Opiniërende notitie verplaatsing mobiele gebruikersruimte

Mei 2026

Aanleiding

Op 14 april 2025 is er een mobiele gebruikersruimte (gebruikersbus) geplaatst op het 's-Gravesandeplein, aan de westkant van het Oosterpark, naast het OLVG-ziekenhuis. De gebruikersbus is bedoeld als tijdelijke maatregel om de overlast van dakloze mensen met een verslaving te verminderen en om hen de nodige zorg te bieden. Het doel van de bus is om de periode te overbruggen totdat er een vaste locatie voor een inloophuis met gebruikersruimte beschikbaar is.

Aan de omwonenden rond het 's-Gravesandeplein en het OLVG is eerder toegezegd dat de bus tot uiterlijk 31 december 2025 op het plein zou blijven staan, in de hoop dat er voor die datum een permanente locatie gerealiseerd kon worden. Eind 2025 was er zicht op een locatie aan de Spinozastraat, daarom is besloten de bus langer op het plein te laten staan met als einddatum 30 juni 2026 (objectvergunning). Helaas bleek de locatie aan de Spinozastraat uiteindelijk niet haalbaar. De einddatum 30 juni 2026 (objectvergunning) voor locatie 's-Gravesandeplein nadert nu snel.

De aanwezigheid van de bus veroorzaakt ook overlast op het plein. Dit wordt bevestigd door signalen vanuit de klankbordgroep (bewoners) en het OLVG-ziekenhuis. Het OLVG heeft deze zorgen nadrukkelijk naar voren gebracht tijdens een bestuurlijk overleg met Zeeger Ernsting (die Carolien de Heer verving als DB-lid) op vrijdag 17 april 2026.

Iedere twee maanden wordt de impact van de mobiele gebruikersruimte gemonitord. Het 6e monitorrapport wordt u binnenkort aangeboden. Hieronder alvast een paar opvallende bevindingen die uit de monitor naar voren komen:

- Het aantal bezoeken / aantal unieke bezoekers van de bus is de afgelopen periode fors toegenomen en daarmee is het de drukste periode tot nu toe geweest (dus meer dan tijdens de piek afgelopen zomer);
- Professionals (DRG, Veldwerk, en Jellinek) en omwonenden signaleren een toename van 'gehang' en gebruik rondom de bus;
- Het aantal schorsingen door DRG bij de bus neemt weer toe (20). Dit is een verdubbeling ten opzichte van voorgaande periodes. Ook het aantal herhaalde schorsingen neemt toe (12 van de 20 deze periode);
- Aantal politieregistraties van incidenten rondom openlijk gebruik nemen toe t.o.v. vorige periode én zelfde periode vorig jaar;
- Aantal politieregistraties van incidenten overlast, criminaliteit en 24-uursverwijderingen nemen de afgelopen periode toe t.o.v. vorige periode.

Omdat het bijna 30 juni is, is het noodzakelijk om een nieuwe standplaats voor de bus te bepalen. Dat is geen eenvoudige opgave, omdat er weinig ruimte is. In deze notitie worden twee locaties als alternatief voorgelegd en nog een derde voor een korte (vakantie)periode. Het verzoek is om tot een standpunt te komen voor een nieuwe standplaats al dan niet roulerend. Een watervariant lijkt geen reële optie.

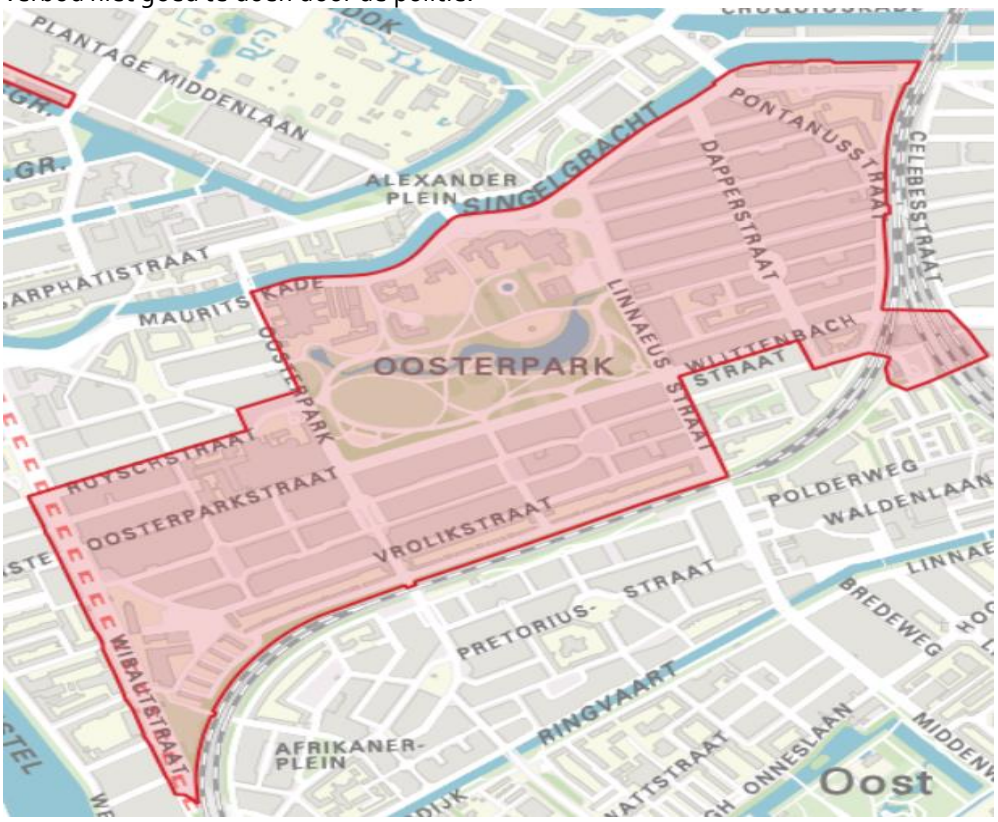
In deze opiniërende notitie worden de mogelijke locaties (1), een vaste locatie of roulatiesysteem (2) en een watervariant (3) toegelicht. De notitie sluit af met het verzoek om een bestuurlijk standpunt.

1. Mogelijke alternatieve locaties voor de gebruikersbus

In de maanden maart en april 2026 is door diverse professionals gesproken over mogelijke alternatieven voor het plaatsen van de gebruikersbus rond het Oosterpark. Er is een schouw geweest waar diverse locaties zijn bekeken en er is over deze locaties gesproken met een grotere groep professionals met verschillende expertises.

Er is een aantal criteria gebruikt voor de inventarisatie van de mogelijke locaties:

- **Niet in het Oosterpark zelf**
  Dit is een bestuurlijk uitgangspunt vanaf het begin van het project. Daarnaast houdt het ook verband met het volgende punt; de situering binnen het overlastgebied.
- **Positie ten opzichte van het overlastgebied**
  Voor de politie is het van belang dat de bus niet te veel midden in het overlastgebied is gesitueerd. Voor de personen die een gebiedsverbod hebben vormt de gebruikersbus een uitzondering op dit verbod, daar mogen deze personen wel zijn. Maar als er geen korte, logische corridor is aan te wijzen richting de bus voor deze personen is de handhaving van het verbod niet goed te doen door de politie.



- **Nabijheid van andere (kwetsbare) voorzieningen**
  Het gaat dan met name om de nabijheid van de geïntegreerde voorziening van de GGD in de Valkenierstraat en de aanwezigheid van scholen in de directe omgeving.
- **Verkeerssituatie**
  Dit is een vrij algemeen criterium, maar hier is met name gekeken naar de inpassing van de bus ten opzichte van het overige verkeer en het behouden van zichtlijnen en tegengaan van ongewenste verkeersbewegingen.

Locaties die zijn afgevallen

- *Pleintje bij de reclassering aan de Wibautstraat:*
  Deze plek is niet gewenst gezien de directe nabijheid van de geïntegreerde voorziening aan de Valkeniersstraat.
- *Wibautpark:*
  Ongewenst vanwege de recente overlastgeschiedenis van deze locatie en de metro (onderdoorgang) direct naast deze locatie.
- *Rond de rotonde bij het KIT:*
  Ongewenst wegens de grote hoeveelheid verkeersbewegingen rond deze locatie.
- *Groenplek Mauritskade (ter hoogte van Boerhaavebuurt):*
  Ongewenst vanwege de studentenstroom tussen de locaties van UvA en HvA, de nabijheid van de geïntegreerde voorziening aan de andere zijde van het water en de beperkte ruimte (zie vorig punt).
- *Oranjevrijstaatplein:*
  Ongewenst omdat het te ver van het Oosterpark is, zeker nu er zoveel werkzaamheden in de Linneausstraat zijn die de loopstromen beperken.

Locaties als mogelijkheid

Door de professionals is een locatie op het water (of direct aan het water, met uitloop op het water) het meest geschikt bevonden. Er is meer ruimte dan bij de andere locaties rond het park. Hier is echter sprake van hoogwaterbemalingsgebied waardoor dit nog geen sinecure is dan wel onmogelijk (zie verder 'watervariant').

De volgende locaties zijn geschikt bevonden om de gebruikersbus te plaatsen. Daarbij moet worden gesteld dat geen enkele locatie optimaal is. Net als de huidige locatie op het 's Gravesandeplein zijn er in alle gevallen omwonenden en ondernemers die zicht hebben op de locatie en de aanwezigheid van de doelgroep als onprettig zullen ervaren.
De voorgestelde locaties zijn in elk geval voor de politie geschikt om het gebiedsverbod te handhaven en personen met een gebiedsverbod toch te gedogen bij de bus. Voor de wegbeheerder vormen deze locaties geen grote belemmering in verkeerskundig opzicht. Voor De Regenboog Groep zijn deze locaties uitvoerbaar en verwachten zij dat de voorgestelde locaties geschikt zijn om personen naar toe te bewegen.

1. Parkeerplaats Metis



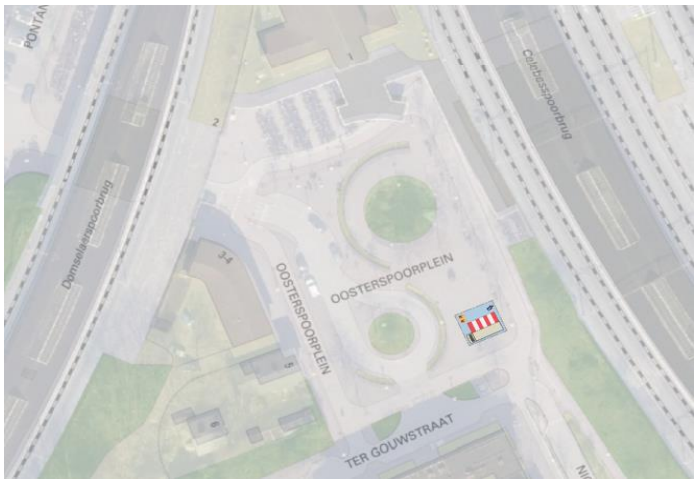
Deze locatie is alleen geschikt tijdens schoolvakanties. Als het Metis Montessori Lyceum gesloten is kan de bus op de parkeerplaats naast de school worden gezet. Er is dan relatief minder verkeer rond deze locatie en de school heeft geen negatieve gevolgen van de directe nabijheid van de bus en haar gebruikers, omdat deze gesloten is. Voor deze locatie moeten een zestal parkeerplekken tijdelijk worden opgeheven voor de plaatsing van de bus. De zomervakantie van het Metis in 2026 is van zaterdag 3 juli tot en met zondag 16 augustus. Naast de school zijn er uiteraard nog andere partijen in de buurt zoals de Generator, het kinderdagverblijf en de nieuwe ondernemers in het oude van Moof-gebouw die wel (gedeeltelijk) open zullen zijn in de schoolvakantie.

2. Taxistandplaats Linnaeusstraat



Deze locatie ligt relatief dicht op het Oosterpark maar is voldoende buiten het park om toch aan de criteria te voldoen. De personen met een gebiedsverbod kunnen de bus bereiken vanaf de Mauritskade. In dit plaatje is de bus gesitueerd in het groen (gazon), naast de taxistandplaats. Hierdoor is er geen noodzaak parkeerplekken op te heffen. Maar de locatie is wel direct naast de taxistandplaats. Omdat de bus alleen overdag op deze locatie zal staan, is de verwachting dat er relatief minder drukte is van taxi's en dat dit dus in te passen is.
Vanwege de werkzaamheden aan de Linnaeusstraat is er minder (auto-)verkeer rond deze locatie. Deze locatie is in de buurt van het nieuwe Orchid House hotel, tegenover de populaire horeca aan de Linneausstraat en dicht op het winkelgebied van de Dapperbuurt.

3. Oosterspoorplein



De locatie op het Oosterspoorplein is goed bereikbaar voor de gebruikers. Het is er rustig qua verkeersbewegingen. Deze locatie kan niet samengaan met de geplande 24-uurs voorziening, maar daar moet de verbouwing überhaupt nog van beginnen. De omwonenden van Tuinwijck zullen hier goed in moeten worden meegenomen. Zij ervaren nu al veel overlast in de buurt, met name van de scholieren van het MLO aan de Polderweg.

2. Roulatiesysteem of vaste standplaats

Een roulatiesysteem betekent dat de bus gedurende periodes van 8 weken wisselend op een van de genoemde locaties staat. De locatie bij het Metis vormt hierop een uitzondering, omdat deze alleen tijdens de zomervakantie van 2026 geschikt is (dus daar korter).

Voor- en nadelen van een roulatiesysteem

Voordelen	**Nadelen**
1. Gelijkmatige verdeling van lasten Door de bus periodiek te verplaatsen, wordt de overlast niet geconcentreerd op één locatie. Dit zorgt voor een eerlijkere verdeling van de impact over meerdere buurten. De lasten die de bus met zich meebrengt worden zo verdeeld.	1. Logistieke complexiteit Het periodiek verplaatsen van de bus brengt praktische uitdagingen met zich mee, zoals het regelen van objectvergunningen en eventuele inrichting van de standplaats en de omgeving daarvan (met bijvoorbeeld de dixi's).
2. Minder langdurige overlast op één plek Bewoners en instellingen in de directe omgeving van de bus ervaren de overlast slechts tijdelijk. Zoals de situatie nu is kampt de buurt rondom de bus met aanhoudende overlast. Uit signalen van het OLVG wordt de overlast steeds serieuzer omdat de doelgroep na verloop van tijd 'brutaler' is geworden.	2. Moeilijkheden bij het creëren van draagvlak Bij elke nieuwe locatie moet opnieuw draagvlak worden gecreëerd bij bewoners, ondernemers en instellingen in de buurt. Dit kan leiden tot herhaalde weerstand en vertragingen. Qua relatiemanagement zou het meer inzet vereisen.
3. Tijdelijke aard kan weerstand verminderen Buurten die de bus ontvangen, weten dat de overlast tijdelijk is. Dit kan helpen om weerstand tegen de aanwezigheid van de bus te verminderen.	3. Mogelijke overlast op meerdere plekken Hoewel de mogelijke overlast per locatie tijdelijk is, wordt deze verspreid over meerdere buurten. Dit kan leiden tot overlast in een groter gebied.
4. Meer inzicht in beweegredenen van de doelgroep Doordat er meer verschillende locaties worden aangedaan leren we meer over wat werkt en wat niet werkt in de hulpverlening aan de doelgroep, met name ten aanzien van de afstanden tussen park en gebruikerslocatie.	4. Klankbordgroep Het kan lastig zijn om een nieuwe klankbordgroep in te richten omdat de standplaats in meerdere buurten zou staan.

Voor- en nadelen van een vaste standplaats

Voordelen	Nadelen
1. Participatie van omwonenden Omwonenden en andere betrokkenen kunnen gerichter worden geïnformeerd over de gebruikersbus. Participatie in vorm van de klankbordgroep is makkelijker georganiseerd.	1. Weerstand Vanuit omwonenden en andere belanghebbenden zouden meer weerstand/verzet kunnen komen.
2. Minder logistieke uitdagingen Qua vergunningen en plaatsen van dixi's, etc. is een vaste standplaats gemakkelijker. Er moet 1 vergunning worden aangevraagd.	2. Langdurige last voor de buurt Een vaste standplaats creëert langdurigere mogelijke overlast in de nieuwe buurt. Dat verwacht de buurtbewoner ook vanwege mediaberichtgeving. De draagkracht voor de voorziening zal gering zijn.
	3. Kans op nieuw overlastplek De doelgroep van de bus veroorzaakt overlast rondom de bus. De nieuwe standplaats zou hierdoor een nieuw overlastplek kunnen worden.
	4. Belofte qua tijd lastig te bepalen De buurt zal geïnformeerd moeten worden over tot hoe lang de bus op die plek staat. Dat is niet in te schatten gezien de moeilijke zoektocht naar een permanente locatie.

Enkele algemene opmerkingen t.a.v. het veranderen van locatie

Verplaatsing
Een nieuwe locatie kan van invloed zijn op het aantal bezoekers (kan tijdelijk afnemen), hetgeen gunstig is gezien de beperkte capaciteit van de gebruikersbus en impact op omwonenden. Maar het toenemend aantal gebruikers die we op dit moment zien rondom de gebruikersbus is daarmee niet weg, en blijft mogelijk rondom 's Gravesandeplein/Oosterpark hangen. Verplaatsing van de bus heeft mogelijk het risico dat we (een deel van) de doelgroep uit het oog verliezen.
Dit mogelijke risico vraagt dus om de nodige nazorg op de oude locatie na verplaatsing van de gebruikersbus. Hierover worden afspraken gemaakt met De Regenboog Groep, veldwerk, politie en THOR. De Regenboog Groep verwacht dat de voorgestelde locaties geschikt zijn om de doelgroep naar toe te bewegen.

Monitoring
Ten aanzien van de monitoring van nieuwe locatie(s) moet worden opgemerkt dat er een trendbreuk zal ontstaan ten aanzien van de monitoring van de overlast. De context van een andere omgeving maakt het moeilijk om de locaties met elkaar te vergelijken. Een klankbordgroep is dan extra belangrijk. Het is daarom van belang om de inrichting van de verschillende klankbordgroepen per locatie zoveel als gaat gelijkend te maken om enigszins vergelijkend te

kunnen monitoren. Dat wil zeggen dat de samenstelling (verhouding) professionals en bewoners/ondernemers vergelijkbaar moet zijn.

Ten aanzien van de doelgroep zelf, het bereik van de gebruikersbus en de mate van zorg voor de doelgroep is de monitoring goed te continueren en kan het juist nieuwe, nuttige, informatie opleveren over de doelgroep.

3. Watervariant: inloopvoorziening met gebruikersruimte op het water

Als alternatieve locatie is ook nagedacht over een ponton met portocabins op het water in de Singelgracht (langs de Mauritskade). Hier stuiten we op weerstand in verband met het hoogwaterbemalingsgebied. Is dit echt onmogelijk? Als bijlage meer achtergrondinformatie over het hoogwaterbemalingsgebied (en de hinder van objecten in het water). (zie bijlage)

Kort samengevat komt het erop neer dat het Waterschap (Waternet/ AGV) er alles aan doet om de doorstroming van het water (afvoer en aanvoer) in een hoogwaterbemalingsgebied minimaal niet te verslechteren, en juist te verbeteren. Dit om overstromingen binnen Amsterdam te voorkomen. Het Lozingskanaal heeft daarbij een belangrijke functie i.v.m. rechtstreekse verbinding met gemaal Zeeburg. De ervaring is dat extra objecten in het water altijd een negatief advies van Waternet oplevert (en dus geen Watervergunning).

Ter illustratie (van de impact): vervangen kademuur Entrepotdok
De kademuur ter hoogte van Entrepotdok 86 is in slechte staat en moeten over een lengte van ongeveer 50 meter worden vervangen. Er is een tijdelijke hulpconstructie geplaatst, omdat een deel van de kade is bezweken.

De kademuur ligt in het *hoogwaterbemalingsgebied*. Bij veel regen stroomt het water uit de hele Amstellandboezem en de grachten van Amsterdam door dit gebied naar gemaal Zeeburg. Daarom is het belangrijk dat het water hier goed kan doorstromen. De kademuur wordt daarom meegenomen in een plan voor het hele gebied. Ook andere kademuren en bruggen in de buurt worden onderzocht.

Tot slot: standpunt DB

Deze notitie is ter voorbereiding op een DB-besluit opgesteld. Het bestuur wordt gevraagd om richting te geven in de uit te werken opties (roulatiesysteem of vaste locatie). Daarna wordt het bestuurlijke besluitvormingsproces inclusief het participatieplan opgesteld.

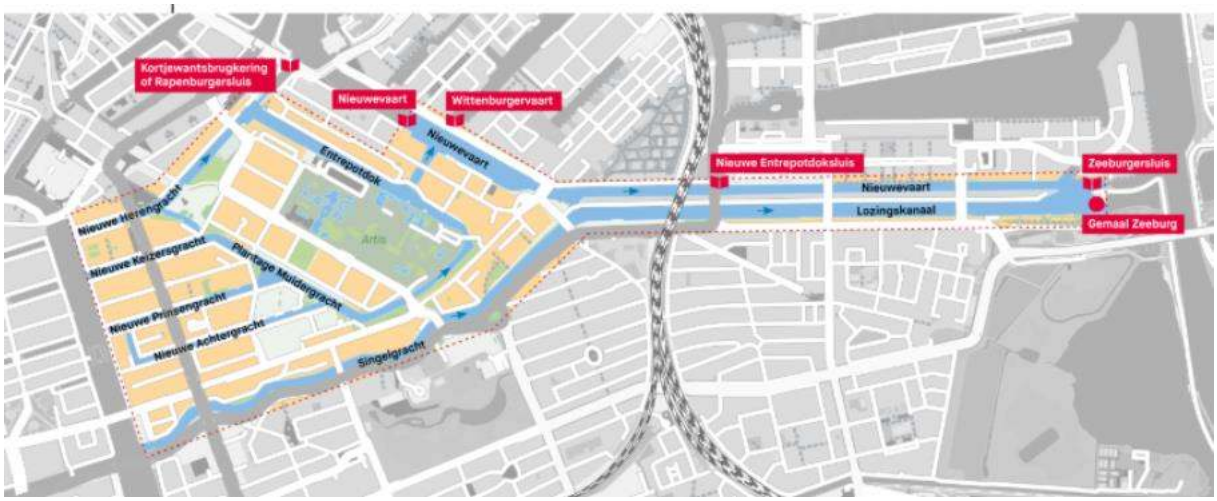
1. <u>Vaste</u> nieuwe locatie, waarbij we de bestuurlijke keus verder uitwerken tussen Oosterspoorplein of de taxistandplaats (Linnaeusstraat).
2. <u>Rouleren</u> tussen meerdere locaties; daarbij twee varianten:
    a. Metis (tijdens zomervakantie), Oosterspoorplein en taxistandplaats (Linnaeusstraat)
    b. Waarbij in de roulatie ook 's-Gravesandeplein nog is opgenomen (dan rouleren tussen 3 locaties).

<u>Keuze 1, 2a of 2b.</u>

Ook wordt het bestuur gevraagd om een standpunt in te nemen om de opties van de <u>watervariant wel of niet</u> verder te onderzoeken.

Bijlage: toelichting 'hoogwaterbemalingsgebied'

Waar ligt het hoogwaterbemalingsgebied?
Gemaal Zeeburg ligt aan de Oostkant van Amsterdam tussen het Lozingskanaal / Nieuwe Vaart en het Amsterdam Rijnkanaal. Het hoogwaterbemalingsgebied ligt ten westen van het gemaal tot aan de Amstel.



Hoogwaterbemalingsgebied

Klimaatverandering
Door klimaatverandering hebben we vaker met extreem weer te maken. Als het heel hard regent, kan het water in de grachten van Amsterdam en de Amstel snel stijgen. Dat water stroomt allemaal door het hoogwaterbemalingsgebied naar gemaal Zeeburg. Bij veel regen stroomt het water uit de hele Amstellandboezem en de grachten van Amsterdam door dit gebied naar gemaal Zeeburg. Het is daarom belangrijk dat het water hier goed kan doorstromen. Gemaal Zeeburg pompt het teveel aan water naar het IJmeer en het Markermeer.

Werking gemaal Zeeburg getest
Op dinsdag 5 november 2024 werd in opdracht van het waterschap de werking van gemaal Zeeburg en de doorstroming in het hoogwaterbemalingsgebied getest. Hiervoor werd het waterpeil eerst verhoogd en daarna verlaagd. Er werd daarmee een situatie nagebootst die voorkomt bij bijvoorbeeld veel regen.
Er is toen onderzocht hoe het water vanaf de Amstel door het hoogwaterbemalingsgebied naar gemaal Zeeburg stroomt. Het is belangrijk te weten waar het water minder goed kan stromen doordat het bijvoorbeeld ondiep is, er een smalle brugdoorgang is of obstakels in het water staan.

Het gemaal werkt goed
Gemaal Zeeburg pompte het water weg met een hoeveelheid van 57 kubieke meter water per seconde (debiet). Dit is precies de hoeveelheid water die het gemaal tijdens een noodsituatie moet kunnen verwerken. Het waterschap onderzoekt hoe het gemaal in de toekomst nóg beter kan werken, vooral als er nog meer regen valt.

Hoe kan het water beter doorstromen?
Tijdens de test werd ook op verschillende plekken gekeken hoe diep het water is, hoeveel water per seconde zich verplaatst (het debiet) en hoe snel het stroomt. Hierdoor weet het waterschap nu beter waar minder water door kan stromen, bijvoorbeeld door een smalle brug, een ondiepe gracht of obstakels in het water. Wat ook duidelijk werd is dat tussen de Amstel en gemaal Zeeburg ongeveer 15 centimeter hoogteverschil zit in de stroming. Dat heet het verval. Als het

verval kleiner is, kan het water beter doorstromen en kan in een kortere tijd meer water worden weggepompt.

Met deze kennis kan het waterschap beter voorspellen welke maatregelen nodig zijn om het water vanaf de Amstel naar gemaal Zeeburg beter te laten doorstromen. Daarom onderzoeken zij verder:

- Hoe we ervoor kunnen zorgen dat het verval in het hoogwaterbemalingsgebied kunnen verkleinen. Dat is belangrijk om het water zo goed mogelijk naar het gemaal te laten stromen. Dan kan meer water worden wegpompt bij noodsituaties.
- Hoe de waterbodem eruitziet en of het nodig is dat er wordt gebaggerd om de doorstroming te verbeteren.