

Klankbordgroep waterbewoners Waalseilandsgracht

Datum: 27.07.2021

Auteur: Nadine Lodder

Locatie: Restaurant de Hemelse Modder

Verslag



Opzet bijeenkomst

Op 27 juli jl. kwamen de waterbewoners van de klankbordgroep Waalseilandsgracht opnieuw bijeen voor een bijeenkomst over de werkzaamheden en tijdelijke inrichting van de Waalseilandsgracht voor het veiligstellen van de kademuuren. Zij bespraken de tekeningen van de huidige en toekomstige situaties op het water, opties voor de tijdelijke inrichting van de gracht (tussenfase met de constructie), de overeenkomsten en planning voor het aanbrengen van de veiligheidsconstructie.

Afspraak toon

Naar aanleiding van de mailwisseling voorafgaand aan de bijeenkomst, heeft een van de leden van de klankbordgroep opgeroepen elkaar met een respectvolle toon te blijven benaderen, ondanks dat er misschien frustratie is.

Tekeningen van de inrichting

Voorafgaand aan de bijeenkomst heeft Gilbert Zweedijk (Gemeente Amsterdam) de voorlopige tekeningen van de huidige situatie, de twee fasen tijdens de werkzaamheden aan beide kanten van de gracht en de tijdelijke inrichting (tussenfase 3) gedeeld, met de opmerking dat hier nog een verdiepingsslag op nodig was. De leden van de klankbordgroep merkten onjuistheden in de verhoudingen en maten in de tekeningen op en misten hierin bepaalde elementen. Er zijn vervolgstappen afgesproken om te komen tot correcte weergaven van de situaties.

Verdiepingsslag en aanpassingen op de tekeningen

- *Afmetingen van de schepen en arken:* Op de tekeningen staan onjuistheden wat betreft de lengte en breedte van schepen en arken. Voornamelijk de afmetingen en rondingen van de schepen moeten nauwkeuriger opgemeten worden. Belangrijk hiervoor is dat alle schepen in de gracht liggen op dat moment. De klankbordgroep gaf aan dat de afmetingen van schepen zijn opgenomen in de ligplaats-vergunningen. Hiermee zou een controle plaats kunnen vinden ten behoeve van de nulmeting. Daarbij moet in de tekening duidelijk zijn welke contouren er genoteerd staan, bijvoorbeeld de betonrand, de opbouw (voor de doorkijk) of de daklijst. De maat van de betonrand is in ieder geval noodzakelijk voor de meerpalen.
- *Afstanden tussen schepen/arken:* De afstanden tussen de schepen en de arken moeten nauwkeurig opgemeten worden, ook hier zaten inconsistenties in de tekeningen.
- *Afmeervoorzieningen:* In de tekeningen moeten de locaties voor de afmeervoorzieningen en de (af)meerpalen voor de schepen en arken weergegeven worden. Ten eerste moeten de locaties duidelijk worden, zodat er gekeken kan worden of palen niet direct voor ramen geplaatst worden. Ten tweede ontbreken op de tekeningen van de nulsituatie de afmeervoorzieningen voor alle woonschepen en in die van de voorgestelde ligging aan de damwand voor de zes schepen in de hoek van de Waalseilandbrug en de Binnenkant ('de havenhoek'). Het moet

duidelijk zijn hoe voor hen de afmeervoorzieningen worden als zij niet aan de kade liggen. Een schip, in tegenstelling tot een ark, moet immers aan vier punten vastliggen. De afmeervoorzieningen op de Oude Waal lijken volgens een lid van de klankbordgroep daarnaast willekeurig geplaatst te zijn en niet te voldoen om de schepen goed en veilig af te meren.

- *Toegangsvoorzieningen:* Bij alle schepen en arken moeten de toegangsvoorzieningen (deur) toegevoegd worden in de tekening.
- *Hoogteverschil voor toegang en onderhoud:* Het hoogteverschil tussen de kademuur en de drempelhoogte bij de deur moet inzichtelijk gemaakt worden. Het idee is nu om de schepen en arken op 50cm van de damwand te plaatsen. Of hiertussen een trap naar de deur kan komen hangt af van het hoogteverschil. Gemiddeld is er ongeveer 13 cm per trede nodig. Daarnaast is het lastig om op 50 cm onderhoud te plegen op de schepen en arken. Een optie die genoemd werd is een stukje aan de bovenkant van de damwand weghalen. Een uitgangspunt voor het ontwerp van tussenfase 3 is dat er werk gepleegd moet kunnen worden op elk schip en elke ark.
- *Ponton:* Het ponton tussen het schip van Wilfried Post (23L) en schark 20G moet op de tekening komen.
- *Hek voor steiger:* Om te voorkomen dat toeristen over het ponton gaan lopen is het idee geopperd om een hek te plaatsen bij de toegang. Deze moet ook op de tekening komen.
- *Doorvaart:* Tenslotte moeten de openingen in de bruggen (280 en 283) genoteerd worden op de tekeningen om inzicht te krijgen in de doorvaart. Nautisch beheer zou deze afmetingen moeten hebben.

Afspraken voor vervolgstappen tekeningen

- *Stap 1:* Aan de aannemer is gevraagd een verdiepingsslag te maken op de tekeningen. De bovenstaande punten worden aan hem meegegeven. Hij zal de aankomende twee weken (2 en 9 augustus) aan beide kanten van de gracht opmetingen verrichten. Er kan een check plaatsvinden voor de afmetingen van de schepen en arken op de huidige ligplaatsvergunningen.
- *Stap 2:* De gemeente (Gilbert Zweedijk) deelt de tekeningen met de leden van de klankbordgroep. Zij zullen kijken of hen direct onjuiste afmetingen op de tekeningen opvallen en of nog elementen ontbreken.
- *Stap 3:* Een werksessie waarin samen met de leden van de klankbordgroep verschillende opties en varianten voor tussenfase 3 met de veiligheidsconstructie opgesteld en besproken worden.
- *Stap 4:* De tekeningen van de huidige situatie en variant(en) voor de toekomstige situaties zullen daarna besproken worden met de andere bewoners, zodat iedere bewoner de kans krijgt om de afmetingen te controleren en eventuele kansen en knelpunten die zij voorzien voor hun eigen schip of ark aan te wijzen.

Opties voor de inrichting

Nadat de gedetailleerde tekeningen gereed zijn, zal een werksessie georganiseerd worden waarbij opties voor de twee fasen tijdens de werkzaamheden voor de veiligheidsconstructie en de toekomstige tijdelijke inrichting (tussenfase 3) besproken worden. Een belangrijk uitgangspunt hiervoor is helderheid over hoe de veiligheidsconstructie voor de kade aan de Binnenkant aan de zijde van brug 283 eruit komt te zien. Tijdens de bijeenkomst zijn al enkele opties en alternatieve ideeën voor de inrichting ter sprake gekomen:

Locatie damwand en initiatief De Goede Wal

Voor de locatie van de damwand werd aangegeven dat indien de damwand te ver doorloopt er mogelijk, ondanks de opkoop door de gemeente van een ligplaats en plaatsing van een ponton (zie ook pagina 3), onvoldoende ruimte is om te manoeuvreren voor sommige schepen in de havenhoek. Om deze reden is gesuggereerd om de damwand te laten lopen tot en met ark 24W en niet verder. Een andere variant is

om de damwand juist te laten doorlopen tot en met schark 20G, hetgeen eventuele overlast van de kluiver van woonschip 23L zou kunnen verminderen.

Daarnaast is het aparte proces rondom het initiatief 'De Goede Wal' toegelicht. Omdat er aan de kant van de kade in de havenhoek zich een technisch probleem voor zou doen bij een damwand, die ertoe zou leiden dat de uitvaart en doorvaart van schepen niet gegarandeerd kan worden, is naar alternatieve constructies gezocht. Ook op enkele andere plekken in de stad is een alternatieve constructie toegepast. Met bewoners is vervolgens afgesproken dat er geen damwand zou komen. Een damwand is vanuit het veiligheidsperspectief de meeste optimale oplossing met het laagste risicoprofiel. De ingenieur van de gemeente die in gesprek ging met de initiatiefnemers ziet mogelijkheden, maar ook risico's in het plan. Het plan van de Goede Wal gaat nu doorgerekend worden. Ondanks dat dit alternatief waarschijnlijk een iets hoger risicoprofiel heeft voor dat deel van de kade, kan besloten worden om het plan te accepteren. Als er sprake is van een te groot risico kan er toch een damwand komen. Eric ten Hulsen (Gemeente Amsterdam) heeft collega's gevraagd een planning te maken voor de doorrekening en het besluit. Dit kan enkele maanden in beslag nemen. Omdat het een belangrijke uitgangssituatie is voor de hele herinrichting, willen de leden van de klankbordgroep dat er rekening mee gehouden wordt in het ruimteprofiel (optie met en zonder damwand op dat deel).

Verschuiving

Een ander belangrijk onderwerp is de mogelijke verschuiving van de schepen en arken van een x aantal meter(s). Hier zijn verschillende zorgen over. Het verschuiven was onderdeel van een totaalplan van een aantal bewoners van woonschepen in de havenhoek, waarbij er extra ruimte werd gecreëerd voor het in- en uitvaren van de varende schepen in de havenhoek en verbetering van de brandveiligheid. Eerst moet duidelijk worden waar de schepen en arken precies komen te liggen, voordat de plannen verfijnd en beoordeeld kunnen worden wat betreft afmeer- en toegangsvoorzieningen.

Drie schepen en het ponton

Afgesproken is dat de varende schepen in de havenhoek uit moeten kunnen blijven varen in de tijdelijke situatie tijdens tussenfase 3. Zij hebben daarvoor ruimte nodig en kunnen vrijwel niet verplaatsen richting de Waalseilandbrug.

Om meer ruimte te creëren heeft de gemeente eerder een ligplaats opgekocht en een tijdelijk ponton geplaatst tussen het schip van Wilfried Post (23L) en schark 20G. Toch is het nu onduidelijk of er meer ruimte zal ontstaan hierdoor in de nieuwe situatie. Tijdens de bijeenkomst is kort gesproken over het wisselen van de plaats van de drie schepen horizontaal aan de kade (20G, 23L en 23M). Dit lijkt echter een onwaarschijnlijke optie. Daarnaast werd gesuggereerd om het huidige ponton te laten liggen en te verlengen, waardoor de nautische situatie en/of het wooncomfort van de betrokken schepen zou kunnen verbeteren. Ook is de suggestie gedaan om te onderzoeken of een draaiing van een paar meter richting de brug, van woonschip BK 14 (en BK 15 en 16) kan bijdragen aan extra manoeuvreerruimte voor de varende schepen in deze hoek.

Afstanden

Daarnaast hebben sommige waterbewoners aangegeven niet een x aantal meter(s) te willen verschuiven. In de loop der tijd is deze afstand steeds verder toegenomen. Waarbij eerst gesproken werd over twee meter tussen de schepen en arken, werd later gesproken over een verschuiving van de arken van vijf meter. Er zit een groot verschil tussen één en vijf meter opschuiven, wellicht kan hierover opnieuw het gesprek aangegaan worden. Daarnaast speelt voor sommigen mee welke kant zij op zouden schuiven (links of rechts horizontaal aan de kade). Er werd ingebracht dat, als de voorste en de laatste ark blijven liggen aan de kant van de Binnenkant, en de ruimte daartussen wordt herverdeeld, een onderlinge afstand, tussen de opbouw van de arken, van ruim 1.90 meter al mogelijk wordt. Om twee meter tussenruimte te bereiken is iets opschuiven noodzakelijk.

Afstand van twee meter voor brandveiligheid

De initiële afstand van twee meter tussen de woonarken is o.a. gerelateerd aan brandveiligheid. Echter blijkt dat er, in tegenstelling tot in het bestemmingsplan, geen brandveiligheidsverplichting is van twee meter omdat het een tijdelijke inrichting betreft. De bewoners brachten in dat de oorsprong van het idee voor de twee meter afstand in het Bestemmingsplan Water lag waarbij de brandveiligheid en zicht op het water worden genoemd, maar ook in het Bouwbesluit voor arken wordt genoemd, voor de lichtinval, de ventilatie en het tegengaan van geluidsoverlast.

Ruimte bij brug 280

Pien Schepel heeft aangegeven niet op te willen schuiven met haar ark (45F), in de hoek van brug 280 en de Binnenkant, vanuit de zorg dat er dan mensen op haar dak kunnen klimmen en schepen in de bocht gevaarlijk dicht langs haar ark zouden passeren. Wel zit er ruimte tussen haar ark en de brug, waar wellicht iets mogelijk is voor een schip. Dit zou getoetst moeten worden bij nautisch beheer.

Toezeggingen aan individuele bewoners

In het verleden zijn er door de voormalige omgevingsmanager toezeggingen gedaan aan individuele bewoners. Helaas zijn deze niet allemaal mogelijk. De gemeente vindt het vervelend dat er zaken onvoldoende intern zijn afgestemd, waardoor er verwachtingen bij individuele bewoners zijn gewekt die wellicht niet nagekomen kunnen worden. De gemeente wil graag in kaart brengen welke toezeggingen er zijn gedaan om te beoordelen of deze wel of niet haalbaar zijn. De gemeente is al op de hoogte van de toezegging aan woonark 24W voor meer afstand tussen de ark en de woonschepen. Daarnaast heeft de eigenaar van schip 15 de wens voor een nieuw breder schip. Ook hier heeft de voormalige omgevingsmanager met haar over gesproken.

Afmeerpalen

De leden van de klankbordgroep vragen zich af waarom de keuze wordt gemaakt voor afmeerpalen op de kopse kant, terwijl ook palen aan de lange zijde gezet kunnen worden. Zij hebben zorgen hierover omdat een schip niet zal passen tussen de palen als de maat niet juist is opgemeten. Daarnaast kan er ook een wijziging in de afmetingen plaatsvinden gedurende de jaren.

Wilfried Post heeft eerder een ontwerp gemaakt met steigers met palen, waarmee schepen makkelijker kunnen uitvaren. Er is daarin ruimte om mee te schuiven met een eventuele, tot twee meter brede damwand over de eerste 50m, mocht deze er later alsnog moeten komen. Gilbert Zweedijk (Gemeente Amsterdam) en Wilfried Post verkennen samen met het project haalbare concepten voor het manoeuvreren.

Roosters en vlonders

Het ontwerp voor de afwerking van de veiligheidsconstructie is toegelicht, omdat het voor een lid van de klankbordgroep leek alsof er nu enkel roosters komen op de Binnenkant terwijl er twee opties met roosters (dichte constructie) en vlonders (open constructie) zijn voorgelegd aan de bewoners. Er is sprake van een misverstand. Met roosters wordt door de gemeente het materiaal bedoeld dat wordt toegepast, met vlonders het afdekken van de constructie bij de toegang van iedere woonark/ieder schip. De Binnenkant krijgt een dichte constructie, de Oude Waal een open constructie. Hiermee is tegemoetgekomen aan de wens van de meeste bewoners aan deze kades. Voor de Binnenkant betekent dit dat de 'vlonders' over de hele lengte van de constructie worden geplaatst i.p.v. alleen bij de toegang. Er komen plantenbakken om de paar meter om doorloop te voorkomen. De vlonder bestaat niet uit hout, maar uit kunststof roostermateriaal om uitglijden te voorkomen. Op de Oude Waal komt een open constructie met bij de toegang van de woonarken en schepen een vlonder van acht meter. Ook hier is dit van kunststof roostermateriaal. De klankbordgroep gaf aan dat het goed is om dit te communiceren naar de andere bewoners.

Pompstation

Tenslotte is gevraagd of er rekening wordt gehouden met een pompstation op het ponton. De leden van de klankbordgroep geven aan dit nodig te hebben om het afvalwater weg te pompen. Gilbert Zweedijk (Gemeente Amsterdam) zal dit opzoeken.

Overeenkomsten

Tijdens de voorgaande bijeenkomst (20 juli jl.) is gesproken over de concept-verplaatsingsovereenkomst van de gemeente en de wens van de klankbordgroep voor vaststellingsovereenkomsten voor de langere termijn. De klankbordgroep heeft aangegeven de concept-verplaatsingsovereenkomst te mager en onvoldoende concreet te vinden. Daarnaast is er onzekerheid over de geldigheidsduur van de verplaatsingsovereenkomsten. Dit leidt tot zorgen over basiszekerheden, waaronder bijvoorbeeld behoud van de ligplaats, in de tussenfase en na de vernieuwing van de kademuren. Daarnaast zijn er verschillen tussen collectieve en individuele belangen.

De gemeente en de onafhankelijk voorzitter stellen voor om eerst de punten te bespreken die de leden van de klankbordgroep in een vaststellingsovereenkomst zouden willen vastleggen om te zoeken naar oplossingen. Daarna kan gekeken worden in welke vorm men dit het beste kan vastleggen. De inhoud en aard van de overeenkomst bepaalt immers of de rechter het als een vaststellingsovereenkomst beschouwt. Daarbij zal het niet mogelijk zijn om alles al vast te leggen in een overeenkomst omdat nu eenmaal niet alles in het proces nu al voorzien kan worden.

De leden van de klankbordgroep hebben eerder in een brief al een aantal punten benoemd die zij in een vaststellingsovereenkomst willen. De gemeente wil al die vragen beantwoorden en daarover in gesprek zijn. Het voorbeeld van een schouw/nulmeting is kort besproken. Bewoners vragen zich af of een ligplaats naast een damwand voor de komende tien jaar invloed heeft op de verkoopwaarde van een schip of ark. Een schouw is daarnaast nodig om de staat van de woonboot/ark vast te leggen ten behoeve van het bepalen van eventuele schade bij verplaatsing. Omdat planschade niet wordt vergoed is het de vraag of een schouw voor dat doel zinvol is.

De gemeente heeft een vergoeding toegezegd voor de juridische ondersteuning van de waterbewoners. Op de hoogte van de vergoeding komt de gemeente nog terug. De leden van de klankbordgroep gaan in gesprek met de andere waterbewoners over de keuze voor de invulling van deze ondersteuning. De gemeente heeft een voorkeur voor een gezamenlijke juridische ondersteuning ten behoeve van alle bootbewoners en steunt het idee van een van de leden van de klankbordgroep om een jurist namens de bewoners rechtstreeks met een jurist van de gemeente te laten overleggen over de gewenste overeenkomst.

Planning en vergunningen

De klankbordgroep heeft eerder aangegeven dat verschillende aspecten niet goed zijn meegenomen in de reeds uitgegeven vergunningen, zoals de tekeningen met posities en afmetingen van de woonschepen, de toegangsvoorzieningen naar de boten toe en de afmeervoorzieningen. Zij zijn van mening dat dit alleen te herstellen is door vergunningen in te trekken en nieuwe af te geven. De gemeente wil eerst duidelijkheid over hoe de situatie eruit komt te zien, om vervolgens te kijken naar oplossingen voor de al afgegeven vergunningen. Daarnaast heeft een van de leden van de klankbordgroep aangegeven dat de afmeerpalen ieder vergunningplichtig zijn en daardoor niet te willen verplaatsen totdat deze daadwerkelijk vergund zijn. Op de reeds afgegeven vergunningen is inmiddels door meerdere bootbewoners gebruik gemaakt van het recht op bezwaar.

In verband met de wettelijk vastgelegde termijnen voor het afgeven van vergunningen, leidt dit bij de klankbordgroep tot zorgen over de planning van de werkzaamheden. Als de werkzaamheden voor het plaatsen van de veiligheidsconstructie uitlopen tot in de winterperiode kan dit tot andere problemen

leiden. Vooralsnog staat de verplaatsing van het eerste schip/ark gepland op 13 september a.s. De planning wordt verder aangevuld en daarna gedeeld met de klankbordgroep. Voor deze startdatum heeft de aannemer materiaal en mensen ter beschikking.

Het voorstel van de voorzitter is om eerst tot correcte tekeningen en een goed ontwerp te komen en daarna naar de vergunningen en de planning te kijken.

Volgende bijeenkomst en afspraken

De volgende bijeenkomst vindt donderdag 5 augustus a.s. plaats van 16.00 tot 18.00u. Op de agenda voor deze bijeenkomst staat kort terugblikken op het voorgaande proces (met inspraak rondom vergunningen), informatie over de processtappen en het tijdsverloop en (een deel van) de inhoudelijke punten die de leden willen bespreken voor de overeenkomst. Indien de gemeente voor het laatstgenoemde punt tijd tekortkomt om intern voldoende input op te halen, vindt de bijeenkomst een week later plaats.

Afspraken

- De aannemer start aankomende week (2 augustus) met de verdiepingsslag op de tekeningen. Daarna zal hij deze delen met de klankbordgroep (zie afspraken voor vervolgstappen tekeningen op pagina 2)
- In augustus wordt een online informatiebijeenkomst voor de andere bootbewoners georganiseerd.
- De gemeente zal de andere bootbewoners tussentijds via de mail informeren (voor september). Het inloopspreekuur in restaurant de Hemelse Modder komt voorlopig te vervallen. Met de andere bootbewoners zal er bovendien individueel contact zijn over de tekeningen en verplaatsingsovereenkomsten.
- Aannemer Walter Benecke (Benecke) heeft aangeboden om een keer aan te sluiten bij een bijeenkomst van de klankbordgroep om de leden gedetailleerd mee te nemen in het proces van de werkzaamheden. Dit lijkt de klankbordgroep zeer nuttig ergens in de komende weken. Hiervoor moet een datum geprikt worden.
- Gilbert Zweedijk (Gemeente Amsterdam) neemt contact op met Wilfried Post om samen haalbare concepten uit te werken voor de havenhoek aan de Binnenkant.

Aanwezigen

Leden KBG (waterbewoners)

- Jochem Bakker
- Wilfried Post
- Pien Schepel
- Charles Schrijver

6

Gemeente Amsterdam

- Eric ten Hulzen (Portefeuillehouder Omgeving, Programma Bruggen en Kademuren -vervanger Bas Lodder)
- Marlo de Kat – eerste 15 minuten aanwezig
- Gilbert Zweedijk

Public Mediation

- Nadine Lodder
- Marc Rijnveld