



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Extract

uit het Boek der besluiten van het dagelijks bestuur van
het stadsdeel Centrum
dinsdag, 19 augustus 2008

Registratienummer 08/3750/OR
Onderwerp **Beoordelingscriteria historische boten in de Amsterdamse binnenstad**

Op voorstel van de dagelijks bestuurder voor Openbare Ruimte neemt het dagelijks bestuur het volgende besluit:

- 1 Gezien het bepaalde in artikel 2.3.3, tweede lid, Vhb, artikel 2.3.4, derde lid, Vhb, artikel 2.4.3 Vhb en artikel 2.4.4 Vhb en het bepaalde in artikel 3a van de richtlijnen bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Boortrichtlijnen 2008) vast te stellen de volgende Beoordelingscriteria historische boten in de Amsterdamse binnenstad:

Beoordelingscriteria historische boten in de Amsterdamse binnenstad

Artikel 1: de criteria

A. Ouderdom

1. De boot is meer dan 30 jaar geleden gebouwd

B. Bouwkundige waarde

1. De boot is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl/type;
2. de boot is een goed voorbeeld van een functionele en/of typologische ontwikkeling;
3. de boot bezit bijzondere esthetische kwaliteiten (ruimtelijke indeling, verhoudingen van romp en opbouw of zeldzame detaillering, materiaal- en kleurgebruik);
4. de boot heeft een bijzonder of zeldzaam interieur/exterieur of bevat bijzondere en zeldzame onderdelen in het interieur dan wel exterieur;
5. de boot is een goed voorbeeld van het werk van een scheepsbouwer of architect en heeft een belangrijke plaats in de plaatselijke, regionale en landelijke scheepsbouwgeschiedenis;
6. de boot is van belang vanwege een constructiewijze die of overgeleverd of vernieuwend is.

C. Cultuurhistorische waarde

1. De boot is van belang als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, technische of economische ontwikkeling (hiermee wordt ook bedoeld de sleutelpositie die een boot kan hebben);
2. De boot is van belang vanwege een plaatselijk, regionaal of landelijk historisch gegeven (feiten, gebeurtenissen, bewoners, beroepen enz.).

Bij zowel punt 1 als punt 2 kan de geschiedenis van de woonfunctie van de boot worden betrokken.

D. Gaafheid/herkenbaarheid

1. De boot is van belang vanwege de gaafheid van het exterieur en/of interieur; de mate van gaafheid bepaalt de ijkwaarde;
2. de boot is van belang als onderdeel van een samenstellend geheel, waarvan de samenstellende delen een gaaf en herkenbaar visueel karakter hebben (ensemblewaarde);

3. de boot is van belang als onderdeel van de stedelijke omgeving met een gave structuur en een herkenbaar visueel karakter.

E. Zeldzaamheid/representativiteit

1. De boot is van belang vanwege zijn zeldzaamheid in scheepsbouw- historisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht en/of zijn bijzondere ouderdom;
2. de boot is van uitzonderlijk belang vanwege een of meer van de onder A tot en met F vermelde kwaliteiten.

F. Stedenbouwkundige waarde

1. De boot is een essentieel onderdeel van een in cultuurhistorisch opzicht belangrijk stedenbouwkundig of landschappelijk concept;
2. de boot is onderdeel van een historisch vergroeid stedelijk of landschappelijk gebied en speelt daarin een beeldbepalende rol;
3. de boot is van belang vanwege de bijzondere kwaliteit van de bebouwing en de (historisch) ruimtelijke relatie met groenvoorzieningen, wegen en wateren.

Artikel 2: rangorde in criteria

De in artikel 1 vermelde criteria hoeven niet allemaal tegelijkertijd van toepassing te zijn om te worden aangewezen als historische boot. In ieder geval moet aan het criterium van ouder dan 30 jaar worden voldaan.

Toelichting op de criteria

Deze criteria zijn overgenomen van een advies dat het dagelijks bestuur heeft gevraagd aan een speciaal ingestelde adhoc-adviescommissie. De criteria en de onderbouwing daarvan, zoals deze door de adhoc-adviescommissie is gegeven, hebben wij geheel overgenomen, onder toevoeging van één expliciet criterium: de eis dat een historische boot dertig jaar of ouder moet zijn..Tevens is omwille van een eenduidige terminologie de term schip vervangen door de algemene term "boot".

Hieronder volgt de toelichting op de criteria zoals het dagelijks bestuur deze wil hanteren:

Onder historische boten wordt verstaan: boten die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.

Vooralsnog is er geen beleid voor historische schepen zoals behoud, herstel en eventueel flankerend beleid. Als dit te zijner tijd wordt vastgesteld, zullen de Bootrichtlijnen daarop worden aangepast. Totdat het beleid voor historische schepen is vastgesteld, kan een bestaand, thans in de binnenstad liggend schip niet als historisch worden aangemerkt, behalve als zo'n boot als vervanging dient van een andere boot. De criteria worden uitsluitend gebruikt om een vervangende boot als historisch aan te wijzen en om een eventuele verbouwing van zo'n aangewezen boot mede te beoordelen. De welstandscriteria zijn onverkort van toepassing op historische schepen, net zoals dat geldt op de wal bij monumenten. Voor de duidelijkheid: zowel schepen, vaartuigen en arken die dienen ter vervanging van een huidige boot, kunnen als historische boot worden aangewezen.

Bouwkundige waarde:

Behalve een meer neutrale vaststelling met welk doel en waar de boot ooit gebouwd is, is van belang welke functies de boot in de loop van de tijd heeft gehad.

Wetenschappelijke of (vak)technische betekenis betreft de waarde en betekenis die de boot heeft als bron van informatie, als 'archiefstuk'. Het betreft meer de geschiedenis van de soort boot, en ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het elektrisch lassen of toepassingen van wapening in beton.

Cultuurhistorische waarde:

In de betekenis van de boot zit de cultuurhistorische waarde besloten. Vaak is een boot verbonden aan de geschiedenis van een persoon of familie, soms zelfs meerdere na elkaar. Mobiel erfgoed heeft altijd een functie gehad en die functie is weer gerelateerd aan maatschappelijke ontwikkelingen. De historische betekenis kan daarnaast in bredere algemene zin geïnterpreteerd worden, zoals bijvoorbeeld de vrachtaart op de grote rivieren in de negentiende eeuw..

De betekenis van een boot is het grootst of belangrijkste wanneer het een sleutelpositie inneemt in onze maatschappelijke en cultuurhistorische ontwikkeling.

Voor de Wet Behoud Cultuurbezit en later het Deltaplan voor Cultuurbehoud zijn drie criteria benoemd waarmee kan worden vastgesteld of het om een sleutelpositie gaat, namelijk:

- Ijkwaarde
- Symboolwaarde
- Schakelwaarde

Een boot heeft ijkwaarde of, anders gezegd, is een ijkpunt wanneer de waardering en betekenis van een (groot) aantal andere boten er aan kan worden gerelateerd of mee kan worden vastgesteld.

Een boot heeft symboolwaarde wanneer het een duidelijke relatie heeft met een belangrijke historische gebeurtenis of persoon.

Een boot heeft schakelwaarde wanneer het een belangrijk moment in een bepaalde ontwikkeling markeert of vertegenwoordigt.

Gaafheid/herkenbaarheid:

De mate waarin de boot nog in originele staat is bepaalt mede de historische waarde. Tot de originele staat kunnen ook de aanpassingen gerekend worden die de boot in de loop van zijn geschiedenis heeft ondergaan. In het geval de boot in 'werkende' staat blijft (operationeel behoud) is een keuze voor de te behouden waarden van groot belang. Vijf vormen van authenticiteit worden onderscheiden die bepalend zijn voor de restauratie en conservering, die ieder een andere waarde van de boot betreffen:

- conceptuele authenticiteit – het concept, het idee van de maker, is bepalend;
- materiële authenticiteit – de integriteit van het materiaal is bepalend;
- a-historische authenticiteit – een moment in de geschiedenis van de boot wordt gekozen als richtlijn (bijvoorbeeld 'de oorspronkelijke staat');
- historische authenticiteit – de geschiedenis van de boot wordt zo compleet mogelijk geconserveerd;
- contextuele of functionele authenticiteit – de oorspronkelijke omgeving en functie van een boot zijn relevant en bepalend voor de restauratie en conservering.

Ensemble: een boot kan (meer)waarde ontleen aan het feit dat het een ensemble is, bijvoorbeeld een vaartuig met origineel interieur, of een dekmotor met "lamme arm".

Het is ook mogelijk dat een boot zelf deel uit maakt van een ensemble. Bijvoorbeeld een kolenverkoop- woonwercschip omringd door kolenlichters.

Zeldzaamheid/representativiteit:

Een boot kan van uitzonderlijk grote waarde zijn maar toch aan bepaalde criteria niet kunnen voldoen. Van een anoniem negentiende-eeuws scheepje kan nauwelijks iets bekend zijn, maar als het het enige exemplaar is dat nog over is van een scheepstype dat ooit veel voorkwam, dan kan dat allemaal voldoende zijn om alles in het werk te stellen om de boot te behouden. Dat kan in bepaalde gevallen ook een replica zijn.

Sommige scheepstypen zijn in grotere aantallen gebouwd of zijn onderling vergelijkbaar. Van enkele soorten boten zijn nog redelijk grote aantallen overgebleven. Maar veel boten zijn gebruikt en daarom in de regel voor een belangrijk deel versleten aan het eind van hun 'werkzame leven'. Ook kunnen scheepstypen zeldzaam zijn omdat er maar weinig of zelfs maar een enkel exemplaar van is gebouwd.

De waarde van een boot is over het algemeen groter naarmate het zeldzamer is. Daarbij spelen het niveau waarop en het kader waarbinnen dit beoordeeld wordt een rol: Europa, Nederland, regionaal of lokaal.

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Stedenbouwkundige waarde:

Tenslotte kan er sprake zijn van een infrastructureel ensemble waarbij een relatie bestaat tussen de boot en de omgeving, bijvoorbeeld een historische haven.

De criteria worden vooralsnog alleen gebruikt om te bepalen of een vervangende boot historisch is of om te bepalen of een verbouwing van een eenmaal als historisch aangewezen boot overeenkomstig het historisch karakter van de boot wordt verricht. In de regel zullen daarbij verschillende criteria tegelijkertijd van toepassing zijn. Alle criteria zijn daarbij gelijk van waarde en kunnen in combinatie met andere criteria een aanvullende of compenserende rol vervullen. Zo kunnen bijvoorbeeld minpunten inzake gaafheid gecompenseerd worden door een grote mate van zeldzaamheid. En andersom wordt meer waarde gehecht aan gaafheid als de boot minder hoog scoort ten aanzien van zeldzaamheid. Het is niet zo dat alle criteria gelijktijdig van toepassing moeten zijn om een boot aan te wijzen als een historische boot. In uitzonderlijke gevallen kunnen boten zelfs op basis van één criterium aangewezen worden als historische boot. Het ouderdomscriterium van 30 jaar is een criterium dat in ieder geval altijd op moeten gaan bij de afweging.

Een afschrift van dit besluit ontvangt de sector Openbare Ruimte, de sector Bouwen en Wonen en de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam.

Voor eensluidend extract,

stadsdeelsecretaris

paraaf

QN