet aan dit aspect voldoen.

In de kaders wordt voor sommige typen vaartuigen extra eisen gesteld bovenop hetgeen in algemeen wordt voorgeschreven.

A. Romp

Voorgeschreven

- Een zeeg
- Sierlijke lijnen en rondingen

Niet toegestaan:

- Een platte voorsteven behoudens de karakteristieke platte voorsteven bij het vaartuigtype 'Schouw'.
- Hoekige vormen tenzij deze van ondergeschikte aard zijn en geen afbreuk doen aan het algemene beeld van de romp.
- Asymmetrie over de lengteas.
- Een verschijningsvorm die suggereert een ander object te zijn dan een vaartuig.

Specifiek voor het type rondvaartboot

Voorgeschreven:

- Een lijn in de romp die de lengte van het vaartuig benadrukt door een zeeg of een bakdek.
- Een oplopende steven of spitse steven met een lang voordek.

Specifiek voor het type salonvaartuig

Voorgeschreven:

- Een uitgesproken voor- en achtersteven volgens de kenmerken van een salonvaartuig. Dit houdt in: een spits toegesneden voorsteven en een elegante achtersteven die diverse vormen (b.v. geveegd, vol, spitsgat of negatief) aan kan nemen.

Specifiek voor het type sloep

Voorgeschreven:

- Een duidelijk aanwezige zeeg.

Sloepen zijn enkel toegestaan indien zij beschikken over voldoende beeldkwaliteit. Dit kan verkregen worden door hoogwaardige toevoegingen en/of nautische onderdelen zoals bedoel onder onderdeel i. Het hebben van een overnaadse romp draagt hier ook aan bij.

B. Vaste opbouw

Voorgeschreven:

- De opbouw moet passend zijn bij het type vaartuig.
- Houten, metalen of hard-kunststoffen dak.
- Voor en achterdek zijn voldoende vrij
- De opbouw is in voldoende mate smaller dan de romp, de breedte van de opbouw mag niet breder zijn dan van de breedte van de romp, exclusief de stootrand.

Niet toegestaan:

- Een gedrongen verhouding over de lengte van het vaartuig.
- Een rechte en hoekige opbouw tenzij een dergelijke opbouw bij het type vaartuig hoort.
- Zeildoek (tenzij aantoonbaar historisch aanwezig en zorgvuldig uitgevoerd).
- Een futuristische vormgeving.
- Een verschijningsvorm die suggereert een ander object te zijn dan een opbouw van een vaartuig.
- Een vaste opbouw voor type sloepen en bijboten

Specifiek voor het type rondvaartboot

Voorgeschreven:

- Voor- en achterdek zijn in voldoende mate vrij; Dit is in ieder geval zo bij een vrij voordek van minimaal 1/15 van de lengte van de romp en een som van een vrij voor- en vrij achterdek van minimaal 1/10 deel van de lengte van de romp. Bij afwijking van deze maten dient dit aspect in brede context van het vaartuig te worden beoordeeld.
- De overgang van zijkant naar dak dient een ronding hebben of voldoende segmenten zodat een ronding wordt benaderd.
- Een gelijke raamverdeling met evenwichtige verhoudingen
- Een doorlopende raamverdeling van zijkant en dak

Specifiek voor het type salonvaartuig

Voorgeschreven:

De opbouw

- is relatief hoog en smal
- is zorgvuldig vormgegeven met voldoende detaillering en gebruik van hoogwaardige materialen en afwerking
- geeft het vaartuig een chique uitstraling.

C. Wegneembare overkapping

Voorgeschreven

- Een gedeeltelijk of volledig wegneembare overkapping dient van zeildoek te zijn met uitzondering van de raampartijen aan voor-, achter-, en zijkan-ten. De raampartijen bestaan uit stijlen en doorzichtige delen in een pas-sende verhouding. Het geheel moet zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd worden.

Niet toegestaan:

- Gedeeltelijke of volledig wegneembare raampartijen van hard kunststof zoals plexiglas, lexaan, polycarbonaat en dergelijke.

D. Zonnepanelen

Voorgeschreven:

- Zwarte panelen of panelen in de kleur van het omliggende materiaal.

Niet toegestaan:

- Een plaatsing die onvoldoende is geïntegreerd.
- Een vormgeving van de randen die het karakter van het vaartuig verstoort.
- Panelen met aluminiumkleurige randen of raster.
- Asymmetrische plaatsing over de lengteas.

E. Materialen

Voorgeschreven:

- Materialen die passend zijn bij het type vaartuig.

Niet toegestaan:

- Ongecoat metaal; uitgezonderd de /kleine onderdelen van koper, messing, rvs e.d.
- Ongecoat polyester e.d.
- Niet transparant en/ of gekleurd glas tenzij incidenteel en zorgvuldig toege-past.
- Spiegelend glas.
- Zeildoek in grote oppervlakken
- Zeildoek welke onzorgvuldig is vormgegeven.
- Afwerkingen met plastic en folies (uitgezonderd plakletters en plaklogo's).

F. Voortstuwing

Niet toegestaan:

- Motor aangebracht buiten de romp, tenzij het technisch onmogelijk is.

G. Kleuren

Voorgeschreven:

- Gedekte en terughoudende kleuren passend bij het type vaartuig.
- Houten opbouwen transparant afwerken.

Niet toegestaan:

- Felle kleuren, tenzij voor belijning en accenten.
- Signaalkleuren
- Fluorescerende kleuren.
- Patronen en/ of motieven in verschillende kleuren.
- Kleuren die associaties oproepen van bijvoorbeeld de defensie of de marine.

H. Verlichting

Toegestaan:

- Navigatieverlichting en overige wettelijk verplichte verlichting
- Binnenverlichting

Niet toegestaan:

- Verlichting anders dan toegestaan

I. Hoogwaardige toevoegingen en/of nautische onderdelen

De hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen, passend bij het type vaartuig, verhogen de aantrekkelijkheid van het vaartuig.

Niet toegestaan:

- Onvoldoende toevoeging van hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen waardoor de aantrekkelijkheid van het vaartuig door simpelheid verloren gaat.
- Uitstekende beugels, tenzij inklapbaar, uitneembaar of wegneembaar.
- Uitstekende onderdelen buiten de romp zoals zwemtrap, zwemplatform en trimvlak.

J. Belettering en logo's

Voorgeschreven:

- Bescheiden belettering
- Bescheiden, niet opvallend logo (indien van toepassing)

Of belettering en logo's voldoende bescheiden zijn hangt af van het type en omvang van het vaartuig. Belettering en logo's zijn in ieder geval bescheiden indien ze:

- Geen groter deel bestrijken dan 1/10 deel van de lengte van het vaartuig en niet hoger dan 1/3 van de hoogte van de romp, gemeten vanaf de waterlijn tot het laagste deel van de romp.
- Geen groter deel bestrijken dan 1/3 deel van de achterkant of spiegel van het vaartuig.
- Naam vaartuig bescheiden op de boeg.
- Naam vaartuig, naam/logo rederij, thuishaven bescheiden op de achterkant.
- Naam vaartuig of rederij zeer bescheiden op het dak.
- Naam vaartuig, naam/logo rederij midden op zijkant.

Niet toegestaan:

- Belettering anders dan de scheepsnaam, de naam van de rederij, de thuishaven en - wanneer van toepassing - voorgeschreven nautische nummers.
- Belettering welke onvoldoende passend en sierlijk is bij het vaartuig.
- Belettering waarvan type, hoogte, dikte, stijl en kleur onvoldoende in samenhang is.
- Dansende, onregelmatige en/of onregelmatig geplaatste letters en cijfers.
- Opvallende en/of ontsierende logo's, figuren of patronen.

7 | Criteria nader uitgewerkt voor het segment Historische- en Beeldbepalende vaartuigen

Historische vaartuigen en/of beeldbepalende vaartuigen met voldoende hoge beeldkwaliteit

De aanwezigheid van historische vaartuigen en/of beeldbepalende vaartuigen levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van Amsterdam. Daarom is het van belang dat er voor deze vaartuigen aparte segmenten zijn. Dit zorgt ervoor dat een minimum aan historische vaartuigen met hoge beeldkwaliteit kan worden vergund. De aanwezigheid van deze vaartuigen dient verschillende doelen: het draagt bij aan het behoud van het varend erfgoed voor de lange termijn, het draagt bij aan de uitstraling van historisch Amsterdam. Bovendien draagt het erkennen van een hoge beeldkwaliteit bij aan de voorbeeldwerking naar de hele passagiersvaartsector.

Dat bescherming hand in hand kan gaan met vernieuwing laat bijvoorbeeld ook de herontwikkeling zien van historische vracht- en visserij schepen, bijvoorbeeld als bewoond schip, atelierschip of charterschip. Dezelfde ontwikkeling zien we bij het beschermen en behouden van historische maritieme ensembles, zoals erfgoedhavens en museumwerven.

De vaartuigen in het segment historische en andere vaartuigen met hoge beeldkwaliteit bestaan uit vier groepen:

- Historische vaartuigen Groot met voldoende hoge beeldkwaliteit
- Historische vaartuigen Middel en Klein met voldoende hoge beeldkwaliteit
- Beeldbepalende vaartuigen Groot met voldoende hoge beeldkwaliteit
- Beeldbepalende vaartuigen Middel en Klein met voldoende hoge beeldkwaliteit

A. Historische vaartuigen Groot en Middel/Klein met voldoende hoge beeldkwaliteit

A1. Om te bepalen of een vaartuig historisch is gelden de volgende criteria:

- a. het vaartuig is aantoonbaar gebouwd voor 1970 of het betreft een uniek, gedocumenteerd en nauwkeurig nagemaakt vaartuig, waarvan het origineel historisch is en niet meer bestaat, en
- b. het vaartuig is aantoonbaar in Nederland gebouwd of was voor 1970 beeldbepalend op de Nederlandse wateren, en
- c. de opbouw
 - i. dient van origine bij het type vaartuig te horen, of
 - ii. is aantoonbaar vanaf 1 januari 1970 onafgebroken op het betreffende vaartuig aanwezig geweest, of
 - iii. er wordt gebruik gemaakt van het ruim als verblijfsruimte voor passagiers en kenmerkende delen van de oorspronkelijke opbouw zijn behouden gebleven.

A2. Om te bepalen of historische vaartuigen over voldoende hoge beeldkwaliteit beschikken, waarbij de nadruk ligt op zorgvuldigheid en ambachtelijke scheepsbouwkunde, gelden de volgende criteria:

- a. het vaartuig is van een type dat past bij de karakteristiek van de historische binnenstad van Amsterdam, en
- b. indien het vaartuig is aangepast, zijn de aanpassingen zorgvuldig uitgevoerd met behoud van bestaande kenmerken en detaillering, waaronder de traditionele scheepsbouwkundige eigenschappen en onderdelen, en
- c. het vaartuig is gebouwd met echte materialen die passen bij het type vaartuig.

B. Beeldbepalende vaartuigen Groot en Middel/ Klein met voldoende hoge beeldkwaliteit

Een vaartuig wordt als beeldbepalend aangemerkt indien:

- a. het is voorzien van
 - i. een vormgeving die duidelijk verwijst naar een historisch vaartuig, of
 - ii. een historisch casco, en

- b. het vaartuig
 - i. luxe en comfort uitstraalt, en
 - ii. is gebouwd met luxe, duurzame en echte materialen, en
 - iii. in hoge mate esthetisch is vormgegeven en visueel aantrekkelijk is, en
 - iv. van een type is dat past bij de karakteristiek van de historische binnenstad van Amsterdam.

A. Vaste opbouw

Toegestaan:

- Een vaste overkapping van hout, metaal, zeildoek mits zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd
- Dak van oprolbaar zeildoek

8 | Bijlagen

Bijlage 1	Landelijke regelgeving	X
Bijlage 2	Beschermd stadsgezicht en UNESCO Werelderfgoed	X
Bijlage 3	Scheepstermen	X
Bijlage 4	Scheepstypen	X
Bijlage 5	Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Groot	X
Bijlage 6	Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Middel en Klein	X
Bijlage 7	Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Onbemand	X
Bijlage 8	Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria voor Segment Historische en Beeldbepalende vaartuigen	X

Bijlage 1: Landelijke regelgeving

De Woningwet

De term 'welstand' is op dit moment vooral onderdeel van de Woningwet. Gemeenten mogen sinds 2013 zelf beslissen of en waar ze welstandsbeleid willen voeren. Voorwaarde is dan wel dat gemeenten een lokale welstandsvisie opstellen, zodat duidelijk is volgens welke criteria zij toetsen. Bouwwerken die niet voldoen aan redelijke eisen van welstand krijgen geen bouw- of omgevingsvergunning.

Hoewel vaartuigen geen bouwwerken zijn, gebruikt deze notitie dezelfde systematiek omdat de doelstelling vergelijkbaar is.

De Omgevingswet

In de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt, zijn gemeenten verplicht om een Omgevingsvisie op te stellen. Die moet de

hoofdpijnen bevatten van de voorgenomen ontwikkelingen, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied. Ook moet de Omgevingsvisie de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving bevatten, waaronder de cultuurhistorische waarden. Het staat gemeenten daarbij vrij om al dan niet welstandsbeleid te voeren. In de nieuwe Omgevingswet krijgen gemeenten ook een zorgplicht voor de kwaliteit van de woon-, leef- en werk-omgeving. Gemeenten moeten zorgen voor een goede omgevingskwaliteit, dat wil zeggen voor een leefomgeving die veilig, gezond en aantrekkelijk is. Gemeenten krijgen de vrijheid om zelf te bepalen op welke wijze zij hun zorgplicht invulling willen geven.

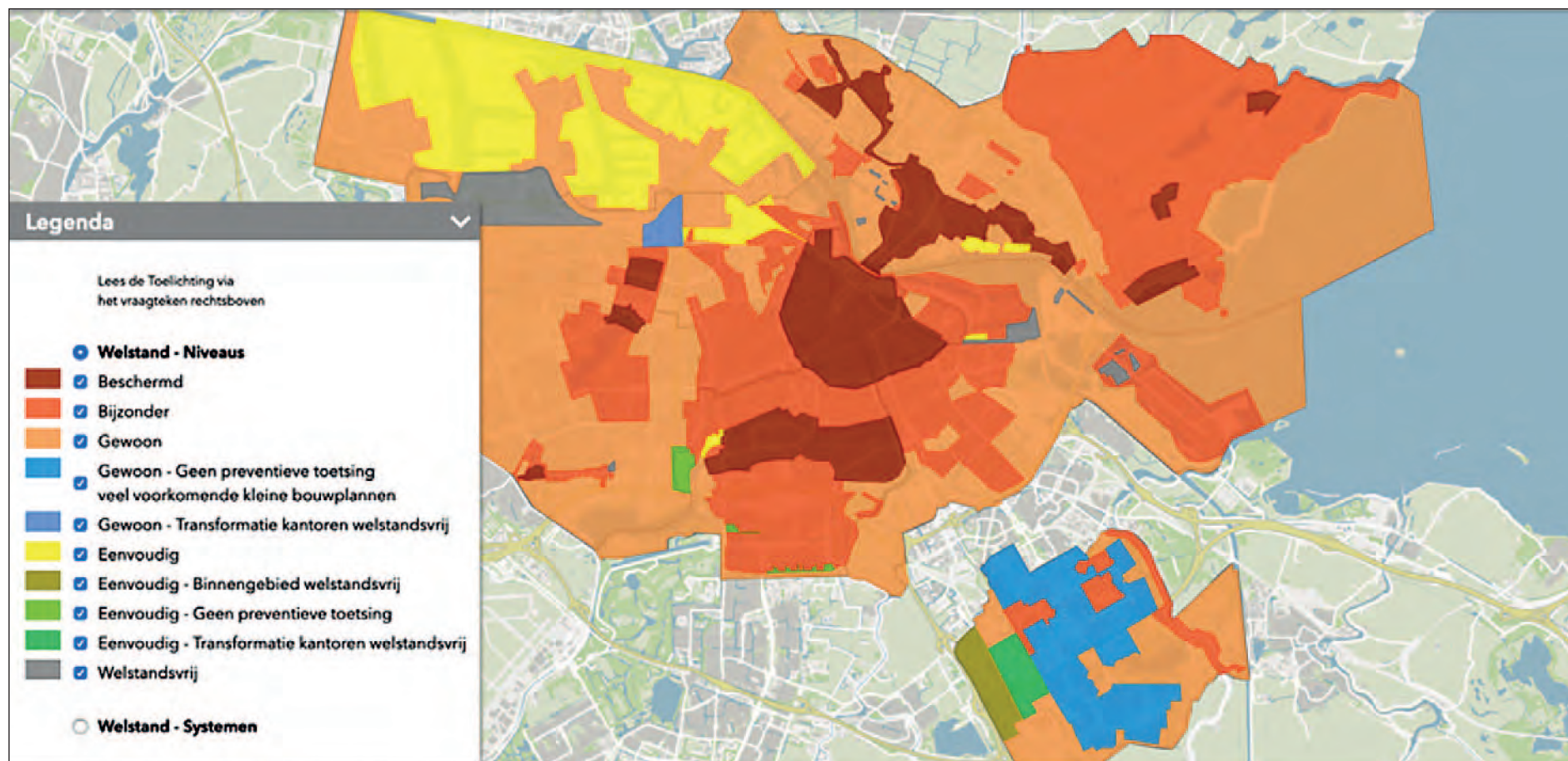
In de toekomst zal dit beleid dus mogelijk binnen het kader van deze wet ingepast gaan worden in een groter geheel. Voor het moment is gekozen voor een separaat beleid.

Bijlage 2: Beschermd stadsgezicht en UNESCO Werelderfgoed

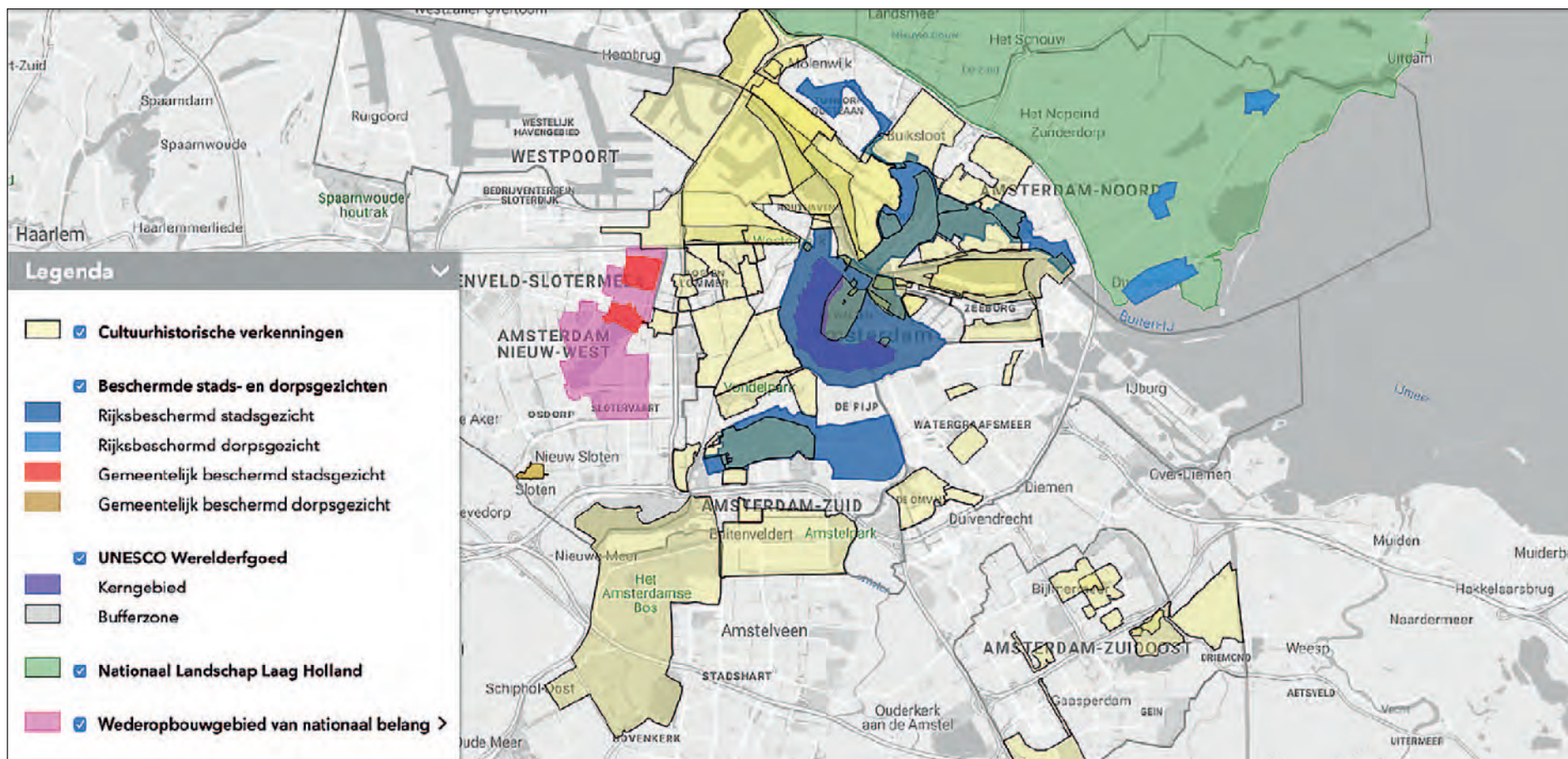
Kaart Beschermd Stadsgezicht en Werelderfgoed



Welstand - De schoonheid van Amsterdam



Beschermde stadsgezichten



Bijlage 3: Scheepstermen

Romp

De scheepsromp is het drijflichaam van een schip. De romp van een historisch schip is doorgaans van hout, ijzer of staal gemaakt. Rompen van moderne vaartuigen worden vaak van aluminium of polyester gemaakt. Een scheepsromp bestaat uit diverse onderdelen, die hieronder omschreven zijn.

Spanten

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

Scheepshuid

De scheepshuid wordt gevormd door houten huiddelen of huidplanken, of door stalen huidplaten of huidgangen, die aan de spanten zijn bevestigd. Houten huiddelen worden daartoe in de juiste kromming gebracht door ze krom te branden. Stalen huidplaten worden in de juiste kromming gebogen. Stalen huidplaten kunnen aan de spanten bevestigd worden door ze met klinknagels vast te klinken of door ze vast te lassen. Veel oude schepen die nog voor de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd zijn nog geklonken. Moderne aluminium vaartuigen worden gelast. Polyester boten worden met behulp van een mal gemaakt van hars, glasvezel en polyester.

Overnaads

Overnaadse bouw is een methode voor het bouwen van rompen van schepen door houten planken of stalen platen, ook huidgangen genoemd, zodanig te bevestigen, dat ze elkaar aan de randen overlappen. De overlappende verbinding wordt een land genoemd. De overlappende huidgangen werden aanvankelijk aan elkaar geklonken met klinken of draadnagels; later werden de naden gelast of gejoggeld.

Berghout, boeisel en potdeksel

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

Zeeg

De zeeg is een gebogen lijn in de constructie van de romp. De zeeg is zichtbaar in het oplopen van het dek naar de voor- en achterzijde in de lengterichting van een vaartuig. De zeeg draagt bij aan het draagvermogen van de romp en voorkomt het binnenlopen van vaarwater. De opbouwen van een vaartuig volgen doorgaans de zeeglijn van de romp.

Dekken en gangboorden

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

Bakdek

Een bakdek is een duidelijk verhoogd voordek. Een bakdek wordt onder andere toegepast bij bakdekkruisers, waarbij de salon zich bevindt in het bakdek.

Geveegd

Een geveegde kont is een uitdrukking voor een vloeiend in het water weglopende achtersteven. Bij een geveegd schip komt het achterschip zeer geleidelijk uit het water waardoor de achtersteven gedeeltelijk boven water hangt. Een geveegd achterschip laat het water makkelijk los.

Vol

Een schip heeft een volle kont wanneer de lijnen sterk gekromd zijn tot een ronde vorm.

Spitsgat

Een spitsgat is een uitdrukking voor de vorm van het achterdeel van een schip, dat zeer ruime ronde boegen heeft, die onder een hoek bij elkaar komen bij de achtersteven en daar een hoek vormen.

Spiegel

Een spiegel is de term voor de platte achterkant van een schip boven de achtersteven.

Opbouw

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

Stuurhut

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

Roef

De roef is de opbouw op een schip die bedoeld is als schipperswoning. Een roef heeft doorgaans ramen aan de zijkanten. Bij een motorschip is de roef vaak direct achter of soms voor de stuurhut gebouwd.

Ruim

Het ruim of laadruim is bedoeld om de lading of vracht van een schip in te kunnen vervoeren. Bij passagiersvaartuigen is het ruim vaak voorzien van een vaste

of (gedeeltelijk) demontabele opbouw waarbinnen de verblijfsruimte voor de passagiers is ingericht.

Den

De opstand van het laadruim die boven de scheepsromp uitsteekt heet de den.

Luikenkap of dak

Bij vrachtschepen sluit de luikenkap het laadruim aan de bovenkant af. De luiken die samen de luikenkap vormen zijn doorgaans van hout of metaal. Bij passagiersvaartuigen is het dak van het ruim doorgaans uitgevoerd als vaste of (gedeeltelijk) demontabele constructie van hout, metaal of zeildoek

Ramen, lichtluiken, lichtranden en patrijspoorten

Bij schepen komen diverse vormen van lichttoetreding voor. In de opbouwen, stuurhut, roef en den zijn vaak ramen, lichtranden en/of patrijspoorten aangebracht. Lichtranden en patrijspoorten zijn ronde of ovale ramen; lichtranden zijn gesloten, patrijspoorten kunnen opengezet worden, zodat ze ook verse lucht toelaten. Bij historische vaartuigen zijn de ramen meestal in een getoogd houten kozijn gezet. Getoogd wil zeggen dat ze aan de bovenkant en soms ook aan de onderkant boogvormig zijn.

Koekoek

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

Reling

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

Stuurinrichting

Roer

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

Stuurwiel

Een stuurwiel, ook stuurrad of haspel genoemd, is een houten of stalen spaakwiel, dat via een overbrenging het roer bedient, waarmee een schip gestuurd wordt.

Helmhout

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

Zwaard

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

Bevestigingsmateriaal

Anker

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

Bolders en bolderkasten

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

Beting

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

Overige scheepsonderdelen

Navigatieverlichting

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

Luchthapper

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

Naamborden

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

Vlaggenstokhouder

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

Interieur

Sommige vaartuigen hebben nog een cultuurhistorisch waardevol interieur van roef, stuurhut of andere verblijfsruimten. Het interieur kan veel informatie bevatten over de geschiedenis van het schip en kan van invloed zijn op de cultuurhistorische waarde ervan.

Aanpassingen

Vaartuigen die gebruikt worden als passagiersvaartuig kunnen voor dit gebruik zijn aangepast. Daarbij kunnen de aanpassingen op de volgende wijze tot stand zijn gekomen.

Replica

Een replica is een unicum en een aantoonbaar zo exact mogelijk nagebouwd vaartuig, waarvan het origineel gebouwd is voor 1965, maar verloren is gegaan. Een replica is een nieuwgebouwd vaartuig, dat het verhaal vertelt van een niet meer bestaand origineel. Het verhaal dat met een replica verteld wordt is vanuit cultuurhistorisch oogpunt gezien belangrijker dan het feit dat het materiaal nieuw is. Een replica kan dus in aanmerking komen voor het segment Historisch en/of Beeldbepalend, ook al is het na 1970 en van nieuwe materialen gebouwd. Als het origineel nog bestaat of er al een replica bestaat dan is het kopie, die niet in dit segment valt.

Reconstructie

Een reconstructie is het in de oorspronkelijke vorm herstellen van een vaartuig.

Restauratie

Een restauratie is een vervanging van versleten materiaal door middel van hetzelfde soort materiaal.

Verbouwing

Een verbouwing is een scheepsbouwkundige wijziging aan de romp en/of de opbouw van een bestaand vaartuig.

Bijlage 4: Scheepstypen

Aak

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

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

Hagenaar

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

bouwd eind 19e, begin 20e eeuw, eerst als zeilschip, later werden ze veelal gemotoriseerd.

Hasselter aak

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

Kagenaar

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

Rietaak

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

Ijsselaak

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

Zandaak

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

Stevenaak

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

Dekschuit en Motordekschuit

Dekschuit is de algemene term voor een schip zonder eigen voortstuwing en zonder tuigage. Het vrij vlakke dek ligt gelijk met de bovenzijde van de romp en is van voor- tot achtersteven gesloten. Wel bevinden zich in het dek toegangsluiken tot het inwendige van de romp. Dekschuiten waren vooral in gebruik als 'lichter' om lading van zeeschepen naar de binnenstad te vervoeren. Ze zijn nog veel in gebruik voor opslag in steden, bijvoorbeeld van bouwmate-riaal. De dekschuit kan ook als drijvende werkvloer worden gebruikt.

Een motordekschuit is een dekschuit met eigen voortstuwing. Motordekschui-ten hebben een gesloten dek en weinig zeeg en zijn meestal voorzien van een ronde kont. De machinekamer bevindt zich voor de stuurhut op het achter-schip. De stuurhut heeft meestal een wegklapbare bovenkant en is over het al-gemeen voorzien van een horizontaal stuurwiel. Vaak bevindt zich op het voorschip een roefje. Motordekschuiten zijn gebouwd als werkschepen waarop lading aan dek kon worden gezet, veelal bouwmaterialen of machines.

Kast

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

Klipper

De klipper heeft een S-bocht in de voorsteven. De klipper is een snel zeilschip met een vooruitstekend en uitwaai-erend voorschip en een geveegd achter-schip. Het roer wordt door het dek gestoken, waardoor je kon sturen met een stuurrad in plaats van met een helmstok. Klippers zijn ontworpen voor de vrachvaart en werden aan het eind van de 19e eeuw gebouwd in ijzer en staal. Klippers waren voor de bulkvaart in gebruik op de rivieren, de Zeeuwse stro-men en de Wadden.

Kenmerkend voor Zeeuwse klippers is het rechtopstaande hek. Klippers met een naar buiten vallend hek zijn vaak Friese klippers.

Klipperaak

De 'Klipperaak' heeft de kop van een klipper, maar een vol en rond achter-schip, met een aangehangen in plaats van met een doorgestoken roer. Zo werd meer ruimte in het achterschip gecreëerd voor bewoning en werd meer laadvermogen verkregen. De Klipperaak werd voor dezelfde doeleinden ge-bruikt als de klipper, het varen met bulkgoed.

Er zijn vele varianten Klipperaken gebouwd, maar de meest voorkomende was de 'Klipper met paardenkont'. Dit schip had een bolle, wat tjalkachtige achter-kant. Ook de kop van een Klipperaak werd vaak wat minder vooruitspringend. De kop van een Klipperaak is vaak wat voller en plomper, soms bijna stomp.

Kotter

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

Kraak

De 'Kraak' is een ijzeren of stalen vrachtschip met een steile voorsteven en een geveegd achterschip. Kraken zijn gebouwd als zeilschip en ook als sleepschip.

Meest opvallende kenmerk van een kraak is dat de voorsteven boven het berg-hout naar binnen knikt. Kraken werden vaak gebouwd met een lage kruip-hoogte. Het waren vaak paviljoenschepen. Kraken werden vooral op Zuid-Hollandse werven gebouwd en waren in gebruik als bulkschip op de bin-nenwateren en de rivieren. Er zijn nog maar weinig kraken bewaard gebleven.

Luxe motor en Beurtmotor

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

Luxe motor

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

Beurtmotor

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

Ponton

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

Rondvaartboot

Een motorvaartuig met een geringe kruiphoogte en een bijna geheel glazen opbouw op een lage, vrij brede romp, met een bijna vlakke spiegel, met een stuurstand aan de voorzijde van de passagiersaccommodatie, bestemd voor korte rondvaarten voor passagiers.

Sleepboot

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

Amsterdammertje

Een bekend type vrij slanke sleepboot is het Amsterdammertje. Dit is een typi-sche havensleepboot die door zijn lage kruiplijn ook in de Amsterdamse grach-ten kon worden ingezet.

Opduwer

Een ander type sleepboot is de 'Opduwer'. Dit zijn kleine motorbootjes van 4 tot 7 meter, die begin 20e eeuw veel gebouwd zijn om zeilende vrachtsche-

pen voort te duwen. Opduwers fungeerden zo eigenlijk als externe scheepsmotor.

Snik

Een 'Snik' is een open, platboomd vaartuig, dat geboomd, getrokken of gezeild kon worden. De Snik is eeuwenlang vooral gebruikt als trekschuit voor het vervoer van mensen en goederen langs de vele kanalen die Nederland rijk is. Het was lange tijd het belangrijkste vervoermiddel van ons land.

Een Snik is een houten en later een stalen scheepje met een vrijwel rechte, sterk voorovervallende voorstevenbalk en weinig zeeg. Snikken kwamen vooral veel voor in Groningen, Friesland en Holland. Men kende daarom de Groninger snik, de Friese snik en de Hollandse snik. De Groninger snik voer met name in de maren (vaarwegen) op het Hoge Land en in de Veenkoloniën met turf en stukgoed. De Friese snik was meestal uitgevoerd als zeilschip, om ook de Friese meren over te kunnen steken. In Zeeland en Brabant kende men ook zeilende snikken, die werden gebruikt om verse vis vanaf grotere vissersschepen landinwaarts te transporteren.

De Snikken die specifiek werden gebouwd voor passagiersvervoer hadden over de volle breedte van het schip van voor tot achter een roef, zodat de passagiers ook met koud en nat weer droog konden zitten.

Er zijn weinig originele snikken bewaard gebleven. Wel zijn er enkele replica's gebouwd, zodat mensen kunnen ervaren hoe een trekschuit in z'n werk gaat.

Spits

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

sen zijn gebouwd als sleepschip of jaagschip en later als motorschip.

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

Steilsteven

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

Tjalk

De 'Tjalk' was lange tijd het meest voorkomende type zeilende vrachtschip in Nederland. De naam werd al in de 17e eeuw gebruikt om schepen met ronde boeg aan te duiden. Aanvankelijk werd de Tjalk gebouwd in hout, maar later in ijzer en daarna in staal. Kenmerkend zijn een rechthoekige dekvorm en de fraai gebogen ronde voor- en achtersteven. Verdere kenmerken zijn invallende boeilsels bij voor- en achterschip, een breed berghout, zwaarden en een aangehangen roer aan een doossteven.

Tjalken waren door heel Nederland in gebruik als vrachtschip, maar iedere provincie had zijn eigen kenmerken. Het scheepstype kent vele uitvoeringen. Zo bestaat onder andere de Drentse tjalk, de Groninger boltjalk, het Friese skûtsje en de Hollandse tjalk. Zowel zeetjalken als binnenvaarttjalken komen voor.

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

Veerpont

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

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

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

Westlander

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

in kon steken, om het scheepje zodoende lopend op de kant voort te kunnen duwen.

Bijboten

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

Jacht

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

Baggerschepen

'Baggerschepen' zijn speciaal ontworpen om materiaal van de bodem op te nemen en naar een andere plaats te vervoeren. Baggerschepen worden onder andere gebruikt om havens en vaargeulen aan te leggen en op diepte te hou-

den. Een oud type is de emmerbaggermolen en een bekend type op zee is de sleeophopperzuiger.

Coaster of kustvaarder

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

Koopvaardij schepen

o.a. bulkschepen, stukgoedschepen, tankschepen, containerschepen en roroscepen

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

Lichtschip

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

Logger

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

Loodsboot

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

Marineschepen

o.a. kruiser, torpedobootjager, kanonneerboot, torpedoboot, fregat, korvet, patrouillevaartuig, landingsvaartuig, mijnenlegger, mijnenveger, duikboot, transportschip, bevoorradingschip, vliegdekschip

De Nederlandse marine kent vele typen marineschepen en oorlogsschepen. Doorgaans worden deze schepen, na dienst gedaan te hebben voor de Nederlandse marine, afgestoten en verkocht aan de marine van andere landen. Alleen niet-strategische schepen kunnen verkocht worden aan particulieren. Marineschepen zijn doorgaans grijs of zwart gekleurd en meestal voorzien van wapens.

Reddingsboot

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

Rijkswaterstaat dienstvaartuigen

o.a. patrouillevaartuig, werkschip, charter, tonnenlegger

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

Schoener

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

Trawler

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

Wad- en Sontvaarder

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

Bijlage 5: Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria segment Groot

Het beeldmateriaal belicht aspecten en onderdelen die voorgeschreven, toegestaan of niet toegestaan zijn. Ze zijn bedoeld ter verduidelijking van de beschreven aspecten en onderdelen en zijn niet bedoeld als een limitatieve (dat wil zeggen uitputtende) opsomming. Ze hebben uitdrukkelijk alleen betrekking op de met name genoemde aspecten en onderdelen in het onderschrift bij de foto's.

Vaartuigtypen

Meest voorkomende type vaartuigen



Het type rondvaartboot is van oudsher verbonden met de Amsterdamse grachten om passagiers te vervoeren. Het vaartuig heeft een geringe kruiphoogte en een bijna geheel glazen opbouw en een stuurstand aan de voorzijde.



Het type salonvaartuig is van oudsher zowel als passagiersvaartuig en als pleziervaartuig gebruikt. Salonvaartuigen zijn oorspronkelijk gezien niet bedoeld voor de historische binnenstad maar zijn historisch gezien wel een onderdeel van de Amsterdamse grachten geworden.



Het type bedrijfsvaartuig is van oudsher verbonden met de Amsterdamse grachten, vooral voor het vervoer van goederen.

A. Romp Toegestaan



De romp van dit moderne passagiersvaartuig heeft sierlijke lijnen en symmetrisch over de lengteas.



Het type bedrijfsvaartuig is van oudsher verbonden met Amsterdam en is op zorgvuldige wijze aangepast om passagiers te vervoeren



De romp van dit voormalige bedrijfsvaartuig heeft een duidelijke zeeg en is mooi gelijnd met een spitse hoge kop.



De romp van deze rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype is mooi gelijnd, heeft een oplopende steven, een bescheiden hoogte en breedte en laat het voor- en achterdek vrij.



De romp van deze rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype is mooi gelijnd, heeft een oplopende steven, een bescheiden hoogte en breedte en laat het voor- en achterdek vrij.



De romp van dit salonvaartuig heeft een duidelijke zeeg en is mooi gelijnd met een uitgesproken voor- en achtersteven.



De romp van dit salonvaartuig van het type bakdekker heeft een mooi gelijnde romp met een uitgesproken voor- en achtersteven.

Niet toegestaan



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



Een dekschuit is niet toegestaan als passagiersvaartuig.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.

B. Opbouw

Toegestaan



Dit tot passagiersvaartuig omgebouwd vrachtschip heeft de roef behouden en subtiel een passagiersaccommodatie toegevoegd. Voor- en achterdek zijn voldoende vrij.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



Dit vaartuig is van oorsprong een mooi gelijnde sleepboot. De opbouw past in voldoende mate bij het type vaartuig.



De opbouw van deze moderne rondvaartboot is aantrekkelijk door het ritme en de symmetrie van de ramen en door de gebogen daklijn.



De opbouw van deze klassieke rondvaartboot is zorgvuldig vormgegeven en passend bij het type vaartuig. Voor- en achterdek zijn voldoende vrij.



De opbouw van deze klassieke rondvaartboot is zorgvuldig vormgegeven en passend bij het type vaartuig. Voor- en achterdek zijn voldoende vrij.



De opbouw van dit klassieke salonvaartuig is zorgvuldig vormgegeven met voldoende detaillering en gebruik van hoogwaardige materialen en afwerking.



Dit vaartuig is een moderne variant van de klassieke rondvaartboot. De opbouw heeft een gesegmenteerd dak, een bakdek welke in voldoende mate vrij is en een houten mastje.

Niet toegestaan



De opbouw van dit vaartuig is futuristisch en past niet binnen de ruimtelijke en historische context van Amsterdam.



Deze drie salonvaartuigen hebben een slanke romp. De houten opbouw is relatief hoog en smal en het geheel heeft een chique uitstraling.



De opbouw van dit vaartuig is recht en hoekig en niet zorgvuldig vormgegeven.



Deze varende autobus suggereert een ander object te zijn dan een vaartuig.



Deze varende walvis suggereert een ander object te zijn dan een vaartuig.



De opbouw van dit vaartuig is recht en hoekig. Het voor- en achterdek zijn in onvoldoende mate vrij.



De opbouw van dit salonvaartuig heeft geen vaste constructie voor het dak over de gehele lengte van de opbouw en de opbouw bestaat voor meer dan 1/3 uit tentdoek en plexiglas.

C. Wegneembare overkapping

Toegestaan: Gehele of gedeeltelijke overkapping van zeildoek, mits zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd.



De gedeeltelijk wegneembare overkapping van dit voormalige bedrijfsvaartuig is van zeildoek gemaakt met uitzondering van de raampartijen aan de zijkanten. De raampartijen bestaan uit stijlen en delen in een passende verhouding. Het geheel is zorgvuldig ontworpen en strakgespannen.

Niet toegestaan



De gedeeltelijk wegneembare overkapping van dit vaartuig is van hard kunststof.



De gedeeltelijke wegneembare overkapping van dit voormalige bedrijfsvaartuig is van zeildoek met uitzondering van de raampartijen aan de zijkanten. De raampartijen bestaan uit stijlen en delen in een passende verhouding. Het geheel is zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd.



De overkapping van dit salonvaartuig heeft wegneembare raampartijen van hard kunststof.

D. Zonnepanelen

Toegestaan



De zonnepanelen van deze moderne rondvaartboot zijn goed en zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.



De zonnepanelen van deze salonvaartuigen zijn mooi symmetrisch geplaatst en zorgvuldig geïntegreerd in het dak en of het schuifdak.

Niet toegestaan



De zonnepanelen van dit vaartuig zijn rommelig geplaatst en niet zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.



Het zonnepaneel van dit vaartuig heeft een raster en is niet zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.

E. Materialen

Toegestaan: Gecoat polyester, indien door toevoeging van hoogwaardige onderdelen en veel houten onderdelen een evenwichtig en samenhangend geheel van en een passend beeld wordt bereikt.



Deze klassieke rondvaartboot heeft passende materialen als een gecoate stalen romp, dek en opbouw, helder glas en houten kozijnen.



Dit tot passagiersvaartuig omgebouwd vrachtschip heeft passende materialen als een geschilderde stalen romp en opbouw. De toegevoegde onderdelen zijn in hout uitgevoerd.

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft groen getint glas.



Dit vaartuig heeft een romp en een opbouw van ongecoat aluminium en gebruikt zeil met transparante kunststof delen in grote oppervlakken.



Dit vaartuig heeft een wegneembare overkapping met transparant materiaal van zacht kunststof aan de bovenzijde in plaats van zeildoek of hard kunststof.



Dit vaartuig gebruikt zeil met transparante kunststof delen in grote oppervlakken.

F. Voortstuwing

Behoeft geen voorbeelden

G. Kleuren

Kleurgebruik moet terughoudend zijn en passend bij het type vaartuig. Samenhang tussen kleur, vorm en afwerking: Lichte kleuren vragen meer aandacht en zijn meer uitgesproken in vorm, afwerking en detail. Donkere kleuren zijn meer terughoudend en zijn meer verhullend in vorm, afwerking en detail. De keuze voor een lichte of donkere kleur heeft daarom betekenis voor de beoordeling van het geheel. Een opvallend licht vaartuig stelt extra hoge eisen aan een zorgvuldige afwerking.

Toegestaan

- Verschil in kleur tussen romp en opbouw, waardoor het vaartuig slanker oogt.
- Voor de hoofdkleur(en) geldt: gedekte en terughoudende kleuren, zoals de RAL-kleuren (of zeer gelijkende kleuren uit andere verfsystemen):

- Groen: 6003 t/m 6009, 6012 t/m 6015, 6019 t/m 6022, 6028
- Blauw: 5003 t/m 5004, 5008 t/m 5009, 5011, 5013, 5020, 5022
- Violet: 4007
- Rood: 3004 t/m 3005, 3007, 3009
- Oranje: 2001
- Grijs: 7002 t/m 7003, 7015 t/m 7016, 7022, 7026
- Bruin: 8007 t/m 8008, 8011 t/m 8022, 8028
- Zwart: 9004 t/m 9005, 9011
- Wit: 9001 t/m 9002, 9010
- Ivoorwit: 1015

Toegestaan



Dit vaartuig gebruikt gedekte en terughoudende kleuren.



Dit vaartuig gebruikt gedekte en terughoudende kleuren en de houten opbouw is transparant afgewerkt.

Niet toegestaan



Dit vaartuig gebruikt felle kleuren, anders dan voor belijning en accenten, en patronen en motieven in verschillende kleuren.



Dit vaartuig is volledig grijs en roept de associatie op van de marine.

H. Verlichting

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft verlichting anders dan navigatie en/of binnenverlichting.



Dit vaartuig heeft verlichting anders dan navigatie en/ of binnenverlichting.

G. Hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen

Hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen, passend bij het type vaartuig, verhogen de aantrekkelijkheid van het vaartuig. Nautische onderdelen voortkomend uit functioneel gebruik moeten die functie ook daadwerkelijk kunnen vervullen.

Toegestaan:

- Houten onderdelen als dekken, vloerdelen, potdeksel, luiken, deksels, kisten, stuurwiel, helmhout, roerklik, roer, vlaggenstok, kikkers en naamborden, boordverlichtingsbakken, luikenstoeltjes.
- Kabelaring, al dan niet met leguaan, liefst touwkleurig, touwfenders, kurkenzak.
- Fenders in bijpassende kleur of met bijpassende fenderhoes.

- Nautische onderdelen als navigatieverlichting, messing/ rvs-scheepstoe-ter, rvs-kikkers, scheepsbel, ankerlicht.
- Nautische en nagelvast aan de romp bevestigde delen zoals berghout, schuurlijst, zwaardklamp, stevenbalk, opsteker, boegspriet, roerblad, hak e.d.

Toegestaan



De klassieke rondvaartboot heeft vaak veel aantrekkelijke nautische details; houten mast, boordverlichting, rvs-scheepstoeter, luchthappers, kikkers, reling en een teakhouten voordek



Dit tot passagiersvaartuig omgebouwd vrachtschip heeft aantrekkelijke nautische details; navigatieverlichtingsbakken, reling met scepters hennep fenders en een nieuwe houten opbouw.

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft weinig of geen hoogwaardige en of nautische onderdelen waardoor de aantrekkelijkheid door simpelheid verloren gaat.



Dit vaartuig heeft gelijkliggende of zelfs uitstekende onderdelen buiten het vlak van de romp.

J. Belettering en logo's

De belettering moet passend bij het type vaartuig zijn. Belettering en logo's moeten beperkt in aantal en omvang zijn om terughoudend te zijn. Het lettertype, maar ook de hoogte, dikte, stijl en kleur van de gebruikte letters (al dan niet in contrast met de rompkleur), zijn in samenhang bepalend of het voldoende terughoudend is.

Toegestaan



Dit vaartuig heeft een terughoudende en passende belettering op de boeg.

Niet toegestaan



Dit vaartuig is voorzien van opvallende, grote, vaak voorkomende en kleurige logo's en of belettering.

Toegestaan:

- Naam vaartuig bescheiden op de boeg.
- Naam vaartuig, naam/logo rederij, thuishaven bescheiden op de achterkant.
- Naam van vaartuig of rederij zeer bescheiden op het dak.
- Naam/logo rederij bescheiden midden op de zijkant.



Dit salonvaartuig heeft een sierlijke en passende belettering op de boeg.



Dit vaartuig is voorzien van opvallende, kleurige en omvangrijke logo's en belettering.

Bijlage 6 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria segment Middel en Klein

Het beeldmateriaal belicht aspecten en onderdelen die voorgeschreven, toegestaan of niet toegestaan zijn. Ze zijn bedoeld ter verduidelijking van de beschreven aspecten en onderdelen en zijn niet bedoeld als een limitatieve (dat wil zeggen uitputtende) opsomming. Ze hebben uitdrukkelijk alleen betrekking op de met name genoemde aspecten en onderdelen in het onderschrift bij de foto's.

Vaartuigtypen

Meest voorkomende type vaartuigen



Het type rondvaartboot is van oudsher verbonden met de Amsterdamse grachten. Voorgeschreven is een lijn in de romp die de lengte van het vaartuig benadrukt door een zeeg of bakdek. Voor de relatief kortere rondvaartboot is dit bij uitstek belangrijk.



Het type salonvaartuig is van oudsher zowel als passagiersvaartuig en als pleziervaartuig gebruikt. Salonvaartuigen zijn oorspronkelijk gezien niet bedoeld voor de historische binnenstad maar zijn historisch gezien wel een onderdeel van de Amsterdamse grachten geworden.



Het type bedrijfsvaartuig is van oudsher verbonden met de Amsterdamse grachten, vooral voor het vervoer van goederen. Het type trekschuit en veerpont was bedoeld voor het vervoer van passagiers. Later zijn ook andere voormalige bedrijfsvaartuigen, zoals vrachtschepen, vissersschepen en sleepboten aangepast en ingezet als passagiersvaartuig.

A. Romp

Toegestaan



De romp van dit salonvaartuig heeft een duidelijke zeeg, sierlijke lijnen en rondingen en symmetrisch over de lengteas.



Het type sloep is passend in het ruime vaarwater van het IJ en de Amstel. De verwijzing naar historische Ship-to-shore of reddingssloepen voldoet niet voor de smalle grachten van Amsterdam. Een sloep kan met hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen voldoende aantrekkelijk worden. Ook een overnaadse romp draagt hier aan bij.



De romp van dit moderne passagiersvaartuig heeft sierlijke lijnen en symmetrisch over de lengteas.



De romp van deze relatief korte rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype is mooi gelijnd in een juiste verhouding en heeft een spitse steven.



De romp van dit salonvaartuig heeft een duidelijke zeeg en is mooi gelijnd met een uitgesproken voor- en achtersteven.



De romp van deze sloep heeft een duidelijke zeeg, sierlijke lijnen en rondingen én is overnaads gebouwd.



De romp van dit salonvaartuig van het type bakdekker heeft een mooi gelijnde romp met een uitgesproken voor- en achtersteven.

Niet toegestaan



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van deze rondvaartboot heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.

B. Opbouw Toegestaan



Dit tot passagiersvaartuig omgebouwd vrachtschip heeft de roef behouden en subtiel een passagiersaccommodatie toegevoegd. Voor- en achterdek zijn voldoende vrij.



De opbouw van dit directievaartuig is passend bij dit type vaartuig en in voldoende mate smaller dan de romp. Voor- en achterdek zijn in voldoende mate vrij.



De opbouw van deze klassieke relatief korte rondvaartboot is zorgvuldig vormgegeven en passend bij het type vaartuig. Voor- en achterdek zijn voldoende vrij.



Deze drie salonvaartuigen hebben een slanke romp en de houten opbouw is relatief hoog en smal en het geheel heeft een chique uitstraling.

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft een gedrongen verhouding. De opbouw is in onvoldoende mate smaller dan de romp en voor- en achterdek zijn in onvoldoende mate vrij.



De opbouw van dit salonvaartuig bestaat voor een groot deel uit tentdoek en plexiglas.



Deze varende bierton suggereert een ander object te zijn dan een vaartuig.



De opbouw van dit vaartuig is recht en hoekig en niet zorgvuldig vormgegeven.



De opbouw van dit vaartuig is recht en hoekig. Het voor- en achterdek zijn in onvoldoende mate vrij.



Dit salonvaartuig heeft geen vaste constructie voor het dak over de gehele lengte van de opbouw en de opbouw bestaat voor meer dan 1/3 uit tentdoek en plexiglas.

C. Wegneembare overkapping

Toegestaan: Gehele- of gedeeltelijke overkapping van zeildoek, mits zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd.

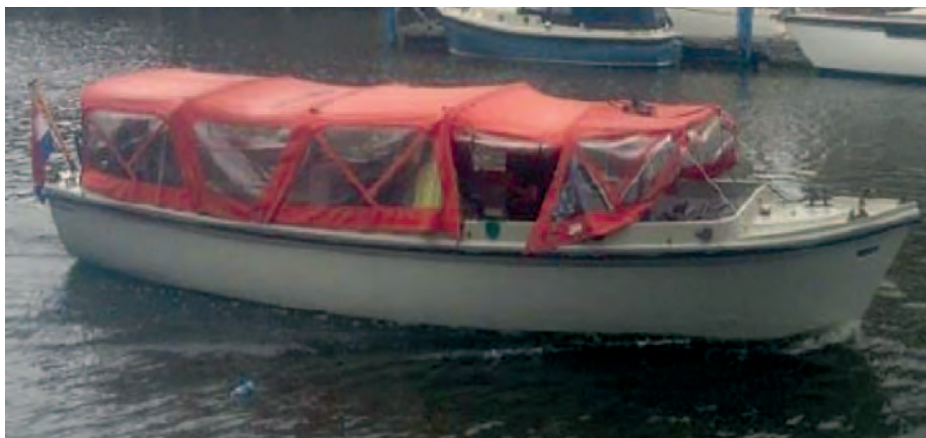
Niet toegestaan



De gedeeltelijk wegneembare overkapping van deze sloep is van hard kunststof.



De overkapping van dit salonvaartuig heeft wegneembare raampartijen van hard kunststof.



De wegneembare overkapping is niet zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd.



De wegneembare overkapping is niet zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd.

D. Zonnepanelen

Toegestaan



De zonnepanelen van deze moderne rondvaartboot zijn goed en zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.



De zonnepanelen van deze salonvaartuigen zijn mooi symmetrisch geplaatst en zorgvuldig geïntegreerd in het dak en of het schuifdak.

Niet toegestaan



De zonnepanelen van dit vaartuig zijn rommelig geplaatst en niet zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.



Het zonnepaneel van dit vaartuig heeft een raster en het is niet zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.

E. Materialen

Toegestaan: Gecoat polyester, indien door toevoeging van hoogwaardige onderdelen en veel houten onderdelen een evenwichtig en samenhangend geheel van en een passend beeld wordt bereikt. Bij open vaartuigen is een verzorgde afwerking van het interieur van belang voor het beeld van het vaartuig.



Deze klassieke rondvaartboot heeft passende materialen als een gecoate stalen romp, dek en opbouw, helder glas en houten kozijnen.



Dit historische salonvaartuig heeft passende materialen als een gecoate stalen romp en dek, helder glas en houten kozijnen.

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft groen getint glas.



Dit vaartuig heeft een romp en een opbouw van ongecoat aluminium en gebruikt zeil met transparante kunststof delen in grote oppervlakken.



Dit vaartuig gebruikt grote oppervlakken zeil met transparante kunststof delen dat onzorgvuldig is vormgegeven.

F. Voortstuwing

Behoeft geen voorbeelden

G. Kleuren

Kleurgebruik moet terughoudend zijn en passend bij het type vaartuig. Samenhang tussen kleur, vorm en afwerking: Lichte kleuren vragen meer aandacht en zijn meer uitgesproken in vorm, afwerking en detail. Donkere kleuren zijn meer terughoudend en zijn meer verhullend in vorm, afwerking en detail. De keuze voor een lichte of donkere kleur heeft daarom betekenis voor de beoordeling van het geheel. Een opvallend licht vaartuig stelt extra hoge eisen aan een zorgvuldige afwerking.

Toegestaan

- Verschil in kleur tussen romp en opbouw, waardoor het vaartuig slanker oogt.
- Voor de hoofdkleur(en) geldt: gedekte en terughoudende kleuren, zoals de RAL-kleuren (of zeer gelijkende kleuren uit andere verfsystemen):



Dit vaartuig gebruikt zeil met transparante kunststof delen in grote oppervlakken.

- Groen: 6003 t/m 6009, 6012 t/m 6015, 6019 t/m 6022, 6028
- Blauw: 5003 t/m 5004, 5008 t/m 5009, 5011, 5013, 5020, 5022
- Violet: 4007
- Rood: 3004 t/m 3005, 3007, 3009
- Oranje: 2001
- Grijs: 7002 t/m 7003, 7015 t/m 7016, 7022, 7026
- Bruin: 8007 t/m 8008, 8011 t/m 8022, 8028
- Zwart: 9004 t/m 9005, 9011
- Wit: 9001 t/m 9002, 9010
- Ivoorwit: 1015

Toegestaan



Dit vaartuij gebruikt gedekte en terughoudende kleuren. De houten opbouw is deels transparant afgewerkt



Dit vaartuij gebruikt gedekte en terughoudende kleuren

Niet toegestaan



Dit vaartuij gebruikt een signaalkleur.



Dit vaartuij is volledig grijs en roept de associatie op van de marine.



De kleurstelling van deze nieuwbouw polyester sloep is opvallend licht, het wit is niet terughoudend genoeg. Er is onvoldoende samenhang tussen kleur, vorm en afwerking. De aantrekkingskracht gaat door simpelheid verloren.



De kleurstelling van deze nieuwbouw polyester reddingsloep is opvallend licht met een terughoudende ivoorwit. De afwerking is echter nog onvoldoende zorgvuldig waardoor het geheel nog niet aantrekkelijk genoeg is.

H. Verlichting

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft verlichting anders dan navigatie en/ of binnenverlichting.



Dit vaartuig heeft verlichting anders dan navigatie en/ of binnenverlichting.

I. Hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen

Hoogwaardige toevoegingen en/of nautische onderdelen, passend bij het type vaartuig, verhogen de aantrekkelijkheid van het vaartuig.

Toegestaan

- Houten onderdelen als dekken, vloerdelen, potdeksel, luiken, deksels, kisten, stuurwiel, helmhout, roerklik, roer, vlaggenstok, kikkers en naamborden, boordverlichtingsbakken, luikenstoeltjes.
- Kabelaring, al dan niet met leguaan, liefst touwkleurig, touwfenders, kurkenzak.
- Fenders in bijpassende kleur of met bijpassende fenderhoes.
- Nautische onderdelen als navigatieverlichting, messing/ rvs-scheepstoeter, rvs-kikkers, scheepsbel, ankerlicht.
- Nautische en nagelvast aan de romp bevestigde delen zoals berghout, schuurlijst, zwaardklamp, stevenbalk, opsteker, boegspriet, roerblad, hak e.d.



De klassieke rondvaartboot heeft vaak veel aantrekkelijke nautische details; houten mast, boordverlichtingsbakken, vlaggenstok, rvs-scheepstoeter, kikkers en zoeklicht.



Dit historische salonvaartuig heeft vele mooie nautische onderdelen en aantrekkelijke details; messing hoorn, messing kikkers en van henneptouw gevlochten fenders.



Deze stalen sloep heeft hoogwaardige toevoegingen en nautische onderdelen; touwkleurige kabelaring, houten potdeksel, roer en binnenbetimmering. Ze is overnaads geklonken met sierlijke lijnen en rondingen en in een mooie kleurstelling zorgvuldig afgewerkt.

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft weinig of geen hoogwaardige en of nautische onderdelen waardoor de aantrekkelijkheid door simpelheid verloren gaat.



Deze houten sloep heeft vele hoogwaardige toevoegingen en nautische onderdelen; houten stuurwiel, stevenbalk, potdeksel, roer, vlaggenmastje, touwkleurige kabelaring. Ze is overnaads gebouwd met sierlijke lijnen en rondingen en zeer zorgvuldig afgewerkt.



Dit vaartuig heeft gelijkliggende of zelfs uitstekende onderdelen buiten het vlak van de romp.



Deze nieuwbouw polyester sloep heeft geen hoogwaardige toevoegingen en nautische onderdelen en kan niet als aantrekkelijk passagiersvaartuig door Amsterdam varen.

J. Belettering en logo's

De belettering moet passend bij het type vaartuig zijn. Belettering en logo's moeten beperkt in aantal en omvang zijn om terughoudend te zijn. Het lettertype, maar ook de hoogte, dikte, stijl en kleur van de gebruikte letters (al dan niet in contrast met de rompkleur), zijn in samenhang bepalend of het voldoende terughoudend is.



Deze nieuwbouw polyester reddingsloep heeft onvoldoende hoogwaardige toevoegingen en nautische onderdelen om als aantrekkelijk passagiersvaartuig door Amsterdam te varen.

Toegestaan:

- Naam vaartuig bescheiden op de boeg.
- Naam vaartuig, naam/logo rederij, thuishaven bescheiden op de achterkant.
- Naam van vaartuig of rederij zeer bescheiden op het dak.
- Naam/logo rederij bescheiden midden op de zijkant.

Toegestaan



Dit vaartuig heeft een terughoudende en passende belettering op de boeg.



Dit vaartuig heeft een sierlijke en passende belettering op de boeg.



Dit vaartuig is voorzien van opvallende, grote, vaak voorkomende en kleurige logo's en of belettering.



Dit vaartuig is voorzien van opvallende, kleurige en omvangrijke logo's en belettering.

Bijlage 7 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria segment Onbemand

Het beeldmateriaal belicht aspecten en onderdelen die voorgeschreven, toegestaan of niet toegestaan zijn. Ze zijn bedoeld ter verduidelijking van de beschreven aspecten en onderdelen en zijn niet bedoeld als een limitatieve (dat wil zeggen uitputtende) opsomming. Ze hebben uitdrukkelijk alleen betrekking op de met name genoemde aspecten en onderdelen in het onderschrift bij de foto's.

A. Romp

Toegestaan: Overnaads of geklonken bouw



De romp van deze originele sloep heeft een duidelijke zeeg, is overnaads geklonken en symmetrisch over de lengteas.



De romp van deze pram heeft sierlijke lijnen en rondingen en is symmetrisch over de lengteas.



De romp van deze vlet heeft een duidelijke zeeg, sierlijke lijnen en rondingen en is symmetrisch over de lengteas.



De romp van deze bijboot heeft een duidelijke zeeg, sierlijke lijnen en rondingen en is symmetrisch over de lengteas

Niet toegestaan



De romp van dit tenderachtige vaartuig heeft onvoldoende sierlijke lijnen en rondingen.



De romp van dit vaartuig heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.

Begeleidende tekst
Begeleidende tekst



De historische verwijzing naar Ship-to-shore of reddingsboten voldoet niet voor de grachten in de historische binnenstad.



De romp van deze nieuwgebouwde sloep heeft geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.



Deze varende klomp suggereert een ander object te zijn dan een vaartuig.



De romp van dit vaartuig heeft een zwemplatform en geen zeeg en mist sierlijke lijnen en rondingen.

B. Opbouw

Is in dit segment niet van toepassing

C. Wegneembare overkapping

Toegestaan: Gehele- of gedeeltelijke overkapping van zeildoek, mits zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd

D. Zonnepanelen

Toegestaan



Deze open sloep mag de zonnecellen op een vaste constructie monteren en hier zijn ze goed in het ontwerp geïntegreerd en zorgvuldig afgewerkt.



Dit klassieke vaartuig heeft de zonnepanelen goed en symmetrisch geïntegreerd in het vaste dak en het voordek en zorgvuldig afgewerkt.



Deze open sloep mag de zonnecellen op een vaste constructie monteren maar ze moeten in één vullend vlak tot aan de randen zorgvuldig worden geïntegreerd en afgewerkt.



Dit 'open' sloepje heeft zonnepanelen met aluminium randen en raster die over de romp heen steken. De rechthoekige vorm van het 'dak' is niet zorgvuldig geïntegreerd.

E. Materialen

Toegestaan: Gecoat polyester, indien door toevoeging van hoogwaardige onderdelen en veel houten onderdelen een evenwichtig en samenhangend geheel van en een passend beeld wordt bereikt. Bij open vaartuigen is een verzorgde afwerking van het interieur van belang voor het beeld van het vaartuig.



Dit vaartuig gebruikt echte en authentieke materialen die passend zijn bij het type vaartuig als zijnde hout, rvs (kleinere onderdelen) en een touwkleurige kabelaring en leguaan.



Dit vaartuig gebruikt echte en authentieke materialen die passend zijn bij het type vaartuig als zijnde hout, rvs (kleinere onderdelen) en een touwkleurige kabelaring en leguaan.

Niet toegestaan



Dit aluminium vaartuig is ongecoat.



Dit aluminium vaartuig is ongecoat.



Dit vaartuig is van plastic en heeft een buitenboordmotor. Door het gebrek aan detaillering gaat de aantrekkingskracht door simpelheid verloren.

F. Voortstuwing

Behoeft geen voorbeelden

G. Kleuren

Kleurgebruik moet terughoudend zijn en passend bij het type vaartuig. Samenhang tussen kleur, vorm en afwerking: Lichte kleuren vragen meer aandacht en zijn meer uitgesproken in vorm, afwerking en detail. Donkere kleuren zijn meer terughoudend en zijn meer verhullend in vorm, afwerking en detail. De keuze voor een lichte of donkere kleur heeft daarom betekenis voor de beoordeling van het geheel. Een opvallend licht vaartuig stelt extra hoge eisen aan een zorgvuldige afwerking.

Toegestaan

- Verschil in kleur tussen romp en opbouw, waardoor het vaartuig slanker oogt.
- Voor de hoofdkleur(en) geldt: gedekte en terughoudende kleuren, zoals de RAL-kleuren (of zeer gelijkende kleuren uit andere verfsystemen):



Deze varende badkuip suggereert een ander object te zijn dan een vaartuig.

- Groen: 6003 t/m 6009, 6012 t/m 6015, 6019 t/m 6022, 6028
- Blauw: 5003 t/m 5004, 5008 t/m 5009, 5011, 5013, 5020, 5022
- Violet: 4007
- Rood: 3004 t/m 3005, 3007, 3009
- Oranje: 2001
- Grijs: 7002 t/m 7003, 7015 t/m 7016, 7022, 7026
- Bruin: 8007 t/m 8008, 8011 t/m 8022, 8028
- Zwart: 9004 t/m 9005, 9011
- Wit: 9001 t/m 9002, 9010
- Ivoorwit: 1015

Toegestaan



Deze sloep gebruikt terughoudende en klassieke scheepskleuren. Het interieur heeft een ruime mate aan naturel houten onderdelen en is zorgvuldig afgewerkt.



Deze sloep gebruikt terughoudende kleuren en heeft hoogwaardige en nautische details; houten stuurwiel, rvs-bolders en een touw-keurige kabelaring en is overnaads gebouwd.

Niet toegestaan



Deze sloep gebruikt terughoudende kleuren maar de motieven zijn te rijkelijk.



Deze sloep gebruikt verschillende heldere, opvallende kleuren, patronen en motieven. De sloep heeft een gedeeltelijke kap.



Deze sloep gebruikt een felle kleur.



Deze aluminium sloep is ongecoat.

H. Verlichting

Behoeft geen voorbeelden.

I. Hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen

Hoogwaardige toevoegingen en/of nautische onderdelen, passend bij het type vaartuig, verhogen de aantrekkelijkheid van het vaartuig.

Toegestaan

- Houten onderdelen als dekken, vloerdelen, potdeksel, luiken, deksels, kisten, stuurwiel, helmhout, roerklik, roer, vlaggenstok, kikkers en naamborden, boordverlichtingsbakken, luikenstoeltjes.
- Kabelaring, al dan niet met leguaan, liefst touwkleurig, touwfenders, kurenzak.
- Fenders in bijpassende kleur of met bijpassende fenderhoes.
- Nautische onderdelen als navigatieverlichting, messing/ rvs-scheepstoe-ter, rvs-kikkers, scheepsbel, ankerlicht.
- Nautische en nagelvast aan de romp bevestigde delen zoals berghout, schuurlijst, zwaardklamp, stevenbalk, opsteker, boegspriet, roerblad, hak e.d.

Toegestaan



Deze sloep heeft hoogwaardige en nautische details; houten roer, stuurwiel, banken en een touwkleurige kabelaring.



Deze sloep heeft hoogwaardige en nautische details; houten stuurwiel, vlaggenmast met vlag, rvs- reling en bolders en een touwkleurige kabelaring met leguaan.

Niet toegestaan



Dit vaartuig heeft geen hoogwaardige en/of nautische onderdelen waardoor de aantrekkingskracht door simpelheid verloren gaat.



Deze sloep heeft uitstekende onderdelen buiten de romp zoals trimpvlakken/ zwemplatform en een zwemtrap.

J. Belettering en logo's

De belettering moet passend bij het type vaartuig zijn. Belettering en logo's moeten beperkt in aantal en omvang zijn om terughoudend te zijn. Het lettertype, maar ook de hoogte, dikte, stijl en kleur van de gebruikte letters (al dan niet in contrast met de rompkleur), zijn in samenhang bepalend of het voldoende terughoudend is.



Deze sloep heeft een bescheiden naam op de boeg en een stadslogo midden op de zijkant.

Niet toegestaan



Deze sloep heeft opvallende en te grote belettering.

Toegestaan:

- Naam vaartuig bescheiden op de boeg.
- Naam vaartuig, naam/logo rederij, thuishaven bescheiden op de achterkant.
- Naam van vaartuig of rederij zeer bescheiden op het dak.
- Naam/logo rederij bescheiden midden op de zijkant.



Deze sloep heeft een bescheiden naam op de boeg en een logo van de rederij midden op de zijkant.



Deze sloep heeft een bescheiden naam op de boeg en een logo van de rederij midden op de zijkant.

Bijlage 8 Toelichting op aspecten en onderdelen van de criteria segment Historisch en Beeldbepalend

Het beeldmateriaal belicht aspecten en onderdelen die voorgeschreven, toegestaan of niet toegestaan zijn. Ze zijn bedoeld ter verduidelijking van de beschreven aspecten en onderdelen en zijn niet bedoeld als een limitatieve (dat wil zeggen uitputtende) opsomming. Ze hebben uitdrukkelijk alleen betrekking op de met name genoemde aspecten en onderdelen in het onderschrift bij de foto's.

Vaartuigtypen

Meest voorkomende type vaartuigen

Het type **rondvaartboot** is van oudsher verbonden met de Amsterdamse grachten.

Toegestaan:

Rondvaartboten die de kenmerken, detaillering en scheepsbouwkundige onderdelen van klassieke rondvaartboten behouden hebben.

Het type **salonvaartuig** is van oudsher zowel als passagiersvaartuig en als pleziervaartuig gebruikt. Salonvaartuigen zijn oorspronkelijk gezien niet bedoeld voor de historische binnenstad maar zijn historisch gezien wel een onderdeel van de Amsterdamse grachten geworden.

Toegestaan:

Salonboten die de uiterlijke kenmerken hebben van een passagiersvaartuig.

Het type **bedrijfsvaartuig** is van oudsher verbonden met de Amsterdamse grachten, vooral voor het vervoer van goederen. Het type trekschuit was bedoeld voor het vervoer van passagiers. Later zijn ook andere voormalige bedrijfsvaartuigen, zoals vrachtschepen, visserijschepen en sleepboten omgebouwd en ingezet als passagiersvaartuig.

Toegestaan:

Bedrijfsvaartuigen die de oorspronkelijke kenmerken, detaillering en scheepsbouwkundige onderdelen behouden hebben.

Algemeen

Toegestaan bij historische vaartuigen



Dit salonvaartuig is aantoonbaar historisch, past bij de uitstraling van historisch Amsterdam en heeft een zorgvuldige scheepsbouwkundige afwerking.



Dit salonvaartuig is aantoonbaar historisch, past bij de uitstraling van historisch Amsterdam en heeft een zorgvuldige scheepsbouwkundige afwerking.



Dit bedrijfsvaartuig is aantoonbaar historisch en heeft de traditionele scheepsbouwkundige eigenschappen en onderdelen behouden. De beeldkwaliteit is voldoende hoog.



Deze geklonken sloep is aantoonbaar historisch en heeft de traditionele scheepsbouwkundige eigenschappen en onderdelen behouden. De beeldkwaliteit is voldoende hoog.

Niet toegestaan bij historische vaartuigen



Deze pram is aantoonbaar historisch maar de aanpassingen ten behoeve van passagiersvaart passen niet bij de uitstraling van historisch Amsterdam. De beeldkwaliteit is onvoldoende hoog.



Deze pram is aantoonbaar historisch maar de aanpassingen ten behoeve van passagiersvaart passen niet bij de uitstraling van historisch Amsterdam. De beeldkwaliteit is onvoldoende hoog.

Toegestaan bij beeldbepalende vaartuigen



Deze nieuwbouw salonboot is een modern vormgegeven vaartuig met een zorgvuldige scheepsbouwkundige uitwerking, straalt luxe en comfort uit en maakt gebruik van echte materialen.



Deze nieuwbouw sleepboot is een modern vormgegeven vaartuig met een zorgvuldige scheepsbouwkundige uitwerking, heeft zeeg en sierlijke lijnen en rondingen en maakt gebruik van echte materialen.

Niet toegestaan bij beeldbepalende vaartuigen



Deze nieuwbouw rondvaartboot heeft geen zorgvuldige vormgeving en scheepsbouwkundige uitwerking, heeft een platte voor- en achtersteven en mist sierlijke lijnen en rondingen.



Deze nieuwbouw salonboot is plomp en mist sierlijke lijnen. Het vaartuig straalt geen luxe en comfort uit, is niet esthetisch vormgegeven en is niet visueel aantrekkelijk.

A. Romp

Toegestaan bij historische vaartuigen



Deze salonboot heeft een duidelijke zeeg, sierlijke lijnen en rondingen, is overnaads gebouwd en is symmetrisch over de lengteas.



De romp van dit voormalige en tot passagiersvaartuig verbouwde vrachtschip heeft een bijzondere rompvorm met een duidelijke zeeg, sierlijke lijnen en rondingen.

B. Opbouw

Toegestaan bij historische vaartuigen



De opbouw van dit vaartuig heeft een zorgvuldig vormgegeven strakgespannen dakbedekking.



De opbouw van dit vaartuig is zorgvuldig vormgegeven met ramen als afscherming van het ruim.



Dit tot passagiersvaartuig omgebouwde vrachtschip heeft de roef behouden en subtiel een passagiersaccommodatie toegevoegd. Voor-en achterdek zijn voldoende vrij.



De opbouw van dit directievaartuig is passend bij dit type vaartuig en in voldoende mate smaller dan de romp. Voor- en achterdek zijn in voldoende mate vrij.

Niet toegestaan bij historische vaartuigen



(archieffoto)



Deze salonboot is aantoonbaar historisch, zie linkerfoto, maar heeft niet de oorspronkelijke kenmerken en detaillering behouden, waaronder de traditionele scheepsbouwkundige eigenschappen en onderdelen van de bouw als directievaartuig.

C. Wegneembare overkapping

Toegestaan: Gehele of gedeeltelijke overkapping van zeildoek, mits zorgvuldig ontworpen en strakgespannen uitgevoerd

Niet toegestaan



De raampartijen van de wegneembare overkapping hebben geen stijlen en doorzichtige delen in een passende verhouding en het geheel onvoldoende zorgvuldig uitgevoerd.



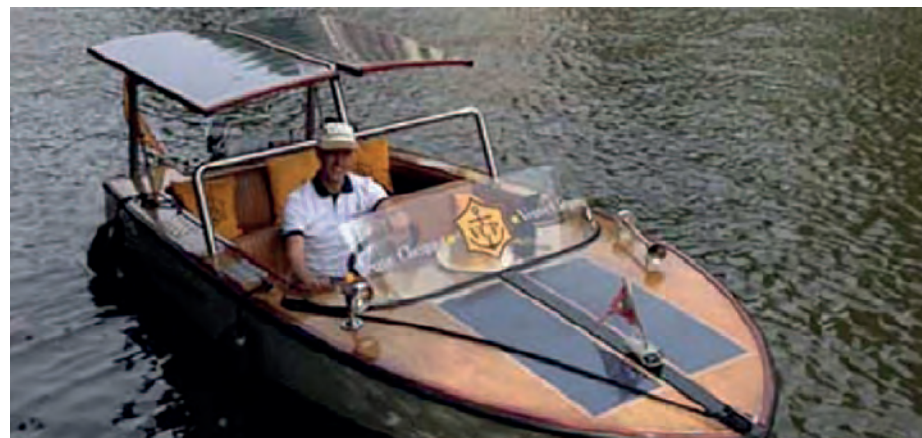
De overkapping van dit salonvaartuig heeft wegneembare raampartijen van hard kunststof.

D. Zonnepanelen

Toegestaan bij historische vaartuigen en beeldbepalende vaartuigen



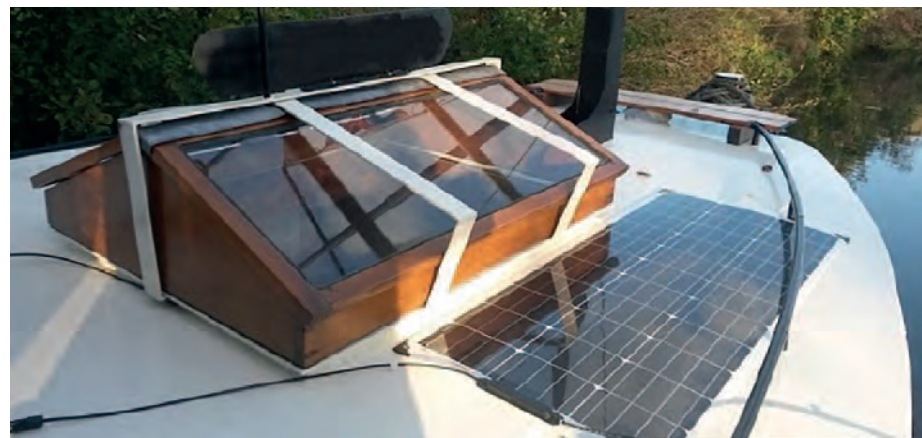
Deze nieuwgebouwde salonvaartuigen hebben de zonnepanelen mooi symmetrisch geplaatst en geïntegreerd in het dak en het schuifdak.



Dit klassieke vaartuig heeft de zonnepanelen goed en symmetrisch geïntegreerd in het vaste dak en het voordek en zorgvuldig afgewerkt.



Dit vaartuig heeft de zonnepanelen niet zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.



Het zonnepaneel van dit vaartuig heeft een raster en het is niet zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.

E. Materialen

Toegestaan voor historische vaartuigen en beeldbepalende vaartuigen



Dit vaartuig heeft een uitstraling van luxe en comfort door het gebruik van echte en authentiek ogende materialen en details die passend zijn bij het type vaartuig.



Dit vaartuig heeft een uitstraling van luxe en comfort door het gebruik van echte en authentiek ogende materialen en details die passend zijn bij het type vaartuig.

Niet toegestaan voor historische en beeldbepalende vaartuigen



Dit vaartuig heeft groen getint glas.



Dit vaartuig gebruikt zeildoek wat qua kleur en strepen onvoldoende terughoudend is

F. Voortstuwing

Behoeft geen voorbeelden

G. Kleuren

Kleurgebruik moet terughoudend zijn en passend bij het type vaartuig. Samenhang tussen kleur, vorm en afwerking: Lichte kleuren vragen meer aandacht en zijn meer uitgesproken in vorm, afwerking en detail. Donkere kleuren zijn meer terughoudend en zijn meer verhullend in vorm, afwerking en detail. De keuze voor een lichte of donkere kleur heeft daarom betekenis voor de beoordeling van het geheel. Een opvallend licht vaartuig stelt extra hoge eisen aan een zorgvuldige afwerking.

Toegestaan

- Verschil in kleur tussen romp en opbouw, waardoor het vaartuig slanker oogt.
- Voor de hoofdkleur(en) geldt: gedekte en terughoudende kleuren, zoals de RAL-kleuren (of zeer gelijkende kleuren uit andere verfsystemen):

- Groen: 6003 t/m 6009, 6012 t/m 6015, 6019 t/m 6022, 6028
- Blauw: 5003 t/m 5004, 5008 t/m 5009, 5011, 5013, 5020, 5022
- Violet: 4007
- Rood: 3004 t/m 3005, 3007, 3009
- Oranje: 2001
- Grijs: 7002 t/m 7003, 7015 t/m 7016, 7022, 7026
- Bruin: 8007 t/m 8008, 8011 t/m 8022, 8028
- Zwart: 9004 t/m 9005, 9011
- Wit: 9001 t/m 9002, 9010
- Ivoorwit: 1015



Toegestaan:

Dit vaartuig heeft de houten romp en de houten opbouw geheel transparant afgewerkt.



Niet toegestaan:

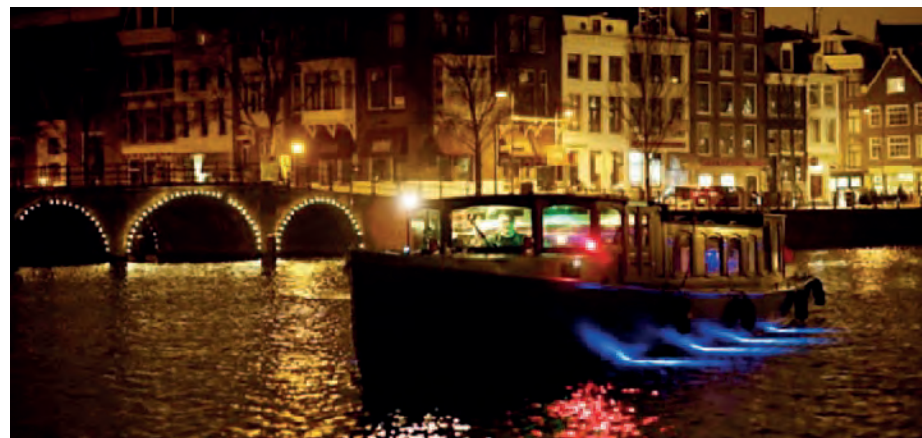
Dit vaartuig heeft de houten opbouw in kleur geverfd in plaats van transparant afgewerkt.

H. Verlichting

Niet toegestaan voor historische en beeldbepalende vaartuigen



Dit vaartuig heeft verlichting anders dan navigatie en/of binnenverlichting.



Dit vaartuig heeft verlichting anders dan navigatie en/of binnenverlichting.

I. Hoogwaardige toevoegingen en/ of nautische onderdelen

Hoogwaardige toevoegingen en/of nautische onderdelen, passend bij het type vaartuig, verhogen de aantrekkelijkheid van het vaartuig.

Toegestaan

- Houten onderdelen als dekken, vloerdelen, potdeksel, luiken, deksels, kisten, stuurwiel, helmhout, roerklik, roer, vlaggenstok, kikkers en naamborden, boordverlichtingsbakken, luikenstoeltjes.
- Kabelaring, al dan niet met leguaan, liefst touwkleurig, touwfenders, kurkenzak.
- Fenders in bijpassende kleur of met bijpassende fenderhoes.
- Nautische onderdelen als navigatieverlichting, messing/ rvs-scheepstoe-ter, rvs-kikkers, scheepsbel, ankerlicht.
- Nautische en nagelvast aan de romp bevestigde delen zoals berghout, schuurlijst, zwaardklamp, stevenbalk, opsteker, boegspriet, roerblad, hak e.d.

Toegestaan voor historische vaartuigen en beeldbepalende vaartuigen



De klassieke rondvaartboot heeft vaak veel aantrekkelijke nautische details; houten mast, vlaggenstok, navigatieverlichtingsbakken, rvs scheepstoeter, kikkers en zoeklicht.



Dit historische salonvaartuig heeft vele mooie nautische onderdelen en aantrekkelijke details; de messing hoorn, de messing kikkers en de van henneptouw gevlochten fenders.



Dit vaartuig heeft een zorgvuldig vormgegeven houten opbouw met een gebogen dak. Verder nog een houten stuurwiel en fenderhoezen. Het melkglas is incidenteel en functioneel toegepast.



Deze historische praam heeft vele mooie nautische onderdelen en aantrekkelijke details en de aanpassing ten behoeve van de passagiersvaart heeft een hoge beeldkwaliteit.

Niet toegestaan



Deze geklonken reddingsloep is aantoonbaar historisch maar heeft nog onvoldoende hoogwaardige toevoegingen om als aantrekkelijk passagiersvaartuig in historisch Amsterdam te varen.

J. Belettering en logo's

De belettering moet passend bij het type vaartuig zijn. Belettering en logo's moeten beperkt in aantal en omvang zijn om terughoudend te zijn. Het lettertype, maar ook de hoogte, dikte, stijl en kleur van de gebruikte letters (al dan niet in contrast met de rompkleur), zijn in samenhang bepalend of het voldoende terughoudend is.



Deze houten reddingsloep is aantoonbaar historisch maar heeft nog onvoldoende hoogwaardige toevoegingen om als aantrekkelijk passagiersvaartuig in historisch Amsterdam te varen.

Toegestaan:

- Naam vaartuig bescheiden op de boeg.
- Naam vaartuig, naam/logo rederij, thuishaven bescheiden op de achterkant.
- Naam van vaartuig of rederij zeer bescheiden op het dak.
- Naam/logo rederij bescheiden midden op de zijkant.

Toegestaan voor historische vaartuigen en beeldbepalende vaartuigen



Dit vaartuig heeft een sierlijke en passende belettering op de boeg.



Deze praam heeft een sierlijke en passende belettering op de zetboorden.

Niet toegestaan voor historische en beeldbepalende vaartuigen



Dit vaartuig is voorzien van grote opvallende belettering en motieven



Dit vaartuig is voorzien van grote, opvallende en kleurige belettering.

