

Stadsdeel Centrum
Voorzitter DB
Postbus 202
1011PN Amsterdam

Vereniging de Nieuwe Vaart.
p/a Oostenburgergracht 26
1018 NA Amsterdam
E-mail info@denieuwevaart.org
Website www.denieuwevaart.org

Onderwerp: reactie concept Bestemmingsplan Water

Datum

Amsterdam, 29 juni 2011

Geachte mevrouw van Pinxteren,

Hierbij geeft de Vereniging de Nieuwe Vaart (VNV) haar reactie op uw concept Bestemmingsplan Water (BW) van ongeveer mei/juni 2011. Wij danken u voor de uitnodiging. Wij beseffen ook dat u met onze reactie het uiteindelijke voorstel meer kunt toesnijden op de eindgebruikers van het water maar ook dat u procedureel winst kunt behalen uit de inspraakprocedure.

De VNV heeft waardering voor uw concept BW. Wij realiseren ons de complexiteit van het onderwerp, de lange geschiedenis die het kent en zeker 'last but not least' de betekenis van water voor Amsterdam en de Amsterdammers. De gegeven historische schets (hoofdstuk 3) kan wat ons betreft in de studieboeken planologie en stedenbouw worden opgenomen. Wij hopen oprecht dat in goede samenspraak met Amsterdammers nader beleid en nadere regels kunnen worden vastgesteld die aan alle partijen recht doen. Wij kiezen ten principale nu en later dan ook voor het 'evenredigheids beginsel'.

Onze reactie betreft een aantal onderwerpen waarbij de meeste accenten liggen op enkele van uw beleidsuitgangspunten en sommige uitwerkingen daarvan. Wij zullen later reageren op de concept-regels en de verbeeldingen die bij het concept- BW behoren. Het hoeft denk ik geen betoog dat de VNV gezien haar doelstellingen niet op alle thema's zal ingaan. Uiteraard staat het de leden van de VNV vrij individueel te reageren.

Vooraf een enkele opmerking over de maatschappelijke positionering van de bewoners van woonschepen. Soms krijgen wij de indruk dat, soms letterlijk door de geplaatste foto's, het beeld wordt opgeroepen dat wij als bewoners jarenlang 'burgerlijk ongehoorzaam' zijn geweest. En daar moet nu maar eens een einde aan komen. Wij vragen u zich in te spannen om dat beeld te corrigeren en wijzen er graag op dat ander, ook internationaal bekend, beeldmateriaal, geheel andere sferen op roept.

1. Structuur van het BW.

Wij herkennen een duidelijke structuur in uw concept- BW: de toelichting, het concept- BW zelf, de verbeeldingen en ten slotte de concept – regels.

Op pagina 6 en 55 wordt resp. gesproken over een "uitvoeringsregeling" voor het verplaatsen van boten en over een "uitvoeringsnota bij dit bestemmingsplan" waarin "de verplaatsing van woonboten" wordt beschreven. Ons inziens is er geen 'uitvoeringsregeling – of nota' toegevoegd.

Indien dergelijke noties bestaan nemen wij daar graag kennis van en worden graag geïnformeerd over de status (is het een onlosmakelijk onderdeel van het concept BW, is het ook concept, waarom is het niet bijgevoegd, etc) en de inspraakmogelijkheden.

2. Prioritering van uw beleid.

Zoals gezegd hebben wij waardering voor de wijze waarop u in de volle breedte het thema aanvielt. Wij focussen hier op uw aandacht voor o.a. 'zichtlijnen', 'herstel van de relatie tussen wal en water' en 'het lezen van de stedenbouwkundige structuur'.

Ten eerste: U richt zich in het BW niet op bijv. de afgemeerde pleziervaartuigen. De Amsterdammer en de niet-Amsterdammer heeft over het algemeen méér 'direct oogcontact met water' dan voor 'het lezen van de stedenbouwkundige structuur'.

Wij begrijpen niet goed dat u uw aandacht nu richt op bovengenoemde onderwerpen terwijl o.i. de verrommeling op het water in de binnenstad eerder aangepakt moet worden vanuit uw perspectief dan de woonschepen. U heeft een notitie afmeerbeleid vastgesteld (2007) maar het huidige stadsbeeld vertoont veel overeenkomsten met geparkeerde fietsen. En daar heeft u onlangs flinke bestuurlijke drukte over gemaakt.

De VNV beveelt u aan de grachten op te schonen van wrakken, het aanleggen van haalkommen, de handhaving van vaarsnelheid en beveelt ook aan de geluidshinder te beperken.

Ten tweede: geparkeerde auto's belemmeren in hoge mate het zicht op het water. U noemt dat nauwelijks om begrijpelijke redenen. U zou anders het parkeren in de binnenstad moeten verbieden. Maar dat is geen reden om dan de woonschepen aan te merken als de 'boosdoeners'.

"Al met al is het zicht op het water in de naoorlogse periode plaatselijk ingrijpend verminderd. Hiervoor in de plaats kwam een beeld vanaf het water op de woonschepen, een beeld dat door velen als bijzonder en als typisch Amsterdams wordt ervaren." (pag. 28)

Deze tekst omarmen wij graag. In plaats van 'in de weg te liggen' zou het beleid er óók op gericht kunnen zijn uw 'city-marketing' juist te versterken met onze pluriforme aanwezigheid en verschijningsvormen.

Ten derde: de teksten gaan over het algemeen over de 'randen van wal en water'. Sporadisch komen o.i. de functies op het water zelf naar voren. Het beleidsplan spreekt zich nauwelijks uit over het middenstuk van de grachten, vaarten en andere waterwegen, terwijl daar toch het meeste water is. Dit blijkt overduidelijk uit de verbeeldingen. Daarmee lijkt het concept -BW meer een woonbotenbeheersplan te zijn dan een Beleidsplan van het Water. Het gebruik van het water, de verschillende functies die in en op het water worden uitgevoerd dienen minstens zo zwaar te worden gewogen als de zichtfunctie vanaf de wal. Wij reiken u t.z.t graag voorstellen aan.

3. Uw paragraaf 1.3: Doel. (pag. 6 e.v.)

Wij volgen uw tekst.

Er wordt uiteengezet dat er verschillende typen woonboten zijn: schepen, woonvaartuigen en arken. Arken zouden het zicht op het water méér belemmeren dan de andere typen omdat ze doorgaans hoger zijn. Dit geldt natuurlijk alleen als de waterkant zelf laag is (niet overal het geval) en als het zich niet ook al door andere zaken wordt belemmerd (geparkeerde auto's). Verder moet worden opgemerkt dat arken soms weliswaar hoger, maar vaak ook veel korter zijn dan schepen en woonvaartuigen. Dankzij deze eigenschap is er juist meer zicht op het water mogelijk.

Pag.6 Doel: bevordering beleving water, gekoppeld aan ligplaatsen.

Hier moeten ook de relatie met kadeparkeerplaatsen worden genoemd, zie ook volgende opmerkingen bij pag.35 en pag.39

pag.7 Additionele doelen o.a. invoeren van een "standaardbreedte voor het aanduidingsvlak voor een ordentelijke inrichting en efficiënt watergebruik" en "Belangrijke zichtlijnen verbeteren"

Het is niet aannemelijk dat een standaardbreedte altijd leidt tot een efficiënt watergebruik. In gevallen waarbij boten niet in deze standaard passen, dient te worden uitgezocht waarom dat zo is. Afwijkingen in de standaardligging zijn juist een karakteristieke eigenschap van het water waarmee het water zich onderscheidt van het landgebruik. Het invoeren van een algemeen geldende standaardbreedte zal leiden tot verschraling van de waterbeleving, vooral vanaf het water.

Met betrekking tot "zichtlijnen" mag u uit ons commentaar bij de tekst op p.35 en p.43 de wens lezen dat die veel beter moet worden uitgewerkt en onderbouwd, misschien zelfs wel geschrapt.

4. De Beleidsuitgangspunten uit hoofdstuk 4.

De historische schets en ontwikkelingen die u geeft, hebben zeker onze waardering. (Hoofdstuk 3) Het geeft een goed doorkijkje naar verleden en heden. Maar in uw huidige motiveringen voor het concept- BW komen soms elementen naar voren die niet voldoende niveau hebben naar onze mening. Wij lopen de naar ons idee relevante paragrafen langs.

Paragraaf 4.1.3 "Ruimtelijke beleving op het water" (pag. 35)

1. De tekst gaat niet over de beleving "op" het water, maar de beleving *van het water vanaf de wal*.
2. Overigens gaat het plan te weinig in op de zeer belangrijke beleving vanaf het water. Volgens onderzoek worden rondvaarten als één van de topattracties van Amsterdam beleefd. Het zou daarom een grove omissie in een Bestemmingsplan Water zijn om de beleving vanaf het water buiten beschouwing te laten.

"Bij grachten met afgemeerde woonboten is deze zichtrelatie regelmatig onderbroken. Daar waar meerdere arken achter elkaar liggen is het water meestal over een grote afstand niet zichtbaar"

In dezelfde paragraaf wordt de langs de kade aanwezige parkeerstrook genoemd. Er wordt echter niet beschreven dat de daarop geparkeerde auto's het zicht op het water belemmeren. De totale lengte van langs het water geparkeerde auto's overtreft ruimschoots de totale lengte van afgemeerde (woon)schepen. Bovendien zijn de meeste geparkeerde auto's en busjes hoger dan de woonboten die er achter liggen. Hoewel individuele geparkeerde auto's regelmatig verplaatst worden, is deze openbare ruimte in de praktijk zo goed als permanent in gebruik voor parkeren. Als aan het zicht op het water enig serieus belang wordt toegekend, dan zou een bespreking van het kadeparkeren zeker in het bestemmingsplan water thuishoren. Als echter wordt uitgegaan van de gedachte dat het kadeparkeren niet tot het Bestemmingsplan Water moet worden gerekend omdat het parkeren niet op het water zelf plaatsvindt, dan moet de hele beleving vanaf de wal buiten beschouwing worden gelaten, omdat deze ook niet op het water zelf plaatsvindt. Verder is het zo dat de impact van het kadeparkeren op de walbeleving de impact van het waterwonen veruit overstijgt.

pag.36 afbeelding 14: "Een afgemeerde ark versperd het zicht op het water".

1. spelfout "versperd" moet "verspert" zijn;
2. de getoonde ark wordt voor de helft afgedekt door een geparkeerde auto;
3. het is zeer de vraag of water zichtbaar zou zijn indien er geen ark zou zijn, eerder zou de kademuur met geparkeerde auto's aan de overkant zichtbaar worden. Er wordt met deze afbeelding dus iets gesuggereerd dat er niet is;
4. naast de vele geparkeerde auto's zijn vooral de geplaatste steiger langs het gebouw rechts en de geparkeerde bakfiets links belangrijke storende elementen in de zichtlijn die onnodig afleiden van de getoonde ark in de verte.

Conclusie: zichtlijnbelemmerende arken zijn een vergezocht, kunstmatig en theoretisch idee. U kunt dit beter laten vervallen of beter uitwerken.

Paragraaf 4.1.3 "ruimtelijke beleving op het water" (pag 35 e.v.)
pag.39

"Bij vernieuwde kades zijn de Amsterdammertjes verwijderd en het schuin parkeren is vervangen door langs parkeren. De ruimtelijke relatie tussen de straat en het water is hierdoor aanzienlijk verbeterd."

Dit is de enige zin in het bestemmingsplan die is gewijd aan het parkeren langs het water. Het waterwonen heeft van zichzelf al een duidelijke ruimtelijke relatie met het water. Anders dan geparkeerde auto's zijn woonboten immers speciaal aan het water aangepast. Gezien het feit dat:

- het parkeren een grotere impact heeft op het waterzicht dan het waterwonen,
- parkeren geen intrinsieke ruimtelijke relatie heeft met het water
- aan het parkeren desondanks slechts 1 zin wordt gewijd,

kan alle tekst voor wat betreft de negatieve impact van het waterwonen op deze relatie geheel uit het bestemmingsplan vervallen.

pag. 40 afbeelding 19: "geprivatiseerde kade"

De kade loopt tot aan de waterkant en is niet geprivatiseerd. Het onderschrift is dus niet correct. Het is niet duidelijk of de getoonde fietsen bij de bewoners van de boot horen of niet. Wel is duidelijk dat de gemeente de kade enigszins openbaar toegankelijk heeft gemaakt door het plaatsen van twee amsterdammertjes om de bewoner een vrije doorgang naar zijn voordeur te verzekeren. Op de foto is ook een groen begroeid hekje te zien. Op de foto is ook te zien hoe de kade wordt ingevuld als er geen bewoners zijn: in plaats van een groen hekje met planten ziet u een auto en een hoge bus voor het water geparkeerd. De foto toont dus aan dat er dankzij de woonboot meer openbare kade dan ernaast beschikbaar is en laat zien dat privé beheerde hekjes mooier zijn dan geparkeerde (privé) auto's.

"Ter plekke van woonbootligplaatsen zijn op de kade kasten voor nutsvoorzieningen en post aangebracht. "

Waar slaat bovenstaande opmerking op? Er staan overal kabelkasten en voorzieningen voor huizen, auto's en fietsen. Evengoed zouden we kunnen opmerken: 'de straten zijn geasfalteerd en voorzien van lantaarnpalen ten gunste van het autovervoer van de bewoners'.

"Bij een aantal woonbootligplaatsen wordt de openbare kade privé gebruikt. De kade is dan (gedeeltelijk) omheind of er is een schuurtje geplaatst."

Onjuist: de openbare kade wordt vrijwel nooit privé gebruikt. Soms wordt wel een hekje op de kaderand geplaatst of het openbare groen tussen kade en water privé gebruikt, het gaat dan om het groen dat niet voor openbare toegang is ingericht, dus het openbare kijkgroen. In de meeste gevallen blijft het kijkgroen openbaar zichtbaar en wordt zelfs beter en uitgebreider onderhouden. Soms wordt ook een fiets, auto of een gedoopte plantenbak op de kade geplaatst, maar dat verschilt niet van ander openbaar weg- en stoepgebruik.

"De ruimtelijke impact van deze privatisering is duidelijk zichtbaar aan de Nieuwe Vaart. Vanaf het hooggelegen voet- en fietspad langs de oever is het zicht op het water bijna volledig weggenomen. Het zicht tussen de dicht achter elkaar afgemeerde arken is door omheinde privé- tuinen weggenomen. "

Onjuist: doel van de tekst is aan te tonen dat het zicht is weggenomen door het privé gebruik van de kade, maar in de tekst staat dat het komt door de arken. Verder is zeker de helft van de aldaar gelegen groenstrook gewoon in gemeentelijk beheer en daar is het zicht niet beter dan bij de tuinen in privé beheer. Een groot deel van de omheiningen is door de gemeente geplaatst (stalen hekken). Kortom: de tekst toont niet aan dat het zicht wordt belemmerd door het privé karakter van de tuinen.

"De ruimtelijke relatie met het water is hierdoor ernstig aangetast en de structuur van de stad is minder leesbaar"

Onjuist: het uiterlijk van de wallenkant wordt juist veroorzaakt door het water dat er achter ligt. (=relatie). Het groen en de boten geven juist een sterkere relatie met het water dan bijvoorbeeld langs de Mauritskade waar de wallenkant door afwezigheid van woonboten er hetzelfde uitziet als langs een willekeurige straat of laan. Verder wordt de structuur van de stad niet verzwakt maar versterkt door de Nieuwe Vaart. Deze route tussen scheepvaartmuseum en de molen met zijn hoge bomen en karakteristieke wallenkant is bij zeer veel Amsterdammers veel bekender dan de gewone doorsnee vaart, kade of laan.

Paragraaf 4.2 “Ruimtelijke uitgangspunten” (pag. 41 – 52)

In meer algemene zin maken wij de volgende opmerkingen over “zichtlijnen.”

Het concept is in het stedenbouwkundig domein gemeengoed. Uw tekst in par 4.2.4. inzake ‘zichtlijnen’ beschouwen wij als nogal amateuristisch en gezocht. De daar gevolgde redenering is een soort ‘psychologie vanaf de tekentafel’ en zal bij willekeurig welke Amsterdammer en/of toerist niet als zodanig ervaren worden.

Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar onderzoeksresultaten waarin bijv. ‘zicht op het water: een oriëntatiepunt’ (pagina 43) wordt bevestigd.

Uit eigen waarneming blijkt dat vooral ‘wildplassers’ vanaf pleziervaartuigen uw uitgangspunt delen.

Uw redenering waarin ‘een schip’ eerder met uw ‘oriëntatiepunt’ (water dus) wordt geassocieerd dan door ‘een ark’, is nogal folkloristisch in onze ogen. In uw redenering is ‘afstand’ blijkbaar een cruciale factor omdat een schip een mast heeft en een ark niet. En dat roept de vraag op of ‘een mast’ een betere verwijzing in een stadse omgeving als het Amsterdamse is (in jargon: “de stedenbouwkundige structuur beter leesbaar”) dan bijvoorbeeld een kerktoeren of de bekende stadstorens. Waar steken overigens masten boven de grachtenhuizen uit? Of boven de kerkstorens?

En, belangrijk, wat als het donker is, de avond invalt en de nacht aanbreekt? Zichtlijnen worden dan niet eens schaduwen van beleidsillussies als er geen ‘visie’ is, in de ware betekenis van dat woord.

Wij concluderen de motivering van uw 3 uitgangspunten: ‘meer zicht op het water’ en ‘herstel van de relatie wal – water’, en “het lezen van de stedenbouwkundige structuur” uit uw concept BW dan ook af als onvoldoende.

Uw uitgangspunt is een verdwaald historisch perspectief zonder eigentijdse visie. U meent terug te moeten vallen op de vervlogen tijden van ‘een woud van scheepsmasten’.

En het alternatief ligt zo voor de hand: u gaat voorbij aan het feit dat een brug bij uitstek voldoet aan uw 3 uitgangspunten ! En aangezien ze verlicht zijn ook nog als het donker is!

De Amsterdamse binnenstad telt circa 240 bruggen (pag. 38)!! Ons inziens ruim voldoende voor uw uitgangspunten.

Van de 762 ligplaatsen zijn er slechts enkele die naar uw idee geen bijdrage leveren aan uw 3 uitgangspunten. Laat ze liggen, dat bespaart een hoop bestuurlijke drukte!

Verder wijzen wij u graag op het prachtige initiatief waarin Amsterdam een prijsvraag heeft uitgeschreven om arken te ontwerpen die geheel selfsupporting zijn. De ‘Gewoon boot’ ligt nu onbewoond in Amsterdam Noord.

Ook wij vragen ons af wie is die passant die dan “de stedenbouwkundige structuur gaat lezen” ? Welke doelgroep is dat? Ook wij hebben natuurlijk gezocht naar een antwoord op deze vraag en kwamen in aanvulling op uw tekst (pag.35) tot de volgende conclusies:

- Amsterdammers kennen hun stad en zo niet dan vragen ze de weg of gebruiken hun “tom-tom”
- Fietzers kennen bij uitstek de (kortste) routes in de stad en hebben, evenals pizzakoeriers, meer oog voor het verkeer en de hindernissen dan de stedenbouwkundige structuur.
- Nederlandse toeristen, niet- Amsterdammers, die wij overigens vaak zien, hebben een plattegrond, een gids of vragen ook de weg. Ook zij komen niet om de “stedenbouwkundige structuur te lezen”. Museum bezoek, shoppen, theaterbezoek, rondvaart, etc
- Buitenlandse toeristen komen vaak met de rondvaartboot, de bus langs, andere vormen van groepsvervoer (fiets), met een gids die hen informeert over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam, monumentale panden en andere bezienswaardigheden
- Rondvaartboten en hun opvarenden komen het meest in aanmerking om de ‘stedenbouwkundige structuur lezen”. Echter zij hebben geen zicht op het water maar op de wal.
- Beleidsambtenaren RO, planologen, stedenbouwkundigen, architecten e.d. zijn bij uitstek de professionals die in dit onderwerp geïnteresseerd zijn. Echter, die zullen de “de stedenbouwkundige structuur” van Amsterdam allang kennen vanuit professionele optiek, middels digitale media, boeken, elkaars lezingen, etc. Geen nieuw dus.

Moeten 724 waterhuishoudens, met hypotheeken, omgevingsrelaties, vergunningen, etc . etc. wijken voor de in enkele oogwenken tijdens daglicht passerende "lezende" passanten? Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Naast deze algemene opmerkingen nu uw tekst.

pag. 41.

"In situaties waar het vanwege fysieke omstandigheden (bijvoorbeeld bij een schuin talud) toch niet mogelijk is om geheel binnen het aanduidingsvlak te liggen kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken van de maat van het aanduidingsvlak. "

Waarom wordt in zulke fysieke gevallen niet gewoon het aanduidingsvlak correct aangegeven? Vooraf ingebouwde afwijkingen lijken onwenselijk.

Het valt overigens op dat de woonschepen aan de zuidzijde van de Nieuwe Vaart niet zijn ingetekend in het aanduidingsvak. Graag hiervoor uw aandacht.

pag. 42

"Bovendien bevinden zich in dit gedeelte geen parkeerplekken waardoor de relatie tussen wal en water ook niet door geparkeerde auto's belemmerd wordt"

Dit kan toch geen argument zijn? Als je woningen wilt verplaatsen omwille van waterzicht, dan is toch zeker eerst gekeken naar verbeteren van het waterzicht door het wijzigen van de parkeerbestemming? Een toevallige afwezigheid van parkeerplaatsen kan daarom niet als extra argument worden gebruikt om de woonbestemming op te heffen. Waar wordt eigenlijk aandacht besteed aan het bestemmen van waterzicht belemmerende parkeerplaatsen?

Paragraaf 4.2.4 Zichtlijnen

pag. 43

Zichtlijn Funenpark naar molen de Gooyer

1. zijn er woonarken in deze zichtlijn?
2. is deze ark storend in het beeld naar de (zeer hoge) molen en weidse ruimte er achter? Het aanmerken van een zichtlijn heeft als gevolg dat in die lijn gelegen arken bij vervanging of verplaatsing niet zouden mogen terugkeren. Voor de recent aangelegde zichtlijn funenpark - Gooyer is de algemene wens van schepenzicht disproportioneel t.o.v. het privé belang van de woonbootbewoner(s)
3. voor welke zichtlijnen geldt deze disproportionaliteit nog meer?

pag. 44:

"arken belemmeren de ruimtelijke structuur en het zicht op het water en de associatie met water"

Onjuist: arken zijn korter en efficiënter en direct herkenbaar als behorend bij het water. Verder kunnen arken meestal niet worden vervangen door een schip omdat de daarvoor benodigde ruimte niet beschikbaar is. Een ark maakt namelijk twee tot vijf maal efficiënter gebruik van de beschikbare kadelenkte. Een ark van 15 meter lengte met onderwater-verdieping heeft meer woonruimte dan een schip van 45 (!!) meter lengte.

Het uiterlijk van arken en schepen is een kwestie van smaak. Sommigen vinden de vaak grote stalen schepen vanwege hun historische karakter en ambachtelijke herkomst nogal rommelig ogen terwijl anderen juist de vaak keurig afgewerkte arken minder kunnen waarderen. Het verdient daarom de voorkeur om beide typen in ongeveer de bestaande verhoudingen te handhaven.

5. Uw Paragraaf 6.3.2 Water. (pag.64 e.v.)

In deze par. wordt een groot aantal onderwerpen aangesneden die de duidelijkheid niet bevorderen. Er lijkt sprake van conceptuele verwarring: de paragraaf heet 'water' maar het gaat in feite over wat er in en langs mag; er volgen dan 19 'toegestane functies die weer worden gevolgd door 'een korte

toelichting op de achterliggende regeling'. En die 'achterliggende regeling' is in het merendeel eigenlijk gewoon een omschrijving.

Verwarrend wordt het pas als verscholen in de teksten ineens 'afwijkings- en wijzigings bevoegdheden' opduiken. Het wordt zo niet duidelijk waar de eindgebruiker aan toe is.

Echt volstrekt onduidelijk wordt het als we de 19 door u toegestane functies confronteren met de in par. 6.4 genoemde: "afwijkings- en wijzigings bevoegdheden". Er zijn blijkbaar 'bevoegdheden' en 'regels' hieromtrent. Maar de lezer begrijpt mogelijk uit uw tekst dat deze par. 6.4 alleen van toepassing is op de punten 6 t/m 9 van de toegestane functies.

U zult begrijpen dat de eindgebruikers van water willen weten waar zij precies aan toe zijn, noodzakelijk om straks formeel te kunnen inspreken en om in een later stadium eventueel formeel bezwaar te kunnen maken.

Met een variant op uw teksten: de zichtlijnen om de structuur van uw concept- BW te lezen, ontbreken op dit punt.

6. Het "gevoelig gebied": par 6.3.2 en paragraaf 6.3.6

Wij staan gedetailleerd stil bij uw tekst over dit onderwerp omdat het het gebied is waar wij 'belang' bij hebben.

pag. 64

"WATERVERPLAATSING mag niet groter worden, er mogen geen ligplaatsen bijkomen en er mogen geen extra obstakels worden geplaatst zoals afmeerpalen, steigers e.d."

De berekening van de doorstroomcapaciteit van het gevoelig gebied wordt gerekend tot de hydraulica / hydrologie. Het is niet gemakkelijk om hiervoor algemene formules te vinden, maar de zogenaamde wet van van Hagen-Poiseuille voor laminaire stroming lijkt van toepassing. Volgens deze wet is de hoeveelheid water (debiet) die per tijdseenheid door een geleider kan lopen ongeveer evenredig met het oppervlak van de doorsnede. Het komt er in de praktijk op neer dat de weerstand van het watersysteem vooral wordt bepaald door de smalste en ondiepste doorgangen (bruggen en sluiskommen). De bijdrage in de weerstand van obstakels langs bredere doorgangen is daarbij zeer gering. De geringe bijdrage aan de weerstand veroorzaakt door de langs de relatief ondiepe waterkant aangemeerde woonboten wordt verder nog verkleind doordat de boten meestal achter elkaar in één lijn zijn gelegd. Door de kop-staart ligging langs de waterkant wordt de additionele weerstand veroorzaakt door een individuele woonboot nog verder verminderd (vergelijk de geringe extra weerstand veroorzaakt door een treinwagon in een trein). Bij de vervanging van woonboten biedt een eventuele grotere waterverplaatsing mogelijk zeer grote voordelen voor zowel de eigenaar als de omgeving: de eigenaar kan beschikken over meer (woon)ruimte onder de waterlijn en tegelijk kan het deel boven de waterlijn lager of meer doorzichtig worden gemaakt.

Wanneer dit voordeel wordt gewogen tegen het nadeel van de verwaarloosbare extra waterweerstand dan wordt - gezien hierboven beschreven mechanismen - duidelijk dat een algemeen verbod op een grotere waterverplaatsing in het gevoelige gebied disproportioneel zou zijn.

Verbreedingen na versmallingen in de waterstroom kunnen op zichzelf al voor extra weerstand zorgen (turbulentie). Hierdoor is het niet onwaarschijnlijk dat woonboten die in de buurt van bruggen en sluizen zijn afgemeerd zelfs voor een verbetering van de doorstroming zorgen naarmate hun waterverplaatsing groter is.

Een andere factor is de wrijvingsweerstand langs de lengte van de boten. Het is aannemelijk dat de wrijvingsweerstand van de huid van afgemeerde woonboten lager is dan de weerstand van de vaak grillig gevormde walkant. Ook om deze reden kan het zo zijn dat langs de kant afgemeerde woonboten met een grotere waterverplaatsing zelfs leiden tot een kleinere totale weerstand van het watersysteem.

Voor wat betreft de bergingscapaciteit van het gevoelig gebied zij opgemerkt dat het volume van de drijvende objecten verwaarloosbaar is in vergelijking met het totale (eventueel overtollige) water-volume. Een toename van de waterverplaatsing bij een eventuele woonbootvervanging zal zelfs

helemaal geen meetbaar effect hebben op de totale bergingscapaciteit.

Verder wordt voorgesteld dat indien er sprake is van een verplaatsing, dat zo'n verplaatsing dan altijd alleen verder van het gemaal mag plaatsvinden (o.a. p. 70). Volgens de regels van de hydraulica is de grootte van de knelpunten echter niet afhankelijk van de afstand tot het gemaal, maar van de nauwheid/ oppervlak van doorsnede, van de doorgang. Het vergroten van alleen de afstand heeft geen effect. Immers al het water dat door het gemaal gaat, moet eerst door de grachten. Het water gaat niet sneller stromen of ondervindt niet meer weerstand naarmate het dichterbij het gemaal komt. Dit zou alleen mogelijk zijn als het water elders ook harder ging stromen.

Indien u meent dat het toch nodig is om de voorgestelde verbod op vergroting van de waterverplaatsing bij vervanging te handhaven, dan zou dit, gezien de hierboven beschreven mechanismen, toch behoren te worden onderbouwd met een berekening of model of uiteenzetting waaruit blijkt dat zo'n maatregel toch niet disproportioneel zou zijn. Voor het handhaven van het voorstel alleen nog verplaatsingen toe te staan naar verder van het gemaal afgelegen locaties, moet eerst echt aannemelijk worden gemaakt dat boten dichterbij het gemaal een grotere belemmering zouden vormen dan verder afgelegen boten, want ook dat lijkt op het eerste gezicht niet erg waarschijnlijk.

Alles overziende is het verstandig om een 'watertoets' aan te vragen bij Waternet. Wij nemen t.z.t graag kennis van de uitslag.

Paragraaf 6.3.6 (p. 70)

"In het gevoelig gebied kan het dagelijks bestuur met een bestemmingswijziging het maximaal aantal boten verlagen"

1. Er is niet aangetoond dat boten de doorstroming belemmeren noch de waterbergingscapaciteit verminderen. Met hoeveel minuten wordt in geval van een calamiteit een overstroming uitgesteld als alle boten zouden zijn verwijderd volgens dit scenario en leidt dat tot minder schade?
2. Volgens welke procedure kan het DB het aantal boten verlagen?
3. Baggeren en fietswrakkenruimen is mogelijk een veel efficiënter alternatief beleid?

6. Uw paragraaf 6.4: Afwijkings – en wijzigingsbevoegdheden. (pag 71)

Wij groeperen een aantal van uw teksten:

"Met het bestemmingsplan wordt beoogd het gebruik van het water uniform te regelen voor het gehele centrum en het gemeentelijke en stadsdeelbeleid hierin te vertalen (met uitzondering van de gebieden die tot grootstedelijk project zijn verklaard). Dit heeft voornamelijk geleid tot gebruiksregels en in mindere mate tot bebouwingsregels. Dat laatste heeft te maken met het feit dat boten geen bouwwerken zijn in de zin van de Woningwet"

"Wanneer het plan voorziet in deze bevoegdheden, hoeven in voorkomende gevallen geen veelal zwaardere en langdurigere postzegelbestemmingsplannen of afwijkingen bij omgevingsvergunning (ex artikel 2.12 lid1 onder a onder 3 Wabo) in procedure te worden gebracht."

"Met de afwijkingsregels verschaft de raad aan het dagelijks bestuur de bevoegdheid om binnen de daarbij aangegeven grenzen af te wijken van de bebouwingsregels en gebruiksregels" (pag 71)

Bovenstaande roept een aantal reacties op.

Naar ons idee bedoelt u met 'uniform': centraal. U kent uzelf als DB beslissingsbevoegdheden toe als de Raad daarmee instemt. Op zich is daar niets op tegen. Het gevaar hiervan zit naar ons idee in het verwarren door het DB van 'uniform' met 'pluriform'. Weet u het nog?:

"Al met al is het zicht op het water in de naoorlogse periode plaatselijk ingrijpend verminderd. Hiervoor in de plaats kwam een beeld vanaf het water op de woonschepen, een beeld dat door velen als bijzonder en als typisch Amsterdams wordt ervaren." (pag 28)

Verder menen wij dat u in feite hiermee de belanghebbende burger haar/zijn eerder elders toegekende rechten ontnemt. In relatie tot uw betoog onder 6.4.2.1 en 6.4.2.3 (zie hieronder) wekt dit op z'n minst bevreemding. Uw betoog op dit punt overziende komt hier een sterk centralistische visie in naar voren waarin de belanghebbende Amsterdammers wellicht buiten spel gezet zijn/worden. Dat is niet onze opvatting over hoe wij bestuurd willen worden. Wij bepleiten dus het handhaven van de bestaande individuele belangbehartigingsmethoden en - rechten.

6.4.1 Afwijkingsregels en 6.4.2 Wijzigingsregels.

De indruk wordt gewekt dat er sprake kan zijn van een zekere vrijwilligheid. Onduidelijk is wie is de aanvrager en beslissingsbevoegde is bijvoorbeeld: Wie vraagt de 'omgevingsvergunning' aan? En hoe verhoudt zich dat tot de gegeven bevoegdheid?

6.4.2 Wijzigingsregels

Genoemd worden 5 bevoegdheden waarvan er 2 onze reactie krijgen.

6.4.2.1 : Realisatie Alternatieve ligplaatsen

Hier wordt ingegaan op de bevoegdheid een alternatieve ligplaats te realiseren. Er worden rekenregels gegeven hoe om te gaan met het aantal ligplaatsen in één rak.

Er wordt geen aandacht gegeven aan de beslissingsbevoegdheid tot verplaatsing vanaf de huidige legale ligplaats. Er zal toch eerst daarover een besluit door een bevoegd gremium moeten worden genomen alvorens te mogen/kunnen verplaatsen?

6.4.2.3.Toekenning Alternatieve ligplaatsen

De wijzigingsbevoegdheid wordt toegekend aan het DB om 9 beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren.

Het valt op dat deze 9 beleidsdoelstellingen pas hier expliciet worden genoemd en verscholen liggen onder de kop: "Toekenning alternatieve ligplaatsen".

Wat stoort is dat de indruk wordt gewekt dat "aanvragers' en 'beslissingsbevoegden" (lees: het DB) dezelfde zijn. Dit houdt o.i. in dat het DB bij zichzelf een aanvraag indient en er daar ook beslissingsbevoegd over is. Een opmerkelijke constructie die niet voldoet aan juiste bestuurlijke omgangsvormen en verhoudingen en zich op deze manier gaat afspelen achter 'gesloten deuren'.

Of bedoelt u dat bijv bij punt 8 een eigenaar op eigen initiatief een aanvraag indient en ruimte wil maken omdat zijn huis in een door u bepaalde zichtlijn ligt? Wij kunnen ons dat niet zo gemakkelijk voorstellen. Deze indruk wordt versterkt door de tekst op pag 73, laatste alinea waarin 'voorwaarden' onder de punten a) en b) worden genoemd die het DB hanteert bij een aanvraag.

Bovendien blijkt dat de genoemde 9 beleidsdoelstellingen blijkbaar een 'prioriteitsvolgorde ' zijn (zie punt a).bij meerdere aanvragen.

Samenvattend: er bestaat onduidelijkheid:

- Is bestuurlijk centralisme het doel met als gevolg dat de belanghebbenden worden uitgesloten van bestaande rechtsmogelijkheden?
- Bestaan er 'aanvragers' en zo wie zijn dat?
- Wat is de status van de genoemde 9 doelstellingen?
- Wat levert de confrontatie op met de in 6.3.2 Water, genoemde 19 functies?

7. Uw paragraaf 7.6 Effecten van het Steigerplan.(pag. 77)

Uit uw onderzoek zou blijken dat er 'negatieve effecten van het Steigerplan beperkt zijn" (pag 77)

Ik citeer:

“ Het belangrijkste effect van het Steigerplan en nieuwe steigers is volgens reders en beleidsmakers een betere spreiding van de commerciële vaart in de Amsterdamse binnenstad. Als gevolg daarvan verwachten zij in het geheel minder drukte en overlast en een verbeterde veiligheid en doorvaart op en rondom het water. Daarnaast betreft een groot deel van de totale rondvaart traditionele rondvaart met vaste 'van A naar A' routes. Het steigerplan zal hierop een zeer beperkte invloed hebben. Het Steigerplan leidt dus niet zozeer tot meer vaarbewegingen van commerciële vaart. Op een aantal nieuwe op- en afstaplocaties kan een toename in vaaractiviteit ontstaan doordat op locaties waar nu geen steiger is in de toekomst gehalteerd kan gaan worden. Welke locaties dat precies zijn en om welke aantallen vaarbewegingen het gaat, kunnen de reders op dit moment niet aangeven.” (pag 78)

Kort samengevat is dit van een onderzoeksniveau: 'bakker, heeft u lekker brood?'

Bovendien: wel spreiding maar we weten niet waar en hoeveel. Erg 'dun' en zeker niet objectief, is onze mening.

Waarom heeft u de reders niet gevraagd naar hun businessplannen voor de komende 30 jaar? Naar wij dachten bent u de beslissingsbevoegde als het gaat over de locaties en niet de reders. Bovendien gaan wij er van uit dat u wél beschikt over prognoses over toeristisch watergebruik. Immers u staat ook toename van hotelcapaciteit toe wat ongetwijfeld (ook) zal leiden tot méér watertoerisme.

Dus onze vraag is welke lobby er schuilt achter deze uitgangspunten?

Ten slotte.

De VNV sluit af in de hoop dat wij een bijdrage hebben kunnen leveren vanuit ons perspectief op het concept- BW. Wij hebben nog niet gereageerd op de concept-regels. De reden is dat regels volgen uit beleid en bovendien dat er wellicht een 'uitvoeringsnota' en 'uitvoeringsregeling' nog volgen. Mogelijk dat wij later met een korte samenvatting komen: de tijd ontbrak ons daarvoor.

Wij hebben uw bijeenkomst in de Beurs van Berlage bijzonder op prijs gesteld. Wij hebben hier de daar gehoorde reacties niet opgenomen. Meer specifiek: de bezwaren die de 'walbewoners' van de Oostelijke Eilanden naar voren brachten spreken voor zich.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid e.e.a. mondeling nader toe te lichten.

Wij wensen u succes met de verdere voorbereidingen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur VNV,

Ir E.J. van Cortenberghe
Voorzitter