

# Redactioneel

In ons lentenummer berichtten we over de 'aanleg-overeenkomst'. Ditmaal laten wij de politici hierover eens uitgebreid aan het woord middels een ingekort verslag uit de commissie Stadig. Zo leert u uw volksvertegenwoordigers iets beter kennen. Besluiten over nieuwe vormen van betaling of verhoging van het liggeld volgen later.

Bootbewoners in de Vechtstreek kregen wel alvast een flinke precarioverhoging voor de kiezen. De gemeente Zaanstad wil de Roerende Ruimte Belasting invoeren en vraagt daarbij assistentie van de Amsterdamse Belastingdienst.

Van gestructureerde groei van wonen op het water is nog maar weinig te bekennen. Veeleer is sprake van uitkoop of verplaatsing. Enkele ligplaatsen bij het Amsterdamse Bos en bij het Flevopark worden opgeheven.

De VVD kwam met een opmerkelijk initiatief voor goedkope huisvesting te water en voor een vrolijk strandje aan het Oosterdok, Luud Schimmelpennink(PvdA) deed een laatste poging om de 'Witte Boot' alsnog uit de Prinsengracht te krijgen en Stadsdeel Centrum besprak de aanpak overlast te water.

Het laatste steigerplan voor het Westerdok viel niet in goede aarde en vele woonschippers togen naar het stadhuis. In deze krant een bijdrage van een insprekerster.

Voor het Amsterdamse binnenwater zijn vijf doorvaartprofielen opgesteld. Hiermee moet duidelijk worden hoe breed ergens een nieuwe ligplaats mag worden en welk formaat schip daar nog veilig kan passeren. Verder verscheen het rapport Water op Orde, een uitnodiging voor een schouw te water en tal van verslagen uit de werkgroepen van het project Wonen op Water. De Amsterdamse Adviesraad voor het Binnenwater (AAB), Amsterdamse Raad voor de Stedenbouw (ARS) en Amsterdamse Raad voor de Monumentenzorg (ARM) worden uit bezuiniging bijeengevoegd en ingekrompen.

De Visie op het water van de Binnenstad komt waarschijnlijk medio september in de inspraak. Dat zal ongetwijfeld beroering geven. Over knelpunten en smaak valt veel te twisten. Even later wordt het stoeien met nieuwe welstandsregels. Elk stadsdeel mag bepalen hoe strikt de regels worden. In het centrum kan zelfs de kleur van een brievenbus onderwerp van discussie worden.

Noteer nu alvast de vergadering van het Amsterdams Boten Comité op dinsdag 7 september. Uw steun en kennis kunnen we goed gebruiken.

Ondanks ons verzoek in de vorige krant bij de overmaking van de donatie voor het ABC duidelijk naam en adres in te vullen zijn er ook nu weer zo'n 25 overschrijvingen die wij niet kunnen thuis brengen. Wij hopen dat die donateurs de krant bij hun burens of vrienden zien liggen en contact opnemen met de redactie, zodat wij ze alsnog op de verzendlijst kunnen plaatsen!

## INHOUD

Betaling voor nieuwe ligplaatsen	1
Interview met Antonia Granneman	5
Overlast te Water	10
Project Wonen op Water	11
De Boerenwetering	12
De watermeter	13
VVD wenst sociaal wonen	14
Steigerplan Westerdok	17
Zwemmen in het Oosterdok	18
Berichten uit ZuiderAmstel	21



# Notitie betaling voor nieuwe ligplaatsen voor woonboten

(Commissievergadering Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer op 14 april 2004)

Dhr **Manuel** (D66) zegt dat ook wat betreft belastbaarheid alle Amsterdammers gelijk dienen te zijn. Woonbootbewoners betalen weinig en liggen in het uitzicht van walbewoners die erfpacht betalen. Het voorliggende plan is een poging die verhouding meer gelijk te trekken. Daar is zijn fractie het mee eens, evenals met het voorstel met nieuwe woonbootbewoners op nieuwe ligplaatsen een aanlegovereenkomst te sluiten en daarvoor een pilot uit te voeren. Voor de huidige woonbootbewoners wordt verhoging van de precarioheffing overwogen en is men in afwachting van een uitspraak van de Hoge Raad. Hij hoopt dat de wethouder het tot zijn nieuwe ambitie maakt om dit dossier in de komende twee jaar succesvol af te sluiten.

Mw **Kalt** (AA/DeGroenen) concludeert uit het stuk dat er geen beslissing kan worden genomen voor de uitspraak van de Hoge Raad er is, terwijl er wel om wordt gevraagd.

Dhr **Stadig** (wethouder) werpt tegen dat dit wel kan voor nieuwe situaties. Mw **Kalt** is het daar niet helemaal mee eens en vindt het juridisch heel ingewikkeld. Dit beleid is nog niet klaar voor besluitvorming. Zij wil het stuk ter kennisneming beschouwen. De gespreksronde met de organisaties dient eerst te zijn afgerond voor er een advies over de gevraagde beslissing kan worden gegeven. Een van de problemen is dat de woonbootbewoners niet centraalstedelijk zijn georganiseerd en dat de stadsdelen hun eigen beleid mogen voeren. Dat probleem is des te groter omdat er maar 2.300 boten in de stad liggen. Het is voor de betrokkenen heel lastig om er achter te komen welke regels voor hen gelden. Het voorstel met een speculatiebeding voor 30% inkomensafhankelijke lagere ligplaatsprijzen in te stellen heeft tot gevolg dat die na tien jaar niet meer bestaan. Dat betreurt zij. Zij zou die 'sociale ligplaatsen' willen handhaven en roept op daarover na te denken.

Mw **Buurma** (VVD) wijst erop dat het alleen gaat over de nieuwe plaatsen op IJburg en in de Houthavens. Zij heeft begrepen dat er slechts eenmaal een aanlegovereenkomst zal zijn die vervolgens overgaat in een ligplaatsovereenkomst en precario. De economische waarde van de ligplaats zou de basis moeten zijn volgens de richtlijnen op blz. 12. Haar fractie kan die werkwijze steunen. Bij sociale ligplaatsen werpt zij de vraag op hoe lang gebruikers daarvan gebruik mogen maken, met welke periodiciteit een inkomenstoets dient plaats te vinden, hoeveel van die plaatsen er moeten komen en wie de kosten daarvoor betaalt. Zij vraagt of het stuk bij een negatieve uitspraak van de rechter weer terugkomt naar de commissie. Dat doet haar opwerpen gewoon een huurovereenkomst te sluiten in plaats van een aanlegovereenkomst. Zij kijkt belangstellend uit naar de resultaten van het onderzoek over de woonlasten voor woonbootbewoners. Over die lasten hoort zij zeer uiteenlopende berichten. Verdere discussie zal volgens haar plaatsvinden als de hoogte van precario aan de orde is.

Dhr **Reuten** (PvdA) heeft met name gezien de aangekondigde extra gespreksronde geen behoefte er heel uitgebreid over te spreken. Hij wil wel een aantal vragen meegeven. Hij vraagt hoe moet worden omgegaan met de onzekerheid over het tijdstip van de uitspraak van de rechter. Het lijkt hem verstandig zich te bezinnen wie verantwoordelijk dient te worden voor de uitvoering van de aanlegovereenkomst. Hij wil een toelichting bij de 'niet-beoogd ligplaats innemen'. In 'Wonen op Water' zijn heldere afspraken gemaakt over het tijdspad. Daar dient men zich aan te houden of de uitkomst nu wel of niet naar ieders tevredenheid is. Hij wil duidelijkheid of de procedure correct is gevolgd of niet. In het laatste geval dient dat te worden hersteld.

Dhr v **Brug** (MM99) merkt op dat het probleem steeds kleiner wordt door-

dat het in aparte delen is opgedeeld. Wat nu voorligt is het makkelijkst onderdeel omdat het om nieuwe situaties gaat. Daarna kunnen de oude situaties daaraan gelijk worden getrokken. Dit vindt hij een slimme aanpak. Of het juridisch correct is, moet nog blijken. Hij heeft begrip voor het verzet van de woonbootorganisaties en bewondering voor de energie die zij daarin steken. Hij vindt dat de woonbootbewoners de laatste 40 jaar niet gelijk zijn behandeld. Zij hadden allerlei rechten niet die wel voor walbewoners golden, zoals rechten op een woning. Daardoor hebben zij alles op hun woonboot ingezet en veel geïnvesteerd. Daar horen zij nu niet voor te worden gestraft.

Dhr v **Poelgeest** (GroenLinks) vraagt waarom Mokum Mobiel dan met het principebesluit van erfpacht op het water heeft ingestemd.

Dhr v **Brug** antwoordt dat zijn fractie niet tegen erfpacht op het water was, maar wel tegen de manier waarop het gebeurt. Over de hoogte moet nog discussie plaatsvinden.

Dhr **Bakker** (SP) memoreert dat hij met genoemd besluit niet heeft ingestemd, maar heeft wel enig begrip voor de wens van het 'economisch afromen'. Het afromen behoeft een goede en haalbare aanpak. Dat is niet eenvoudig. Hij vraagt zich af in hoeverre de extra gespreksronde nog tot verbetering zal leiden. Die lijkt hem weinig zinvol, want in de bestuurlijke notitie wordt duidelijk een risico in het voorstel voor de afroming van de economische waarde aangegeven. Het kan zijn dat de pilot is bedoeld als proefballonnetje om er achter te komen of de rechter duidelijkheid gaat geven over de rechtmatigheid, maar ook dat het alleen er om gaat dit model in te voeren.

Dhr v **Poelgeest** is ervan uitgegaan dat dit een zware procedure is waarbij de wethouder daarom nu bij een soort tussenstand de mening van de commissie wil horen en dat er later een definitief voorstel komt. Het over-

leg met de woonbootorganisaties had beter gekund. De aanlegovereenkomst beschouwt hij als een vorm van eeuwigdurende erfpacht in een ander juridisch jasje, want men betaalt de som in een keer. De opzet is dezelfde, namelijk dat de gemeente van de waardeestijging van de plaatsen moet kunnen meeprofiteren, zoals ook op de wal gebeurt.

Mw **Kalt** brengt naar voren dat het alleen gaat over de eerste bewoner op een nieuwe boot. Daarna is de waarde van het schip verweven met de plek op het water.

Dhr v **Poelgeest** zegt dat dit het voorstel is over de aanlegovereenkomst. De uitwerking van genoemd principe is echter erg ingewikkeld. Hij zou de woonbootbewoner de keus willen geven tussen precario of erfpacht/aanlegovereenkomst. In het laatste geval verkoopt de bewoner als hij daar weggaat zowel de boot als de plek. In het eerst geval zijn de kosten lager en die zouden volgens spreker niet omhoog moeten. Dan verkoopt de woonbootbewoner bij vertrek alleen zijn boot. De plek wordt in dat geval door de gemeente verkocht waardoor de gemeente op dat moment de waardeestijging van de locatie krijgt. Mw **Kalt** merkt op dat de boot dan geen waarde meer heeft.

Dhr v **Poelgeest** wil een model waarin mensen een keuze hebben. Natuurlijk ontstaat het probleem dat de boot en de plek aan elkaar zijn verbonden. Misschien kan dit model technisch niet. Hij zou het echter de moeite waard vinden het te overwegen. Het is eerlijker tegenover de bewoners met vaak een laag inkomen en aan de waardevermeerdering van de plek hebben zij niets zolang zij daar wonen. Banken zijn weinig genegen daarop garanties te geven. Het voordeel van de erfpacht was de fiscale aftrekbaarheid. Het is de vraag of dat ook geldt bij een aanlegovereenkomst, want dat is een eenmalige betaling. Hij is benieuwd naar de uitwerking van de sociale ligplaatsen. Daarvan is hij een voorstander.

#### **Beantwoording**

Dhr **Stadig** antwoordt dat het over-

leg niet pas kan worden beëindigd als de laatste vraag van de woonbootbewoners naar hun bevrediging is beantwoord. De bewoners willen bij het voorstel van waardeafroaming in de Houthavens en op IJburg bijvoorbeeld alleen praten over de kostprijs en zij vragen die uit te rekenen. Het antwoord is dan nee, want daar dient het niet over te gaan. Hij wil praten over een prijsniveau dat aansluit bij de economisch waarde. Bij woningen is ook niet aan de orde wat het heeft gekost om de grond te maken. Op IJburg zou er dan overigens 450 miljoen euro bij komen. Hij is van plan dit dossier binnen deze termijn af te ronden. Successievelijk zullen alle onderdelen daarvan langskomen. Dat gaat goed. Hij is niet van zins te gaan recentraliseren. In het rapport 'Water op Orde' zijn verschillende verantwoordelijkheden helder onderscheiden. Water als systeem zit bij het Waterschap, het nautische is aan de centrale stad en water als onderdeel van de openbare ruimte is des stadsdeels. Het gaat hier nu alleen over IJburg en de Houthavens. Voor het overige is het wachten op de uitspraak van de Hoge Raad. Hij zou graag antwoord willen geven op de vraag wanneer die uitspraak komt, maar kan dat niet. Wat wel al kan, wordt gedaan. Bij de sociale plekken gelden dezelfde principes als op de wal, ook wat betreft de kosten. De grondexploitatie is een geheel, met dure en goedkope woningen. Dat is een beleidsmatig door de Raad vastgestelde gewenste differentiatie. Er zijn dan dus waterkavels die meer opbrengen en die minder opbrengen.

Mw **Buurma** vraagt of middelen betreffende de aanlegovereenkomst in een apart fonds komen.

Dhr **Stadig** antwoordt dat die wat hem betreft als baten in de grondexploitatie komen. Als de uitspraak van de rechter verkeerd uitpakt, komt het voorstel hier terug. Daarbij dient men te bedenken dat de gemeente tegenwoordig aan juridische kwaliteit-zorg doet. De juristen bekijken bij zo'n nieuw voorstel alle risico's. Alleen de betrokkene kan hierover naar de rech-

ter gaan. Dan zal de gemeente eerst stellen dat de eiser niet te goeder trouw is door na sluiting van de overeenkomst naar de rechter te lopen. Het risico is genoemd, maar acht hij niet groot.

Mw **Buurma** noemt het opvallend dat het VNG-model wel gebaseerd is op artikel 229.

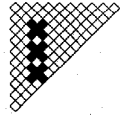
Dhr **Stadig** zegt dat artikel 229 en 228 hier los van staan. Daar gaat het over de bestaande woonboten. Bij de aanlegovereenkomst kan men de vraag stellen of de rechter het als een afgekochte huur zal beschouwen en zo ja, misschien met de conclusie dat er geen precario hoeft te worden betaald. Het Plan van Aanpak vat hij op als een aansporing het tijdspad serieus te nemen en tempo te maken. Desalniettemin leek een extra gespreksronde verstandig. Het streven is in juni aanstaande af te ronden. Het beeld van de sappelende woonbootbewoners klopt in sommige gevallen, maar er bestaan ook heel andere situaties.

Dhr v **Brug** wilde weten of het plan voor nieuwe ligplaatsen zal worden gebruikt om de bestaande situaties op te lossen, want anders wordt een scheve situatie in stand gehouden.

Dhr **Stadig** zegt dat het over IJburg en de Houthavens gaat. Hij hoopt dat door de extra gespreksronde over en weer meer begrip ontstaat. Als er geen overeenkomst komt, zal spreker zijn verantwoordelijkheid moeten nemen en kunnen betrokkenen weer inspreken. Dit is geen proefballon. Er is goed over nagedacht. Het is een pilot genoemd om te bezien of het werkt. Zo niet, zal er iets anders moeten gebeuren. Het is inderdaad een zware procedure. Hij zou niet van eeuwigdurende erfpacht willen spreken. Het is wel een andere juridische jas voor hetzelfde economische doel. De heer Van Poelgeest wil de woonbootbewoners een keus voorleggen waar zij niet blij mee zullen zijn, want de keuze voor alleen precario betalen betekent een dramatische verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Nu zijn de vergunningen overdraagbaar. Daarna kan men daarmee

bij de bank een hypotheek krijgen. Als dat wordt teruggedraaid, valt men terug op de situatie van 15 jaar geleden. Hij verwacht daartegen heel veel protest.

Dhr **Voster** (projectleider Wonen op Water) vult aan inmiddels bezig te zijn met de uitwerking van de sociale aanlegovereenkomsten en het blijvend maken daarvan. Daarbij wordt iets afgeweken van het model in de notitie. Het komt nu dichterbij het model voor de middensegment-hypotheek. Misschien zal zelfs de hele betaling in het kader van de aanlegovereenkomst als renteloze en aflossingsvrije schuld worden geaccepteerd. Dan is er geen probleem met een antispeculatiebeding. Op het moment van de verkoop kan de schuld worden ingelost. Het lijkt in alle opzichten, ook fiscaal, een goede optie te zijn. Het is wel moeilijk dit blijvend voor een ligplaats te regelen. De middensegmenthypotheek (AMH) stopt na de eerste eigenaar. Ondanks het juridisch onderscheid worden de woonboot en de ligplaats een eenheid. Het uiteen halen daarvan is niet nastrevenswaardig, want een boot zonder ligplaats is waardeloos. Hij is bereid zich nader te bezinnen, maar ziet nog geen mogelijkheid om een blijvend sociale ligplaats te creëren. Net als bij de AMH zal om de drie jaar een inkomenstoets plaatsvinden. Het woonlastenonderzoek maakt deel uit van de discussie over precario, waarbij met de bewoners is afgesproken dat het nu niet zinvol is daaraan te beginnen omdat eerst de uitspraak van de Hoge Raad duidelijk moet zijn. Het is mogelijk dat op stadsdeelniveau de afdeling Grondzaken de aanlegovereenkomst behandelt en de afdeling Algemene Zaken of Bouw- en Woningtoezicht de vergunning, al naar gelang het bij het stadsdeel is georganiseerd. Zo is er een scheiding van verantwoordelijkheden in de ambtelijke voorbereiding. Bij de niet-beoogde ligplaatsnemer gaat het om het risico dat op het moment dat de overheid het voornemen kenbaar maakt op een bepaalde plaats een woonboot toe te staan iemand daar gaat liggen



raadsvoordracht

**Financiering uitkopen of verplaatsen woonboten in de Ringvaart Haarlemmermeer.**

Amsterdam, 8 april 2004.

*Aan de Gemeenteraad*

Op grond van het hiernavolgende stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

**De Gemeenteraad van Amsterdam,**

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 8 april 2004,

**Besluit:**

- I tot het betalen van de eerste rekening van de provincie Noord-Holland voor de uitkoop van vier woonschepen in de Ringvaart Haarlemmermeer ter grootte van € 66.214 en het reserveren van een bedrag voor een aanvullende rekening tot maximaal € 58.786;
- II de kosten van € 125.000 te dekken door het aanwenden van de onderbesteding op de het krediet voor het project jachthavengebied Jollenpad uit 1998, waarvan het kredietbeheer berust bij de Dienst Ruimtelijke Ordening;
- III op te dragen aan de Dienst Amsterdam Beheer/het Amsterdamse Bos en de Bestuursdienst, afdeling Juridische Zaken, om vóór het zomerreces van 2004 te rapporteren aan het College van Burgemeester en Wethouders over de voortgang van het project, vooral de vooruitzichten van verdere uitkoop van de overige zeven woonschepen en de aard en mogelijkheden van herinrichting van de oevers op korte termijn, een en ander met planning en financiële consequenties.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*

E. Gerritsen

M.J. Cohen

*secretaris*

*burgemeester*

**Toelichting (bestuurlijke context).**

In 1998 hebben de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland overeenstemming bereikt over een uitkoopregeling van 11 woonschepen in de Ringvaart. Per partij wordt 25% bijgedragen in de uitkoopkosten die werden geraamd op € 90.780,- (later verhoogd tot € 113.620,-).

Bij dit voorstel hebben wij de hiernavolgende, per besluitpunt genoemde, argumenten en risicofactoren zorgvuldig tegen elkaar afgewogen.

- Ad I. Er ligt nu er een rekening van de provincie, groot € 66.214,-, voor het uitkopen en/of verplaatsen van de eerste vier woonschepen. Hiervoor is geen dekking geregeld. In de Ringvaart bij het Amsterdamse Bos lagen 11 woonschepen, vallend onder categorie 2 van de provinciale Woonschepenverordening. Dit betekent dat ze op onaanvaardbare ligplaatsen liggen omdat ze het natuur- en landschapsschoon schaden. De ringvaartoever geeft door de aanwezigheid van de schepen een rommelige grens van het Amsterdamse Bos, die ecologisch en landschappelijk verre van optimaal is. De verplaatsing is geraamd op € 113.620,-. De afdeling Algemene Bestuursdienst Juridische Zaken heeft namens Amsterdam zitting in de projectgroep Woonschepen Ringvaart.
- Ad II. Op het project jachthavengebied Jollenpad vindt onderbesteding plaats. Het doel van het project is de aanliggende omgeving van het Amsterdamse Bos recreatief aantrekkelijk te maken. Gezien de beschikbaarheid van het geld en de gelijke doelstellingen van de projecten wordt voorgesteld een deel van het restant nu te benutten voor het betalen van de rekeningen aan de provincie Noord-Holland.
- Ad III. Daarnaast is een bedrag benodigd voor de herinrichting van de oever waar de boten hebben gelegen. De raming hiervoor bedraagt € 169.500,-. Bij het Amsterdamse Bos is hiervoor een eigen reservering beschikbaar van € 48.000,-. Verder wordt een bijdrage verwacht van de provincie groot € 67.500,- en werd uit het groenfonds nog een aanvullende bijdrage van € 54.000,- gevraagd.

In 1999 was voor het project in het Groenfonds € 181.000,- gereserveerd. Deze reservering is bij amendement (gemeenteblad 997/2001) herbestemd voor de Hortus Botanicus omdat er in het project geen voortgang zat. In de motie is gesteld dat één of meer projecten waarvan bij amendement geld voor de Hortus werd bestemd, bij voorrang in het groenfonds 2002 moesten worden opgenomen. Omdat geen enkele voortgang over het project werd gemeld en er geen vooruitzicht was op uitvoering van het project is dit project woonschepen niet meer in het groenfonds opgevoerd. Of de overige woonschepen nog worden verplaatst of verwijderd is ongewis en daarmee tevens de mate van herinrichting van de oevers. Daarom wordt voorgesteld in het kader van de bespreking van de voortgang van het Groenfonds met mogelijke vrijval van reserveringen nader te kijken naar nut en noodzaak van verdere reserveringen voor de uitkoop van woonboten en de herinrichting van de oever van de ringvaart. Daarvoor is dan wel een juiste stand van zaken noodzakelijk.

De Commissie voor Milieu, Openbare Ruimte en Groen, Sport en Recreatie en Bedrijven heeft op 31 maart 2004 ingestemd met deze voordracht.

Verschenen 21 april 2004.

die moeilijk weer is weg te krijgen. Dhr **Reuten** wijst erop dat een analoge situatie op het land makkelijk te bestrijden is.

Dhr **Voster** merkt op dat het verband tussen de grond en het bouwwerk juridisch anders is dan tussen het water en een boot. Een boot ligt in principe in de openbare ruimte ofwel openbaar water. Het is in de openbare ruimte ook niet mogelijk als het op een bepaalde plek is toegestaan een auto neer te zetten dat de overheid vervolgens de ene auto verbiedt en de andere niet. Zo ligt het eveneens op het water.

Mw **Buurma** oppert de mogelijkheid van een kraakwachtschip.

Dhr **Stadig** merkt op dat degene die daar zomaar gaat liggen geen ligplaatsovereenkomst heeft en ook geen vergunning van de dienst. Die kan dan worden weggesleept, want men mag niet zonder vergunning daar gaan liggen.

Dhr **Voster** verduidelijkt dat die boot niet kan worden weggesleept op het moment dat de woonbootbewoner een aanvraagprocedure start en het is de vraag of de gemeente de aanlegovereenkomst kan weigeren als de woonbootbewoner aan alle criteria voldoet. Om dat te voorkomen is in het stappenplan opgenomen dat bij het creëren van een nieuwe ligplaats als eerste stap een afmeerverbod wordt ingesteld.

Dhr **Reuten** zegt dat het zonder afmeerverbod in theorie zo kan zijn dat vlak voor de oplevering van een ligplaats een file boten vormt om daar in te voegen.

Dhr **Manuel** wijst op het vergunningenstelsel bij parkeerplaatsen. Zo kan men ook realiseren dat op een nieuwe ligplaats alleen een boot met een vergunning en een bepaald nummer mag gaan liggen.

Dhr **Voster** vervolgt dat als iemand daar is gaan liggen en een vergunning gaat aanvragen er weinig juridische middelen zijn. De rechter zal dan afwegen wat het belang van de gemeente is daar een woning van iemand weg te slepen versus het belang om aan een specifiek iemand een

vergunning te verlenen. De uitkomst is dubieus. Degene die daar gaat liggen, zal uiteindelijk natuurlijk wel moeten betalen. Het is vrijwel zeker dat de aanlegovereenkomst onderdeel kan zijn van de te financieren last van de aankoop van de woonboot en de ligplaats. Daarop kan een hypotheek worden afgesloten. Vervolgens kunnen de rentelasten over de schuld die nodig is om de woonsituatie op het water aan te gaan, net als bij een huis, fiscaal worden afgetrokken. In april vorig jaar is begonnen met de themagroep Betaling. Daarin lag het Plan van Aanpak voor, inclusief een gescheiden tijdschema voor enerzijds precario voor bestaande ligplaatsen

en anderzijds de betaling voor nieuwe ligplaatsen. Daarvoor zijn aparte werkgroepen opgezet. Zeven verschillende vormen van betaling zijn met plussen en minnen op een rij gezet. Vervolgens is een notitie geschreven en besproken. De woonbootbewoners bleken van mening dat een aantal belangrijke zaken nog niet aan de orde waren geweest. Daarom is voor die extra gespreksronde gekozen.

De **voorzitter** constateert dat de commissie kennis heeft genomen en dat de resultaten in het najaar hier terug zullen komen in de vorm van een voorstel van het College en een voordracht.

Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is verantwoordelijk voor dijken, vaarwegen, het waterpeil en de kwaliteit van het oppervlaktewater in het stroomgebied van de Amstel en de Vecht en in het Gooi. De Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR) voert de werkzaamheden van het hoogheemraadschap uit. DWR heeft kantoren in Amsterdam en Hilversum.

## Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) stelt huur- en precariobeleid woonschepen vast.

Het algemeen bestuur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) heeft op 8 april j. ingestemd met het nieuwe huur- en precariobeleid woonschepen, vaartuigen en oevervoorzieningen. Het nieuwe beleid en de daarin genoemde tarieven gaan in op 1 januari 2005.

### Tarieven

In het beleid leest u onder andere dat het tarief voor woonschepen voor het gebruik van het water stijgt naar € 11,00 per vierkante meter in 2009. Het huidige tarief is nu meestal € 3,45. Deze stijging en huidig tarief gelden ook voor gebouwen (bijvoorbeeld schuren) van meer dan tien vierkante meter. Het tarief voor het afmeren van vaartuigen, en overige voorzieningen stijgt naar € 8,50 per vierkante meter in 2008, dit is nu € 5,45. De huur van oeverland voor gebruik als toegang of tuin (inclusief schuren kleiner dan 10 vierkante meter) stijgt naar € 4,50 in 2007; dat is nu € 0,90 (voor oeverland) respectievelijk € 3,45 (voor schuren). Deze tarieven zijn exclusief btw en verhoging van de prijsindex van het CBS.

### Betalingsregeling

AGV treft een regeling met bewoners die door de verhoging van de tarieven in financiële problemen kunnen komen. Iedereen groeit mee tot een tarief van € 6,50 in 2006. Huishoudens met een inkomen tot twee keer het minimumloon krijgen de mogelijkheid om de stijging van 2007 tot en met 2009 om te laten zetten in een rentedragende schuldtekortening tegen 4% rente.

### Informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer M.J. van Iperen of mevrouw L.I. Hart, DWR, tel. 0900-9354

Hilversum, 28 april 2004



agv  
kijk op water

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht  
Postbus 1061  
1200 BB Hilversum

# Interview met Antonia Granneman

*Antonia Granneman woont op haar "Elisabeth II": een varende schip uit 1924 van 21.90 x 4.50 meter. Een interview op 20 mei 2004 aan de Bickersgracht.*

*\* Waar ben jij geboren?*

In Rotterdam

*\* Wat doet een Rotterdammer in Amsterdam?*

Ik heb op 14, 15 verschillende adressen gewoond, eerst in Rotterdam, daarna een tijd in Antwerpen, Mepel, Delft, Alphen aan de Rijn, Seal Beach California, ook ergens 14 hoog... en nu dus op dit prachtige schip.

*\* Ben je in een huis of op een boot geboren?*

In een huis. Ik ben op een boot komen wonen toen ik verliefd werd op een schipper, hij voer met gasten aan boord. En de liefde voor de schipper ging over, maar de liefde voor het schip is gebleven.

*\* En heb je van hem leren varen?*

Ik heb bij hem natuurlijk wel ervaringen opgedaan maar had al eerder van anderen geleerd hoe een matroos te zijn. En vroeger heb ik ook wel geleerd. Varen leer je al doende. Om een voorbeeld te noemen: we voeren eens op de Lek en daar stond een flinke zijwind. Ik stond aan het roer en die vriend maakte de opmerking dat ik te dicht aan de kant zat. Ik kon maar niet ontdekken wat ik nu verkeerd deed totdat ik doorkreeg dat je bij sterke wind niet recht vooruit, maar schuin met je neus in de wind, moet varen. Dat noemt men "krabben". En verder bleek ik goed te zijn in het werpen van touwen: vlak bij de haven van Antwerpen moesten we aan hogere wal (= daar waar de wind vandaan komt) het schip afmeren en de bolders stonden wel 5 meter verder op de wal. Het lukte me om het touw in één keer over de bolder te werpen. Vóór ons voer een schipper in zijn eentje. Hij zette zijn schip met de neus tegen de kant, rende zijn schip af, legde de lus om de bolder en rende

weer terug. Zo kon het dus ook.

*\* En dit werd jouw eigen eerste schip?*

Ja. Ik heb eerst een tijd bij die schipper gewoond, toen wat in Amsterdam rondgezworven en toen kwam ik, via iemand van het ABC, met dit schip in aanraking. Toen ik zag waar het schip lag, kreeg ik overal kippenvel: jaren geleden stond ik daar, op het Drieharingen-bruggetje, en toen zei ik tot mezelf: "als een mens hier toch eens



zou kunnen wonen...".

En nu woon ik precies op die plek: tussen de Drieharingen-brug en de Zandhoek-brug.

*\* Sinds welk jaar heb jij dit schip?*

Ik meen sinds maart 1993, ik heb het nu 'n jaar of 11.

*\* Wat weet je van de geschiedenis van dit schip?*

Het is een beurtvaartschip. Op dit schip zijn ooit stalen binten vervoerd. Je ziet aan de spanten nog waanzinnige deuken in het casco zitten.

In de kimmen van het schip zat beton, dat deden vrachtschippers wel vaker om de vloer vlak te krijgen, want precies in die holten komt natuurlijk van alles tussen te zitten. Dat beton was m'n hele scheepswand aan het opvreten.

Jan en alleman hebben meegeholpen om dat beton er stukje bij beetje uit te bikken. Ik denk dat het schip straks

hier en daar gedubbeld moet worden. Sinds de laatste hellingbeurt heb ik maar één plekje gehad waar ik doorheen ging.

*\* Heb je door de bodem van het schip gestoken? Zink je dan niet?*

Nee, je zinkt niet zo gauw, dit schip kan heel wat water hebben.

*\* Hoe heb je het opgelost?*

In eerste instantie stak ik er 'n stokje in, maar toen werd het gat alleen maar

groter. Het water gutste naar binnen, alsof er 'n kraan openstond. Toen heb ik wat schippers opgebeld en één kwam met het advies om eerst een vette lap tegen het gat aan te duwen en dan met een plank het geheel af te sluiten.

Dan kom je in je up wel handen tekort...

Omdat onze schepen met de wanden praktisch tegen elkaar aan liggen, hoorde de buurman dat er hier iets mis ging. Hij kwam en heeft een lat op maat gezaagd en die tegen de plank op het gat geschraagd. Het bleef nog zo'n twee dagen doorleken zodat ik ook nog verder met snelcement aan de slag ben gegaan.

*\* Snelcement?*

Ik had het aangemaakt en gewacht tot het bijna hard was, 'n beetje de consistentie van zoete koek. Daarna heb ik het gesneden en die plakken

op het doorlekkende geharde snelcement gelegd. Dat heb ik weer bestrooid met poeder cement. Dat zit nu al een jaar prima.

*\* Morgen ga je naar de helling, dan wordt er een plaat voor het gat gelast. Hoe vaak helling jij het schip?*

Ik zou eigenlijk eerder zijn gegaan, het is nu 5 jaar terug, maar eens in de vier jaar is beter.

Er wordt ook een beunkoeler geplaatst voor de motor. Dit nieuwe gesloten koelsysteem werkt met water en zal grotendeels in de wand van het schip geplaatst worden. Het huidige koelsysteem nu heeft pijpen buiten, achter, daar waar dit schip heel erg rond loopt, op een heel kwetsbaar punt. Als je bij het varen een vreemde manoeuvre moet nemen dan kun je die pijpen er af varen.

*\* Hoe ga je naar de helling?*

Met een sleper. Hopelijk voor de laatste keer want het plan is om zelf varend terug te komen.

*\* Oh?*

Dit schip heeft een 'nieuwe' motor. Een DAF 575, op diesel. ik heb 'm laatst gehoord, heel stil. Hij heeft zo'n 120 pk. De voormalige Kromhout Gardner L.S. is een fantastische mooie oude motor, maar als er iets stuk gaat is het moeilijk om er onderdelen voor te vinden, hij is te oud.

*\* Heb je ook een tank aan boord?*

Ja, een gigatank, voor diesel. Ik kan weken varen zonder te tanken. Vóór in het schip heb ik een grote watertank, die net als de dieseltank, speciaal op maat is gemaakt. Daar kan in ieder geval twee ton water in. Mijn schip komt daardoor ook iets dieper te liggen.

En verder maak ik gebruik van tankjes butagas, die staan ook in een aparte kist.

*\* Vaar je ook op zee?*

Nee, dit schip is niet zeewaardig. Ik blijf op de binnenwateren.

*\* Heb jij daar een diploma voor?*

Ja. Ik heb m'n Groot Vaarbewijs. Dat is eigenlijk niet nodig maar ik had een enorme belangstelling voor scheepsmotoren en andere zaken die met het varen te maken hebben en ben daarom de opleiding, in

Enkhuizen, gaan doen.

*\* Dan krijg je ook les in het navigeren en zo?*

Ja. Ook onderwerpen als licht en boeien, die zich zowel op het land als in het water kunnen bevinden, worden behandeld.

*\* Je vaart op waterkaarten, op een kompas en op wat je ziet?*

Ja. En ik heb een marifoon. Daar zit een code in die verbonden is aan mijn naam. Bij elke sluis moet je je melden en pikt de sluiswachter je signaal op.

*\* Hoe werkt zo'n marifoon?*

Aan de ene kant is het een soort radio die meldt wat er in het gebied gebeurt. Aan de andere kant kun je zelf je berichten doorspelen. Daarom heb je tegenwoordig twee marifoons nodig; één om berichten te ontvangen die je uit moet luisteren, één om te zenden. De vaargebieden in heel Nederland - en natuurlijk ook in Frankrijk - zijn verdeeld in gebieden die met nummers op kaarten en in boekjes aangegeven zijn. En als je dan bij een sluis aankomt, staat er 'n soort verkeersbord dat aangeeft op welk vhf kanaal de sluis op te roepen is. Dan stel je de marifoon in op dat kanaal en dan meld je "Hier de Elisabeth II aan de zuidkant..."

*\* Hoe kom je aan de naam de Elisabeth II?*

Dit schip droeg die naam al, het brengt ongeluk als je een naam verandert.

*\* Hoe oud is dit schip?*

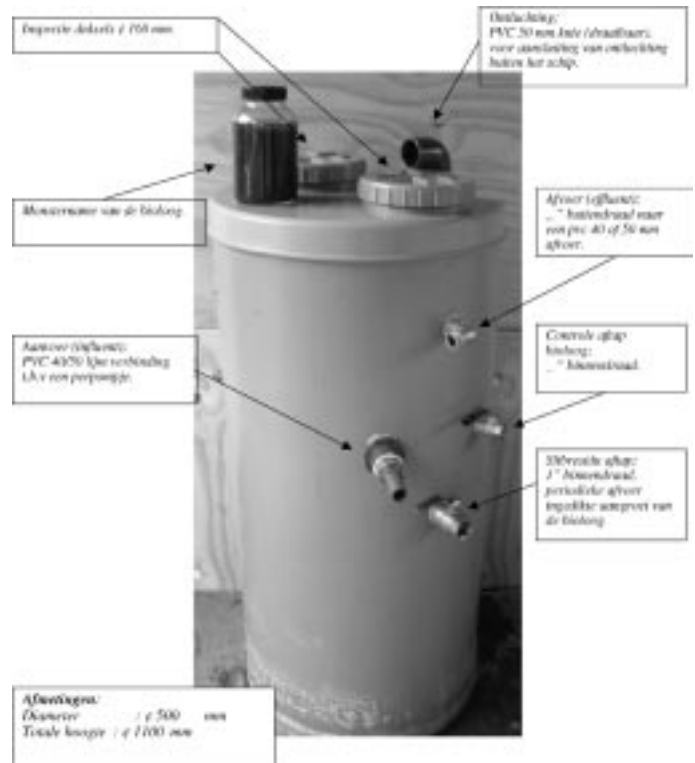
Zij is uit 1924. Er is al heel wat aan verbouwd. Onlangs heb ik een frame boven de stuurhut laten bouwen waarop een katoenen witte doek dient als zonnewering en verkoeling in de stuurhut. Nu valt de directe zon niet in mijn gezicht. Bovendien kan de wind tussen het katoenen dak en het stuurhutdak makkelijk weg. Dat zag ik op oude schepen in Frankrijk en België. Mijn neerklapbare stuurhutramen bestaan bijna helemaal uit teakhout. Verder heb ik binnen een "losliggende" houten vloer; hij is nergens geschroefd en dus zo op te pakken waardoor ik makkelijk bij het casco kan. Ook de houten wanden kan ik er in een handomdraai uit lichten. Allemaal zelf bedacht en geconstrueerd.

*\* Hoe zit het met de rioolafvoer van het gebruikte water?*

Toen ik binnen aan het verbouwen was, heb ik rekening gehouden met een helofytenfilter die ik ga krijgen. Een helofytenfilter is simpel gezegd een zandbak waarin riet- en andere moerasplanten groeien en waarmee met name biologisch vervuild afvalwater, het zogenaamde grijze water wat uit de douche en van het afwas-



**IBA (Individuele Behandeling Afvalwater)  
Bever Combi Compact 1 IE (getest op 40 á 50 liter/dag)  
voor in een woonschip**



Hierbij de IBA zoals Afmitech deze speciaal voor de Elisabeth II heeft ontwikkeld.

www.de12ambachten.nl) ook nog een cursus gevolgd met een aantal melkveehouders.

*\* Wat leerde je op die cursus?*

We moesten voor een boerenbedrijf een waterzuiveringstelsel ontwikkelen op basis van het gebruik van een helofytenfilter. Dan moet je dus een aantal berekeningen uitvoeren om te kijken hoeveel gezuiverd drinkwater je nodig hebt om o.a. de melkopslagtanks schoon te maken, de koeien te laten drinken, het gezin van water te voorzien en zo. En verder kijk je naar het aanbod, ook naar de hoeveelheid regenwater. Uiteindelijk hebben een Belgische man en ik, rekening houdend met de kinderen op de boerderij, een voor kinderen veilig waterbassin ontworpen, waarin dat helofytenfilter en allerlei rietplanten voor de zuivering zorgden. Het was een zowel functioneel als wel een ruimtelijk mooi ontwerp.

*\* Wat is jouw beroep?*

Ik ben interieurarchitect. 20 jaar lang deed ik dat dagelijks, nu ben ik freelancer.

*\* Hoe word je interieurarchitect?*

Ik heb in Rotterdam op de academie van beeldende kunsten de richting interieur architect gevolgd. Je kan het ook op de TH volgen maar dan is de opleiding meer technisch en minder creatief. Als eindopdracht moesten we een gymnastiekhal tot bioscoop veranderen. "Mijn" bioscoop was asymmetrisch. Ik kreeg een extra vermelding

sen komt, prima gezuiverd kan worden. Dus boven die planten wilde ik een raam, zodat ze door al dat licht flink kunnen groeien. Voor het zwarte water, het water met de poep en de ples, zou ik gebruik gaan maken van een composttoilet. Dan wordt het wel opletten dat er niet te veel vliegen op af komen en daar zijn allerlei truckjes voor, o.a. kalk strooien.

Maar nu bestaat er ook een meer compact systeem waar al het water in één tank gaat en gezuiverd wordt tot kwaliteit viswater. Als ik daar dan nog een omgekeerde osmose achter zet, kan ik uit dat gezuiverde water drinkwater maken. En dat zou natuurlijk helemaal te gek zijn. Ik moet even kijken hoe dat gaat.

*\* Maar wat mankeert er aan het in de gracht poepen?*

Helemaal niks. Wat door je lijf is gegaan dat vreten de vissen wel op. Het meest kwalijk zijn zeepstoffen. Ik gebruik allemaal zepen die biologisch afbreekbaar zijn. Alleen, daar waar je een havengebied hebt waar een heleboel schepen liggen met zo'n 30 of 40 mensen erop, dat geeft wel een enorme belasting.

*\* Je hebt in de ABC krant, het Lentenummer 2004 een artikel geschreven over waterzuivering systemen, vind je het een belangrijk onderwerp?*

Ja. Wij leven in een waterrijke omgeving maar om dat water te zuiveren is veel energie nodig. Ooit zag ik bij een wassertoren een enorme bak gezuiverd drinkwater. De rondleider vertelde dat bij de pauze van een voetbalwedstrijd die hele bak in één keer leeg raakte. Om alleen maar te plassen zoveel drinkwater verspillen? Voor mij is het normaal dat ik in de wereld sta en daar zo min mogelijk natuurlijke hulpbronnen te verspillen. Ook wil ik zo min mogelijk afval produceren en dus zoveel mogelijk producten hergebruiken.

In dat kader heb ik ook twee zonnecollectoren die ik zo'n vier jaar geleden via Greenpeace aangeschaft heb. Je kon intekenen op een lijst en Greenpeace zou met de paneelmakers onderhandelen over de prijs; de panelen zouden minder dan 1.000 gulden per paneel gaan kosten. Helaas ben ik nog niet in de gelegenheid geweest om ze aan te sluiten. Wel staan ze op klemmen die verstelbaar zijn zodat ik de panelen altijd volop in de zon kan zetten. Als ik ze aangesloten heb dan zorgt dit systeem ervoor dat er elektra terugloopt naar mijn elektriciteitskast, dan geef ik dus niet gebruikt stroom aan het energienet terug.

*\* Hoe is je interesse zo tot leven gekomen?*

Een jaar of vijftien geleden heb ik een cursus tot natuurgids gevolgd. Dat duurde twee jaar. Er zaten allerlei excursies en lezingen in, ook een excursie naar het waterleidingbedrijf. Weet je wel hoe groot de invloed van de waterstand in de duinen is op de leefomstandigheden van planten en dieren? Afhankelijk van het water bestaat er de diversiteit dieren en planten die onder die bepaalde omstandigheden wel/niet kunnen groeien. Dat kun je nagaan door bijvoorbeeld de drollen van de vos te bekijken zodat je weet welk voedsel hij tot zijn beschikking had. Later heb ik bij "De 12 Ambachten" (zie ook

voor de durf, de lef en de creativiteit.

*\* Leuke opleiding?*

Heel leuk. Binnen deze opleiding leer je veel over ruimte en materialen. We leerden o.a. hoe je door vier kleuren verf te mengen zwarte kunt krijgen en dan te aquarelleren in diverse tinten grijs, en kijken hoe het te gebruiken, waar valt het licht, het donker? Hoe maak je een werk ruimtelijk? Daar hielden we ons de eerste paar jaar mee bezig. Daarna kregen we bouwkunde, constructiekennis, materiaalkennis over hout etc.

In het laatste jaar werk je opdrachten uit. Eén opdracht was een verbindingsgang tussen twee woningen te maken; hoe doe je dat, hoe pak je dat aan?

We begonnen met 30 studenten maar slechts zeven hebben in 1968 de eindstreep gehaald. Voor mij was het ook een moeizaam proces. Veel van m'n uitgewerkte tekeningen vond ik uiteindelijk niks en ratste ik in de prullenbak. Anderen visten die er dan weer uit.

*\* Je bent een perfectionist...*

Nou ja, als je bepaalde ideeën hebt en die op een bepaalde manier wilt

uitvoeren dan is het toch zoeken naar die specifieke vorm die je in je hoofd hebt.

*\* Wat was je leukste opdracht?*

Een hal in het Diaconessenhuis in Meppel.

Via een docent van de opleiding kwam ik in contact met de architecte van dat ziekenhuis. Ik kwam daar eerst op proef, zo gaat dat altijd. Ik kreeg de opdracht om de hal van het ziekenhuis in te richten. In die hal moet je als bezoeker wachten voor je naar bijvoorbeeld de specialist kunt gaan. Je moet er een balie hebben met verlichting en ruimte voor computers en beeldschermen, stoelen, 'n koffieautomaat, ruimte voor kinderwagens en rolstoelen en noem maar op. Ze nodigde me uit om met een tekening, waarop ik mijn ideeën had uitgewerkt, te komen. En wat bleek? Zij had ook een schets gemaakt en onze ideeën bleken vrijwel hetzelfde. We zaten dus op één lijn en ik kreeg de baan. Ik heb zo'n vijf jaar in en rond de bouwkeet besprekingen gevoerd, ideeën gedetailleerd en tekeningen verder uitgewerkt. Het was een intense, creatieve en leuke klus.

*\* Hoe kwam jij destijds met het ABC in aanraking?*

Zo'n 18 jaar geleden woonde ik met een vriend op zijn schip in het Oosterdok. De gemeente wilde alle schepen daar weg hebben. Toen ben ik naar het wijkcentrum d'Oude Stadt gegaan en die wisten te vertellen dat de zuidkant van het Oosterdok als woongebied bestemd was. En via dat wijkcentrum kwam ik ook in contact met het ABC.

*\* Je hebt onlangs aan een aantal workshops meegewerkt in het kader van "de visie op het water". Hoe ging dat?*

Eigenlijk zijn er tot nu toe twee grote vergaderingen in het kader van

die visie geweest; de laatste was, als een soort tussenstand van zaken, zo'n maand of drie geleden. De eerste keer was er zo'n honderd man, die werden opgedeeld in groepen op een bepaald onderwerp de problematiek te bespreken.

*\* En die deelnemers waren bootbewoners?*

Van alles. Bootbewoners, beleidmakers, vrienden van de binnenstad, mensen die een bedrijf op het water hebben, medewerkers van wijkcentra, van deelraden, van zuivering van water, de BBA, noem maar op.

Als ik me met de politiek bezighoud word ik telkens weer kwaad. Elke keer blijkt hun kennis van genomen besluiten onvoldoende te zijn of niet te kloppen.

Gelukkig ben ik niet de enige die me (vrijwillig) met de woonbotenpolitiek bezig houdt en kan ik me van tijd tot tijd wat terugtrekken.

*\* Heb je nog toekomstplannen?*

Volgend jaar ga ik met mijn schip naar Frankrijk, dit jaar wil ik een beetje in de buurt oefenen en omdat er nu een ander roer op zit is het toch weer even wennen. Eerder had ik met dit schip in het Westerdok al wat extra aanleggen afmeerlessen bij Nelly Duindam gevolgd en zij vertelde me dat dit schip meer zou moeten kunnen. Toen bleek er iets met het roer mis te zijn. Met een vriend heb ik weken aan de motor zitten sleutelen.

Het leven gaat bij het varen een stuk rustiger. Als je vaart wordt je meegenomen in een andere tijd. Het varen is een wereld op zich. Je gaat rustig door het water en dat wat belangrijk is komt gewoon weer boven. En dat wat je had moeten doen maar niet gedaan hebt, dat valt weg. En het leukste van varen vind ik, dat als je tegen de vaarrichting van het schip inloopt, de wal zich niet verplaatst. Je beweegt en je staat stil. En dat vind ik zo mooi.

Judith Hesp



# Op de helling



Twee weken op de helling – wonend op mijn schip, 1 hoog, lichtelijk achterover hellend. De derde dag ontdekte ik dat een kussen in mijn rug de oplossing was voor het slapen. Wonen op een industriegebied is heel eenzaam en heel intensief: werken en nog eens werken. Deze keer kon ik aan boord douchen; een heerlijkheid vergeleken bij de vorige keer. Als ik nog eens naar de helling ga, zullen ook mijn zuiveringsinstallatie en de zonnecollectoren en accu's zijn aan-

gesloten.

Mijn plan om varend terug te keren is niet gelukt, evenmin als het verven van de naam op het schip. Gelukkig kan ik die werkzaamheden thuis af maken. Er zit een nieuwe bronzen schroef op het schip, er is een beunkoeler (koeling motor) in gelast, er zijn platen opgelast, de oude pijpenkoeler is er af, enz. Twee mannen van de verzekering (EMF) hebben het schip op een paar dingen na goedgekeurd. Ik was erg blij de verschil-

lende diktes op het schip te zien: op drie plekken na waren alle diktes boven 4-5 mm. Daar had ik niet op gerekend.

Ik heb weer wat geleerd. Ik overzag niet hoe ik het schip onder water in de teer zou krijgen; dit schijnt normaal te zijn voor woonbootbewoners. De oplossing: verstand op nul, en doorbuffelen. De werkzaamheden bestaan voor mij uit twee zaken: ontroesten en teren. Staand op een stevig krukje op een lichtelijk hellende ondergrond ging ik de 50cm brede en 3-4 meter lange roestige laat van de achterkant met een voor dit doel bestemd hamertje en ander gereedschap te lijf. Later kwam de werfbaas met een uniek gereedschap met rubberen ronde schijven met stalen hulsjes, dat op de boormachine gezet wordt en zonder veel kracht – en zonder al te veel lawaai – roest, verf enz. verwijderd. Wel duur: de naam P\*erago. Ik heb 4x10 liter Tenco Bottom gebruikt, drie lagen op de waterlijn en kimmén – gelijk doorgerold tot bovenaan, wat maar een keer hoefde -, twee keer onder het schip waar ik diverse technieken toepaste, o.a. een soort buikspieroefening, half liggend, liggend rollend over de grond met een verfröller met stok heen en weer. De teer die door de broek op mijn benen was gekomen was gelukkig goed te verwijderen. Hier en daar vind ik nog een spetter op benen of armen en ik heb een pluk haar afgeknipt. So far so good. Het gat voor de wc-afvoer is dichtgelast en nu komen de zuiveringsinstallatie en watercloset aan bod. Tegen de tijd dat de woonbotenkrant in uw bus ligt zit het er allemaal op. Volgens plan dan wel. Mijn plan – dat wel.



*Antonia*

# Overlast te Water

Op 11 maart 2004 werd de evaluatie van de aanpak van de overlast te water behandeld in de Commissievergadering van het stadsdeel Amsterdam-Centrum.

Verschillende stemmen gingen op om het vaarcirculatieplan maar weer uit de ijskast te halen. Daarin wordt onder meer voorgesteld om op meerdere grachten eenrichtingsverkeer in te voeren, wat de overlast zou tegen gaan. Volgens Hoolsema (VVD) is de situatie bij het Thorbeckeplein, waar de rondvaart elkaar kruist, dusdanig ernstig dat het roet van de dieselmotoren bij de hotels in de kozijnen ligt. Er werd gepleit voor milieuvriendelijke boten, stankarme brandstoffen, een maximum aantal PK voor buitenboordmotoren en het stimuleren van elektromotoren. Wel zou er dan flink geïnvesteerd moeten worden in meer oplaadpunten. Het ombouwen van rondvaartboten, zodat deze gebruik kunnen maken van elektro- of gasmotoren zou ook een enorme investering vergen, die alleen mogelijk is met subsidies van de overheid. De Centrale Stad is bezig met een gas-snelvulstation bij de Marnixstraat. Daar komt een aanlegplaats voor ongeveer tien gasboten.

Het alcoholprobleem werd slechts kort aangeroerd. De opmerking van Hoolsema dat een schipper van welk vaartuig ook geen alcohol zou mogen nuttigen werd door de voorzitter gepareerd met de opmerking dat het voor een schipper nu eenmaal is toegestaan iets meer alcohol te drinken dan de automobilist. Hoolsema meende dat de toegestane hoeveelheid is overschreden, wanneer men gaat lallen en wildplassen. Hij vraagt ook of het niet verstandiger is de agenten die op crossfietsen en motoren over de grachten rijden te laten handhaven. Zij kunnen het bootje naar de kant roepen. Dat gaat sneller. Dat er ondercapaciteit is bij de waterpolitie en de Dienst Binnenwaterbeheer, er dagelijks slechts één boot bemand is, en men er op moet rekenen dat het bij klachten soms wel drie kwartier kan duren voordat de waterpolitie arriveert, doet vermoeden dat de gewone politie de lallende wildplasser iets sneller in de kraag kan vatten. Men is het er over eens dat de samenwerking tussen regiopolitie en waterpolitie zou moeten verbeteren. Men zou vrijwilligers bij de regiopolitie gratis een vaaropleiding moeten geven zodat die het vaarreglement kunnen leren. Die formule werkt uit-

stekend bij de politie in Flevoland, en zou de waterpolitie ontlasten, aldus de heer Van Veen (D66).

De verlichting van de boten zal streng in de gaten worden gehouden. De commissie dringt er op aan dat de handhaving veel meer prioriteit krijgt dan de afgelopen jaren en zij zal dat ook aan wethouder Stadig doorgeven.

Stadsdeelwethouder Frankfurter is het niet eens met de heer Mol (AA-De Groenen) dat het water vol is. Er is wel veel overlast, en daarom is het water vooral op mooie zomeravonden te vol, maar over het hele jaar genomen is dit niet het geval. Daarom wil het stadsdeel aansturen op meer passagiersvervoer te water. Dat beperkt zich niet tot de mooie zomeravonden. Een probleem zijn de clandestiene partyboten, zij kunnen niet aan de regels worden gehouden, omdat zij geen vergunning hebben. Deze redenering begrijpen wij niet. Vat u 'm?

Met de drukke zomermaanden voor de boeg geven wij u toch nog even het telefoonnummer van het meldpunt Overlast te Water: 625 00 99

AS 7-1-04

## Stadig wil toch fluisterbootjes in grachten

**CENTRUM - De gemeente wil bij wijze van proef honderd 'fluisterbootjes' toelaten in de grachten. Daarvoor is volgens Binnenwater Beheer Amsterdam (BBA) ruimte.**

Leveren de elektronisch voortgedreven bootjes geen problemen op, dan wil wethouder Duco Stadig meer toeristenbootjes met elektromotor toelaten, zo bevestigde de wethouder vorige week tijdens

behandeling van de 'fluisterbootjesaffaire' in de adviescommissie. De drie eerdere verhuurbedrijven, die zwaar benadeeld zijn door de gemeente, krijgen ondanks drie jaarwachten geen voorrang op een vergunning voor afmeersteigers. Al in 1996 verkregen zij vergunningen voor honderd boten en tien afmeerplaatsen. Nadat omwonenden bezwaar maakten, moest de gemeente de vergunning intrekken.

In antwoord op aandringen van D66 en VVD om deze verhuurders, waaronder PvdA-raadslid Herman Marres, fatsoenshalve voorrang te geven zegt Stadig dit, op juridische gronden niet te kunnen. Het zou tot enorme schadeclaims van concurrenten leiden.

De gemeente moet de ondernemers 4,2 miljoen euro schadevergoeding betalen. Stadig weigert dat, tot ergernis van de raad. Hij wil slechts 65

procent contant overmaken. De rest moest in een fonds; zou de gemeente afkomen met vergunningen voor een steiger dan blijft de overige 35 procent in de gemeentekas.

Terwijl Stadig onlangs plotseling af zag van deze regeling - juristen op het stadhuis waren fel tegen - rekenden ondernemers avonden lang aan die oplossing. Toen Stadig meldde toch weer een andere overeenkomst te willen, en

met een nieuwe rechtszaak dreigde, ondernam de vrouw van een van de ondernemers uit wanhoop een zelfmoordpoging. Zij heeft die overleefd. Hun advocaat Pieter Nicolai bood vorige week excuses aan voor zijn e-mail aan Stadig, waarin hij de wethouder verwijt 'bloed aan de handen' te hebben. Inhoudelijk houdt hij zijn kritiek staande: de gemeente beseft niet wat zij ondernemers aandoet.

# Project Wonen op Water (wow)

De planning voor 2004 en 2005 is bijgesteld (het project loopt tot 1-1-2006). De nieuwe voortgangsrapportage is te vinden op de website:

[www.binnenwaterbeheer.amsterdam.nl](http://www.binnenwaterbeheer.amsterdam.nl)

Wilt u op de hoogte gehouden worden van de bijeenkomsten van de themagroepen? De agenda en de stukken via email ontvangen? Geef dat dan door aan het projectbureau onder vermelding van naam, emailadres en welke themagroep(en) via:

[wonenopwater@binnenwaterbeheer.nl](mailto:wonenopwater@binnenwaterbeheer.nl)

Hier volgt een gedeelte uit de WOW-nieuwsbrief van mei 2004

## Welstand voor woonboten: Werk in uitvoering!

De themagroep Welstand werkt aan het einddocument: het assortiment welstandseisen. Er is nu twee keer proefgedraaid met het assortiment. Naar verwachting komt deze zomer de definitieve tekst van het assortiment gereed. Daarmee zal in een van de stadsdelen proef worden gedraaid. In het najaar kan dan de presentatie aan de stadsdelen worden voorbereid, zodat het assortiment als bouw pakket voor een welstandsbeleid voor woonboten voor alle stadsdelen komende winter beschikbaar is.

## Betaling 'laatste gespreksronde'

Op 24 april heeft een delegatie van de Stuurgroep met o.m. wethouder Duco Stadig en stadsdeelportefeuillehouder Jan Hoek gesproken met een delegatie van de bewoners. Conclusie in dat gesprek is, dat de wethouder

voor het zomerreces een voorstel in het college wil brengen. Daarbij moet worden aangegeven dat er ook 'sociale aanlegovereenkomsten' mogelijk zijn voor mensen met lagere inkomens. Er zal ook worden bekeken of een dergelijke regeling mogelijk is voor schepen met historische of monumentale waarde.

Daarnaast moet in het voorstel worden aangegeven hoe het zit met de "wachlijst". Dit is een van die 'historische heikele punten' uit het woonbootdossier. Er is lange tijd onduidelijkheid en discussie geweest: is er een lijst? En wat is de waarde ervan?

Inmiddels is een concept notitie gemaakt waarin het bestaan van de wachlijst onomwonden wordt bevestigd, maar ook wordt signaleerd dat de status niet helder is. Met woonbootbewoners wordt nu overlegd of een gezamenlijke beoordeling van de bestaande lijst mogelijk is en of we

gezamenlijk een voorstel voor de toekomst kunnen maken.

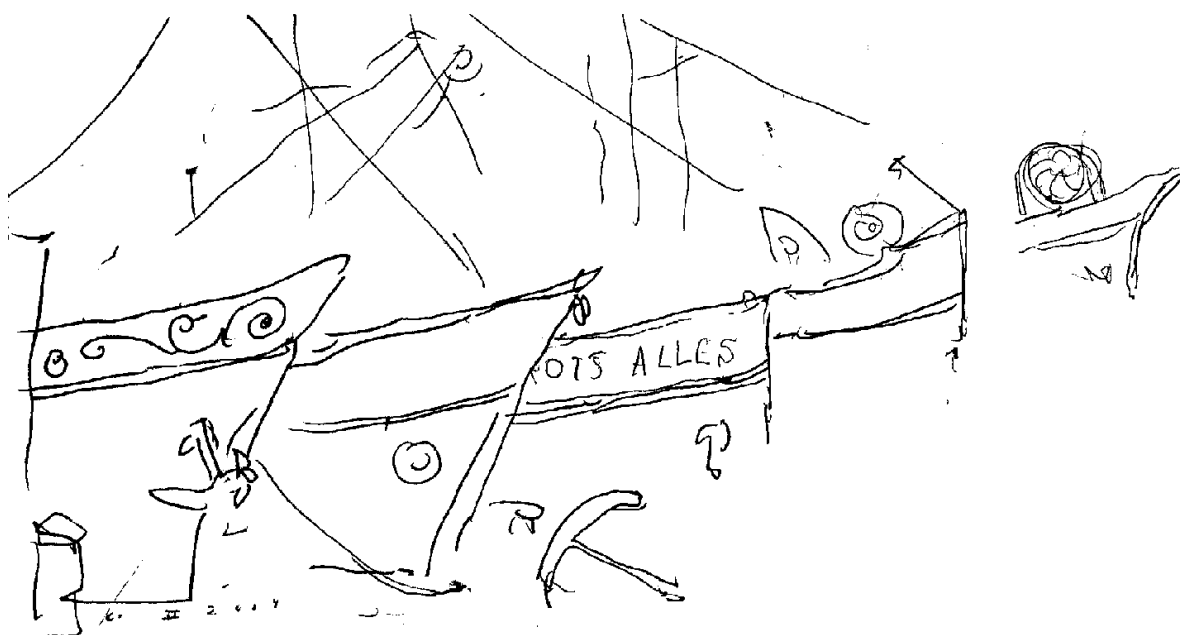
## Verplaatsingsprotocol

Woonboten hebben de schijn tegen, maar ze zijn niet gemakkelijk te verplaatsen. In stadsdeel Zeeburg overleggen ambtenaren en bewoners over een aanvaardbare regeling voor een aantal woonbootverplaatsingen. De praktijk wijst uit dat het veelal maatwerk is. De themagroep Locaties gebruikt de regeling van Zeeburg als voorbeeld bij het opstellen van een verplaatsingsprotocol. Ook de besluitvorming rond (gedwongen) verplaatsing is niet altijd even helder. Daarom werkt de themagroep Locaties aan een handig stappenplan voor een eenduidige besluitvormingsroute.

## Stadsdeeloverleg Woonboten (SOW)

Er was een interessante agenda: het zoeken naar nieuwe woonbootlocaties, welstand voor woonboten (hoever zijn de stadsdelen?), de voortgang van het project Wonen op Water en uitwisselen van problemen rond de woonboot.

Slechts Osdorp, Noord en Bos en Lommer namen (enthousiast) deel aan het stadsdeeloverleg. Woonbotenbeleid is doorzetten, dus het volgende overleg willen we aanstaande oktober organiseren. Maar let wel: bij te weinig aanmeldingen geven wij het op!



## DE BOERENWETERING

Vanaf de brug tegenover de brandweerkazerne achter het Rijksmuseum kon je deze lente de zwanen gadeslaan, die daar pal naast de brug hun nest hadden gebouwd. Ze trokken veel bekijks. Fietsers stapten af, voetgangers hingen over de brugleuning. Het uitzicht op het nest was prachtig.



Even verderop kwamen de watertuinen in volle bloei.



Als je nu langs fietst kan je soms de drie jonge zwaantjes op de watertuin zien spelen. De ouders houden altijd een oogje in het zeil terwijl ze het water afgrazen.

## Een nieuwe lente, een nieuwe tuin en een oude sering.

Wonen op het water heeft veel bijzondere aspecten. Eén daarvan is dat je de seizoenen op het water voor je raam voorbij ziet trekken. Als de futen baltsen is het lente. De eenden leggen het met elkaar aan en krijgen kuikens. De waterhoentjes verzamelen afval voor hun nesten op de meest onmogelijke plaatsen. Het mannetje van het broedende zwanenpaar verderop komt eens op het raam tikken, de meeuwen zijn weg en weer elders op vis aan het jagen. De bomen aan de overkant worden weer groen en het (te) harde varen door plezierbootjes, rondvaartboten en andere beroepsvaart komt ook gang. Met de lente begint immers ook het vaarseizoen.

Mijn belangrijkste lentebode is de seringenstruik die al meer dan 20 jaar bij de ingang naar mijn ark staat. Toen ik hier pas woonde, had ik een tuintje aangelegd waarin ik behalve planten en bloemen, ook tomaten, aalbessen, aardbeien en nog wat ander fruit hoopte te kweken. Dat werd allemaal niet zo'n succes en mijn tuintje ging min of meer zijn eigen bestaan leiden. Het stadsdeel besloot in te grijpen en heeft mijn tuintje geruimd. Jammer, dat zij mij niet van tevoren hadden ingelicht: 's morgens om acht uur ging de ruimploeg aan de gang. Protest en een voorstel tot overleg leidde tot niets. Het stadsdeel had immers vooraf een brief bij de bewoners laten bezorgen. Maar die werd juist niet bij de woonbootbewoners in de bus gedaan, zoals meestal gebeurde met post die door het stadsdeel werd bezorgd! Ik vrees dat ik nog steeds regelmatig post van het stadsdeel niet in de bus krijg, die wel bij mijn burens op de wal wordt bezorgd.

In dat geruimde tuintje stond ook een sering, die halfdood werd achtergelaten: er was één geknakt stammetje overgebleven. Met een stuk touw heb ik dat stammetje overeind en vastgezet; de sering had wat tijd nodig om te herstellen maar nu al weer jaren blijven voorbijgangers in het voorjaar even ruiken aan die prachtige bloeiende sering en maken vaak een praatje.

Jaren na het ruimen van mijn tuintje is het stadsdeel (toen nog De Pijp, nu Oud-Zuid) de aanleg van geveltuintjes gaan stimuleren. Op een gegeven moment bedacht ik dat ik de verantwoordelijkheid voor een tuintje wel aan kan en vroeg de aanleg van een geveltuintje aan. Dat ik geen 'echte' gevel heb, was geen bezwaar, maar er waren straat-architectonische bezwaren. Door de gele betonnen anti-op-de-stoep-parkeren obstakels zou er minder dan anderhalve meter trottoirruimte overblijven voor voetgangers, kindervagens, rolstoelen en hondenuitlaters. Die obstakels zijn inmiddels verdwenen en sinds eind april heb ik

mijn geveltuintje van negen en een halve meter lang en een halve meter breed.

Het stadsdeel heeft betonnen randen aangelegd en op de geveltuintendag kon ik bij het wijkcentrum het uitgegraven zand kwijt en gratis tuinaarde ophalen. Ik heb wat planten die in potten en cementkuipen stonden in de grond gezet en nog wat bijgekocht. Van mijn schoonzuster met groene vingers heb ik later ook nog

wat planten gekregen.

Ik ben heel content met het uitzicht op mijn tuintje vanuit mijn ark en vanaf de steiger. Buren en voorbijgangers trouwens ook! Voor de zomer zet ik er misschien nog wat eenjarige bloeiende plantjes in, er staan herfstasters in die opdracht hebben om te bloeien in het najaar en er staan een paar planten die 's winters groen horen te blijven. In de herfst doe ik bollen in de grond en in de winter krijgt mijn tuintje rust in afwachting van

het voorjaar.

Maar ..., als volgend jaar de futen weer baltsen, de bollen uitkomen en de plantjes in mijn geveltuintje uitbotten en gaan bloeien, is die bloeiende oude sering nog steeds mijn echte, eigen lentebode. Samen met de blauwe druifjes aan de voet van de sering die onverdroten jaar in jaar uit, te voorschijn komen.

*FvR*



## Watermeter

Sinds eind april heb ik een watermeter.

De komst van de watermeter werd keurig aangekondigd met een brief en een folder met informatie, speciaal voor woonboten. In de brief stond dat de projectleider zou bellen om een afspraak te maken om samen met de bewoner te kijken waar de meter het best geplaatst kon worden.

Een paar dagen nadat ik de brief ontvangen had, hoorde ik van mijn buurman dat ze aan de overkant begon-

nen waren en de week daarop aan onze kant zouden beginnen. Ik heb toen als een haas een afspraak gemaakt met de projectleider, die al een plek had bedacht, die logisch leek maar waar ik niet gelukkig mee was. De lengte van de leiding tussen de kade en mijn ark is nu minimaal.

De projectleider had mij ook advies gegeven over het thermolint dat ik moest aanschaffen. Dat is door de uitvoerders van het waterleidingbedrijf op de leiding bevestigd en zij hebben ook de isolatie aangebracht. Het was wel handig dat ik thuis was, zo-

dat ter plekke nog wat kleinigheidjes konden worden aangepast, zoals het onder de steiger doorvoeren van de leiding. Ze hebben ook keurig mijn buitenkraan verplaatst. Zelf hoef ik alleen nog een stopcontact voor het thermolint aan te leggen.

Kortom, een pluim voor het waterleidingbedrijf. Blijf wel scherp, als je wensen hebt voor de uitvoering van het werk.

*FvR*

# Zwolle krijgt een studentenboot.

## Ons idee, zegt de Amsterdamse VVD

### Woonark voor studenten

Zwolle krijgt definitief een studentenboot. Woningcorporaties delta-Wonen en woningstichting SWZ laten op Urk een woonark bouwen waarop vanaf september veertig studenten komen te wonen. Eerder ketsten de plannen voor een studentenboot af toen bleek dat op de destijds aangekochte boot beslag was gelegd. Met de studentenboot willen de woningcorporaties iets doen tegen het tekort aan studentenwoningen in de regio. (ANP)

*Uit: Metro 18 mei 2004*

### Notitie van de VVD, getiteld: Drijvend wonen

Amsterdam kampt al tijden met een groot tekort aan huurwoningen. Een aantal groepen die lijden onder dit gebrek en waarvan het van belang is dat ze, met het oog op een evenwichtige samenstelling van de bevolking, voor Amsterdam behouden blijven, zijn jongeren, studenten, politieagenten, onderwijzers, verplegers en brandweerlieden. Al jaren blijkt het onmogelijk voor deze groepen een adequate kwantiteit aan betaalbare woonruimte binnen de stadsgrenzen aan te bieden, waardoor deze groepen naar Amsterdam zouden worden getrokken, dan wel behouden zouden blijven voor de stad. Om aan de woonvraag van deze groepen tegemoet te komen, is het noodzakelijk om met een creatieve houding te werk te gaan, te meer nu is gebleken dat de conventionele wijzen van het realiseren van woonruimte voor deze groepen in Amsterdam ontoereikend zijn.

Om tot dergelijke creatieve oplossingen te komen, is er een initiatiefgroep onder de naam Stichting Wo-

nen op Water in het leven geroepen. Deze stichting heeft tot doel studenten, werkenden in de non-profitsector (zorgsector, politie, onderwijs e.d.), (probleem) jongeren, werkende jongeren en andere moeilijk te huisvesten alleenstaanden op korte termijn woonruimte te bieden. De stichting kan de wooneenheden op schepen voor circa € 250 per maand aanbieden.

Nadat er een particuliere partij bereid was gevonden om het aanbod van dergelijke projecten te financieren en de wethouders Van der Horst en Belliot zich enthousiast hebben uitgelaten over het voren genoemde plan, heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf vijf locaties aangegeven waar in hun ogen plaatsing van dergelijke schepen wellicht tot de mogelijkheden behoren, te weten:

1. in de oude Houthaven tegen de Noorddam;
2. aan de afbouwpijler van de voormalige NDSM;
3. aan de oostzijde van de pier tegenover de TT Vassumweg in Amsterdam-Noord;
4. aan de Javakade aan de oostzijde van de Jan Schaefferbrug, en
5. in het afgesloten IJ.

Zeer wel denkbaar is dat buiten het havengebied nog andere plaatsen in en rond Amsterdam geschikt zijn voor het plaatsen van dergelijke schepen. Ook moet worden gedacht aan huisvesting op woonboten en andere kleinere schepen. Er zijn marktpartijen die dergelijke boten aanbieden. Een voordeel van het verhuren van woonboten is dat er een tijdelijk huurcontract voor een redelijke prijs kan worden aangeboden, waardoor scheefwonen kan

worden tegengegaan. Daar komt bij dat dit woonaanbod vrij snel kan worden gerealiseerd en praktisch overal in de stad inzetbaar is.

De indieners van deze notitie zijn zich ervan bewust dat met het overeenstemmen van vraag en aanbod en zelfs de aanwezigheid van politieke wil nog niet alle hindernissen genomen zijn. In rechterlijke uitspraken is komen vast te staan dat de Verordening op de haven en het binnenwater op dit moment geen ruimte biedt voor drijvende woningen in de haven; uit jurisprudentie blijkt het criterium voor legale aanwezigheid dat de uitgeoefende functie van het schip noodgedwongen aan het water verbonden moet zijn. Voor het binnenwater moet dit nog worden onderzocht. Eveneens realiseren indieners zich dat er een aantal vergunningen dient te worden verkregen en er logistiek enige slagkracht nodig zal zijn. Daarnaast zullen de ligplaatsen gereed moeten worden gemaakt.

De fractie van de VVD hoopt dat het College van Burgemeester en Wethouders tot een voorstel kan komen om een uitzonderingsclausule aan de bovengenoemde verordening toe te voegen en het wonen op het water actief zal bevorderen, niet alleen in de haven, maar op het Amsterdamse water in bredere zin. Op het initiatief van de Stichting Wonen op Water hebben onder andere de Vrije Universiteit, de Universiteit van Amsterdam en de ASVA Studentenunie positief gereageerd.

De fractie van de VVD ziet graag dat particuliere initiatieven, al dan niet verenigd in een stichting zoals de Stichting Wonen op het Water, tot stand komen, waarmee invulling

wordt gegeven aan de eigen verantwoordelijkheid en daarbij niet wordt geschuwd buiten de geijkte paden te treden om tot nieuwe oplossingen voor oude problemen te komen. Wij hopen dat de politiek hier de particulier de handreiking biedt die nodig is. Nu het afstemmen van marktvrage op marktaanbod mogelijk blijkt met een gering beslag op gemeentelijke middelen en wat creativiteit en er daarnaast ambtelijk en maatschappelijk enthousiasme voor dit plan is ontstaan, hoopt de fractie van de VVD dat het College van Burgemeester en Wethouders dit initiatief eveneens serieus neemt, dit in zijn preadvies naar voren laat komen en in contact treedt met vorengenoemde initiatiefnemers om met creativiteit het woningtekort voor de omschreven groepen te lijf te gaan.

J.B. Goring

P.M. Buurma-Haitsma

G.Ph. Huffnagel

### **Uit het pré-advies van de Centrale stad op bovenstaande notitie:**

Het vaststellen van bestemmingsplannen en het verlenen van ligplaatsvergunningen zijn decentrale bevoegdheden die bij de stadsdelen berusten. De Gemeenteraad heeft in het verleden bij herhaling 'gestructureerde groei' van ligplaatsen toegezegd. Tot op heden heeft geen uitbreiding plaatsgevonden.

-Er zijn verschillende groeperingen met strijdige belangen (zicht op het water, behoud van karakter van een gebied, oevergebruik voor recreatie en ecologie, milieuzonering voor industrie)

-Het scheppen van ligplaatsen in de stad is meer een kwestie van politiek bestuurlijke afweging, dan van juridische barrières.

-De besluitvorming is vooral een zaak van de stadsdelen. Het project-

bureau Wonen op Water ontwikkelt instrumenten om die besluitvorming te ondersteunen. Stadsdelen zijn vrij om het instrumentarium over te nemen.

-Er is inderdaad meer mogelijk dan alleen traditionele schepen of arken. In de publicatie 'De Nieuwe Woonboot' is een verkenning gemaakt van mogelijke nieuwe vormen. Daarin is ook etagebouw en elementen- of modulebouw als mogelijkheid getoond.

-Met diverse betrokkenen is een 'potentiekaart' in ontwikkeling. Op deze kaart worden - nu nog vanuit een brede invalshoek - alle mogelijke nieuwe ligplaatsen geïnventariseerd.

De werkwijze van het project Wonen op Water is interactief: planontwikkeling geschiedt in samenspraak met woonboot- en walbewoners, stadsdelen en stedelijke diensten. In deze activiteiten kan ook het initiatief van de Stichting worden betrokken. Ons College heeft dan ook de projectleider Wonen op Water verzocht contact op te nemen met de Stichting om hierover nadere afspraken te maken.

### **Een geweldig, maar verbazingwekkend initiatief**

Enige jaren geleden was er een forum waar o.a. een rondvaartreder en een VVD-gemeenteraadslid acte de présence gaven. De aan hun welstand verplichte aanwezigheid in dit milieuforum werd al snel duidelijk. De reder kwam zijn milieuvriendelijke, door aardgas aangedreven bootjes promoten; het VVD-raadslid gaf zijn visie op het oneigenlijk gebruik der openbare ruimte o.a. door de woonboot-illegalen.

De reder werd gezegd dat milieuvriendelijk ook geldt voor de bouw van zijn bootjes en dat de zijne met zo'n stompe neus dat bepaald niet

zijn; de golfslag die deze veroorzaken is nogal extreem. Ook te hoge golfslag kun je milieuvervuiling noemen! Verder meldde de reder aan een bootbewoner in de zaal dat hij tijdens een rondvaart met vertegenwoordigers van de gemeente de toezegging had gekregen dat ze voor hem een andere ligplaats zouden zoeken. Want het moet niet prettig zijn als eerste ark te liggen zo vanaf het IJ, achter de spoorbrug, waar de schippers op dat stuk meestal pittig, om niet te zeggen zeer pittig varen, waar ik eerlijk gezegd mede schuldig aan ben maar ja hoe meer rondjes er gevaren worden hoe beter voor de economie zullen we maar zeggen.

De bootbewoner werd boos; ten eerste lag hij daar goed, ten tweede had hij niet om een andere plek gevraagd, ten derde wilde hij daar helemaal niet weg. Daarnaast vond hij dat er onder de reders en de schippers een mentaliteitsverandering diende plaats te vinden. Niet de woonboter moet verhuizen, de reders behoren hun schippers niet met een bloedgang door de grachten te jagen op jacht naar nog meer geld. Ook de service aan toeristen dient milieuvriendelijk te zijn.

De woonschipper wilde van het raadslid weten hoe een schip dat bij het binnenvaren havengeldplichtig is, illegaal kan zijn? Dat kan wel zo zijn maar dan woont hij illegaal, aldus het raadslid. Een schip kan helemaal niet illegaal bewoond zijn, pareerde de schipper, schippersgezinnen hebben altijd al gewoond op hun schip.

Iemand sprak zijn verbazing uit over de wijze waarop het raadslid aan het uitvaren was naar woonschippers. Zij waren het toch die het tekort aan sociale woningbouw op een creatieve manier aanpakten en hielpen het woningtekort wat te verzachten. Het raadslid vond helemaal niet dat

hij tegen de woonboters fulmineerde maar dat het gedogen van illegalen afgelopen moest zijn.

Uit de zaal werd de vraag gesteld of hij bereid was zijn stem te geven aan het uitbreiden van de sociale woningbouw, zodat ook van die kant het door hem geschetste illegalen-probleem kon worden opgelost. De sociale woningbouw was volgens hem niet meer het probleem; er moest meer gebouwd worden in het duurdere segment, daar was veel meer behoefte aan.

Dit forum van jaren terug kwam mij

plots weer helder voor de geest bij het lezen van de VVD-notitie Drijvend wonen.

Van verbazing viel de vulling uit mijn kiezen. Het eerste wat ik me bij zo'n naar links gedraaide drie dubbele salto direct afvraag, wat zit hier achter en hoeveel valt er door handelaren c.q. speculanten aan te verdienen! Want een liberaal die zich plotseling voor sociale huurwoningen c.q. huisvesting op boten inzet lijkt mij eerder verdacht, dan de vrucht van een voortschrijdend inzicht. Of is dit een voorzet voor

IJburgplannen? Het voortdurende gevecht met woonboters over meer ligplaatsen stuit in de gemeenteraad namelijk steeds bij juist de rechtse fracties op verzet.

Wat niet wegneemt dat het een zeer goed, om niet te zeggen een geweldig initiatief is huisvesting te creëren tegen een redelijke huur. Verder zou het niet zo gek zijn ook bij de bouw van huizen, bijvoorbeeld op het Westerdokseiland, voor deze doelgroep een groot areaal te reserveren.

*PvdG*

### **'Woanskip' mag niet in Museumhaven**

Het Leeuwarder 'volkslied' gaat niet over de scheve Oldehove-toren, maar over een woonschip, danwel 'woanskip' in het stadsfries. Dat woonschip ligt nu op de wal, maar enkele Leeuwarders spannen zich in om het een plaats te geven in de Museumhaven in de zuidelijke stadsgracht. Daar is de Stichting Museumhaven op tegen, omdat het schip niet voldoet aan de welstandseisen. Over dit, of mogelijk een ander woonschip, daarover bestaat twijfel, zingt Anneke Douma in een lied, dat ook als supporters-uitlaat dienst doet tijdens thuiswedstrijden van sportclub Cambuur. De kinderen van de vroegere woonschip-eigenaar Willem Eijgelaar vinden het maar niks, die verhalen rond het schip. 'Het is lang geleden al gezonken, dit is niet het echte woonschip uit het liedje', zeggen ze. De voetbal-supporters en zangeres Anneke Douma laten het er niet bij zitten. Maandag hebben ze gedemonstreerd toen de Leeuwarder gemeenteraad vergaderde.

*Uit: Schuttevaer 8 mei 2004*

### **Hanzestad Compagnie als huwelijksvloot**

De gemeente Lelystad heeft een overeenkomst gesloten met de Hanzestad Compagnie, waarin de gemeente toestemming geeft de 45 schepen van de vloot aan te merken als 'huis der gemeente'. Dat betekent, dat op de schepen kan worden getrouwd. Voortaan kan de ambtenaar van de burgerlijke stand mee aan boord om de plechtigheid te leiden. Ook voor kerkelijke inzegeningen zijn de schepen beschikbaar.

*Uit: Schuttevaer 24 april 2004*

### **Trouwen te water**

De gemeenteraad van Wymbritseradiel heeft rondvaartbedrijf M van der Werf uit Sneek toestemming gegeven voor huwelijksvoltrekkingen op het water. 'Daar ben ik heel blij mee', zei Van der Werf. 'Het hing er al een beetje tegenaan. Ik denk dat andere gemeenten nu gaan ontgooien en ook bruiloften op het water zullen toestaan.'

*Uit: Schuttevaer 17 april 2004*



*Een steiger in Zaandam. Zo kan het ook*

# INSPRAAKBIJDRAGE OVER HET STEIGERPLAN WESTERDOK

(Raadscommissie voor Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer, 12 mei 2004)

## Geachte fractieleden,

Ik ben Yvonne Helsloot. Ik woon inmiddels 30 jaar in het Westerdok. Ik heb SpvE, SP en diverse BP's doorstaan. Nu ligt hier het langbeloofde steigerplan. Ik wil u vragen vooral mijn inspraakreactie die tussen uw papieren zit nog eens na te slaan. Beter dan daar kan ik het niet in 3 minuten zeggen: hij klopt nog!

Ik geef u hierbij de visie op het steigerplan namens Mevr. Hoogenhout:

Ik woon nu 12 jaar op het Westerdok en leef al deze jaren al in onzekerheid over de uiteindelijke ligplaats van mijn schip.

Na jaren van wisselende plannen, is 2 jaar geleden bureau B+B ingeschakeld om eindelijk eens te kijken wat er met een steiger voor de boten kon.

In een overleg groepje (PMB, B+B, bewoners) hadden wij nog de ijdele hoop tot een voor ieder acceptabel plan te komen. Na enige tijd kwam B+B, net als wij al jaren eerder, tot de conclusie dat het onmogelijk is een fatsoenlijk steigerplan te realiseren binnen het door PMB vastgelegde plangebied. Alle goede ideeën die zij hadden qua indeling of inrichting bleken niet te realiseren door ruimtegebrek. B+B heeft zich uiteindelijk teruggetrokken, toen pianovormen terugkeerden. Geen enkel idee uit de hoek van de bewoners is meegenomen in het huidige plan, dat weer bijna geheel het bekende pianomodel is. Het enige resultaat van de vele avonden overleg is de veel gehoorde opmerking van het PMB, dat men 'in overleg met de bewoners' tot dit steigerplan is gekomen.

Het schreeuwende gebrek aan ruimte op het Westerdok wordt veroorzaakt door het bij elkaar proppen van boten uit het Westerdok en de

Vlughaven, het willen hebben van een publiekssteiger én een plein met vrij uitzicht. Het wordt gebracht als een feit waar niets aan te doen is, maar realiseert u zich alstublieft dat het kunstmatig is bepaald door de gemeente en het PMB. [En na de uitspraak van de Raad van State zijn Zuidkant en Vlughaven weer voor schepen beschikbaar.]

Het niet bereid zijn om iets meer te betalen aan een steigerplan dan het hoogst noodzakelijke is mij een doorn in het oog. De jarenlange inefficiëntie van de gemeente heeft al duizenden euro's meer gekost, bovendien vind ik dat de gemeente het fatsoen moet hebben om de bootbewoners op z'n minst een ligplaats te bieden gelijkwaardig aan degene die zij hen ontnemt.

Foto: Wanneer mijn schip een halve slag wordt gedraaid én ik links én rechts vlakbij een ander schip krijg - God weet van welk formaat (!) - zal dat uitzicht, mijn privacy en daarmee mijn woongenot drastisch en in negatieve zin wijzigen.

Ik heb mijn schip gekocht net als u uw huis heeft uitgekozen; bevat het schip zelf, bevat de omgeving, bevat het uitzicht. Behalve de zekerheid van mijn schip is er nu niets meer. De omgeving gaat veranderen, maar mijn uitzicht, de schepen naast me: het is nog een raadsel.

De suggestie wordt gewekt dat je het zelf kan uitkiezen maar het wordt passen en meten.

Helemaal nooit is er een plan getoond waarop je de exacte maten van de in te passen schepen kon zien en daarmee het werkelijke eindresultaat. Laat u zich geen zand in de ogen strooien door uitspraken als 'voor ieder schip optimaal uitzicht' of 'er is rekening gehouden met alle scheepstypen' of

'in overleg met de bewoners'. 'Het optimaal uitzicht' is niet mogelijk gebleken', 'en echt rekening houden met de scheepstypen' lukt niet in dit plan' en 'dat het overleg voor de bewoners niets heeft opgeleverd' wordt niet vermeld.

De krapte van dit steigerplan wordt door het PMB gerechtvaardigd doordat sommige schepen al 2 of 3 dik liggen. In een zogenaamde 'normale straat' worden vrijstaande huizen toch ook niet opgestapeld omdat er verderop in de straat een flat staat?

Zelfs de projectmanager noemt het plan een verschrikking en vreselijk krap. "Maar" zei ze, "ik kan er wel mee leven." Misschien kan zij er méé leven maar wij moeten er in leven.

Ik vraag u dan ook uw goedkeuring aan dit steigerplan te onthouden en de verantwoordelijken te verzoeken aan het werk te gaan en terug te komen met een gedetailleerd en bovenal fatsoenlijk steigerplan.

Ik - Y. Helsloot - vraag u daarnaast het loskoppelen van de deelplannen niet goed te keuren. IJ en Westerdok zijn afhankelijk van elkaar. Hoe meer in het IJ, des te minder in het Westerdok. En als er ligplaatsen over blijven dan pleit ik voor plaatsing van de huidige bedrijfsschepen, waarvoor nog een oplossing gevonden moet worden.

# ZWEMMEN IN DE STAD

## Notitie van stadsdeelraadslid Peter Kramer (VVD), getiteld **Stad en Strand: Lekker verpozen aan het Oosterdok**

### Inleiding

Een stadsstrand in de binnenstad van Amsterdam en daar ook nog kunnen zwemmen. Dat is de wens van de VVD-fractie uit deelraad Amsterdam-Centrum. Het Oosterdok is hiervoor het meeste geschikt. Hier moet een zandstrand komen, compleet met parasols, palmbomen, standstoelen, terras en een strandpaviljoen. Om af te koelen kan in het water van het Oosterdok een klein zwembad worden aangelegd, waarvan het water gezuiverd wordt zodat het zwembaar is. Op de kades van het Oosterdok kan een pierebadje voor de kleintjes komen.

Parijs kent al enkele jaren Paris-Plage langs de Seine. En dit jaar ligt in het centrum van Rotterdam een zandstrand langs de oevers van de Maas. In Amsterdam kan men deze zomer op het strand vertoeven in IJburg en op t Steenen Hoofd (Westerpark). Doch het centrum van Amsterdam heeft nog geen strand, terwijl met het vele aanwezige water er voldoende mogelijkheden zouden moeten zijn. Vroeger was er een strand langs de Prins Hendrikkade en tijdens het bouwen van de IJ-tunnel werd het aanwezige bouwzand in de zomer als strand gebruikt. Dus alleen al vanuit historisch oogpunt is het Oosterdok de eerst aangewezen locatie voor een stadsstrand. Doch er zijn nog meer redenen om te kiezen voor het Oosterdok. De VVD heeft verschillende mogelijkheden voor een strand en zwemmen in de binnenstad onderzocht en kiest voor het Oosterdok. Er zijn drie alternatieven bekeken:

a. Overal in de grachten kunnen zwemmen

b. Op bepaalde plekken in de grachten (tijdelijk) een zwembad plaatsen en daaromheen strandfaciliteiten creëren.

c. Een strand en zwemfaciliteiten bij het Oosterdok  
(Red. : Hierna volgen uitgebreide overwegingen)

### Samenvatting

De VVD fractie is nagegaan of al het water in de grachten op zwemkwaliteit kan worden gebracht. Het opvangen van de overloop van het schone riool bij extreme regenval, de vele toiletten die nog steeds op de grachten lozen, de aanvoer van vuil water uit de Amstel alsmede de beperkingen die er zijn inzake het regelmatig verversen van het grachtenwater maken het op korte termijn onmogelijk om in de grachten zelf te zwemmen. Vandaar dat uitgeweken moet worden naar gezuiverde water van een zwembad in het Oosterdok

Het Oosterdok is het meeste geschikt om een strand en een zwembad te krijgen. De beide burens, Nemo en het Scheepvaartmuseum, staan positief tegenover het idee. Via private exploitatie kan het strand gefinancierd worden. Door een koppeling met Nemo alsmede het verwerven van sponsoring kan eventueel een buitenzwembad worden gerealiseerd. De bewoners van de binnenstad, alsmede de bezoekers, kunnen bij mooi weer op korte termijn genieten van een zandstrand met palmbomen, parasols, terras en strandpaviljoen. Op loopafstand.

(2003 Stadsdeelblad afdeling 1 nr. 129)

### Schoon zwemwater

Nederland en Griekenland hebben het beste zwemwater in de Europese Unie. Dat blijkt uit het jaarlijkse onderzoek van de EU naar de zwemwaterkwaliteit bij de lidstaten. Frankrijk, Italië, Portugal en Spanje kwamen ook als 'goed' uit de test. (AP)

*Uit: Spits 2 juni 2004*

### Uit het pré-advies van Stadsdeel-Centrum op bovenstaande notitie:

Het Dagelijks bestuur heeft met veel interesse kennis genomen van deze notitie. De notitie geeft aan dat naar het oordeel van het raadslid Kramer de binnenstad aan recreatieve betekenis kan winnen door er specifieke, nu niet aanwezige, voorzieningen aan toe te voegen, vooral gericht op buitenrecreatie in de zomermaanden. Het Dagelijks Bestuur ondersteunt de intentie van de notitie, maar ziet zich beperkt, zoals het navolgende aangeeft, in de mogelijkheden van uitvoering.

Allereerst moeten wij vaststellen dat het gebied rond Nemo tot het grootstedelijk projectgebied van de Zuidelijke IJ-oevers behoort, en dat het stadsdeel daarover dus geen zeggenschap heeft. Belangrijker is bovendien dat het gebied, zowel land als water, in erfpacht is uitgegeven aan de Stichting Beheer Oosterdok, hetgeen betekent dat ook de centrale stad over het gebruik hiervan geen zeggenschap heeft, voor zover binnen de normen van wetten en verordeningen. De Stichting Beheer Oosterdok is een beheerorganisatie waarin deelnemen het Scheepvaartmuseum, Nemo en de exploitant van de ligplaatsen van de 'bruine vloot'. In de praktijk betekent dit dat als de Stichting Beheer Oosterdok op haar terreinen een zandstrand wil

realiseren, zij dit kan doen, voor eigen kosten, voor eigen aansprakelijkheid, en binnen de (bijvoorbeeld nautische) regels die ervoor zijn. Het Dagelijks Bestuur zal de notitie dan ook onder de aandacht van het bestuur van de stichting brengen.

### **Een ander geluid: Stad of Strand (SOS) aan het Oosterdok.**

Veilig zwemmen nabij beroepsvaart (Schippergracht), rondvaart (Oude-schans) en allerhande motorboot? Liever zwem ik in het kalme Westerdok. Een deel heet zelfs al Zandhoek. De voorgestelde palmbomen neem ik met een korrel strooizout. Komen er boeien, een badmeester, hekken, kaartjes en sluitingstijd of wordt het tevens hondenuitlaatstrook, tippelzone en vrijplaats voor rugzakkampeerders met kampvuur en gitaarmuziek? Wordt de kade strand of storten we in het water bergen zand? Bezie de kaart met dempingsklassen (Waterplan Amsterdam) en de Watertoets & Vergunningverlening voor Ruimtelijke Plannen (DWR/AGV). Waarom geen schelpenstrand nabij het Shell-gebouw? Met de pont ben je er in een wip. Tot slot spetterende uitgaanstips: Sportfondsenbad Oost, Zandvoort, IJmuiden, Twiske, Spaarnewoude, IJburg, Nieuwe Meer, Sloterplas, Amsterdamse Bos, Flora- en De Mirandabad, of (ook heel fijn) pootjebaden in de Frederikspleinfontein. En nu snel aan de slag met serieuze zaken.

PS

SPITS 11 MEI 2004

#### **Bamboesoorten met uitsterven bedreigd**

LONDEN/NAIROBI — Eenderde tot de helft van de bamboesoorten in de wereld dreigt door de grootschalige boskap te verdwijnen. In Azië, waar meer dan 180 soorten onder druk staan, is de nood het hoogst, volgens de milieugorganisatie van de VN. (ANP)

#### **Tips voor de zwemmer:**

- ga nooit alleen zwemmen; laat dit ook voor uw kinderen gelden;
- in diep water kunnen plotseling koude stromingen voorkomen;
- zwem niet in de buurt van varende schepen, jachthavens, gemalen, sluizen, rioolwaterzuiveringsinstallaties, sterk stromend of kolkend water;
- duik nooit in troebel water;
- zwem niet in de buurt van dode dieren en drijvende algenlagen;
- laat geen afval achter op het strand of in het water;
- verlaat bij onweer het water.

(bron: [www.water.amsterdam.nl](http://www.water.amsterdam.nl))



Nicolaas Witsenkade

## Venetië ruziet over gondels

Tussen de gondeliers van Venetië is ruzie uitgebroken. Een minderheid wil het traditionele uiterlijk van de gondels drastisch wijzigen om makkelijker onder bruggen te kunnen varen.

Dit plan stuit echter op het bezwaar van een meerderheid van de gondeliers, die aantasting vreest van de unieke schoonheid en het imago van de zwarte bootjes. Zeker twintig van de vierhonderd gondeliers verwijderden inmiddels de karakteristieke versiering op de voorsteven om sneller te kunnen varen, maar volgens de tegenstanders willen toeristen helemaal niet sneller varen. (ANP)

*Uit: Metro 27 mei 2004*

## Stadsdeel onhandig met woonbootvergunning

Het is aan de Raad van State te danken dat een woonbooteigenaar aan de Weesperzijde op zijn ligplaats een nieuwe boot mag neerleggen. Dat is de uitkomst van een juridisch geschil tussen omwonenden en het stadsdeelbestuur Oost.

Het stadsdeel bleek niet goed op de hoogte te zijn van de vervangingsregels. Ook werd vergeten de vergunning voor de nieuwe boot bekend te maken, waardoor de omwonenden geen inspraak kregen. Toen de omwonenden daar achteraf toch lucht van kregen, waren de rapen gaar. De bestuursrechter in Amsterdam haalde vervolgens uit naar het stadsdeelbestuur en vernietigde de vergunning.

De gedupeerde booteigenaar ging in beroep bij de Raad van State. Dit rechtscollege concludeert dat het stadsdeelbestuur weliswaar heeft gefaald, maar dat de bestuursrechter te bot heeft gehandeld. De vergunning is in ere hersteld.

*Uit: Schuttevaer 24 april 2004*

Uit de VWZ-nieuwsbrief van april 2004 – blad van de Vereniging Woonschepen Zuid

# Waterschapswonder?

**E**en wonder! riep ik tegen mijn buurvrouw, zo'n twee weken terug. En wie weet is het dat ook wel. Het gaat hier over de ingezetenenomslag: de belasting die de verschillende waterschappen aan hun ingezeten opleggen om te zorgen dat de dijkes niet teveel schuiven. De waterschappen vormen in Nederland een aparte bestuurslaag, waardoor de grenzen tussen die waterschappen niet gelijk zijn aan de gemeenten en provinciegrenzen. Eén van die grenzen scheidt de leden van onze vereniging: exact op het midden van het Ijsbaanpad bevindt zich de grens tussen het Hoogheemraadschap van Rijnland (HvR) en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Deze laatste heeft zijn taken via de DWR (waarvan het briefpapier gebruikt wordt) overgedragen aan de Dienst Gemeentebelastingen Amsterdam. Deze laatste heft bij alle inwoners van Amsterdam, kan niet bommen of dat wel of niet terecht is.

### Gemeentebelastingen

Om hier iets tegen te doen (een misverstand, denk je) belde ik een jaar of drie geleden met de

Gemeentebelastingen. Daarna schreef ik bezwaarschriften, klaagde als die bezwaarschriften niet werden behandeld, et cetera. Geen enkele reactie, ondanks het feit dat ik een kopie van een brief van DWR meezond, waarin klip en klaar staat dat DWR geen enkel recht kan doen gelden (datering van deze brief 9 september 1997, met dank aan het Hoogheemraadschap van Rijnland).

Eénmaal per half jaar bel ik de Gemeentebelastingen, leg ik uit, word ik boos, en wacht de volgende aanslag of -maning af. Alweer een fiscaal jaar voorbij. Tot ik twee weken terug op de een of andere manier de heer Kertsten (afdeling bezwaarschriften, 020 6524639) sprak. Wegens aanpassingen aan de automatisering was er geen bezwaarschrift behandeld in het afgelopen jaar (sic). Maar: hij zou mijn dossier naar boven halen en mij terugbellen... Het vreemde van het verhaal is dat hij dit laatste inderdaad heeft gedaan, met de toezegging dat de opgelegde aanslagen vanaf 1998 nietig zouden worden verklaard. Een wonder dus, maar ook wonderen heb ik graag schriftelijk. We wachten af.

Stijn Braches

# Nieuws uit Zuider Amstel

In de vorige woonbotenkrant meldde ik dat de PvdA voorstelde het onderscheid in een stedelijk en landelijk deel van de Amsteloever te laten vervallen. Dit is door de raad aangenomen en is opgenomen in de Waternota "Wonen op de Amstel geregeld". Dit betekent voor ons als bewoners en onze Werkgroep Woonboten ZuiderAmstel ("WWZA") een overwinning.

De buitenruimte (vloten, steigers en loopplanken). Hiervoor stelt het stadsdeel dat men een bouwvergunning moet aanvragen, ook voor al jaren bestaande steiger of vlot. Dat vraagt om professioneel gemaakte tekeningen, leges en dus veel kosten. De WWZA organiseert een gezamenlijke aanvraag ten aanzien van de buitenruimte.

## Afmetingen

De BBA heeft vorig jaar de woon-schepen in opdracht van het stadsdeel opnieuw opgemeten, omdat er veel fouten waren in de maatvoering van de ligplaatsvergunningen. De WWZA heeft de nieuwe lijsten opgevraagd, en wederom blijkt dat niet juist gemeten is. De werkgroep organiseert ook hier een actie om de juiste maten voor elke waterwoning in te dienen bij het stadsdeel. Deze kunnen dan verwerkt worden in de nieuwe ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd, die voor veel bewoners nog dit jaar worden afgegeven.

## Oevers

We zijn opgeroepen door de werkgroep met zijn allen bezwaar te maken tegen de vernietiging van een groot stuk natuur door de kap van 223 bomen en circa 500 struiken. Doel van der

werkgroep is de status quo te handhaven. Advocaat Woltjer zal het verwachte kapvergunningbesluit voor deze bomen aanvechten bij de rechter. Houden we de kap tegen, dan stijgt ook de kans voor het behoud van de rest (struiken, schuurtjes etc.). De commissievergadering hierover is 22 juni.

## Martin Luther Kingpark

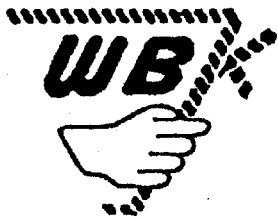
Er lopen procedures met als belangrijkste insteek het herplanten van bomen en struiken. De aanleg van de betonnen zitrand, zonnehelling van piepschuimblokken en de keermuur ligt voorlopig stil omdat het stadsdeel de benodigde bouwvergunningen mist.

Intussen wordt het "park" gereedgemaakt voor de Parade in augustus. Rob Woltjer voert de procedures en houdt alles scherp in de gaten.

*JM*



*Natuur aan de Dijkgracht. Zo kan het ook.*



Amsterdam, 12 mei 2004

Geachte leden van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling  
Betreft: agendapunt 11 van de agenda op 12 mei a.s.

Op het Plan van Aanpak handhaving woonboten en andere vaartuigen dat ter bespreking aan u voorgelegd is heeft het Woonboten Komitee Zijkanaal I e.o. (WBK) de volgende opmerkingen en vragen.

Het Woonschepenbeleid Amsterdam-Noord is in december 1991 door de Raad vastgesteld. De haalbaarheid van het Woonschepenbeleid was gekoppeld aan het realiseren van nieuwe ligplaatsen. Daarvoor zou o.a. de woonschepenhaven Schellingwoude aangelegd worden, dit was de peiler van het Woonschepenbeleid. In de rapportage Woonschepenhaven Schellingwoude van 4 oktober 1993 laat de toenmalige wethouder E. Peer weten dat er geen woonschepenhaven in Schellingwoude komt vanwege de hoge aanleg- en saneringskosten. Het gevolg daarvan was (volgens de wethouder) dat de uitvoering van het Woonschepenbeleid belemmering zou ondervinden. In januari 1994 is in de Cie. RO het "Actieplan woonschepen 1994" vastgesteld (wethouder Grimmius). Dit plan zou het uitvoeringsplan van het in 1991 vastgestelde Woonschepenbeleid zijn. In juni 1994 komt er een stand van zaken m.b.t. het Actieplan er wordt onderzoek gedaan naar nieuwe locaties maar het graven van havens blijkt zeer kostbaar te zijn. Daarna is er weinig van het Actieplan vernomen.

Voor het Plan van Aanpak handhaven woonboten en andere vaartuigen 2004, wordt als uitgangspunt de Nota Woonschepenbeleid van 1991 gehanteerd. *Wij vragen ons af waarom voor "handhaving" de Nota Woonschepenbeleid als uitgangspunt is genomen. Het Woonschepenbeleid is niet geëffectueerd, uitbreiding van ligplaatsen heeft tot op heden niet plaats-*

*gevonden, de vraag is dan ook of het vastgestelde beleid haalbaar is. Volgens het Plan van Aanpak, zal het woonbotenbestand weer terug gebracht moeten worden naar het aantal (520) dat in het verleden is vastgesteld. Dit zou ook van belang zijn om de ruim 300 woonboten in dit stadsdeel nog planologisch in te passen. Een deel daarvan (volgens het Plan van Aanpak) zal op termijn ook verplaatst moeten worden. Er zou dan ook in het stadsdeel extra ruimte nodig zijn voor het definitief inpassen van een aantal legale woonboten. Het zou om die reden niet gewenst zijn om illegale woonboten ongemoeid te laten.*

Wij vragen ons af waarom de ruim 300 genoemde woonboten nog niet ingepast of opgenomen zijn in bestemmingsplannen. Sinds de vaststelling van het Woonschepenbeleid in 1991 is daar blijkbaar weinig mee gedaan, terwijl voor het opnemen van woonschepen in bestemmingsplannen geen Woonschepenbeleid nodig is. *Ook blijkt dat waar wel woonboten in een bestemmingsplan kunnen worden opgenomen en met bewoners daarover afspraken zijn gemaakt dit door het stadsdeel niet wordt nagekomen en wordt vertraagd. Wij vragen ons ook af hoeveel boten er verplaatst moeten worden, het Plan van Aanpak handhaving geeft dit niet aan, maar wij vinden het een vreemde zaak dat het e.v.t. verplaatsen van legale woonboten/ligplaatsen in een Nota van Handhaving is opgenomen. De vraag is waarom?* Bovendien lijkt het ons toch een vreemde gang van zaken dat 40 illegaal afgemeerde boten de oplossing zouden bieden voor de extra ruimte die nodig zou zijn om een aantal legale woonboten definitief in te passen.

Uit de bijlage (pag 6) worden enkele onderwerpen nader toegelicht en het blijkt dat er tot nu toe circa 200 woonboten planologisch ingepast zijn. Er wordt voor de overige gevallen bekeken of de woonboten op de bestaande locaties gehand-

haafd kunnen worden. Voor een deel zal dat het geval zijn voor een deel van de woonboten zal dat niet het geval zijn, omdat de locatie naar de huidige normen ongeschikt zijn.

De genoemde locaties zijn Zijkanaal H (i.v.m. industrie Zaandam), Zijkanaal K (i.v.m. AKZO) en Het Slochter (i.v.m. Ringweg en hoogspanningskabels). Wij vragen ons af wat de huidige normen zijn (worden niet aangegeven) waarom deze locaties niet geschikt zouden zijn. *Waarom zou industrie een belemmering zijn, het beleid van Stadsdeel is er toch op gericht om wonen en werken samen te laten gaan, waarom voor de woonschepen dan niet?*

Wij merken op (pag 8 eerste alinea) m.b.t. de uitspraak van het Gerechtshof Amsterdam dat bewoners van het Koppelingpadhouders van de grond zijn, *maar dit dient aangevuld te worden met dat er " een stilzwijgende gebruiksovereenkomst voor de tuin met de Gemeente "om niet " bestaat.*

Ook bij de inleiding (pag 1) hebben wij de volgende opmerkingen in de Nota handhaven betreffende de aanhorigheden tussen haakjes staat **"tuintjes"** aangegeven. *De aanhorigheden hebben betrekking op de tarieventabel punt 4.3. De tuintjes vallen daar niet onder omdat de aard van de heffing geeft in de Precarioverordening aan dat het gaat om **voorwerpen geplaatst op, boven of onder de grond en niet over de tuintjes (grond) zelf.** Dit wordt in artikel 1 en 2 van de Verordening aangegeven. Wij hebben er bezwaar tegen en vinden het onjuist om dit zo mee te nemen in deze Nota.*

*Wij vinden het onjuist dat in het kader van het stedelijke Project Wonen op het Water voorstellen worden afgewacht over een regeling betreffende ingebruikgeving of verhuur, bebouwing en het onderhoud van de walkanten. Het Stadsdeel heeft hierin een eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid, dit geldt ook voor het punt*

*dat "het een en ander kan leiden tot nieuw, uniform stedelijk- en stadsdeelbeleid".*

Blijkbaar ligt het in de bedoeling om e.v.t. nieuw stedelijk beleid in het beleid van het Stadsdeel te implementeren. *Wij laten nu al weten daar ernstige bezwaren tegen te hebben, omdat als er besloten wordt een nieuw woonschepenbeleid vast te stellen, de Nota Woonschepenbeleid uit 1991 ingetrokken dient te worden en nieuw beleid alleen tot stand dient te komen met inspraak en overleg met de betrokken bootbewoners in Amsterdam-Noord.*

Het Stadsdeel Amsterdam-Noord is volledig bevoegd een eigen beleid te voeren inzake het Woonschepenbeleid, gebruik wallenkant, opnemen van woonboten in bestemmingsplannen (Wet RO) het vaststellen en heffen van Precario voor woonschepen. Wij gaan er vanuit dat het Dagelijks Bestuur en de Stadsdeelraadsleden zal besluiten conform de inspraakverordening belanghebbenden bij het uitvoeren van beleid of nieuw beleid zullen betrekken.

Wij gaan er van uit dat de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling onze opmerkingen en vragen meenemen in de bespreking van het voorliggende Plan van Aanpak handhaven woonboten en andere vaartuigen en danken u bij voorbaat.

Met vriendelijke groet,  
Namens het Woonboten Komitee Zijkanaal  
I eo  
G. van Zelst, bestuurslid

### **In memoriam Henk Takens**

Henk Takens was voor ons een medestander die door helder denkwerk de plannen van de gemeente, waar nodig, bekritiseerde op een heldere daadkrachtige wijze. Wij zullen zijn steun missen. Wij wensen Ria veel sterkte met een zo groot en plotseling verlies van haar man.

## **De Witte Boot (Deel IV)**

In de afgelopen drie nummers van de Woonbotenkrant berichtten we over het gedoe rond deze boot. Sommige politici weten echter niet van ophouden. Bij monde van Luud Schimmelpenninck (PvdA) werd een motie ingediend tot verwijdering van de witte boot, en de wens dat het stadsdeel op geen enkele manier meewerkt aan legalisering van de ligplaats.

De verplaatsing van de boot, die weg moest vanwege de nautische problemen bij het Anne Frank Huis, is op vrijwillige basis geschied. De vergunning voor de boot is al lang afgegeven en de boot ligt legaal. De eigenaar wil niet weg. Diverse juristen schatten dat het tussen de 500.000 en 750.000 euro zal kosten als de boot tegen de zin van de eigenaar alsnog wordt verplaatst. De Deelraad mag aangeven waar dat geld vandaan moet komen.

De meeste fracties wensten zover niet te gaan en stemden tegen de motie. Vanaf 8 juli 2003 moeten alle boten voor vervanging eerst via de welstandscommissie; de witte boot zou er na 8 juli nooit doorheen gekomen zijn. Het stadsdeel stelt voor alles op alles te zetten om de Watervisie, de Welstandsnota en de vervangingsrichtlijnen zo snel mogelijk te kunnen bespreken. Na de zomer zullen zij worden aangeboden aan de Deelraad.

## **Wederom vertraagd:**

Nota Visie op het water van de binnenstad In december 2002 verscheen het concept van deze nota van Stadsdeel Centrum.

Menigmaal werd publicatie van de herziene versie aangekondigd, maar afdeling Voorlichting moest steeds nee verkopen. Januari werd mei en mei werd juni. Nu staat de nota ter kennisname geagendeerd voor 9 september én 14 oktober 2004. Wanneer de inspraak volgt is onduidelijk. Waarschijnlijk tussen de genoemde data.

### **Binnenwaterbeheer op volle kracht vooruit**

Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) blijft voortbestaan als zelfstandige dienst. De gemeenteraadsleden zijn vol lof over de bedrijfsvoering, de leesbare stukken en het personeelsbeleid van deze dienst. Zij hopen dat de stadsdelen meer gebruik gaan maken van het BBA-pakket aan diensten.

### **Water op Orde**

Met het rapport 'Water op Orde' is meer duidelijkheid gekomen over de huidige verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen Rijk, Provincie, Waterschap, Havenbedrijf, Binnenwaterbeheer, stadsdelen en de centrale stad. Wetten en regelgeving zijn op een rijtje gezet met betrekking tot waterbeheer, nautisch beheer en ordening openbare ruimte. Het hele rapport (40 pagina's) is te vinden op [www.water.amsterdam.nl](http://www.water.amsterdam.nl) onder 'actueel/nieuws'.



*Herengracht boten*

Eindelijk eens boten aan de Gouden Bocht van de Herengracht. Voor de film *Ocean Twelve* werden opnamen gemaakt in het Kattenkabinet. Tot grote verbazing van de filmmakers bleek op dit deel van de Herengracht geen enkele boot te liggen. Wat was er met Amsterdam gebeurd? Het was te kort dag om echte woonboten hierheen te krijgen. In allerijl werden allerlei bootjes gecharterd om toch nog voor een beetje sfeer te zorgen.

## Feest in Noord

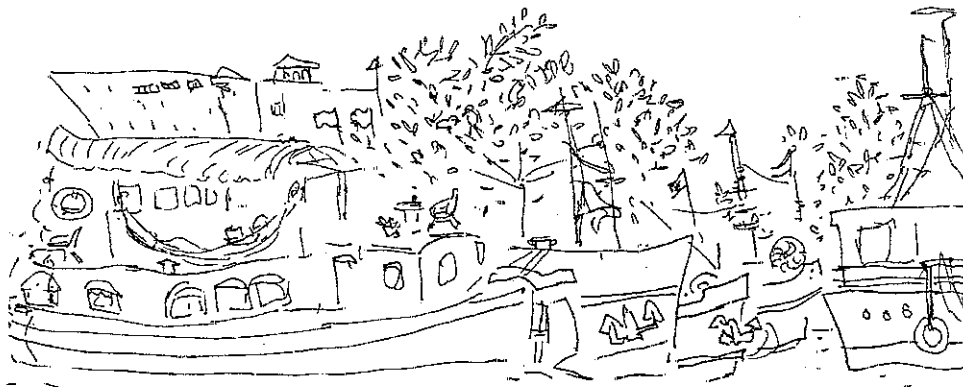
Op 23 april 2004 vierde het Woonboten Komitee Zijkanaal I e.o. (WBK) het 30-jarig bestaan. In de 30 jaar is veel voor de bootbewoners in Noord bereikt, van het behoud van de schuurtjes, aanleg voor nutsvoorzieningen, opnemen van ligplaatsen in bestemmingsplannen (helaas nog niet voor alle boten) etc. Wonen op het water betekent helaas ook dat bewoners steeds opnieuw geconfronteerd worden met politici die het wiel weer opnieuw willen uitvinden en daarbij een ongelofelijke regeldrift aan de dag leggen. De inzet van het WBK blijft er op gericht rechtszekerheid voor wonen op het water te verbeteren en betaalbaar te houden. Maar op 23 april jl. zijn alle werkzaamheden overboord gegooid en heeft de feestcommissie een geweldige avond georganiseerd. Het was een druk bezochte avond en er waren veel bewoners aanwezig vanuit verschillende locaties (en Stad) en ook een aantal raadsleden. De live muziek werd door bootbewoners gedaan; die zorgde voor een ontspannen en gezellige sfeer. Ook het bestuur werd in de bloemen gezet. Al met al een gezellig feest.



### **Klassieke schepenbeurs**

Van 29 tot en met 31 oktober is er te Medemblik de klassieke schepenbeurs. Voor echte schippers is dit jaarlijks evenement veel interessanter dan de Hiswa. Doe-het-zelvers vinden hier liefde, kennis, ervaring en occasions. Dit jaar zal ook de Landelijke Woon-schepen Organisatie (LWO) op deze beurs present zijn.

# Vrolijke water-noot met toeters en bellen



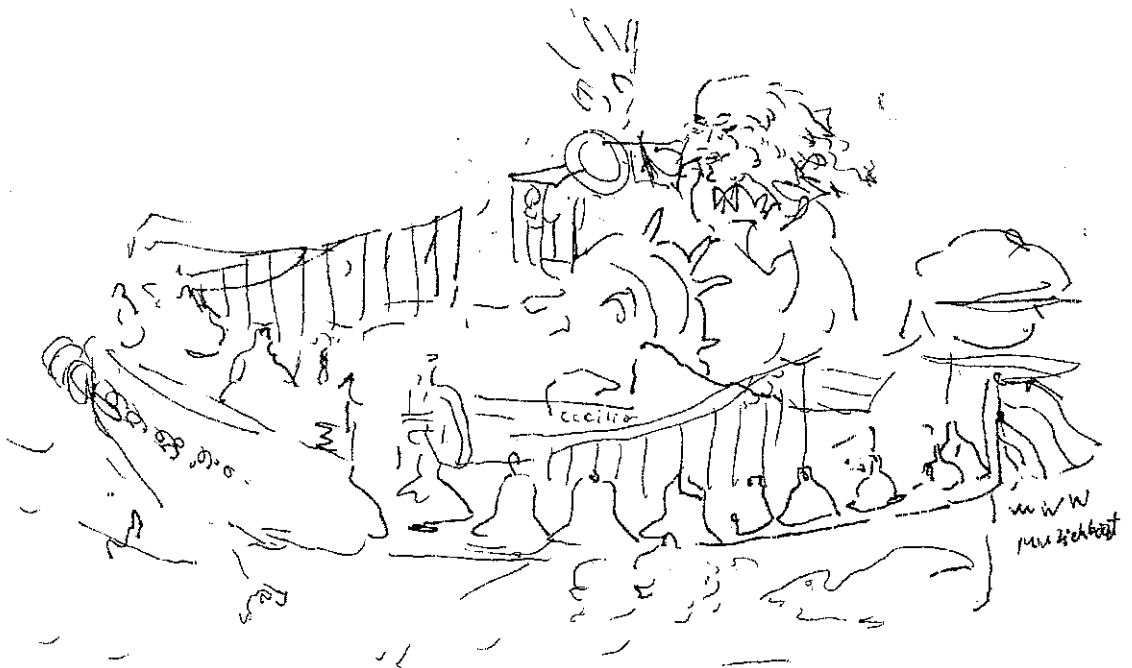
In het Oosterdok gaat Aqua Musica van start met 55 concerten in, op en rond de schepen in de Museumhaven (plus VOC-schip, Scheepvaartmuseum, NEMO, TPG-gebouw en ARCAM). Veel muziek zonder herrie. Echte muzikanten hebben geen versterker nodig. Het leek me een goed idee in de Woonbotenkrant een aankondiging te doen van dit rustige festival en keek op [www.aquamusica.nl](http://www.aquamusica.nl).

Naast mooie foto's en beschrijvingen van de deelnemende schepen zag ik tot mijn schrik dat het feest al rond Pinksteren plaatsvond, terwijl het vorig jaar begin september was. Gelukkig ben ik wel op tijd voor het drijf-in-concert van Reinier Sijpkens. Velen kennen deze muzikant die al vele jaren vanuit

zijn scheepje Notendop niets vermoedende wandelaars op mini-concerten trakteert met orgel, hoorn, trompet en fluit. De vrijdag voor Pinksteren is het heerlijk weer. Een binnenschipper op weg naar Stevensweert ligt eenzaam aan een stille steiger afgemeerd, maar langzaam aan verzamelt zich op kade, steiger en in tientallen bootjes een schare van liefhebbers in afwachting van Reinier. En ja daar komt hij met zijn fonkelnieuw muziekschip, de Cecilia. Behalve een orgel met maar liefst 65 bourdonpijpen torst het scheepje een carillon van 20 klokken. Natuurlijk mag het publiek kiezen uit verschillende muziekstukken en speelt hij ze allemaal. Al spelend haalt hij met zijn scheepje verrassende capriolen uit voor intieme onderonsjes.

En dan mogen de toeschouwers meespelen. Ruim honderd bellen in vijf toonaarden worden uitgereikt. Hij weet dat orkest te dirigeren inclusief de scheepsbel van een nabij gelegen historisch schip.

Lieve hemel, wat een verademing na al dat stompzinnige gehampetamp op schepen met getto-blaster en discodreun tijdens Koninginnedag.



## **A G E N D A :**

**DE VOLGENDE ABC VERGADERINGEN  
ZIJN OP:**

**DINSDAG 7 september 2004**

**&**

**DINSDAG 5 oktober 2004**

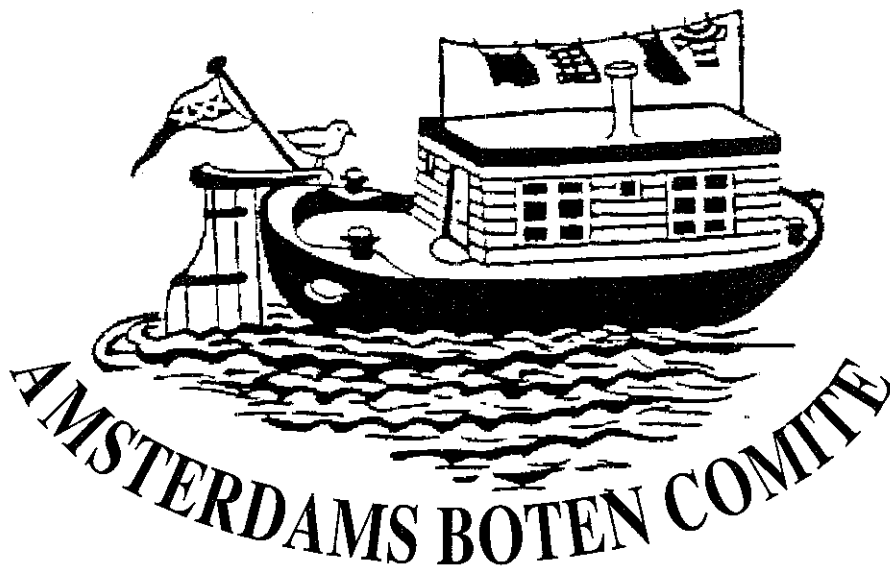
20.30 uur: IN WIJKCENTRUM d'OUDE STADT  
(Nieuwe Doelenstraat 55, bij de Munt).

## **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](http://www.amsterdamsbotencomite.nl)**  
**[info@amsterdamsbotencomite.nl](mailto:info@amsterdamsbotencomite.nl)**



***Aan deze krant werkten mee:***

Antonia Granneman, Corina Teunissen van Manen, Paul Spoek,  
Felix van Rijn, Judith Hesp, Johan van Biemen, Loes Eijling,  
Jan Minderman en Katerine Keijzer