Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 9 oktober 2020 11:38
Aan: [redacted]; [redacted]
Onderwerp: RE: programma Varen en integrale afweging

Ja wij willen ook dat programma Varen betrokken is in ons omgevingsadvies en bij de uitwerking en realisatie van de veiligheidsmaatregel.
[redacted] en ik bespraken zojuist dat in de voorbeelden programma Varen ook daadwerkelijk is benaderd voordat het omgevingsadvies is opgesteld. De manier waarop en de follow up ervan is blijkbaar niet goed genoeg.

[redacted] en ik bespreken deze situatie komende week met [redacted], [redacted] en [redacted] en na de vakantie van [redacted] met haar, [redacted] en [redacted].
Ik vraag [redacted] om de overleggen in te plannen

Met vriendelijke groeten,

[redacted]
Programma Bruggen en Kademuren
Directielid Programmering|Markt|Versnelling|Preventie
[redacted]

Gemeente Amsterdam
City of Amsterdam
Ingenieursbureau
Weesperstraat 430, 1018 DN
Postbus 12693, 1100 AR

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 9 oktober 2020 10:57
Aan: [redacted]; [redacted]
Onderwerp: Fwd: programma Varen en integrale afweging

Hi,

Dit willen wij ook toch?

Of is onze insteek programma varen via omgeving en dus [redacted]?

Groet
[redacted]

Begin doorgestuurd bericht:

> **Van:** "[redacted], [redacted]"
> **Datum:** 9 oktober 2020 om 10:43:15 CEST

Aan: "[redacted]"
Onderwerp: programma Varen en integrale afweging

Hallo [redacted],

Ik heb net een prettig gesprek met [redacted] gehad over het betrekken van programma Varen bij besluitvorming over maatregelen K&B. Ondanks herhaaldelijk verzoek over eerdere betrokkenheid wordt advies van programma Varen vaak pas gevraagd bij de uitvoering. Dit staat haaks op onze (wettelijke) taken en expertise. Het lijkt mij meer voor de hand liggen dat wij al in eerder stadium betrokken worden en dat is, wat ik begrepen heb het voorportaal. Dit is mede van belang gezien het feit dat sommige beheersmaatregelen voor langere periodes zijn, tot wel 10 jaar.

Hieronder twee voorbeelden van de effecten van beheersmaatregelen die ik ook met [redacted] heb gedeeld.

Grimburgwal
De beheersmaatregel Grimburgwal komt op 2,25 mtr van de walkant te liggen. Omdat de kade een Rijksmonument is en kan hierdoor het vergunningen traject zeker een half jaar tot een jaar kan duren. Dit heeft behoorlijke impact heeft op het vaarprofiel van de Grimburgwal. Op dit moment heeft deze profiel B. Door de beheersmaatregel zal deze gedurende de periode dat deze staat afgewaardeerd worden naar profiel D (maximale toegestane lengte van het vaartuig 14 meter) of minder. Nautisch Beheer moet mogelijk overwegen de Grimburgwal afgesloten te houden na het plaatsen van de beheersmaatregel als er niet veilig gemanoeuvreerd kan worden. Aangegeven is dat dit grote gevolgen heeft voor de huidige gebruikers binnen het Wallengebied. Ook op handen staande pilots in opdracht van de gemeente Amsterdam rondom het inzamelen van afval d.m.v. ruimschuiten, transport over water t.b.v. de verbouwing van de UVA en uitvoering van overige projecten vanuit B&K binnen dit gebied worden nagenoeg onmogelijk mede door de beperkte doorvaartbreedte van het Kolkje (ca 4,70m). Er is gevraagd om een positief Nautisch Kader voor de beheersmaatregel. Hiervoor willen we graag eerst overleg tussen Pr Varen, B&K en Afval en staddeel over de consequenties van deze beheersmaatregel. Wat eventueel mogelijk is dat Nautisch Beheer van programma Varen een Nautisch Kader (zonder positieve insteek) geeft over de plaatsing van de beheersmaatregel en uitvoeringswerkzaamheden. De werkzaamheden moeten immers uitgevoerd worden, maar dit wil ik graag eerst nog overleggen. Ook wil ik overleggen of het mogelijk is dat de vernieuwing snel na het vergunningen traject uitgevoerd gaat worden. Dit om te voorkomen dat de beheersmaatregel 10 tot 15 jaar blijft staan.

Monumentale bomen op de Kloveniersburgwal.
Bij de Kloveniersburgwal zijn damwanden geplaatst op ruim 8 meter uit de kade. De beheersmaatregelen op de Kloveniersgracht zijn genomen om de kade veilig te houden, de functie terug te geven en daarbij de bomen te sparen
We begrijpen het belang dat er zoveel mogelijk bomen gespaard blijven en zeker als er sprake is van een monumentale status, echter ook hier dient een integrale afweging gemaakt te worden. Meegewogen dient te worden het doorvaartprofiel en de bereikbaarheid van de stad over water, mede bezien in relatie tot werkzaamheden en incidenten op andere locaties. Op de Kloveniersburgwal gaf die beheersmaatregel geen

direct probleem maar op 90% van de overige vaarwegen zal dit bijna altijd een vaarwegstremming opleveren. In de ontwerpfase dient een inschatting te zijn gemaakt over de toekomstverwachting van de bomen. Daarbij kan ook de afweging gemaakt worden of de ontwikkeling van groen en biodiversiteit in de tijdelijke situatie mogelijk een grotere meerwaarde bied dan alleen het behoud. Deze afweging dient vervolgens onderdeel te zijn van de ontwerpdiscussie.
Voor Programma Varen zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- Bij een calamiteit aan kade, brug of sluis sluit Nautisch Beheer van Programma Varen vóór de ontwerpfase aan in het project. Gezamenlijk met de opdrachtgever en opdrachtnemer geven zij een maatwerk Nautisch Kader mee, op het ontwerp en op de uitvoering. Dit om de mobiliteit op het water te waarborgen. De basis van het Nautisch Kader is:
  - Geen aantasting van het doorvaartprofiel door geplaatste beheersmaatregel.
  - Uitgangspunt tijdens de uitvoeringswerkzaamheden is geen stremming voor het scheepvaartverkeer.
  - Uitgangspunt tijdens de uitvoeringswerkzaamheden is geen hoogte beperking.
  - Op en afstap locaties blijven in stand en bereikbaar.
  - Laad en loslocaties blijven in stand en bereikbaar.
  - Ligplaatsen van ligplaatsvergunninghouders blijven in stand en bereikbaar.
  - Afmeerlocaties voor pleziervaart blijven zoveel als mogelijk in stand en bereikbaar.
  - Op belangrijke vaarroutes (zoals bij de Grimburgwal) waar beheersmaatregelen zijn geplaats zal direct meegenomen worden hoe de kade zo snel mogelijk in zijn oorspronkelijke en functionele staat terug kan worden gebracht.
  - De geplaatste beheersmaatregel veroorzaken geen onnodig overlast op het water .
  - De geplaatste beheersmaatregel mag na voltooiing geen onnodige beperking aan het kadegebruik opleveren. Op locaties waar afmeren (ook voor pleziervaart) was toegestaan moet, indien er nautisch ruimte is overgebleven, dit na uitvoering ook weer mogelijk zijn.

Mobiliteit op het water is voor de stad Amsterdam steeds belangrijker geworden. Zeker nu voor steeds meer bruggen en kades een aslastbeperking geld. Steeds meer transport van goederen zal over water plaats moeten vinden. Bij het transporteren over het water zijn niet alleen externen betrokken maar de gemeente Amsterdam als opdrachtgever. Denk bij dit laatste ook aan programma B&K, vernieuwing bruggen en kades en pilot afvaltransport. Hiernaast heeft het college vastgesteld dat er 550 exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen worden afgegeven. Deze vaartuigen maken ook gebruik van het grachtenstelsel. Ook wil het College dat de grachten voor de Amsterdammer zijn. Zij moeten de mogelijkheid houden om met een eigen bootje van onze grachten te kunnen genieten.

Om voorgaande reden is van belang dat Programma Varen/ Nautisch Beheer een plek krijg binnen het gehele mobiliteitsprogramma van de gemeente. Vaarwegen zijn van een gelijkwaardig belang als rijwegen en deze elkaar aanvullende systemen en het gebruik van de gedeelde kades en kunstwerken moeten in relatie tot elkaar worden bezien bij planning en ontwerp.

Mijn vraag is of jij kunt bewerkstelligen dat programma Varen in een vroeg stadium aansluit zodat ook bovenstaande uitgangspunten integraal worden meegewogen bij mobiliteitsvraagstukken en noodzakelijk maatregelen die door het programma Bruggen en Kademuren worden genomen.

Hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
programmamanager Varen

Gemeente Amsterdam

T [redacted]

[redacted]

meer informatie over het vaarbeleid?
Klik hier