HABITAT ADVOCATEN

ANALYSE

13 FEBRUARI 2023

AAN : 5.1,2,e (PROJECTMANAGER 5.1,2,e I.A.A. 5.1,2,e

VAN : 5.1,2,e (ADVOCAAT)

ONDERWERP : SITUATIE 5.1,2,e 5.1,2,e

AANLEIDING EN AANPAK

5.1,2,e stelt geconfronteerd te zijn met extra kosten als gevolg van het handelen van 'de gemeente' bij de plaatsing van de vervangende nieuw gebouwde woonark op de tijdelijke ligplaats aan de oostpunt. Hij ziet deze onverwachte extra kosten graag in aanmerking komen voor vergoeding, maar krijgt hierover geen constructief contact met de door hem benaderde ambtenaren.

Om zicht te krijgen op de feitelijke gebeurtenissen, in relatie met de uitvoering van de verplaatsingsovereenkomst, is deze Analyse gemaakt. Met als doel om vanuit een gezamenlijke feitenvaststelling te bezien hoe verder met de vraag om vergoeding van 5.1,2,e

Bij de totstandkoming is 5.1,2,e uitgevraagd, zijn de relevante afspraken uit de verplaatsingsovereenkomst aangehaald en is een concept voorgelegd 5.1,2,e en aan 5.1,2,e 5.1,2,e omgevingsmanager voor het project 5.1,2,e als eerste contactpersoon namens de gemeente.

Via 5.1,2,e werd eerdere emailcorrespondentie toegezonden tussen het projectteam en 5.1,2,e

De vergunningsituatie voor de tijdelijke ligplaats en definitieve ligplaats is opgevraagd bij Stadsdeel Oost.

De Analyse is afgesloten met mijn beoordeling en een daarop gebaseerd voorstel over hoe verder.

HABITAT ADVOCATEN

ANALYSE

CASUS

In de periode van de verplaatsingen van de woonboten uit de Kom in het voorjaar van 2020, ving ook de geplande nieuwbouw van een woonark **'Product X'** aan, als vervanging van de bestaande woonboot '5.1,2,e'. Het plan was om de nieuwbouw na oplevering direct naar de tijdelijke ligplaats op de oostpunt te slepen.

Deze situatie werd indertijd bij gelegenheid van de totstandkoming van de verplaatsingsovereenkomst besproken met het projectteam en was akkoord en bekend.

Omgevingsvergunningen tijdelijke en definitieve ligplaats woonark 'Product X'

De woonark **'Product X'** is in Urk gebouwd en is, volgens 5.1,2,e zelf, exact gebouwd overeenkomstig de aanvragen, respectievelijk gedateerd 20 juni 2019 (definitieve ligplaats) en 5 oktober 2020 (tijdelijke ligplaats).

De omgevingsvergunning voor de tijdelijke ligplaats werd verleend op **26 november 2020.**

De omgevingsvergunning voor de definitieve ligplaats werd verleend op **15 oktober 2019.**

De omgevingsvergunningen 'tijdelijk' en 'definitief' werden zonder noemenswaardige afstemming met de afdeling vergunningverlening verleend conform de beide aanvragen.

Ligplaatsvergunningen tijdelijke en definitieve ligplaats woonark 'Product X'

Overeenkomstig het bouwplan werd voor de tijdelijke ligplaats met het standaardformulier een ligplaatsvergunning (Vob) aangevraagd op 30 november 2020.

Voor de definitieve ligplaats werd voor de nieuwe woonark nog geen ligplaatsvergunning aangevraagd.

De ligplaatsvergunning voor de tijdelijke ligplaats is verleend op **29 maart 2022**.

De ligplaatsvergunning voor de definitieve ligplaats is nog **niet** verleend.

Oplevering nieuwbouw en sleep naar Amsterdam

De nieuwgebouwde woonark werd opgeleverd te Urk op **7 januari 2021**. Na de indiening van de aanvragen om ligplaatsvergunningen (Vob) kreeg 5.1,2,e al voorafgaand aan de datum van oplevering van de afdeling vergunningen van Stadsdeel Oost te horen dat de nieuwe woonark niet

direct naar de oostpunt kon worden gesleept, vanwege onvoldoende diepte in de vaargeul en op de tijdelijke ligplaats, gelet op de diepgang van de nieuwe woonark.

Bovendien werd gecommuniceerd namens VTH Stadsdeel Oost dat een anti-verklevingssysteem moest worden geïnstalleerd om überhaupt gebruik te kunnen maken van de tijdelijke en definitieve ligplaats.

Omdat na de datum van oplevering het verplicht gestelde anti-verklevingssysteem nog niet was geïnstalleerd en de vaargeul en tijdelijke ligplaats ambtelijk niet diep genoeg werden geacht, kreeg 5.1,2,e geen toestemming om volgens plan zo spoedig mogelijk na de oplevering de woonark direct naar de oostpunt te laten slepen.

Daardoor moest de nieuwe woonark bij de werf in Urk blijven liggen, ondanks de verplichting om de nieuwgebouwde woonark onverwijld na de opleveringsdatum bij de leverancier weg te halen.

Het gezin verwachtte vanaf half december 2020 gezinsuitbreiding. Om een fatsoenlijk dak boven hun hoofd te hebben in afwachting van doorsleep naar de tijdelijke ligplaats op de oostpunt, werd **vanaf 1 januari 2021** door Snieders tijdelijk een huis op 5.1,2,e Purmerend gehuurd, in afwachting van de verplaatsing van de nieuwe woonark naar de oostpunt.

In **maart 2021** kreeg 5.1,2,e toestemming van Stadsdeel Oost om de nieuwe woonark tijdelijk, door sleepbedrijf Amstel en Y, vanaf Urk naar de Borneokade te laten slepen, zodat de nieuwe woonark in ieder geval weg was bij de leverancier ABC Arkenbouw. De kosten van deze sleep bedroegen € 5.1,2,b .

De nieuwe woonark werd vervolgens op **19 april 2021** naar de Borneokade worden gesleept, maar kon niet in gebruik worden genomen, omdat er geen geschikte aanmeervoorzieningen en nutsvoorzieningen aanwezig waren.

Al snel bleek ook dat de ligplaats op de Borneokade niet houdbaar was vanwege de onbeheerde woonark. 5.1,2,e werd een aantal malen gealarmeerd over de aanwezigheid van vreemden op de nieuwe ark, ook werd een aantal malen door de politie gebeld en werd een buitenverlichting vernield.

Na bevestiging uit nieuw onderzoek naar de benodigde diepte in de vaargeul en op de tijdelijke ligplaats, uitgevoerd door PK Waterbouw, bleek dat de woonark tóch zonder problemen naar de tijdelijke ligplaats kon worden gesleept.

Op 22 juni 2021 werd de woonark zonder problemen door PK Waterbouw vanaf de Borneokade doorgesleept naar de oostpunt. Er is geen factuur overlegd door 5.1,2,e

De tijdelijke huur van het huis in Purmerend werd beëindigd **tegen 1 augustus 2021**.

Sindsdien wordt volgens plan naar tevredenheid op de tijdelijke ligplaats gewoond in de nieuwe woonark.

HABITAT ADVOCATEN

ANALYSE

Ligplaatsvergunningen Vob 2010

Diepteligging

In de communicatie met de afdeling vergunningen van het stadsdeel over de ontworpen diepteligging van de nieuwe woonark ontstond in de periode voorafgaand aan de oplevering en vergunningverlening verwarring.

Uit een mailbericht van 5.1,2,e aan 5.1,2,e gedateerd 17 december 2020, blijkt dat het projectteam een baggerdiepte van **– 1,95 NAP** hanteert op de Oostpunt en dat het verder aan Stadsdeel Oost is om te besluiten om wel of niet de benodigde vergunningen te verlenen op het aangevraagde bouwplan.

Ambtelijk werd gesteld dat de nieuwe woonark (veel) te diep zou komen te liggen, namelijk tot een diepte van 3,60 m. Dit bleek op enig moment later vanaf tekening niet goed te zijn beoordeeld, omdat de woonark was ontworpen en gebouwd met een diepteligging van circa 2,0 meter.

De verwarring over de diepteligging werd voorafgaand aan de oplevering op 7 januari 2021 opgehelderd tussen de afdeling vergunningverlening voor de ligplaatsvergunning en de heer 5.1,2,e

Anti-verklevingssysteem verplicht

Bij de beoordeling van de aanvraag van een tijdelijke ligplaatsvergunning voor de tijdelijke ligplaats, werd aan 5.1,2,e bericht gegeven dat de ligplaatsvergunning alleen zouden kunnen worden verleend als een anti-verklevingssysteem zou worden aangebracht.

Met het aanbrengen van een dergelijk systeem als veiligheidsmiddel werd beoogd om te voorkomen dat na een lage waterstand de woonark vastzuigt en niet meer loskomt van de bodem. Met als gesteld gevolg een veiligheidsrisico op zinken van de woonark door overstroming.

Een dergelijk systeem is, voor zover nu bekend, niet eerder als voorwaarde voor Vob-vergunningverlening geëist. Bovendien is de beoogde werking van een dergelijk systeem onvoldoende bewezen volgens 5.1,2,e

Bezwaarlijk was ook voor 5.1,2,e dat deze eis werd gesteld op een moment dat dit systeem niet meer in de bouw van de woonark kon worden geïntegreerd, zodat een dergelijk aanvullend systeem alleen buitenom kon worden gemonteerd en niet meer kon worden geïntegreerd binnen het vergunde bouwontwerp. Hetgeen de bouwkosten verhoogde en het bestaande bouwontwerp verstoorde.

Het verplicht gestelde luchtdruksysteem werd op de werf van ABC Arkenbouw te Urk in **maart 2021** geïnstalleerd en kostte € 5.1,2,f extra op de bestaande bouwkosten (facturen 5.1,2,f en 5.1,2,f).

Verplaatsingsovereenkomst (VPO)

De gemeente heeft met elke bij de verplaatsing betrokken woonbooteigenaar individueel een VPO ondertekend, bestaande uit een algemeen deel met bijlagen. In bijlage 8 zijn individuele afspraken vastgelegd. De VPO met 5.1,2,e is in werking getreden na ondertekening namens de gemeente op **9 april 2020**.

In bijlagen 4 (tijdelijke ligplaats) en 5 (heringerichte ligplaats) zijn inrichtingstekeningen opgenomen. Deze inrichtingstekeningen zijn gebaseerd op de maatvoering van de bestaande en geplande vervangende woonark.

In respectievelijk artikel 16, lid 2 (tijdelijke ligplaats) en artikel 28, lid 1 en 2 (heringerichte definitieve ligplaats) is, gebaseerd op de inrichtingstekeningen, overeengekomen dat de tijdelijke en heringerichte ligplaats geschikt is en zal zijn voor gebruik met de bestaande en vervangende woonark.

(Onderhouds)diepte tijdelijke - en definitieve ligplaats en 'baggerkwestie'

In de VPO zijn geen (afwijkende) afspraken met de betrokkenen opgenomen ten aanzien van de op te leveren diepte van de tijdelijke – en heringerichte ligplaats of de te hanteren maximale diepteligging van de woonboten.

Op de inrichtingstekeningen zijn geen aanduidingen opgenomen over de bestaand aanwezige - of op te leveren diepte.

Op verzoek van het Projectteam Dijkversterking is in onze Analyse 'Aansprakelijkheid baggeronderhoud ligplaats', gedateerd 14 december 2020, uitgebreid ingegaan op de 'minimale diepte en (onderhouds)baggerkwestie' en het veiligheidsrisico van verkleving na droogval.

Kortheidshalve zij verwezen naar de Analyse van 14 december 2020 als **bijlage** bij de onderhavige Analyse.

Samenvattend is deze Analyse gebaseerd op de hypothese dat na droogval een veiligheidsrisico kán ontstaan als gevolg van verkleving, overigens zonder dat hieromtrent concrete informatie beschikbaar was gesteld of bekend is.

Een belangrijke vaststelling in deze eerdere Analyse is dat er juridisch ter plaatse geen minimaal diepte- en/of onderhoudsprofiel aanwijsbaar en afdwingbaar is voor het gebruik van de tijdelijke ligplaatsen op de oostpunt en de heringerichte ligplaatsen in 5.1,2,e

ANALYSE

In de eerdere Analyse is op basis van N.A.P.- peilgegevens zoals aangeleverd door het Ingenieursbureau Gemeente Amsterdam, berekend dat bij een diepteligging groter dan circa **1,55 m¹** onder de waterspiegel sprake kan zijn van een risico op droogval bij lage waterstanden.

Gelet op de diepteligging van de vervangende woonark tot circa **2,0 m¹** onder de waterspiegel, is aannemelijk dat er een risico bestaat dat de woonark mogelijk zal droogvallen bij lage waterstanden.

Communicatie tussen het Projectteam en 5.1,2,e

Uit een emailbericht met een samenvatting van afspraken, gedateerd woensdag 13 januari 2021 van 5.1,2,e aan 5.1,2,e blijkt dat er overleg is gevoerd over de (benodigde) diepte op de aangeboden tijdelijke en definitieve ligplaats en een verklevingsrisico. Of de bestaande diepte zou voldaan was onduidelijk.

De oplossing werd gezocht in het toevoegen van een anti-verklevingssysteem. 5.1,2,e is inderdaad vanwege de bestaande diepte enerzijds en de vergunde diepgang van de nieuwe woonark anderzijds, een anti-verklevingssysteem toegevoegd aan woonark 'Product X' en werd de nog benodigde ligplaatsvergunning alsnog verleend. Daarna kon de verplaatsing vanaf de Borneokade naar de Oostpunt worden uitgevoerd en ligt de woonark zonder problemen op de tijdelijke locatie.

HABITAT ADVOCATEN

ANALYSE

Onverwachte extra kosten

Afgezien van de door 5.1,2,e gestelde stress en gedoe met 'de gemeente' over het in gebruik nemen van de aangeboden tijdelijke ligplaats aan de oostpunt met de nieuwe woonark, zijn de extra kosten onder te verdelen in twee soorten, namelijk:

(1) de extra kosten vanwege het niet volgens plan rechtstreeks kunnen verslepen en in gebruik nemen van de nieuwe woonark **'Product X'** naar de oostpunt en;

(2) de kosten van de (achteraf) geëiste installatie van een anti-verklevingssysteem om de tijdelijke en definitieve ligplaats überhaupt in gebruik te kunnen nemen.

1. Vervangende huurwoning

Door de tijdelijke verplaatsing naar de Borneokade, als gevolg van de onduidelijkheid over het feitelijk in gebruik kunnen nemen van de tijdelijke ligplaats naar de oostpunt, was het noodzakelijk om vervangende woonruimte te huren. De kosten van 7 maanden huur bedroegen 7 x € 5.1,2,f p/mnd over de periode januari t/m juli 2021, totaal **€** 5.1,2,f (bankafschriften, maart en juli ontbreekt)

2. Extra sleepkosten

De sleepkosten vanaf Urk naar de Borneokade ipv oostpunt	**€** 5.1,2,f (incl. BTW, factuur)
Doorsleep Borneokade naar de oostpunt	€ pm (geen factuur)

3. Verplichting Vob toevoegen anti-verklevingssysteem op luchtdruk

De aanvullend benodigde investering in een anti-verklevingssysteem om de tijdelijk aangeboden en definitieve ligplaats feitelijk in gebruik te mogen nemen bedraagt **€** 5.1,2,f (incl. BTW, facturen).

4. Ontstane schade op de Borneokade

Er is niet gebleken van concrete schade aan de nieuwe woonark, aan de hand van herstelfacturen.

HABITAT ADVOCATEN

ANALYSE

Beoordeling

Bij de totstandkoming van de VPO, algemeen en maatwerkafspraken, werd overeengekomen dat meegewerkt zou worden aan de vervanging van de te verplaatsen woonark '5.1,2,e' door een nieuw te bouwen woonark 'Product X'. De vervangende woonark werd vergund voor de activiteit bouwen van een drijvend bouwwerk op de tijdelijke en definitieve locatie en met de op tekening aangegeven diepteligging.

In de VPO werd overeengekomen dat de gemeente Amsterdam een geschikte tijdelijke en definitieve ligplaats zou aanbieden voor de vervangende woonark. Met betrekking tot de diepteligging van de te verplaatsen woonboten of bij nieuwbouw, werd geen norm opgenomen in de VPO. Een dergelijke normstelling bestond juridisch ook niet op grond van het vigerende bestemmingsplan of anderszins. Het ging dus om de vraag of de bestaande diepte feitelijk volstond en volstaat voor de bestaande woonboten, waaronder de vervanging van 5.1,2,e

Het feit dat pas in de fase van de aanvraag en verlening van de benodigde ligplaatsvergunning voor de vervanging duidelijk werd dat een anti-verklevingssysteem moest worden toegevoegd, vanwege de feitelijke bruikbare diepte ter plaatse en een daaraan gesteld 'verklevingsrisico', was begrijpelijk een vervelende en dure bijkomstigheid voor 5.1,2,e Maar is gelet op de feitelijke situatie op de tijdelijke en mogelijk ook definitieve ligplaats te beschouwen als een noodzakelijk geacht veiligheidsmiddel om de overeengekomen tijdelijke en definitieve ligplaats in gebruik te kunnen en te mogen nemen. Deze extra kosten zijn dan ook niet te beschouwen als schade, maar als een onverwachte extra benodigde investering om de ligplaatsen te kunnen gebruiken.

Doordat de nieuwe woonark niet volgens plan van de werf rechtstreeks naar de tijdelijke ligplaats kon worden verplaatst, omdat een ligplaatsvergunning voor de tijdelijke ligplaats ontbrak, ontstond vertragingsschade in de vorm van het noodzakelijk tijdelijk moeten huren van een woning.

Ook is er enige schade ontstaan aan de woonark gedurende de wachttijd op de tijdelijke ligplaats aan de Borneokade, als gevolg van het zonder toezicht aanwezig zijn van de woonark. Deze schade is niet expliciet gemaakt door 5.1,2,e

Tot slot is de woonark vanaf de werf naar de Borneokade gesleept en is vervolgens naar de Oostpunt gesleept. De extra sleepkosten zijn niet expliciet gemaakt door 5.1,2,e

Hoe verder

Mij lijkt dat een overleg tussen het projectteam en 5.1,2,e passend is.

De vergoeding van de vertragingsschade (tijdelijk huren woning) komt mij redelijk voor.

De vergoeding van de extra benodigde investering in een anti-verklevingssysteem vergt overleg. Een anti-verklevingssysteem bleek kennelijk sowieso nodig voor een veilig gebruik van de woonark onder de gegeven omstandigheden op de aangeboden ligplaatsen.

Maar anderzijds zou de overeengekomen aangeboden en door partijen geschikt geachte tijdelijke ligplaats en mogelijk ook de definitieve ligplaats, feitelijk niet bruikbaar zijn zonder een dergelijk (ongebruikelijk) veiligheidssysteem. Belangrijk gegeven daarbij is de vaststelling dat er geen maximale diepteligging of minimale bodemdiepte voor alle ligplaatsen was overeengekomen in de VPO tussen de partijen of anderszins normstellend was geregeld.

De vergoeding van overige kosten zonder expliciet bewijs van betaling lijkt mij niet aan de orde, maar dat laat ik verder graag over aan de betrokken partijen.

Bijlagen:

1. Betalingsbewijzen;

2. HABITAT | ANALYSE aansprakelijkheid baggeronderhoud, gedateerd 14 december 2020.