2003/1679

VERGADERING DAGELIJKS BESTUUR:	**dd 4 februari 2003**	**G/2003/06/06**
VERGADERING COMMISSIE: GEEN	**dd**	**G/2003/**
VERGADERING STADSDEELRAAD:	**dd**	**G/2003/**

Sector Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer

Onderwerp: afmeervoorzieningen Javakade

Gevraagde beslissing Dagelijks Bestuur: **akkoord te gaan met het voorstel**

Gevraagd advies Commissie:

Gevraagde beslissing Stadsdeelraad:

Meegezonden stukken: **Bijlage 1:** Verslag overleg woonbootbewoners 10-12-02

Intern advies: **Ja**

Inspraak: **Nee**

Publicatieblad: **Nee**

Persbericht: **Nee**

Beslissing Dagelijks Bestuur: **akkoord / aangehouden / ingetrokken**

5.1, 2, e

Advies Commissie: **n.v.t.**

Beslissing Stadsdeelraad: **n.v.t.**

Behandelend ambtenaar:

5.1, 2, e

KORTE TOELICHTING VOORSTEL

AANLEIDING:	In september 2002 heeft het Dagelijks Bestuur de notitie 'Afmeervoorzieningen aan de Javakade en Panamakade' (van juni 2002) ingetrokken. De inspraak gaf hier aanleiding toe. Daarna is opnieuw onderzocht welke oplossing er moet komen om 6 woonschepen aan de Javakade te kunnen laten afmeren. Vanwege de onduidelijkheid over de afmeervoorzieningen heeft een aantal schepen hun toegewezen ligplaats nog niet ingenomen.
ESSENTIE VOORSTEL:	Geen afmeervoorzieningen realiseren aan de Javakade. De 6 woonschepen met een ligplaatsvergunning aan de Javakade zullen naar verwachting zelf dekschuiten aanschaffen.

STADSDEEL ZEEBURG
gemeente Amsterdam

G/2003/06/06
Voorstel aan het Dagelijks Bestuur
Amsterdam, 4 februari 2003
Onderwerp: Afmeervoorzieningen Javakade

Aan het Dagelijks Bestuur,

In 2001 werden 5 ligplaatsen toegewezen aan woonboten aan de Javakade. Deze toewijzing vond plaats volgens de notitie Watergebruik Oostelijk Havengebied, een onderdeel van het grootstedelijk project OHG. Deze notitie is in 1998 door het College van B&W vastgesteld en in 1999 door de raadscommissie bekrachtigd. Er is voor de wijze van afmeren in de notitie watergebruik niets geregeld voor de Javakade omdat de schepen geacht werden langs de kade aan de palen af te meren De schepen kunnen echter niet afmeren aan de huidige afmeerpalen omdat deze schuin zijn. Dat zal het schip en de meerpaal beschadigen en het stadsdeel vindt dat onverantwoord.
Een zesde ligplaats is gereserveerd voor een woonschip van de Verbindingsdam.

Het dagelijks bestuur heeft in juni 2002 een notitie "Richtlijnen voor afmeer- en toegangsvoorzieningen aan de Panama- en Javakade" opgesteld en voorgelegd aan belanghebbenden in de inspraak. De inspraak gaf aanleiding om de notitie in te trekken. Er is daarna extra onderzoek gedaan naar de afmeervoorzieningen aan de Javakade en de Panamakade. Hieruit is gebleken dat er voor beide kades afzonderlijke trajecten gevolgd moeten worden om te komen tot een beslissing over de afmeervoorzieningen. Voor de Panamakade wordt voorgesteld nieuwe palen te slaan. Hiervoor wordt momenteel een technisch financieel kostenonderzoek uitgevoerd. Na afronding van dit onderzoek wordt een plan van aanpak voorgelegd aan het DB.
In deze voordracht wordt een voorstel gedaan voor de afmeervoorziening aan de Javakade.

Afmeervoorzieningen Javakade

De afmeer- en toegangsvoorzieningen worden in Amsterdam, in het algemeen, geregeld door de bootbewoner zelf. In het Oostelijk Havengebied zijn voor de meeste ligplaatsen steigers en palen aangelegd door de gemeente volgens de notitie Watergebruik OHG. Voor de Javakade is dit niet gebeurd, hier moeten de bootbewoners zelf een voorziening regelen. In principe kunnen de bootbewoners zelf bepalen welke voorziening zij aanbrengen. De voorziening wordt getoetst aan het bestemmingsplan en de Verordening op de Haven en het Binnenwater (VHB 1995). Voor voorzieningen die vastgemaakt worden aan de kade is een bouwvergunning vereist en een welstandsadvies. Het is verder niet mogelijk om nadere regels te stellen aan de noodzakelijke afmeervoorziening.

Aan de Javakade kunnen de boten niet rechtstreeks aan de kade afgemeerd worden omdat de bestaande meerpalen schuin zijn (de boot en/of meerpaal raakt daardoor beschadigd). Daarnaast is het vanwege Sail niet wenselijk om steigers of palen aan te brengen in de IJhaven. Er is uit onderzoek gebleken dat de meerpaal 'recht' te maken is met behulp van een wrijfstijl (een blok hout aan de schuine paal). Maar voor de bootbewoners is het niet

wenselijk om strak aan de kade afgemeerd te liggen. De golfslag en stroming in de IJhaven veroorzaakt daarvoor teveel schommelingen en de lichtinval en privacy is daarmee niet gediend. Bovendien leidt dit tot vuilophoping tussen de wal en het schip.

De beste oplossing voor de afmeervoorziening aan de Javakade is een dekschuit. Dit hebben de bootbewoners zelf aangegeven in overleg (zie bijlage). De bootbewoners zijn met een dekschuit mobiel in het geval van verplaatsing voor Sail. In verband met Sail is de afstand van de kade op geen andere wijze te realiseren dan met een dekschuit.

De bootbewoners moeten voor een dekschuit precario betalen. Binnen het bestemmingsplan is de dekschuit toelaatbaar. Getoetst aan de VHB is de dekschuit een noodzakelijke afmeervoorziening. Het stadsdeel kan een dekschuit niet verbieden, net zo min als toestaan. Als het stadsdeel zelf geen noodzakelijke afmeervoorziening aanbiedt is het waarschijnlijk dat bootbewoners een dekschuit aanschaffen om af te kunnen meren.

De dekschuit dient alleen als afmeervoorziening. Het is niet mogelijk daarop schuurtjes, overkappingen of andere bouwsels te maken. Dit is geregeld in de VHB en het Evaluatierapport van de Nota Amsterdam te water (1995) en op grond daarvan te handhaven. De bootbewoners worden uitdrukkelijk gewezen op het feit dat het niet is toegestaan de dekschuit voor een andere functie (bijvoorbeeld opslag of werkplaats) te gebruiken dan als afmeervoorziening.

Gevraagde beslissing Dagelijks Bestuur

Gevraagd wordt in te stemmen met het voorstel om geen afmeervoorzieningen aan de Javakade te realiseren. Verwacht wordt dat de woonschepen met een ligplaatsvergunning aan de Javakade zelf dekschuiten zullen aanschaffen.

Zodra het Dagelijks Bestuur hiermee instemt kunnen de bootbewoners bewogen worden hun ligplaats in te nemen aan de Javakade. De walbewoners aan de Javakade die in juni over dit onderwerp hebben ingesproken worden hier meteen over geïnformeerd.

Stadsdeelwethouder Water,
5.1, 2, e

STADSDEEL ZEEBURG
gemeente Amsterdam

G/2003/06/06

dinsdag 4 februari 2003

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zeeburg:

gezien het voorstel van de stadsdeelwethouder

overwegende het feit dat er door het evenement Sail geen mogelijkheid bestaat via palen of steigers een fatsoenlijke afmeervoorziening te realiseren

BESLUIT

af te zien van het realiseren van afmeervoorzieningen aan de Javakade

Stadsdeelsecretaris,

5.1, 2, e
5.1, 2, e

Voorzitter,

5.1, 2, e

Verslag overleg woonbootbewoners Javakade 10-12-02

Aanwezig:
5.1, 2, e van woonboot Formosa, 5.1, 2, e van woonboot Morgenster, 5.1, 2, e van woonboot Pax Intrantibus, 5.1, 2, e van woonboot Cyrus 5.1, 2, e van woonboot Aragorn, en 5.1, 2, e en 5.1, 2, e (voorzitter) van stadsdeel Zeeburg.

Na een voorstelronde en een korte uiteenzetting over het doel van het overleg doet 5.1, 2, e namens het stadsdeel het voorstel de afmeervoorzieningen aan de Javakade te regelen met wrijfstijlen. Uit onderzoek is gebleken dat door middel van het aanbrengen van wijfstijlen (stukken hout) de schuine afmeerpalen recht gemaakt kunnen worden waardoor de boten strak af kunnen meren aan de kade.

De reactie van de woonbootbewoners op het voorstel is ronduit negatief. Zij willen niet strak aan de kade afgemeerd liggen en pleiten voor een dekschuit.
De voornaamste argumenten om niet strak aan de kade te willen liggen zijn:

- **gebrek aan privacy, lichttoetreding, veiligheid en overlast van het walgebruik;**
  Als de boot strak aan de kade moet liggen hebben de woonbootbewoners totaal geen privacy. Fietsers en voetgangers komen vlak langs de boot. Vanwege de keien op de Javakade kiezen zij de rand van de kade. Iedereen kijkt rechtstreeks naar binnen en het geluid klinkt alsof ze in de boot komen.
  De kadewand is hoog, veel boten zijn laag, er is nauwelijks lichttoetreding en vanuit de boot kijk je pal op de kademuur.
  De boten verworden tot een soort berm. Alle rotzooi van straat waait de boot op. De rotzooi dat in het water valt hoopt zich op want dat blijft tussen de palen en de boot hangen. Flessen en stukken hout bonken eindeloos tegen de boot omdat het niet weg kan.
  De boten zijn zeer inbraakgevoelig zo strak langs de kade omdat men rechtsreeks naar binnen kijkt en met één stap aan boord is.

- **om nautische redenen;**
  Vanwege de golfslag en met storm ligt de boot enorm te bonken tegen de palen. De toetreding tot de boot is onveilig en ongemakkelijk.
  Het afmeren aan een paal met wrijfstijl is onhandig. Er zit een risico in dat de wrijfstijl geramd wordt (en eventueel loslaat) en het schip beschadigt raakt.

Daarnaast voelen de bootbewoners zich na zoveel jaar afgescheept met de voorgestelde oplossing. Jaren geleden hebben de bootbewoners aan moeten geven waar zij wilden komen te liggen. Toen was nog nergens duidelijk hoe er precies afgemeerd ging worden maar overal werd gesproken over steigers, palen en afstand tot de wal. Achteraf blijken zij nu het sluitstuk van de plannen. Overal zijn steigers gemaakt, palen geslagen en fatsoenlijke afmeervoorzieningen geregeld voor de woonboten. Nu is het geld op en blijkt er niets meer te kunnen voor de Javakade. In goed vertrouwen hebben zij toendertijd de keuze gemaakt voor de Javakade. Achteraf gezien hadden ze beter voor een andere plek kunnen kiezen.

Om deze reden willen de bootbewoners zich niet laten afschepen met dit voorstel. Zij gaan niet akkoord en willen niet hun ligplaats innemen aan de Javakade zolang er geen fatsoenlijke oplossing is. De bootbewoners begrijpen dat er geen steiger en/of palen kunnen komen vanwege Sail daarom pleiten zij voor een dekschuit.

Argumenten vóór een dekschuit:

- afstand van de kade, die het stadsdeel niet met palen of steigers kan leveren, ivm Sail;
- meer privacy en licht, geen overlast van voorbijgangers, meer veiligheid en minder rotzooi want het vuil kan weg;
- de boot ligt veel rustiger ondanks de golfslag en bij storm, de toetreding is makkelijker en veiliger;
- mooier aanzicht, de schepen zijn beter te zien;
- boten zijn makkelijker te verplaatsen voor Sail
- de walgebruikers krijgen meer ruimte en privacy om gebruik te maken van de kaderand en de bankjes;
- er is ruimte om plantjes neer te zetten en tijdelijk iets op te slaan zonder de kade in beslag te nemen;
- waarde van de plek verbetert (in relatie tot de waardevermindering vanwege de wissellokatie voor Sail niet onbelangrijk)

Het feit dat de wethouder problemen voorziet met overlast op dekschuiten en het handhaven daarvan wijzen ze van de hand. De bootbewoners willen ook dat het er leuk uitziet en daarover kunnen afspraken worden gemaakt. In de praktijk vinden kluswerkzaamheden ook zonder dekschuit plaats en de kade zal gebruikt worden voor plantenbakken en tijdelijke opslag. De bootbewoners vinden het onterecht dat de overheid hen van te voren opzadelt met een eventueel te verwachten probleem van overlast in de toekomst omdat een enkele bootbewoner op zijn dekschuit overlast heeft veroorzaakt.

De bootbewoners vinden dat ze eigenlijk met het huidige voorstel van de wrijfstijlen slechter af zijn dan met het voorstel dat in de inspraak is geweest. Met het vorige voorstel werd 1,5 meter afstand van de kade geboden. Maar omdat er geen pontons van die afmetingen verkrijgbaar zijn, en omdat het voorgestelde formaat nautisch niet verantwoord is, werd dat voorstel afgewezen. Nu moeten ze ineens strak aan de kade.

De bootbewoners wensen een voorstel voor het gebruik van dekschuiten (eventueel met voorwaarden voor gebruik) met een financiele tegemoetkoming van het stadsdeel. Elders in het OHG zijn de afmeervoorzieningen ook betaald. Bij het verkrijgen van een dekschuit moet uitgezocht worden hoe het zit met precario en erfpacht. Zij willen er geen extra kosten aan over houden.

Afgesprokenwordt dat 5.1, 2, e een advies aan de wethouder schrijft en dat a.s. dinsdag 17 december met hem bespreekt. Mocht daaruit blijken dat de wethouder vast houdt aan het voorstel dan wensen de bootbewoners een overleg met hem. Vooruitlopend op de bestuurlijke beslissing beloofd 5.1, 2, e de bootbewoners op de hoogte te stellen van de reactie van de wethouder.

5.1, 2, e legt in het kort uit dat er gewerkt wordt aan de voorwaarden voor een wissellokatie bij evenementen, bijvoorbeeld Sail. Zij vraagt de bootbewoners aan te geven wat zij geregeld wensen te zien in een eventueel contract of een nieuwe vergunning.

De bootbewoners willen in ieder geval dat vastgelegd wordt:

- waar zij terecht komen;
- dat de lokatie in de nabijheid van Sail is (Sumatrakade is goed bevallen vorige keer);

- dat er aansluiting wordt geregeld op voorzieningen (stroom én telefoon);
- dat de versleping geregeld wordt en bekostigd;
- dat alle gemaakte kosten worden vergoed;
- dat opgenomen wordt dat het alleen voor Sail geldt;
- dat het een standaardpakket wordt, voor iedereen hetzelfde.

De bootbewoners willen nog expliciet vermelden dat het verhaal van de wisselplek en die van de afmeervoorzieningen afhankelijk zijn van elkaar. Als het één of het ander niet goed geregeld wordt hebben zij een vergunning die in waarde vermindert. Zij willen niet eerder hun plek innemen voordat beide zaken goed zijn geregeld.