



zaken afgemaakt moeten worden. Een daarvan is dat de slangen die in de schepen gebruikt zijn, niet geurdicht bleken te zijn. Deze zullen vervangen moeten worden. Dit zal op 31 december klaar moeten zijn. Daarna begint de garantieperiode van drie jaar te lopen. Punt is wel dat de bewoners het zo langzamerhand zat zijn dat er elke keer maar weer mensen over de vloer komen. De gemeente had voor 10 juni een feestelijke bijeenkomst gepland ter ere van de oplevering, maar dat stellen we nog maar even uit. De stemming is er nog niet naar. Gelukkig is de werkwijze die wij voorgesteld hadden om de oplevering te laten controleren door een extern bureau overgenomen door de opdrachtgever en we mogen er nu van uitgaan dat de zaak ook in orde is. Het gehele project wordt natuurlijk nog geëvalueerd. Het project "Noorderhaven" moet nog uitgevoerd worden. Dezelfde fouten moeten niet nogmaals gemaakt worden. Het karakter van de vrijhaven willen we vasthouden. Dat heeft consequenties. Eenmalige bijdrage voor de 'vaste liggers' door de gemeente zal uitgangspunt zijn. Drijvende IBA's kunnen een oplossing zijn.

De evaluatie zal niet alleen het technische aspect omvatten, maar ook hoe er met mensen omgegaan is. Wat zeker aan de orde komt, is het verschil tussen de oorspronkelijke berekening van Grontmij van tussen de 10 en 15 miljoen euro voor de uitvoering in 2000 en de huidige begroting, van oorspronkelijk 4,1 miljoen, maar inmiddels opgehoogd tot ruim 5 miljoen: waar zit het verschil in? Hadden we de problemen kunnen voorzien op basis van de offertes. Wij hadden verwacht dat een ambtenaar die hier professioneel mee bezig gaat, aan de bel trekt en zegt: Dit kan helemaal niet! Als ambtenaar kun je hier niet verschuilen achter de wensen van de politiek."

Het plan 2030

"Door het feit dat de suikerfabriek weg is en er geen nieuwe invulling komt voor andere fabrieksactiviteiten, komt er plotsel-

ling een heel stuk kanaal vrij. Daar kunnen op z'n minst zestig nieuwe ligplaatsen voor woonboten gecreëerd worden. Een unieke situatie! Vanaf 2004 houden we deze ontwikkeling scherp in de gaten. Milieueisen, nautische argumenten en het beheer van het kanaal zijn aspecten die eigenlijk geen rol meer spelen als mogelijk obstakel. Het onderhoud van de bruggen en de mogelijk noodzakelijke sanering van de bodem van het kanaal zijn nog wel aandachtspunten. Op basis van de voorwaarden van de Europese bijdrage voor de sanering van de fabriek mag er de komende vijftien à twintig jaar niets definitiefs gebeuren met dat terrein. Het karakter van het terrein opent perspectieven voor hele interessante woonvormen op het water. De gemeente roept aan de ene kant om ideeën om het terrein voor die periode in te vullen en aan de andere kant hoor je meteen geluiden van: 'En de regels dan?' Het zou prima kunnen fungeren als overloop van de Noorderhaven. Vrijhavens zijn noodzakelijk. Laat het zich gewoon ontwikkelen en laat de regels even voor wat ze zijn. Mocht het uit de hand lopen, dan kun je altijd nog komen met maatregelen. Het typische is dat de Noorderhaven een attractie is voor toeristen, de haven op alle foto's voorkomt en dat het niveau de laatste twintig jaar alleen maar gestegen is. Wat de gemeente in ieder geval moet doen, is het kanaal bestemmen voor ligplaatsen. Je hoeft ze dan nog niet eens meteen in te vullen, maar je schept ruimte voor de toekomst. Ook als er op andere plekken ligplaatsen onder druk komen te staan door planologische ontwikkelingen, kun je woonbootbewoners een andere plek aanbieden in plaats van veel geld uit te moeten kopen. Tel uit je winst!"