

Redactioneel

Pal na het uitkomen van ons vorige nummer verscheen in december 2003 een nieuwsbrief van het Projectbureau Wonen op Water (WoW), waarin te lezen viel: *"Nu het plan voor erfpacht in het water ligt, adviseert het bureau te kiezen voor de 'aanlegovereenkomst'. 'De notitie met dit advies zal eind 2003 in het college van B&W behandeld worden en in januari 2004 in de raadscommissie'".* De aanlegovereenkomst (voor een nieuwe ligplaats) lijkt op een huurcontract, maar dan met een enorme borgsom. De juristen zijn er nog niet uit. Diverse woonbootorganisaties hebben gelijk geprotesteerd. De Werkgroep Betalingen van de WoW zit er toch niet voor Jan Doedel? Vanwege de protesten is die notitie van de agenda gehaald en tot nader order uitgesteld.

Rond Kerst sloeg bij stadsdeelbestuurder Guido Frankfurter de somberheid om het hart bij het lezen van onze Woonbotenkrant vanwege al die aangrijpende verhalen over de postproblemen. Ontvangen bootbewoners nu zelfs geen kerstkaart meer? Op de begroting van Stadsdeel Centrum stond een bedrag om aan de 'huisnummering' van woonboten te werken, maar dat werd compleet wegbezuinigd, want bootbewoners meenden dat het best goedkoper kon. Nu had hij zelfs geen potje om ambtenaren aan deze klus zetten. Jawel, hij had ook de WoW-nieuwsbrief gelezen. *"Het probleem rond de huisnummering van woonboten in Amsterdam is uiterlijk eind 2005 in alle stadsdelen opgelost. Geo-Vastgoedinformatie heeft de taak op zich genomen om de voortgang van de vernummering in de stad te bewaken"*. Van Geo-Vastgoed wist hij niets. Daarvoor moest je bij Wethouder Stadig zijn. *"Heb geduld, gun de binnenstad nog enige tijd voor een plan van aanpak"*, aldus Frankfurter.

Stadsdeel Centrum laat ons ook in spanning zitten met 'De Visie op het water van de Amsterdamse Binnenstad'. De herschreven nota ligt al een tijdje af te koelen op de bureaus van de deelbestuurders. Komt dat stuk pas vrij ter inspraak zodra de betalingen rond nieuwe ligplaatsen zijn geregeld? Hebben nieuwe welstandsnormen een hogere prioriteit? Het blijft gissen. Het staat nu voor juni geagendeerd.

Intussen hebben de bootbewoners ruimschoots werk voor de boeg met het project Wonen op Water. Ons verslag over de WoW-Winterconferentie van 11 februari geeft een rondleiding. Aarzel niet om mee te helpen dat project op goede koers te houden. Kom in elk geval naar de ABC-vergadering op 6 april in Wijkcentrum d'Oude Stadt.

En er is meer: Zuider-Amstel komt met de nota 'Wonen aan de Amstel geregeld'. Westerpark treuzelt ruim een jaar met een verbouwingsaanvraag. De Binnenstad frustreert vervangingsaanvragen vanwege gebrekkige bestemmingsplannen. Slotermeer wenst enkel historische schepen, terwijl het zelf een pure na-oorlogse blokkenwijk is. Het rioolgedonder komt langzaam dichterbij.

Houd goede moed en veel leesplezier.

INHOUD

WONEN OP WATER WINTERCONFERENTIE	2
INTERVIEW DOOR JUDITH HESP	6
NATUUR	10
RIOOL EN ZUIVERING	11
"ONS AMSTERDAM" 1953	12
DRUKTE OP HET WATER	16
NIEUWS UIT ZUIDERAMSTEL	23

Het Amsterdams Botencomité (ABC) is opgericht in 1970 en informeert de bootbewoners over gemeentelijke plannen en andere belangrijke waterzaken via de Amsterdamse Woonbotenkrant. Deze verschijnt drie keer per jaar en dit lentenummer wordt bij alle bootbewoners bezorgd, tegelijk met de acceptgiro voor uw donatie. Als u de donatie overmaakt ontvangt u de volgende nummers van 2004.

Let u er vooral op dat u, behalve het bedrag en uw gironummer, **duidelijk uw eigen naam en adres noteert!** We ontvangen elk jaar weer heel wat overschrijvingen die wij niet kunnen thuisbrengen, zodat wij wel betalingen ontvangen, maar geen krant kunnen toezenden bij gebrek aan adres.

Ruim 10 jaar geleden stelden wij de donatie (en daarmee een abonnement op de krant) op een minimum bedrag van fl. 15,-, en een oproep aan bootbewoners met een dikkere portemonnaie een hoger bedrag over te maken. De gulden is inmiddels in euro omgezet, vandaar het bedrag van € 6,82 op de giro. We komen nog net uit de kosten, onder meer omdat de krant door ABC-ers zelf wordt bezorgd. Maak het ook de groep bezorgers makkelijk door een duidelijk adres op te geven!

Projectgroep wonen op water (WoW)

WoW- nieuwsbrief (december 2003)

Nummers woonboten

Het probleem rond de huisnummering van woonboten in Amsterdam is uiterlijk eind 2005 in alle stadsdelen opgelost. Door alle ligplaatsen van woonboten te voorzien van unieke nummers, in plaats van tegenover-nummers, zijn zowel TPG post als woonbootbewoners flink geholpen. Geo-Vastgoedinformatie heeft de taak op zich genomen om de voortgang van de vernummering in de stad te bewaken. Daarnaast zijn bindende regels vastgesteld voor de registratie van o.a. ligplaatsen van woonschepen in het Reglement Gemeentelijke Vastgoedregistratie.

De stadsdelen waar nog aanzienlijke aantallen huisnummers vernummerd moeten worden zijn Stadsdeel Centrum (750); stadsdeel Oud West en stadsdeel Noord (80). Stadsdeel Centrum streeft er naar om eind 2005 klaar te zijn. De stadsdelen Oud West, Noord en Oud Zuid verwachten in de eerste helft van 2004 de klus geklaard te hebben.

In Zeeburg; Bos en Lommer; Oost-Watergraafsmeer; Osdorp; Slotervaart en ZuiderAmstel hebben alle woonboten al unieke huisnummers. In Oud Zuid, Westerpark en Geuzenveld zijn er nog maar enkele woonboten met tegenover-nummers. (...)

Status Project Wonen op Water

Het plan van Aanpak vormt de leidraad voor de uitvoering van het Project Wonen op Water. In het plan staan 5 prioriteiten en een aantal korte acties beschreven. Met de uitvoering van de prioriteiten 'Meer en andere locaties', 'Betaling voor ligplaatsen' en 'Welstand' zijn grote vorderingen gemaakt. De deelnemers aan de werkgroepen van deze thema's hebben veel werk verzet, discussies gevoerd en zijn daarmee gekomen tot de volgende (voorlopige) resultaten:

Het resultaat van de themawerkgroep Meer en andere locaties, is een lijst met 'harde criteria' en 'aandachtspunten' voor woonbootlocaties. Harde criteria zijn punten waarop een plek beoordeeld kan worden m.b.t. de diepte en breedte van het water, het nautisch gebruik van het water en milieutechnische aspecten. Aandachtspunten zijn (politieke) beslissingen die gemaakt moeten worden als een locatie beoordeeld wordt. Bijvoorbeeld over wel of niet afmeren nabij monumenten, of over het wel of niet afmeren van een (eco)boot in een ecologische of industriële zone. Deze aandachtspuntenlijst vormt een handvat waarmee stadsdelen zelf (mogelijke) locaties kunnen beoordelen. Het Projectbureau Wonen op Water nodigt stadsdelen uit voor deelname aan een schouw. Waarbij het water en de oevers per stadsdeel kunnen worden beoordeeld aan de hand van de aandachtspuntenlijst.

Dat het wonen op water meerwaarde kan geven in het stadsbeeld, zal de presentatie van de artist-impressions en de computeranimatie uitwijzen. De presentatie is vanaf eind december beschikbaar.

De themagroep **Betaling voor ligplaatsen** heeft de opties voor erfpacht, precario en de aanlegovereenkomst met elkaar vergeleken. Het Projectbureau adviseert, op basis van dit onderzoek, het college van B&W te kiezen voor de aanlegovereenkomst. De notitie met dit advies zal eind 2003 in het college behandeld worden, in januari 2004 in de raadscommissie en is te gelijktijdig beschikbaar voor het portefeuillehouderoverleg van de stadsdelen.

De leden van de werkgroep **Welstand** stellen een assortiment van welstandscriteria samen. Er zijn hoofdcategorieën benoemd, zoals 'vorm' waarbij concrete criteria worden benoemd. In het voorjaar van 2004 is de eindnotitie gereed.

Rond de thema's **Beheer** en **Bestemmingsplannen** starten in januari 2004 werkgroepen. Belangstelling om daaraan deel te nemen? Neem dan contact op met het Projectbureau Wonen op Water: 550 36 36 of mail: wonenopwater@binnenwaterbeheer.nl

Aankondiging Winterconferentie

Op 11 februari 2004 organiseert het projectbureau een winterconferentie. De vooraankondiging van deze conferentie wordt in december verstuurd en in januari volgt de officiële uitnodiging.

Aan de leden van B & W van Amsterdam,

Onderwerp: Opschorten besluitvorming "Betaling voor ligplaatsen voor nieuwe woonboten".

Amsterdam 10-12-2003

Geachte leden van het College,

In het kader van het project WOW gaf u opdracht om de problemen van de afgelopen dertig jaar rond de woonboten aan te pakken en op te lossen. In de praktijk zijn er tot op heden nog geen voorstellen uitgekomen, noch is er uwerzijds besluitvorming tot stand gekomen die door de bootbewoners als positief en probleemoplossend worden ervaren. Bij aanvragen van vergunningen van allerlei soort bestaat nog steeds de traditionele ellende en termijnoverschrijding. Lichtkoepels, scheepsramen of patrijspoorten worden tot ieders verrassing als "forsere" verbouwingen beschouwd (tegen de VHB 95 intentie) en leiden tot operetteachtige processen.

Verbouwingregels bestaan niet, maar vergunningen voor die verbouwingen moeten wel aangevraagd en betaald worden. Vervangingen van o.a. arken geven Kafka-achtige trajecten. Verbetering treedt niet op, wij ondervinden zelfs het tegendeel. Geringe maatoverschrijdingen hebben voor bewoners dramatischer gevolgen.

Echter, vanuit een zijlijn werd het financieren van nieuwe ligplaatsen ingebracht, afwijkend van de bestaande precariosystematiek en woonlasten analyse, in de projectdiscussie over betalingen gebracht.

Als u nu, na 30 jaar toezeggingen met betrekking tot uitbreiding van het ligplaatsenbestand, eindelijk deze toezeggingen gestand doet door nieuwe ligplaatsen voor nieuwe woonschepen te creëren, wordt er vervolgens door een woonbootbewoner op die ligplaats gratis en voor niets woonruimte toegevoegd aan dat schaarse Amsterdamse goed. Zoals ongeveer 2500 andere woonbootbewoners al eerder deden. Woonruimte die ook vooral op het water schaarser is geworden de laatste decennia. Het door u te bespreken voorstel wil de waarde van die gratis toevoeging afromen. Dat is onrechtvaardig. Werkelijke gemaakte gemeentelijke kosten kunt u volledig verrekend terugkrijgen binnen uw huidige precario systematiek. Daarna krijgt u woonruimte zonder bijkomende kosten.

Uw huidige voorstel tot het invoeren van een aanlegovereenkomst is geen verbetering en vermindert de problemen niet; Integendeel, er bestaat in het voorstel grote twijfel aan de o.a. juridische haalbaarheid. Kostenonderbouwning is inadequaat. De vele onduidelijkheden en twijfels leiden zelfs tot een "pilot" voorstel en het overlaten aan de rechter om te bezien of het juridisch wel kan.

Hiermee lost u beleidsmatig niets op. U vergroot de problemen ermee. Het aan de raad voorleggen van dit betalingsvoorstel vinden wij prematuur en het volgen van de verkeerde volgorde.

Ons inziens zouden eerst, in het kader van het project WOW, voorstellen voor verbeteringen en oplossingen moeten worden vastgesteld om daarna te komen tot zorgvuldige besluitvorming over een (eventuele veranderde) betalingswijze. Daarbij moet worden overwogen dat afromen van gratis verzorgde woonruimte door waterwonende burgers gezien het gemankeerde beleid van de afgelopen 30 jaar onzorgvuldig is.

En al helemaal is er nog steeds geen zodanig inzicht in kosten, baten en woonlasten, (zoals in 1991 vastgesteld beleid werd), tot stand gekomen dat het beoordelen van de consequenties op een fatsoenlijke wijze kan gebeuren.

Wij vinden het voorstel louter een voortzetting van het beleid, geïntensiveerd na 1995, om de rechter te laten bepalen wat wel en niet mag of kan. Wij zouden graag het beleid van te voren snappen en niet pas na uitleg van de rechter.

Ons verzoek is dit voorstel slechts summier te bespreken in uw college, omdat het prematuur is, niet helder onderbouwd en de consequenties niet zichtbaar worden gemaakt, en te besluiten het voorstel "betaling voor ligplaatsen voor nieuwe woonboten" niet aan de Cie. en Raad aan te bieden maar aan te houden in afwachting van voortschrijdend inzicht en onderbouwende feiten en onderzoeken in het kader van het project WOW.

Namens, Landelijke Woonboten Organisatie. Eric Blaauw,

Schepen Binnenstad Amsterdam. Piet Dekker,

Waterig Amsterdams Front. Frank Bos,

Zeeburgs Boten Overleg. Jantien de Laaf

p/a Postbus 10075, 1001 EB Amsterdam. Tel/fax: 020- 6238385.

WoW-Winterconferentie

Het projectbureau Wonen op Water organiseerde op 11 februari een bijeenkomst voor ruim honderd ambtenaren, politici, wal- en waterbewoners om de vruchten te tonen van het eerste werkjaar. Meer mensen wilden komen dan het partyschip de Prins van Oranje aankon. Die vingen bot.

Na een korte inleiding door projectleider Maarten Voster was het de beurt aan Duco Stadig, Amsterdams stadsbestuurder sinds jaar en dag. Hij vertelde nog maar net twee jaar wethouder voor het water te zijn. Wonen op water vond hij wel een aardig onderwerp passend bij onze waterstad. Een goede huisnummering van woonschepen kwam zeker binnen twee jaar in orde. Zijn prioriteit lag nu bij IJburg en het prijskaartje dat aan ligplaatsen gehangen kan worden.

Wethouder water voor Zeeburg, Jan Hoek, verklaarde dat inspraak met overleg een goede investering is al loopt de oorspronkelijke tijdsplanning hierdoor enige maanden uit. De waternota van Zeeburg steekt nu uiteindelijk juridisch beter in elkaar.

Hierna sprak bootbewoonster Jantien de Laaf de aanwezigen als volgt toe:

“Het nadeel van de twijfel

De botenorganisaties spraken het voordeel van de twijfel uit over een dergelijk project.

Het is een jaar geleden dat het WOW project van start is gegaan. En toen werd door alle deelnemers als een van de belangrijkste redenen voor het opstarten van dit project de dringende behoefte aan betere regelgeving genoemd. Het was tijd om de problemen rond het waterwonen op te lossen. Het was tijd dat de bestuurlijke kloof tussen zeggen en doen kleiner zou worden. Dat datgene wat werd toegezegd, zoals gestructureerde groei, ook plaats zou vinden. Dat de bestuurlijke besluiten die in de jaren zijn genomen eens verzilverd zouden worden.

Er is door een hele ploeg mensen dit jaar gewerkt aan dit project. Niet in de laatste plaats door de betrokken botenorganisaties en hun vertegenwoordigers en alle andere bootbewoners die zich hiervoor wilden inzetten. Gratis en voor niets

Er zou feitenonderzoek, discussie en afweging mogelijk zijn.

Vele middagen naar werkgroepen. Vrij nemen. Vele stapels papier om door te worstelen, huiswerk om te doen en veel denkwerk om te verichten. Want er moet commentaar geleverd, er moeten vragen gesteld, er moet onderzocht wat wel en niet kan. Welk plan deugt en welk plan niet. Welk idee voldoet aan de doelstelling van het WOW; namelijk, het oplossen van de knelpunten van Wonen op het water en het creëren van heldere, eenduidige regelgeving met een breed draagvlak.

Wat zijn de bevindingen van de betrokken woonbotenorganisaties. Wat is de netto winst van deze gezamenlijke inspanning? Voor beleefdheidsverhalen zijn we hier niet. Daarvoor is door deze groep mensen te hard gewerkt. De conclusie is dat de organisaties en andere betrokken bewoners niet zien dat er iets wezenlijk aan het veranderen is.

Bij voorbeeld: het beleidsdoel voor het onderdeel betaling voor ligplaatsen bestaat, zoals in de conceptvoortgangsrapportage vermeld staat, uit twee punten; 1: onredelijk financieel gewin van woonbooteigenaar tegen gaan. 2: bijdragen in kosten ligplaatsen.

Het creëren van een breder draagvlak voor structurele uitbreiding van het aantal ligplaatsen wordt niet genoemd als onderdeel van de doelstellingen, terwijl die uitbreiding een van die punten was die op de lijst onuitgevoerde bestuurlijke besluiten stond.

Een goed doortimmerd plan presenteren aan de politiek was ook een van de voornemens van het WOW. Wij hebben nooit gesteld dat we tegen het voorliggende plan betalingen waren. Wel is gesteld dat het plan moet kloppen. Dat het een verbetering ten aanzien van de huidige systematiek moet betekenen.

Het plan wat er nu ligt is een slecht doortimmerd plan. Het rammelt juridisch, ook volgens de door de gemeente in de arm genomen juridische adviseurs. Het is niet duidelijk in zijn uitwerking. De vragen die in de werkgroep zijn opgeworpen zijn structureel onbeantwoord gebleven. Toch is dit plan, met vermelding van ons commentaar weliswaar, ondanks de behoefte aan een breed draagvlak en de voorgenomen, maar niet in acht genomen zorgvuldigheid, die zou bestaan uit een

vooroverleg tussen de organisaties, de wethouder, en de dienst Binnenwaterbeheer, als eerste naar de politiek gegaan. Het voorgenomen vooroverleg kon achteraf plaatsvinden. Wij vinden dat onbegrijpelijk en onacceptabel. Er moet financieel iets en dat heeft haast. En wij mogen daar wat over zeggen maar er wordt niets mee gedaan. Het gaat hier niet om persoonlijke standpunten, zoals ons commentaar wordt afgedaan in de concept voortgangsrapportage. Het gaat om dat wat ik al opgesomd heb. Een herhaling van de erfpachtrageiek is het laatste wat wij allemaal als resultaat uit dit zo optimistisch gestarte project zouden willen zien komen.

Op de lijst staan verder welstand, locaties, verplaatsingsprotocol. Vooral dat laatste onderdeel wordt door de organisaties en bewoners gezien als een heel belangrijk punt. Helderheid over de te volgen procedures en de regels voor bestuurders, uitvoerders en bewoners. Daar een veel minder voortvarende houding bij de diensten. Voorstellen daarover komen traag op gang en zijn inhoudelijk vaag. Het verplaatsen, zoals staat te gebeuren in het Westerdok, blijft in de praktijk een nachtmerrie voor met name de bewoners.

De discussie over Welstand blijft ook wat steken in de modder. Die discussie kan ook niet echt helder worden, want er praat een groep (van de VVAB) mee die structurele uitbreiding van het aantal ligplaatsen zeer onwenselijk vindt. Welstand wordt door deze groep mensen gezien als een prima middel om boten weg te jagen, dus de doelstelling van de werkgroep kan derhalve nooit gehaald worden.

Hoe los je ooit iets op als je met zulke uiteenlopende belangen tot elkaar moet komen. Inspraak procedures zijn bedoeld om deze groep een middel te verschaffen om voor hun belangen op te komen. Het zitting hebben van deze groep in de discussies over het formuleren van fatsoenlijke en redelijke welstandseisen zelf is in onze ogen onzinnig en onwerkbaar. In de harde werkelijkheid is de wijze waarop de nog gehanteerde, volkomen vage en achterhaalde welstandscriteria worden toegepast aanleiding voor veel botenverdriet en juridische kwesties.

Harde taal. Stevige kritiek. Ja. Want de belangen zijn groot. De inspanningen ook. Wij menen dat, om geloofwaardig te kunnen zijn en blijven, het voorliggende plan over betalingen teruggestuurd dient te worden naar de werkgroep. En dat daar, met juridische bijstand en een fatsoenlijke wijze van kijken naar alle vragen die er nog liggen verder gewerkt dient te worden aan een degelijk plan. Wanneer is dat plan klaar??

Als er geen vragen en onduidelijkheden meer zijn en enkel politieke keuzes resten. Dat zou voor de organisaties en andere betrokken bewoners een reden zijn om zich te blijven inspannen en in deze voor hen ingewikkelde en kostbare constructie mee te blijven draaien. Wij zijn hier om de "Waterzooi" van de afgelopen dertig jaar mee te helpen oplossen. We zijn hier niet om reclamefolders voor de BBA te schrijven.

Het WoW moet efficiënter, oplossingsgericht, met terzake kundige mensen werken.

Stellingen moeten onderbouwd en vooroordelen afgeschaft. Uiteindelijk blijven er dan politieke keuzes. Als de werkwijze niet verandert, dan geven wij het op. Want u kunt best zonder ons de Waterzooi continueren, daar heeft u ons niet bij nodig. Zorg dat ons nadeel van de twijfel niet de zekerheid wordt van een mislukt project."

In het eerste jaar (van het driejarig WoW-project) bleken stapels papier geproduceerd te zijn. In het conferentieschip lagen tafels vol met aandachtspunten, strategieën, achtergrondinformatie, inventarisaties, spelregels, stappenplannen, startnotities en een voortgangsrapportage. Aan de wand hingen foto's van allerlei soorten woonboten en een kaart met, nader te onderzoeken, mogelijke nieuwe woonbootlocaties. Binnenwaterbeheer had zelfs een chique boekje uitgegeven getiteld: De nieuwe woonboot, een beeldstudie over bestaande en nieuwe vormen van wonen op het Amsterdamse water. Van drijvende studentenflat tot luxe drijf-in villa. Een woonboteneiland in de Westlandgracht, drijvende paviljoens in de Admiralengracht, een ecolint in



Singelgracht bestaande situatie

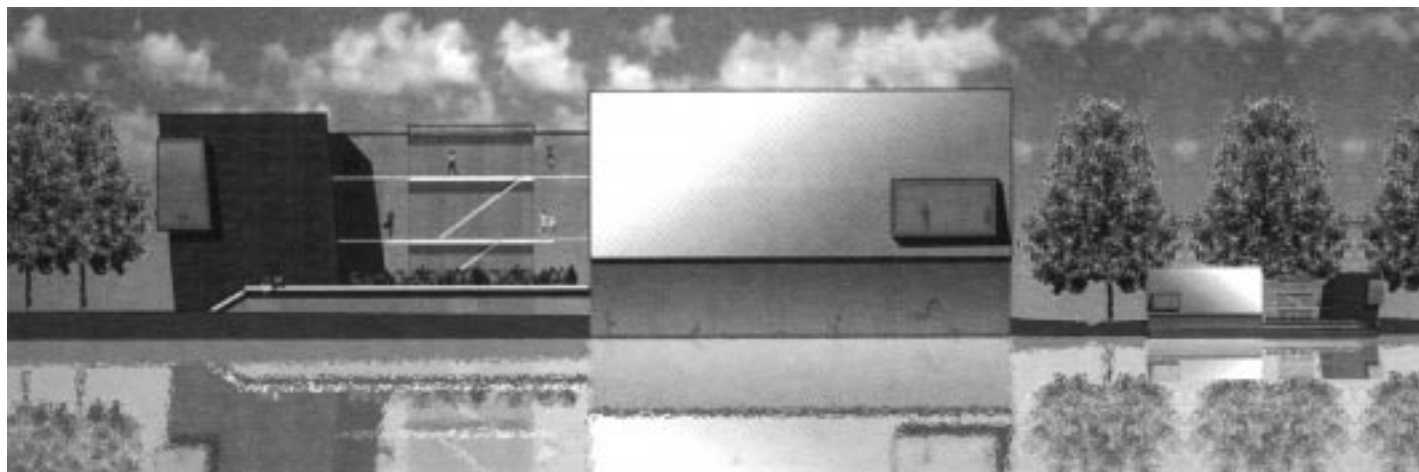
de Nieuwe Meer met ruimte voor een redelijk aantal woonboten, watertorens in de Slotervaart en nog veel meer opmerkelijke waterwoon-suggesties. Als voorbeeld tonen we uit dat boekje de Singelgracht bij het Marnixbad. Dat zwembad is zojuist gesloopt en wordt vervangen door iets fris en nieuws (ontworpen door Mecanoo architecten). Pal naast het zwembad ligt een arkje. Waarom zou die ark niet evengoed vervangen mogen worden door zo'n eigentijds ontwerp?

Het gezelschap werd gesplitst in acht workshops om een en ander nader te bespreken. De Workshop **Welstand** werd vergast op een uitgebreide PowerPoint presentatie. Dia 11 toonde bijvoorbeeld hoe je woonboten in 9

verschillende categorieën zou kunnen onderverdelen. Zit het verschil tussen woonschip en woonvaartuig in het aantal centimeters dat de opbouw boven het gangboord uitsteekt en een percentage van vrij voor en achterdek? Natuurlijk werd bij de welstandscriteria stilgestaan bij de goede verhouding van ramen tot elkaar en met de opbouw, de koekoek, de zeeg, schotelantennes, transparantie, kleur, materiaal, etc. Voor discussie bleek na de presentatie geen tijd meer over te zijn.

De Workshop **Betaling** worstelde met de aanlegovereenkomst en kwam niet boven. Zie ook de protestbrief op pagina 1.

De discussie over woonbootplekken werd over twee workshops verdeeld. De



Singelgracht nieuwe situatie

ene ging over **Knelpuntlocaties**, de ander over **Nieuwe Locaties**. Hier was iets eigenaardigs aan de hand. De opdracht luidde oorspronkelijk: Zoek uit welke plekken geschikt zijn als nieuwe ligplaatsen voor woonboten. Hiertoe werden criteria opgesteld aan de hand waarvan men kan bepalen of een locatie wel of niet geschikt is. Van drifthoek tot geluidscontouren. Is het water diep genoeg en kan een boot er wel komen via het water? Vervolgens werden 35 aandachtspunten bedacht. Van doorzicht vanuit zijstraten, parkeermogelijkheden en historische bruggen tot hoogte kademuren. Op zich prima natuurlijk om niets aan de aandacht te laten ontsnappen. Aan nieuwe ligplaatsen mag je best hoge eisen stellen. Alleen misbruiken sommigen die hoge eisen om, met terugwerkende kracht, allerlei bestaande ligplaatsen te bestempelen als onaanvaardbaar (of als knelpuntlocatie). Mooie boel. Als je een dergelijke redenering met terugwerkende kracht op de wal zou toepassen, zouden heel wat stegen worden afgekeurd. Toch is men van plan de nieuw te vinden ligplaatsen niet enkel voor uitbreiding van het drijvend wonen te benutten, er wordt ook hard gewerkt aan een "Verplaatsingsprotocol". Van een Wachtlijstregeling werd echter niets meer vernomen.

Het onderwerp **Diverse Beheerzaken** was gesplitst in **Walkantbeheer** en **Ligplaatsvergunningen**. Beide workshops werden bijgewoond door een handvol ambtenaren en één woonshipper. Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer gaf een impressie van de Amsteloever aan Weesperzijde en Ouderkerkerdijk. Een deel is gemeentelijke aanleg en onderhoud, een deel bij het oeverbos wordt als tuin verhuurd en er zijn stukjes in zelfbeheer als geveltuin. In enkele gevallen is zo'n geveltuin verworpen tot opslagruimte of omheind privé-terrein. Hoe verbeter je die situatie zonder gebruik te hoeven maken van de bulldozer methode? Moet in de ligplaatsvergunning iets staan over oevergebruik, maten loopplank, wijze van afmeren, e.d.?

Oproep 1!

Eind maart gaat de werkgroep 'Diverse Beheerzaken' echt van start. Heeft u problemen met beheer, aanleg of onderhoud van steigers? Heeft u voor een eenvoudige afmeerpaal te maken met een oerwoud van vergunningen en legeskosten van waterschap (doorstroming, bodemverontreiniging), openbare ruimte (maaveldontwerp), bouwtoezicht (bestemmingsplan & welstand), Binnenwaterbeheer en/of Rijkswaterstaat (nautische aspecten, milieunormen en onderhoud) en realisatie (wie doet het voor een redelijke prijs?), bent u dan eigenaar en aansprakelijk bij eventuele paalvernieuwing of blijft het stadsdeel verantwoordelijk voor een deugdelijke afmeervoorziening? Hoe zit dat met het riool? Waar ligt de grens van de verantwoordelijkheden? Is het ieder voor zich, of gaat het collectief per steiger (Schellingwoude, IJburg, Klapprozenweg)? Voor dergelijke kwesties is samenwerking heel nuttig. Meldt uw wensen, oplossingen en problemen tijdig aan het projectbureau (of aan het ABC). Getut over loopplanken, objectvergunningen en tuinbeheer hoeft niet centraal geregeld te worden, dat laten we liever over aan de smaak van de afzonderlijke stadsdelen.

De dienst Ruimtelijke Ordening blijkt intussen te werken aan een proefopstelling voor ondergrondse aansluitkasten (gas, water, electra, riool, telefoon & kabel) voor woonboten. Als voorbeeldproject wordt de Amstelscheg genoemd, waarbij vier stadsdelen werken aan een beter toegankelijke Amsteloever. Ingenieursbureau Ebatech BV (www.ebatech.nl) heeft hiertoe al wat tekeningen gemaakt. Of de diverse geprivatiseerde nutsbedrijven mee werken bleef onduidelijk.

Tot slot was er nog de workshop **Bestemmingsplannen**.

Joris Bokhove (Projectbureau Wonen op Water) overhandigt de 14 deelnemers:

- een inventarisatie van vragen en mogelijkheden;
- een matrix met de regelingen in dertien bestemmingsplannen;
- een schema voor een systematische discussie.

De eerste vraag, het wel of niet opnemen van ligplaatsen in bestemmingsplannen, wordt vlot positief beantwoord. Het is een breed gedragen wens. Bovendien zou het tegenwoordig zelfs verplicht zijn om (water)woon-bestemmingen in dergelijke plannen op te nemen.

De vervolgvraag 'Hoe doe je dat?'

heeft vele facetten: Per boot of per strook met, al dan niet, een maximum aantal ligplaatsen? Met nadere regels over type boot, maatvoering, minimale onderlinge afstanden, ruimte voor doorkijkjes, wijze van afmeren, etc.? Wat moet minimaal in een bestemmingsplan geregeld worden en welke zaken lenen zich beter voor een verordening?

Rijn Dekker (Stedenbouwkundige) beschrijft de aanpak van Stadsdeel Amsterdam-Centrum:

Bij het vernieuwen van deelbestemmingsplannen wordt de afgelopen jaren het legale bestand aan woonboten (en bedrijfsvaartuigen en steigers) op hun huidige plek in dat plan opgenomen. Soms geschiedt dat in detail en soms per strook. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een visie op al het water van de binnenstad. Hierbij wordt gekeken naar de relatie wal/water, zichtlijnen, pleinen, bebouwde omgeving en nautische knelpunten. Zodra die visie is vastgesteld, wordt deze vertaald in een facetbestemmingsplan. Dat facetplan vervangt dan de waterparagraaf in de bestemmingsplannen van alle deelgebieden. Bepaalde aspecten, zoals de welstandregels, worden buiten het bestemmingsplan om apart geregeld.

Groningse ambtenaren waren uitgenodigd voor de workshop. Bij hun aantreden troffen zij in hun stad een 'gatenkaasregeling' aan en een facetbestemmingsplan, met daarin slechts ligplaatszones zonder specificatie van aantal schepen. De bootbewoners wensten aldaar meer rechtszekerheid middels vermelding per schip, terwijl de gemeente voorkeur gaf aan een aantal per zone. Hun oude, gebrekkige verordening is inmiddels op orde gebracht, maar nu is vernieuwing van het facetbestemmingsplan (voor het water en een strookje wal) aan de beurt.

Stadsdeel Zeeburg heeft ervaring met het wegbestemmen van 23 woon-schepen bij het Flevopark ter verbetering van milieu en park. Een enkele ark mag daar blijven uitsluitend als bedrijfswoning bij de jachthaven. Bij het opheffen van ligplaatsen denk je pas in laatste instantie aan onteigenen, liever verleid je ze naar een andere plek. Het overleg is moeizaam, maar het loont. Geheel anders is de situatie aan het Zeeburgerpad. Daar zijn de woonarken geen enkel probleem en regel je het heel simpel in een bestemmingsplan. Nu werkt Zeeburg aan een nieuw bestemmingsplan voor Sporenburg. Het Stadsdeel heeft ervaring met veel verschillende soorten water en bezit inmiddels een aardig bakje gereedschap om op maat het water in bestemmingsplannen te regelen.

Toen barstte de discussie los:

- Moet de werkgroep 'Ligplaatsen in bestemmingsplannen' zich enkel concentreren op ligplaatsen voor woonboten, of ook kijken naar overige functies te water zoals charter, beroepsvaart, recreatie, zichtlijn, verkeer?
- In het kader van bestemmingsplannen wordt vaak gesproken over 'rechtszekerheid'. Is rechtszekerheid van wonen van een gelijke orde als rechtszekerheid van een fraai uitzicht?
- Het (tussentijds) wijzigen van een bestemmingsplan vergt een uitge-

breide procedure. Regel voldoende mogelijkheden voor vrijstellingen. Met verordeningen kan je sneller inspelen op gewijzigde inzichten en visie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het gefrustreerde fluisterboot-experiment of de komst van drijvende studentenhuysvesting in de Houthavens.

- Een te flexibele regeling kan een ongecontroleerde groei bewerkstelligen.
- Als ligplaats bestemd water mag niet zonder vergunning zomaar ingenomen worden. De gemeente blijft de regie houden van toewijzing.

Diverse deelnemers menen dat aan een bestemmingsplan eerst een stedenbouwkundige visie vooraf moet gaan. Pas daarna kunnen ligplaatsen en nadere voorschriften uitgewerkt worden. Een ander vraagt zich af wat er aan de bestaande situatie nog te ontwerpen valt.

Moet het knelpunt Prinsengracht/Brouwersgracht opgelost worden door onteigening, of wordt het probleem veroorzaakt door te grote rondvaart? Verbetert de relatie Amstelveld/Prinsengracht door woonboten weg te bestemmen, of zie je dan nog niets van het water vanwege de geparkeerde auto's?

Na diverse schermutselingen wordt iedereen opgeroepen de eigen visie op papier te zetten. Minne Dijkstra meldt dat de Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad hierover al een startnotitie hebben klaarliggen.

Elk stadsdeel mag toch zijn eigen visie ontwikkelen? Is het wel de energie waard om als werkgroep aan één wensbeeld werken? Is de visie niet uiteindelijk een politieke keuze?

Beperk uw visioen tot wat realistisch is binnen tien jaar. Daarna moet een bestemmingsplan toch vernieuwd worden en krijgen alle extra wensen een nieuwe kans.

Binnenkort mogen we snuffelen in het bestemmings-bestek-bakje van Stadsdeel Zeeburg, nadenken over de planschade tussen wensbeeld en bestaande situatie, over de gevolgen van het beschermd stadsgezicht, over wonen nabij bedrijfsgebied, over steigers, toegankelijkheid, bijbootjes, drijvende tuinen, (semi)openbare oevers, etc.

Hoort maatvoering en scheepstype zowel bij het bestemmingsplan als bij een aparte welstandsverordening?

17 maart gaat deze werkgroep echt van start.

Oproep 2!

Het projectbureau WoW wil allereerst inzicht verkrijgen over welke woon-schepen nog niet zijn opgenomen in de diverse bestemmingsplannen. En als ze al opgenomen zijn, deugen dan wel de voorwaarden en definities? Kom op met uw informatie, wensen en suggesties. Al te vaak en makkelijk zijn schepen domweg vergeten of zelfs bewust wegbestemd. De vertegenwoordigers van de woonbootorganisaties zijn ook maar vrijwilligers en hebben uw steun en kennis hard nodig voor het behoud van rustig (blijven) wonen op het water.

Interview met drie Zeeburgerpadbewoners

Drukkerij Eijling's, oftewel Loes, verzorgt praktisch vanaf 1992 de opmaak van de ABC krant. Loes begon als huisdrukker in de Stadsschouwburg en stond later samen met Cor in de Palamedesstraat. Op 31 december 2003 sloot drukkery Eijling's haar deuren. Toch verzorgt Loes nog steeds de opmaak en de layout van onze krant en laat het nu bij een goeie collega drukken. Daarnaast is zij sinds twee jaar secretaris van de Vereniging Paardrijden Gehandicapten. Loes en Cor wonen in een ark met de naam "Johnnie Walker".

Henk Coerse (77) is de buurman, mag als leraar technisch onderwijs nu genieten van z'n pensioen en woont al zo'n 40 jaar op zijn schip genaamd "Monty" aan het Zeeburgerpad.

Tijdens de interviews kwam de ijscokar al bellend langs... Ik wist niet dat er nog kooplieden langs deuren kwamen.

** De ijscokar?*

** Henk: Ja, en vroeger had je ook de haringman die iedere dag langskwam. Wij wonen hier in het industriegebied dus die kar kwam elke middag tussen twaalf en twee langs de fabrieken. Veel mensen kwamen dan een haring op hun brood halen.*

** Hoe heet dit water?*

** Henk: Wij liggen in het Lozingskanaal. Dat bestaat al honderd jaar. Hier op de punt bij het gemaal komt het Lozingskanaal samen met de Nieuwe Vaart, in de volksmond werd de Nieuwe Vaart ook wel het bloedkanaal genoemd.*

** Bloedkanaal?*

** Henk: Ja, het abattoir loosde op dit kanaal. Archeologen hebben later het fundament van een varkensstal blootgelegd en dat was het eerste begin van het abattoir. Daar kwam toen ook een veemarkt en een logement. Boeren die met hun varkens naar het abattoir kwamen konden daar dan blijven slapen. Rembrandt logeerde daar ook wel. Dat logement uit 1600 staat nu op de monumentenlijst. Ik loop vaak in die omgeving met de hond te wandelen en dan zijn*



er mensen die me zeggen dat Rembrandt hier, aan het einde van de Zeeburgerdijk, heeft staan etsen. Dat hebben ze dan in het Rembrandthuis op de etsen gezien.

** Wat zie ik hier voor 'n gebouwen om me heen?*

** Cor: 'n Schroothandel, en een verf-fabriek.*

** Henk: Aan het eind van het Lozingskanaal links staat het gemaal en daar achter zit het Amsterdam Rijnkanaal en die staat weer, via de Oranjesluizen, in verbinding met het IJsselmeer. Verderop rechts, aan het begin van het Zeeburgerpad, staat molen de Gooyer.*

Aan de overkant op de Zeeburgerdijk stonden vroeger groene houten barakken, waar een kraamkliniek in huisde.

** Cor: Dat was dan voor mijn tijd. Ik weet wel dat daar in de oorlogstijd joden werden bijeengebracht en vervolgens gedeporteerd.*

** Henk: Later werden die barakken een dependance van het ziekenhuis. Soms komen hier mensen langs die mij zeggen dat ze daar geboren zijn. En nog later werd het een verpleeginrichting voor mensen die terminaal waren. Maar het waren oude houten loodsen en op een gegeven moment kwamen die leeg te staan. In de tachtiger jaren kwamen er krakers in.*

** Cor: Ik meen dat zij zelfs geld van de gemeente hebben gekregen om daar zo lang te zitten. Later hebben ze er ook nog een verdieping in ge-*

bouwd, het werd druk bevolkt.

** Hoe ben jij aan dit schip gekomen Henk?*

Henk laat een ontvangstbewijs d.d. 9 oktober 1964 van 15 gulden, ondertekend door de directeur van de gemeentewaterleidingen zien. Kreeg hij toen water?

** Henk: Ik kreeg een sleutel. En daar moest ik statiegeld voor geven. Ik kwam van de Dijkgracht waar ik met dit schip twee jaar op een wachtplaats lag, zo werkte dat toen. Ik had een aggregaat, olielampen en een hemelwatertank.*

** Wat is een hemelwatertank, staat die op het dak?*

** Henk: Zoals de boer een regenton heeft, hebben de originele woon-schepen een hemelwatertank. De regen loopt dan via het dak in pijpen naar een tank die onderin mijn stalen schip zit.*

** Maar zover ik het kan bekijken heb jij toch geen stalen schip?*

** Henk: Als ik hier het luik opentrek krijg je een beetje indruk hoe dat hier zit. Onder de vloer zat de tank en een kolenbunker. Het hele stalen gevaarte, uit de jaren dertig, is in de zeventiger jaren in een betonnen bak gevaaren. Die betonnen bak was eerst, zonder voorkant, in het dok gegoten. Toen lieten ze het geheel zakken, zodat je mijn stalen schip naar binnen kon varen. Daarna ging het dok weer omhoog om alles droog te pompen en werd ook de voorkant gestort. Op het laatst kon alles weer zakken en zo drijf ik nu dus in en op het beton.*

** Waarom een schip?*

Henk: Water maakt mij kalm. En ik heb al vanaf de oorlog het gevoel dat als ik maar even een boot zie ik er op wil. Tijdens mijn vakantie in 1963 in Terneuzen kreeg ik te horen dat het kanaal van Terneuzen naar Sas van Gent werd verbreed en veel van die scheepsbewoners daar op de wal gingen wonen. Via een van die schippers kon ik aan dit schip "Monty" van 3.80 m bij 16 meter komen. Monty komt volgens mij van Montgomery en dat was voor mij toch een held. Dus

ik heb het zo gelaten. Bovendien brengt het veranderen van een naam van een schip ongeluk.

** En was het een goed schip?*

De opbouw was van Amerikaans grenen en dat zag er goed uit. Ondanks dat die schipper mij gezworen had dat de bak van het schip ook goed was voer de sleper het schip naar 'n scheepshelling in Amsterdam. Het casco zag er goed uit hoor, mooi in het teer. Maar je moet nooit een schip in het water kopen. En dus ben ik naar Bouw- en Woningtoezicht gegaan en heb gevraagd of iemand mijn woonschip wilde keuren. Dat kon en er kwam iemand het schip met een hamertje bekloppen. Tijdens het kloppen bleek dat het hamertje onder het keukengedeelte bijna door het staal vloog. Het ijzer was daar hartstikke dun.

Op gehoor nam die man z'n krijtje en tekende af waar er een nieuw stuk opgelast moest worden. Als ik dat zou laten beplaten dan zou hij het schip goedkeuren.

De hellingbaas maakte een begroting van 2.000 gulden. Ik had geen stuiver meer. Het schip kostte 5.000 gulden en dus was al mijn geld opgegaan aan de koop en het slepen. Toen ben ik weer naar die schipper die mij het schip verkocht gegaan. Die geloofde eerst niet dat het schip niet goed zou zijn maar na een gesprek met de keurmeester is hij toch akkoord gegaan om samen die hellingkosten te delen.

** En sinds wanneer wonen jij en Loes op de Johnnie Walker?*

* Cor: Wij zijn buurman- en vrouw van Henk sinds 1982. We hebben er een fijne buurman aan die ons vanaf de eerste dag waarschuwde dat een boot "levenslang" onderhoud betekende. En hij heeft gelijk.

Ik had al een motorkruiser, waarmee ik op vakantie ging. Ik werkte bij het toneel als inspicient (toneeltechnicus), Loes, toen collega - tegenwoordig mijn vrouw, woonde in een piepklein huisje in de Vaalrivierstraat. Ik kon niet aarden in die kleine ruimte maar ik kon alleen een woning in de Bijlmer krijgen wat ik niet wilde. Loes kwam op een gegeven moment op het idee om een ark op het Zeeburgerpad te gaan bekijken. Een betonnen bak van 16 bij 4 meter waar heel veel aan verbouwd moest worden. In februari zijn we begonnen met slopen en verbouwen maar voor mijn werk moest ik plotseling naar een festival in Avignon en dus zijn we tussendoor nog een week weg geweest.

Later hebben we de buitenkant in het polyester gezet, dat vraagt minder onderhoud.

** Hoe ging de aankoop van de ark?*

Cor: We kochten hem in februari maar we kregen hem nog niet. Het was een boot die door de bank was teruggenomen omdat de vorige eigenaar de bank niet betaalde. Die ex-eigenaar scheen in Zwitserland te zitten maar was op de een of andere manier niet te traceren. Dus wij moesten tot mei wachten om die ark te kunnen kopen.

** Waren er voorzieningen als water, gas, elektra en zo?*

Ja dat was er allemaal. Wel moesten we 550 gulden betalen voor de aansluiting van het gas terwijl die er al zat.



** Hadden jullie gelijk al een huisnummer?*

* Nee, dat hebben we pas sinds een jaar of vier. Dat was heel vervelend. We kregen in augustus een brief dat we nummers zouden krijgen en dat we daar kosten voor konden declareren. Daar zagen we toen de noodzaak niet zo van in, want wat kon er nu mis gaan? Begin december kregen we een brief dat de post niet meer doorgestuurd zou worden van het t/o nummer naar het nieuwe bootnummer en postcode adres. Later bleek dat alle kerstpost was verdwenen! TPG post stuurde gewoon niets meer door! Zij beschouwen dit dus als een adreswijziging, volgens hen zijn we gewoon verhuisd. En dat hebben wij ons niet zo gerealiseerd. Daar hadden ze gewoon meer op moeten hameren.

** Hebben jullie er voor moeten betalen?*

* Nee, dat niet.

** Wanneer hebben jullie elkaar ontmoet?*

* Cor: In 1974. Ik werkte als inspicient, toneeltechnicus dus, bij de STA; dat betekent Stichting Theatertechniek en Administratie, een facilitair bedrijf dat contacten met verschillende theatergezelschappen onderhield, zoals bijvoorbeeld toneelgroep Baal, Centrum en Publiekstheater. De STA was gehuisvest in de Stadsschouwburg en bediende kleine en grote theatergezelschappen van o.a. geluid- en lichtapparatuur en verder alles wat nodig was om een toneelvoorstelling aan te kleden.

De STA had ook een huisdrukker nodig en daar solliciteerde Loes op. Zij kwam dus als huisdrukker en zo ontmoette ik haar.

**Loes, wist jij altijd al dat je drukker wilde worden?*

Ja, al vanaf heel jong. Ik werkte als telefoniste bij een inkoopvereniging voor herenkleding. Daar stond een hele kleine tafel-offsetpers welke ik naast mijn werk als telefoniste ook moest bedienen, dat wilde het bedrijf zo.

** Hoe leerde je dat dan?*

* Loes: Er kwam een vertegenwoordiger die me dat uitlegde en zo heb ik al doende leren drukken.

** Hoe oud was je toen?*

* Loes: 15, 16? Die firma waar ik voor werkte, verhuisde naar IJsselstein maar ik wilde niet mee. Dus belde ik die vertegenwoordiger met de vraag of hij niet iets voor me wist. Drie dagen later belde hij op dat ik naar de Stadsschouwburg kon. Ik moest daar werken in de catacombe (waar nu cafe Cox zit) en vroeg me af wat ik daar deed! Ik vond het daar als jong meisje doodeng, 17 was ik toen. Ik had tegen mijn moeder gezegd dat ik dáár never nooit zou gaan werken, zo eng vond ik het.

Die enge kelder, donker... De sollicitatiecommissie bestond uit vier mannen. Later dacht ik, ach wat kan me nu gebeuren? Er stond een kleine tafel offsetpers en nog iets waar je platen mee kon maken. Langzaam maar

zeker heb ik dat uitgebreid met een reproductiecamera, en een wat betere offsetpers. Mensen kwamen met opdrachten waar ik dan vrij mee aan de slag kon. Bij het beëindigen van onze drukkerij heb ik al m'n eerste drukwerk uit ruimtegebrek weggegooid. Wat ik toen maakte was gezien de apparatuur van toen werkelijk kunst! Ik heb bij de STA van 1974 tot 1986 gewerkt.

* Cor: De STA ging toen failliet. En alle afdelingen, kostuum-, decor-, techniek-, rekwisieten-, werden opgedoekt omdat het geen haalbare kaart meer was. Het personeel werd gedetacheerd bij verschillende gezelschappen. De huisdrukkerij van Loes was de enige die winst maakte. Zij maakte folders, briefpapier, enveloppen en noem maar op voor de schouwburg en verschillende gezelschappen. Maar de afdeling waar ik werkte had op 'n gegeven moment een tekort van anderhalve ton! Berend Boudewijn ging weg en Cox Habbema kwam.

Cox ging met Loes praten en vertelde haar dat zij met haar huisdrukkerij uit de Stadsschouwburg weg moest. Dus Loes vertrok, na 15 jaar, naar de Palamedesstraat. Daar was een hele grote vierkante ruimte met dikke tuintegels.

Voorheen was het een bromfiets-

stalling voor koeriers en daarvoor een meubeltoonzaal van Kroonenberg geweest. Ik ben daar muren gaan metselen, heb er deurposten neergezet, heb er verwarming, gas, licht, water en sanitair aangelegd, want er was helemaal niets.

Zelf was ik in 1983 bij de STA ontslagen en ben toen voor mezelf gaan werken. Ik ben met het cabaret Sieto & Marijke Hoving, m.m.v. Astrid Seriese, Wiebe Cnossen en Peter Lusse op reis geweest. Ze speelden o.a. in Tingel Tangel op de Nieuwe Zijds. Ook met Jules Croiset, bekend acteur maar helaas ook bekend van de ontvoeringsaffaire, ben ik op reis geweest. Aan het begin van het seizoen, in september, kreeg ik de speellijst van Sieto en Jules waarop de data en steden van hun optreden vermeld stonden; zij trokken het hele land door. Een enkele maal traden Jules en Sieto op dezelfde avond op en dan verdeelden we het werk: ik ging met Jules mee en Loes met Sieto. Voor cabaret hoefde je niet om tien uur 's morgens al de belichting te installeren maar voor toneel moest ik 's morgens alles inladen en rijden, 's middags alle belichting neerzetten en 's avonds zorgen dat de voorstelling goed verliep. Van '83 tot '88 zat ik in de vrije producties. Daarna was het over. Men dacht dat ik medeplichtig was aan de "ontvoering" van Jules.

Loes: In 1985 heeft Jules de drukkerij in de Palamedesstraat geopend.

** Wat was dat ook al weer met Croiset?*

* Cor: In 1987 werd het omstreden toneelstuk 'Het vuil, de stad en de dood' van Rainer Werner Fassbinder [oorspronkelijk getiteld 'Die Stadt, der Müll und der Tod' uit 1975] opgevoerd. Het stuk gaat over een joodse huisjesmelker en zijn verhouding met een prostituee. Jules zelf speelde toen het stuk "de Dikzak" in België, we hadden het daar net drie keer opgevoerd; in Brugge, in Maassluis en in Antwerpen. Toen ik in Gent bezig was de voorstelling voor te bereiden en alles aan het opbouwen was, belde de impresario dat het allemaal niet meer hoefde omdat Jules ontvoerd was. Grote paniek, ik moest voor het





doek aan een volle zaal vertellen dat de voorstelling niet doorging. Ik ben én in België én in Nederland uitgebreid door de politie verhoord maar ik wist echt niet waar hij was. Het gebeurde op 6 december en hij is geloof ik twee dagen weggeweest. Ze hebben hem uit een rioolbuis geplukt en pas later bleek dat Jules Croiset zijn eigen ontvoering in scène had gezet om op zijn manier te protesteren tegen het Fassbinder stuk.

**Weet je waarom hij zijn ontvoering in scène had gezet?*

Cor: Omdat hij zich verwant voelt aan het joodse volk, zelf is hij halfjood. Het werd hem door tal van collega's niet in dank afgenomen en hij kreeg in de eerste periode door deze affaire geen werk meer aangeboden. Hij kwam op straat te staan en ik dus ook. Dat was 1 januari 1988. Daarna ging ik met Joséphine van Gasteren op reis, ook een leuke tijd. Maar zij werd ziek en overleed na een kort ziekbed waardoor ik weer zonder werk kwam. Op mijn leeftijd was het moeilijk om nog aan werk te komen, jonge inspicieënten van nu gaan tegenwoordig met een CD op tournee, en hebben het daarmee heel wat makkelijker dan wij toen. Zij verdienen minder en dat is voor die vrije producties beter betaalbaar. Zodoende ben ik ook in de drukkerij terechtgekomen.

** De drukkerij is sinds december 2002 gesloten. En nu?*

** Wij gaan half juni met nog steeds dezelfde motorboot varen naar PARIJS! De reis gaat misschien wel zes weken in beslag nemen. Loes krijgt gauw heimwee..... Heeft ook te maken met het altijd drukke leven van een eigen bedrijf en het werk dat op je bleef wachten tot je terugkwam. Nu is dat niet meer zo en kunnen we rustig de tijd voor onszelf nemen. Het is in principe de bedoeling dat er, voor we op vakantie gaan nog een ABC krant persklaar gemaakt wordt, anders moeten de mensen erg lang wachten op het volgende nummer.*

Vroeger hadden we katten maar die zijn helaas overleden. Weet je dat ze 's winters tussen de eenden op het ijs liepen? Mooi gezicht hoor! En toen de ijsbreker het ijs brak presteerde één

van de katten het om over de schot-sen naar de boot terug te springen. Het jaar daarop is er toch iets mis gegaan en is die kat verdronken. Ook hebben we een papegaai gehad, die ging in de auto mee naar de drukkerij. Daar vloog ie vrij rond maar op een dag is ie toch weggevlogen. We hebben stickers gedrukt en naar aanleiding daarvan belde er iemand dat ze hem gevonden had. Hij was kennelijk ergens tegenaan gevlogen en die vrouw had hem dood gevonden. Maar deze winter hadden we voor het eerst een specht op ons terras, en de reiger haalt hier op het balkon zijn dagelijkse portie eten.

** Toekomstplannen?*

** Loes: De staatsloterij winnen en dan een tweeverdiepingenboot hier op deze plek neerleggen...*

judith hesp, 19 februari 2004



Hier wordtde ABC krant tegenwoordig opgemaakt.



Natuur

Stadsbioloog Remco Daalder heeft een scherp oog voor al het leven in Amsterdam. Van zwaluwen onder de pannenen en haring in het IJ tot spiering in de grachten. Naar aanleiding van Remco's boek 'Baltzen tussen baksteen' (uitg. Bas Lubberhuizen) maakte Bernhard Hulsman (NRC) met hem een wandeling door de stad. Lopend langs de Stopera, wijst Daalder op de woonboten in de Amstel. "Woonboten zijn de rietkragen van Amsterdam", zegt hij. "Op grachten zonder woonboten zie je nauwelijks watervogels. Ze bieden niet alleen beschutting aan de watervogels, maar ook gaat het raam open en krijgen ze brood of ander eten toegeworpen".

Eend en meerkoet inspecteren al vroeg alle mogelijke broedplekjes op en rond de boten. De futen komen wat later, maar als ze iets gevonden hebben, weten ze van wanten. Ma eend verstopt zich eenvoudig tussen het gras op mijn daktuintje zodra een ei gelegd wil worden. Meer dan een hazenleger is het niet; enkel een kommetje door wat gewoel. Pa eend bemoeit zich er niet mee en blijft op flinke afstand van het nest. Hopelijk ook de poezen uit de buurt. Daarentegen gaan de echtparen fuut en koet met vereende krachten aan de slag én met elkaar, want wie de beste plek krijgt, wordt tot het uiterste bevochten.

Voor de lieve vrede en een vrolijke vogelstand wordt het tijd om eens meer drijfsels langs mijn boot te hangen. Op dit moment haalt de gemeente op grote schaal halfgezonken of verwaarloosde bootje uit de grachten. Dat ruimt wel lekker op, maar vernietigt tevens vele geschikte nestelplekken. Laat onze vedervrienden niet verkommeren langs de kille blote kaden, maar biedt ze asiel met een mooie drijftuin.

Drijvende tuinen (floatlands) zijn van grote waarde voor de visstand. Op het hout en de wortels van zo'n tuin leidt eiafzet van vissen tot prima resultaat. Kuit schieten in de grauwe modder of

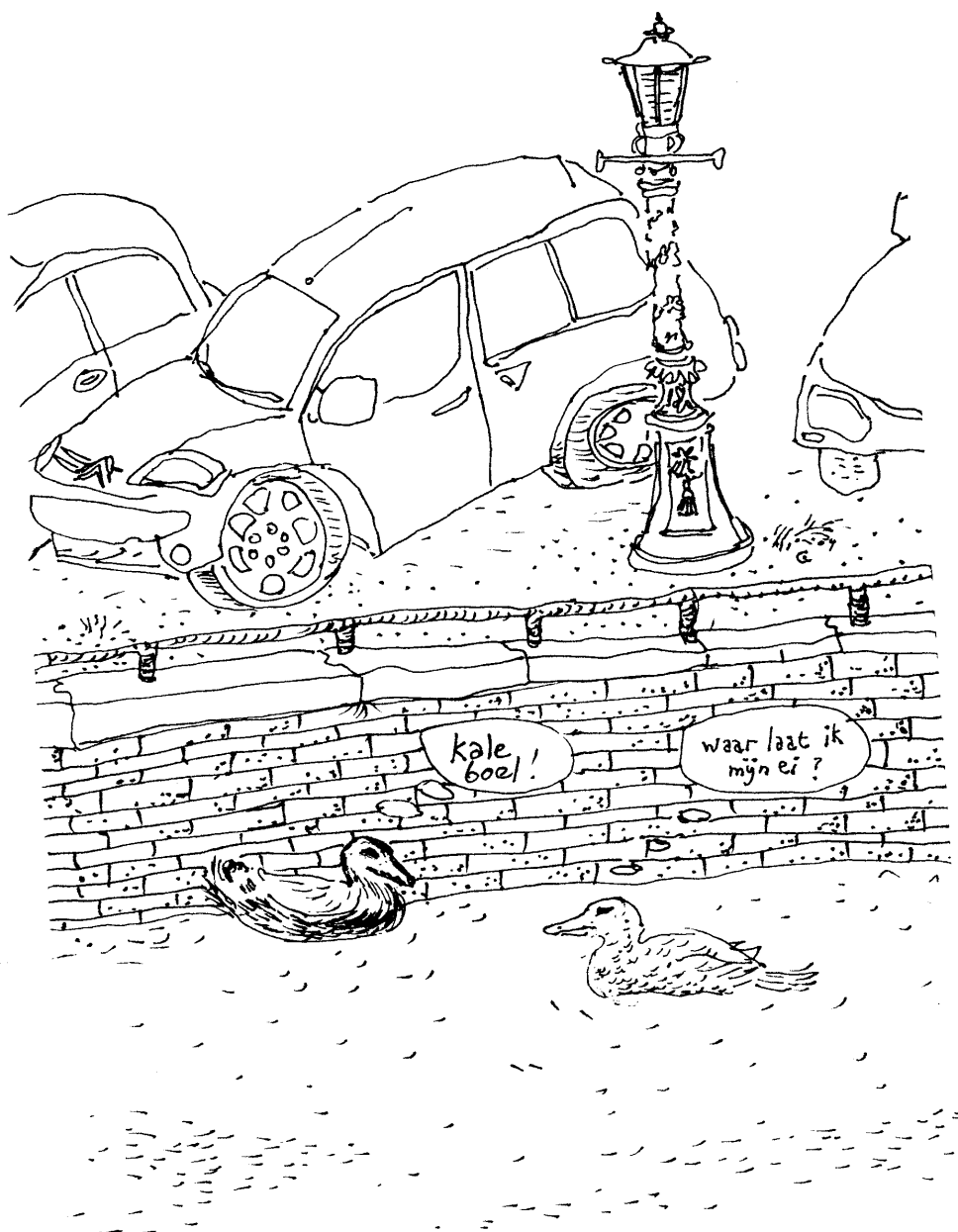
op een kale kadewand heeft nauwelijks nut. Ook mosselen kunnen er terecht. Deze filteren op grote schaal het water. De woonboot zelf is van onderen een groot natuurparadijs. Wat jammer dat mijn schip om de zoveel jaar naar de helling moet. Alles gaat er dan weer af en moeten de pioniers opnieuw beginnen. Arken zijn wel beter voor het milieu, maar dankzij de hellingbeurten van mijn schip heb al dat schoons vaak met eigen ogen mogen bewonderen. Het liefste zie ik de stenen kaden omgetoverd tot glooiende zachte oevers, maar waar laat je dan al die heilige koeien?

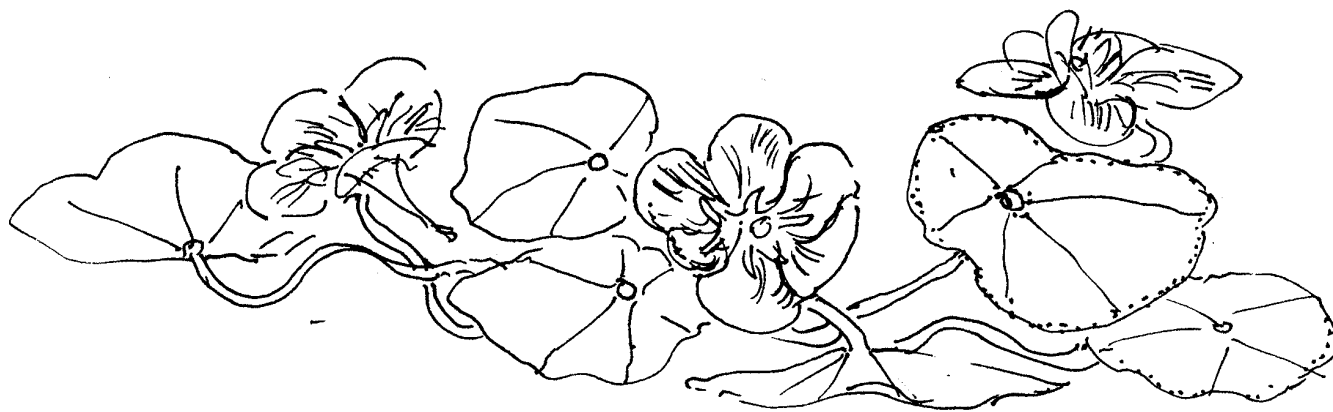
Oost-Indische kers (*Tropaeolum majus*)

Zeer geschikt voor begroeiing van taluds en walkanten. Zowel bloem als blad zijn eetbaar en heerlijk in salades. Bloeitijd van juni tot laat in de herfst. Zaaïen van april tot eind mei in de volle grond op 10 cm afstand van elkaar en 1 cm diepte. Kiemduur 10 – 15 dagen. Snoep niet alles op, maar laat wat staan voor zaadwinning van deze eenjarige plant.

Watertuinen in de Hortus

Dit jaar krijgt de Hortus 2 eilanden. Jan Maarten Fiedeldij Dop, een grote voorvechter van watertuinen, is ook bij deze tuinen betrokken. www.nautilus-bio-civil.com, geeft alle informatie.





Riool en zuivering

De LWO jaarvergadering van 7 maart was voor een belangrijk deel gewijd aan de rioolproblematiek. Hoe zwaar geldt de wet oppervlaktewater per 31 december 2005? Is die wet richtlijn of Europese regelgeving? Het RIZA, Rijkswaterstaat, gemeenten en Staatsbosbeheer spelen naast de waterschappen zo hun deuntje mee. Persriool of overstort? Dat scheelt nog al bij wisselende waterstanden zoals aan de Rijn, chartervaart langs het IJsselmeer of in een Fries natuurgebied. Woonbootmagazine doet momenteel een onderzoek naar de riool(pomp) ervaringen in den lande. Binnenkort volgt een eerste uitgebreide rapportage. Zie ook: www.lwoorg.nl

De Stichting Rioned bundelt de nieuwste technische ontwikkelingen in rioleringsland. Op de laatste Rioned-dag (5 februari) stonden de hoge waterstanden centraal. De veranderende weersomstandigheden stellen andere prioriteiten bij het ontwerpen van een riool. Meer info op: www.rioned.nl

De dijkgraaf in Drenthe ging namens de Unie van Waterschappen naar Brussel om uit te zoeken wat de EU met haar regelgeving zou willen. De delta Nederland, ofwel het (afvalwater)-putje van Europa, zou als laatste zuiveraar wel erg veel moeten zuiveren wanneer de voorgestelde strenge normen gaan gelden. Door de intensieve landbouw en veeteelt zit er in de grond en het grondwater van Nederland veel afvalstoffen, die er niet een twee drie uit zijn. Bovendien zijn de lozingen in Nederland miniem vergeleken met bijvoorbeeld de vele ongezuiverde lozingen van de stad Brussel. Hoe heet de regelsoep voor-

geschoteld wordt, bleef onduidelijk. De Unie van Waterschappen zijn van plan regelmatig de sfeer te peilen in deze Europese hoofdstad. (*Staatscourant 4-02-04*)

De dijkgraaf in Oost Brabant hoopt voor eind volgend jaar de ongecontroleerde lozingen op de Dommel, de Aa en de Maas van individuele zuivering of aansluiting op het riool te hebben voorzien. Dit waterschap stelt 10.5 miljoen euro beschikbaar voor de 10.000 particuliere woningen en boerderijen. (*Staatscourant 19-01-04*) Voor het inbouwen van een vuilwater-tank kunnen jachteigenaren in Noord-Holland een tegemoetkoming krijgen van 150 euro. (*Schuttevaer 24-01-04*)

Mijn eigen waterzuivering.

Over een paar maanden zal een zuiveringsinstallatie voor zwart en grijs water aan boord van mijn varend beurtvaardertje worden ingebouwd. Van dit type zuiveringsinstallatie zijn er al een paar in woon-schepen ingebouwd. Ze voldoen prima (www.Afmitech.nl).

Mijn installatie krijgt een diameter van 50 cm en een hoogte van 100 cm. Dit zijn bijzondere maten. Het resultaat wordt op dit moment getest, want het is veel kleiner dan het bestaande systeem. Enthousiast vertelt de leverancier hij dat hij een 12 volt beluchtingsmetertje gevonden heeft en hij doet het klinken alsof hij een nieuw soort bromvlieg heeft gevonden in de Andes. Mijn werk in de eerstkomende maanden is het uitzoeken van pompen, bepalen waar de afsluitkranen komen en meten waar de toegen afvoer precies heengaat enz.

Ik ben al jaren op zoek naar systemen en moet in mijn schip rekening

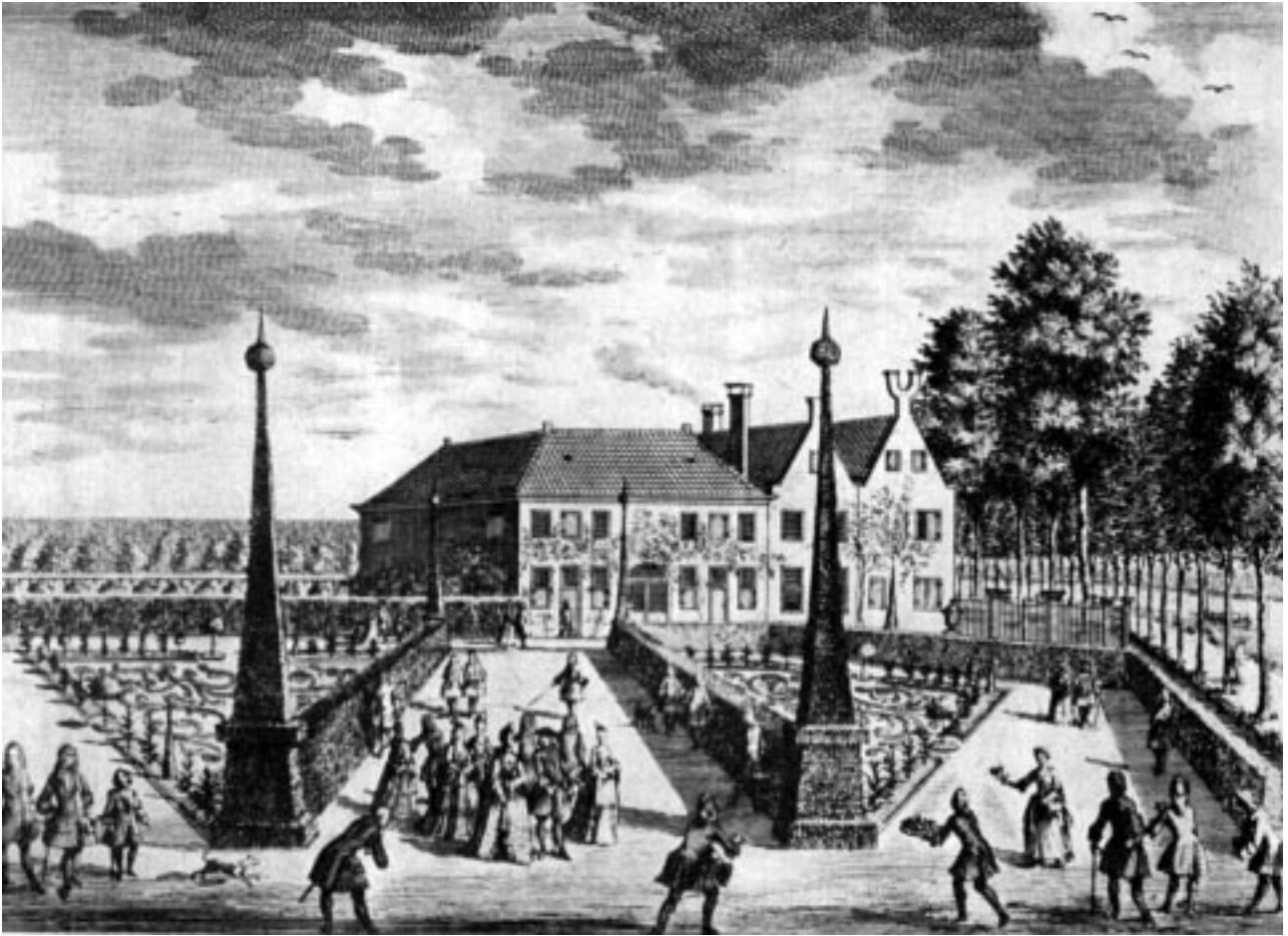
houden met leidingen, een helofietenfilter en de beste plaats voor een dakraam. Het leukste op deze zoektocht naar alternatieve waterzuiverings-systemen vond ik toch wel de workshop waterzuivering, waar ook veehandelaren uit het oosten van het land aan meededen.

U wordt op de hoogte gehouden, want ik ga verder kijken hoe ik door een omgekeerd osmosesysteem uit gezuiverd water drinkwater kan maken.

Toen ik zo'n 15 jaar geleden begreep dat de grondwaterstand 0.70 cm onder het gewenste peil stond en daarmee flora en daarmee samenhangend fauna een geweldige verandering ondergingen ben ik me voor water en waterzuivering in het bijzonder gaan interesseren.

Het Amsterdamse drinkwater komt vanaf 1853 uit de waterleidingduinen. (ten zuiden van Zandvoort). Omdat daar zo'n 15 jaar geleden te weinig water voorhanden was en men de oerwaterlagen al moest aanboren, was er een pijpleiding gelegd vanaf de Lek bij Utrecht en werd het waterzuiveringsgebied in tweeën gedeeld zodat de ene helft zich op natuurlijke wijze kon herstellen van de zuivering van het Lekwater. Dit was zuivering van rivierwater tot drinkwater. Nu met de hoge rivierstanden en overlast van water laten allerlei maatregelen die toentertijd genomen of in gang werden gezet, hun keerzijde zien. Als voorbeeld neem ik dezelfde waterleidingduinen. Nu wordt er bijna geen water meer onttrokken aan het duinwater zodat steden als Heemstede, Haarlem, Bloemendaal en Velzen kampen met stijgend grondwater.

Antonia



Voormalige Ouderhoek bij Nieuwersluis.

(Prent uit „de Zegepralende Vecht” van Stopendael)

Bezoek van Czaar Peter, omringd door Hofdames

Volgens overlevering biedt de hovenier van Ouderhoek de Czaar eigen gekweekte rijpe ananas aan, de tuinman trok later in dienst van de Czaar mede door Rusland

DE WOONSCHEPEN IN AMSTERDAM EN LANGS DE VECHT

Wanneer de wandelaar op een heerlijke lente- of zomerdag zich verpoost langs de schoone dreven van de Vechtstreek en zich op een ander tijdstip beweegt langs Amsterdams grachten, dan valt hem het onderwerp op, waarover we in dit artikel willen schrijven. Hij is dan geneigd een vergelijking te gaan treffen ten opzichte van het woonschepenvraagstuk. Onwillekeurig verwijlt hij dan met zijn gedachten in de 17e eeuw toen de vooraanstaande Amsterdammers, de patriciërs, van de enorme winsten, toentertijd in de handel behaald, hun fraaie behuizingen bouwden aan Keizers- en Herengracht. Prachtige paleizen verrezen daar en vormden een stadsdeel in Amsterdam, dat tot op de huidige dag blijk geeft van de ondernemingslust van het voorgeslacht en ieders bewondering afdwingt. Maar het ruim verdiende kapitaal werd niet alleen belegd in deze fraaie grachtenhuizen, ook werd het gebruikt voor landaankoop in de omgeving van Amsterdam. Daarbij werd het oog gevestigd op de Amstel-, Angstel- en Vechtstreek. Voor hun ontspanning

bouwden deze kooplieden daar riante behuizingen, welke werden omringd door weelderig aangelegde tuinen, waarin beelden, vijvers met gevogelte, berceaux, priëlen en koepels. Goede smaak maar ook pronkzucht der toenmalige bewoners waren oorzaak, dat de ene hof nog grootser werd aangelegd dan de andere. Grote kunstenaars van naam, die hun krachten gaven voor de bouw van Amsterdamse paleizen, werden ook aan de Vecht bij het ontwerpen en de uitvoering geraadpleegd. Als vooraanstaande bouwmeesters kunnen worden genoemd Ph. Vinghboons, Pieter en Johan Verkerk, Steven Vennekool, Jacob van Campen, Daniël en Jacob Marot. Het ontwerpen der sierlijk gevormde parken werd opgedragen aan de Franse meester op het gebied van tuinaanleg André le Nôtre. Wij blijven hierbij niet lang stilstaan, wij willen alleen constateren, dat deze buitenverblijven in de Vechtstreek met de prachtige grachtengordels in Amsterdam, in één adem moeten worden genoemd. Beide hebben uiteraard door de zich wijzigende om-



Rupelmonde aan de Vecht bij Nieuwersluis

standigheden geleden, maar de grachten te Amsterdam evenals de Vecht hebben hun fraaie karakter behouden. Het is dan ook zaak er zuinig mede te zijn.

Wij wensen nu een vergelijking te treffen, doch niet in een verheven stemming over de rijke Schoonheid van weleer, maar in een minder verheven stemming als gevolg van het toelaten van woonschepen, die de Amsterdamse grachten en de Vecht ontsieren.

Aan de Vecht worden door de eigenaren dezer schuiten bij voorkeur de mooiste plekjes opgezocht. Er is dus weinig verbeeldingskracht voor nodig om zich voor te stellen, hoe zeer de Vecht er door ontsierd wordt. Stellen wij de Vecht op één hoogte met de Keizers- en Herengracht, dan blijkt, dat er bij de Vecht met minder piëteit is gehandeld, dan te Amsterdam. Daar zijn langs de voornoemde grachten tenminste nog zo goed als geen woonschepen toegelaten.

Zover is men te Amsterdam, volkomen begrijpelijk, niet gegaan.

Maar ligt hierin alleen niet reeds een veroordeling van het toelaten van woonschepen? Waarom niet in de Keizers- en Herengracht, maar wel aan de Prinsengracht, Buitensingelgracht, Da Costagracht en Bilderdijkgracht om maar enkele te noemen.

Wat is er een strijd in ons land gevoerd tegen het aaneenbouwen langs onze wegen van woonhuizen van allerlei aard: de lintbebouwing. Met alle kracht is de strijd gevoerd en hij is gewonnen; paal en perk is gesteld aan de steeds toenemende bebouwing langs de wegen. Was deze overwinning niet behaald, dan zou het toch al zo geschonden aanzien van ons landschap nu hopeloos bedorven zijn.

De Vecht.

De woonschepen zijn gekomen. De woningnood was de oorzaak. Ons Nederlandse volk is „water-minded” en avontuurlijk aangelegd. Het vrijheidsgevoel kan in zo'n woonschuit beter uitgeleefd worden dan op een bovenhuis in de stad; een verplaatsbare woning in de natuur, vrij van burenlust en benaauwenis wordt als een ideaal gezien.

De foto's geven een beeld van de schending der oevers. Van de weg af, van het water, en waar men ook kijkt, telkens ontwaart men woonschepen, de ene nog lelijker dan de ander. Ja, de Overwegingen in de Vechtstreek waren van Rijkswaterstaat en de Burgemeesters van de betreffende gemeenten om toestemming te verlenen gebaseerd op woningnood, tijdelijkheid en de woonwagen- en woonschepenwet. Om concentratie van woonschepen te voorkomen, waarvoor allerlei voorzieningen nodig zouden zijn, wenste men liever te verspreiden dan te combineren, waardoor nog meer landschapschoon werd aangetast.

Uit een gehouden telling in 1950 en 1952 bleek het volgende:

Provincie Noordholland.

	aantal woonschepen		aantal km. Vecht
	1950	1952	
Muiden	10	5	2
Weesp	12)	10)	6.5
Weesperkarspel	16)	20)	
Nederhorst den Berg ..	1	1	
Totaal	39	36	

Provincie Utrecht.

Nigtevecht	8	16	5.5
Vreeland	4	4	5
Loosdrecht	25)	30)	5
Loenen	10)	12)	
Breukelen	7	7	4.5
Maarsse	11	14	4.5
Zuilen	7	10	4.5
Achtienhoven	—	18	2
Utrecht	6	6	
Totaal	78	117	
Totaal generaal	117	153	

Een vermeerdering dus met 36 schepen of ruim 30% in 2 jaar.

Amsterdam.

Ten opzichte van het woonschepenvraagstuk zijn richtlijnen aangegeven en worden de ligplaatsen bij besluit van Burgemeester en Wethouders nader bepaald en onderscheiden in:

- officiële ligplaatsen bij openbare kennisgeving aangewezen.
- officieuze ligplaatsen door Burgemeester en Wethouders nader bepaald.
- verspreide ligplaatsen.

Voldoen de bewoners der woonschepen aan de eisen van de wet, dan kan zonder nadere vergunning ligplaats worden aangewezen op de officiële ligplaatsen (zie a).



Woonschepen in de Da Costagracht

Voor het innemen van een officieuze ligplaats is een afzonderlijke vergunning van Burgemeester en Wethouders nodig. Volgens de gegevens van de Gemeenteraad, verstrekt in de Memorie van Beantwoording inzake de Begroting voor het jaar 1953, is het aantal woonschepen in deze gemeente:

	1950	1952
op officiële ligplaatsen	86	91
op officieuze ligplaatsen	134	315
op verspreide ligplaatsen	70	104
	<hr/>	<hr/>
	290	510

Een vermeerdering van 220 schepen of ruim 75% in 2 jaren.

Hierbij is nog niet gerekend met de „woonschipkrotten”, welke niet voldoen aan de minimum-eisen ter zake in de woonwagen- en woonschepenwet gesteld. Van officiële zijde wordt dit aantal op 75 gesteld, doch wij menen, dat dit cijfer in werkelijkheid wel verdubbeld mag worden. In de Buitensingelgracht of daarbinnen liggen aan niet-officiële ligplaatsen 191 bewoonde schepen, waarvan er 166 slecht of matig genoemd kunnen worden.

Uit het bovenstaande blijkt dus, dat de woonschepen door de gehele stad verspreid liggen. Welk een ontstoring!

Valt het euvel van de woonschepen in de grachten niet te vergelijken met de veel gemaakte lintbebouwing, waarvan nog talrijke slechte voorbeelden te noemen

zijn? Hebben ze niet een even ontstoring? Toeristenbootjes, ladende en lossende binnenschippers en zolderschuiten behoren bij de grachten en het stadsbeeld. Zij brengen bewegelijkheid en gezelligheid, vrolijken het stadsbeeld op. Wat een verschil met de rijen woonschepen, die nu de grachten ontsieren. Het toelaten van woonschepen dient alleen niet uit een oogpunt van landschaps- en stadsschoon maar ook

Woonschepen in de Vecht





Herengracht

uit welstandoverwegingen afgewezen te worden. In de stad zijn talrijke voorbeelden te vinden van gevallen, waarin de kade door de woonschepenbewoners als opslagplaats voor allerlei doeleinden wordt gebruikt, een rommelig geheel; langs de Vecht worden op de oevers voortuintjes aangelegd met zelfs kippenhokken en kleine schuurtjes.

De vraag rijst of de woningnood een voldoende argument is om woonschepigenaren zo terwille te zijn? De overheid laat toch ook geen bouw van noodwoningen toe? Langs de landwegen mag, en dat valt te waarden, niet meer gebouwd worden, wij wezen daarop hierboven reeds. Voor de woonschepen gelden de bezwaren, welke tegen lintbebouwing werden aangevoerd blijkbaar niet. De woonschepenbewoners profiteren van de bestaande straat of kade, die door de eigenaren der aanliggende huizen indertijd is bekostigd, daar de kosten daarvan zijn opgenomen in de grondprijs. Thans ondervinden eigenaren en huurders van deze huizen hinder van deze woonschepen en hun uitzicht wordt belemmerd, althans minder fraai.

Bij informatie is ons gebleken, dat woonschepenbewoners geen personele belasting behoeven te betalen,

zelfs geen straatgeld, geen grondbelasting en geen brandassurantiebelasting. Daarentegen profiteren zij wel van alle diensten, die de overheid verleent. De kostprijs, van door de eigenbouwers aangeboden premiehuizen, is ongeveer gelijk aan die voor een woonschip. In het Algemeen Handelsblad van 15 November 1952 komt een advertentie voor, waarin eengezinshuizen worden aangeboden met een benodigd eigen kapitaal van f4500.—, waarom dan zoveel woonschepen toegelaten? Het euvel der woonschepen moet bestreden worden. Natuurlijk is er handel in en worden schepen te koop aangeboden in advertenties in de dagbladen; „ligplaatsvergunning in bezit” staat er bij als lokmiddel. Nog kort geleden kon men op een bord langs een van de straatwegen lezen: „Woonschip met garage te koop”.

Hieraan moet een einde komen door het niet meer verlenen van nieuwe vergunningen en bij wijziging van eigenaar-bewoner dient de vergunning te worden ingetrokken. Bij verlengingen moet op bekorting van de duur aangedrongen worden, opdat woonschepenbewoners in hun ijver om woonschepen te bouwen worden geremd.

Dit geldt zowel voor Amsterdam als voor de Vecht. In het verslag van de Vechtcommissie over het jaar 1948/49 schrijft het bestuur:

„Er bestaan geen schoonheids- noch welstandseisen. Alhoewel het onderwerp van tijdelijke aard is, blijft het een zorgenkind, want worden de schepen bij voldoende woongelegenheid verlaten, dan bestaat er gevaar, dat zij worden ingenomen door een soort bewoners, waarvoor zij oorspronkelijk niet bestemd waren.”

Wij menen te mogen besluiten met de aandacht te vestigen op berichten in de dagbladen van de laatste dagen, waar in een vergadering van woonarkbewoners een organisatie „De Ned. Bond van Woonarkbewoners” is gesticht met als doel de behartiging van de belangen der woonarkbewoners o.m. om een wettelijke bescherming te verkrijgen, beter dan thans onder de vigueur der woonwagen- en schepenwet van 1917 bestaat. Deze organisatie wenst op te treden bij kwesties over ligplaats, ligplaatsduur, aansluiting aan licht- en waterleidingsnet, enz.

J. Trouw,

Secretaris van de Commissie
voor de Vecht en het Oostelijk
en Westelijk Plassengebied.

Abcoude, Juni 1953.

Dynamisch gebruik van water - Drukke op het water?

Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) heeft in 2003 een eerste onderzoek laten doen naar de drukte op het water om een basis te leggen voor beleid voor 'Dynamisch gebruik van water'. Dit betreft al het verkeer op het water, waarbij het beleidsdoel is om dit op een veilige manier te laten plaatsvinden met beperking van de overlast. Statisch gebruik is het gebruik van kades voor afmeervoorzieningen en het afmeren van boten.

De tellingen op tien locaties leveren 'harde cijfers' op van de bekende situatie. De meeste boten zijn geteld op de Amstel, nabij de Blauwbrug, de Haarlemmersluis, de St. Antoniesluis en op de Prinsengracht. De Amstel is in alle seizoenen de drukste vaarlocatie en door de grachten varen vooral pleziervaartuigen en rondvaartboten. De zomer is het drukst, gevolgd door het voorjaar. De piek ligt tussen vier en vijf uur 's middags en in de zomer ontstaat er een tweede druktepiek rond 23 uur. Uit aangiften voor binnenhavengeld blijkt dat het aantal pleziervaartuigen in de afgelopen jaren ongeveer op hetzelfde niveau is gebleven. En, heel verrassend, ruim 90% van de afgemeerde pleziervaartboten in Amsterdam is ook daadwerkelijk van Amsterdammers.

De enquête onder Amsterdammers over het gebruik van het water leert dat ruim 90% vindt dat het water Amsterdam aantrekkelijk maakt als woonplaats. Een derde is van mening dat de belangrijkste functie van het water in Amsterdam recreatie is. 55% vaart wel eens door Amsterdam en 71% is van mening dat het gebruik van de grachten de laatste jaren (sterk) is toegenomen. Ongeveer 60% vindt het druk tot zeer druk. Van de ondervraagde Amsterdammers zegt 24% overlast op het water te ervaren, met name door lawaai (van boten, mensen en muziek) en door rommel in het water. Ruim tweederdeervaart overlast vooral in de zomer en 14% het hele jaar door. Ook de 1128

meldingen die van mei 2002 tot en met oktober 2003 bij het Meldpunt Overlast te water binnenkwamen betroffen in de meeste gevallen overlast door lawaai, te hard varen en verkeerd afmeren. De meeste meldingen van het meldpunt gaan over overlast die overdag en op werkdagen ontstaat door pleziervaar of rondvaartboten. De meeste klachten komen van de Amstel, de Prinsengracht, de Veemkade en de Binnenkant. De onderzoekers concluderen dat er wel een link is tussen drukte en overlast op Amstel en Prinsengracht, maar dat overlast niet automatisch gebon-

den is aan veel vaarbewegingen. Verkeerd vaargedrag, onkunde van regels, en het gemengd gebruik van snel/langzaam verkeer, grote/kleine vaartuigen en beroeps/pleziervaart wordt genoemd.

De onderzoeksresultaten uit 2003 en de resultaten van de vervolgtelling in 2004 vormen de basis voor toekomstig beleid voor dynamisch gebruik van water. In april 2004 worden alle gegevens en voorstellen verwerkt in een voortgangsnotitie voor het college van B&W en raadscommissie. Het hele onderzoek is te vinden op www.binnenwaterbeheer.nl

Overlast te water

BBA besteedt veel aandacht aan overlast te water. Het project Overlast te water loopt nu 2 jaar. Het Meldpunt overlast te water is hiervan een belangrijk onderdeel. Door de meldingen die daar binnenkomen is er goed zicht gekomen op de overlastproblematiek: snelheids- en geluidsoverlast vormen de belangrijkste klachten. Het Meldpunt is opengesteld voor heel Amsterdam, het is 24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar op 625 00 99.

BBA werkt samen met de met de waterpolitie KLPD om bijvoorbeeld schippers aan te houden die te hard varen of geluidsoverlast veroorzaken. Daarnaast zijn er veel verwaarloosde vaartuigen in Amsterdam. Deze worden illegaal beslapen, wat veel overlast veroorzaakt. Samen met de KLPD, de GG&GD en de stadsdelen wil BBA in 2004 een inhaalslag maken en veel vaartuigen verwijderen. Met vrijwilligers van de Schepen Binnenstad Amsterdam is er ook dit jaar weer gesproken over de communicatie over de vaarregels voor de pleziervaart. Op hun verzoek is er een gele reminder van de belangrijkste gedragsregels meegestuurd met het vignet voor de pleziervaart:

LET OP

- **De maximum vaarsnelheid is 7,5 km per uur, tenzij u daarmee hinderlijke golfslag veroorzaakt.**
- **Soms is er bij een lagere snelheid al sprake van een hinderlijke golfslag, houdt daarmee rekening als u door de bewoonde grachten vaart.**
- **Als u aanlegt respecteer dan de privacy van bewoners.**
- **Harde muziek en schreeuwen op het water veroorzaken veel overlast.**
- **Als u 's avonds laat vaart, wees dan extra stil.**
- **Overlast veroorzaken is niet toegestaan.**
- **Er zal vaker dan voorheen worden gecontroleerd op drankgebruik, snelheid en het voeren van lichten.**

Binnenwaterbeheer Amsterdam 2004

Zo zijn alle schippers weer op de hoogte. Het eindresultaat moet zijn: minder verwaarloosde vaartuigen, lagere vaarsnelheden, minder lawaai en schippers die rekening houden met omwonenden.

Schepen Binnenstad Amsterdam

Organisatie ter behartiging van de belangen van bootbewoners in de Amsterdamse binnenstad

POSTBUS 14757

1001 LG Amsterdam

Inspraakreactie van Schepen Binnenstad Amsterdam naar aanleiding van de behandeling van de evaluatienota “Overlast te water 2003”, gehouden op 11 maart 2004 in de Commissie Inrichting van de openbare ruimte van het Stadsdeel Amsterdam Centrum.

Door: Pien Schepel, Secretaris SBA.

SBA is een organisatie van woonbootbewoners van de binnenstad en vertegenwoordigt ca. 125 van de ongeveer 800 Amsterdamse woonboothuishoudingen. We hebben ons destijds opgericht om samen met overheidsinstanties te werken aan het leefbaar houden van het wonen op het water. Niet als klaagclub, want daarvan zijn er al genoeg, maar als volwaardig en gelijkwaardig gesprekspartner.

Een van de belangrijkste redenen voor oprichting van de SBA was de steeds toenemende overlast op het water, aangezwengeld door de wanorde die ontstond nadat een of andere voetbalfestiviteit het leven van een groot aantal woonbootbewoners veranderde. Van de aanvankelijke voetbaleuforie bleef niet veel meer over nadat hun huis werd betreden door soms honderden supporters die boten deden zinken of zwaar beschadigden.

Sinds de oprichting zijn wij in gesprek met talrijke gemeentelijke instanties, waarvan de BBA één van de belangrijkste is. Helaas is ons aanvankelijke optimisme over deze contacten langzamerhand omgeslagen in scepsis. Want wat hebben die jaren van overleggen en praten nu concreet opgeleverd? Eén dag per jaar op Koninginnedag éénrichtingverkeer, en een overlasttelefoon.

In het rapport dat vanavond door u wordt besproken staat welke acties in 2004 zullen worden genomen om de overlast op het water aan te pakken.

Allemaal goedbedoelde maatregelen. Maar voor ons gaan ze niet ver genoeg. Ze bevinden zich allemaal in wat ik maar zal noemen: de “zachte” hoek. Het zijn “kleine” maatregelen, waar naar onze mening alleen de “grotere”, “harde” maatregelen een eind kunnen maken aan de overlast die niet alleen door woonbootbewoners maar ook door walbewoners wordt ervaren. Voorbeelden van de “zachte” acties zijn:

- Het vergroten van de bereikbaarheid van de overlasttelefoon. Een antwoordapparaat is inderdaad een verbetering;
- Het uitbouwen van de samenwerking tussen BBA en KLPD;
- Communicatie;
- Meer en beter handhaven, tenminste als daarvoor voldoende capaciteit is; (het addertje onder het gras hierbij is dat er **nooit** voldoende capaciteit is!)

Een maatregel uit de “harde” hoek is volgens mij het opruimen van wrakken, iets wat binnenkort voortvarend ter hand zal worden genomen. Maar dat is niet iets waarover het meest is geklaagd. Dat zijn de grote drie: **geluid, snelheid en afmeren**. Waaraan wij nog stank zouden willen toevoegen.

Het verminderen van de grote drie zal op een andere manier moeten worden aangepakt. De SBA stelt dan ook voor om de onderwerpen die op blz. 17 van het rapport "In de koelkast" staan, daar snel uit te halen. Het gaat daar om echt concrete, "harde" acties die, als deze worden ingevoerd, meteen resultaat zullen hebben. Want:

- Met eenrichtingverkeer of een vaarcirculatieplan is het afgelopen met de rondvaartboten die nog even snel een sprintje trekken om vóór de tegenligger met volle vaart onder een brug door denken te kunnen en op het laatste moment vol in de achteruit moeten schakelen om een botsing te vermijden met als resultaat zuiging door te hard varen, lawaai, stank en golven. Toename van het vaarverkeer maakt zo'n ingreep onvermijdelijk.
- Met een vaarverbod na middernacht is het afgelopen met het nachtelijk gelal en gebral.
- En met een verbod op Bayliners, jetski's, landingsvaartuigen en afgekeurde buitenboordmotoren in de Amsterdamse grachten is het afgelopen met die ongelofelijke teringherrie die die dingen maken.
- Met het afsluiten van bepaalde bewoonde gedeelten of rakken is het helemaal afgelopen met de overlast door rond- en pleziervaart.

Ik kan me voorstellen dat rondvaartrederijen moeite hebben met deze maatregelen. Uiteindelijk zijn zij een belangrijke inkomstenbron voor de stad. En ik gun alle toeristen een prachtige boottocht langs al het mooie dat Amsterdam te bieden heeft. Maar ondanks het afsluiten van enkele grachten of rakken blijft er nog genoeg moois over om van te genieten.

Geachte deelraadleden: ik houd mijn hart vast. De "grote drie" worden niet hard genoeg aangepakt. Er zal dus geklaagd blijven worden over geluid, snelheid en afmeren. Want de voorgestelde maatregelen zullen niet voldoende helpen om deze drie terug te dringen. Tot het uiterste getergde woonbootbewoners zullen doorgaan met het bekogelen van rondvaartboten met eieren. En we hopen dat het daarbij blijft. Wij hebben niet in de hand dat het ei niet opeens plaatsmaakt voor een steen of een stoeptegél.

Het is de afgelopen jaren steeds drukker geworden in de grachten. En met misschien weer zo'n mooie zomer als vorig jaar in het verschieft neemt de druk op het water en op onze leefomgeving weer toe en zullen er grenzen van tolerantie worden overschreden. Wij kunnen niet instaan voor de gevolgen.

Daarbij komt nog het volgende: wie heeft het in zijn hoofd gehaald om Canalbus toestemming te geven voor het organiseren van zogenaamde "hard rock cruises"? Leuk voor de binnenstadbewoner! En wat betekent de nota "Dynamisch gebruik van het water" voor ons? "Dynamisch" is hier synoniem voor een intensivering van het aantal vaarbewegingen van de toch al zo op de proef gestelde woonbootbewoner. Tenzij tegelijk met de invoering van het dynamisch gebruik van het water ook de invoering van een vaarcirculatieplan dynamisch zal worden aangepakt! Geachte deelraadleden: toon eens wat durf. De tijd en de tijdgeest zijn er rijp voor. Dat levert meer op dan weer een jaar praten en weer een rapport uitbrengen. Het wordt tijd dat de politiek haar verantwoordelijkheid neemt en duidelijke regels opstelt.

Liggeld niet marktconform, wel duurder

AS 18-2-04

AMSTERDAM - Wat heeft één jaar Projectbureau Wonen op Water opgeleverd? Bootbewoners, ambtenaren, bestuurders en belanghebbenden confererden vorige week over wonen op het water. Het wantrouwen tussen bewoners en gemeente is nog lang niet doorbroken.

Een jaar is kort, voor de zware opdracht het complexe dossier vlot te trekken. Pro-

jectleider Maarten Voster: „We zijn er nog niet.”

Plannen zat, dat wel. Zo is erfpacht op het water van tafel, en komt er de zogeheten 'aanlegovereenkomst' voor nieuwe ligplaatsen: een soort goodwill-som, waarmee de gemeente kosten terughaalt en de handelswaarde van een ligplaats zelf incasseert in plaats van deze geheel aan de bootbewoner te gunnen.

Organisaties van bootbewo-

ners laken deze constructie, die volgens hen 'rammelt'.

Projectleider Maarten Voster: „Het is nieuw en dus 'juridisch terrein verkennen.'”

Volgens Voster is er meer bereikt: „We zijn het er bijvoorbeeld over eens dat de welstandseisen simpeler moeten, meer aan de stadsdelen moet worden overgelaten en minder aan de Welstandscommissie. Ook wordt er serieuzer dan ooit nagedacht over uitbrei-

ding van het aantal woonbootlocaties. En woonboten krijgen eindelijk huisnummers, is ook een resultaat.”

De woonbootorganisaties blijven echter cynisch. Woordvoester Jantien de Laaf: „Het Projectbureau moet efficiënter, oplossingsgericht, met kundige mensen werken. Als de werkwijze niet verandert, dan geven wij het op.”

Voster: „Dat trek ik me aan. Het is zaak dat we de komende

tijd resultaat boeken op onderdelen waarbij bewoners iets te winnen hebben.”

Zoals de vrees dat het liggeld onbetaalbaar wordt? Voster: „Die discussie hangt van de Hoge Raad af. Die buigt zich over de vraag of liggeld louter kostendekkend moet zijn.”

Wethouder Duco Stadij, bij de opening van de conferentie aanwezig: „Niet marktconform, wel duurder. Hoeveel? Geen idee.”

“Geachte redactie”

GEEF ONS EEN BUITENBOORDMOTORLOZE ZONDAG

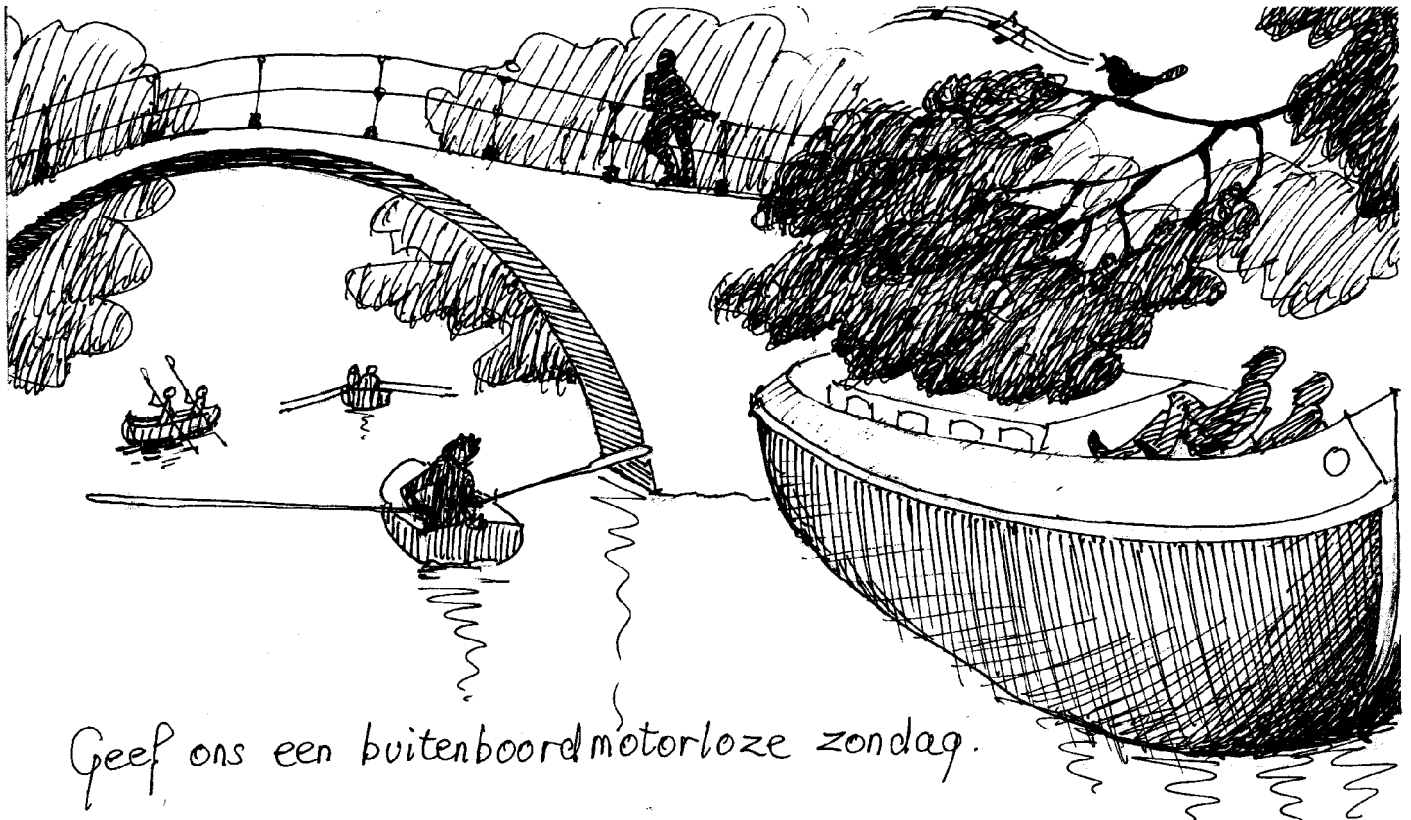
Heeft u dat wel eens- dat u probeert om een zondagmiddag op een rustige manier door te brengen, en dat er dan zo'n kanjer van een bromvlieg om uw hoofd gaat cirkelen? Wij hebben dat altijd, als de zon schijnt en de kinderen niet op school zijn. De bromvliegen in kwestie zijn rubberbootjes, voorzien van buitenboordmotor, die als speelgoed dienen. Omdat de kleine bezittertjes van dat moois niet ver weg mogen, blijven ze rondjes draaien, en omdat ze eigenlijk niks te doen hebben rommelen ze maar wat aan de gashendel.

Dit is de rand van een randprobleem, natuurlijk, zeker als je het van het standpunt van de overheid beziet. Dus wordt er niets aan gedaan. Het hele randprobleem is de groeiende stroom pleziervaartuigen, waarvan zo ongeveer de helft alle geluidsnormen overschrijdt. Daarom hebben wij aan de gemeente Amsterdam gevraagd om de instelling van een buitenboordmotorloze zondag. Natuurlijk helpt dat niet tegen waterscooters, en het helpt ook niet tegen de vaartuigen die door het leger zijn gedumpt- met reden want de vijand kan ze aan de overkant van de waterlinie horen aankomen. Maar we dachten zo: je moet ergens beginnen. En daarom vragen we iedereen die het hiermee eens is om de briefkaart los te knippen, (te ondertekenen en op te sturen naar B&W. Een postzegel plakken of in de brievenbus van het stadhuis gooien. Het is ook mogelijk bij de gemeente aandacht te vragen door middel van een raadsadres. Bijvoorbeeld:

ADRES AAN DE GEMEENTERAAD

Terwijl de geluidsoverlast van het wegverkeer- dankzij de inspanningen van de overheid- steeds minder wordt, neemt het lawaai van de pleziervaart alleen maar toe. Daarom zien wij, bootbewoners, het zomerseizoen met bezorgdheid tegemoet. Zodra het mooi weer wordt komt er een stroom pleziervaarders op gang, waarin velen zich voortbewegen met het lawaai van een pizzakoerier en de snelheid van een rollator. Die stroom houdt vaak aan tot diep in de nacht. Geluidsnormen zijn er niet, of worden niet gehandhaafd. Daarbij komt dat geluid zich door het water beter voortplant dan door de lucht, zodat de overlast binnen in een stalen schip vaak nog groter is dan erbuiten. Daarom vragen wij u om minstens één buitenboordmotorloze zondag in te stellen. Niet alleen helpt u bootbewoners en rustzoekers aan een prettige zondag, het kan ook een stimulans zijn voor waterrecreanten om kennis te maken met de geluidloze en milieuvriendelijke manieren van voortstuwing, zoals zeilen, elektrisch varen, kanoën, waterfietsen of roeien.

A. Leeuwenberg cs.



Geef ons een buitenboordmotorloze zondag.

“Geachte redactie”

Dat stuk over problemen met de postbezorging heb ik met een zeker genoegen gelezen. Ik blijf niet de enige te zijn die veel problemen heeft (gehad) met PTTpost. Die problemen dateren al van voordat ik op een woonschip ging wonen. Destijds had ik een postbus en daarin kreeg ik wekelijks post voor iemand anders. Een goedkope en gemakkelijke manier voor het geprivatiseerde bedrijf met de overbelaste medewerkers om probleempost kwijt te raken. Nadat ik een tijdje gratis mijn medewerking had verleend, heb ik bezwaar gemaakt ook omdat men op deze wijze mijn vertrouwen in de postbezorging ondermijnde. Nou dat had ik beter niet kunnen doen. De gesloten bedrijfscultuur brengt mee dat de boodschapper van het slechte nieuws gestraft wordt. Mijn postbus werd geblokkeerd en ik moest verantwoording komen afleggen bij het afdelingshoofd. Ik heb meerdere keren geprotesteerd tot in Den Haag aan toe. Dat veranderde naar mijn mening niets.

Als bootbewoner heb ik een uniek adres gekregen ter vervanging van een drietal typische bootadressen. De problemen met dit unieke adres kwamen vooral van Gemeentebelastingen. Die bureaucratie heeft tot op heden problemen met de juiste adressering. Ook omdat Gemeentebelastingen een hele reeks oude adres-

aanduidingen in de computers bewaart en medewerkers daar een oud adres uitpikken als ze beseffen dat het om een boot gaat. Diep ingeroeste gewoonte zeker. En die bureaucratie laat je ook jaren brieven schrijven omdat ze bij een nieuw adres de kortingen voor alleenwonenden staken en dan weer helemaal bij het register moeten nagaan.... etc.

Jarenlang werd een deel van mijn post in een aangrenzend postcodegebied op hetzelfde huisnummer bezorgd. De laatste tijd werd ik daar door die mensen over opgebeld. Als ik dan de hoofdbesteller belde, werd de post opgehaald en dezelfde dag bezorgd.

Wat zouden wij kunnen doen om de kwaliteit van de postbezorging te verbeteren.

- Eerst zelf brievenbusvervuiling voorkomen en bestrijden. Zelf de nodige aandacht besteden aan correcte adressering en aan uw adreswijzigingen. De toezending van post van vroegere bewoners proberen te stoppen.

- Voor post die verkeerd bezorgd is stellen veel mensen zich meewerkend op. Zij lossen gratis de problemen van PTTpost op door de poststukken weer in de brievenbus te doen. Daarbij lijkt het mij van belang op de envelop aan te geven dat en op welk adres het stuk verkeerd bezorgd werd. Dit om contact mogelijk te maken en gezamenlijke actie richting PTTpost. Door het

ontbreken van dit contact duurde het verkeerd bezorgen jaren voort; steeds weer die brieven met verkeerd bezorgd erop. En met gezamenlijke actie was het binnen een maand afgelopen.

Als u het onbezoldigde werk voor PTTpost zakt bent zou u zich tot de 'Stichting Kwaliteitsbevordering Postbezorging' moeten kunnen wenden. Die stichting haalt die poststukken bij u op, betaalt u 39 eurocent voor uw moeite en doet de verzamelde post voor 78 eurocent over aan PTTpost.

Ook voert de stichting de noodzakelijke processen om af te dwingen dat PTTpost zich aan de postwet houdt. Op correcte wijze de post bezorgen houdt in, bezorgen op naam van de geadresseerde. Als je erover praat ziet PTTpost problemen. Dan zou iedereen een naambordje aan de deur moeten hebben. Vaak worden postbussen door meerdere personen gebruikt. Volgens mij allemaal overkomelijke problemen en een naambordje aan de deur wordt ook gestimuleerd door woningbouwverenigingen om de leefbaarheid te bevorderen.

Het laatste nieuws

Op 3 december bel ik Stadsdeel Amsterdam Noord om aan te dringen op een spoedig invoeren van unieke nummers voor woonboten. Het gaat om een kade met even en oneven huisnummers, dus de schepen zouden een toevoeging, bijvoorbeeld een W achter het huisnummer moeten krijgen.

afzender:

naam:

adres:

handtekening:

post-
zegel
plakken

aan het college van B & W

- commissie OSW

Amstel 1

1011 PN Amsterdam

De behandelend ambtenaar zegt dat dat niet kan omdat zo'n toevoeging in strijd zou zijn met de wet op de privacy. Dan nog kan je aan het nummer zien dat het om een woonschip gaat. Hij bespreekt een en ander in de werkgroep handboek adressering. Binnenkort komt er een nieuw handboek uit.

M. Pool

“Geachte redactie”

Hierbij twee recente post(code)-perikelen:

-Van de Heilige Nicolaas Parochie ontving ik een brief met als huisnummer AB 99999. De knappe postbode (of een aardige buur) wist 'm te bezorgen. Hoera. Maar hoe weet Sinterklaas dat ik ooit in een Haagse Katholieke kerk gedoopt ben en jaren later op een Amsterdamse woonboot belandde? Die rare adressering komt vast van big brother burgerlijke stand. Zou ik bij de overheid als katholiek geregistreerd staan? Wonderlijk, ik ben van alle gezindten.

- Ruim twintig jaar werk ik bij een bedrijf in Noord. Nu krijg ik opeens recht op reiskostenvergoeding. Mijn werkgever berekent de reisafstanden met een postcode-computer-programma, maar mijn postcode bleek onvindbaar of wegbezuinigd. Met een geleende walcode is dat probleem nu opgelost. Wanneer krijg ik van de PTT/KPN/TPG bericht dat mijn oude postcode afgepakt is? Welke moet ik voortaan gebruiken? Waar blijft het aanbod van gratis vijftig adreswijzigingen?

Paul

Bruggen op slot

Uit bezuiniging kunnen binnenkort enige ophaalbruggen nabij het Prinseneiland en Westerdok niet meer open als van ouds. Een van de slachtoffers is de monumentale Sloterdijkbrug. Mocht een (woon)schipper naar de helling moeten, dan is tijdige waarschuwing vereist om een dure kraan ter plekke te krijgen. Het zelfde droeve lot treft de bruggen over de Realengracht (Zandhoeksbrug) en Zoutkeetsgracht (Petemayenbrug). Vooral de verstarring van die laatste brug is opmerkelijk, omdat de Zoutkeetsgracht de officiële noodroute voor de binnenvaart is bij eventuele stremming bij de Westerkeersluis. Wat zou het aardig zijn als de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB) zich eens sterk zou maken voor het behoud van klassieke handbewogen bruggen.

Vaarschool Grietje twintig jaar

Dit werd op 15 februari gevierd met een 'open boot'. Belangstellenden scheepten zich in voor een kennismakingstochtje door de grachten met het lesschip Doerak. De school (Prinsengracht t/o 187) geeft ook theorielessen voor de examens vaarbewijs 1 en 2, marifonie en GMDSS voor de zeevaartmarifoon. Voor de Frankrijkvaarder heeft Grietje een cursus scheepsfrans ontwikkeld.

www.vaarschoolgrietje.nl

De Witte Boot (slot?)

Woonboot De Liève (nu Musard geheten) mag blijven liggen in de Prinsengracht. Het probleem met het bestemmingsplan geldt enkel aan de overkant. Daar geldt tegenwoordig een zogenaamd conserverend bestemmingsplan, waarbij de schepen niet groter mogen zijn (of worden) dan de op de plankaart getekende vakjes. Wel heeft stadsdeelbestuurder Guido Frankfurth bedongen dat bij de eerstvolgende hellingbeurt het schip van kleur moet gaan verschieten. De Welstandscommissie gaat dan bepalen wat er in de plaats komt van het historische wit. We zijn benieuwd, maar wachten af. Wordt het stoepand-grijs zoals de Blauwbrug, de roomkleur van Carré, NEMO-groen of mag misschien toch weer dat hagelwit van zwaan of meeuw of sneeuw? Er is al genoeg met modder gegooid.

Amsterdam stopt subsidie waterboot

Waterboot Amsterdam BV zag zich genoodzaakt vanaf februari geen drinkwater meer te leveren aan binnen- en woonschepen in Amsterdam, omdat de gemeente Amsterdam per 1 januari de subsidie van 24.000 euro per jaar beëindigde. Volgens directeur C. Aben van Waterboot Amsterdam wordt levering daardoor zo verliesgevend dat hij ermee moet stoppen. Waterboot Amsterdam leverde de laatste jaren zo'n 7000 ton drinkwater per jaar aan de beroepsvaart en de woonschepen rond het IJ en het Buiten-IJ bij Schellingwoude. De schepen betaalden 4,50 euro per ton en zonder subsidie wordt dat zeker 9,50 euro.

Adjunct havenmeester A. Hiemstra van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam vindt dat de subsidie al jaren elke grond mist. 'De regeling was bedoeld voor levering aan binnenschepen met een tank van 300 liter, die hier wekenlang aan de beurs lagen. Voor zulke kleine hoeveelheden kun je geen schip in de vaart houden. Maar die tijd is voorbij'. Hiemstra voelt zich niet verantwoordelijk voor de situatie. Het is Aben die besluit te stoppen met leveren van drinkwater aan woonschepen. Bovendien vallen woonschepen onder de verantwoordelijkheid van de stadsdeelraden en de dienst Binnenwaterbeheer en niet onder het Havenbedrijf. De gemeente heeft inmiddels erkend dat een flinke groep woonbootbewoners in problemen dreigt te komen. Een week na Aben's aankondiging te stoppen met leveren heeft de gemeente de beëindiging van de subsidie opgeschort tot 1 april. De komende drie maanden wordt bekeken of er andere mogelijkheden zijn om de kleinschalige levering van drinkwater aan binnenschepen en woonschepen financieel te ondersteunen.

De Zeehond

Tot ons verdriet missen we in het Oosterdok op onze klassieke ABC-oudjaarsplek Ed. Gelukkig heeft hij het partyschip de Zeehond overgedragen aan de heerlijke nieuwe eigenaar Woedy Woet. Iedere woensdagmiddag vanaf 14.00 zoekt deze goochelaar de assistentie van kinderen (vanaf vijf jaar) om te helpen in zijn Tricky Theater vol geheimen. Woedy is komisch, absurd en helder als een zonnebril. Neem lange mouwen mee, een hoge hoed mag ook. Limonade wordt getoverd plus wat lekkers op je bord. In de avond is hier het Tricky Theater Restaurant vol verrassingen (woensdag t/m zondag). U kunt dan in alle rust genieten van een maaltijd waaruit zal blijken dat niet alleen Woedy een tovenaer is.

De Zeehond ligt niet meer ingeklemd tussen Drijfchinees en Botel, maar dobbert tussen Drijfchinees en NEMO, Oosterdokskade 10. www.trickytheater.nl tel. 6269383.

IJburg krijgt de Munt

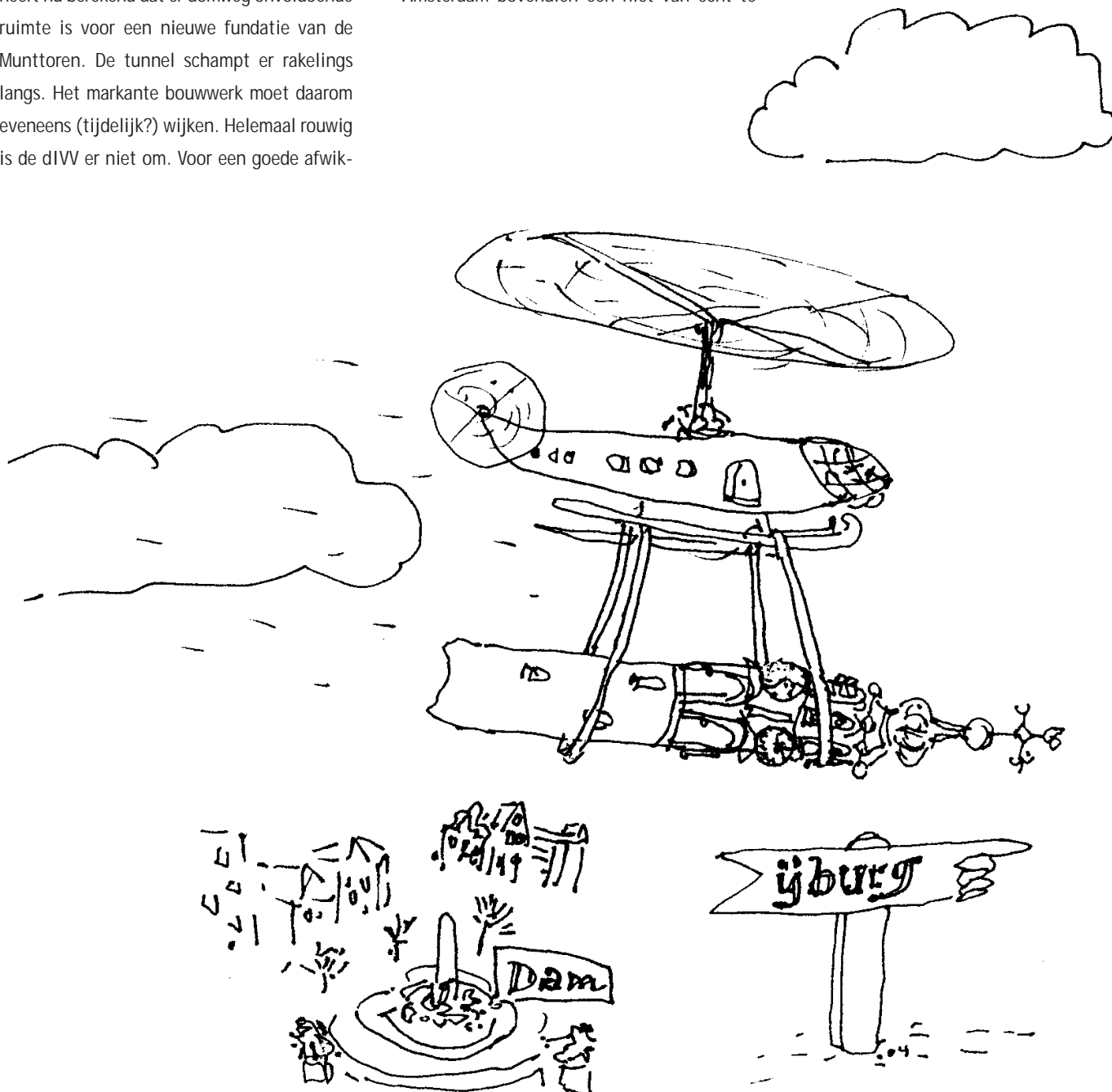
Het zat er al een tijdje aan te komen. De Munt staat hinderlijk in de weg voor de bouw van de NoordZuid-lijn. Om de Beurs van Berlage te behouden ging al voor vele miljoenen de grond in. De Bijenkorf houdt zijn hart vast. Wat te dicht op het tracee staat, zoals bruggen, verzakt door het trillen en het boren. De monumentale zuil van de voormalige Nieuwezijds Kapel verhuisde enige jaren geleden daarom al van het Rokin naar een opslag in Noord (bij het ventilatiegebouw van de IJ-tunnel). Het ingenieursburo van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) heeft nu berekend dat er domweg onvoldoende ruimte is voor een nieuwe fundatie van de Munttoren. De tunnel schampt er rakelings langs. Het markante bouwwerk moet daarom eveneens (tijdelijk?) wijken. Helemaal rouwig is de dIVV er niet om. Voor een goede afwik-

keling van het verkeer is het Muntplein nu al veel te krap bemeten. Eventueel zou over tien jaar de Munt weer kunnen terugkeren op de oude plek, maar nog liever een paar metertjes westelijker.

Voor deze nieuwe (financiële) tegenvaller is een creatieve oplossing bedacht. De bouwconsortia van IJburg willen de toren graag op het Steigereiland hebben. Zo krijgt deze nieuwbouwwijk aan het IJsselmeer een fantastische allure. Enkhuizen heeft zijn Dromedaris, Lelystad de Batavia, Amsterdam de Schreierstoren en IJburg de Munt. Het zou een geweldige aantrekkingskracht hebben op potentiële woningkopers. Het hoeft de Gemeente Amsterdam geen cent te kosten. Als de metro over vele jaren klaar komt, krijgt Amsterdam bovendien een niet van echt te

onderscheiden replica cadeau op de plek naar keuze. Op de huidige locatie verdringt de Munt eigenlijk toch al tussen de hoge gebouwen (Carlton, etc.), maar dat is een bestuurlijke zorg voor later. B en W hebben zich laten overhalen vanwege de grote tijdsdruk. Elke bouwvertraging van de metro kost immers miljoenen. Een andere oplossing voor behoud was noch technisch noch financieel voorhanden. Tot en met woensdag 31 maart is de Munt nog op de oude plek te bewonderen. Rond middernacht begint de spectaculaire verhuizing per zware vrachthelikopter van de Bundeswehr. Naar verwachting kan vanaf 7.00 uur het Muntplein weer vrijgegeven worden voor het doorgaand verkeer.

Binnenkrant, maart 2004



Nieuws uit stadsdeel Zuider Amstel

Na jarenlange frustrerende discussies tussen wethouder Beving en de waterbewoners is op 24 februari 2004 de nota "Wonen op de Amstel geregeld" in de raadsvergadering besproken. Moties werden ingediend, waarvan sommigen werden aangenomen.

De PvdA stelde voor het opdelen van de Amsteloever in een stedelijk en landelijk gebied te laten vallen. Het voorstel van de CDA hield in dat de bewoners hun schip door een scharck of ark mogen vervangen, wat nu nog wel mag in het stedelijk maar niet in het landelijk deel. Als deze voorstellen worden overgenomen zou dit een winstpunt zijn. Vooral voor de al wat ouder wordende woonschipper, die steeds meer moeite krijgt met het vele onderhoud. Verder is voorgesteld dat schepen en arken vanuit de buitenkant gemeten, 15m uit de kant mogen liggen. Dat geldt

niet voor dubbelliggers. Dan wordt de maat 15m plus de breedte van het tweede schip. Alle vloten en steigers met een oppervlak groter dan 25m², bestaande uit betonnen drijvers, mogen blijven liggen tot het schip wordt verkocht, vervangen of vererfd. Ook dit is een verbetering ten opzichte van de oude nota. Beving wil het begrip 'zichtvlak' in de nota opnemen. Dit betekent dat het zijaanzicht niet meer dan 60m² mag zijn. De ark wordt - bij een maximum toegestane lengte van 20m en een hoogte van 3m - korter, wanneer hij boven de 3m uitsteekt. De hoogtemaat wordt maximaal 5m.

Germaine Groenier van de Werkgroep Woonboten Zuider Amstel wil op deze punten nog geen reactie geven. Het is onduidelijk wat Beving met de voorstellen en moties gaat doen. Wat hierna gaat spelen is de herinrichting van de

Amsteloever, de invoering van welstandseisen en het opnemen van de 73 woonschepen in het bestemmingsplan. Daarna krijgen zij een langlopende overdraagbare ligplaatsvergunning.

Het Martin Luther Kingpark

Arkbewoner Woltjer spant doorlopend rechtzaken aan tegen het dagelijks bestuur om het verder verwoesten van dit park tegen te gaan. Na het omzagen van vele bomen ligt het werk vanaf oktober 2003 stil. De omstreden zitrand mag niet meer worden ingegraven, om beschadiging aan de nog bestaande bomen te voorkomen. Struiken zult u in dit park niet meer vinden. Woltjer steggelt met het dagelijks bestuur over de vraag of voor de zitranden niet een bouwvergunning nodig is. Er is een onafhankelijk bomenexpert aangesteld die bij de komende werkzaamheden goed in de gaten moet houden dat er geen verdere schade wordt aangericht.

Waterwonen handig en hip

De traditionele bootbewoners en toekomstige 'waterwoners' hebben één ding gemeen; ze wonen *op* het water. Als de plannen doorgaan, bewonen de toekomstige 'waterwoners' echter geen (varende) woonschepen, maar drijvende flatgebouwen, aanleunboten of drijvende drive-in woningen waar je aan de voorkant je auto onder een afdak kunt parkeren en aan de achterkant met je bootje binnen kunt varen.

Zo meldde het Amsterdams Stadsblad 21 januari dat in maart waarschijnlijk een omgebouwd cruiseschip onze kant opkomt om in de Houthavens woonruimte te bieden aan tweehonderd studenten. Woningcorporatie Rochdale heeft het oude cruiseschip gekocht en laten ombouwen in Griekenland. Het Parool berichtte op 14 februari dat de Verenigde Amstelhuizen, eigenaar van 23 verzorgings- en verpleeghuizen met 2500 bewoners, een locatie zoekt voor minimaal acht 'zorgboten', ofwel woonarken voor tientallen langdurig zieke ouderen. De woonarken zijn bijna zeven meter breed en 22 meter lang en bestaan uit twee verdiepingen. De bak is van beton met daar bovenop een houten constructie met gemiddeld zes kamers. Het bijzondere is dat de boten aan elkaar gekoppeld kunnen worden en het aantal kamers dus desgewenst kan krimpen of groeien. De zorgboten zijn een kwart goedkoper dan een voorziening aan de wal. Naast permanente huisvesting, zouden de zorgarken tijdelijk als 'aanleunboot' bij een verzorgingshuis worden neergelegd. De meest futuristische nieuwe waterwoonconcepten worden ontworpen voor IJ-burg, waar een luxe watervilla met carport wel eens het summum van woongenot kan worden. Maar het zou toch verbazen als bij dergelijke berichten niet wordt gezegd dat de watervilla's eigenlijk moeten worden aangemerkt als onroerend goed (zie Staatscourant 2 februari). Je hoort er kennelijk pas echt bij als je OZB betaalt. De eerste stap in deze richting is inmiddels gezet door de Hoge Raad, die bepaalde dat als een waterwoning is vastgelegd aan minimaal twee palen er sprake is van onroerend goed.

VVD: Wonen op water bevorderen

AMSTERDAM - Het college moet wonen op het water actief bevorderen, om woningnood tegen te gaan. Dat vindt de VVD-fractie. Om doelgroepen als jongeren, studenten, politieagenten, onderwijzers en verplegers te behouden voor de stad, moeten snel creatieve oplossingen voor het gebrek aan huurwoningen komen, schrijft de VVD in een nota. Initiatiefgroep Stichting Wonen op het Water laat weten wooneenheden op schepen te kunnen aanbieden voor 250 euro per maand.

AS 4-2-04

Uit: *Schuttevaer 14-2-2004*

Onder stoom door A'damse grachten

Bezoekers van het Scheepvaartmuseum kunnen dit jaar met het stoomschip Christiaan Brunings een tocht door de Amsterdamse grachten maken. Het meer dan honderd jaar oude schip wordt voortgestuwd door een kolengestookte stoommachine van 375 pk. Het schip, ooit directieschip en ijsbreker, ligt sinds 1968 bij het Scheepvaartmuseum en wordt onderhouden door vrijwilligers.

De Christiaan Brunings vaart op 11 en 12 april, 17 en 18 april, 1 en 2 mei, 29 en 30 mei, 12 en 13 juni, 10 en 11 juli, 14 en 15 augustus, 11 en 12 september, 30 en 31 oktober en 21 november. De vertrektijden zijn 12, 13.30 en 15 uur. Het schip is een uur later weer terug.

Kaarten kosten 2,50 euro en zijn één uur voor de afvaart verkrijgbaar. Reserveren is niet mogelijk.

Uit: *Schuttevaer 20-12-2003*

Perspectief voor woonboten Ringvaart

De Raad van State is er niet van overtuigd dat de woonboten in de Ringvaart om de Haarlemmermeerpolder de scheepvaart belemmeren. Daardoor lijkt de geplande legalisering van de woonboten een grote kans van slagen te hebben.

Met een nieuw bestemmingsplan wil de gemeente Haarlemmermeer ruim tachtig ligplaatsen legaliseren in het deel van de Ringvaart ter hoogte van Badhoevedorp en Nieuwe Meer. De Raad heeft bezwaren van diverse walbewoners definitief afgewezen.

Op één punt is het bestemmingsplan nog niet rond: de toegestane breedte van de woonboten. De provincie Noord-Holland staat grotendeels achter het plan, maar vindt een strook van tien meter water aan één zijde van de Ringvaart te breed.

De Raad van State stelt, dat niet aannemelijk is gemaakt dat de beroepsvaart zal worden gehinderd door ligplaatsen buiten een strook van 6,50 meter vanuit de oever. Een kwart van de woonboten is dan te breed, maar mag blijven liggen omdat de eigenaren rechten hebben opgebouwd. Het is de Raad niet duidelijk waarom de situatie verslechtert als voor alle boten een maximale breedte van tien meter geldt.

De provincie moet zich nu opnieuw over dit onderdeel van het plan buigen.

Uit: *Schuttevaer 6-12-2003*

Amsterdam verliest strijd tegen woonboot-eigenaar

De jarenlange strijd van J. Boerkamp voor een ligplaatsvergunning in stadsdeel Slotermeer heeft zijn vruchten afgeworpen. De Raad van State vindt dat de gemeente de vergunning ten onrechte heeft geweigerd. Waarschijnlijk krijgt de Amsterdammer nu wel zijn gewenste ligplaats tegenover de Krijn Breurstraat.

Al in 2000 weigerde Amsterdam de vergunning. De boot zou geen woonboot, maar een reinigingsbak zijn. Bovendien overschrijdt de 32 meter lange boot de maximaal toegestane lengte van 25 meter. Zijn beroep hiertegen werd dit jaar door de rechtbank in Amsterdam afgewezen.

De Raad van State fluit de Amsterdamse rechter nu terug. De rechtbank heeft het geschil ten onrechte beperkt tot de vraag of de weigering tot ontheffing terecht was. Volgens de Raad had de rechtbank zich echter moeten uitspreken over de nieuwe vergunningaanvraag. Ook Amsterdam heeft dat ten onrechte nagelaten, stelt de Raad.

Uit: *Schuttevaer 13-12-2003*

Amsterdammer mag woonboten niet wisselen

De wens van T. Genee om zijn legale botter te vervangen door zijn illegale rietaak is definitief geblokkeerd door de Raad van State. Genee ligt al geruime tijd met stadsdeel Westerpark overhoop over legalisering van zijn schepen. De botter HK 72 en de rietaak Praam liggen naast elkaar in de Houthavens, maar voor de rietaak is geen ligplaatsvergunning afgegeven. Omdat de rietaak er illegaal ligt besloot de gemeente handhavend op te treden. Genee heeft daar bezwaar tegen gemaakt, omdat hij liever op de Praam wil wonen. De gemeente negeerde het verzoek de HK 72 te vervangen door de Praam. Legalisering is niet mogelijk, stelt de gemeente, omdat dat indruist tegen het beleid de groei van het aantal woonboten in te dammen. De Raad van State bevestigt het oordeel van de rechter, dat er geen sprake is van een bijzonder geval, om niet over te gaan tot handhavend optreden.

Raadscommissie SO en Waterbeheer, 28-1-2004

Bestemmingsplan Silodam

Uit de voordracht van B en W:

- *Het aantal, de hoogte en de lengte van woon-schepen.*

Aan de bezwaren is gedeeltelijk tegemoet gekomen. De hoogte is, conform de bezwaren, teruggebracht van 5 naar 3,5 meter. De lengte is teruggebracht van 35 naar 32 meter. Wat betreft het aantal schepen zijn de zienswijzen niet gehonoreerd en is dit aantal in het ontwerpbestemmingsplan vastgesteld op maximaal 13. Dit om het steigerplan te optimaliseren en de investeringen die gedaan zijn voor het steigerplan en de nutsvoorzieningen betaalbaar te maken.

- *De drijvende tuin.*

De drijvende tuin is onderdeel van het door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundig programma van eisen Silodam, het stedenbouwkundig plan Silodam en de door het stadsdeelraad vastgestelde maaiveldinrichting Silodam. De drijvende tuin is een drijvende betonnen bak geworden van ca. 6 bij 30 meter met bomen en banken. Deze tuin is zeer gewenst, aangezien er maar weinig openbaar groen in de buurt is.



Kades, grachten en andere wateradressen in Amsterdam

Weinig Amsterdammers en taxichauffeurs, laat staan mensen van buiten, hebben een notie van het verschil tussen een adres aan een gracht en op een kade. Het heeft te maken met het soort water. Een gracht is van oorsprong een aangelegde waterweg in de stad voor het transport van (vooral) goederen. De gracht en de bijbehorende straat aan weerszijden hebben dezelfde naam, zoals Prinsengracht, Bloemgracht en Leidsegracht. Later werden grachten gegraven om een buurt op te leuken of een stukje natuur na te doen. Een kade is een bestrate oever van een waterloop met een eigen naam. De kade heeft meestal een andere naam dan het water en de kade aan de overkant heet meestal ook weer anders.

Meer dan twintig jaar woon ik op een ark in de Boerenwetering, aan de Ruysdaelkade tegenover nummer zoveel op de Ruysdaelkade. Voor wie het niet weet: de Boerenwetering loopt in het verlengde van de Spiegelgracht vanaf de Singelgracht door de kom, waar vijf waterwegen samenkomen en roeivereniging De Amstel zijn clubhuis heeft, tot aan de havenkom bij het RAI-complex. Omdat ik zelf geen auto rijd, neem ik van tijd tot tijd een taxi naar huis. De Boerenwetering heeft zelf geen adressen dus vraag ik de taxichauffeur mij af te zetten op de Ruysdaelkade bij nummer zoveel. De taxichauffeur die meteen weet waar de Ruysdaelkade is, weet dit in negen van de tien gevallen omdat op de Ruysdaelkade prostituees klanten ontvangen. De overige tien procent vertel ik dat het aan de overkant van de Hobbemakade is of ik wijs ze de weg tijdens de rit.

De Boerenwetering was er waarschijnlijk al voordat Amsterdam werd gesticht en werd vroeger door de boeren en tuinders gebruikt voor vervoer van mensen, goederen, vee en groenten naar de stad. De namen Ruysdaelkade en Hobbemakade sluiten aan bij de straatnamen in de 19^e eeuwse stadsuitbreiding naar het zuiden. Tegenwoordig wordt de Boerenwetering vooral gebruikt door roeiers, plezierbootjes en rondvaartboten voor het vervoer van kuddes toeristen of feestvierders. De Boerenwetering is waarschijnlijk van oorsprong een natuurlijke waterloop net als bijvoorbeeld de Schinkel, de Amstel en het IJ. Er zijn ook waterlopen met een eigen naam die gegraven zijn zoals de Singelgracht, de laatste verdedigingsgracht rond Amsterdam. Ook hier hebben de kades aan weerszijden verschillende namen, die zelf ook weer niet gelijk zijn over de hele lengte, bijvoorbeeld achtereenvolgens Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade voor de zuidoever.

De naamgeving van kades is lang niet consequent en soms ook verwarrend. Zo zijn er twee Jacob van Lennepkades en het water ertussen heet Jacob van Lennepkanaal. Bij de Schinkel heet de ene oever wel Schinkelkade en de andere oever Sloterkade. De Amstelkade loopt niet langs de Amstel, maar langs het Amstelkanaal. Een deel van de oever van de Amstel heet Amsteldijk met aan de overkant de Weesperzijde en meer naar het centrum heet de oever Amstel. Woon je daar in de Amstel, aan de Amstel tegenover nummer zoveel op de Amstel?

Felix van Rijn

Uit van Dale:

gracht (de ~, ~en)

- 1 gegraven water, kanaal, met name rondom een vesting of door een stad
- 2 de straat langs een stadsgracht
- 3 [Belg., niet alg.] sloot

ka-de (de ~, ~n/~s)

- 1 beschoeide of gemetselde oeverstrook, waaraan de schepen kunnen aanleggen => *ka, kaai, wal*

AGENDA:

**DE VOLGENDE ABC VERGADERINGEN
ZIJN OP:**

DINSDAG 6 april 2004

&

DINSDAG 1 juni 2004

20.30 uur: IN WIJKCENTRUM d'OUDE STADT
(Nieuwe Doelenstraat 55, bij de Munt).

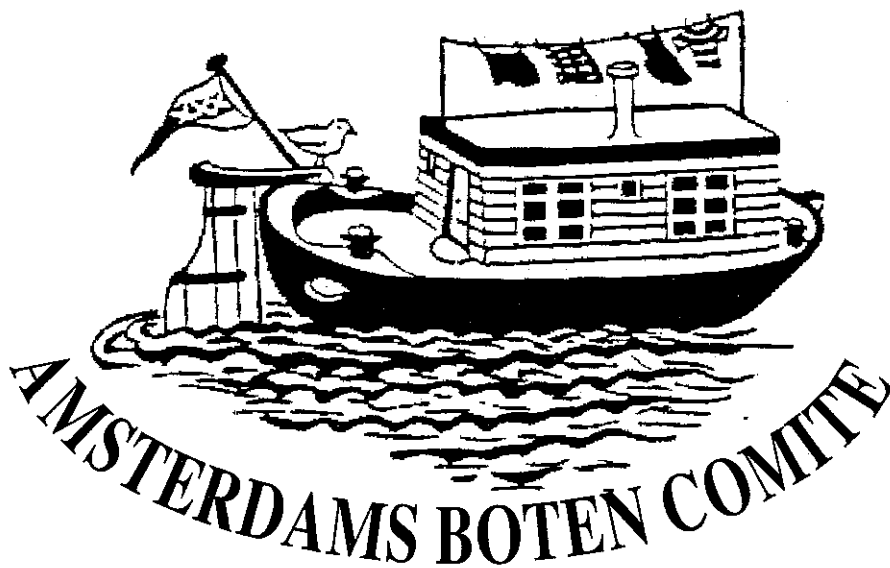
Redactieadres:

Amsterdamse Woonbotenkrant
Prinsengracht t.o. 1095
1015 AZ Amsterdam
telefoonnr. 6250218

Wilt ook u de
Amsterdamse Woonbotenkrant
ontvangen,
maak dan uw donatie over
(€ 6,82 meer mag)
op girorekening 4603665
ten name van het
Amsterdams Boten Comité.

www.amsterdamsbotencomite.nl

info@amsterdamsbotencomite.nl



Aan deze krant werkten mee:

Antonia Granneman, Johan van Biemen, Corina Teunissen van Manen,
Tinka Kleine, Margriet den Hooge, Paul Spoek,
Judith Hesp, Jan Minderman, Felix van Rijn en Katerine Keijzer