

Met onder meer:
Standpunt leden over indeling Wheredijk na dijkverbetering bekendgemaakt
aan HHNK en gemeente



Voortgang overleg verbetering Wheredijk

Op 17 juli 2018 vond het vijfde overleg plaats tussen HHNK, gemeente en BVW. Naast dhr. Leeuw van HHNK en de BVW bestuursleden Hans Ammerlaan, Chris Brugman, Henk Heemijer, Bert Heldoorn en Martin Strop namen aan het overleg deel mw. Groot (wijkmanager), mw. Himmelbauer (landschapsarchitecte) en de heren Mol (verkeerskundige) en van Schie (accountmanager team Integraal beheer) van de gemeente Purmerend.

In de vorige bijeenkomst heeft dhr. Leeuw aangeboden om gezamenlijk met Hans makelaar Kocken te bezoeken. Van dit aanbod is echter geen gebruik gemaakt. Dit was overbodig geworden, aangezien Kocken geen woonarken aan de Wheredijk meer in verkoop neemt en dat de Rabobank geen woonarken financiert met tijdelijke ligvergunningen. Vervolgens hebben wij gevraagd of bij ons binnengekomen meldingen, dat een woonarkeigenaar contact heeft gehad met HHNK over een mogelijke uitkoop, waar zijn. De heer Leeuw antwoordde dat een dergelijk contact niet heeft plaatsgevonden en dat uitkoop nadrukkelijk niet aan de orde is.

De heer Leeuw had vorige keer een aantal ideeën gepresenteerd om het buitentalud (onze tuinen) zodanig vorm te geven dat er kan worden beheerd en geïnspecteerd. Deze zouden aan de leden van de BVW worden voorgelegd. Hij wilde graag vernemen wat daarvan de uitkomst is geworden. We hebben verteld dat deze ledenraadpleging inderdaad heeft plaatsgevonden. Uit alle ideeën zijn vervolgens de gemene delers vastgesteld. Deze zijn uitgewerkt in een eindschets die we vervolgens hebben overhandigd met de mededeling dat versie 2b uit ideeën van HHNK hier dichtbij kwam. Ook hebben we er op gewezen dat alle ligplaatsen door de gemeente zijn vergund en dat het niet zo kan zijn dat spelregels zomaar worden veranderd omdat het beleid ten aanzien van de inspecteerbaarheid wijzigt.

Dhr. Mol viel op dat er auto's op de dijk gewenst zijn. We hebben er op gewezen dat die mogelijkheid moet worden gehandhaafd omdat we anders geen zaken meer konden laden of lossen en dat het op basis van maatwerk voor mindervaliden mogelijk moet blijven om de auto op het perceel bij de ark te parkeren. Dhr. Mol wees er op dat bij het laden en lossen zal worden gehandhaafd of er zware voorwerpen worden gehaald of gebracht, dus geen boodschappen bijvoorbeeld. We hebben hem daarop gevraagd hoe hij zich dat voorstelde, omdat gewicht door iedereen anders beleefd wordt en dat de ervaring heeft geleerd dat er op de dijk niet gehandhaafd wordt. Dhr. Mol beaamde dat er niet gehandhaafd wordt, maar dat dit kwam doordat de dijk niet wordt beheerd door de gemeente.

Dhr. Leeuw vroeg of de variant op de schets een harde voorwaarde was, of dat er nog ruimte is voor een alternatief, bijvoorbeeld toegang naar het water voor wandelaars. Hij vond één variant geen variant, omdat ook de bewoners die aan de andere kant van de dijk wonen een keuze moeten kunnen maken. We hebben er toen op gewezen dat het bestuur van de BVW alleen de belangen van haar leden behartigt en dat als tweede variant de al eerder aangeboden en goedgekeurde goetoplossing kan worden beschouwd.. Onze woonsituatie bestaat al minstens 50 jaar en wij zullen daar niet zomaar afstand van doen. Alle bewoners hebben vrijstelling van de keur, een ligplaatsvergunning van de gemeente en zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Iedere gedachte dat deze woonsituatie gewijzigd gaat worden roept heel veel weerstand op. Het inrichten van de ligplaatsen met steigers is vooral in het geval van mindervaliden so wie so onbespreekbaar.

Mw. Himmelbauer vroeg of de tuin bij de arken gezien wordt als voor- of achtertuin, omdat het niet gebruikelijk is dat in de voortuin schuttingen van 1,80 meter hoog worden geplaatst vanwege de sociale controle. In reactie hebben we haar er op gewezen dat een schutting met deze hoogte noodzakelijk is vanwege de ondervonden overlast. Een lagere schutting betekent niet automatisch dat de sociale controle groter is. Bovendien is het bij woonarken

moeilijk om te spreken van een voor- of achtertuin. Wij beschouwen het als een erf en conform het bestemmingsplan mag een erf worden afgescheiden met een erfafscheiding van maximaal twee meter hoog. Dhr. Leeuw merkte daarop nogmaals op dat inspecteerbaarheid van de dijk voor het Hoogheemraadschap een belangrijk punt is.

Dhr. Mol gaf aan dat hij zich op verkeerskundig niveau wel kan vinden in het ontwerp van de bewoners. Hij zou alleen de term 'fietsstraat' wijzigen in "fietspad". Een fietspad mag smaller zijn dan een –straat om brommers te weren. Hij vond vanuit verkeerskundig oogpunt de hoge schuttingen wel een knelpunt omdat die te dicht op het fietspad staan waardoor er te weinig zicht is. We hebben daarop geantwoord dat dit punt niet meer opportuun is als het fietspad verhuist naar het binnentalud, zoals op de schets is aangegeven. Bovendien geeft het weghalen van de schuttingen in de huidige situatie geen soelaas, omdat er dan nog steeds schuren staan die het zicht belemmeren, maar dat dit alleen geldt voor de twee naar het buitentalud gerichte bochten.

Dhr. Leeuw heeft toegezegd dat hij de schets van de bewoners zal bekijken en op dat moment nog geen officiële reactie kon geven. Nu de dijk versterkt wordt ligt er wel een kans om 'out of the box' te denken en zaken te optimaliseren. Er dient nog onderzoek gedaan te worden aan het buitentalud. Hij heeft nogmaals benadrukt dat het vrij toegankelijk zijn van de dijk voor de inspecteerbaarheid en het onderhoud belangrijke uitgangspunten zijn voor het hoogheemraadschap. Dit is niet mogelijk als er hoge schuttingen staan. We hebben er op gewezen dat het onderhoud al 50 jaar voor HHNK gedaan wordt door de bewoners van de dijk en dat dit gewoon voortgezet kan worden. Over de toegankelijkheid voor inspecteurs kunnen simpele afspraken worden gemaakt. Even van tevoren een berichtje dat er een inspectie aanstaande is en de toegankelijkheid voor de inspecteurs wordt geregeld. Dhr. Leeuw bleef bij het standpunt dat de toegankelijkheid van de dijk niet afhankelijk moet zijn van bewoners. Hij zag wel in dat veiligheid voor de bewoners een belangrijk aspect is en daarover ervoer hij veel emotie. Hij zal proberen alle deelbelangen van de overlegpartners mee te nemen in een lengteprofiel. Dit kan hij aan de bewoners in een volgende ledenvergadering (waarschijnlijk in september) presenteren. Daarna kan hij een en ander aan de overige bewoners van de wijk voorleggen, omdat er ook een verantwoordelijkheid is naar deze bewoners.

[Klik hier voor de schets](#)

Gesprek met de gemeente over de solarrace

Vrijdag 27 juli heeft een afvaardiging van het bestuur, bestaande uit Chris Brugman en Bert Heldoorn, een gesprek gehad met de heer Heinen en mevrouw Blesch van de gemeente, over de klacht die wij over de gang van zaken rond de solarrace op 23 juni j.l. hebben ingediend. Het gesprek is in een goede sfeer verlopen. De bedoeling van het gesprek was om aan het bestuur van de BVW duidelijkheid te verschaffen met betrekking rond de gang van zaken bij het verlenen van de gemeentelijke vergunning voor het evenement.

Wij hadden onder meer gevraagd hoe het mogelijk was dat de gemeente een vergunning kon afgeven voor een race op de Where, waar een maximum vaarsnelheid geldt van 6 km/u en waarvoor de BVW al jaren bezig is om via de verantwoordelijke instanties, dus ook de gemeente, te trachten het veelvuldig overschrijden van deze snelheidsgrens te beperken. De heer Heinen vertelde dat hij wel degelijk onderzoek heeft gedaan naar de ter plaatse geldende vaarsnelheden, maar deze niet heeft kunnen vinden op het internet. Hij heeft zich daarna gewend tot het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in de veronderstelling dat zij, als vaarwegbeheerder, hem die wel konden mededelen. Maar ook HHNK moest het antwoord schuldig blijven. Een beetje knullig voor een organisatie die claimt zich eigenaar te mogen noemen van het vaarwater misschien?

Ook over de impact die de boten zouden hebben met betrekking tot de hekgolven moest de heer Heinen uitgaan van onvolledige informatie. De demonstratie van solarboten die hij heeft bijgewoond werd gehouden met boten die 40 km konden varen, daardoor uit het water omhoog kwamen en dan functioneerden als vleugelboten. Deze verstoorden het wateroppervlak nauwelijks. Achteraf gezien en ondanks de onvolledige informatie waarmee de afdeling vergunningen in dit geval moest werken is er toch te weinig rekening gehouden met de gevolgen voor de woonarken aan de Wheredijk blijkt nu. Daarvoor heeft de heer Heinen, namens de gemeente, verontschuldigen aangeboden. Afgesproken is verder dat, bij eventuele volgende evenementen op het water van de Where, er eerst contact met de BVW zal worden opgenomen voor overleg.

We hebben daarna nog de suggestie gedaan om de huidige (voor niet iedereen duidelijke) borden op de bruggen, die de maximum vaarsnelheid weergeven en afwijken van normale verkeersborden, te vervangen door borden die iedereen kan begrijpen, zoals dat het geval is bij de normale verkeersborden voor snelheidsbeperkingen. De heer Heinen stond daar niet afwijzend tegenover. Voor dat punt hebben we afgesproken dat de BVW een voorstel tot verbetering van het aangeven van de maximum vaarsnelheid zal indienen. Hij zal dat dan binnen de gemeente aanhangig maken.