Een nieuw plan voor de Waalseilandsgracht.

Versie 2.4
11 februari 2021

Inhoud

1. Situatie	4
2. Belangen en problemen	4
3. Snelheid	5
4. Uitdaging	7
5. Paniekoplossing	8
6. Wettelijke bepalingen	12
7. Kan het anders?	14
8. Flora en fauna	19
9. Conclusie	20
Voorbeelden afwerking damwand	21
Voorbeelden afdeksloof	23
Voorbeelden afwerking toegang en groen	24

1. Situatie

Amsterdam verzakt.
Bovendien zijn de kademuren in de stad de afgelopen decennia door intensiever gebruik, te zware belasting en achterstallig onderhoud in zeer slechte staat.
Na de constatering dat talloze andere kademuren in deplorabele toestand verkeren, soms met instorting tot gevolg, is kort geleden gebleken dat er ook op de dichtbevolkte Waalseilandsgracht sprake is van verregaande desintegratie van de kades.
Ook hier dienen alle kademuren gerenoveerd, c.q. vervangen te worden.
Uitdagingen in dit rak zijn echter groter dan elders in de stad, omdat hier, anders dan bijvoorbeeld aan de Kloveniersburgwal en Grimburgwal, woonboten en arken liggen.
Dat niet alleen: de woonbootdichtheid is in dit kleine deel van de oude stad het allerhoogst in Amsterdam.
Op dit stukje historisch stadsgezicht bevinden zich rond de 25 nautische woningen.
Vanwege het feit dat door de gehele stad renovaties en vervangingen gerealiseerd dienen te worden is de wachttijd voordat er werkelijk tot structurele werkzaamheden kan worden overgegaan een schrikbarende tien jaar (!).
Problemen en uitdagingen die met zo'n overbrugging's periode gepaard gaan zijn niet mals.
De gemeente staat voor een schier onmogelijke taak.

2. Belangen en problemen

Er spelen talloze zaken die tegenstrijdig aan elkaar lijken te zijn.
Het volgende verdient aandacht.

1. Blijvende bevaarbaarheid en bereikbaarheid van de Waalseilandsgracht over het water.
2. Het woongenot van de bewoners en waarde van hun waterwoningen.
3. Het kunnen in een uitvaren van de varende woon- en werkschepen en het kunnen blijven navigeren op de toch al, voor dit doel, smalle waterstrook.[1]
4. Het unieke karakter van dit meest gefotografeerde stukje Amsterdam, dat grote waarde heeft als beschermd stadsgezicht en toeristische trekpleister.
5. De veiligheid van de bootbewoners.
6. Het uitzicht en opzicht van walbewoners over de te creëren nieuwe situatie.
7. Behoud van beschermd stadsgezicht.
8. De enorme kosten die gemaakt moeten worden om een en ander voor allen tot bevredigend resultaat te laten komen.

[1] In het rak liggende varende schepen zijn tot 26 meter lang en dienen te kunnen keren in de waterweg om te kunnen in en uitvaren.

Instortingen op de Grimburgwal

3. Snelheid

Bovengenoemde situatie gevaarlijke noopt tot snel handelen.
Het betreft hier namelijk, zoals gezegd, een van de meest dichtst bescheepte rakken binnen het Amsterdamse grachtengebied.
Instorting zou niet alleen enorme, op de gemeente te verhalen, materiële schade kunnen veroorzaken, maar het is niet ondenkbaar dat bij instorting er catastrofale persoonlijke schade zou kunnen ontstaan.
Alle betrokkenen willen dit natuurlijk koste wat het kost voorkomen; daarom is snel handelen een absolute must.
Amsterdam lijkt nogal overdonderd door de tsunami aan achterstallig onderhoud.
Wakker geschud door recente instortingen, lijkt er nu, een soort paniekvoetbal gespeeld te worden waar het gaat om creëren van tijdelijke oplossingen.
Overal binnen de stad worden damwanden geslagen, hekken geplaatst en noodoplossingen gecreëerd die, om het eufemistisch uit te drukken niet de schoonheidsprijs verdienen.
Rond om ons heeft onze geliefde stad de aanblik van een bouwput.
Nu is dat op grachten, waar geen woonboten liggen slechts een cosmetische vlek.
Op bewoonde kades geven de, in paniek geplaatste, oplossingen ook hinder, waardevermindering, gevaar in toegankelijkheid en nautische problemen.

Bovendien: de hoeveelheid aan op te lossen noodtoestanden zijn talloos, en de ‘tijdelijke’ oplossingen zijn daarom helemaal niet zo tijdelijk als we wel zouden willen.
Er wordt gesproken van een wachttijd van 10 jaar voordat tot werkelijke renovatie kan worden overgegaan.
En dit wordt door sommige insiders gezien als een krappe planning.

De nu, in 2021, te creëren ‘tijdelijke situatie’, is dus helemaal niet tijdelijk, maar bepaalt het stadsgezicht, woongenot, infrastructuur, en logistieke situatie voor *zeer* lange tijd. De haast die nu geboden is, en die alle betrokken voelen, schijnt te leiden tot het nemen van overhaaste, geldverslindende, onhandige, lelijke, en kosten-dervende beslissingen waar alle spelers ongelukkig mee zijn.

Een aantal spookbeelden waartoe huidig paniekvoetbal toe blijkt te leiden

4. Uitdaging

Vraag is, of, door het buiten de box denken, wij niet een situatie kunnen creëren die met het te investeren geld, moeite en materialen juist meerwaarde zou kunnen geven aan de situatie ter plaatse. Een oplossing waardoor genoemde veiligheid, waarde, woongenot en bereikbaarheid, *verhoogd* worden.

Een oplossing die als voorbeeld kan dienen voor de rest van de stad.

Die de tijdelijke situatie van 'damage-control' er niet laat uitzien als een bouwput, maar als een mooie aanvulling en verrijking van het stadsgezicht.

Bovendien een oplossing die als voorbeeld en pilot kan dienen voor de talloze volgende projecten. Immers er moet in totaal 200 km aan kadewanden de komende jaren vernieuwd. En dat kan niet op de manier waarop dat tot nu toe is gebeurd: dan verwordt de stad tot een constante bouwput en wordt onbereikbaar.

Er kan ook door de lange wachttijd ondertussen aan innovatie gedaan om de gebruikte technieken te verbeteren en te versnellen.

Kortom de uitdaging kan ook gebruikt worden om een belangrijke stap voorwaards te zetten.

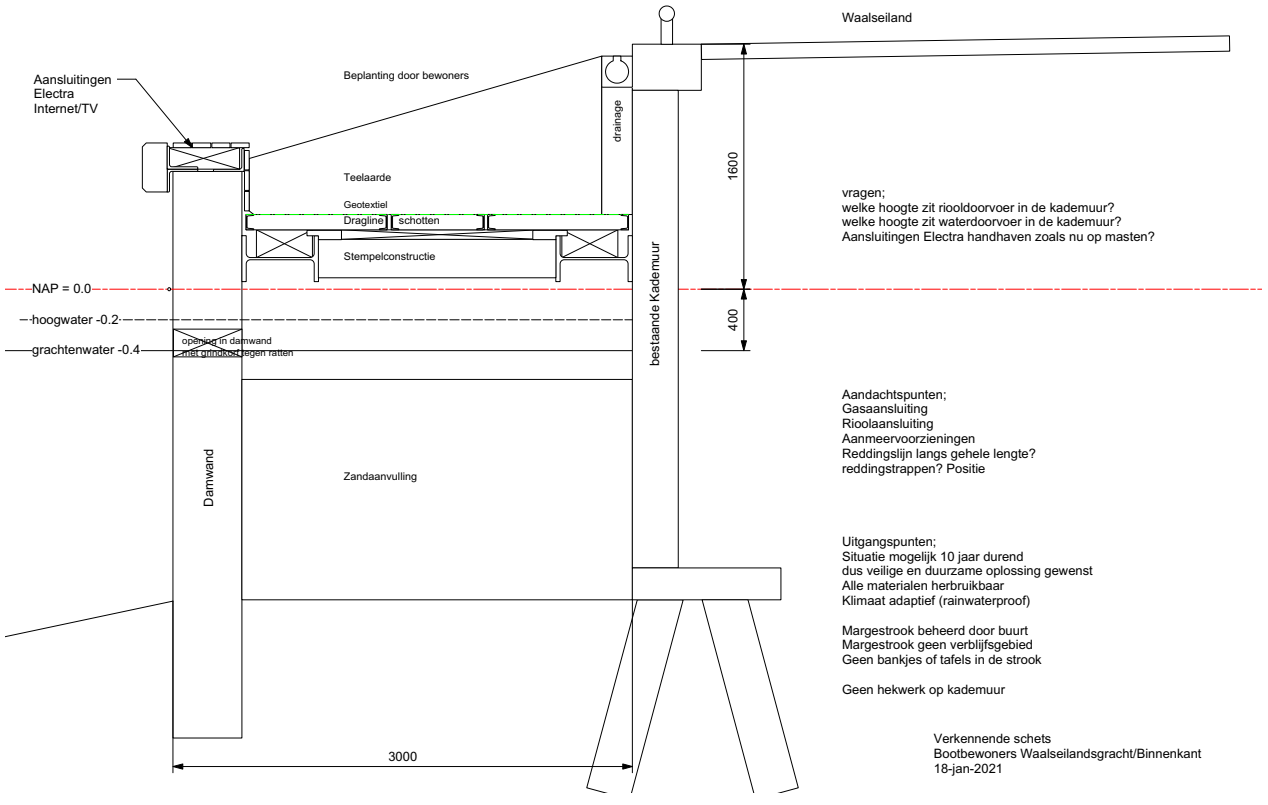
Uniek beschermd stadsgezicht

5. Paniekoplossing

Ik wil eerst schetsen welke oplossing de gemeente Amsterdam nu voorstelt en wat de voor- en nadelen van die oplossing zijn.

<u>Plan van gemeente Amsterdam:</u>

De gemeente stelt voor om drie meter uit de wal een damwand te slaan.
Die te versterken met stalen constructies aan de kadewand om zo deze te ondersteunen.
De drie meter is gekozen om later (over 10 jaar) een goede brede bouwput te hebben waarin de nodige werkzaamheden kunnen plaatsvinden.
Om deze damwanden te kunnen slaan zullen eerst de schepen en arken van de noordzijde van het rak (de Binnenkant) op een nieuw aan te leggen ponton midden in de gracht worden gelegd.
Dit ponton zal nutsvoorzieningsaansluitingen hebben waardoor iedereen op water, gas, riool, elektriciteit en internet aangesloten kan blijven.
Na het plaatsen van de damwand worden er, per schip, twee meerpalen geslagen om de vaartuigen aan aan te leggen, daar die niet aan de damwand mogen worden afgemeerd daar die door de stroming opgewekte krachten zouden kunnen worden ondermijnt.



<u>Doorsnede voorstel gemeente</u>

Er is nu door het aanleggen van de damwand een ‘lege bouwput’ ontstaan.
Die 200 meter lange en 3 meter brede afgescheiden strook moet nu aan beide zijden van de gracht voorzien worden van nutsvoorzieningsdoorvoer en verlengingen.
Voorts heeft de gemeente zich verplicht om op ontstane ondersteuning van drie meter breed te overkluizen. Om nu te voorkomen dat er een nog hogere overlast door toerisme en inbraken en daarmee gepaarde waardedaling van bezittingen, en verlies van UNESCO-beschermd stadsgezicht plaatsvindt dient deze bedekking esthetisch verantwoord afgewerkt te worden.
Dit alles moet een semi-*permanent* karakter te hebben. Immers bewoners zullen hier nu tien jaar mee moeten leven.
Dit is een enorme kostenpost. Plan is nu dat de overkluizing bedekt wordt met een talud. Dat betekent 300m^3 aarde per kant. Dat is 2 x 480.000 kilo, die over het water aangevoerd en gestort moet worden.
Er moeten vervolgens metalen loopbruggen gefabriceerd en geplaatst om de ontstane talud te overbruggen om de woonboot-ingangen te bereiken.
Er moeten 1 meter hoge hekken geplaatst op de kaderand.
Arken en schepen worden hierna terug gelegd en vervolgens wordt de zuidzijde: de Oude Waal leeggehaald, om daar hetzelfde scenario te volgen.
De nieuwe situatie creëert een doorvaart versmalling van *tenminste* zes meter.
Een structurele en bijna onwerkelijke afbreuk aan de bestaande situatie.
Bewoners liggen 10 jaar aan een overdekte bouwput.
En dan hebben we het nog niet eens over de zeer ingewikkelde nautische consequenties.

Z.S. Doorgedacht op het wad: een der varende historische schepen

Want de versmalling van de vaarroute geeft onoverkomelijke nautische bezwaren.
Immers:

1. Er liggen binnen de twee rakken van de Waalseilandsgracht (het deel Kromme Waal en het deel Oude Waal) zowel zakelijk varende schepen als historisch varende schepen.
   Lengte van de schepen zijn 26, 17 en 22 meter.
   Deze schepen kunnen in dit scenario niet meer keren en manoeuvreren. Dus varen is onmogelijk.
   Dit is onaanvaardbaar daar zij en alle verdere stalen schepen bovendien het rak in en uit moeten voor werfbezoek dat verzekeringstechnisch, verplicht eens in de vijf jaar moet worden uitgevoerd.
   Dat wordt met het slaan van de genoemde damwand onmogelijk.

2. Het waterverkeer op de Waalseilandsgracht is de afgelopen tien jaar met meer dan 3000% toegenomen. Nee dit is geen drukfout. Waren er rond 2010 nog slechts twee rederijen (Plas en Meijer) die langs voeren met een gemiddelde van twee schepen per uur, tegenwoordig is dat in de zomer één vaarbeweging per minuut.
   Dus per uur in plaats van twee, zestig vaarbewegingen per uur. 30 keer een verdubbeling.
   En dat gaat vooral in lawaaiige open boten.
   De Waalseilandsgracht mag dan wel een van de breedste grachten van de stad zijn, het is ook een van de meest drukst bevaren routes.
   Hierdoor hebben de bewoners de afgelopen tien jaar de wrange vruchten moeten plukken van
   a. Een ongebreidelde uitgave van rondvaart-vergunningen
   b. Het niet handhaven van regels op het water
   c. De onbereikbaarheid van handhaving-diensten voor snelle interventie.

Een gemiddelde grachtdag voor ons

Hierdoor hebben bewoners tot twee uur ‘s nachts lawaaiige pleziervaart voor de deur die vaak de vorm van houseparty’s aanneemt.
Dat is met huidige breedte al een nauwelijks vol te houden situatie, laat staan als de gemeente de gracht minstens zes meter smaller maakt en geen beperkingen oplegt aan de vaarbewegingen.

3. Het versmallen van de vaarroute brengt bovendien zeer gevaarlijke situaties met zich mee.
   Niet alleen varen straks de constante stroom toeristen op minder dan twee meter afstand van slaap- en woonkamers, het tweerichtingsverkeer creëert een verhoogde kans op aanvaringen en gevaarlijke situaties. Immers er ligt in de gracht een knik bij de binnenbantammerbrug en is daardoor totaal onoverzichtelijk. Het grootste deel van de schepen heeft geen marifoon.
   Bij gelijkblijvende verkeersdrukte leidt dit tot onaanvaardbare hoge nautische risico’s.

Kortom de door de gemeente voorgestelde ‘semi-permanente’ oplossing voor tien jaar is voor geen van de belanghebbende een ideale oplossing.
Sterker nog het lijkt voor iedereen: gemeente, nautisch-verkeer, bewoners van boten,

---

De historisch ‘varende haven’

6. Wettelijke bepalingen

De Binnenkant en Oude Waal liggen binnen gebied dat aangewezen is tot beschermd stadsgezicht. Het aanzien van de gracht en de kadewanden maakt daar onderdeel van uit.
De grachtengordel is zoals al opgemerkt door Unesco geplaatst op de lijst van werelderfgoed.
Het aanbrengen van de voorzieningen en het wijzigen van de ligging van de boten brengt een ingrijpende aantasting mee van het woon- en leefklimaat van de bewoners van de woonboten en de bewoners van de kade. Het betekent bovendien een aantasting van dat beschermd stadsgezicht.

Er dient oog te zijn voor deze aantasting.
Vergunningverlening voor het plaatsen of wijzigen van een woonark of woonschip is onderworpen aan het welstandsbeleid voor wonen op het water.
(Aanvullende nota op de welstandsnota, De schoonheid van Amsterdam, juli 2018)

In de welstandsnota zijn hoofdlijnen vastgesteld voor de toetsingscriteria, alsmede beoordelingscriteria, per gebied, zgn. ruimtelijke systemen.
Wij citeren:

> *Omdat het uiterlijk van het objet niet alleen op zichzelf wordt bekeken maar ook tot zijn recht komen in de omgeving, is daarbij onderscheid gemaakt tussen ruimtelijke systemen. Deze zijn gekozen op ruimtelijke samenhang, waarbij het karakter van de aanwezige boten en het karakter van de omgeving is gewogen. Hierbij is waar mogelijk aansluiting gezocht*

Laatste overblijfselen van de stadsmuren

Staande historische masten binnen de binnenstad

---

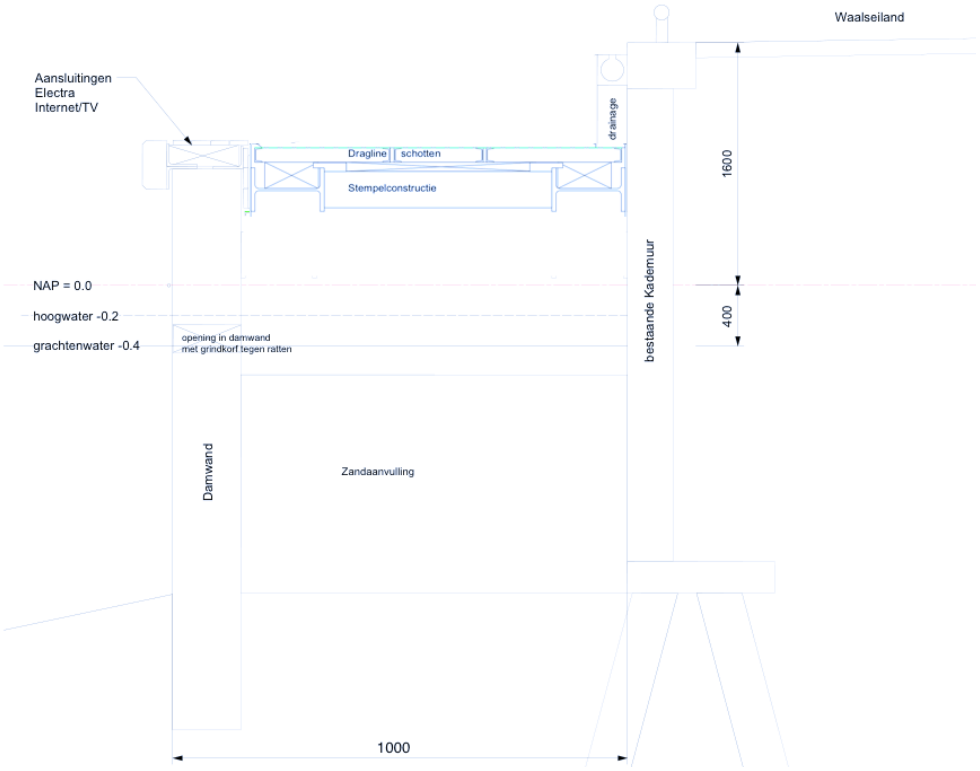
bij de ruimtelijke systemen van 'De Schoonheid van Amsterdam'. Voor elk van de ruimtelijke systemen is aan- gegeven welke kwaliteiten een rol spelen, wat het niveau van welstand is en wat de uitgangspunten zijn voor de beoordeling.

Nu de herstelmaatregelen aan de kademuren zodanig ingrijpend zijn en van dermate lange duur, zijn zij niet als *tijdelijke* maatregelen aan te merken, en dienen de aan te brengen bouwkundige voorzieningen en veiligheidsmaatregelen langs de kademuren, de wijze van inrichting en afwerking daarvan en de plaatsing van de woonboten voor de duur van de werkzaamheden zodanig te worden ingepast in de omgeving dat de waarden van het beschermd stadsgezicht niet worden aangetast.
De inpassing van de aan te brengen voorzieningen aan de kademuren in de omgeving en de uiterlijke afwerking daarvan alsmede de tijdelijke ligging van de woonboten behoren te voldoen aan redelijke eisen van welstand en behoren te worden onderworpen aan de advisering van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

In het plan van aanpak dient te worden opgenomen dat de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit B en W en het dagelijks bestuur van de stadsdelen over het ontwerp, de materialisering en detaillering en de inpassing van de te treffen voorzieningen in de omgeving dient te adviseren.

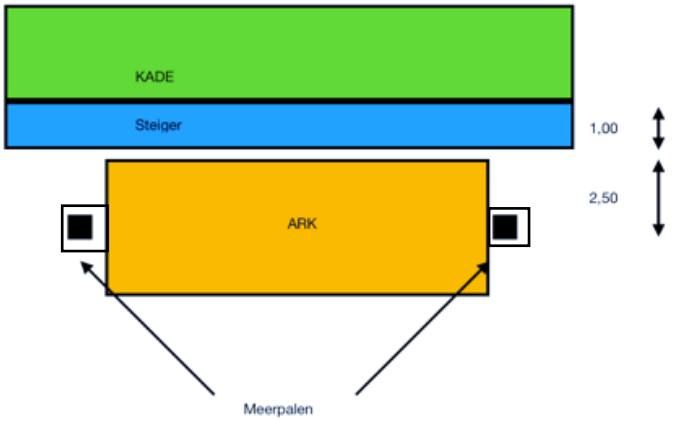
7. Kan het anders?
Is er dan geen mogelijkheid deze situatie op zo'n manier op te lossen dat het beter, mooier, goedkoper, veiliger, slimmer en esthetischer kan. En bovendien niet in strijd is met bovengenoemde wetten en richtlijnen?
Volgens ons kan dat. En wel op de volgende manier.

Plan Werkgroep Waalseilandsgracht:
In het midden van der Waalseilandsgracht wordt het tijdelijke ponton gelegd waar aan de boten van de Binnenkant-zijde afmeren.
Ze worden hier aangesloten op nutsvoorzieningen waardoor de kade aan de noordzijde van de Waalseilandsgracht (de Binnenkant) vrij komt te liggen.
Via een drijvend ponton worden nu de iepen terug gesnoeid tot op een meter overhang boven de gracht. Er is geïnformeerd bij gecertificeerde hoveniers en het blijkt dat dat mogelijk is.
Dit heeft het voordeel dat men een damwand kan slaan die dichter tegen de kademuur aan ligt.
Bovendien voeren de slankere bomen nu een minder grote hefboomkracht uit binnen de slechte kademuur bij stormachtig weer en is schade en beweging binnen de kade muur bij grote windkrachten kleiner.
Door klimaatverandering hebben we steeds meer te maken met extremer weer en harde windstoten en geven de, op grote diepte in de kademuur, wortelende bomen een constante wrik beweging. Die verminderd significant
Kosten van dit snoeien is plusminus € 900,— per boom.
Voor de gehele Waalseilandsgracht zou dit neerkomen op een kleine € 24.000.
Hierna slaan we op één meter van der wal een damwand.



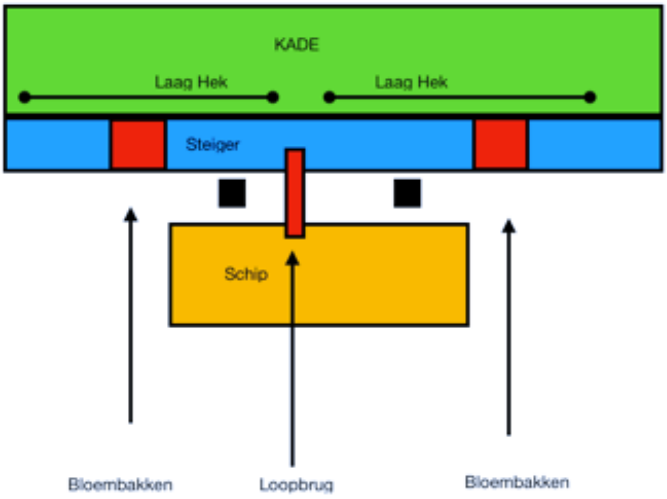
Doorsnede voorstel 'Plan B'

Door de kleinere afstand tot de kademuur sparen wij hier meer dan 800 meter lengte aan stalen steunbalken.
Geschatte kosten besparing alleen al op materiaal is meer dan € 250.000
Vervolgens worden de nieuwe afmeerpalen geslagen die nu, en in de toekomst, de aan de wal bevestigde afmeer constructies vervangen.
Dit zijn, voor elke ark, twee op de kopse kant geplaatste meerpalen 2,5 meter uit de kademuur waaromheen de gemeente voor elk schip vierkante glijvangers levert.



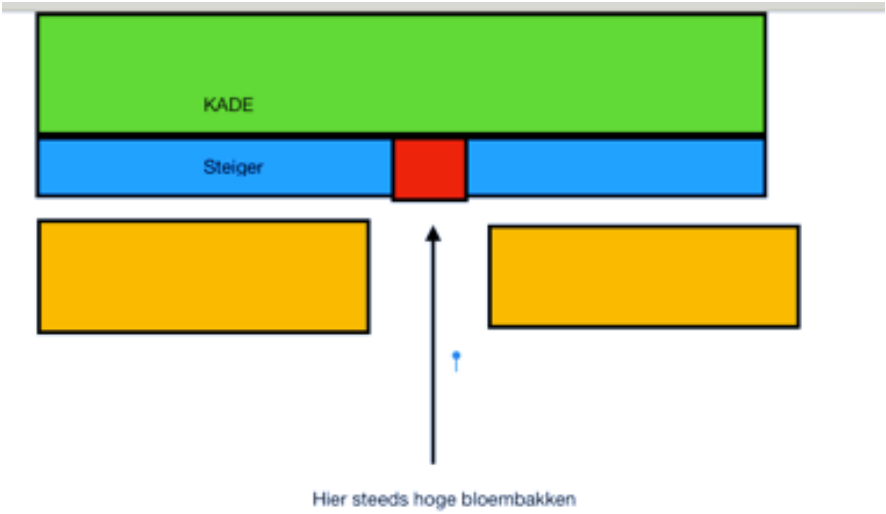
Nieuwe meerpalen situatie arken

Voor de varende schepen worden er 50 cm van de damwand twee 20 meter uit elkaar staande meerpalen geslagen waaraan de schepen kunnen afmeren.
Vervolgens wordt de damwand overkluisd en voorzien van lip en een hardhouten toplaag. (zie daarvoor de in het addendum opgenomen voorbeelden)



Nieuwe meerpalen situatie varende schepen

Steeds bij elke woonboot worden grote hoge bloembakken van 1 x 1 x 1 meter geplaatst. Met deze groen-toevoeging wordt lengte-doorloop onmogelijk gemaakt.
Er worden 50 cm hoge hekken geplaatst op de kaderand.



Plaatsing van bloembakken tegen lengtedoorloop

De voorkant van de damwand wordt voorzien van esthetische deklaag.
Hierdoor ontstaat er voor elk schip een meter brede semi-private steiger die aan de Binnenkantzijde de huidige trappen en steigers vervangt en die geen toerisme aantrekt omdat

1. Er auto's voor staan
2. De steiger 75 cm lager ligt dan de kade
3. Er straks een hekje op de wal staat voor deze hoge afstap
4. Iedereen waarschijnlijk fietsen, of vuil- of bloembakken op de smalle strook zet.
5. De smalle strook nodigt in tegenstelling tot de 3 meter van de gemeente niet uit tot barbecues en samenkomsten waardoor overlast beperkt blijft.

De damwand en de daarop gemaakte steiger bevindt zich onder het niveau van de kade.
Ingangen bevinden zich meestal tussen de nul en 1 meter hoogte verschil ten aanzien van de kademuur.
Er kan nu ook een kleine herschikking plaatsvinden die wettelijke brandveiligheids-afstanden tussen de schepen hersteld en een kleine 'draaiplaats' creëert ter hoogte van Binnenkant 18 om het keren van de varende schepen te garanderen.
Er hoeven in dit scenario aan de Binnenkant zijde dus geen loopbruggen geleverd te worden door de gemeente maar eenvoudige treden of 'ramp' voldoen.
Een significante besparing. (rond de € 40.000)
Vervolgens herhaald dit scenario zich voor de Oude Waal zijde.
Bij die schepen aan de Oude Waal waarvan de ingang zich boven kadeniveau bevindt, kunnen de huidige loopbruggen behouden blijven.
Wederom een significante besparing.
De nieuwe situatie creëert uitsluitend voordelen.

1. De schepen komen niet verder uit de kant te liggen maar liggen exact op dezelfde plek. Hierdoor blijven de zichtlijnen en woongenot gelijk.
2. Een ieder heeft nu een privé steiger die de wirwar aan hun oude oplossingen vervangt.
3. Niemand is meer aan de kade verbonden maar aan meerpalen.
4. De meerpalen hoeven niet twee maar één keer geslagen te worden (Zie hieronder)
5. Vaarbreedte blijft behouden.
6. Hefboomwerking binnen de kademuur door grote boomtoppen verminderd, en hiermee de schade aan de kademuur.
7. Enorme kostenbesparing bouw.
8. Navigatie en draaiing van varende schepen blijft mogelijk.
9. Werfbezoek voor varende schepen blijft mogelijk.
10. Geen waardeverlies-claims van bootbewoners
11. Walbewoners hebben geen verlies van uitzicht.
12. Behoud van ongeschonden historisch uiterlijk van UNESCO erfgoed.
13. Eventueel kan er een herschikking plaatsvinden binnen de botenrij aan de Binnenkant zijde om brandveiligheidsvoorschriften alsnog te kunnen naleven. Hier over wordt binnen de bewonersgroep al uitgebreid over overlegd. En daar schijnt draagvlak voor.
14. Bereikbaarheid over water EN land blijft onveranderd groot.
15. Woongenot vergroot in plaats van verminderd.
16. Brandveiligheid van ligplaats-situatie vergroot zich.
17. Er hoeven geen nieuwe doorvoeren te worden gemaakt voor de nutsvoorzieningen want die kunnen zonder verlenging weer aangesloten (= kostenbesparing)
18. Ook bij plaatsing damwand blijven aansluitingen van nutsvoorzieningen via luiken in de stijgers bereikbaar voor onderhoud. Geen duikers nodig zoals in het gemeentelijk scenario.
19. Extra groenvoorziening binnen het rak. (zie flora en fauna op pag 13)

Mogelijke toegangsallee oplossing

Na tien jaar, als de werkelijke renovatie gaat plaatsvinden, gaan de schepen van de Binnenkant weer aan het ponton.
De damwand wordt nu verwijderd en op drie meter van de kade geslagen.
Dat zijn extra kosten, maar die worden geheel teniet gedaan door alle besparingen: de nieuwgeplaatste meerpalen voor de arken hoeven niet opnieuw geslagen te worden want die staan al op hun plek NET BUITEN de bouwput van 3 m (namelijk op 3,5 meter van de kant) en kunnen gewoon blijven staan.
De meerpalen voor de schepen staan binnen de bouwput en kunnen eveneens blijven staan. (Besparing ongeveer € 50.000)

Echter is het meer dan waarschijnlijk dat innovatie op het gebied van kadeherstel de bouwput van 3 meter overbodig heeft gemaakt daar er nu al technieken zijn die dat overbodig maken. Een bredere zone is hoogst waarschijnlijk in de toekomst helemaal niet nodig!

En hoeft niet 2 x 480.000 kilo (dat is rond een miljoen kilo!!) aarde aangevoerd en afgevoerd te worden die als talud moet dienen voor de bedekking van een eventuele overdekking van de drie meter brede bouwputconstructie.

Goed is het op te merken dat er ook ONDER de kademuur zand gestort dient te worden ter ondersteuning van de instabiele situatie. Bij damwanden op 1 meter is dat significant MINDER dan als men op 3 meter slaat.
Geschat over de hele breedte van 2 x 200 meter is dat een besparing van ongeveer 1,5 miljoen liter. Samen met de besparing van het zand dat nu niet nodig is BOVENOP de overkluizing betekent dat een besparing dan 2,5 miljoen liter zand en grond die MINDER nodig is bij het slaan op 1 meter.

De hardhouten toplaag van de damwand, kan na de renovatie van de kademuur aan de Binnenkantzijde in zijn geheel worden teruggeplaatst om de situatie met toegangs steigers en plantenbakken wederom te laten terugkeren! Immers het is de vervanging van toegangssysteem van de woonboten. Hierdoor hoeven er over tien jaar niet hernieuwd toegangstrappen gecreëerd te worden. Want we houden de makkelijk te onderhouden informelere toegangsallee langs de kadewand, die door iedereen individueel kan worden ingevuld, en die de pluriformiteit die zo karakteristiek is voor Amsterdam: allemaal verschillende hoogten van huizen, allemaal verschillende geveltuintjes en toegangs-trappen die de stad zo karakteristiek maken worden nu in de terugplaatsing van deze toegangs allee voortgezet. Immers iedereen kan zij/haar deel van deze toegangsallee naar kan die individueel inzicht invullen.
En misschien wel belangrijker, we creëren nu al een situatie die over tien jaar niet meer hoeft te veranderen.
Aan deze steiger kunnen dan ook tussen binnenkant 14 en 18 korte lengtesteigers gemaakt om de dwarsliggende schepen via het gangboord te bereiken in plaats van via de boegen waardoor er veilig aan en van boord gegaan kan worden. Daar is intussen door de herschikking immers plaats voor.

8. Flora en fauna

De nieuwe situatie geeft ook extra kansen voor flora en fauna.
De Waalseilandsgracht ligt in een gebied met hoge luchtverontreiniging door zowel fijnstof als stikstofdioxide. Daarnaast is er zeer veel geluidsoverlast en de zomerhitte is 1,4 graden warmer dan in landelijk gebied (https://www.atlasleefomgeving.nl/check-je-plek) .
Door de constructies deels te gebruiken voor groen beplanting kan deze beplanting meehelpen bovengenoemde effecten te bestrijden. Planten halen verontreiniging uit de lucht. Groen absorbeert geluid en hitte wat een verkoelend effect geeft. Daarnaast kan het juiste groen wilde bijen en vlinders aantrekken. Deze dieren hebben het zeer moeilijk in de stad.

Nota Bene.
Helaas is er ook fauna die niet welkom is in de gracht. Volgens de het Kennis- en Adviescentrum Dierplagen (KAD) en de universiteit van Wageningen wordt de rattenplaag in Nederland steeds groter. Ratten kunnen ziektes op mensen overdragen, ze geven een bewoners een unheimisch gevoel en het KAD schat zelfs dat een kwart van de branden wordt veroorzaakt omdat raten en muizen kabels hebben aangevreten. Het mensenvoedsel in de openbare ruimte achterblijft (toeristen) trekt ratten aan. Tot overmaat van ramp worden steeds meer effectieve ratten bestrijdingsmiddelen verboden. Ratten houden van donkere, vochtige beschutte ruimtes. De ruimte tussen de damwand en de kade is een ideale rattenhabitat, er moet extra aandacht worden besteed dat deze ruimte niet toegankelijk is voor ratten. Bestrijding van ratten op deze plek is namelijk nagenoeg onmogelijk.

De brede gracht trekt veel fauna aan. (aalscholvers, futen, zwanen)

9. Conclusie
De nadelen van ons voorstel is het twee keer moeten slaan van een damwand en het moeten laten snoeien van de bomen.
Dat is een financiële aderlating. Maar deze kosten vallen in het niet bij de financiële winst die behaald word met de oneindig veel esthetischer oplossing.

We kunnen niet anders concluderen dan dat dit voorstel de voorkeur verkiest boven de door de gemeente voorgestelde '*One Size Fits Nobody*' methode die duur, lelijk en zeer onpraktisch is.
Wij worden met argusogen gadegeslagen: de UNESCO kijkt mee, de kranten schrijven over de situatie. En niet alleen landelijk, maar internationaal staan we in de spotlights getuigend de artikelen en items in the New York Times en op Al Jazeera.

Waarom niet een geweldige slag slaan en een even slimme als mooie oplossing te creëren?
New York heeft de *HIGHLINE*
Amsterdam heeft straks tientallen LOWLINES

Wij hebben intussen een kleine ter zake kundige werkgroep gevormd die graag aan tafel wil met de planmakers en uitvoerders om een en ander in detail uit te werken.
In de hoop dat dit plan serieus wordt overwogen, vertrouw ik erop dat het op deze wijze kan worden uitgevoerd.
Amsterdam januari 2021
Namens de werkgroep Waalseilandsgracht.

Marc Krone | Binnenkant 39 G | 1011BM Amsterdam | +31626260772 | marc@marckrone.com

Z.S. Quo Vadis: historische tweemaster

VOORBEELDEN AFWERKING DAMWAND

AFDEKSLOOF VOORBEELDEN

VOORBEELDEN AFWERKING TOEGANG EN GROEN

RIETCON

Hoogte 400mm

Conspectus internus INSULÆ NOVÆ, *et* MONT-ALBANAM *Turrus versæ.*

Gesicht van de BINNEN *kant van het* NIEUW-EILAND *ende* MONT-ALBAANS *Toren.*

P. Schenck exc: Amst: C. Priv:

WERK GROEP WAALS EILANDS GRACHT