

| | AANTEKENEN | | PER POST | | EMAIL

Gemeente Amsterdam Centrum, Teammanager Juridisch Bureau
Postbus 483
1000 AL Amsterdam

Rechtbank Amsterdam
Afdeling Publiekrecht
teams Bestuursrecht

bezoekadres
Parnassusweg 280
1076 AV Amsterdam

correspondentieadres
postbus 75850
1070 AW Amsterdam

t (088) 361 14 11
rechtspraak.nl/contact/AMS
www.rechtspraak.nl

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

datum 15 september 2025
onderdeel B (zittingsplanning)
contactpersoon dhr A.5.1, 2, e
doorkiesnummer 5.1, 2, e
ons kenmerk zaaknummer AMS 25 / 4810 WATER
uw kenmerk JB.24.014834.001 t/m 019, 021 t/m 023
bijlage(n)
onderwerp het beroep van 5.1, 2, e te Amsterdam

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met zaaknummer AMS 25 / 4810 WATER deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft een aanvullend beroepschrift ontvangen. Ik stuur u hiervan een kopie.

Tenzij de rechtbank anders bepaalt, staat het u vrij om tot tien dagen voor de eventuele zitting een (aanvullend) verweerschrift in te dienen.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Uw kenmerk
5.1, 2, e



Aanvullende informatie opsturen naar rechtbank

Zaakgegevens

Rechtbank waar uw zaak wordt behandeld

Rechtbank Amsterdam

Behandellocatie

Amsterdam

Wilt u deze stukken toevoegen aan een verzoek om een voorlopige voorziening?

Nee

Zaaknummer

AMS 25/4810

Gegevens indiener

Naam

dhr 5.1, 2, e

Geboortedatum

5.1, 2, e

Aanvullende informatie

Uw aanvullende toelichting

Aanvullende gronden beroepsschrift

Upload uw bijlagen

Aanvullende gronden Beroep tegen beslissing op bezwaar woonboten De Rijkgracht.pdf

Indiening

Ingediend op

14 september 2025 om 12:13 uur

Rechtbank Amsterdam
Afdeling Publiekrecht
Teams Bestuursrecht
Postbus 75850
1070 AW Amsterdam

DATUM
14 september 2025

ZAAKNUMMER
JB.24.014834.001 t/m JB.24.014834.023
Z2023-W005134

DATUM BESLUIT
10 juli 2025

KENMERK
Z2023-W005134/ OLO
8289223

BETREFT
Beroep tegen beslissing op bezwaar
omgevingsvergunning
voor het realiseren van vijf tijdelijke
wissellocaties De Rijngracht

PAGINA
5

AANTAL BIJLAGE
19

AANVULLENDE GRONDEN BEROEPSSCHRIFT

Edelachtbare heer, vrouwe,

Ondergetekende, 5.1, 2, e, wonende te De 5.1, 2, e, 5.1, 2, e te Amsterdam (hierna: appellent), heeft op 20 augustus 2025 pro forma beroep ingediend tegen de beslissing op bezwaar van het dagelijks bestuur van stadsdeel West van de gemeente Amsterdam d.d. 10 juli 2025 (zaaknummer: JB.24.014834.001 t/m JB.24.014834.023). Het besluit strekt tot ongegrondverklaring van het bezwaarschrift van appellant. Hierbij vul ik de gronden van beroep aan.

1. Geschiedenis

20-01-2021: *Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties Da Costakade*. Er is vastgesteld dat in totaal 36 wissellocatieplekken nodig zijn: Oranje Loper 4 (brug 135), Da Costakade 26 en Bruggen & Kademuren 6. **(Bijlage 1)**

10-02-2021: Brief aan omwonenden van potentiële wissellocaties waarin wordt aangegeven dat geen inspraak zal plaatsvinden. **(Bijlage 2)**

31-03-2021 5.1, 2, e Variantstudie tijdelijke wissellocaties: Ruige Speeltuin (W2) wordt aangewezen als wissellocatie voor het project Oranje Loper. **(Bijlage 3)**

01-04-2021: Artikel in *de Westkrant* over het voorgenomen besluit van het Dagelijks Bestuur om 32 tijdelijke wisselplekken aan te wijzen, waaronder de Ruige Speeltuin (W2). De Rijngracht (R1) wordt aangewezen als reserveplek. **(Bijlage 4)**

06-04-2021: Vergadering Stadsdeelcommissie West: bespreking van het voorgenomen besluit (**Bijlage 5**) voor tijdelijke ligplaatsen. Alternatieve varianten worden voorgesteld, waaronder voorstellen om het aantal locaties in de directe omgeving van de Da Costakade te verminderen. (https://west.notubiz.nl/bijeenkomst/784711/Stadsdeelcommissie_West_06-04-2021 (Tijd 0:29:45 - 1:30:40))

20-04-2021: Stadsdeelcommissie West besluit (**Bijlage 7**) om variant D66/GroenLinks (**Bijlage 6**) te verkiezen boven variant 2. Daarbij wordt gekozen voor minder locaties rond de Da Costakade en juist **meer plekken aan de Rijkgracht**, die daarmee **niet langer reserveplek** is. De locatie W2 (Ruige speeltuin) wordt aangewezen voor het project Oranje Loper. (https://west.notubiz.nl/bijeenkomst/784712/Stadsdeelcommissie_West_20-04-2021 (Tijd 2:31:20 - 2:48:00))

01-11-2021: Uitvoeringsplan vernieuwing corridor Raadhuisstraat – Mercatorplein (*Oranje Loper*). Besluit om locatie W2 (Ruige Speeltuin) in gebruik te nemen als tijdelijke wissellocatie voor woonboten. (**Bijlage 8**)

08-06-2022: Aanvraag omgevingsvergunning Willem de Zwijgerlaan - wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek. (**Bijlage 9**)

01-07-2022: Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure Willem de Zwijgerlaan: wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek. (**Bijlage 10**)

26-09-2022: Ontwerp van wissellocatie De Rijkgracht met 5 wissellocaties.

20-12-2022: 7 wissellocatie aangewezen - B1 (3 plekken), B2 (4 plekken), B3 (3 plekken), B4 (2 plekken), J1 (5 plekken), W1 (5 plekken) R1 (5 plekken), W2 (5 plekken).

20-12-2023: Aanvraag omgevingsvergunning Rijkgracht 2-32: Omschrijving: het realiseren van 5 tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor 5 woonboten voor een periode van 6 jaar (R1). (**Bijlage 11**)

22-12-2023: Publicatie van spoedverplaatsing van vier woonboten vanaf de Da Costakade naar de Ruige Speeltuin (W2), gepland op 8 januari 2024, vanwege spoedreparatie kademuur. (**Bijlage 12**)

08-01-2024: Spoedverplaatsing 4 woonboten Da Costakade naar Wissellocatie Ruige Speeltuin

08-01-2024: Wissellocatie Ruige speeltuin (W2) wordt onderdeel van Project Da Costakade omdat project Oranje Loper de wissellocaties niet nodig heeft gehad. Zie email omgevingsmanager van 20-05-2025. (**Bijlage 13**)

14-10-2024: Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure De Rijkgracht 12S, 14S, 18S, 24S en 28S Amsterdam (nabij Rijkgracht 2-32) (**Bijlage 14**)

22-11-2024: Bezwaar van appellant op besluit tijdelijke omgevingsvergunning De Rijkgracht. (**Bijlage 15**)

11-04-2025: Hoorzitting bezwaar tijdelijke omgevingsvergunning De Rijpgracht.

20-05-2025: E-mail van omgevingsmanager project Da Costakade waarin wordt bevestigd dat W2 (Ruige Speeltuinen) sinds januari 2024 deel uitmaakt van het project Da Costakade. (Bijlage 13)

10-07-2025: Besluit van het Dagelijks Bestuur Stadsdeel West om het bezwaar ongegrond te verklaren (Bijlage 17), conform het advies van de bezwaarschriftencommissie (Bijlage 16).

15-07-2025: Besluit om de kademuren van de Da Costakade te vervangen met een nieuwe methode waarbij minder woonbootverplaatsingen nodig zijn. (Bijlage 18 & 19)

2. Gronden

Gebrek aan inspraak van omwonende Rijpgracht

- 2.1 Appellant is zich ervan bewust dat voor een aanvraag van een tijdelijke omgevingsvergunning geen wettelijke inspraakverplichting geldt. Gezien de aard en de omvang van het project, had echter wél mogen worden verwacht dat participatie van omwonenden zou plaatsvinden. De keuze om inspraak van omwonende niet toe te laten, heeft ertoe geleid dat de belangen van omwonenden van potentiële ligplaatsen, waaronder de Rijpgracht, onvoldoende zijn meegewogen.
- 2.2 De Stadsdeelcommissie West heeft tijdens haar vergaderingen van 6 april 2021 en 20 april 2021 zelf aangegeven (zie link bij *Geschiedenis* : opname bijeenkomst stadsdeelcommissie van 06-04-2021 & 20-04-2021) behoefte te hebben aan een evaluatie van de gekozen aanpak, waarbij de voorkeuren van woonbootbewoners leidend zijn gemaakt in de besluitvorming over tijdelijke ligplaatsen. Dit onderstreept dat er binnen het stadsdeel al twijfels bestonden over de zorgvuldigheid van de gevolgde werkwijze.
- 2.3 In de Westkrant van 1 april 2021 (bijlage 4) is vermeld dat het dagelijks bestuur van stadsdeel West een variant overwoog waarin de Rijpgracht (locatie R1) als optionele reserveplek werd aangewezen voor maximaal vier woonboten. Tijdens de bestuursvergadering van 6 april 2021 is, na inspraak van omwonenden van de Bilderdijskade en Geuzenkade, besloten te onderzoeken of alternatieve varianten mogelijk waren. Omdat de Rijpgracht in de oorspronkelijke plannen slechts een beperkte rol speelde, waren bewoners van die locatie niet op de hoogte van mogelijke wijzigingen en dus ook niet vertegenwoordigd bij deze vergadering.
- 2.4 In het document "Ongevraagd advies stadsdeelcommissie" (bijlage 6) dat na de vergadering van 6 april 2021 aan het dagelijks bestuur is voorgelegd, wordt een alternatieve variant gepresenteerd. Deze richt zich voornamelijk op het verminderen van het aantal tijdelijke ligplaatsen aan de Bilderdijskade (van 17 naar 12), maar gaat niet in op de gevolgen van de verschuiving van deze plekken naar de Rijpgracht (van 4 reserveplekken naar 5 vaste tijdelijke ligplaatsen). Hierdoor zijn de belangen van de omwonenden van de Rijpgracht niet afgewogen of zelfs benoemd in het besluitvormingsproces.

- 2.5 Tijdens de vergadering van 20 april 2021 wordt deze alternatieve variant vastgesteld door het dagelijks bestuur (**bijlage 7**), met als doel het draagvlak onder zowel woonbootbewoners als omwonenden te vergroten. De impact op de Rijkgracht is echter niet besproken, noch is daarbij de mening van direct omwonenden gevraagd of meegenomen.
- 2.6 Gelet op het voorgaande is naar het oordeel van appellant sprake van een onzorgvuldige belangenafweging en schending van het fair play-beginsel, doordat een relevante groep belanghebbenden op geen enkel moment is betrokken bij een besluit met directe gevolgen voor hun woonomgeving.

Wissellocatie Rijkgracht niet langer noodzakelijk

- 2.7 In de *Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties* van 20 januari 2021 (**bijlage 1**) is vastgesteld dat in totaal 36 wissellocatieplekken nodig zijn voor drie projecten in Amsterdam-West:
- Oranje Loper (4 plekken),
 - Da Costakade (26 plekken),
 - Bruggen en Kademuren (6 plekken).
- 2.8 In de *Variantstudie tijdelijke wissellocaties* van 31 maart 2021 (**bijlage 3**) wordt de wissellocatie W2 (de Ruige Speeltuin) aangewezen als locatie voor het project Oranje Loper.
- 2.9 Op 20 december 2023 zijn voor in totaal 32 plekken tijdelijke omgevingsvergunningen aangevraagd op 7 locaties, conform het besluit van het dagelijks bestuur van 20 april 2021.
- 2.10 Op 8 januari 2024 zijn vier woonboten van de Da Costakade verplaatst naar wissellocatie W2 (Ruige Speeltuin) in verband met een noodreparatie aan de kade (**bijlage 12**). Aangezien project Oranje Loper op dat moment geen gebruik meer maakte van de wissellocatie, is besloten dat W2 vanaf dat moment onderdeel uitmaakt van project Da Costakade.
- 2.11 De omgevingsmanager heeft de toewijzing van de vrijgekomen plekken bevestigd in zijn e-mail van 20 mei 2025 (**bijlage 13**) en dat deze plekken zijn toegewezen aan project Da Costakade.
- 2.12 Door het vervallen van de vier wisselplekken voor het project Oranje Loper daalt het totaal benodigde aantal plekken van 36 naar 32. Gezien het feit dat de extra plekken bij W2 inmiddels beschikbaar zijn gekomen, is de inzet van de locatie aan de Rijkgracht **niet langer noodzakelijk**.
- 2.13 Daarnaast is op 15 juli 2025 besloten om de kademuren van de Da Costakade te vervangen met een nieuwe uitvoeringsmethode (**bijlage 19**), waardoor het aantal noodzakelijke verplaatsingen van woonboten significant afneemt. Daarmee daalt ook de feitelijke behoefte aan wisselplekken buiten het projectgebied tot onder de eerder genoemde 32 plekken.

- 2.14 De reeds in gebruik genomen locatie W2, in combinatie met deze aangepaste uitvoeringsmethode, toont aan dat de inzet van de Rijkgracht als tijdelijke wissellocatie **niet langer gerechtvaardigd** is. Voortzetting van de plannen voor deze locatie is daarmee in strijd met:
- het **beginsel van doelmatigheid**, en
 - het **zorgvuldigheidsbeginsel** (art. 3:2 Awb), nu de inzet van deze locatie geen actuele noodzaak meer kent en leidt tot onnodige inzet van publieke middelen en ruimte.

3. Met verzoek

- 3.1 Appellant verzoekt u om het beroep gegrond te verklaren, het betreden besluit te vernietigen en de gemeente te veroordelen in de proceskosten zoals bedoeld in artikel 8:75 van de Algemene wet bestuursrecht.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

5.1, 2, e

BIJLAGEN

1. Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties Da Costakade.
2. Brief aan omwonenden van potentiële wissellocatie voor woonboten
3. Menno variantstudie tijdelijke wissellocaties
4. Westkrant van 01-04-2021
5. Voorgenomen DB-besluit wissellocaties woonboten Da Costakade
6. Ongevraagd advies stadsdeelcommissie
7. Pre-advies DB op alternatieve varianten wissellocaties woonboten Da Costakade
8. Uitvoeringsplan vernieuwing corridor Raadhuisstraat Mercatorplein
9. Aanvraag omgevingsvergunning Willem de Zwijgerlaan - wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek
10. Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure Willem de Zwijgerlaan: wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek
11. Aanvraag omgevingsvergunning Rijngracht 2-32: Omschrijving: het realiseren van 5 tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor 5 woonboten voor een periode van 6 jaar (R1)
12. Publicatie AT5 van 22-12-2023 dat er op 08-01-2024 woonboten van de Da Costakade te verplaatsen naar de locatie bij de Ruige speeltuin.
13. Email omgevingsmanager van 20-05-2025
14. Besluit omgevingsvergunning ten behoeve van het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van zes jaar (R1) op de percelen De Rijngracht 12S, 14S, 18S, 24S en 28S te Amsterdam.
15. Bezwaar omgevingsvergunning ten behoeve van het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van zes jaar (R1) op de percelen De Rijngracht 12S, 14S, 18S, 24S en 28S te Amsterdam.
16. Advies bezwaarschriftcommissie
17. Beslissing op bezwaar
18. Adviesrapportage haalbaarheidsstudie Da Costakade
19. Besluit vervangen kademuren Da Costakade met nieuwe methode

BIJLAGE 1



**Gemeente
Amsterdam**

Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties Da Costakade

Versie
Januari 2021

Bijlagen:

1. Overzicht projectgebied met verplaatsbaarheid woonboten
2. Tabel mogelijke fasering en berekening maximaal aantal benodigde wisselplekken
3. Tabel geschikte wissellocaties
4. Plattegrond met zoekgebied en beoordeling wissellocaties (A3)

	Naam	Datum
Opsteller	5.1, 25.1, 2, e & 5.1, 2, e 5.1, 2, e	20/01/2021
Controle	5.1, 2, e	
Vrijgave	5.1, 2, e	

Inhoudsopgave

1 Samenvatting	3
2 Wisselplekken	4
2.1 Project Da Costakade	4
2.1.1 Verplaatsbaarheid woonboten	4
2.1.2 Uitgangspunten voor de uitvoering	6
2.1.3 Benodigde wisselplekken	8
2.2 Overige wisselplekken	9
2.3 Conclusie benodigde wisselplekken	10
3 Wissellocaties stadsdeel West	11
3.1 Definiëring zoekgebied	11
3.2 Beoordeling wissellocaties	12
3.3 Conclusie geschikte wissellocaties	13
4 Vervolgproces: participatie en bestuurlijke besluitvorming	14

Begrippenlijst

<i>Rak</i>	het segment van een kade tussen twee vaste punten (zoals een brug of een hoek);
<i>Woonboot</i>	een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als/of is bestemd tot woonverblijf;
<i>Bedrijfsvaartuig</i>	een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zeeschip, binnenschip of dienstvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor de uitoefening van een reëel bedrijf of beroep met dat vaartuig dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;
<i>Wisselplek</i>	een wisselplek is een tijdelijke ligplaats voor een woonboot;
<i>Wissellocatie</i>	een wissellocatie is een kade of oever het waar meerdere wisselplekken gerealiseerd kunnen worden voor woonboten.
<i>Zinkdok</i>	een zinkdok is een drijvend dokschip waar een woonboot in kan varen. Door het verzwaren van het dokschip komt de woonboot lager te liggen, waardoor de woonboot ook onder lagere bruggen kan varen. Het technisch ontwerp van het zinkdok is op dit moment in ontwikkeling Het zinkdok wordt mogelijk ook voor andere toekomstige kadeprojecten ingezet.

1 Samenvatting

Voor de kademuurvernieuwing van de Da Costakade moeten meerdere woonboten en bedrijfsvaartuigen tijdelijk worden verplaatst. Behalve de vernieuwing van de kademuur wordt ook de openbare ruimte van gevel tot kade opnieuw ingericht. Naast de gehele Da Costakade, valt ook een klein deel van de Hugo de Grootkade en de Jacob van Lennepkade onder het projectgebied. Het project is bekend onder de naam 'Herinrichting en vernieuwing kademuren Da Costakade'.

Het project Da Costakade is niet het enige project in stadsdeel West waarbij woonboten verplaatst moeten worden in de komende jaren. Ook voor de vernieuwing van bruggen in de De Clercqstraat, onderdeel van de Oranje Loper, moeten een aantal woonboten uit de Singelgracht en de Bilderdijkgracht verplaatst worden. Voor het programma Bruggen en Kademuren is er nog geen planning vastgesteld, maar de verwachting is dat een aantal (vaste) wisselplekken noodzakelijk zijn gedurende de looptijd van het programma.

Voor de woonboten die verplaatst moeten worden, zijn tijdelijke wissellocaties nodig in de omgeving. In deze notitie geven we antwoord op de vraag hoeveel wisselplekken er nodig zijn en welke locaties daarvoor in aanmerking komen. Ook voor de vier bedrijfsvaartuigen is tijdelijk een wisselplek nodig, maar omdat dat varende schepen zijn met kleinere afmetingen dan de woonboten, is de focus van deze notitie gericht op de woonboten. Met de eigenaren van de bedrijfsvaartuigen worden aparte afspraken gemaakt (maatwerk).

Hoewel stadsdeel West veel verschillende waterwegen heeft, is het aantal geschikte locaties waar woonboten kunnen liggen beperkt. Hiervoor zijn verschillende redenen die in deze notitie worden toegelicht. We wegen de potentiële locaties op relevante criteria tegen elkaar af. Het doel is om een rationele keuze te kunnen maken over de mate van geschiktheid van de locaties. Dit leidt tot een lijst met alle mogelijke wissellocaties in stadsdeel West, binnen een zoekgebied van 1500 meter rondom de Da Costakade.

Voor de mogelijke wissellocaties stellen we, na goedkeuring van de portefeuillehouder, een ranglijst op van de verschillende locaties, op basis van voorkeuren van de woonbooteigenaren. Na de participatie met woonbooteigenaren zal een definitieve selectie van tijdelijke wissellocaties door het bestuur van stadsdeel West worden vastgesteld. Dit proces staat verder beschreven in een separaat participatieplan.

Op basis van de definitieve selectie worden de verschillende procedures gestart voor de benodigde vergunningen die nodig zijn voor de realisatie van de wisselplekken.

2 Wisselplekken

Om de kademuren aan de Da Costakade te kunnen vernieuwen, moeten alle woonboten op enig moment (tijdelijk) verplaatst worden. Naar welke plek ze gaan, in welke periode en voor hoeveel boten tegelijkertijd een wisselplek nodig is, hangt af van het aantal woonboten dat verplaatst kan worden uit het rak en de fasering die gehanteerd wordt voor de uitvoering. In dit hoofdstuk wordt onderzocht hoeveel wisselplekken er nodig zijn voor de uitvoering van het project. Daarbij wordt ook rekening gehouden met benodigde wisselplekken voor eventuele calamiteiten vanuit het Programma Bruggen en Kademuren, programma Oranje Loper en/of mogelijke versnelling van de uitvoering.

2.1 Project Da Costakade

Er zijn in het projectgebied Da Costakade 74 ligplaatsen voor woonboten, waarvan 73 vaste ligplaatsen en één permanente wisselplek. Op dit moment liggen er 71 woonboten in het projectgebied, aangezien er twee woonboten zijn gezonken en de wisselplek niet wordt gebruikt. We gaan ervan uit dat als de gezonken woonboten vervangen worden, de nieuwe woonboten verplaatsbaar zijn, omdat die moeten voldoen aan de afmetingen binnen de ligplaatsvergunning.

In de Da Costagracht zijn ook vier ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen. Deze vaartuigen worden voornamelijk gebruikt voor activiteiten in het centrum en de ligplaats wordt gebruikt als nachtstalling. Een tijdelijke ligplaats voor deze bedrijfsvaartuigen is daarmee een stuk eenvoudiger en we gaan ervan uit dat binnen de wissellocaties die geschikt zijn voor de woonboten, er ruimte gevonden kan worden voor deze bedrijfsvaartuigen. De bedrijfsvaartuigen kunnen zonder problemen onder de bruggen door. Dit zal in nauw overleg met de ondernemers plaatsvinden.

2.1.1 Verplaatsbaarheid woonboten

Vrijwel alle woonboten¹ zijn in 2019 handmatig opgemeten. Ook is er een indicatie van de diepteligging op basis van sonargegevens. Verder zijn de afmetingen van de verschillende bruggen in stadsdeel West onderzocht. Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat zonder aanpassingen 11 woonboten onder de bruggen door kunnen, de meeste woonboten zijn echter te hoog of te breed voor doorvaart onder de bruggen².

Hoe meer woonboten in het projectgebied moeten blijven hoe minder werkruimte er beschikbaar is voor de realisatie en hoe langer de uitvoeringsduur zal zijn. Omdat dit onwenselijk is, is vastgesteld dat de aanschaf van een zinkdok voor het project noodzakelijk is. In afstemming met het Programma Bruggen en kademuren is besloten dat het zinkdok in ieder geval gereed moet zijn in het najaar van 2022, en ook gebruikt kan worden voor andere projecten. De ontwikkeling van het zinkdok is ondergebracht in het Programma Bruggen en Kademuren. Meer informatie over de specificaties van het zinkdok zijn te vinden in het 'Plan van aanpak zinkdok'.

¹ Met uitzondering van de twee gezonken woonboten en vier woonboten waarvoor destijds geen toestemming voor inmeting is verleend.

² De meeste woonboten zijn in het verleden varend op de ligplaats gekomen. Op dat moment was de boot leeg en gestript van alle uitstekende elementen. In de meeste gevallen is de woonboot ter plekke in de Da Costagracht afgebouwd, waardoor het in de huidige toestand vaak niet meer mogelijk is om de boot op dezelfde wijze te verplaatsen..

2.1.2 Uitgangspunten voor de uitvoering

Voor een exacte berekening van het benodigd aantal wisselplekken is het nodig om te weten hoe er gewerkt gaat worden. Bij het schrijven van deze afwegingsnotitie, is er nog geen aannemer geselecteerd en zijn de randvoorwaarden voor de uitvoering nog niet bepaald. Er staat daarom nog niet vast wat de bouwmethode wordt en hoe lang de uitvoeringsduur wordt. Dit is mede afhankelijk van de capaciteit en 'know-how' van de markt en dat inzicht kan pas in een latere fase van het project worden bepaald in samenwerking met de aannemer. Om toch nu toch al een goede inschatting te maken van het aantal benodigde wisselplekken beschrijven we de uitgangspunten voor een mogelijke fasering van de werkzaamheden, waarmee we aan de hand van een rekenmodel het maximaal benodigde wisselplekken kunnen bepalen. De volgende uitgangspunten zijn geformuleerd:

1. *Uitvoeringsduur*

Om een realistische fasering te kunnen maken is het nodig om een inschatting te maken van de uitvoeringsduur per rak. Omdat de rakken niet allemaal dezelfde lengte hebben is een inschatting gemaakt van de doorloopsnelheid van alle werkzaamheden (kademuurvernieuwing, herinrichting van de openbare ruimte en alle benodigde werkzaamheden aan kabels en leidingen). Voor het doorrekenen van de fasering in het rekenmodel is een doorloopsnelheid bepaald welke gebaseerd is op ervaring met andere vergelijkbare projecten. Het uitgangspunt is:

- De doorloopsnelheid van de kadevernieuwing inclusief herinrichting van de straat is ca 2.5 meter per week.

Voor dit project wordt gestreefd naar een korte uitvoeringsduur, dit zou betekenen dat er aan zoveel mogelijk rakken tegelijk wordt gewerkt. Immers, hoe eerder het project klaar is, hoe sneller de kademuur weer veilig bruikbaar is als ligplaats voor de woonboten, en de openbare ruimte beschikbaar is voor bewoners en ondernemers. Er moet echter een juiste balans gevonden worden met betrekking tot de hoeveelheid locaties waar gewerkt wordt en de invloed die dit heeft op de leefbaarheid in het projectgebied. Het uitgangspunt is:

- De uitvoering neemt ongeveer 4 jaar in beslag.

Om de bereikbaarheid, parkeerdruk en leefbaarheid in en rondom het projectgebied acceptabel te houden is het belangrijk dat er niet op te veel plekken in het projectgebied tegelijkertijd gewerkt wordt. Omwille van de veiligheid is het tevens belangrijk dat er door de aannemer tegelijk wordt gewerkt op tegenover elkaar liggende kademuren. Het uitgangspunt is:

- Er wordt met vier uitvoeringsteams tegelijkertijd gewerkt, één uitvoeringsteam per rak en twee tegenoverliggende kademuren tegelijkertijd.

2. *Zinkdok*

Zoals al beschreven in paragraaf 2.1 is het noodzakelijk dat een zinkdok aanwezig is voor de start van de werkzaamheden. Hierdoor kunnen 58 woonboten verplaatst worden naar een wisselplek buiten het projectgebied. Daardoor is er meer werkruimte voor de vervanging van de kademuren en kan de fasering geoptimaliseerd worden. Het uitgangspunt is:

- Bij de start van de uitvoering is een zinkdok aanwezig om woonboten te verplaatsen.

3. *Brug 108*

In 2018 is het middendeel van brug 108 vernieuwd door het programma Oranje Loper. De landhoofden en fundering onder de voetgangersdelen moeten nog worden vernieuwd in een tweede fase. De voetgangersbrugdelen worden op dit moment ondersteund door een tijdelijke hulpconstructie met aanvaarbescherming onder de brug. De doorvaartbreedte onder de brug is hierdoor maximaal 4,90 meter. Door deze versmalling in de doorvaartbreedte van de brug, kan het

zinkdok brug 108 niet passeren. De meest zuidelijke brug over de Da Costagracht is onvoldoende hoog om met een geladen zinkdok door te varen. Dit houdt in dat zolang de voetgangersdelen van brug 108 niet vervangen zijn, de woonboten tussen deze bruggen niet naar een tijdelijke ligplaats buiten de Da Costakade kunnen worden verplaatst. De uitvoering van fase 2 van de werkzaamheden aan brug 108 moeten afgerond zijn voor de start van de realisatie van het project Da Costakade. Dit is afgestemd met het programma Oranje Loper. Het uitgangspunt is:

- Brug 108 is vooruitlopend aan de start van het project volledig gerenoveerd door het programma Oranje Loper .

4. Veiligheid

Er wordt gewerkt met lange damwanden en heipalen. Voor de veiligheid en beperking van de overlast voor de woonbootbewoners, mogen er daarom geen boten aan de overzijde liggen³. Ook de woonboten die het rak niet kunnen verlaten, worden binnen het rak verplaatst tot buiten de valbeschermingszone. Het uitgangspunt is:

- Vanwege de valbeschermingszone wordt er tegelijkertijd gewerkt op twee tegenover elkaar liggende raken en worden de woonboten in het rak buiten de valbeschermingszone gelegd.

5. Verkeer en parkeren

Zowel walbewoners als woonbootbewoners als ondernemers hebben een groot belang bij de bereikbaarheid van de woningen, woonboten en bedrijfspanden over de weg. Nood- en hulpdiensten stellen ook eisen en randvoorwaarden aan de maximale lengte van de opbrekingen en de duur van eventuele stremmingen. Maar ook de aannemer heeft belang bij een goede bereikbaarheid van het projectgebied en groot draagvlak van de buurt. Het uitgangspunt is:

- De bereikbaarheid van woningen, woonboten en ondernemingen binnen het projectgebied moet worden gewaarborgd.

Alle parkeerplekken in de Da Costakade vallen in vergunninggebied Oud West, dat qua tellingen is opgedeeld in twee deelgebieden, noord en zuid. Als er te veel parkeerplekken buiten bereik zijn door de werkzaamheden, neemt (zonder alternatieven⁴) de parkeerdruk toe en ontstaat er overlast door zoekverkeer. Het maximaal aantal parkeerplekken dat tegelijkertijd tijdelijk buiten bereik wordt gesteld, wordt via team Parkeren afgestemd voor alle omgevingsprojecten, het PBK en autoluw. Het uitgangspunt is:

- De parkeerdruk in het vergunning(deel)gebied zal tijdelijk toenemen en er zijn geen mogelijkheden dit te compenseren.

6. Vaarroute

Werken vanaf het land heeft een andere impact dan werken vanaf het water. Door de bouwlogistiek via het water te organiseren zijn er minder opstoppingen en stremmingen van de wegen in en rondom het projectgebied. Dit komt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de buurt ten goede. Het uitgangspunt is:

- De bouwlogistiek ten behoeve van het project Da Costakade zal zoveel mogelijk via het water plaatsvinden.

³ Dit geldt niet voor de Hugo de Grootgracht en het Jacob van Lennepkanaal waar korte damwanden/ heipalen gebruikt zullen worden

⁴ Bijvoorbeeld: het tijdelijk reserveren van parkeerplekken in garages voor vergunninghouders

De vier bruggen in de Da Costagracht hebben een verschillende doorvaarthoogte. Brug 180 bij de Jacob van Lennepstraat heeft slechts 1,49 meter doorvaarthoogte en is ongeschikt voor de meeste vaartuigen. Tijdens de uitvoering zal rekening gehouden moeten worden met het feit dat de bouwlogistiek en de verplaatsing van woonboten via het noorden moet plaatsvinden. Het uitgangspunt is:

- De verplaatsing van woonboten met een zinkdok uit de rakken ten noorden van brug 180 zal via de Hugo de Grootgracht plaatsvinden.

De Da Costagracht is geclassificeerd als profiel C wat inhoudt dat een vaartuig maximaal 4,0 meter breed en 18 meter lang mag zijn. Voor deze schepen is een vrij doorvaartprofiel van 12 meter nodig met een diepte van 2,20- m NAP. Omdat de Da Costagracht geen doorvaartroute is, staat Nautisch Beheer toe dat de gracht afgesloten mag worden. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de bouwlogistiek en de verplaatsing van woonboten. Het uitgangspunt is:

- De Da Costagracht mag afgesloten worden als doorvaartroute, waarbij rekening gehouden wordt met de bouwlogistiek en de verplaatsing van woonboten.

Voor de twee aanliggende grachten: de Jacob van Lennepkade en de Hugo de Grootkade worden wel eisen gesteld door Waternet over de bereikbaarheid over water. Met name het feit dat er continu een van de twee aanliggende grachten beschikbaar moet zijn heeft invloed op de uitvoeringsfasering. Te allen tijde dient 1 van de 2 grachten doorvaarbaar te zijn, waarbij geen stremmingen van langer dan 10 minuten mogen plaatsvinden, tenzij hiervoor een ontheffing is verleend. Het uitgangspunt is:

- De Jacob van Lennepkade en Hugo de Grootgracht zijn doorgaande vaarroutes en mogen niet tegelijkertijd worden afgesloten. Hiermee is er altijd één gracht open voor vaarverkeer.

7. Leefbaarheid en overlast

Door de werkzaamheden zal mogelijk in meer of mindere mate overlast worden ervaren op het gebied van geluid- en trillinghinder, met name indien er buiten de gebruikelijke werktijden wordt doorgewerkt. Hieronder valt ook hinder door bouwwerkzaamheden op de kade, of beperkingen in de openbare ruimte door de omvang van het werkterrein. Het is daarom belangrijk dat alle werkzaamheden afgerond worden en er geen lange perioden zijn in de fasering waarin werkzaamheden plaatsvinden. Het uitgangspunt is:

- Alle werkzaamheden op één rak worden zoveel mogelijk afgerond voordat door het uitvoeringsteam gestart wordt met de uitvoering op het volgende rak.

8. Waterberging

Bij het maken van een bouwkuip met damwanden, zal er tijdelijk minder ruimte zijn voor water in de gracht(en). Dit noemen we waterberging. Waternet zal de maximale waterberging monitoren en afstemmen met het project. Voor het project Da Costakade zal de maximale afname van de waterberging plaatsvinden als de vier uitvoeringsteams werken op de langste rakken. Het uitgangspunt is:

- De maximale afname van de waterberging bedraagt 1200 m².

2.1.3 Benodigde wisselplekken

Op basis van de verplaatsbaarheid van de woonboten en de uitgangspunten voor de uitvoering zijn er verschillende faseringen mogelijk. Als er met vier uitvoeringsteams wordt gewerkt, kan er een

theoretische fasering worden gemaakt waarbij maximaal 26 woonboten gelijktijdig uit het projectgebied verplaatst moeten zijn naar een wisselplek. Dit maximum wordt bereikt op het moment dat de rakken DCGo201, DCGo202, DCGo301 en DCGo302 tegelijkertijd in uitvoering zijn (zie bijlage 2).⁵.

2.2 Overige wisselplekken

Oranje Loper

Voor de vernieuwing van bruggen in het programma Oranje Loper zijn acht wisselplekken nodig van eind 2021 tm begin 2023, voorafgaand aan het project Da Costakade. Dit is noodzakelijk voor 1 woonboot aan de Nassaukade (vanwege brug 167), 4 woonboten aan de Bilderdijkkade (vanwege brug 135) en 3 woonboten aan de Da Costakade (vanwege brug 108), die verplaatst moeten worden voor vervanging van de bruggen van de Oranje Loper. Alleen de vier woonboten voor de vernieuwing van brug 135 kunnen verplaatst worden naar een wissellocatie, de overige vier woonboten worden verplaatst in de rakken zelf. Voor het programma Oranje Loper zijn daarom vier extra wisselplekken nodig.

Programma Bruggen en Kademuren

Voor de realisatie van het programma Bruggen en Kademuren zijn ook wisselplekken noodzakelijk gedurende de looptijd van het programma. Op basis van de huidige monitoring van bruggen en kademuren zal dit jaar nog een planning worden gemaakt voor het programma. We verwachten dat de eerste kadevernieuwingsprojecten voor het PBK in West niet eerder starten dan 2025. Wel kunnen er in de tussentijd calamiteiten ontstaan aan kademuren, waardoor er eerder tijdelijke wisselplekken nodig zijn in West. In dat geval kan het PBK gebruik maken van de extra wisselplekken die worden aangevraagd vanuit het project Da Costakade, indien die op dat moment niet gebruikt worden.

Voordelen extra wisselplekken

Het verplaatsen van de woonboten naar de wissellocaties is een logistieke operatie. Er moet rekening gehouden worden met frictie tussen de vraag en het aanbod. De eigenaar van de woonboot kan bijvoorbeeld tijdelijk afwezig zijn, waardoor de geplande terugplaatsing vertraagd wordt. Ook kan de aannemer in het geval van een calamiteit extra ruimte nodig hebben. Een aantal extra wisselplekken is daarom wenselijk. Tot slot biedt een aantal extra wisselplekken ook kansen om de uitvoering eventueel te versnellen, als blijkt dat dat mogelijk is op basis van de voortgang van het project.

Op basis van bovenstaande schatten we in zes extra wisselplekken nodig hebben.

⁵ Belangrijk om te vermelden is dat de tabel in bijlage 2 gebruikt wordt als rekentool voor het aantal benodigde wissellocaties. Deze fasering staat dus niet vast, maar geeft een indicatie en goede rekenbasis voor het maximaal benodigde aantal wisselplekken.

2.3 Conclusie benodigde wisselplekken

Project / programma	Totaal aantal woonboten	Verplaatsbaar buiten het rak	Alleen te verplaatsen in het rak	Benodigde wisselplekken	Planning
Oranje Loper	8	4	4	4	Q4 2021 - Q1 2023
Da Costakade	73	58 (met zinkdok)	18	26	Q1 2023 - Q4 2026
Bruggen en kademuren	6			6	Q1 2023 - Q4 2026
Totaal				36	

In totaal zijn er voor bovenstaande projecten 36⁶ wisselplekken nodig, waarvan vier van eind 2021 tm begin 2023 en 32 van begin 2023 tm eind 2026. Afhankelijk van de uitkomsten van de participatie, worden de vier wisselplekken van de Oranje Loper aangelegd voor de duur van één jaar (uitvoering Oranje Loper) of van vijf jaar (uitvoering Oranje Loper en Da Costakade). De duur van de wisselplekken zal bekend zijn voor de start van de vergunningprocedure, zodat per tijdelijke wissellocatie één vergunning wordt aangevraagd.

⁶ 32 wisselplekken indien de participatie uitwijst dat de vier plekken voor de Oranje Loper ook gewenst zijn voor het project Da Costakade, 36 wisselplekken indien de vier plekken van de Oranje Loper niet overeenkomen met de wisselplekken voor het project Da Costakade.

3 Wissellocaties stadsdeel West

3.1 Definiëring zoekgebied

Aan de locatie van de wisselplekken worden eisen gesteld. We weten nu dat er in totaal 36 wisselplekken nodig zijn. Om het zoekgebied te bepalen voor mogelijke wissellocaties gebruiken we verschillende richtlijnen uit het Beverprotocol. Het Beverprotocol is een proces voor definitieve verplaatsing van woonboten. Voor de tijdelijke verplaatsing van de woonboten voor de kadevernieuwing is dit protocol te zwaar. Ten behoeve van het PBK en het project Da Costakade geeft het protocol inhoudelijke richtlijnen voor de verplaatsing, die we hanteren als uitgangspunten. Het Beverprotocol gaat bijvoorbeeld uit van verplaatsing van woonboten naar een zo gelijkwaardig mogelijke ligplaats in de nabije omgeving van de ligplaats die tijdelijk moet worden verlaten. Het streven is om iemand zo min mogelijk uit zijn of haar sociale omgeving te halen.

Op onderstaande plattegrond (figuur 2) zijn rondom het middelpunt van de Da Costakade drie cirkels getrokken, elke keer 500 meter verder vanaf het middelpunt van de Da Costagracht. De mogelijke wissellocaties zijn per cirkelgebied onderzocht, vanaf het middelpunt steeds meer naar buiten. Ook locaties in stadsdeel Centrum en Zuid vallen binnen het zoekgebied, maar deze zijn voorsnog buiten beschouwing gelaten. Stadsdeel Centrum kampt met een zeer hoge gebruiksdruk en weinig openbare ruimte per inwoner. Uitbreiding van tijdelijke wisselplekken is hier ongewenst. Daarnaast vinden er de komende jaren meerdere kademuurvernieuwingen plaats binnen het Centrum, waar in het Centrum zelf tijdelijke wisselplekken voor nodig zijn. De meest voor de hand liggende mogelijkheden voor tijdelijke wisselplekken bevinden zich in stadsdeel West, het stadsdeel waar de Da Costakade zich in bevindt. Dit sluit ook aan bij het Beverprotocol, waarin verplaatsing binnen hetzelfde stadsdeel de voorkeur heeft en waarbij de bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt in stadsdeel West.



Figuur 2 Zoekgebied tijdelijke wissellocaties

3.2 Beoordeling wissellocaties

In bovenstaande plattegrond zijn de waterwegen in West in blauw weergegeven. De kades en oevers in West binnen het zoekgebied zijn tegen het licht gehouden. Uiteraard zijn de locaties waar al woonboten liggen buiten beschouwing gelaten. De beoordeling of er aan een oever of kade tijdelijk woonboten kunnen liggen, is gedaan aan de hand van twee stappen.

Stap 1. Knock-out

De locatie wordt beoordeeld op criteria die zo zwaar wegen dat de locatie direct kan afvallen voor een verdere beoordeling. Onderstaande criteria maken deel uit van stap 1:

- a. *Bereikbaarheid*
Niet alle locaties zijn vanaf de Da Costakade bereikbaar voor woonboten. Dit geldt bijvoorbeeld voor een deel van de Haarlemmervaart en het binnenwater van het Erasmuspark.
- b. *Doorgaande vaarroute*
Langs een doorgaande vaarroute voor schepen/boten worden geen ligplaatsen voor woonboten gerealiseerd, omdat de woonboten dan te veel hinder ondervinden van de scheepvaart.
- c. *Doorvaartprofiel*
Voor elke waterweg in Amsterdam is een minimum doorvaartprofiel vastgelegd. De afdeling Nautisch Beheer van het Programma Varen, gemeente Amsterdam, toetst of de locaties hieraan voldoen.
- d. *Voldoende ruimte*
Er moet genoeg ruimte zijn aan de kade voor meerdere woonboten. De woonboten moeten op voldoende afstand van elkaar liggen vanwege brandveiligheidseisen.
- e. *Afmeerverbod - veiligheid*
Op een aantal kades en oevers geldt een afmeerverbod. Een afmeerverbod is meestal ingesteld in het belang van de veiligheid op het water.
- f. *Technische staat kademuur*
De locatie is niet geschikt als de kademuur in slechte staat is en op korte termijn vernieuwd moet worden.
- g. *Voorzieningen*
De locatie moet geschikt zijn om nutsvoorzieningen zoals gas, water en licht te realiseren en de locatie moet bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.

Stap 2. Nadere beoordeling geschiktheid

De overblijvende locaties worden vervolgens beoordeeld op onderstaande criteria:

- a. *Bebouwing tot het water*
In sommige gevallen reiken de gebouwen tot het water. Deze locaties zijn minder goed toegankelijk en liggen te dicht tegen woningen of kantoren. Alleen in een uiterst noodscenario, als er niet voldoende geschikte locaties zijn, gaan we overwegen om deze locaties met hulp van een steiger geschikt te maken voor de ligging van woonboten.
- b. *Bedrijventerrein*
Locaties die zich op een bedrijventerrein bevinden zijn vanwege de bedrijvigheid en sociale veiligheid minder geschikt als woonlocatie.

- c. *Hoofdgroenstructuur*
Een ligplaats in of nabij de hoofdgroenstructuur kan effect hebben op het groen in parken en worden aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) voorgelegd voor een advies. Een negatief advies zal een omgevingsvergunning bemoeilijken.
- d. *Natuur*
Indien een locatie geschikt lijkt te zijn wordt een natuuronderzoek gedaan. De resultaten van het onderzoek worden gebruikt om maatregelen te nemen voor de bescherming van de flora en fauna. In een uiterst geval kan een locatie toch afvallen, als blijkt dat de duurzame instandhouding van soorten op het spel staan.
- e. *Afmeerverbod – zichtlijnen en recreatieve waarde*
Soms is een afmeerverbod vastgesteld met het doel zichtlijnen in stand te houden of vanwege de recreatieve waarde. Deze belangen worden afgewogen tegen het projectbelang.
- f. *Verblijfsfunctie*
De aanleg van een wissellocatie is niet gewenst bij een recreatieve verblijfsfunctie die boven of direct aan het water gelegen is. Denk hierbij aan een steiger op het water voor recreatief gebruik zoals openbare zitgelegenheid boven het water.
- g. *Welstand*
De aanleg van een wissellocatie en het realiseren van een ligplaats voor een woonboot mag vanuit welstandsoogpunt geen negatief effect hebben op de uitstraling van monumenten zoals historische bruggen. Een negatief advies is niet direct een knock-out, maar zal een omgevingsvergunning wel bemoeilijken.

3.3 Conclusie geschikte wissellocaties

Uit bovenstaande analyse blijken 10 rakken, verdeeld over 5 grachten in stadsdeel West, geschikt als mogelijke tijdelijke wissellocaties voor woonboten, zie **bijlagen 3 en 4**. In totaal is er ruimte voor 73 mogelijke wisselplekken. Overzicht van het mogelijke aantal wisselplekken per locatie:

Gracht	Straatnaam	Locatie ter hoogte van huisnummer	Aantal mogelijke wisselplekken
Bilderdijkgracht	5.1, 2, e	5.1, 2, e	8
Bilderdijkgracht			7
Bilderdijkgracht			7
Bilderdijkgracht			2
Jacob van Lennepkanaal			7
Westelijk Marktkanaal			8
Westelijk Marktkanaal			10
Rijpgracht			6
Rijpgracht			6
Postjeswetering			12
		Totaal	73

Omdat er 36 wisselplekken nodig zijn in stadsdeel West in de komende jaren, moet er een keuze worden gemaakt welke wissellocaties gerealiseerd worden. In het vervolgproces staat beschreven hoe dit georganiseerd wordt en welke afweging er gemaakt moet worden.

4 Vervolproces: participatie en bestuurlijke besluitvorming

Draagvlak voor de mogelijke wisselplekken onder de woonbooteigenaren is van groot belang voor een succesvolle uitvoering van het project. Vandaar dat zij een belangrijke adviesrol krijgen in de selectie van de tijdelijke wissellocaties.

Het is de bedoeling dat alle mogelijke tijdelijke wissellocaties voor woonboten (bijlage 3) worden voorgelegd aan de woonbooteigenaren. Aan hen wordt door middel van een enquête gevraagd naar een ranglijst van meest en minst gewilde wissellocaties in West.

Op basis van de uitkomst van de participatie zal een definitieve selectie van gewenste tijdelijke wissellocaties door het bestuur van stadsdeel West worden vastgesteld. Met deze definitieve selectie wordt de vergunningprocedure gestart.

Alle omwonenden en belanghebbenden rondom de tijdelijke wissellocaties, waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, worden per brief, (digitale) informatiebijeenkomst en via de webpagina Da Costakade geïnformeerd over de procedure en besluitvorming. Omdat het gaat om tijdelijke wissellocaties, volstaat een verkorte vergunningsprocedure van 8 weken. Tegen deze vergunning kan bezwaar gemaakt worden door belanghebbenden.

Nadat bekend is welke tijdelijke wissellocaties vergund zijn, worden individuele verplaatsingsovereenkomsten afgesloten met woonbooteigenaren. Wanneer blijkt dat er te veel gegadigden voor een bepaalde wissellocatie zijn, zal in overleg met de klankbordgroep van woonbooteigenaren bepaald worden welke woonboot de voorkeur krijgt. Bij gelijke geschiktheid zal uiteindelijk loting bepalen welke boot naar welke locatie wordt verplaatst.

BIJLAGE 2



**Gemeente
Amsterdam
West**

Bezoekadres
Bos en Lommerplein 250
1055 EK Amsterdam

Postbus 57239
1040 BC Amsterdam
Telefoon 1 4020
www.west.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 57239, 1040 BC Amsterdam

Aan omwonenden van een potentiële wissellocatie voor woonboten

Datum 10 februari 2021

Ons kenmerk

Bijlage Overzicht wissellocaties

Behandeld door 5.1.2, e 5.1, 2, e en 5.1, 2, e omgevingsmanagers Da Costakade

Onderwerp Tijdelijke wisselplekken voor woonboten in uw buurt

Beste heer/mevrouw,

In Amsterdam moeten de komende jaren op verschillende plekken kademuren en bruggen worden vernieuwd. Daarvoor zijn tijdelijke wisselplekken nodig voor de woonboten die aan die kademuren en bruggen liggen. Uit onderzoek is gebleken dat één of meer kades bij u in de buurt geschikt zijn om ingericht te worden als wissellocatie voor woonboten. In deze brief informeren wij u over het onderzoek naar de wisselplekken voor woonboten en de mogelijke inrichting van een tijdelijke wissellocatie bij u in de buurt.

Aantal benodigde wisselplekken

Tussen eind 2021 en eind 2026 wordt gewerkt aan diverse kademuren en bruggen in stadsdeel West. Om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren is er voldoende werkruimte nodig. De woonboten die in het werkerrein liggen, moeten dan tijdelijk verplaatst worden naar een wisselplek in de buurt. Voor de verschillende projecten zijn de komende jaren 36 tijdelijke wisselplekken voor woonboten nodig in stadsdeel West. De tijdelijke ligplaatsen worden ingericht voor de duur van de projecten Da Costakade (kademuurvernieuwing) en Oranje Loper (vernieuwing van bruggen in de De Clerqstraat), voor maximaal 5 jaar.

Wissellocaties woonboten

De afgelopen maanden hebben wij uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijke wissellocaties voor de woonboten. Alle grachten in stadsdeel West binnen een straal van 1500 meter rondom de Da Costakade zijn onderzocht op mogelijke geschiktheid als potentiële wissellocatie. De locaties zijn onder andere onderzocht op veiligheid, bereikbaarheid (ook voor nood- en hulpdiensten), technische staat van de kademuur, geschiktheid voor aanleg van voorzieningen en doorvaatprofiel.

Uit het onderzoek blijkt dat 10 kades, verdeeld over 5 grachten, geschikt zijn.

In de bijlage bij deze brief vindt u een lijst en een plattegrond met de mogelijke locaties. Ook hebben we een impressie van de inrichting wissellocatie toegevoegd. Deze impressies zijn niet definitief, omdat omwonenden van de definitieve locaties nog de gelegenheid krijgen om specifieke aandachtspunten mee te geven.

Bepalen van de definitieve locaties

Onder de woonbooteigenaren van de Da Costakade houden we een peiling over mogelijke voorkeurslocaties, omdat de verplaatsing voor hen een ingrijpende gebeurtenis is. Het dagelijks bestuur van stadsdeel West neemt dit mee bij de selectie van de definitieve wisselplekken. Het besluit hierover wordt naar verwachting in maart 2021 genomen. Vanwege de urgentie en de noodzaak om de kademuren en bruggen te vernieuwen en de woonbootbewoners die gedwongen moeten verhuizen op korte termijn een woonplek te geven, vindt er geen inspraak plaats over deze keuze. Uiteraard ontvangt u van ons nog uitgebreid bericht of de locatie in uw buurt tot definitieve locatie is gekozen of niet.

Informatiebijeenkomst en vergunningprocedure

Wanneer de definitieve wissellocaties zijn bepaald, organiseren we voor de omwonenden van die locaties een informatiebijeenkomst. Hierbij krijgt u de gelegenheid om specifieke aandachtspunten voor de inrichting van de wissellocaties mee te geven. Als de locatie in uw directe omgeving als definitief is aangemerkt, ontvangt u een uitnodiging voor deze informatiebijeenkomst. Dat is naar verwachting rond maart/april 2021. Wanneer de locatie in uw buurt niet is geselecteerd, ontvangt u uiteraard geen uitnodiging. U wordt dan per brief geïnformeerd.

Na de informatiebijeenkomst starten we de verschillende procedures voor de realisatie van de wisselplekken, zoals het aanvragen van een omgevingsvergunning voor tijdelijke ligplaatsen. Het gaat naar verwachting om een periode van 4 à 5 jaar, voor de duur van de projecten.

Meer informatie

Op de projectpagina van de Da Costakade <https://www.amsterdam.nl/projecten/da-costakade> vindt u meer informatie.

Contact

Heeft u vragen naar aanleiding van deze brief of over het project, dan kunt u contact opnemen met één van de omgevingsmanagers, via e-mail 5.1, 2, e@amsterdam.nl of telefoon [5.1, 2, e](tel:5.1, 2, e) of [5.1, 2, e](tel:5.1, 2, e) of [5.1, 2, e](tel:5.1, 2, e) of [5.1, 2, e](tel:5.1, 2, e)

Ook houden de omgevingsmanagers komende weken online spreekuur. U bent van harte welkom om 'digitaal langs te komen' en uw vragen te stellen, via deze link: bit.ly/3avOYwC op:

- Woensdag 17 februari, 18.00 - 19.00 uur
- Dinsdag 23 februari, 13.00 - 14.00 uur en 16.00 - 17.00 uur

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

5.1, 2, e

Portefeuillehouder Openbare Ruimte en Water

BIJLAGE 3



**Gemeente
Amsterdam**

**Memo variantenstudie
tijdelijke wissellocaties woonboten in West**

31 maart 2021

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Uitkomsten participatie	4
2.1 Aantal benodigde tijdelijke wisselplekken	4
2.2 Uitkomsten ranglijst woonbooteigenaren	4
2.3 Reacties omwonenden mogelijke wissellocaties	5
2.4 Conclusie participatie	9
3 Variantenstudie wissellocaties en aantal wisselplekken	10
3.1 Variant 1.....	10
3.2 Variant 2	11
3.3 Variant 3	11
3.4 Variant 4.....	12

1 Inleiding

Voor de kademuurvernieuwing van de Da Costakade moeten meerdere woonboten en bedrijfsvaartuigen tijdelijk worden verplaatst. Naast de vernieuwing van de kademuur wordt ook de openbare ruimte van gevel tot kade opnieuw ingericht. Ook een klein deel van de Hugo de Grootkade en de Jacob van Lennepkade maken onderdeel uit van het projectgebied. Het project is bekend onder de naam 'Herinrichting en vernieuwing kademuren Da Costakade'.

Het project Da Costakade is niet het enige project in stadsdeel West waarbij woonboten verplaatst moeten worden in de komende jaren. Ook voor de vernieuwing van bruggen in de De Clercqstraat, onderdeel van de Oranje Loper, moeten een aantal woonboten uit de Singelgracht en de Bilderdijkgracht verplaatst worden naar een tijdelijke wissellocatie buiten het rak. Voor het programma Bruggen en Kademuren is er nog geen planning vastgesteld, maar de verwachting is dat er ook een aantal wisselplekken noodzakelijk is gedurende de looptijd van bovengenoemde projecten.

Voor de woonboten die verplaatst moeten worden, zijn tijdelijke wissellocaties nodig in de omgeving. In totaal zijn 73 mogelijke wisselplekken geschikt, verdeeld over 10 locaties (5 grachten). In de afwegingsnotitie wissellocaties woonboten staat beschreven welke locaties geschikt zijn en op welke criteria die zijn geselecteerd. Van de 73 mogelijke wisselplekken zijn er de komende jaren in totaal 36¹ wisselplekken nodig in West. In deze notitie wordt een aantal varianten uitgewerkt en volgt een advies aan het DB welke locaties aangewezen worden als tijdelijke wissellocaties voor woonboten. In de variantenstudie en het advies worden de opgehaalde reacties uit de omgeving (zowel die van woonbooteigenaren als van omwonenden van mogelijke wissellocaties) meegenomen.

¹ 32 wisselplekken indien de participatie uitwijst dat de vier plekken voor de Oranje Loper ook gewenst zijn voor het project Da Costakade, 36 wisselplekken indien de vier plekken van de Oranje Loper niet overeenkomen met de wisselplekken voor het project Da Costakade.

2 Uitkomsten participatie

2.1 Aantal benodigde tijdelijke wisselplekken

Van de 73 mogelijke tijdelijke wisselplekken in West, zijn er de komende jaren 36 nodig, waarvan vier van eind 2021 t/m begin 2023 en 32 van begin 2023 t/m eind 2026. In onderstaand schema is zichtbaar wanneer welke plekken benodigd zijn. Indien de 4 plekken voor de Oranje Loper ook gewenst zijn voor het project Da Costakade of het programma Bruggen en Kademuren, dan kunnen die plekken dubbel worden gebruikt en zijn er 32 wisselplekken nodig in plaats van 36. Voor meer informatie over het aantal benodigde tijdelijke wisselplekken, zie de afwegingsnotitie wissellocaties woonboten Da Costakade.

Project / programma	Totaal aantal woonboten	Verplaatsbaar buiten het rak	Alleen te verplaatsen in het rak	Benodigde wisselplekken	Planning
Oranje Loper	8	4	4	4	Q4 2021 - Q1 2023
Da Costakade	73	58 (met zinkdok)	18	26	Q1 2023 - Q4 2026
Bruggen en kademuren	6			6	Q1 2023 - Q4 2026
Totaal				36	

2.2 Uitkomsten ranglijst woonbooteigenaren

Om te weten te komen welke wissellocaties het meest en minst gewenst zijn onder de mensen waarvan hun woonboot verplaatst moet worden, is een enquête uitgezet. Van 10 tot en met 28 februari 2021 zijn zij in de gelegenheid gesteld om een ranglijst in te dienen van de 10 mogelijke wissellocaties, gerangschikt van meest naar minst gewenst. Van de Da Costakade hebben 43 woonbooteigenaren een volledige lijst ingevuld. De woonbooteigenaren van de 4 woonboten van de Oranje Loper die verplaatsbaar zijn buiten het rak hebben hun voorkeuren per mail doorgegeven aan de desbetreffende omgevingsmanager. Omdat die 4 woonboten niet onder de bruggen door kunnen en het zinkdok nog niet gereed is, kunnen die alleen verplaatst worden naar W1 (Geuzenkade) of W2 (Willem de Zwijgerlaan, Ruige Speeltuyn). Deze woonbooteigenaren hebben aangegeven dat de locatie W2 hun voorkeur heeft, boven W1.

De uitkomsten van de enquête onder de woonbooteigenaren van de Da Costakade staat weergegeven in onderstaande tabel, met daarbij per wissellocatie de behaalde score. Deze score is een optelsom van de positie per wissellocatie van alle ingezonden ranglijsten². Een lage score betekent dat de wissellocatie een groter draagvlak heeft onder de woonbooteigenaren:

Plek op ranglijst	Locatie	Gracht + huisnummers	Score	Aantal mogelijke wisselplekken
1	B1	5.1, 2, e	98	8
2	B2		136	7
3	B4		136	2
4	B3		163	7
5	J1		223	7
6	W1		236	8
7	R1		293	6
8	R2		342	6
9	W2		342	10
10	P1		396	12

Zoals in bovenstaande tabel te zien is, is met name de Bilderdijkkade een gewenste wissellocatie onder de woonbooteigenaren van de Da Costakade. Op plek 5 en 6 staan de Jacob van Lennepkade en de Geuzenkade. Daarna neemt het draagvlak snel af, waarbij de Postjeskade het minst gewild is.

2.3 Reacties omwonenden mogelijke wissellocaties

Naast de ranglijst onder woonbooteigenaren, hebben de omgevingsmanagers ook veel reacties gekregen van de omwonenden van de verschillende mogelijke wissellocaties. Over elke locatie zijn e-mails en telefoontjes binnen gekomen, van de Geuzenkade en de Bilderdijkkade het meest. Zij waren ook goed vertegenwoordigd bij de online spreekuren en online bewonersavond. Veel van de omwonenden hebben aangegeven dat zij zich zorgen maken over de komst van woonboten. Hieronder volgt een samengevat overzicht van de op hoofdlijnen³ genoemde zorgen, bezwaren, wensen en reacties.

Locatie	Argument	Reactie en/of wel/niet van invloed op besluit
Algemeen	Niet eens met procedure van geen inspraak	Wij begrijpen dat dit geen populair besluit is. Gezien de grote maatschappelijke opgave dat kademuuren en bruggen in West vernieuwd moeten worden, zijn er tijdelijke wisselplekken nodig voor woonboten. Als we omwonenden zouden vragen waar die wisselplekken moeten komen middels een reguliere inspraakprocedure zou de kans groot zijn dat zij naar andere grachten wijzen dan hun eigen gracht, waardoor de woonboten nergens welkom zouden zijn. Desondanks vindt de gemeente het belangrijk om alle argumenten en belangen goed af te wegen. We hebben diverse informatie- en participatiemomenten georganiseerd waarbij bewoners hun zorgen en aandachtspunten hebben kunnen meegeven. Alle omwonenden zijn voorafgaand aan de besluitvorming geïnformeerd en uitgenodigd voor diverse online inloop spreekuren. Alle reacties van

² de positie bepaalt het aantal punten: positie 1 = 1 punt, positie 2 = 2 punten, positie 3 = 3 punten etc.

³ Deze lijst is niet absoluut, maar geeft een samengevat overzicht op basis van de inhoud van de ontvangen reacties.

		omwonenden zijn verzameld en gebundeld per locatie meegewogen. De reacties zijn opgehaald via email, telefoon, online spreekuren, inspraak bij de stadsdeelcommissievergadering (9-3-21) en tijdens een extra online bewonersbijeenkomst (8-3-21).
Algemeen	Waardevermindering van mijn woning	De waarde van de woning wordt bepaald door verschillende factoren. We constateren dat de verkoopprijs per m2 oppervlakte gelijkwaardig is voor woningen met en zonder woonboten voor de deur. De invloed op de waarde van woningen zal dan ook niet aantoonbaar zijn voor een tijdelijke situatie. Het gaat om een tijdelijke vergunning en dus tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan.
Algemeen	Bewoners hebben zorgen dat er voor 20 jaar of langer woonboten komen te liggen op deze locatie, dat de situatie permanent wordt. Zij vragen zich af welke garanties zij krijgen dat dit echt tijdelijk is.	De tijdelijke omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor de duur van de projecten Da Costakade en Oranje Loper. Die projecten worden uitgevoerd in ongeveer 4 a 5 jaar. De vergunning geldt voor diezelfde periode. Zodra de vergunning verlopen is en het project is afgerond worden ook de voorzieningen weggehaald. Hierdoor wordt de tijdelijkheid benadrukt. Desondanks snappen we deze zorgen. Gezien de grote maatschappelijke opgave voor bruggen en kademuren in de stad kan niet worden gegarandeerd dat de wisselplekken in de toekomst niet alsnog nodig zijn. Mocht dat het geval zijn, dan zal de vergunningprocedure opnieuw doorlopen moeten worden. Het DB kan de locaties uit de afwegingsnotitie dan opnieuw bekijken.
Algemeen	Woonboten beperken het vrije uitzicht op het water	De tijdelijke plaatsing van woonboten zorgt er op alle mogelijke wissellocaties voor dat er minder zicht is op het water vanaf de kade en vanuit de woningen. Omdat dit argument voor elke wissellocatie geldt is het geen argument om de locatie niet mee te nemen in de variantenstudie. Dit is in de variantenstudie wel als overweging meegenomen om minder wisselplekken per locatie per locatie in te richten per locatie.
Algemeen	Toenemende drukte door de komst van woonbootbewoners.	Het gaat om een zeer klein aantal extra bewoners, afhankelijk van het aantal woonboten (maximaal 7 woonboten per rak), dit zal weinig druk geven op de buurt. Wel zal de druk op de openbare ruimte tijdelijk wat toenemen, vanwege de benodigde nutsvoorzieningen en toegangen. Ook kan het zijn dat de bewoners hun parkeervergunning en/of fiets meenemen. Dit is in de variantenstudie wel als overweging meegenomen om minder wisselplekken in te richten per locatie. Het projectteam zal dit (in samenspraak met omwonenden) zo goed en efficiënt mogelijk inpassen in de openbare ruimte.
Algemeen	Waar blijven de pleziervaartuigen? Daar is nu al weinig plek voor.	Pleziervaartuigen in Amsterdam hebben geen recht op een vaste ligplek, ze mogen overal in de stad waar dat is toegestaan worden afgemeerd. Desondanks zal er in het vervolgproces onderzoek worden gedaan of er locaties tijdelijk geschikt kunnen worden gemaakt voor het afmeren van pleziervaartuigen of dat deze op een aantal plekken tijdelijk dubbel gelegd kunnen worden.
Algemeen	Er kunnen op deze gracht geen woonboten komen, want dat past niet in het bestemmingsplan.	Het klopt dat wisselplekken voor woonboten op de genoemde locaties niet passen in het bestemmingsplan. Er is een tijdelijke afwijking nodig van het bestemmingsplan, dat gebeurt met een tijdelijke omgevingsvergunning. Omdat tijdelijke ligplaatsen op geen van de wissellocaties in het bestemmingsplan past en overal een tijdelijke afwijking nodig is, leidt dit argument er niet toe dat een locatie afvalt.
Algemeen	Het aantal mogelijke wisselplekken dat op deze locatie is ingetekend zijn er teveel. Kunnen er minder wisselplekken op deze locatie komen en de lasten	Op alle mogelijke wissellocaties is bij de impressies het maximaal aantal mogelijke wisselplekken ingetekend. Dit betekent niet het aantal wisselplekken per locatie al vaststaat. In de variantenstudie is dit argument meegenomen om per locatie minder wisselplekken in te richten.

	eerlijker over de locaties worden verdeeld?	
B1	Behoud de watertuinen, ze zijn van ecologische waarde.	Voor de watertuinen is ecologisch advies opgevraagd. De watertuinen zijn technisch verplaatsbaar en niet ecologisch beschermd. Wel geldt een zorgplicht: er dient bij de verplaatsing rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels, ook is het wenselijk om een aantal watertuinen te behouden aan de Bilderdijkgracht en voor de overige tuinen een locatie in de buurt te zoeken. In de variantenstudie is dit argument meegenomen om per locatie minder wisselplekken in te richten, waardoor er ruimte blijft voor watertuinen.
B1	Woonboten aan twee zijden van de gracht zijn niet gewenst en passen niet in het bestemmingsplan.	Het klopt dat er een tijdelijke afwijking nodig is van het bestemmingsplan, dat gebeurt met een tijdelijke omgevingsvergunning. Helaas passen tijdelijke ligplaatsen op geen enkele wissellocatie in het bestemmingsplan, overal is een afwijking nodig. Vandaar dat dit argument er niet toe leidt dat deze locatie afvalt.
B1	Er komt een noodbrug naast brug 135, vanwege de werkzaamheden aan de Oranje Loper. Daar passen dus geen woonboten.	Dat klopt. Dit leidt tot een aanpassing van deze wissellocatie. In plaats van maximaal 8 mogelijke tijdelijke wisselplekken, stellen we de locatie bij naar maximaal 7 mogelijke wisselplekken.
B2	Deze locatie is verkeersonveilig. Het is hier heel druk, met name met laad- en losverkeer van de Dirk van den Broek.	Verkeersveiligheid staat voorop en is van groot belang. Het is belangrijk dat dat goed geregeld is. We nemen deze zorg mee bij de ruimtelijke inpassing voor het inrichten van de wissellocatie, waar ook omwonenden voor worden uitgenodigd.
B2	De druk op de openbare ruimte is hier heel hoog en kan niet verder toenemen qua bijv. extra fietsen, walkasten en het opheffen van parkeerplekken.	De druk op de openbare ruimte is inderdaad hoog. Bij de ruimtelijke inpassing zal gekeken worden hoe de wisselplekken zo goed mogelijk ingepast kunnen worden in de openbare ruimte, dit is maatwerk. Hierbij zal onderzocht worden of de benodigde walkasten gecombineerd kunnen worden en/of boven het water te realiseren zijn. Indien er parkeerplaatsen tijdelijk opgeheven moeten worden zal ook onderzocht worden of deze elders gecompenseerd kunnen worden.
B4	Waarom hoge kosten maken, voor maar 2 wisselplekken?	Omdat de meeste voorzieningen in de Bilderdijkkade reeds aanwezig zijn hoeven voor deze 2 ligplekken niet substantieel hogere kosten te worden gemaakt.
B4	Er wordt hier in de zomer veel gebruik gemaakt van de vlonder. Ook zwemmen veel mensen in dit stukje gracht.	De vlonder zal beschikbaar blijven, er blijft rondom de vlonder een stukje vrije ruimte.
B3.	Woonboten passen niet in de openbare ruimte op deze locatie die is ingericht als wandelpromenade. Het past niet in de visie Oud West en belemmert het uitzicht.	Er blijft voldoende ruimte over op de kade voor de wandelpromenade. Los van de toegangen en nutsvoorzieningen nemen de woonboten op de walkant vrijwel geen openbare ruimte in beslag. De wandelpromenade blijft dus in tact en kan in gebruik blijven. Voor de beleving van de wandelpromenade en het zicht op het water zal in de variantenstudie meegenomen worden om per locatie minder wisselplekken in te richten.
B3	Laatste jaren al veel overlast gehad van de bouw van De Hallen en de toegenomen drukte. Het wordt hier te druk.	Voor reactie over toenemende drukte, zie de reactie onder algemeen. De overlast van de bouw van De Hallen geldt ook op de andere locaties aan de Bilderdijkgracht. Gezien het maatschappelijke probleem dat er wissellocaties nodig zijn in West leidt dit echter niet tot afvallen van de locatie.
B3	De kade is net aangelegd. Het is geldverspilling om dit nu weer open te halen voor de aanleg van de benodigde voorzieningen.	Alle nutsvoorzieningen zijn aanwezig in de Bilderdijkkade, er hoeven slechts huisaansluitingen te worden aangelegd. Dit betreft zeer lokale werkzaamheden in de straat.

J1	Woonboten passen hier niet in het doorvaartprofiel. In 2015 is hier om die reden een vergunningaanvraag voor bedrijfsvaartuigen afgewezen. Nu wel woonboten toestaan zou onbehoorlijk bestuur zijn.	Wij hebben de vergunningaanvraag voor 16 bedrijfsvaartuigen in 2015 bekeken. Die aanvraag is gedaan op een andere locatie, namelijk het rak JVL0401. De tijdelijke wissellocatie voor woonboten is ingetekend op rak JVL0302. De bijgevoegde schets is op basis van een impressie, in de daadwerkelijke situatie zullen de woonboten iets dichterbij de wal komen binnen het doorvaartprofiel, daarvoor geldt geen nautisch bezwaar.
J1	Er wordt hier de komende jaren een woonblok gerenoveerd.	Het renoveren van een woonblok heeft geen consequenties voor de beschikbaarheid van de wissellocatie.
J1	We maken met de bewoners gebruik van een boot met terrasitje op het water. Dit willen we behouden.	Dit is een signaal waar we graag rekening mee willen houden in de besluitvorming. Door niet te kiezen voor het maximaal mogelijke aantal woonboten, kan hier zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.
W1	De Geuzenkade is een park met een uniek groen karakter, daar moet je het groen niet weghalen voor woonbotenvoorzieningen.	Het uitgangspunt is dat het groene karakter van de kade behouden blijft en dat er geen bomen worden gekapt. De inpassing van de walkasten en de toegangen is maatwerk en zal in samenspraak met de omwonenden worden uitgewerkt.
W1	De kademuur hier is erg laag en niet geschikt voor woonboten. Het bederft het uitzicht.	Voor de reactie over uitzicht, zie de reactie onder algemeen. De afstand van de woningen tot de woonboten is op deze gracht groter dan bij de andere locaties. Dat de kademuur lager is dan gemiddeld leidt er, gezien de noodzaak voor tijdelijke wisselplekken in West, niet toe dat deze locatie afvalt als tijdelijke wissellocatie. Wel wordt dit argument meegenomen in het onderzoek om per locatie minder wisselplekken in te richten.
W1	Het groen is een hondenuitlaatplek en sociale ontmoetingsplek. Woonboten passen daar niet bij.	De hondenuitlaatplek en het groen zal behouden blijven. Ook blijft er voldoende ruimte over als sociale ontmoetingsplek.
R1	Er is een steiger aanwezig, waardoor hier geen 6 woonboten kunnen liggen.	Dat klopt. Dit leidt tot een aanpassing van deze wissellocatie. In plaats van maximaal 6 mogelijke tijdelijke wisselplekken, stellen we de locatie bij naar maximaal 5 wisselplekken.
R1, R2	Zoveel woonboten past niet in deze buurt. De druk op de openbare ruimte wordt veel te groot. Het zou een heel ander karakter geven aan deze straat. Graag een evenwichtigere oplossing dan 12 woonboten.	Voor de reactie over drukte, zie de reactie onder algemeen. Omdat het gaat om een tijdelijke situatie, zorgt het argument over het veranderende karakter van de straat er niet voor dat deze locatie afvalt als mogelijke wissellocatie. Wel wordt dit argument meegenomen in het onderzoek om per locatie minder wisselplekken in te richten.
W2	De komende jaren wordt het Food Center verbouwd. Er komen grote werkzaamheden aan. Dit zorgt voor overlast.	De werkzaamheden aan het Food Center zorgen er niet voor dat deze locatie afvalt als mogelijke wissellocatie.
W2	Liever geen dubbele rij woonboten, maar een enkele rij in verband met voldoende daglicht voor de woonboten.	Deze suggestie wordt meegenomen in het onderzoek om per locatie minder wisselplekken in te richten.

2.4 Conclusie participatie

Bovengenoemde reacties bevatten de kern van de bezwaren, zorgen en wensen die ons de afgelopen weken bereikt hebben. Het onderwerp ligt erg gevoelig en gaat veel mensen aan het hart. Zowel voor woonbootbewoners die tijdelijk moeten verhuizen, als voor omwonenden die voor meerdere jaren woonboten voor hun deur krijgen, is de impact groot. Hoewel veel omwonenden de tijdelijke komst van woonboten niet zien zitten, hebben wij ook van bijna alle locaties berichten ontvangen van omwonenden die aangeven dat de woonboten en woonbootbewoners van harte welkom zijn.

Op veel van de verschillende wissellocaties dragen omwonenden dezelfde argumenten waarom de locatie voor hun deur niet geschikt is. Op basis van bovenstaande argumenten valt geen van de mogelijke wissellocaties volledig af. Wel zijn er op twee plekken minder wisselplekken mogelijk dan eerder werd ingeschat. Op locatie B1 zijn maximaal 7 wisselplekken mogelijk in plaats van 8, vanwege de bouw van een tijdelijke brug naast brug 135. Op locatie R1 zijn maximaal 5 wisselplekken mogelijk in plaats van 6, vanwege een bestaande steiger die in eerste instantie niet was meegerekend.

Verder geeft de ranglijst onder de woonbooteigenaren van de Da Costakade en de Oranje Loper een duidelijk beeld over de meest en minst gewenste locaties onder woonbooteigenaren. Doordat de woonbooteigenaren van de Oranje Loper de voorkeur hebben voor locatie W2 (Ruige Speeltuin aan de Willem de Zwijgerlaan) en deze locatie niet gewenst is onder woonbooteigenaren van de Da Costakade, kan die locatie volledig worden ingezet voor de Oranje Loper. Na afloop van de werkzaamheden kunnen deze plekken worden ingezet voor het programma Bruggen en Kademuren, waardoor de locatie dubbel gebruikt kan worden. Dit betekent dat er de komende jaren in West geen 36, maar 32 tijdelijke wissellocaties voor woonboten nodig zijn. Wel worden 4 wisselplekken aangewezen als optioneel, in het geval dat tijdens de vergunningprocedure of tijdens de uitvoering blijkt dat deze plekken alsnog nodig zijn.

3 Variantenstudie wissellocaties en aantal wisselplekken

Op basis van de opgehaalde reacties onder de woonbooteigenaren en omwonenden van mogelijke tijdelijke wissellocaties, zijn varianten onderzocht voor de verdeling van het aantal wisselplekken per wissellocatie. De volgende vier varianten doen recht aan deze reacties en zijn haalbaar:

- Variant 1 Er worden 6 tijdelijke wissellocaties ingericht, op basis van de ranglijst met meest en minst gewenste wissellocaties onder woonbooteigenaren
- Variant 2 Er worden 7 tijdelijke wissellocaties ingericht, waarbij er op de meeste locaties minder wisselplekken komen dan maximaal mogelijk is
- Variant 3 Er worden 8 tijdelijke wissellocaties ingericht, waarbij er op de meeste locaties minder wisselplekken komen dan maximaal mogelijk
- Variant 4 Er worden 10 tijdelijke wissellocaties ingericht, op basis van spreiding van het aantal wisselplekken over alle mogelijke locaties

Daarbij wordt uitgegaan van 32 benodigde wisselplekken in plaats van 36, aangezien de voorkeurslocatie van de woonboten Oranje Loper na afloop van hun werkzaamheden ingezet kan worden voor de benodigde plekken voor eventuele calamiteiten vanuit Programma Bruggen en Kademuren en (indien dat niet nodig is) eventuele versnelling van de werkzaamheden aan de Da Costakade.

Mocht in de toekomst blijken dat de plekken toch niet dubbel gebruikt kunnen worden, of dat een aantal wisselplekken om welke reden dan ook bij de vergunningprocedure nog afvallen, dan is er per variant aangegeven op welke wissellocatie er optioneel nog vier wisselplekken gerealiseerd kunnen worden. Deze wissellocatie en het bijbehorende aantal plekken is in onderstaande tabel zichtbaar in [blauw](#).

Een overzicht van de varianten qua locaties en aantal wisselplekken:

	B1	B2	B4	B3	J1	W1	R1	R2	W2	P1	Totaal
Maximaal mogelijk	7	7	2	7	7	8	5	6	10	12	71
Variant 1	7	7	2	7	5	4			4		32 +4 =36
Variant 2	5	5	2	5	5	5	4		5		32 +4 =36
Variant 3	4	4	2	4	4	5	4	4	5		32 +4 =36
Variant 4	4	3	2	3	3	4	3	3	4 +4	3	32 +4 =36

De verschillende varianten worden toegelicht met voor- en nadelen.

3.1 Variant 1

Variant 1 gaat uit van het inrichten van zo min mogelijk wissellocaties, met op die locaties de maximale bezetting qua mogelijk aantal wisselplekken. De gekozen locaties en aantallen sluiten aan op de ranglijst van de woonbooteigenaren. Er wordt geen rekening gehouden met de reacties van omwonenden, op de gekozen locaties.

Voordelen

Het grootste voordeel van variant 1 is dat de wissellocaties het beste aansluiten op de wensen van de woonbootbewoners die straks tijdelijk moeten verhuizen. Voor hen is het een ingrijpende situatie en daarom is het van belang dat de wissellocaties zoveel mogelijk aansluiten bij hun wensen en voorkeuren. Daarbij komt dat er met hen per woonboot een verplaatsingsovereenkomst moet worden gesloten, ook daarvoor is het van belang dat de gemeente de woonbooteigenaren plekken kan bieden die kunnen rekenen op voldoende draagvlak. Ook moeten er minder ontwerpen worden gemaakt voor de inpassing van de wissellocaties in de openbare ruimte en hoeven er minder locaties te worden aangelegd. Dit scheelt werkzaamheden op verschillende locaties in de openbare ruimte en is naar verwachting goedkoper. Een ander voordeel is het aantal vergunningprocedures (en evt. bezwaar- en beroepsprocedures) dat doorlopen moet worden. Hoe minder locaties worden aangewezen, hoe minder procedures er komen. Dit scheelt tijd en geld.

Nadelen

Het grootste nadeel van deze variant is dat er geen rekening wordt gehouden met de bezwaren en zorgen die zijn aangedragen door omwonenden van mogelijke wissellocaties. Daarnaast levert deze variant op de gekozen locaties de meeste druk op de openbare ruimte.

3.2 Variant 2

Variante 2 gaat uit van het inrichten van zeven tijdelijke wissellocaties, waarbij op alle locaties twee wisselplekken minder worden ingericht dan mogelijk is. Met uitzondering van Bilderdijkkade B₄ (blijft 2) en Geuzenkade W₁ (drie minder). Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een aantal bezwaren van omwonenden. De gekozen locaties kunnen rekenen op draagvlak onder de woonbooteigenaren.

Voordelen

De gekozen wissellocaties kunnen rekenen op draagvlak onder woonbooteigenaren. De gekozen locaties sluiten aan op de wensen van de woonbooteigenaren, wat van belang is voor de verplaatsing. Daarnaast wordt rekening gehouden met de omwonenden van de wissellocaties door op elke locatie minder wisselplekken te realiseren dan maximaal mogelijk is. Hierdoor is er maatwerk mogelijk voor de inpassing van de benodigde voorzieningen voor de woonboten en ontstaat er ruimte (per locatie nog in te richten in afstemming met de omwonenden) voor bijv. plekken met zicht op het water, een aantal watertuinen of bijvoorbeeld ruimte voor pleziervaartuigen.

Nadelen

Hoewel er tegemoet gekomen wordt aan de bezwaren van omwonenden, zal de realisatie van de wisselplekken kunnen betekenen dat er aanpassingen noodzakelijke zijn in de openbare ruimte (bv het tijdelijk opheffen van parkeerplaatsen, verplaatsen fietsenrekken), waardoor het gevoel ontstaat dat de openbare ruimte nog meer intensiever gebruikt wordt. Doordat er minder wisselplekken nodig zijn per wissellocatie is dit lager dan bij variant 1. Daarnaast wordt een extra locatie aangewezen (W₁), mogelijk zijn hiervoor extra procedures nodig.

3.3 Variant 3

Variante 3 gaat uit van het inrichten van acht tijdelijke wissellocaties, waarbij op alle locaties (met uitzondering van B₄) drie wisselplekken minder worden ingericht dan maximaal mogelijk is. Hiermee wordt in meerdere mate tegemoet gekomen aan een aantal bezwaren van omwonenden.

Voordelen

In deze variant wordt in grote mate rekening gehouden met de omwonenden van de wissellocaties, door op elke locatie 3 wisselplekken minder te realiseren dan mogelijk is. Hierdoor is er nog meer ruimte voor maatwerk (zoals beschreven bij variant 2) in de openbare ruimte dan bij variant 1 en 2.

Nadelen

Het grootste nadeel van deze variant is dat het aantal wisselplekken op de wissellocaties met het de grootste voorkeur onder woonbooteigenaren, sterk afneemt. Hierdoor zullen veel woonbooteigenaren niet verplaatst kunnen worden naar een locatie die aansluit op hun voorkeuren. Dit kan invloed hebben op het tot stand komen van de verplaatsingsovereenkomsten en de ligplaatsvergunningen. Daarnaast is het verschil in draagvlak tussen plek 7 (score 236) op de ranglijst en lager (score 293 en hoger), erg groot. Dit geeft aan dat met name het draagvlak voor de locatie R1 laag is, die in deze variant ook wordt ingericht als tijdelijke wissellocatie. Ook moeten er voor de locaties ontwerpen worden gemaakt voor de inpassing van de wissellocaties in de openbare ruimte en moeten alle locaties worden aangelegd. Dit betekent werkzaamheden op meer locaties in de openbare ruimte.

Tot slot is het aantal vergunningprocedures (en evt. bezwaar- en beroepsprocedures) dat doorlopen moet worden een nadeel. Hoe meer locaties worden aangewezen, hoe meer procedures er komen. Dit scheelt tijd en geld.

3.4 Variant 4

Variant 4 gaat uit van het inrichten van alle tijdelijke wissellocaties, waarbij op alle locaties zo min mogelijk wisselplekken worden ingericht. De gekozen locaties en aantallen sluiten niet aan op de ranglijst van de woonbooteigenaren. Er wordt rekening gehouden met de reacties van de omwonenden, hoewel alle omwonenden in deze variant wisselplekken voor hun deur krijgen.

Voordelen

Het belangrijkste voordeel van deze variant is dat 'de lasten worden verdeeld', wat een suggestie van een aantal omwonenden van verschillende locaties is. Deze variant komt tegemoet aan die wens door op alle locaties het kleinst mogelijke aantal wisselplekken in te richten. Daarnaast is de druk op de openbare ruimte in deze variant het kleinst.

Nadelen

Het grootste nadeel van deze variant is dat er geen rekening wordt gehouden met de reacties van woonbooteigenaren. Een aantal van hen zal in deze variant moeten verhuizen naar een tijdelijke wisselplek waar geen draagvlak voor is. Dit zal van invloed zijn op het tot stand komen van de verplaatsingsovereenkomsten en ligplaatsvergunningen. Een ander nadeel is het aantal vergunningprocedures (en evt. bezwaar- en beroepsprocedures) dat doorlopen moet worden. Hoe meer locaties worden aangewezen, hoe meer procedures er komen. Dit kost tijd en geld. Ook moeten er voor alle locaties ontwerpen worden gemaakt voor de inpassing van de wissellocaties in de openbare ruimte en moeten alle locaties worden aangelegd. Dit betekent werkzaamheden op alle 10 de locaties in de openbare ruimte, met minder efficiënt gebruik van de voorzieningen en ruimte. Verder komt deze variant slechts deels tegemoet aan de bezwaren van omwonenden. Er worden namelijk minder wisselplekken voor hun deur aangelegd, maar er worden wel op alle locaties wisselplekken aangelegd. Dit betekent dat alle omwonenden een wissellocatie voor hun deur krijgen, wat op basis van de ontvangen reacties niet kan rekenen op draagvlak onder veel van de omwonenden.

BIJLAGE 4

Woonboten meer gespreid langs kades in West

Door

5.1, 2, e

-

1 april 2021



De Da Costakade. Veel bomen moeten wijken voor de kadevernieuwing. (Archieffoto De Westkrant)

HOOGSTINS *for books and more*

JAN EECKHELEN OF WEERHOLD VAN DE DRENTH

HITSTER ROCK

Wim Eijnd *The Wedding People*

AMSTERDAM

Boustany

€ 39,50

Het dagelijks bestuur van stadsdeel West heeft de voorkeursvariant van de plekken bekendgemaakt waar tijdelijk woonboten komen te liggen. Het gaat om woonboten die weg

moeten bij de Da Costakade vanwege herstel van kademuren en renovatie van bruggen in de De Clercqstraat.

Wat het dagelijks bestuur betreft komen er 17 woonboten tijdelijk te liggen aan de Bilderdijkkade, 5 aan de Jacob van Lennepkade, 5 aan de Geuzenkade en 4 aan de Willem de Zwijgerlaan. Het gaat om een periode van maximaal vijf jaar.

Er moeten [58 woonboten](#) worden verplaatst. Dat kan volgens het stadsdeel met 32 tijdelijke ligplekken, omdat ze niet allemaal tegelijk verhuizen. Ook zijn er 4 reserveplekken in de Rijkgracht.

Stadsdeelbestuurder [5.1, 2, e](#) [5.1, 2, e](#): “Na vele insprekers te hebben gehoord, heeft het stadsdeel verschillende varianten onderzocht. We kiezen voor een variant waarbij we meer spreiden. Daarmee houden we rekening met de wensen van de omwonenden.”

Een aantal buurtbewoners van de Rijkgracht en de Geuzenkade lieten eerder weten bezwaar te hebben tegen de komst van de woonboten. De voorkeursvariant wordt nog voorgelegd aan de stadsdeelcommissie West, waarna het dagelijks bestuur een definitief besluit neemt.

[5.1, 2, e](#) erkent dat het afmeren van de woonboten invloed heeft op het uitzicht van buurtbewoners. “Door de boten verder uit elkaar te leggen en goed te spreiden wordt rekening gehouden met hun zorgen.”

BIJLAGE 5



Gemeente Amsterdam

Memo

Aan Stadsdeelcommissie West
Van 5.1, 2, e 5.1, 2, e, portefeuillehouder Water, Openbare Ruimte en Groen
Betreft Voorgenomen DB-besluit wissellocaties woonboten Da Costakade
Datum 31 maart 2021

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

In de stadsdeelcommissievergadering van 9 maart jl. heb ik aangegeven het voorgenomen besluit van het dagelijks bestuur tot toewijzing van de tijdelijke wissellocaties voor de woonboten van de Da Costakade ter advisering aan u voor te leggen. Middels deze memo informeer ik u over het voorgenomen besluit van het dagelijks bestuur, ter voorbereiding op de bespreking in de stadsdeelcommissievergadering van 6 april.

Verplaatsen woonboten voor de kadevernieuwing, een urgente opgave

Voor de kademuurvernieuwing van de Da Costakade moeten diverse woonboten en bedrijfsvoertuigen tijdelijk worden verplaatst. Naast de vernieuwing van de kademuur wordt ook de openbare ruimte van gevel tot kade opnieuw ingericht. Ook een klein deel van de Hugo de Grootkade en de Jacob van Lennepkade maakt onderdeel uit van het projectgebied. Het project is bekend onder de naam 'Herinrichting en vernieuwing kademuren Da Costakade'.

Het project Da Costakade is niet het enige project in stadsdeel West waarbij woonboten verplaatst moeten worden in de komende jaren. Ook voor de vernieuwing van bruggen in de De Clercqstraat, onderdeel van de Oranje Loper, moeten een aantal woonboten uit de Singelgracht en de Bilderdijkgracht verplaatst worden naar een tijdelijke wissellocatie buiten het rak. Gedurende de looptijd van bovengenoemde projecten zijn 4 wissellocaties nodig voor calamiteiten.

Beschikbare wissellocaties

Voor de woonboten die verplaatst moeten worden zijn in West tijdelijke wisselplekken nodig in de omgeving. De kades en oevers in West binnen het bepaalde zoekgebied zijn beoordeeld op criteria die zo zwaar wegen dat de locatie direct kan afvallen voor een verdere beoordeling, zoals bereikbaarheid, doorvaartprofiel, technische staat van de kademuur, etc. De overgebleven locaties zijn vervolgens beoordeeld op nadere criteria, waaronder hoofdgroenstructuur, natuur, verblijfsfunctie en welstand. Op basis van de criteria zijn 73 mogelijke wisselplekken in de omgeving geschikt, verdeeld over 10 locaties (5 grachten). Van de 73 mogelijke wisselplekken zijn er de komende jaren in totaal 36¹ wisselplekken nodig in West, waarvan vier van eind 2021 t/m begin 2023 en 32 van begin 2023 t/m eind 2026.

¹ 32 wisselplekken indien de participatie uitwijst dat de vier plekken voor de Oranje Loper ook gewenst zijn voor het project Da Costakade, 36 wisselplekken indien de vier plekken van de Oranje Loper niet overeenkomen met de wisselplekken voor het project Da Costakade.

Variantenstudie tijdelijke wissellocaties

In bijgevoegde variantenstudie tijdelijke wissellocaties woonboten zijn een aantal varianten uitgewerkt door het projectteam, waarbij de opgehaalde reacties uit de omgeving (zowel die van woonbooteigenaren als van omwonenden van mogelijke wissellocaties) zijn meegenomen. Er is een overzicht gemaakt van de uitkomsten van de ranglijst van de woonbooteigenaren met meest en minst gewilde wissellocaties. Daarnaast hebben de omgevingsmanagers van het project de afgelopen weken alle reacties verzameld per mogelijke wissellocatie, die zij zowel tijdens de online spreekuren als bij de online bewonersavond hebben ontvangen. Ook de reacties van insprekers tijdens de stadsdeelcommissie van 9 maart zijn meegenomen. In de variantenstudie tijdelijke wissellocaties woonboten (bijlage) staat de inhoud van deze reacties en de mogelijke varianten qua wissellocaties beschreven.

Voorgenomen besluit dagelijks bestuur

Op basis van deze variantenstudie heeft het dagelijks bestuur op 30 maart jl. ingestemd met het voorgenomen besluit voor de aanwijzing van 32 tijdelijke wisselplekken voor woonboten in West, verdeeld over 7 locaties (**variant 2**), met de optie op 4 plekken op één extra locatie, specifiek:

Code op kaart	Gracht + huisnummers	Max aantal plekken	Te realiseren aantal plekken
B1	5.1, 2, e	8	5
B2		7	5
B4		2	2
B3		7	5
J1		7	5
W1		8	5
W2		10 (dubbele rij)	5 (enkele rij)
Totaal		73	32
Optie: R1		6	4
Totaal			36

Per locatie staat het aantal wisselplekken vast, maar de exacte inpassing daarvan in de openbare ruimte nog niet. Voor de zeven gekozen locaties worden (online) bewonersavonden georganiseerd, om specifieke aandachtspunten op te halen voor de ruimtelijke inpassing in de omgeving en dit verder uit te werken voor de vergunningaanvraag.

De afweging om te kiezen voor 32 tijdelijke wisselplekken (plus optie), verdeeld over 7 locaties is tot stand gekomen door alle genoemde argumenten en verschillende belangen zo goed mogelijk tegen elkaar af te wegen.

De belangrijkste overwegingen van het dagelijks bestuur om te kiezen voor variant 2 zijn:

- Het draagvlak onder woonbooteigenaren voor de wissellocaties. Er zijn twee wissellocaties met een zeer lage score op de ranglijst. Hierdoor is variant 4 uitgesloten als variant. Ook variant 3 ziet het DB wegens het draagvlak onder woonbooteigenaren niet als optimale optie.

- De wissellocaties niet maximaal benutten en het aantal benodigde wisselplekken spreiden over meerdere locaties geeft ruimte om maatwerk te leveren bij de realisatie van de wisselplekken met aandacht voor zorgen van omwonenden:
 - o De toegang tot de woonboten
 - o Vrij uitzicht op het water
 - o Watertuinen
 - o Groen in de omgeving
 - o Sociale functies
 - o Voorzieningen (bv fietsparkeren)
- Door de wisselplekken over meer wissellocaties te spreiden wordt ook geluisterd naar de oproep van omwonenden om de lasten te verdelen. Dat dit kan leiden tot meer procedures en extra kosten voor de aanleg van de wisselplekken is daarbij voor het dagelijks bestuur van ondergeschikt belang.

Alles overwegende is het dagelijks bestuur voornemens om 7 locaties aan te wijzen als tijdelijke wissellocaties voor woonboten, variant 2. Hiermee komt het dagelijks bestuur zowel tegemoet aan de gewenste locaties onder woonbooteigenaren, als aan de omwonenden door het aantal mogelijke wisselplekken meer te verspreiden over de verschillende locaties.

Graag bespreek ik het voorgenomen besluit van het dagelijks bestuur in uw vergadering van 6 april. Het dagelijks bestuur zal vervolgens twee weken later, op 20 april, een definitief besluit nemen voor de aanwijzing van de tijdelijke wissellocaties. Nadat een definitief besluit is genomen, zullen omwonenden worden geïnformeerd over de toewijzing. Ook ontvangen zij een uitnodiging voor de vervolgbijeenkomst waarbij we met omwonenden in gesprek gaan over aandachtspunten bij de ruimtelijke inpassing van de wisselplekken, naar verwachting begin mei.

Vervolgens worden de tijdelijke vergunningen voor de gekozen wissellocaties aangevraagd voor de duur van het project Da Costakade, met toevoeging van 4 plekken voor de Oranje Loper. Dit is korter dan de maximale duur van 10 jaar voor een tijdelijke vergunning. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de zorgen van omwonenden van de wissellocaties die vrezen dat er permanent woonboten in hun gracht komen te liggen. Door de duur van de vergunning te koppelen aan de duur van deze projecten, wordt de tijdelijkheid benadrukt. Tegelijkertijd is de opgave qua bruggen en kademuuren in de stad groot, wat betekent dat er geen garanties te geven zijn over de toekomst. Als opnieuw wissellocaties nodig blijken te zijn, zal hiervoor echter opnieuw een vergunningprocedure gestart worden. Omdat het gaat om een tijdelijke omgevingsvergunning, volstaat een reguliere vergunningprocedure. Tegen de vergunning kan bezwaar worden gemaakt.

Met vriendelijke groet.

5.1, 2, e

5.1, 2, e 5.1, 2, e

Portefeuillehouder Water, Openbare Ruimte en Groen

BIJLAGE 6

Ongevraagd advies stadsdeelcommissie

Advies alternatieve variant wissellocaties woonboten Da Costakade

Stadsdeel: West
 Portefeuille: openbare ruimte en groen, water
 Opgesteld door (leden commissie): D66 (5.1, 2, 5.1, 2, e), GroenLinks (5.1, 2, 5.1, 2, e)
 Gericht aan: DB (5.1, 2, e 5.1, 2, e)
 Datum commissievergadering: dinsdag 20 april 2021
 Datum dagelijks bestuur:

Over ongevraagde adviezen: de toelichting op de verordening (art. 19) stelt dat de stadsdeelcommissie het DB ongevraagd kan adviseren. Deze adviezen kunnen ook de bevoegdheden van B&W en raad betreffen (toelichting art. 29), de twee organen aan wie de commissie niet direct adviseert. Als het ongevraagd advies de taken en verantwoordelijkheden betreft die B&W niet aan het DB heeft gemandateerd, geleidt het DB het ongevraagd advies via de betreffende wethouder door aan het college van B&W.

Advies stadsdeelcommissie:

In de SDC vergadering van 6 april heeft het Dagelijks Bestuur het voorgenomen besluit van variant 2 voor de toewijzing wissellocaties woonboten Da Costakade ter advies voorgelegd aan de Stadsdeelcommissie West.

Verschillende sprekers pleitten tijdens de stadsdeelcommissievergaderingen voor meer spreiding van de tijdelijke wissellocaties voor de woonboten in West. Betere spreiding zorgt voor meer balans tussen de voorkeuren van de woonbootbewoners en de belangen van de omwonenden, wat bijdraagt aan versteviging van het benodigde draagvlak.

Advies

Uitgangspunten:

- 26 wisselplekken voor de verplaatsing van de woonboten aan de Da Costakade.
- 4 plekken Oranje Loper (tot Q1 2023) -reeds gekozen door woonbootbewoners Oranje Loper-
- 6 plekken voor eventuele versnelling van het project Da Costakade en voor calamiteiten voor Bruggen & Kades in West. Deze passen ons inziens het beste op de wissellocatie W2 en P1.

Belangrijke voorwaarden bij het vaststellen van de wissellocaties zijn de juridische en technische aspecten voor het realiseren van de wisselplekken. Wij gaan ervan uit dat zich hierin geen belemmeringen zullen voordoen. Indien realisatie onverhoopt niet mogelijk is bij een aantal wissellocaties dient er ons inziens een gewijzigd besluit voorgelegd te worden aan de Stadsdeelcommissie West mits dit past binnen de voortgang van het project.

Op basis van overleg met het stadsdeel hebben wij het eerder ingediende advies aangepast om een zo breed mogelijk gedragen variant te adviseren.

Variant Stadsdeelcommissie West:

- | | | | |
|------|----------------|---------------|------------------------------------------------|
| - B1 | 5.1, 2, e | 5.1, 2, e | 3 plekken |
| - B2 | 5.1, 2, e | | 4 plekken |
| - B4 | 5.1, 2, e | | 2 plekken |
| - B3 | 5.1, 2, e | | 3 plekken |
| - | 5.1, 2, e i.1, | 5.1, 2, e | 179 5 plekken |
| - | W1 | 5.1, 2, e | 19. 5 plekken |
| - | 5.1, 2, e | 36 | 5 plekken |
| - | W2 | 5.1, 2, e 5.1 | 5.1, 2, e 219 5 plekken (Oranje Loper & extra) |
| - | P1 | 61. | 4 plekken (extra) |

Met bevestiging van:

Behoud van de watertuinen in rak B1 door dubbellegging tuinen

De intentie om te spreiden als er tijdens de werkzaamheden langere tijd minder plekken nodig zijn

Termijn van de 26 wisselplekken gelijk aan de duur van het project Da Costakade

Termijn van de extra wisselplekken gelijk aan de looptijd van het project Da Costakade

Inzet van de extra wisselplekken voor versnelling van het project Da Costakade en/of -in principe- voor calamiteiten Bruggen en Kades in Stadsdeel West.

Onderbouwing:

- Betere spreiding over de gebieden van West (Oud West, De Baarsjes en Bos & Lommer)
- Minder druk op de Bilderdijkkade: 12 wisselplekken in plaats van 17 bij variant 2 en 14 bij variant 3
- Alternatieve variant heeft nog steeds een gunstige draagvlakscore van de woonbootbewoners
- Behoud van de watertuinen op locatie B1 waardoor minder verstoring van de natuur
- Minder druk openbare ruimte met betrekking tot verkeersonveiligheid door minder wisselplekken locatie B2
- Beperkte impact wandelpromenade vernieuwde Bilderdijkkade locatie B3
- Gelijk aantal wisselplekken locaties J1 en W1
- Nagenoeg geen dubbele bezetting in rakken (alleen deels B1 en B4).
- Woonboten B2 en B3 kunnen gespreid worden deze niet recht tegenover elkaar komen te liggen
- Op alle locaties blijft ruimte over voor aanlegplaatsen pleziervaart, behoud groen, recreatie en uitzicht

Reactie dagelijks bestuur:

Reactie van het dagelijks bestuur op het ongevraagd advies van de stadsdeelcommissie

...

BIJLAGE 7



**Gemeente
Amsterdam**

Memo

Aan **Stadsdeelcommissie West**
Van **5.1, 2, e 5.1, 2, e** portefeuillehouder Water, Openbare Ruimte en Groen
Betreft **Pre-advies DB op advies D66 en GroenLinks Alternatieve variant wissellocaties woonboten Da Costakade en advies 5.1, 2, e 5.1, 2, e**
Datum **20 april 2021**

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

In de stadsdeelcommissievergadering van 6 april is het voorgenomen besluit van het dagelijks bestuur voor tijdelijke wissellocaties woonboten Da Costakade oordeelsvormend besproken. Tijdens de vergadering heeft **5.1, 2, e 5.1, 2, e** bewoner van de Bilderdijkkade, ingesproken en een nieuwe variant toegelicht. Ook D66 en GroenLinks hebben een alternatieve variant ingediend. In de memo licht ik graag het pre-advies van het dagelijks bestuur op de alternatieve varianten toe, ter voorbereiding op de bespreking in de stadsdeelcommissievergadering van 20 april.

Voorgenomen besluit dagelijks bestuur 30 maart

Op basis van de variantenstudie heeft het dagelijks bestuur op 30 maart jl. ingestemd met het voorgenomen besluit voor variant 2; de aanwijzing van 32 tijdelijke wisselplekken voor woonboten in West, verdeeld over 7 locaties, met de optie op 4 plekken op 1 extra locatie. De belangrijkste overwegingen van het dagelijks bestuur tot het voornemen om te kiezen voor variant 2 waren:

- Het draagvlak onder woonbooteigenaren voor de wissellocaties. Hierdoor ziet het DB variant 2 als meest optimale optie.
- De wissellocaties niet maximaal benutten en het aantal benodigde wisselplekken spreiden over meerdere locaties geeft ruimte om maatwerk te leveren bij de realisatie van de wisselplekken met aandacht voor zorgen van omwonenden. O.a. de toegang tot de woonboten, vrij uitzicht op het water, de watertuinen in de Bilderdijkgracht, groen in de omgeving, sociale functies en voorzieningen.
- Door de wisselplekken over meer wissellocaties te spreiden wordt ook geluisterd naar de oproep van omwonenden om de lasten te verdelen.

Zoals aangegeven ga ik onderstaand in op de voorgestelde variant van **5.1, 2, e 5.1, 2, e** en de voorgestelde variant van D66 en GroenLinks.

	B1	B2	B4	B3	J1	W1	R1	R2	W2	P1	Totaal
Maximaal mogelijk	7	7	2	7	7	8	5	6	10	12	71
Variant 1	7	7	2	7	5	4			4		32 +4 =36
Variant 2	5	5	2	5	5	5	4		5		32 +4 =36
Variant 3	4	4	2	4	4	5	4	4	5		32 +4 =36
Variant 4	4	3	2	3	3	4	3	3	4 +4	3	32 +4 =36
Variant J. 5.1, 2, e	4	5	2	5	5	6	4				32 +4 = 36
Variant D66/ GL	3	4	2	3	5	5	5		5	4	32 +4 = 36

Variant bewoner J.5.1, 2, e

5.1, 2, e 5.1, 2, e, bewoner van de Bilderdijkkade (B1), heeft tijdens de stadsdeelcommissievergadering van 6 april aangegeven dat de watertuinen van groot belang zijn voor de Bilderdijkgracht. Als oplossing om de watertuinen allemaal in het rak B1 te behouden, stelt hij voor om variant 2 iets aan te passen, door één wisselplek te verplaatsen van B1 naar W1. De watertuinen moeten dan wel opnieuw over de gracht worden verdeeld omdat ze dichter bij elkaar worden gelegd (dubbel leggen), maar het voordeel is dat alle watertuinen hiermee wel in het rak B1 kunnen blijven liggen. Deze variant betekent echter wel dat de eerste keus op de ranglijst van de woonbooteigenaren een wisselplek minder krijgt. De omwonenden van de Geuzenkade krijgen er een wisselplek bij, waardoor er minder ruimte is voor maatwerk bij de ruimtelijke inpassing.

Variant D66 – GroenLinks

Stadsdeelcommissieleden ^{5.1, 2, e} (D66) en ^{5.1, 2, e} (GroenLinks) hebben een alternatieve variant ingediend. De overwegingen van D66 en GroenLinks zijn onder andere: betere spreiding over de gebieden van West, minder druk op de Bilderdijkkade, draagvlakscore van de woonbootbewoners bij de alternatieve variant en behoud van de watertuinen op locatie B1. Ook adviseren D66 en GroenLinks woonboten te spreiden als er tijdens de werkzaamheden langere tijd geen wisselplekken nodig zijn en wisselplekken in principe alleen te gebruiken voor calamiteiten in stadsdeel West. Deze variant doet recht aan de wens van ^{5.1, 2, e} 5.1, 2, e om alle watertuinen in rak B1 te behouden, door de watertuinen dubbel te leggen binnen het rak B1 van de Bilderdijkgracht.

Hoewel in deze variant de draagvlakscore onder woonbooteigenaren minder hoog is dan in variant 2, is het dagelijks bestuur van mening dat deze variant alsnog op voldoende draagvlak van woonbooteigenaren kan rekenen. Het draagvlak van de woonbootbewoners is leidend bij het tot stand komen van de verplaatsingsovereenkomst en de voorkeurslocatie van de benodigde wisselplek. In deze variant zijn er op de voorkeurslocatie minder wisselplekken beschikbaar en wordt er al meer gespreid over de wissellocaties, waardoor meer woonbootbewoners niet op een voorkeurslocatie een wisselplek krijgen. De intentie om de woonboten te spreiden als er langere tijd minder wisselplekken noodzakelijk zijn wordt daarom niet overgenomen door het dagelijks bestuur. Bovendien zou dit het project dat al groot en complex is nog complexeren maken.

Ten aanzien van de extra wisselplekken voor het programma Bruggen en Kademuren het volgende. In principe is het zo dat bij het zoeken naar wissellocaties het uitgangspunt is dat deze zoveel mogelijk in de buurt van de locatie van de te verplaatsen woonboten liggen, omdat we het belangrijk vinden dat woonbootbewoners zoveel mogelijk in hun eigen buurt kunnen blijven wonen. Echter het dagelijks bestuur kan niet garanderen dat deze extra wisselplekken niet gebruikt worden voor calamiteiten buiten stadsdeel West. Recente calamiteiten laten zien dat deze zich moeilijk laten voorspellen. Wanneer calamiteiten zich voordoen is de urgentie hoog om snel tijdelijke ligplaatsen voor woonbootbewoners te realiseren.

Advies dagelijks bestuur 20 april

De portefeuillehouder en het dagelijks bestuur geven de voorkeur aan variant 2, zoals verwoord in het voorgenomen besluit. Indien de stadsdeelcommissievergadering instemt met het advies van D66 en GroenLinks, neemt het dagelijks bestuur dit advies op hoofdlijnen over. Alle belangen afwegend ziet het dagelijks bestuur de voorgestelde variant van D66 en GroenLinks als een compromis waarbij de voor- en nadelen zorgvuldig zijn afgewogen. Er is aandacht voor de wensen van de woonbootbewoners, een goede spreiding over de gebieden van West en op alle locaties blijft ruimte voor maatwerk en de aandachtspunten van omwonenden. Voor zowel het dagelijks bestuur als D66 en GroenLinks is het belangrijk dat de vergunningen voor de tijdelijke ligplaatsen worden aangevraagd voor de duur van het project Da Costakade. Ook kunnen alle watertuinen in rak B1 behouden blijven door deze dubbel te leggen binnen het rak B1 van de Bilderdijkgracht. Deze variant doet daarmee ook recht aan de wens van 5.1, 2, e 5.1, 2, e.

Echter punten uit het advies die het dagelijks bestuur niet of deels niet haalbaar acht zijn:

- De intentie om de woonboten te spreiden als er langere tijd minder wisselplekken noodzakelijk zijn.
- Ondanks dat de intentie is dat de extra wisselplekken voor het programma Bruggen en Kademuren ingezet worden voor calamiteiten in stadsdeel West kan het dagelijks bestuur niet garanderen dat deze ook worden ingezet voor calamiteiten buiten stadsdeel West.

Het dagelijks bestuur zal op donderdag 22 april, na bespreking in de stadsdeelcommissie, een definitief besluit nemen over de toewijzing van de tijdelijke wissellocaties voor woonboten. Nadat een definitief besluit is genomen, zullen woonbooteigenaren en omwonenden worden geïnformeerd over de toewijzing. Ook ontvangen zij een uitnodiging voor een vervolgbijeenkomst waarbij we met omwonenden in gesprek gaan over aandachtspunten bij de ruimtelijke inpassing van de wisselplekken, naar verwachting in de tweede helft van mei.

Vervolgens worden de tijdelijke vergunningen voor de gekozen wissellocaties aangevraagd voor de duur van het project Da Costakade, met toevoeging van 4 plekken voor de Oranje Loper. Dit is korter dan de maximale duur van 10 jaar voor een tijdelijke vergunning. Omdat het gaat om een tijdelijke omgevingsvergunning, volstaat een reguliere vergunningprocedure. Tegen de vergunning kan bezwaar worden gemaakt.

Me

5.1, 2, e

5.1

Portefeuillehouder Water, Openbare Ruimte en Groen

BIJLAGE 8



Gemeente Amsterdam

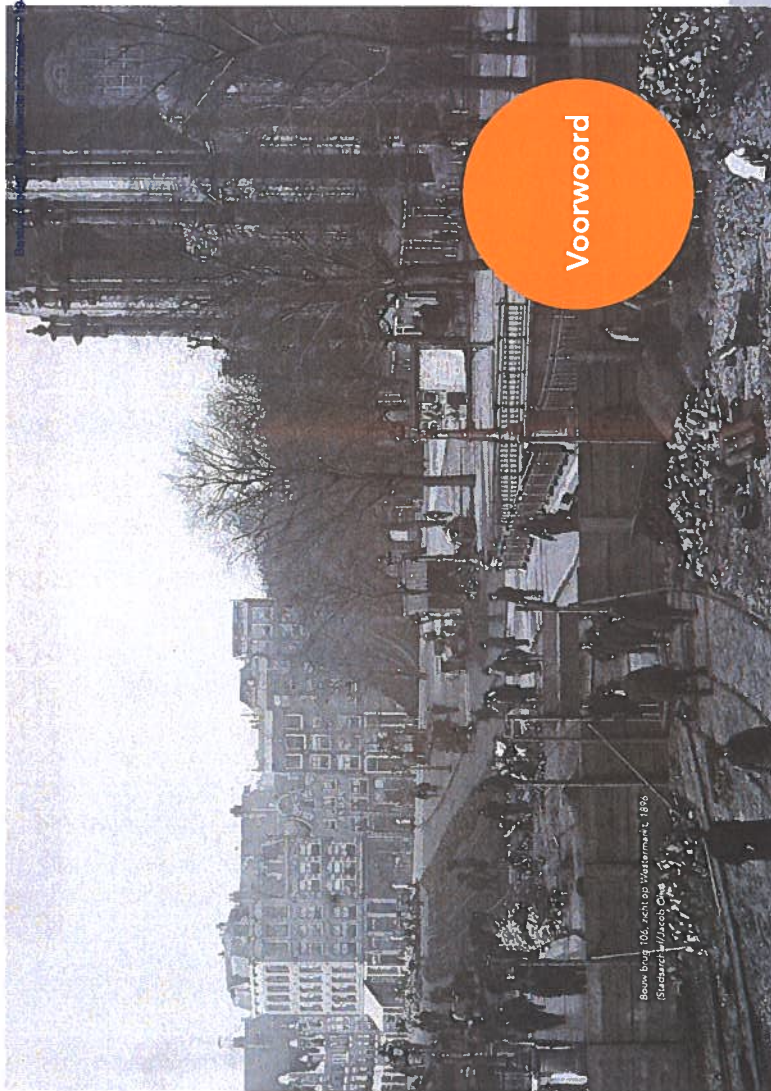
Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 019-379-136-116, afgedrukt: 15-09-2025 08:55



Onderdeel van programma Oranje Loper

Uitvoeringsplan Vernieuwing corridor Raadhuisstraat - Mercatorplein

Auteur(s) Programma Oranje Loper	Opdrachtgever Diana van Loenen	Contactpersoon Marjanne Grotenhuis
----------------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------



8000 brug 102, ca. 1835 Watermarkt, 1836
(Stadsarchief/Jacobs Oude)

Voorwoord

978-379-136-116, afgedrukt: 15-09-2025 08:55

Voorwoord

In de winter van 1889 gingen bewoners van de Rozengracht massaal hun vlaggen uit, na jaren van verzoeken werd de stinkende gracht gedempt en uiteindelijk een straat. Hierna gingen de veranderingen snel. De Wieromgracht werd gedempt en woonwijken werden weggehaald om in 1895 de Raadhuisstraat te laten ontstaan. De Raadhuisstraat en Rozengracht kregen een nieuwe bruggetje, sommige helemaal nieuw en sommige over bruggen heen die er al 200 jaar lagen. Tegelijkertijd werd de Dinsdagstraat aangelegd. Industriële bruggen over de Dinsdag- en Eilandgracht. De Aduardgracht kreeg een heeren noodbrug. Alle bruggen waren gemaakt voor trams 'zonder rijpaander' (niet te stut) en slechts een jaar later (1903) had de eerste elektrische tram over de route.

Piet Kramer

De nieuwe wegen en bruggen bleken een groot succes. In West woonden steeds meer mensen. Sieten was 'gein-rezeer' en al gauw bleken de bruggen te smal voor het vele verkeer. Gevoel? Nog geen dertig jaar later gingen de bruggen opnieuw op de schop. In ongeveer drie jaar tijd (1925-1927) zorgde Piet Kramer, werkzaam voor de Dienst Publieke Werken, ervoor dat alle acht bruggen van Raadhuisstraat tot de Wiegebrog werden verbreed. De Jan Evert-straat moest nog even wachten, maar kreeg uiteindelijk – na lang aandringen van bewoners en verkiezen – in 1930 ook een echte brug. Bij het besluit van de gemeente om de brug te verbreden, verde de buurt een week lang feest.

100 jaar

De verbreding van de bruggen ligt inmiddels alweer bijna 100 jaar achter ons. De wereld ziet er anders uit. Terwijl de



Tekening Rozengracht 1889; er wordt gevraagd in verband met het raadsbesluit tot demping op 17 oktober 1889 (Stadsarchief/Waals, J.M.A)

straten hun zijde brevede hielden, nam de hoeveelheid verkeer exponentieel toe. De paardentram en elektrische tram werden vervangen door dertig combico's per uur. Heel- en fietsen werden ingevuld voor hielden, scooters en SMP's en kleine busjes maakten plaats voor vrachtwagens van dertig ton of meer. Onder de grond stond de vernieuwing ook niet stil. Steeds meer lokale en ledigen buitenlands over alsseer heen: telefonie, riolering, belevens

weervoorspelling, stroom, allemaal op zoek naar een plekje in de schaarse ruimte onder de grond. Als er al andere lokale of ledigen lagen, bleven deze meestal gewoon liggen.

Lijpact

De bedenkers van de 'verstijfde doorkraak' hadden het goed gezien. De route heeft zich ontwikkeld tot cruciale schakel in het verkeersnetwerk van Amsterdam. Al die tijd hebben de

Negen bruggen

- 8 Huiszittenbrug (1925)
- 22 Warmoesbrug (1925)
- 106 Niek Engelschmanbrug (1925)
- 63 Nieuwe-Wercksbrug (1925)
- 117 Jordaanbrug (1926)
- 167 Rijckerbrug (1927)
- 108 Brug 108 (1927)
- 38 Ritsaert ten Catebrug (1927)
- 38 Malenslootbrug (1929)

Straten

- Raadhuisstraat
- Rozengracht
- Kruispunt Rozengracht / Marnixstraat
- De Clercqstraat
- Jan Evertsenstraat
- Stukje Admiraal de Ruijterweg

Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 018-379-136-116, afgedrukt: 15-08-2025 08:55

Inhoud

Voorwoord	3
Samenstelling	11
1. Inleiding	15
1.1 Programma Oranje Loper	15
1.2 Context	15
1.3 Doelstellingen	15
1.4 Scope	15
1.6 Bouwteam	17
2. Wat gaan we vernieuwen	19
2.1 Herinrichting straten	19
2.2 Vernieuwen bruggen	34
3. Uitvoering	39
3.1 Uitgangspunten techniek	39
3.2 Veilig, herbaar, bereikbaar	39
3.3 Omgevingsprojecten	40
3.4 Aanpak vernieuwing bruggen	42
3.5 Bruggen en straten	44
3.6 Planning	44
3.7 Gevolgen voor het W	45
3.8 Omgevingsmanagement	46
3.9 Communicatie	46
4. Kosten en risico's	49
4.1 Budget en deling	49
4.2 Risico's en onzekerheid	55
4.3 Kosten onderhouden en beheer	61
5. Organisatie en tegenspraak	63
5.1 Organisatie	63
5.2 Contractering uitvoeringsfase	63
5.3 Kwaliteit en tegenspraak	64
6. Informatie beschikbaar na het UKB	67
6.1 Voorzorgsrapportage	67
6.2 P&C-cyclus	67



Algemeen
Programma
Oranje Loper



Animatie brug
vernieuwen
geheel afgeplaatst



Animatie brug
vernieuwen
geheel open

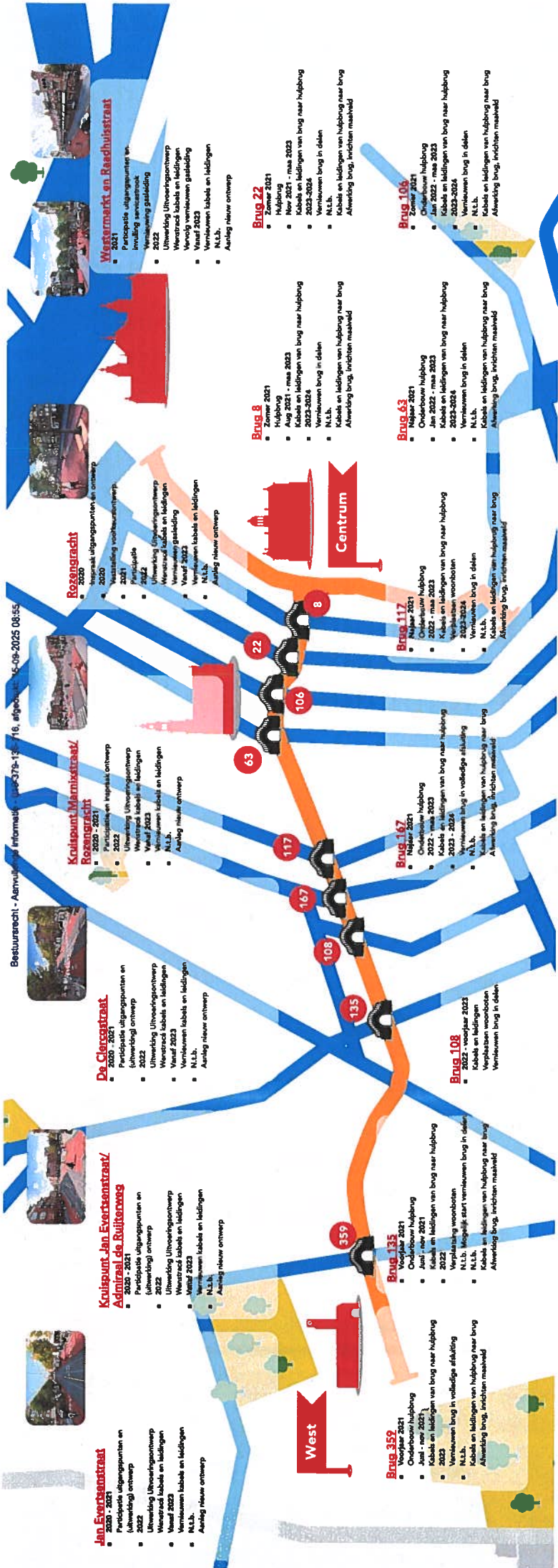


Animatie
verplaatsen labels
en leidingen



Bouw eerste
hulbrug
(voorjaar 2021)





Jan Evertsenstraat

- 2020 - 2021 Participatie uitgangspunten en (her)ontwerp
- 2022 Uitwerking Uitvoeringsontwerp
- West 2023 West 2023
- N.L.B. Vernieuwen labels en ledingen
- Aanleg nieuw ontwerp

Kruispunt Jan Evertsenstraat/ Admiraal de Ruijterweg

- 2020 - 2021 Participatie uitgangspunten en (her)ontwerp
- 2022 Uitwerking Uitvoeringsontwerp
- West 2023 West 2023
- N.L.B. Vernieuwen labels en ledingen
- Aanleg nieuw ontwerp

De Clercqstraat

- 2020 - 2021 Participatie uitgangspunten en (her)ontwerp
- 2022 Uitwerking Uitvoeringsontwerp
- West 2023 West 2023
- N.L.B. Vernieuwen labels en ledingen
- Aanleg nieuw ontwerp

Kruispunt Marnixstraat/ Rozengracht

- 2020 - 2021 Participatie uitgangspunten en (her)ontwerp
- 2022 Uitwerking Uitvoeringsontwerp
- West 2023 West 2023
- N.L.B. Vernieuwen labels en ledingen
- Aanleg nieuw ontwerp

Rozengracht

- 2020 Inpak uitgangspunten en ontwerp
- 2021 Instelling voetsporenontwerp
- 2022 Participatie
- 2023 Uitwerking Uitvoeringsontwerp
- West 2023 West 2023
- N.L.B. Vernieuwen labels en ledingen
- Aanleg nieuw ontwerp

Westmarkt en Raadhuisstraat

- 2021 Participatie uitgangspunten en (her)ontwerp
- 2022 Uitwerking Uitvoeringsontwerp
- West 2023 West 2023
- N.L.B. Vernieuwen labels en ledingen
- Aanleg nieuw ontwerp

Brug 359

- 2020 - 2021 Voorjaar 2021
- Onderbouw hulpbrug
- Jan - mei 2021
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2022 Verplaatsing voorbotten
- N.L.B. Mogelijk start vernieuwen brug in delen
- Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

Brug 135

- Voorjaar 2021
- Onderbouw hulpbrug
- Jan - mei 2021
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2022 Verplaatsing voorbotten
- N.L.B. Mogelijk start vernieuwen brug in delen
- Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

Brug 108

- 2022 - voorjaar 2023
- Kabels en ledingen
- Verplaatsen voorbotten
- Vernieuwen brug in delen

Brug 167

- Najaar 2021
- Onderbouw hulpbrug
- 2022 - maart 2023
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2023 - 2024 Verplaatsen voorbotten
- N.L.B. Vernieuwen brug in delen
- Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

Brug 117

- Najaar 2021
- Onderbouw hulpbrug
- 2022 - maart 2023
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2023 - 2024 Verplaatsen voorbotten
- N.L.B. Vernieuwen brug in delen
- Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

Brug 63

- Najaar 2021
- Onderbouw hulpbrug
- 2022 - maart 2023
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2023 - 2024 Verplaatsen voorbotten
- N.L.B. Vernieuwen brug in delen
- Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

Brug 22

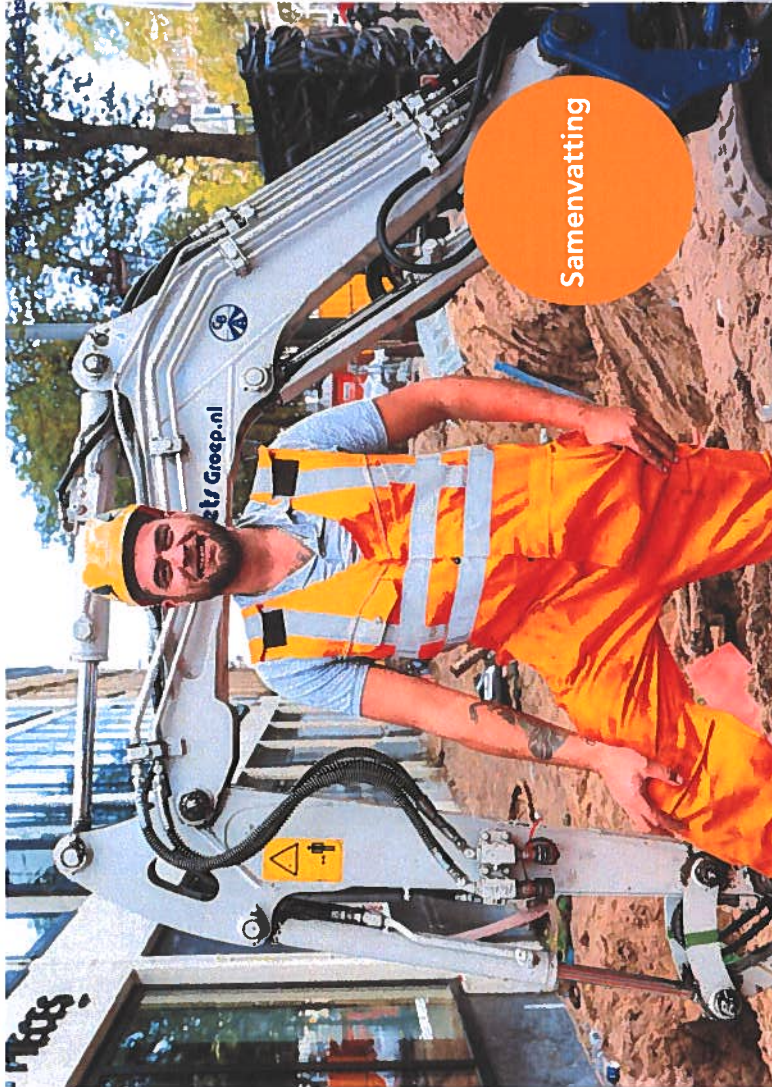
- Zomer 2021
- Najaar 2021
- Aug 2021 - maart 2023
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2023-2024 Vernieuwen brug in delen
- N.L.B. Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

Brug 106

- Zomer 2021
- Onderbouw hulpbrug
- Jan 2022 - maart 2023
- Kabels en ledingen van brug naar hulpbrug
- 2023-2024 Vernieuwen brug in delen
- N.L.B. Kabels en ledingen van hulpbrug naar brug
- Aanleg brug, inrichten maasveld

West

Centrum



Samenvatting

05-379-138-116 afgelrukt: 15-09-2025 08:55

Samenvatting

Programma Oriëntie Leper werkt in de Centrum-Westkant van Amsterdam aan de vernieuwing van negen bruggen en ruim vier kilometer straat. We vernieuwen de Muiswafel, Voerburgwal en de route van Raadhuisstraat tot Mercuriusplein, zodat dit deel van de stad veilig, bewaakbaar en leefbaar blijft. De bruggen zijn meer dan 100 jaar oud en in slechte staat. Om te voorkomen dat ze bezwijken, moeten we de bruggen snel vervangen. Veel mensen krijgen hiermee te maken. De 'corridor' aan aanliggende grachten en lokaal worden de komende paar jaar het toneel van heftige werkzaamheden. We willen dat de route zo snel mogelijk veilig is en de overlast voor omringende en weggebruikers zo kort mogelijk duurt. Daarom werken we in één intensieve aanpak op het hele traject.

Bruggen

De bruggen zijn rijk- of gemeentelijk monumentaal, oud en in een slechte staat. Om die reden vernieuwen we de fundering, vleugelbalken, landhoofden, pijlers en het brugdek. De monumentale onderdelen halen we voorzichtig weg en laten we door experts restaureren. Als we klaar zijn, kunnen de bruggen weer veilig 100 jaar mee en is hun monumentale uiterlijk opgeknapt en behouden.

Straat

De straten zijn druk en er is te weinig ruimte voor alle soorten verkeer. Onderdelen van de route zijn aangepast als bijvoorbeeld. Daarom richten we ze anders in. We zorgen dat het veilig wordt in het verkeer en er meer ruimte komt voor voorrang, fietsers, de tram en gestand en start groen. We kijken op hoofdlijnen voor één profiel. Er komt een veiligheidsverband zodat Amsterdammers zonder te veel

oponthoud van West naar het Centrum kunnen rijden en vice versa. Tussen rijbanen en trottoir leggen we op gelijke hoogte met het trottoir opengemaakte servicestraten aan. Hierin komen de bomen, ondergrondse afvoersystemen, leed- en looppaden, en plaatsen voor fiets- en (t) eventueel auto's. Op deze manier blijven de trottoirs vrij om te lopen. Waar we nieuwe bomen planten, maken we gelijk goede groepsaaiplaatsen zodat de bomen snel groot en sterk kunnen worden. Plaanen krijgen een eigen ferastroom, auto's rijden 30 km/uur over de rijstrook. Een uitdaging vormt het gebied van Mercuriusplein tot de Nieuwlandsche, waar we aan de zuidkant (stad-in) een fietsstraat maken. Op het gebied rijdt zagen sabbatelden dat iedereen goed kan oversteken. De profielen zijn gebaseerd op stedelijke ambities en beleid en samen met de omgeving aangepast en uitgewerkt. Ook de buspunten Mercuriusstraat / Rozengracht en Jan Evertstraat / Adriaan de Ruyterweg worden. Onderdeel is het verleggen van transporten. Ook op andere delen van de route vernieuwen we het transport. Waar tramhaltes liggen, zorgen we ervoor dat deze straten voor iedereen goed toegankelijk zijn.

Uitvoering

- Voor de uitvoering gelden twee hoofdlijngangpunten:
1. We weten in de noodtaaijtaaij volgorde: we maken eerst de lokaal en luidigen weg en zorgen voor werkruimte (hiervoor verplaatsen we een aantal woonbomen), vernieuwen dan de bruggen, leggen dan de lokaal en luidigen terug, vernieuwen de lokaal en luidigen in de straten en richten de straten opnieuw in.
 2. We kiezen die uitvoeringmethode en -planning die zorgt dat het gebied veilig, bewaakbaar en leefbaar blijft. Hiervoor zijn de werkzaamheden in relatie gebracht tot het gebied, inclusief de naastliggende gebieden.

Kabels en leidingen

Op het traject van Raadhuisstraat tot Mercuriusplein ligt meer dan 200 kilometer aan kabels en leidingen. Waar in een gemeentelijke stadschikking ongeveer tien kabels en leidingen liggen, liggen er in de omgeving op de Raadhuisstraat meer dan 200, alleen al voor telefonie. Om de bruggen te kunnen vernieuwen, moeten deze kabels en leidingen uit de weg

Onzekerheden
Juist vanwege de hoge mate van detailinformatie was er voor de uitvoering veel informatie, weten we ook beter dan normaal gesproken welke informatie we in de huidige fase nog missen. Zo weten we pas in de loop van volgend jaar welke werkzaamheden de lokaal- en luidigenplaanen moeten uitvoeren in de maanden en hoe lang deze gaan duren. Hierna vormt deze werkzaamheden vanzelfsprekend nog een onzekere factor in de huidige planning en kostenraming. Daarom nemen we buffers mee om deze onzekerheden op te kunnen vangen.



er vervangend verkeer. Omdat veiligheid voorop staat en de ruimte tijdens de uitvoering beperkt is, moeten we in het centrum nog leuzae maken wat soort verkeer de bruggen mag blijven gebruiken. Voor het gebruik van het water zijn we in overleg met Programma Venen, om te kijken hoe we het water zo snel mogelijk kunnen uitvoeren en zo goed mogelijk kunnen faciliteren in het gebruiken van vaarroutes. Versaaf, spelend zorgen we ervoor dat voetgangers en nood- en hulpdiensten altijd overal kunnen komen.

Gevolgen voor omgeving

Om de overlast voor de omgeving beperkt te houden, willen we het werk zo snel mogelijk afronden. Tegelijkertijd willen we zorgen dat het gebied leefbaar blijft voor bewoners en ondernemers en zorgen voor beschikbaarheid van... en via... de coördinator. Daarom komen we met dag en nacht afspreken uit de route een aantal jaren helemaal afsluiten. We zorgen dat mensen altijd op tijd weten wat voor hen relevant is en nemen het mee in de complexiteit van de opgave.

Planning en geld

Op basis van het huidige voorlopig ontwerp en de voorlopige uitvoeringsplanning schatten we in dat het werk nog zo'n vijf jaar gaat duren. Het uitvoeringsbudget dat nu wordt aangevraagd bedraagt € 224,7 miljoen. Voor dit bedrag vernieuwen we acht bruggen, maken we de vernieuwing van één brug verder af, richten we vier kilometer straat opnieuw in. De kosten voor het verplaatsen van de kabels en leidingen uit de bruggen en in de straten zijn hierin betrokken. Het terugkoppelen in de bruggen nog niet. Deze worden in de loop van 2023 bekend. De aandoening betreft een probabilistische reuring (de waarde benadert de P-50).

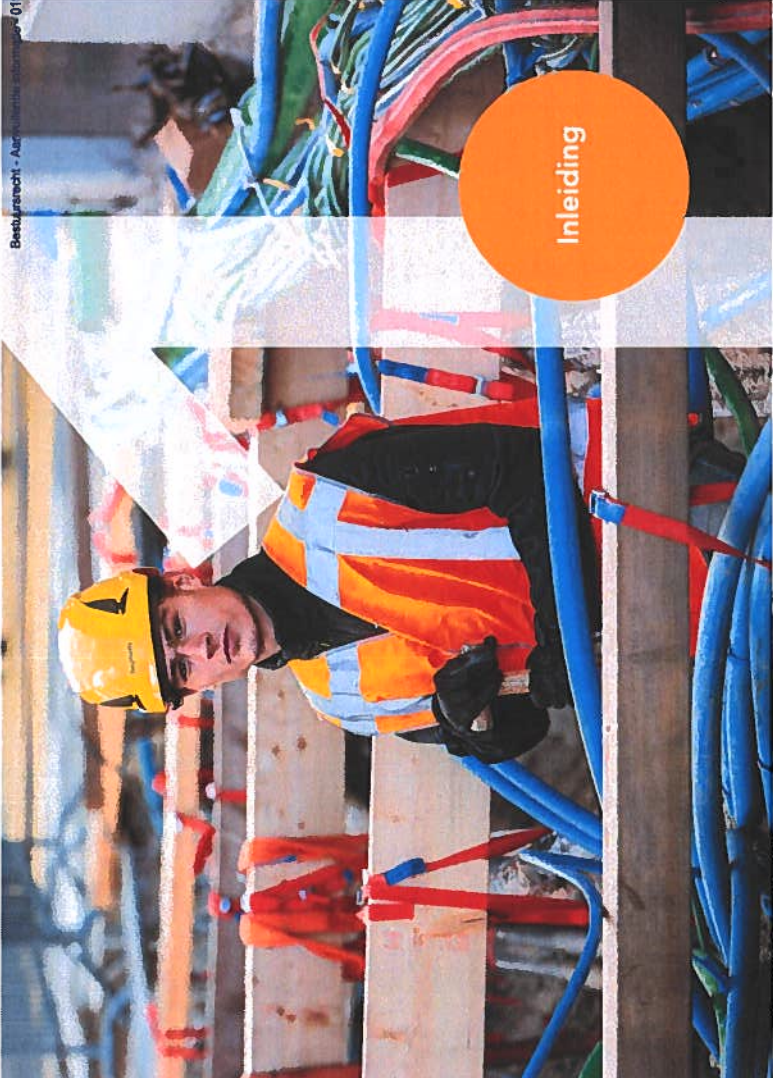
een vorderend gebied. De enorme hoeveelheid kabels en leidingen die in de bruggen liggen, maken we omhoog. Dit doen we uit en vernieuwen we. Niet overal, alleen we om via de hulpbruggen die we speciaal hiervoor hebben aangelegd. Als de bruggen zijn vernieuwd, leggen we het opgeschoonde pakket weer terug in de bruggen en haken we de hulpbruggen pakket weer terug in de bruggen en haken we de hulpbruggen en leidingenpakketten ook daar de gelegenheid hun kabels en leidingen te vernieuwen.

Faseering en planning nog voorlopig

De afgegraven punten hebben geleid tot een voorlopige uitvoeringsfasering en -planning. De faseering en planning zijn met nadruk voorlopig omdat een aantal zaken pas in de loop van volgend jaar bekend wordt. In het voorlopige plan beginnen we in 2022 met het afronden van de vernieuwing van brug 108 (De Coningschacht) en beginnen we daarna zo snel mogelijk met of meer tegelijkertijd met de andere acht bruggen. Mogelijk loopt de start van brug 135 (Blaasvrijheid) hier iets op vooruit. We willen zes bruggen gelijktijdig vernieuwen zodat een deel van het verkeer de bruggen kan blijven gebruiken. Twee bruggen pakken we in één keer aan en sluiten we af voor al het verkeer.

Gevolgen voor verkeer

Als we de bruggen vernieuwen kunnen de hulpbruggen bij de Raadhuisstraat en Westmarkt worden gebruikt door voetgangers. De andere door voetgangers en fietsers. We verwachten dat de tram de route ongeveer 16 maanden niet kan gebruiken. In West rijdt de tram dan om via de Kluizenstraat. We onderzoeken of we tram 19 kunnen laten rijden op een tijdelijk spoor over brug 135. In het centrum is



1. Inleiding

1.1 Programma Oranje Loper

Programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwe Loper, bouwt af en de straten en vaste bruggen van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. Met het vernieuwen van 9 bruggen en het herinrichten van ruim 4 kilometer straat levert het programma een bijdrage aan de grote stedelijke opgaven van bruggen en bodemuren en de fluïditeit van een stad die leefbaar is, bereikbaar blijft en structureel werkt, waar mogelijk.

1.2 Context

Amsterdam staat de komende decennia voor grote opgaven. Het hopen op schietstijg onderhoud aan bruggen en bodemuren is op dit moment al niet meer voor veel Amsterdammers. Deze opgave zal de komende jaren groter en zichtbaarder worden en veel overlast geven. De route van Raadhuisstraat tot Mercatorplein (de 'corridor') speelt in deze ontwikkelingen een belangrijke rol. Het veiligstellen van deze verbinding is bovendien cruciaal om op andere plekken in de stad aan de slag te kunnen, zoals de bruggen in de Leidsestraat en de bodemuren van de westerlijke grachtengordel.

Programma Oranje Loper is het eerste grootschalige uitvoeringsproject voor de vernieuwing van bruggen in Amsterdam. Daarbij is gekozen voor de corridorgerichte aanpak en het werken in interactieve samenwerking met samenwerkingspartners (zoals aannemers door de commissie C&O), in een en vast beter kan. Dit geleende lessen zetten we in voor de stadbrede aanpak van de andere bruggen en bodemuren.

1.3 Doelstellingen

Doel van de werkzaamheden is het realiseren van een toekomstbestendige, duurzaam veilige route, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en gezond en sterk groen. We hantieren de volgende doelstellingen:

- We zorgen dat de corridor in 2026 weer beschikbaar is voor de verkeersmiddelen OV, fietsen en voetgangers. We hebben een 100-jarig en 50-jarig rijbewijs voor de bodemuren en de bruggen opgeleverd aan de gemeente Amsterdam.
- We realiseren een aantrekkelijke, verduurzamende en toekomstbestendige verbinding van de straten door het voor de komende jaren herinrichten volgens nieuwe, vastgestelde ontwerpen, waarbij de prioriteit ligt bij het aanleggen van een veilige, doorgaande fietsroute tussen het centrum en west, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het vergroten van de betrouwbaarheid van de aankomst- en vertreklijnen van de tram op de lokaal. In de afwegingen in onze aanpak staat veiligheid voorop en betrekken we continu de leefbaarheid en bewaakbaarheid van de omgeving.

1.4 Scope

Negen Bruggen

Op dit traject vernieuwen we de volgende bruggen helemaal:

- Brug 8 Singel - Huzittensbrug (1925)
- Brug 22 Heengracht - Wormsbrug (1925)
- Brug 104 Keizersgracht - Niek Engelschmanbrug (1925)
- Brug 63 Prinsengracht - Nieuwe Wereldbrug (1925)
- Brug 117 Lijbaansgracht - Jordansbrug (1926)
- Brug 163 Singelgracht - Rijksweg (1926)
- Brug 135 Blandiengracht - Ritsart van Calsburg (1927)
- Brug 357 Adriaensgracht - Molendijk (1927)

Brug 106, De Costanaals (1927) is in 2018 in een noodaanpak gedeeltematig vernieuwd. Toen is het middendeel vernieuwd, inclusief de fundering waar de rijk- en tramsporen op steunen. De zijparten, waar de voet- en fietspaden liggen, zijn toen nog niet aangeakt. Hier liggen namelijk veel labials en ledigen en werk hieraan vraagt veel voorbereidingswerk. Dit was er toen niet, omdat de brug phisicaal moest worden afgestoten en zo snel mogelijk weer open moest. Deze werkzaamheden voert programma Oranje Loper nu uit. Dit betreft het vernieuwen van de labials en ledigen, het landhoofd en de vleugeldelen ter hoogte van de fiets- en voetpaden. Ook krijgen de vleugeldelen en pijlers nog monumentaal meubilair. Hoewel we aan minder onderdelen werken, wordt dit nog veel werk, vooral omdat we onder het el vernieuwde deel aan de slag moeten.

Bij brug 63 (Prinsengracht) hebben we inmiddels over een traject van 38 meter de toedemur verstart met een tijdelijke constructie. Het is goed mogelijk dat Programma Bruggen en





Kedumeen Orije Loper zal wegen om ook op andere plaatsen te helpen en werkzaamheden uit te voeren. We houden er in ons proces rekening mee dat deze wegen komen, maar nemen hiervoor geen reservering op in tijd en geld.

Straten

- We vernieuwen de volgende straten:
 - Raadhuisstraat tussen Spuistraat en Kalingsgracht
 - Westmarkt vanaf Kalingsgracht tot Rozengracht, tussen gevel (zuidzijde) en plein (noordzijde)
 - Rozengracht van Westmarkt tot Lijbaansgracht
 - Kruising Rozengracht / Marnixstraat tot Lijbaansgracht
 - tot Nieuwlandsde en van Bullebasakus tot het voorbij de Groenmarktbrug
 - De Claretstraat van Nieuwlandsde tot Admiral de Ruijterweg
 - Admiral de Ruijterweg van De Claretstraat tot en met de spijling met Jan Evertsenstraat
 - Jan Evertsenstraat van Admiral de Ruijterweg tot aan het Inlooppunt Mercatorplein.

Voor alle straten geldt dat de herinrichting van gewel tot gemiddeld en in de zijstraten 10 meter wordt aangepast om de aanvalshoeken op de corridor goed te kunnen aanleggen.

Kruispunt Rozengracht / Marnixstraat

Op het kruispunt Rozengracht / Marnixstraat vindt programma Orije Loper het programma Binnenviering. Tot dit programma behorende ook de herinrichting van het kruispunt. Deze herinrichting is niet los te zien van de vernieuwing van de twee bruggen waartussen de kruising ligt, inclusief de aangrenzende markthalen Rozengracht en de De Claretstraat.

zweel vert betreft technische de de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoering. Daarom hebben beide programma's het werk samen voortgezet. Onderdeel van het programma's Uthoering- en Kruisingskwaliteit is de formele oopbevoegdheid van de kruising Marnixstraat / Rozengracht van Binnenviering naar Orije Loper. Hierdoor kunnen het ontwerp van de brug, het ontwerp van het markthal en het ontwerp van de ondergrond op en tussen de bruggen over Lijbaansgracht en Singelgracht optimaal verder worden voorbereid en uitgevoerd.

2800 meter Tramspoor

- Het tramspoor wordt vernieuwd op de volgende plekken:
 - Alle bruggen met uitzondering van brug 108
 - Raadhuisstraat en Westmarkt tussen Spuistraat en Pinnergracht
 - Kruising Marnixstraat/Rozengracht (inclusief stuk Marnixstraat noordo- en zuidzijde)
 - De Claretstraat tussen Bilderdijkgracht en Wagelung
 - Bleddepoort tussen de Ruijterweg - Jan Evertsenstraat
 - Miljo Marco Polstraat.

200 kilometer Kabels en leidingen

Voor we de bruggen kunnen vernieuwen, moeten we de kabels en leidingen uit de bruggen halen. We verplaatsen ze naar tijdelijke hulpschakels. Hierbij worden oude leidingen vernieuwd en kabels en leidingen die niet meer in gebruik zijn, verwijderd. Wanneer de bruggen vernieuwd zijn, leggen we de kabels en leidingen weer terug in de bruggen en tussen de hulpschakels weg. Als we de straten vernieuwen, krijgen kabels en leidingen de mogelijkheid daar hun kabels en leidingen te vernieuwen.

1.6 Bouwteam

Het werk is complex, zowel technisch als wat het betreft het zorgen dat het gebied veilig, leefbaar en bewoonbaar blijft. Daarom hebben we het werk voorbereid in Bouwteamverband. In het Bouwteam werkt de gemeente samen met aannemers en experts. Zo combineren we specialistische, uitvoerings-, omgevings- en bruggeteknik van experts, aannemers en gemeenten om het beste plan te maken voor de stad en dit zo efficiënt mogelijk uit te voeren.

Op de corridor werken twee Bouwteams:

- In Bouwteam Bruggen en Straten werken we samen met aannemers Dura Vermeer en Mobilis, met restauratie-architect TMA en bouwtechnisch bureau CRUX aan het voorlopig ontwerp (VO) voor de bruggen en het uitvoeringsplan op hoofdlijnen. Nadat de ontwerpen voor de straten in projectteams samen met de omgeving zijn gemaakt, zijn deze inmiddels aan het Bouwteam overgedragen en gerealiseerd in het uitvoeringsplan.
- In Bouwteam Kabels en Leidingen werken we samen met aannemers Van Gelder en Heijmans aan het functioneel maken van de bruggen (verleggen van de kabels en leidingen). Op dit moment vindt hiervoor de voorbereiding van het verleggen van de kabels en leidingen in de volgende fase en het vernieuwen van de kabels en leidingen in de straten.





Bestuursrecht



Vernieuwing

379-138-116, afgedrukt: 15-09-2025 08:55

2. Wat gaan we vernieuwen

2.1 Herinrichting straten

De straten van Raadhuisstraat tot het Mercatorplein zijn straten waar veel mensen wonen, verlijpen en doorheen fietsen, lopen of rijden met auto of tram. Er is te weinig ruimte voor al deze soorten verkeer. Mensen ervaren de straten als onoverzichtelijk. Er is weinig ruimte voor de grote hoeveelheden fietsen. De straten zijn lastig over te steken en op de trottoir is te weinig vrije doorloopruimte. De doorstroming van de tram stagneert regelmatig, omdat auto's en trams daarbij baan delen. Er is te weinig ruimte voor laden en lossen waardoor dit vaak op straat gebeurt. Dit leidt tot onveilige situaties en verkeersopstoppingen. De Inrichting Marktstraat / Raamgracht en de Inrichting Jan Erasmusstraat / Adelheid de Heijweg zijn zogenaamde kleinschalige plannen waar toegankelijkheid veel ingekalibren gebouwen. Op bijna het hele traject moet het transport worden vernieuwd.

Met de herinrichting van de straten zorgen we voor meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en gezond en stevig gras. De auto levert ruimte in. We kiezen op hoofdlijnen voor één profiel. Er komt een vijflijnige trambaan zodat Amsterdammers snel van West naar het Centrum kunnen reizen en vice versa. Tussen rijbaan en trottoir leggen we op gelijke hoogte met het trottoir zogenaamde servicestroken aan. Hierin is ruimte voor bomen, ondergrondse afvalvoeren, laden en lossen, fietsparkeer en op een aantal plaatsen (3 noord) auto's. Zo blijven de trottoirs vrij om te lopen. Fietsers kunnen veilig over een eigen fietsstrook fietsen, auto's rijden 30 km/uur over de rijstrook. De uitrode ring langs in het gebied tussen Mercatorplein en Nieuwste Bakk, waar we aan de zuidkant (stads-iv) een fietsstraat maken.

De overige trajecten worden zo ontworpen dat ze in de toekomst, als er mogelijk minder auto's rijden, relatief eenvoudig in een fietsstraat kunnen worden omgast. Zebra's worden zorgen ervoor dat iedereen goed kan oversteken. Transpareren worden, waar dit nog niet is gebeurd, vernieuwd. Waar tramhaltes liggen, zorgen we ervoor dat deze straten voor iedereen goed toegankelijk zijn.

Duurzaamheid

De ontwerpen zijn gemaakt met het oog op de toekomst en een duurzaamheid van circa 30 jaar. De straten worden groener dan nu, waarbij voor de Raamgracht en Westmarkt het uitgangspunt is dat zoveel mogelijk bomen blijven staan. Op de Du Chateaustraat en de Jan Erasmusstraat wordt de helft van de bestaande bomen verwijderd naar andere locaties. Hiervoor is de plaats voor nieuwe bomen, met meer groepstruie en resistentie tegen de klimaatstress. Bij enkele bruggen moeten op de hoeken bomen worden weggehaald om de bruggen te kunnen vernieuwen. Als de bruggen zijn vernieuwd, komen hier nieuwe bomen voor terug. In totaal staan er langs de route straten ongeveer 70 bomen meer dan nu. De nieuwe bomen krijgen beter groeiplaatsen, met meer ruimte en wortelschermen die voorkomen dat wortels bomen labels en leidingen graaien. De wortelschermen zijn van 100% gerecycled pvc. De ontwerpen zijn besloten met specialisten Raamgracht. Op dit gebied zijn hier geen noemenswaardige issues in de ontwerpen is in materialiseerbare relatie gehouden met hittestress. Uitgangspunt voor de herinrichting is het gebruik van materialen, zoals lichte en/of banden, als deze zassen binnen de leidraad Punctu. Hetzelfde geldt voor funderingen van maximaal 4 jaar oud. Onder funderingsmateriaal wordt onderzocht op herbruikbaarheid.



Impressie nieuwe inrichting Raamgracht





Participatie

De ontwerpen zijn tot stand gekomen na consultatie van de omgeving. De volgende middelen zijn ingezet:

Raadhuizerstraat - Rozengracht

- Zomer 2020: enquête onder ondernemers naar wensen en behoeften laden en lossen.
- Najaar 2020: diverse online informatiebijeenkomsten voor bewoners, ondernemers en belanghebbenden over ontwerp. Uitnodiging te reageren op ontwerp.
- Najaar 2020: identiteitsgroepen met bewoners en ondernemers over invulling servicoplossing. Resultaat: voorstellen voor lokale servicoplossingen, fietsparkeerplaatsen et cetera. Uitnodiging aan rest omgeving om te reageren op de voorstellen.
- Begin 2021: webhuur met terugkoppeling alle opgehaalde resultaten en wijze van verwerking in ontwerp.

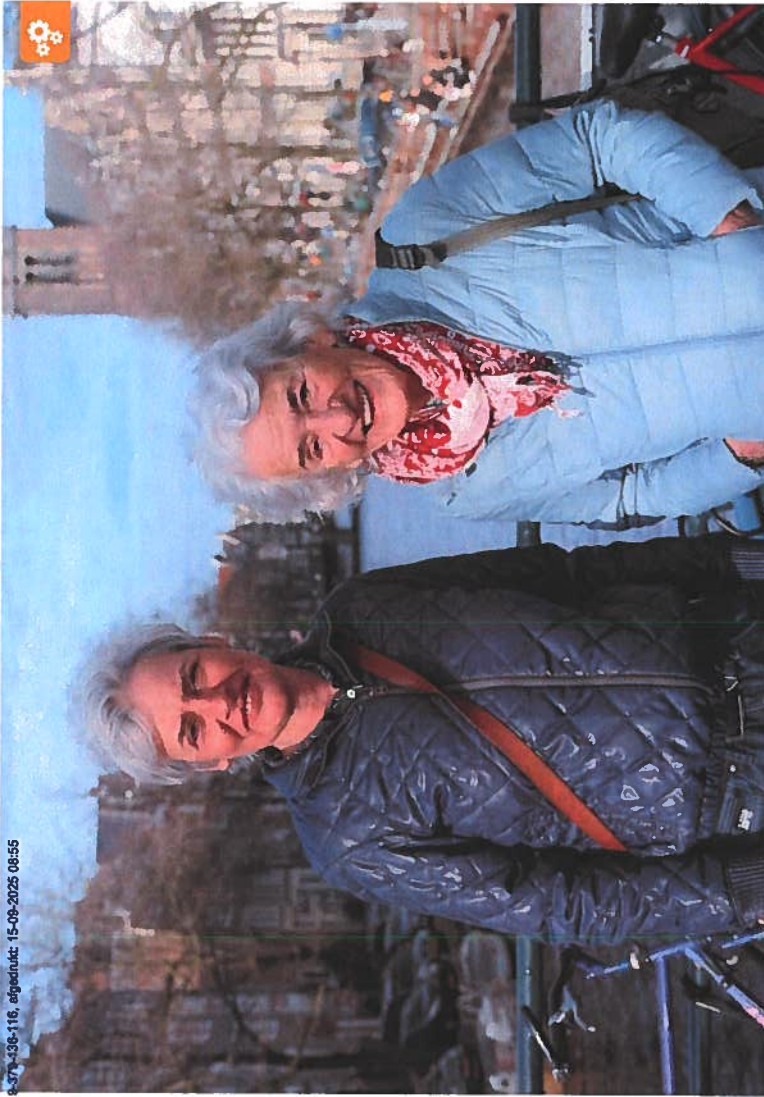
De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat

- 2019-2020: gesprekken met ondernemers, bewoners en bestuurders van de Buisjes Investerings Zonw (BIZ) en van de De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat.
- Omvattende werkbekenden voor herinrichting door BIZ en Gebuik van werkbekenden als input voor uitgangspunten en verwerking van mogelijke ontwerpen.
- Voorjaar 2020: enquête onder bewoners en ondernemers De Clercqstraat en omgeving, toetsing uitgangspunten herinrichting.

- Najaar 2020: participatie over twee mogelijke ontwerpvarianten: een fietsstraat aan twee kanten of een rijbaan met fiets- en fietsstrook. Onder andere een webhuur en uitnodiging te reageren op de uitgangspunten en varianten.
- Najaar/winter 2020: proef met de verkeersmaatregelen die nodig zouden zijn om een fietsstraat te realiseren (17 november 2020 tot 9 januari 2021). Beleidsvonderzoek voor en tijdens de proef onder brede omgeving (uitnodiging aan 22.000 huishoudens. Inclusief Jan van Galenstraat); toetsing houding belanghebbenden ten aanzien van de verkeersmaatregelen.
- Najaar 2020: identiteitsgroepen met bewoners en ondernemers over invulling servicoplossing. Resultaat: voorstellen voor lokale servicoplossingen, fietsparkeerplaatsen et cetera. Uitnodiging aan rest omgeving om te reageren op de voorstellen.
- Voorjaar 2021: webhuur met terugkoppeling alle opgehaalde resultaten en wijze van verwerking in ontwerp.

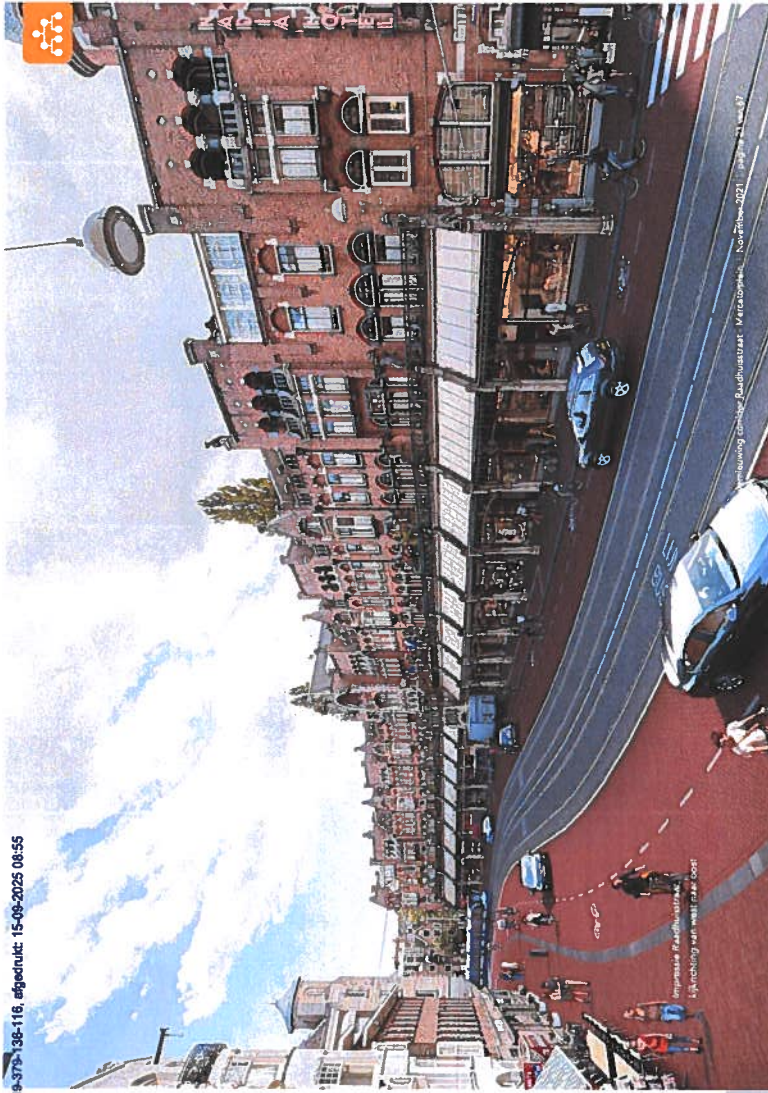
De ontwerpen met toelichting en participatievarianten zijn als bijlagen bijgevoegd. Op de volgende pagina's geven we per deelgebied aan wat de de belangrijkste elementen zijn van het nieuwe ontwerp.

Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 014-374-136-116, afgedrukt: 15-09-2025 08:55





Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 019-373-335-118, afgedrukt: 15-09-2025 06:55



2.1.1 Raadhuisstraat en Westermarkt

- Profiel**

De Raadhuisstraat ligt aan beide zijden een trottoir en een rijweg met fietsstrook. Aan de zuidoost van de Raadhuisstraat, langs de arcade, en op de Westermarkt komt een zogenaamde 'servicestreek' op gelijke hoogte met het trottoir, die ruimte biedt aan laden en lossen (overdag), auto's (nachts) en fietsen.
- Maximum snelheid 30**

De maximum snelheid voor al het verkeer (buitendie tram) wordt 30 km/uur. Verkeersremmende maatregelen begrenzen deze snelheid.
- Tram**

Het tramspoor wordt vernieuwd. In het midden komt een trambaan. Deze is overal verhoogd, behalve ter hoogte van de arcade op de Raadhuisstraat en op de bruggen. Hiervoor is te weinig ruimte. Op de trambaan rijden alleen de tram, de nachtbus en nood- en hulpdiensten, in geval van een calamiteit. Omdat dit een nauw trambaan met becht is en niet verhoogd, kan er nog de tram niet harder dan 30 km/uur rijden.

- Vallig weerstaken**

De meeste zijstraten/grachten krijgen een in- en uitritconstructie. Hiermee wijzigt de voorrangsituatie, welke op de Raadhuisstraat en Westermarkt licht voorrang. Op een deel van deze kruisingen komen geen verkeerslichten meer. De zijstraten krijgen steunpunten om het mogelijk te maken in deken veilig over te steken. De oversteekplaatsen zelf krijgen op verschillende plaatsen een verschillende richting, socialiseren, een zebraop op een plateau of een zebraop gemiddeld door verkeerslichten.



Raadhuisstraat in 1919, lijnrichting van oost (singel) naar west (Stadsarchief/Jacob Oke)



Raadhuisstraat huidige situatie (2021)





■ **Nieuwe tramhaltes**

De tramhalte op de Westermarkt wordt vernieuwd en voor iedereen goed toegankelijk. De tramhaltes krijgen een stevige toegankelijkheid met twee zebra's en een opgang voor rolstoelen en kinderwiegens. De halte wordt hiermee breder dan de huidige. Om hier ruimte voor te maken schuiven de rijwiel en fietsstrook op richting het plein. Ook verandert de indeling van een deel van de noordozijde van de Kalmegracht. Waar naast de toestandplaats nu twee rijstrookjes liggen, is er straks één, met een uitbouwstructuur.

■ **Bomen**

Op de nieuwe tramhaltes plaatsen we 14 nieuwe bomen. In de eerste strook komen er nog een paar bij. Hierdoor ontstaat een breedteband bladerdek met de bestaande bomen op het plein van de Westermarkt. Omdat de rijwielstrook richting het plein, kunnen vijf bomen niet op hun huidige plek blijven staan. Het gaat om twee grote bomen van 74 jaar oud, twee middelgrote bomen van 34 en 44 jaar oud en één later geplante boom van 12 jaar oud.

Om te zien hoe we de bomen zouden kunnen behouden hebben we verschillende onderzoeken uitgevoerd. In 2019 heeft een onafhankelijk bureau de bomen onderzocht. Hieruit bleek dat we vier van de vijf bomen zouden kunnen verplanten. Wel zou het lastig zijn vanwege de forse omvang van de bomen. De vijfde boom heeft een zwaarlijvige aanwijshouding met een waarschijnlijk stambruik. Nadere onderzoek wees uit dat de schade van deze boom zodanig is dat deze boom verwijderd moet worden. Om de bomen te kunnen verplanten is aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 2021. Hieruit is het volgende gebleken:

- De boom met aanwijshouding is 74 jaar oud en heeft geen overlevingskans bij verplanten.
- Drie bomen zijn respectievelijk 74, 44 en 24 jaar oud. Bij deze bomen hebben de wortels zich zo scheef ontwikkeld (eenzijdige sluit) dat de overlevingskans na verplanting te klein is. De bomen moeten tevens bovengronds verankerd worden, gezuld worden, om te kunnen blijven staan. Deze bomen zijn niet resistent tegen de iepenbisselt. De levensverwachting van de drie grote bomen is laag (voor twee bomen is dit 1,5 jaar voor de derde boom 5-10 jaar).
- De relatief jonge boom (12 jaar) is grond te verplanten en kan misschien een plek behouden op de Westermarkt of in de omgeving.



Westermarkt is 1894, met op voorgevel brug 106 m aanbouw (Stadsarchief / Jacob Olij)



Huidje sitruie Westermarkt (2021)

Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 018-378-138-118, afgedrukt: 15-09-2025 08:55

Dit onderzoek is besproken met de bomenconsulent van de gemeente Amsterdam. De bomenconsulent deelt de conclusie.

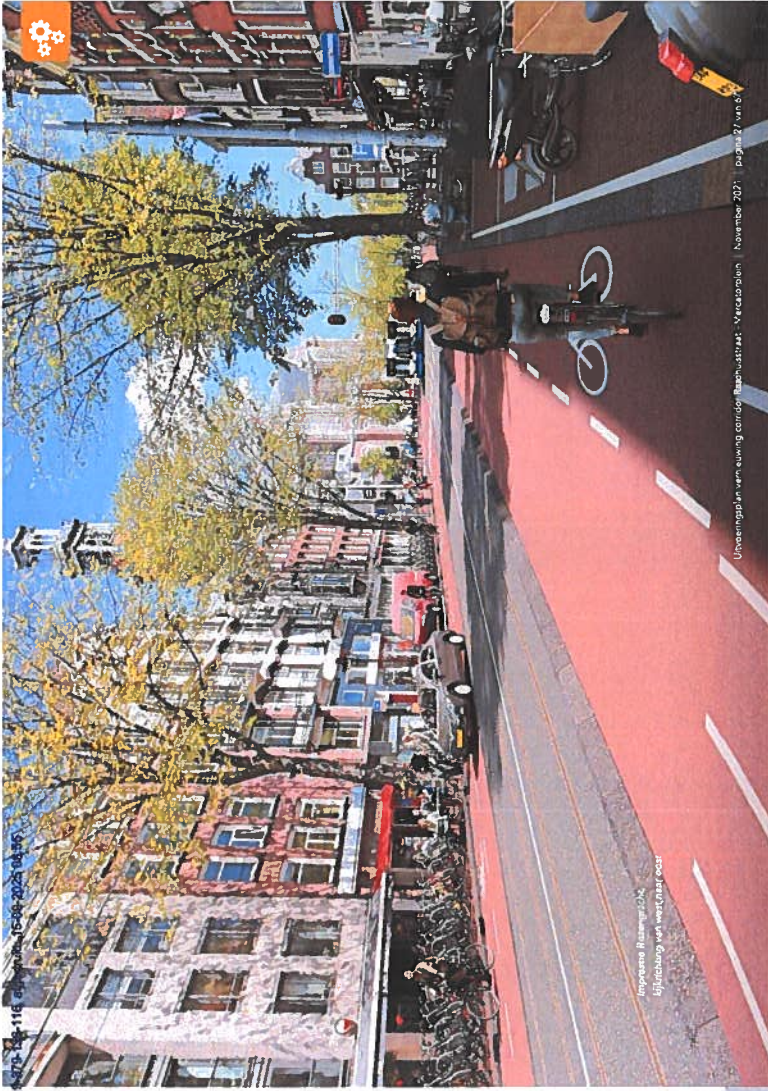
■ **Materiaalkeuring, eenheid plein en straat**

Het gebied maakt onderdeel uit van Unesco Werelderfgoed. Daarbij past het gebruik van lichte op de rijbaan, servicestrook en voetpad. De trambaan wordt in asfalt uitgevoerd. Door te zorgen voor een doorlopend bladerdek en het gebruik van rode sterkers geven we invulling aan de wens van de omgeving om te zorgen voor meer eenheid in het plein en straatgebied.



Impressie Westermarkt, rijrichting oost, bestuursrecht

Uitspanning met tramlijn richting Rindhuistraat - Westermarkt



Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 014-371-134-116 - 15-09-2025 08:35



Programma Oranje Loper | pagina 26 van 67

Programma Oranje Loper
Aanpak van de fietsrijbaan

2.1.2 Rozengracht

Profiel
De inrichting van de Rozengracht sluit aan op die van de Westmarkt/Raadhuysstraat, met in het midden een verhoogde trambaan en aan beide zijden een rijweg met fietsstrook, servicestrook en trottoir.

Maximum breedte 30, tram weg 50
Ook hier wordt de trambaan verhoogd en is deze te smal voor medegebruik. Alleen noed- en hulpdiensten mogen in geval van een calamiteit ook gebruik maken van de trambaan. De nachtbus rijdt over de rijweg. De tram mag maximaal 50 km/uur blijven rijden. Er geldt een maximum snelheid van 30 km/uur op de rijweg. Met verkeersremmende maatregelen op de rijweg borgen we deze snelheid.

Servicestrook
In de servicestrook tussen rijweg en trottoir komt ruimte voor laden en lossen (overdag), parkeren (s avonds), fietsparkeer-, ondergrondse afvalcontainers, terrassen die nu aan de gracht staan, een paar bankjes en groen.

Veilig oversteken
De zijstraten krijgen een tr- en vchtoerwaarts, welke op de Rozengracht krijgt voorrang. Bij de voetgangersoversteekplaatsen komen steunpunten om het mogelijk te maken in dellen veilig over te steken. Een zebraapij wordt gemaakt door verkeerslichten. De andere zebraapijden komen op een plateau te liggen.

Bomen behouden
In het ontwerp blijven alle huidige bomen behouden, op één boom na. Dit is de boom ter hoogte van de Rozengracht 73/75, die erg schuin staat. Ook nu staat de boom in de fietsstrook. In de huidige situatie is dit nog veilig genoeg omdat auto's uithynde fietsers kunnen ontwijken door uit te wijken naar de trambaan. In de toekomstige situatie ligt de trambaan hoger dan de rijbaan en kunnen auto's niet meer uithynden fietsers. De bomen van de hele rijbaan is niet mogelijk omdat daardoor te weinig ruimte is. Voor bomen worden verplant naar een andere locatie op de Rozengracht en er komen vier nieuwe bomen bij.

Mastkastlaring
Het gebied maakt geen onderdeel uit van Unesco Werelderfgoed. De Rozengracht krijgt asfalt op de trambaan, rijbaan en fietsstrook en klinkers op het voetpad.



Huidige situatie Rozengracht (2020)



Rozengracht 1895 (Stadsarchief)





2.1.3 Kruising Marnixstraat – Rozengracht

- Profil**
 Het Inlooppunt Marnixstraat-Rozengracht wordt overdekt. Bijz. met meer ruimte voor de tramhaltes, fietsen en voetgangers.
- Tram**
 De tramsporen liggen nu dicht bij elkaar. De haltes worden breder en hoger voor een gelijkvloerse instap, zodat de tram voor iedereen goed toegankelijk is. De bocht voor de tram die vanuit west richting Leidseplein rijdt, wordt iets ruimer. Dit zorgt voor minder geluid en slijtage van het transport.
- Fietsen en overstappende voetgangers**
 Fietsen en overstappende voetgangers krijgen meer ruimte. De plekken waar fietsen wachten op groen licht worden ruimer en de fietspaden worden, waar mogelijk, breder. Op de hoeken van de kruising komen heuvels die fietsen afslermen van overliggend verkeer. De stoppen worden op een aantal plekken breder, met name op de westzijde van de Rozengracht en de zuidzijde van de Marnixstraat.
- Marnixstraat**
 Met de herinrichting van het Inlooppunt richten we ook een stukje Marnixstraat opnieuw in, tussen de Bullewijklaan en de brug met de Groenmarktlaan. Servisstrook met tijdelijk plaats voor parkeren, ondergrondse afvalcontainers en groen.
- Parkeeren**
 Parkeeren gebeurt straks in parkeervelden die aansluiten op de stoep. Zoals de Stijgelgrachtse gracht is (nu in veering), kunnen deze parkeerplaatsen worden opgeheven. De huidige parkeerplaatsen voor gehandicapten en elektrisch laden blijven bestaan. Op de Marnixstraat, ter hoogte van de Groenmarktbuurt, worden drie parkeerplaatsen opgeheven voor een laad- en laaijkt voor de ondernemers. Op de Rozengracht verblijft één parkeerplaats.
- Bomen**
 Aan de noordzijde van de Marnixstraat is een ruimere-ering opgenomen voor ondergrondse afvalcontainers. Daar komen in plaats van de huidige zakkenwieg in deze buurt. Hier plekken van de ondergrondse containers gaat ten laste van nog twee parkeerplaatsen.
- Bomen**
 Om een voldoende breed fietspad langs de Lijbaansgracht te kunnen maken en een bredere en toegankelijke tramhaltes, kunnen we drie bomen niet behouden. We proberen deze te compenseren door vier bomen te plaatsen op de Rozengracht, tussen de Marnixstraat en Nassauwade. Daar staan al ingetekend in het voorlopig ontwerp.
- Langs de Lijbaansgracht**
 Langs de Lijbaansgracht wordt de strook tussen de bomen vergroend. Verdere uitwerking van het groenontwerp en het beplantingsplan vindt plaats op basis van het definitief ontwerp.



Huidige situatie Inlooppunt Marnixstraat - Rozengracht



Impressie Inlooppunt Rozengracht Marnixstraat. Foto: Grijp/afbeelding van rooand naar /afbeelding



Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 01



2.1.4 De Clercqstraat – Jan Evertsenstraat

- Profiel**

De De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stuk Admiral de Ruyterweg sluiten elkaar af in het midden van tramlijn 30. Aan de zuidzijde (stad-in) komt een fietsstraat. Aan de noordzijde een rijbaan met fietsstrook. Aan weerszijden komen trottoirs met servicestrook.
- Wijzigende trambaan 50 km/uur**

De straten krijgen in het midden een wijzigende, verhoogde trambaan. De trambaan is te snel voor nood-en hulpdiensten. In geval van een calamiteit (met voering van zwaailicht en sirene). De tram mag maximaal 50 km/uur.
- Noordzijde deel rijbaan met fietsstrook, zuidzijde deel fietsstraat, brug De Costakade**

Ten noorden van de trambaan (richting westen, stad uit) komt een rijweg die rijbaan en fietsstrook combineert en ten zuiden (richting centrum, stad in) een fietsstraat. Op de rijweg en fietsstraat wordt de maximum snelheid 30 km/uur. Deze borgen we met verkeersvriendelijke maatregelen. Om de fietsstraat mogelijk te maken, moet de horeca (buiten) verhuizen. Hierdoor maken we een zogenaamde 'rijp' op de De Clercqstraat, ter hoogte van de De Costakade. De brug geeft eruit voor verkeer stad-in. Daarmee neemt het actievoeler voldoende af om aan deze kant een fietsstraat te kunnen maken, zonder dat het leidt tot optoepingen op andere wegen.

- Breed trottoir en servicestrook**

De trottoirs worden verbreed en tussen de rijweg en het trottoir komen servicestrook met onder andere ruimte voor laden en lossen (bijna versterkings), fietsparkeer en bomen. De parkeerstrak is hier hoog, dus in de servicestrook blijft ook ruimte voor auto's. Waar de ruimte tussen de gewas te beperkt is, komt geen servicestrook, om te zorgen dat er voldoende loopruimte blijft op de trottoir.

- Veilig oversteken**

De meeste zijstraten krijgen een in-uitconstructie, waarmee verkeer op het tracé van Oranje Loper voering krijgt. Ook op de Thoulalgen van de Admiral de Ruyterweg met de Willem de Zwijgerlaan en met de Jan Evertsenstraat wordt de voorsituatie op die manier aangepast. De knooppunten Nassaukade en Bilderdijkstraat worden verbreed. De voertuurgereguleerder aan de knooppunten om het mogelijk te maken in de rijweg over te steken. De verschillende oversteken krijgen een verschillende richting, knalstroken, zebra op een plees of een zebra gegaald door verkeerslichten.



Impasse De Clercqstraat, ter hoogte van brug 108 (De Costakade), rijrichting van oost naar west



Huidige situatie De Clercqstraat, (2017)



■ **Bloedspoorpunt**
 We richten het knooppunt Jan Evertsenstraat / Admiraal de Ruijterweg zo in dat het overzichtelijk en veiliger wordt. Voornamelijk voor deze inrichting is de fietsstraat stad in. Hierdoor kunnen we het transport veiligstellen, zorgen voor een betere scheiding van de fietspaden richting Admiraal de Ruijterweg en Jan Evertsenstraat en stuurpunten maken, zodat vastgangers niet in één keer hoeven over te steken. Door deze aanpassingen, invoering van een maximale snelheid van 30 km/uur en aanleg van drampak wordt de huidige overzichtelijkheid en voorspelbaarheid en kunnen alle verkeersdeelnemers beter overtuigen.
 De inrichting is ontworpen in samenhang met de Witte de Withstraat en de Frommeerstraat.

■ **Van 100 naar 148 bomen**
 Op het traject van de De Clercqstraat tot aan het Meentorplein staan momenteel 100 bomen. Na de herinrichting zijn dit er 148. Met een zogenaamde BomenEffectenanalyse (BEA) is onderzocht welke bomen in het nieuwe ontwerp kunnen blijven staan. Van de 100 bomen kunnen er 47 zonder problemen blijven staan. 53 bomen passen met hun huidige plek niet in het nieuwe ontwerp. Van die 53 bomen kunnen er 45 verplant worden. De overige 8 zijn kwalitatief niet goed en zullen daarom een verplanting niet overleven. Deze 8 bomen worden verwijderd. De 45 bomen die verplant worden, komen niet terug op dit traject maar krijgen een plaats elders in de stad. Dit type boom heeft hier namelijk onvoldoende ruimte om goed te groeien.

Op een andere plek (met name smalle straten in Amsterdam) komen de bomen beter tot hun recht. We planten 101 nieuwe bomen bij op dit traject, waarvan 47 op de De Clercqstraat, 16 op de Admiraal de Ruijterweg en 38 op de Jan Evertsenstraat. In totaal staan er na de herinrichting in de directe omgeving 148 bomen.

■ **Materiaalkeuring**
 Alle straten krijgen rood asfalt op de rijbaan en tegels op het voetpad. De trambaan wordt in asfalt uitgevoerd. Dit is conform de Leidraad Puncto en sluit aan op de voorgestelde materialisering van de trambaan / Rijnwegstraat / Rijnwegrecht.



Huidge situatie knooppunt Jan Evertsenstraat / Admiraal de Ruijterweg



Impressie knooppunt Jan Evertsenstraat / Admiraal de Ruijterweg, blikrichting van oost naar west



Huidge situatie Jan Evertsenstraat



Impressie Jan Evertsenstraat, blikrichting van oost naar west, zuidzijde fietsstraat, noordzijde fietsstraat



2.2 Vernieuwen bruggen

De bruggen zijn ongeveer 100 jaar oud, cruciaal voor de bereikbaarheid van de centrum-waard van Amsterdam en in de stad. De bruggen hebben bijna allemaal hetzelfde bouwjaar, midden jaren twintig van de vorige eeuw. Op het eerste oog lijken de bruggen met ontwerpen van de Amsterdamse school behoorlijk hetzelfde. Toch zijn er grote verschillen, onder andere wat betreft de oorden van de oorden. Sommige bruggen zijn namelijk gedeeltelijk nog veel ouder en 'ouder' voor het laatste onderdeel of aanpak in 1924 of 1925. Het oudste deel van brug 8, de brug het dichtst bij het centrum, is gebouwd in 1773. Brug 359, de meest westelijk gelegen brug, is juist vrijwel nieuw gebouwd in 1929. Ook de staat van de bruggen is niet precies hetzelfde. Wel zijn alle bruggen na 100 jaar toe aan vernieuwing.

Bij een aantal bruggen is op basis van onderzoeken aan de fundering en bevestigingen vastgesteld dat de houten palen de belastingen niet veel langer kunnen dragen. Niet alle oorden van de bruggen kunnen onderzocht worden, omdat niet alle bereikbaar is voor duikers of andere onderzoeksmiddelen. Van de delen die wel bereikbaar zijn en die we hebben kunnen onderzoeken, hebben we de resultaten geëxtraherd naar de andere bruggen. Dit betekent dat er altijd een mogelijkheid is dat de feitelijke situatie afwijkt van hetgeen we op basis van de onderzoeken hebben aangenomen. Om het zeker te maken voor het ontwerp is daarom de staat van de bruggen via monitoring goed in de gaten, zodat iedere eventuele afwijking wordt opgemerkt.

Monumentale status

- Brug 9 (Singel, 22 (reversgracht), 106 (Kistengracht) en 63 (Pruisengracht) zijn rijksmonumenten.
- Bruggen 117 (Lijbaansgracht) en 147 (Singelgracht) zijn gemeentelijke monumenten.
- Bruggen 108 (De Castegracht), 133 (Bilderdijgracht) en 359 (Administratiegracht) hebben een zogenaamde 'orde 3 status', wat betekent dat deze bruggen in cultureel en/of bouwhistorisch opzicht waardevol zijn.

Ontwerpverduur van 100 jaar

De bruggen krijgen nieuwe palen en een compleet nieuwe 'betonnen' voor- en achterbrug ontwerpen we een nieuwe constructie. Dit gebeurt op basis van normbelastingen die vastliggen in het Bouwbesluit. Deze geven aan, welke gewicht en welke trachten de constructie aan moet kunnen over een bepaalde periode. Voor deze bruggen moeten we een constructie maken met een ontwerpverduur van 100 jaar.

Monumentaal karakter behouden

We ontwerpen zo dat het monumentale karakter van de bruggen behouden blijft. De 'buitenkant' van de bruggen restaureren we en blijft er, opgevoerd, uitstaan zoals nu. Om te zorgen dat het behoud van het monumentale karakter een integraal onderdeel vormt van het ontwerpproces, is een restauratie-richtlijn onderdeel van het Bouwbesluit. Het ontwerp en de bouwmethode zijn zo ingericht dat de monumentale onderdelen veiligheids- en door-voerdzaam geïntegreerd kunnen worden. Naast het integraal meedenken door de restauratie-architect is er veelal het begin van de opbouw regelmatig overleg met de deskundigen van Monumentenzorg en Archeologie.

Verhoging doorvaart brug 106

De ontwerpen voor alle bruggen zijn gebaseerd op de huidige maatvoering van de bruggen. Een brug vormt hierop een uitzondering. Gezien de grote opgaven voor de stad voor staat, zal vervoer over het water de komende jaren steeds belangrijker worden. Programma Venen werkt aan een stedelijke visie op het nautisch beheer van de stad. Vanuit deze visie heeft programma Venen programma Oriëntie Loper verzocht de doorvaarthoogte van brug 106 (Kistengracht) te verhogen, zodat deze gelijk is aan die op de andere grachten. Hierdoor kan het vaarverkeer bij droogte gepaard worden, wordt meer transport over water mogelijk en kunnen de komende eerdere productieve verplaatsingen aan bruggen en tuinen beter worden gefaciliteerd. Het vergroten van de doorvaarthoogte betreft een aanpak van een rijksmonument. Om het verzoek van Programma Venen te kunnen honoreren heeft Programma Oriëntie Loper advies gevraagd aan de Commissie Rijksmonumenten en Monumenten en Archeologie. Beide hebben positief geantwoord op het plan de doorvaarthoogte te vergroten en het ontwerp dat hiermee gepaard gaat. We verwachten daarom dat we voor dit ontwerp een omgevingsvergunning zullen krijgen.

2.2.1 Vernieuwen van kabels en leidingen

Door de bruggen en straten loopt een enorme hoeveelheid kabels en leidingen. Maar liefst 200 kilometer op het hele traject, van circa 25 kabel- en leidingsoorten. Voor de bruggen kunnen vernieuwen, moeten we zorgen dat alle kabels en leidingen op een andere plaats liggen, zodat de stad gas, water, elektriciteit, telefonie en internet houdt als we de bruggen aan een tijdelijke hulpbrug. Daar blijven de kabels en leidingen liggen tot de bruggen vernieuwd zijn. Als we de bruggen vernieuwd hebben, leggen we de kabels en leidingen weer terug in de bruggen en laten we de hulpbruggen weg. Voor de straten tussen de bruggen optuigen we antennes, worden ook daar eerst de kabels en leidingen vernieuwd. Wat hier precies moet gebeuren, wordt in de loop van 2022 bekend.

2.2.2 Tijdelijke hulpbruggen

In totaal hebben we acht hulpbruggen nodig; brug 108 kan zonder. Tussen het voorjaar en najaar van 2021 is van al deze hulpbruggen de onderbouw geplaatst. Als de kabels en leidingen in de hulpbruggen liggen, komt er een brugdek en worden we de hulpbruggen af. Als we de bruggen vernieuwen faciliteren de hulpbruggen voortgang en/of fietsen.

Onder deze hulpbruggen er een paar jaar komen te liggen, zorgen we dat ze zo goed mogelijk in de omgeving passen. De hulpbruggen zijn ontworpen door een architect en krijgen zijden met kunstwerken in perforatiewerk, die 3 maanden vóór de bouw worden aangebracht. Voor de kunstwerken hebben we kunstenaars geselecteerd voorstellen in te dienen.

Een beoordelingscommissie bestaande uit experts op het gebied van kunst en architectuur, VWS en bewoners en ondernemers hebben hieruit een selectie gemaakt. Mensen uit de directe omgeving bepalen via een stemming welke kunstwerk op 'hun' hulpbrug te zien zal zijn. De bruggen zijn modulair opgebouwd en kunnen daardoor met minimale aanpassingen in de toekomst op andere plaatsen in de stad worden gebruikt.

2.2.3 Woonboten

Om de bruggen te bouwen, vernieuwen is voldoende nodig. Bij drie bruggen bestaat dat uit de woonboten moeten verplaatsen. Het gaat om:

- drie woonboten op de Bilderdijgracht
- vier woonboten op de De Castegracht
- één woonboot op de Nassaukade

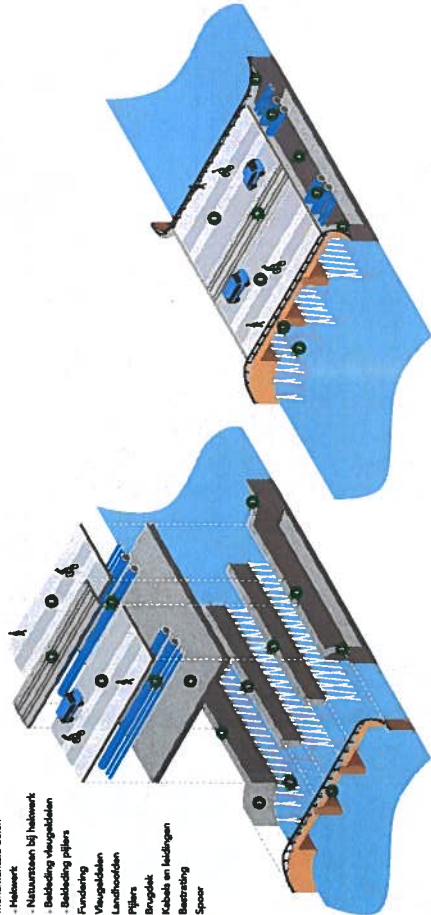
Alle verplaatsingen gebeuren in nauwe overleg met de woonbootbewoners en omwonenden. Sommige woonboten verplaatsen we binnen het raak van nu liggen. Andere woonboten verplaatsen we naar een andere locatie. Stadsdeel West heeft besloten de locatie 'Rugje Speelruimte' in gebruik te nemen als tijdelijk locatie voor woonboten, ook voor project De Castekade.





Te vernieuwen onderdelen alle bruggen behalve brug 108

- 1 Monumentale delen
 - Helwink
 - Natuursteen bij helwink
 - Bekleding vleugeldelen
 - Bekleding pijlers
- 2 Fundering
- 3 Vleugeldelen
- 4 Landhoofden
- 5 Pijlers
- 6 Bruggedeck
- 7 Kabels en ladingen
- 8 Bestrating voet- en fetspaden
- 9 Spoor



2.2.4 Te vernieuwen onderdelen
Ieder brug heeft zijn eigen bijzonderheden en zijn eigen ontwerp. Op hoofdlijnen vernieuwen we bij 8 bruggen de volgende onderdelen. De werkzaamheden aan brug 108 zijn beperkt.

1. Nieuwe, betonnen fundering
We vernieuwen de fundering van de bruggen. De huidige fundering bestaat uit houten palen. Deze blijven staan. We plaatsen nieuwe, betonnen palen tussen de oude palen. Bij brug 135 (Blaadwijgricht) worden deze nieuwe palen 60 meter lang omdat de zandlaag hier op deze diepte ligt.
2. Landhoofden
Het deel vaster de brug de lade raakt, wordt ondersteund door een landhoofd. We plaatsen een nieuw betonnen wand en brengen hierop bakstenen aan. De bakstenen die we hiervoor gebruiken zijn gebakken van dezelfde klei en in dezelfde maat als de oorspronkelijk gebruikte bakstenen.

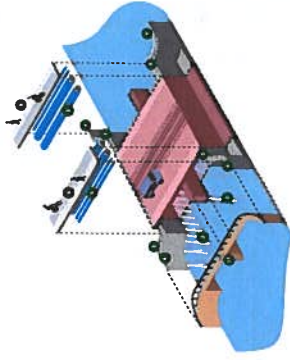
3. Vleugeldelen
Waar het landhoofd overgaat in de lade muur, noemen we de vleugeldelen. Ook deze vervangen we door nieuwe betonnen wanden die we vervolgens bedekken met hetzelfde metselwerk als de landhoofden.

4. Pijlers
Zes bruggen hebben ter ondersteuning van de overspanning één of meerdere pijlers waarop het bruggedeck rust. De pijlers helen we helemaal weg en vervangen we door nieuwe pijlers. De bouwen we op de nieuwe funderingspalen. Ook op de nieuwe pijlers brengen we weer bakstenen bekleding aan.



Te vernieuwen onderdelen Brug 108

- 1 Monumentale delen
 - Natuursteen bij helwink
 - Bekleding vleugeldelen
 - Bekleding pijlers
- 2 Fundering onder voet- en fetspaden
- 3 Landhoofden onder voet- en fetspaden
- 4 Vleugeldelen
- 5 Kabels en ladingen
- 6 Bestrating voet- en fetspaden
- 7 Vernieuwd in 2018



5. Nieuw, dilbeis, bruggedeck van beton en staal
We vervangen het bruggedeck door een nieuw, dilbeis bruggedeck. Op de nieuwe pijlers plaatsen we stalen liggers en een bekleding waarv we ter plaatsen het betonnen bruggedeck storten.

6. Nieuwe transposen
Als het bruggedeck is gestort, plaatsen we nieuwe transposen.

7. Nieuwe kabels en ladingen
Voor we beginnen met het vernieuwen van de bruggen helen we oude kabels en ladingen weg. Als het bruggedeck is vernieuwd, leggen we hier nieuwe kabels en ladingen in terug.

8. Nieuwe verlichting
Op het nieuwe bruggedeck brengen we de nieuwe straatverlichting aan, rijnbanen, fetspaden, trottoirs en verlichting.

9. Restaureren monumentale onderdelen
Los van het hele monumentale uitrijft bewaaren de bruggen verschillende specifieke monumentale onderdelen, zoals het leuningwerk, de natuurstenen leedbouwmuuren en het metselwerk op de pijlers en de vleugeldelen. Deze onderdelen helen we als eerste weg, gaan we daarna restaureren en plaatsen we als laatste terug.

Brug 108

De werkzaamheden aan brug 108 zijn anders dan die aan de andere bruggen. In 2018 zijn de funderingen onder het middendeel en het gehele bruggedeck vernieuwd. Nu moeten we in dit bruggedeck nog de kabels en ladingen vernieuwen en onder dit bruggedeck, ter hoogte van de voet- en fetspaden, het landhoofd en de vleugeldelen vernieuwen. Op de pijlers brengen we het gerestoreerde natuursteen aan en verken we nog aan het metselwerk.





3. Uitvoering

3.1 Uitgangspunten techniek

Het vernieuwen van de bruggen en straten is complex en sterk verweven met de werkzaamheden aan labels en leidingen. Het uitvoeren van dit werk vraagt om een integrale benadering van het werk aan bruggen, straten en labels en leidingen. De hoofdlijn in de bouwfasering is gebaseerd op de afhankelijkheden van de verschillende disciplines.

1. De bruggen kunnen pas vernieuwen worden, als deze functioneel zijn gemaakt (alle labels en leidingen weg) en er voldoende werkruimte is.
2. De labels en leidingen kunnen pas terug worden gelegd als de brug is vernieuwd.
3. De herinrichting van de straten kan pas starten als de labels en leidingen in de straten zijn vernieuwd.

3.2 Veilig, leefbaar, bereikbaar

Het gebied moet tijdens onze uitvoering blijven functioneren voor de mensen die er wonen, werken en doorheen rijden (over de weg of water). Nood- en hulpdiensten moeten altijd alles kunnen bereiken. Winkels en horeca moeten bereikbaar blijven voor klanten, gaten en leezers, bewoners moeten hun huizen kunnen bereiken, huis kunnen werken en yachts kunnen helpen. Ook mensen in de aanliggende gebieden moeten op een acceptabele manier hun huizen en werk kunnen bereiken en om hiervoor te zorgen, moeten we ook rekening houden met werkzaamheden die in de omgeving worden uitgevoerd. Om te weten waar we allemaal rekening mee moeten houden, hebben we mensen en een ooggetuige bij verschillende situaties (bijvoorbeeld GVB,

reukloze projecten of -programma's) en omgevingspartijen (onder andere ondernemers, instellingen, belangsgroepen) en zijn de faseringen afgestemd met Stadsregie.

De opvallende mensen en eisen zijn vertaald in een kader voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BVLV) tijdens de uitvoering. Op basis van dit kader worden stads in de uitvoering verschillende uitvoeringsplannen opgesteld.

- De belangrijkste uitgangspunten:
 - In de uitvoering staat veiligheid voorop. Zowel verkeersveiligheid als op het gebied van calamiteiten en noodsituaties, bouwveiligheid, sociale veiligheid en openbare orde.
 - Alle woningen, winkels en voorzieningen in het projectgebied en de directe omgeving (bureelgebied) moeten bereikbaar te zijn.
 - Alle woningen, winkels en voorzieningen moeten bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.
 - We werken zo snel mogelijk. Waar dit mogelijk is qua omgeving en bredere verkeerscirculatie, sluiten we een brug helemaal af, zodat we deze zo snel mogelijk kunnen vernieuwen.
 - In het Centrum (Rauhuistraat en Rozengracht) moet altijd één rijstrook beschikbaar blijven, onder andere voor nood- en hulpdiensten.
 - Alle winkels, bedrijven en voorzieningen moeten bereikbaar kunnen worden.
 - De tram gaat ongeveer 10 maanden buiten gebruik. Een volledig vernieuwde voertuigcapaciteit zal niet mogelijk zijn, maar waar het nodig en mogelijk is, zal voor vervangend vervoer worden gezocht.
 - We streven ernaar op de hoofdgrachten zo min mogelijk

tegelijk te strekken voor vaarwater, maar voor het haken van de uitvoeringsplanning zal dit een aantal periodes nodig zijn. Hierover worden afspraken gemaakt met nautisch beheer.

- De werkzaamheden zijn veilig en schoon en de omleidingen zijn helder en eenduidig aangegeven.
- Stadsregie heeft een opgesteld 'regulier' reguleren voor de Orije Loper van 2022 tot en met 2024. Dit betekent dat in deze periode op de route Raadhuisstraat-Herengrotenplan verspreid stramingen van met name Orije Loper worden uitgevoerd. Orije Loper wordt niet uitgevoerd op routes die nodig zijn voor omleidingen, moeten wachten tot deze werkzaamheden zijn afgerond. Ook andere projecten die belangrijk zijn voor de stad zijn voor de start van hun werkzaamheden afhankelijk van het tijdstip waar beschikbaar zijn van de corridor Orije Loper. Er moet gewerkt te worden conform de geldende Europese, Nederlandse en lokale wet- en regelgevingen en verordeningen.

Kruis

Omdat veiligheid voorop staat en de ruimte tijdens de uitvoering beperkt is, moeten we in het centrum nog kruisen maken waar soort verkeer de bruggen mag blijven gebruiken. Voor het gebied van het water zijn we in overleg met Programma Haven, om te kijken hoe we het werk zo snel mogelijk kunnen uitvoeren en zo goed mogelijk kunnen faciliteren in het gebied van vaarwater.

Doorsamenwerking tijdens de uitvoering

Met een ecoblog wordt gezocht naar interessante mensen voor foto's & video's tijdens de uitvoering. De hulpbruggen zijn





na afloop van deze werkzaamheden met minimale aanpassingen herbruikbaar bij andere projecten in de stad. Tijdens de uitvoering wordt ingezet op zoveel mogelijk transport per water en gebruik van materialen. Waar mogelijk gebruiken we materialen met een lage milieutoesnelingsindicator.

3.3 Omgevingsprojecten

Nieuwsteijls Voorburgwal

Programma Orije Loper vernieuwt ook de Nieuwsteijls Voorburgwal. De sponnering op de Nieuwsteijls Voorburgwal Noord mag niet tegelijk plaatsvinden met de sponnering op de route Balthasarstraat/Marcatorplein. Voorrijden aan de sponnering moet het spoor op de lading Nieuwsteijls Voorburgwal/Hoofdstraat vernieuwd zijn.

Bruggen en kademuren in de flanken

Programma Bruggen en Kademuren voert op diverse plaatsen in de stad werkzaamheden uit. Werkzaamheden van programma Bruggen en Kademuren worden zorgvuldig afgestemd met de werkzaamheden van Orije Loper.

Vereniging Da Corzakade en verplaatsing woonboten

De kademuren van de hele Da Corzakade worden vernieuwd en de straat opeluur ingericht. Voor deze uitvoering moeten woonboten worden verplaatst. De verplaatsing van de woonboten heeft gevolgen voor de planning voor de vernieuwing van brug 135 en 359. Maar verwachting moeten

veest 1 januari 2023 beide bruggen maximaal 40 aanvaarden dagen beschikbaar zijn voor het verplaatsen van de woonboten met een minimale doorvaartbreedte van 7 meter. De huidige hulpconstructie aan brug 108 moet voor die tijd verwijderd zijn. Voorkoming is dat eind 2022. Brug 108 over de Da Corzakade moet klaar zijn voordat de kademuren van de Da Corzakade worden vernieuwd. Dit staat gepland voor tweede helft van 2023.

Prins Hendrikskade West

De westelijke kant van de Prins Hendrikskade krijgt een nieuwe inrichting. Deze werkzaamheden op de Prins Hendrikskade West moeten worden afgestemd met werkzaamheden van de Orije Loper.

Herinrichting Kinkerstraat

De Kinkerstraat tussen de Bilderdijkstraat en de Koosverbeert krijgt een nieuwe inrichting. Het tramspoor wordt vervangen. Dit werk wordt afgestemd met het werk aan de Orije Loper omdat het de omleiding voor de tram en de bereikbaarheid van het gebied raakt.

In het westelijke deel van de Orije Loper wordt de tram omgelegd via de Kinkerstraat. Voorrijden aan deze omleiding moet het spoor zijn vervangen op de lading Bilderdijkstraat/Kinkerstraat. In overleg met Stadsregie is gekozen of de hele uitvoering van de Kinkerstraat voortdurend aan de TRCN voor Orije Loper kan worden uitgevoerd, en welke maatregelen we nemen om te voorkomen dat uitloop op de Kinkerstraat zal leiden tot een latere start van de werkzaamheden in deels TRCN.



- 01 Nieuwsteijls Voorburgwal
- 03 Verbuwing Nieuwsteijls Voorburgwal 204
- 04 Koosverbeert Noord
- 05 Verbuwing woonboten Da Corzakade
- 08 Snelrijdrijgange
- 10 Werkzaamheden DaCorzakade
- 11 Kinkerstraat
- 12 Gronewald
- 15 Ladingricht kademuren
- 16 Restaurant Westertoren

- 18 Groot onderhoofd Jan van Galenstraat
- 20 Koosverbeert 1,20
- 21 Prins Hendrikskade West
- 22 Bilderdijkstraat Noord
- 24 Singel 280-348
- 25 Marktstraat Zuid
- 26 Kinkerstraat 15-137
- 28 Nieuwsteijls Voorburgwal 1103
- 29 Breuningsgracht 24-95

- 30 Geduldige Nieuwgracht
- 31 Zwaardskade Nieuwgracht
- 32 MPP werk tramspoor
- 33 Corridor Lidingstraat
- 34 Herenboer Lidingstraat/Lidingplein
- 35 Wm. Sonneveld brug

Dere kaart is een levend document. Sommige verkeer en raakvlakken daarmee ook het nummer op de kaart. Dit is de reden dat in de kaart die ook nummers missen, dit betreft de vervallen raakvlakken.





3.4 Aanpak vernieuwing bruggen

Een brug kan op veel verschillende manieren worden vernieuwd. Voor de bruggen van Opleje Loper gebruiken we op hoofdlijnen twee manieren:

1. Vernieuwing terwijl de brug volledig wordt afgebroken (aankpak bij twee bruggen).
2. Vernieuwing terwijl een deel in gebruik blijft (aankpak bij zeven bruggen).

Het vernieuwen van een brug als de brug volledig is afgebroken voor verkeer gaat het zwaar. Bij twee bruggen op onze route is deze aanpak mogelijk omdat er voldoende adequate alternatieve routes zijn voor het verkeer, inclusief nood- en hulpdiensten. Bij de andere bruggen is het nodig om het verkeer er gedeeltelijk op te houden. Daarom vernieuwen we die bruggen in delen.



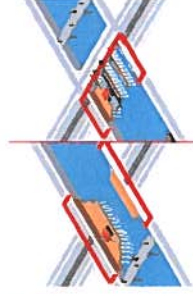
3.4.1 Vernieuwing met volledige afsluiting

Twee bruggen vernieuwen we terwijl we deze helemaal afsluiten.

- In deze aanpak doorlopen we graving drie fasen:
- Fase 0: Voorbereidend werk: hulpbruggen, labels en leidlijnen, verplaatsen woonboten.
 - Fase 1: Vernieuwing van de brug.
 - Fase 2: Tengslagen labels en leidlijnen en aanleg maakveld.
 - Fase 3: Tengslagen monumentale onderdelen, hulpbruggen weg, woonboten terug.

Deze aanpak gebruiken we voor de volgende bruggen:

- Brug 167: Rozengracht / Singelgracht
- Brug 359: Jan Evertstraat / Administratiegracht



Vernieuwen

Verplaatsen labels en leidlijnen naar hulpbruggen



3.4.2 Vernieuwing met deel in gebruik

Zeven bruggen vernieuwen we terwijl we een deel van de brug in gebruik houden.

In deze aanpak vernieuwen we de brug in drie delen: 1/3 zuid, 1/3 midden, 1/3 noord

- Een deel blijft in gebruik voor verkeer.



Tengslagen labels en leidlijnen

- We vernieuwen eerst 2/3 van de brug (deel 1).
- Als 2/3 van de brug vernieuwd is (deel 1), begint de vernieuwing van de overige 1/3 van de brug (deel 2).
- Per brug bekijken we of we in deel 1 de labels en leidlijnen al terug kunnen leggen als we in deel 2 nog bezig zijn met het vernieuwen.

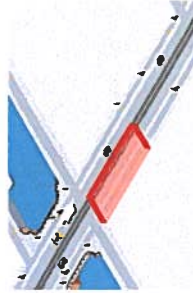
In deze aanpak doorlopen we graving 4 fasen:

- Fase 0: Voorbereidend werk: hulpbruggen, labels en leidlijnen, verplaatsen woonboten.
- Fase 1: Vernieuwing deel 1.
- Fase 2: Vernieuwing deel 2 + veer het lan.
- Fase 3: Waar het lan: deel 1 is klaar, in deel 2: terugleggen labels en leidlijnen en maakveld.
- Fase 4: Tengslagen monumentale onderdelen, hulpbruggen weg, woonboten terug.



Afweiden

- Deze aanpak gebruiken we voor de volgende bruggen:
- Brug 8: Raadhuisstraat / Singel
 - Brug 22: Raadhuisstraat / Heerengracht
 - Brug 104: Westermarkt / Kalingsgracht
 - Brug 43: Westermarkt / Prinsengracht
 - Brug 117: Rozengracht / Lijbaansgracht
 - Brug 135: De Clercqstraat / Boldersteeggracht
- Ook bij de vernieuwing van brug 108 blijft een deel in gebruik. Omdat deze brug al voor een deel is vernieuwd, doorlopen we hier andere fasen.



Vernieuwen labels en leidlijnen, herinrichting straten



3.5 Bruggen en straten

Om de samenhang tussen het werk aan bruggen en straten aan te geven, verlieten we het tracé in drie delen. Op hoofdlijnen werken we in de volgende:

1. Verleggen labels en leidlijnen van bruggen naar hulpbruggen.
2. Vernieuwen van bruggen.
3. Tenvoeggen van labels en leidlijnen in bruggen.
4. Vernieuwen van labels en leidlijnen in de straten.
5. Vernieuwen van de straten.

Per brug die we in delen vernieuwen bekijken we of we de labels en leidlijnen al terug kunnen leggen in het ene deel als we in het andere deel nog bezig zijn met het vernieuwen.

Deel Centrum

- Brug 8, 22, 106, 63, Raadhuisstraat en Rozengracht.
- We werken tegelijk aan de 4 bruggen.
- Er blijft altijd één baan vrij voor verkeer. De tram rijdt niet en we vernieuwen (deels) het spoor.
- Als we aan de bruggen werken, vernieuwen we op de Rozengracht labels en leidlijnen. Aanstaand brengen we hier de nieuwe inrichting aan.
- Als we deel 1 van de bruggen vernieuwen, vernieuwen we op de Raadhuisstraat het tramspoor.
- Het vernieuwen van de labels en leidlijnen op de Raadhuisstraat gebeurt na het terugleggen van de labels en leidlijnen in de bruggen. Aanstaand vernieuwen we hier het maaibed.

3.6 Planning

Op basis van de uitgangspunten en gebieds aanpak hantieren we de volgende voorlopige planning. Deze planning is met nadruk voorbeeld. Van invloed zijn onder andere:

- Benoedigde werkzaamheden aan labels en leidlijnen
- Tijdige verplaatsing woonboten.
- Tijdelijk spoor voor lijn 19 bij brug 135 (t/s 3,7).
- In de velds voortgangrapportage volgt een geactualiseerde planning.

2021

- Plaatsen hulpbruggen.
- Verplaatsen labels en leidlijnen brug 359 en 135.
- Start verplaatsen labels en leidlijnen brug 8 en brug 22.

2022

- Verplaatsen woonboten.
- Vervolg verplaatsen labels en leidlijnen brug 8 en brug 22.
- Verplaatsen labels en leidlijnen brug 106, 63, 117, 167.
- Verplaatsen labels en leidlijnen en vernieuwen brug 108.
- N.l.b. mogelijk start vernieuwen brug 135.

2023

- Afronden verplaatsen labels en leidlijnen.
- Afronden vernieuwing brug 108.
- Start vernieuwen brug 8, 22, 106, 63, 117, 167, (135), 359.
- Mogelijk start werk aan labels en leidlijnen in (enkele) straten.

2024

- Vervolg vernieuwen brug 8, 22, 106, 63, 117, 167, (135), 359.
- Tenvoeggen labels en leidlijnen in bruggen.
- Vervolg TRGN tram gaat weer rijden.
- N.l.b. start werk labels en leidlijnen in (enkele) straten.
- N.l.b. mogelijk start herinrichting (enkele) straten.

2025, 2026

- Afrondende werkzaamheden aan bruggen.
- Herinrichting van straten.
- Tenvoeggen woonboten, weggeulen hulpbruggen.

3.7 Gevolgen voor het Verkeer

De openbare ruimte heeft veel gebruikers: voetgangers, fietsers, beroepsverkeersverkeer, bouwverkeer, autoverkeer, nood- en hulpdiensten, taxi's, bussen, trams en vaarverkeer. Tijdens de uitvoering is er geen ruimte voor iedereen.

Daarom moeten er locaties gemaakt worden. We kiezen voor veiligheid en duidelijkheid met langdurige omleidingen voor deopgevoerd fiets- en autoverkeer. Als de uitvoering dichtbij komt, worden de exacte omleidingen besproken in de BUC-plannen per deelgebied. Hieronder staan de gevolgen voor het verkeer, op hoofdlijnen.

Nood- en hulpdiensten

- Nood- en hulpdiensten worden gefaciliteerd.
- Er vindt afstemming plaats met de brandweerzame Marktstraat.

Tram

- Tussen Raadhuisstraat en Marktplein rijdt ongeveer 16 maanden geen tram, vanaf maart 2023.
- Waar het nodig is mogelijk is, wordt voor vervangend vervoer gezorgd.
- In Wierst rijdt de tram via de Kijkstraat.
- We onderzoeken of we tram 19 kunnen laten rijden op een tijdelijk spoor over brug 135. De gevolgen voor locaties, planning, ritroer en het marktbezoek uitvoering van de Kijkstraat worden in beeld gebracht.

Voetgangers

- Voetgangers kunnen overal komen.
- Ter hoogte van de bruggen maken voetgangers gebouk



van de hulpbruggen. In de straten zorgen we met loopsoorten dat alle te voet toegankelijk blijft.

Fietsers

- Bij de 4 vestelijke bruggen (117, 167, 135, 359) kunnen fietsers de hulpbruggen gebruiken.

Omdat we in het centrum in delen verkeer is beperkt ruimte beschikbaar. Deze zal in ieder geval worden gebruikt door nood- en hulpdiensten en bussen. Er wordt onderzoek of het mogelijk is fietsers en het noodzakelijke verkeer te faciliteren en gepasseerd over de route te laten rijden, waarbij veiligheid het belangrijkste aspect in de afweging is.

Vaarverkeer

- Als we de bruggen vernieuwen, zal het vaarverkeer periodiek gestremd moeten worden.
- De duur en gefaciliteerd van de stroomlijnen worden op dit moment uitgewerkt, uitend in afstemming met Nieuwste beheer van Programma Venen.

Gemonteerd verkeer

- Bij brug 359 en 167 moet verkeer omrijden.
- Omdat we in centrum gefaciliteerd verkeer is beperkt ruimte beschikbaar. Deze zal in ieder geval worden gebruikt door nood- en hulpdiensten en bussen. Er wordt onderzoek of het mogelijk is fietsers en het noodzakelijke verkeer te faciliteren en gepasseerd over de route te laten rijden, waarbij veiligheid het belangrijkste aspect in de afweging is.





3.8 Omgevingsmanagement

De werkzaamheden hebben grote gevolgen voor heel veel (verschillende) mensen. De uitvoering zorgt voor langdurige overlast voor bewoners, ondernemers, verkeer, gebuikers en bezoekers van de stad. Zij hebben jarenlang te maken met opbouwrijzen, herrie, stof, verslechterde beschikbaarheid van hun huis, verlies of homeopgeloof, het gaat niet alleen om de stroom waar we werken, maar ook om de straten in de naastliggende gebieden.

Functioneren van het gebied

Tijdens de uitvoering doen we er alles aan om het gebied te laten functioneren en veilig en zo bereikbaar en herbaar mogelijk te houden. We proberen overlast te beperken en het gebied aantrekkelijk te houden, door:

- Te zoeken naar de juiste balans tussen snelheid en leefbaar en beschikbaarheid.
- Waar zoveel mogelijk te combineren.
- Waar mogelijk maatwerk te leveren waar dat nodig is en kan (bijv. terrassen).
- Te zorgen dat het werkterrein er netjes bij ligt.
- Onze eigen Oranje Kluisbus blijves te laten doen zodat het gebied er netjes bij ligt.
- Te zoeken naar lessen voor lokale evenementjes voor de omgeving of (extra) bezoeken.

Omgevingsmanagement

Draagvlak voor de uitvoering en acceptatie van de overlast worden voor een deel bepaald door hoe we het werk feitelijk uitvoeren. De mate waarin we erin slagen het gebied echt te laten functioneren tijdens de uitvoering. Voor een deel wordt

3.9 Communicatie

- We informeren, nemen mensen mee in wat we doen en betrekken hen waar dat kan.
- We stemmen onze communicatie af op de relevante voor de omgeving, gebuikers van de routes en mensen in de gebieden die mogelijk te maken krijgen met onbediende routes.
- We zorgen dat mensen tijdig op tijd weten wat voor hen relevant is.
- We communiceren op tijd, realistisch, betrouwbaar en open, in heldere taal.
- Betrouwbaarheid in openheid zullen soms op gespannen voet staan. Vanuit de wens betrouwbaar te zijn, geven we liever geen informatie die later niet blijkt te kloppen.

Tegelijkertijd weten we dat echte samenwerking en de complexiteit van de opgave vereisen dat we mensen meemen in wat we doen. Dit vraagt juist om een open houding en ook het delen van informatie die nog niet helemaal zeker is.

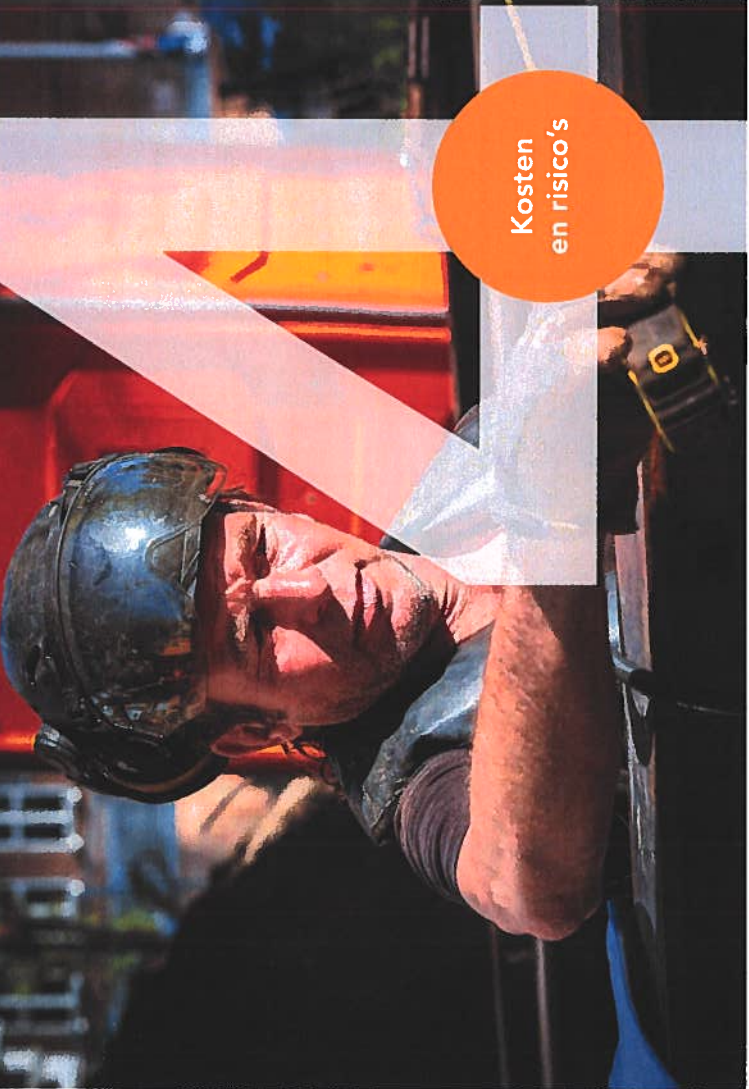
Hoe goed we ook proberen altijd volledig voorspelbaar te zijn, we weten nu al dat dingen anders gaan lopen dan we vooraf hebben bedacht of zouden willen. Dit betekent dat we soms terug zullen moeten komen op eerdere uitpakken. We denken dat het helpt in de acceptatie als mensen begrijpen waarom dit gebeurt.

Naast uitvoeringsinformatie geven we daarom ook informatie die context biedt. Hiernaas hopen we bij te dragen aan begrip. We vertellen waarom we doen wat we doen, wat het oplevert, wat het bijzonder maakt, welke keuzes we maken en waarom.

Communicatiemiddelen

- We zetten verschillende kanalen en middelen in voor verschillende doelgroepen (huis-aan-huis, openbare ruimte, online, (social) media, navigatieapp). We gebruiken de standaard communicatiemiddelen van de gemeente Amsterdam, eigen middelen zoals de maandelijkse digitale nieuwsbrief Oranje Loper en laagdrempelige middelen zoals de BewaKop, waarmee we gemakkelijk contact kunnen hebben met de omgeving, mensen regelmatig op de hoogte kunnen houden van de voortgang, schiedingsinformatie kunnen geven en snel kunnen informeren als dat nodig is.





Kosten en risico's

4. Kosten en risico's

4.1 Budget en dekking

Om verslagen in de aanbesteding en uitvoering zoveel mogelijk te beperken is de lastenraming opgesteld in nauwe samenhang met de markt. De raming heeft betrekking op alle onderdelen, zoals techniek (constructie, landinrichting, bruggen, kabels en leidingen, verhardingen, spoor en andere objecten), de BUC componenten (verkeersmaatregelen, fasing, communicatie, nadeelcompensatie) en de proces- en station (projectmanagement, uitvoeringsoor-bereiding en begeleiding, advies, studie en onderzoek).

De uitvoeringstijd heeft een belangrijk effect op de lasten. Hoe langer er gewerkt wordt, hoe hoger de bijdragen aan lasten. Dit betreft het uur van materiaal, huurwerk, alle uren van de aannemers en begeleiding personeel van gemeente, aannemers en derden en voor een belangrijk deel ook de BUC lasten.

De kwaliteitsborging op de rammingen en planeringen is langzamerhand lijnen georganiseerd:

- Collegiale toets van collega's binnen de organisatie, maar buiten het project.
- Toets door externe deskundigen op het gebied van lasten en planning.
- Toets specifiek op de raming binnen de opdrachtgevende gemeentelijke dienst WAOE.

Onzekerheden

Project Bruggen en Straten van programma Overijse Loper werkt in een laboratorium. In deze samenwerkingsvorm is het vooraf ontwerp en het uitvoeringstippen samen met de

samen met andere aspecten gemaakt. Ook de rammingen zijn tot stand gekomen in deze samenwerkingsvorm. Daarmee is de uitvoeringsovername betrouwbare in de voorbereiding en ontstaan een uitvoerbaar ontwerp, fasing en planning tegen realistische prijzen (geen grote aanbestedingsrisico meer). In de raming is rekening gehouden met posten die op dit moment nog onzeker zijn, zoals:

- Fastringskosten: om de bereikbaarheid te borgen worden bruggen en de straten in delen aangegevoerd en niet in één keer volledig afgevoerd, dit brengt extra lasten met zich mee;
- Langere werkdagen: we beschouwen opslagen om redden nodig 12 uur per dag te werken;
- Nader te definiëren: een reserveering om extra lasten die aan het licht komen bij het verder uitwerken van het ontwerp naar definitief ontwerp en uitvoeringsovername te vervullen;
- Nadeelcompensatie: vergoeding voor eventuele ontzetting van ondernemers als gevolg van de werkzaamheden;
- Benoemde en onbenoemde risico's: de risico's zijn geïdentificeerd, geïdentificeerd en van beheersmaatregelen voorzien. Ook wordt rekening gehouden met risico's die we nog niet hebben geïdentificeerd (onbenoemde risico's). De risico's die we meenemen in deze fase zijn hoger dan wat nodig is voor de gekwalificeerde benoemde en onbenoemde risico's. Beden hierover is dat we ons realiseren dat ondanks de gedragen voorbereiding zich in de uitvoering allerlei onvoorziene omstandigheden kunnen voordoen.

Rammingen en dekking

Met in achtneming van de onzekerheden die er in deze fase nog zijn, denken we vanwege de mate van gedetailleerdheid en het uitvoeringsovername van de ramming, samen met alle onzekerheids- en risico-opslagen een realistische ramming te hebben gemaakt. In de tabel op de volgende pagina staan de lastenramingen per deelproject en per lastenpost. Dit zijn de definitieve VO-rammingen en deze bouwen voort op eerdere SO- en concept VO-rammingen uit de voortgangrapportages van de Overijse Loper.

Voor enkele lasten binnen deze rammingen is voor de straten Raadhuisstraat, Raamgracht, Jan Evertsenstraat en De Carpentierstraat reeds voorafopdragen een budget vastgesteld voor het bestellen van spoorstaven en specifiek voor de Raamgracht, omdat het voorafopdragen al is vastgesteld, ook een voorbereidingsbudget, tezamen voor € 1,6 miljoen.

Kosten bruggen en straten per deelproject en kostencategorie

Kostenpost SSK	Bruggen Overige Loper	Randhoofstraat	Rozengracht	De Cinesstraat	Jan Evertsen straat	Marnixstraat- Rozengracht
Bouwkosten	€ 91.300.943	€ 8.031.697	€ 4.409.485	€ 8.092.582	€ 10.486.583	€ 11.407.777
objectieco's	€ 8.473.326	€ 745.394	€ 427.809	€ 751.045	€ 991.785	€ 1.058.717
engineering	€ 17.107.712	€ 1.374.944	€ 789.142	€ 1.385.387	€ 1.829.460	€ 1.952.923
overige Bijkomende kosten	€ 9.307.412	€ 853.266	€ 453.656	€ 841.022	€ 1.116.775	€ 1.261.690
objectiewaarsijgende risico's en schenke	€ 16.920.099	€ 1.474.713	€ 841.559	€ 1.483.385	€ 1.959.697	€ 2.101.268
totale investeringsramming	€ 143.189.493	€ 12.480.035	€ 7.121.182	€ 12.553.421	€ 16.584.300	€ 17.782.375
reeds in krediet verstraakt	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
aan te vragen krediet	€ 143.189.493	€ 12.230.035	€ 6.871.182	€ 12.303.421	€ 16.334.300	€ 17.532.375

In 2020 is een eerste uitvoeringstendje beschikbaar gesteld voor het functioneel maken van de bruggen van € 7,1 miljoen. Dit krediet is toegekend op basis van een zeer grove raming met grote onzekerheden. Op basis van actuele insichten is een investeringsramming opgesteld. Ook voor de voorbereiding van het terugleggen van de labels en leidingen in de bruggen is een raming gemaakt. Dit brengt de volgende extra kosten met zich mee:

kostenpost SSK	functie vrijmaken nieuw teruggelaten	voorbereiden teruggelaten
bouwkosten	€ 9.772.513	
objectieco's	€ -	€ 2.500.000
engineering	€ 3.053.016	
overige Bijkomende kosten	€ 335.869	
objectiewaarsijgende risico's en schenke	€ 938.602	
totale investeringsramming	€ 14.100.000	€ 2.500.000
reeds in krediet verstraakt		
aan te vragen krediet	€ 14.100.000	€ 2.500.000

De kostenramming is grotendeel en gevalideerd door het externe bureau Turner & Townsend / KGG Bouweconomie. Dit hebben geconcludeerd dat de directe bouwkosten van de bruggen zeer gedetailleerd zijn uitgewerkt voor de VO fase; dat de kosten als representatief en realistisch beoordeeld worden; dat de uitvoeringskosten zeer hoog zijn in relatie tot de totale projectkosten, hoger dan bij referentieprojecten; dat de bouwplaatsten voor bruggen voldoende zijn onderbouwd en dat het risicodomein gestructureerd en actueel is. Voorzeggingskosten van de lancis en expertise van de markt zijn en is er een beter en gedetailleerder beeld van de risico's te maken dan normaal in deze VO fase.

B. Functioneel maken € 14,2 miljoen
In de voorgaande paragraaf over de 1e helft van 2020 is aangegeven dat de basis voor het eerste toegelate krediet (nummer 232/200), bedrag € 7,1 miljoen, een grove raming met grote onzekerheden betrof. Inmiddels is er op basis van actuele insichten een investeringsramming volgens ESK systematisch opgesteld en zijn van een € 4 miljoen hoger te spreken van de aanpak. Deze liggen hoger dan waar rekening mee gehouden is in de grove raming. De totale investeringskosten voor het functioneel maken bedragen € 21,2 miljoen. Het werk is complex. Er is sprake van een groot aantal betrokken partijen. Deze nabehaarden kosten met een het project volgens het principe dat ze niet meer betalen dan wanneer ze het zelf zouden hebben uitgevoerd met hun eigen aanpak. Het project heeft de medewerking van labels en leidinghouders nodig. Daarom is er wordt de komende jaren intensief samengewerkt, ten behoeve van vraagrijke afstemming en coördinatie is een special overleg gestart.

A. Vernieuwing bruggen € 143,2 miljoen
In het huidige ontwerp zijn de locatiespecifieke omstandigheden van de bruggen en uitvoeringsomstandigheden van de aanpak besproken. Dit levert insichten op over kosten die erin de fase daarvoor nog niet waren. Bijvoorbeeld over de benodigde omvang van het vernieuwen van de bruggen (inclusief alle 'vleugels') en de specifieke varianten aan de fundering op deze plaatsen (veel meer palen nodig en bij één brug ook veel langere, vanwege een aanwijzing oergrauw). Deze nieuwe insichten hebben dus betrekking op een grotere scope dan in 2019 was voorzien en hogere BUC-kosten omdat in 2019 nog onvoldoende rekening was gehouden met complexe omgeving van de bruggen, in de verschillende ontwerpfases is een flink aantal optimalisaties gevonden. Tegelijk is het ontwerp verder uitgewerkt en zijn technische issues opgelost. Het beste scenario van werkzaamheden en vermeden van optimalisaties vallen daarom weg tegen de kosten die voortvloeien uit het oplossen van problemen in technische complexiteit en voortdurend ruzie.

Binnen dit platform vindt afstemming plaats met labels- en leidinghouders over de uit te voeren werken in de onder- en bovengrond. Gemeente en labels- en leidinghouders hebben inmiddels voor de fase functioneel maken samenwerkingsovereenkomsten gesloten. In deze overeenkomsten zijn afspraken vastgelegd over de samenwerking om op kosten- en tijdsplanning wijke het project vlot en soepel te laten verlopen en de overlast voor de omgeving te beperken. In de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen wat de bijdrage van de labels- en leidinghouders is in de begrote kosten van het project.

De verwachting is dat de bijdrage van deze partijen circa € 5 miljoen zal zijn. Er wordt nog onderhandeld over een hogere bijdrage. Het eerder toegelate krediet van € 7,1 miljoen is ontoereikend. Er is behoefte aan aanvullend krediet voor functioneel maken benodigd van € 14,1 miljoen.

C. Voorbereiden terugleggen labels en leidingen € 2,5 miljoen
Er wordt tevens voorbereidingsgeld aangevraagd voor de volgende fase fase 1b terugleggen labels en leidingen in de bruggen te € 2,5 miljoen. De aanvraag van het uitvoeringskrediet voor die fase wordt op een later moment aan het gemeentebestuur voorgelegd, daarvoor zijn nog middelen beschikbaar in de aangevraagde kredietramming. In de volgende fase fase 1b) worden de labels en leidingen teruggelegd in de bruggen vóór de verengingstijp. Met de labels- en leidinghouders is er wordt de komende jaren intensief samengewerkt, ten behoeve van vraagrijke afstemming en coördinatie is een special overleg gestart.



Nog geen kredietaanvraag voor de uitvoering van het terugleggen van labels en ledingen
 In de meerjarenonderzoek van de totale kosten voor de brug- gen Orypse Loper is een aanvraag gedaan voor het terugleg- gen van labels en ledingen. De kosten zullen echter nog geen deel uit van het voorliggende uitvoeringsbudget, omdat ze nog verder moeten worden onderhouden door een ontwerp. Rond de jaarafsluiting 2022/2023 zal er nog een uitvoering- krediet worden aangevraagd voor het terugleggen van de labels en ledingen voor naar verwachting € 9,6 miljoen.
 De dekking die nog voor dit krediet beschikbaar is wordt voor een deel in dit uitvoeringsbudget ingezet voor de stroom omdat daarvoor de raming en de dekking nog niet sluitend zijn. Voorzichtig aan de kredietaanvraag voor het terugleggen van labels en ledingen in de bruggen begin 2023 zal dit salaris moeten zijn opgelost. Om de gemeen- raad daarbij niet voor een voldoende feit te stellen wordt voorgesteld aan de derde tranche van de gunning, verwacht eind 2022, nagagaan of het begrotingsartikel individueel tot nul is gereduceerd.

**Dekking kredietaanvraag
 bruggen en labels en ledingen**
 De onderzochte dekking voor de bruggen inclusief het functioneel maken van de kredietreservering bruggen Orypse Loper van totaal € 116,0 miljoen. Daarin is, na afrek van al verboden kredieten, nog € 79,6 miljoen beschikbaar voor dekking van voorliggend krediet, rekening houdend met een voorliggend salaris van circa € 0,75 miljoen op het krediet van de hulpbruggen, voornamelijk vanwege maatregelen op het gebied van lagere bouwplaatkosten. Voor de totale aanvullende dekkingsoverheffing is een reservering gemaakt

binnen de beschikbare kredietreserveringen van programma Bruggen en ledingen van € 85,0 miljoen. Het voorliggende krediet wordt voor een bedrag van € 75,2 miljoen daartoe gebruikt (bruggen en aanvulling functies) maken. De resterende dekking van € 5 miljoen wordt gebruikt door een bijdrage van de label- en ledingsbedrijven in de kosten voor het functioneel maken.
 De dekking is derhalve als volgt opgebouwd:

dekking	bruggen en labels en ledingen
Krediet reserve	€ 79.605.000
Aanvullend kredietreserverie	€ 75.184.493
SMF	€ -
VRA	€ -
K&L	€ 5.000.000
OVL	€ -
MVP	€ -
Totaal	€ 159.789.493

Dekking krediet bruggen en labels en ledingen

4.1.2 Kredietaanvraag deel straten
 De aanvraag van het stranddeel bestaat uit drie onderdelen:
 A. Raadhuisstraat - Rozegracht € 18,2 miljoen
 In de 2e Voorjaarsopponering Orypse Loper van begin 2021 is de voorlopige raming van Raadhuisstraat - Rozegracht opgenomen voor een bedrag van € 23,7 miljoen. Dit bedrag is geschatteerd op basis van het afgeronde voorwaartse werk- taanplan in de integrale raming met de bruggen en komt nu uit op € 23,8 miljoen. De kosten voor fase 2 ad € 4,2 miljoen en de needs in krediet verstrekt € 1,1 miljoen fase 3
 Rozegracht en deel sportterrein vormen geen onderdeel van het voorliggende kredietvoorstel ad € 18,5 miljoen.
 De gemeente ging uit van een hogere bijdrage van de VRA. Er restant daarom nog een dekkingstekort. Omdat de straten in samenhang met de bruggen worden uitgevoerd is er rekening gehouden met hogere kosten voor fasseringen. Dit zijn kosten die worden gemaakt omdat het gebied niet in één keer wordt aangeplakt, maar in relatie met de bruggen gefaseerd wordt uitgevoerd, maar in relatie met de bruggen gefaseerd wordt uitgevoerd om de betaalbaarheid te borgen. Verwagde relatieve dekking van het resterende tekort van € 1,6 miljoen blijkt uit de 'bruggen' middelen die gereserveerd zijn voor het terugleggen van de labels en ledingen.

B. Jan Evertsenstraat - De Clercqstraat € 28,6 miljoen
 In de 2e Voorjaarsopponering Orypse Loper van begin 2021 is de voorlopige raming van Jan Evertsenstraat - De Clercqstraat opgenomen voor een bedrag van € 33,2 miljoen. Dit bedrag is geschatteerd op basis van het afgeronde voorwaartse werk- taanplan in de integrale raming met de bruggen en komt nu uit op € 31,6 miljoen. Het verschil zit met

name in de ruime uitbreiding van het ontwerp en een andere toedeling van de BUCV kosten. De kosten voor fase 2 ad € 2,5 miljoen en de needs in krediet verstrekt € 0,5 miljoen (deel sportterrein) vormen geen onderdeel van het voorlig- gende kredietvoorstel ad € 28,6 miljoen. De gemeente ging uit van een hogere bijdrage van de VRA. De gemeente is hiervoor nog in gesprek met VRA. Er restant daarom nog een dekkingstekort. Ook voor Jan Evertsen - De Clercqstraat wordt dat er rekening is gehouden met hogere fassering- kosten en daarom tekort en we het resterende tekort van € 1,8 miljoen blijkt uit de 'bruggen' middelen die gereser- veerd zijn voor het terugleggen van de labels en ledingen.

C. Kraaijpoort Marnestraat - Rozegracht € 17,8 miljoen
 Voor Kraaijpoort Marnestraat / Rozegracht is recent het voorwaartse werk- taanplan afgesteld op het ontwerp van de Orypse Loper bruggen en straten. Het project maakte oorspronkelijk onderdeel uit van de Binnekring, waar het project nog uitging van een beperkte scope en beperkte risicocomplex. Door het samenbrengen van de projecten komt een deel van het spoor op de bruggen voor rekening van het maakweldproject en worden er hogere risicomarges toegepast. In de dekking was voor dit project rekening gehouden met € 10,4 miljoen. Een deel van het tekort wordt opgevangen door een ruim hogere bijdrage van de VRA. Het resterende tekort van € 4,4 miljoen dekking van voornamelijk uit de 'bruggen' middelen die gereserveerd zijn voor het terugleggen van de labels en ledingen. Ook voor het terugplaatje dat er rekening is gehouden met hogere fasseringkosten.

Dekking kredietaanvraag straten
 De dekking komt voornamelijk uit het Stadslijk Mobiliteits- fonds en uit een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam. De VRA heeft een subsidie-indicatie afgegeven o.b.v. voorliggende plannen en ramingen. Het Dagelijks Bestuur van VRA heeft de maakweldproject Rozegracht, Raadhuisstraat, De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat gereserveerd naar de planuitvoeringsfase. Daarnaast is voor Kraaijpoort Marnestraat / Rozegracht een indicatie afgegeven op basis van het voorwaartse werk- taanplan. Dit houdt in dat er nog een beoode- ling van de ramingen leunt vooruit de projecten worden gereserveerd naar de realisatiefase. De vermindering is dit in de ontwerpfase nog een aanvulling vormt op de dekking vanuit VRA. Daarnaast wordt bijgedragen door de label- en ledingsbedrijven, het meerjare uitvoeringsprogramma tramlijn en VACOR Orypse Verlichting. Omdat de ramingen van de straten en de beschikbare kredietmiddelen van VRA en SMF nog niet tot volledige dekking leiden gebruiken we daarvoor voorafslag € 7,8 miljoen van de € 9,8 miljoen beschikbare dekking voor het terugleggen van de labels en ledingen. Er worden echter nog enkele aanvullingen in de dekking voor de straten verwacht. Met de Vervoerregio Amsterdam wordt, in de vervolgfase op basis van de DO raming, over een aanvullende bijdrage in de fasseringkosten, de indicatie kosten en inderefering gesproken.

Daarnaast ligt het voor de hand om een extra bijdrage uit het SMF te vragen voor het onderdeel Kraaijpoort Marnestraat / Rozegracht. Met de label- en ledingsbedrijven vindt nog afstemming plaats over hun bijdrage in de label- en ledingskosten. Daarnaast loopt er nog een aanvraag van

€ 3,5 miljoen voor dekking in het kader van SHP Bovenwells Groen voor een bijdrage aan de hoofdboomstructuur, daarvoor wordt naar verwachting in februari 2023 besloten. De resterend benodigde dekking voor het nog aan te vragen krediet voor het terugleggen van de labels en ledingen in de bruggen wordt aan de raad voorgelegd bij de begroting- behandeling 2023. Mocht dat alle niet liden tot aanvullende dekking dan moet er (tijdelijk) worden afgeschuld binnen de Orypse Loper projecten (rekening houdend met de beschikking van Kraaijpoort Marnestraat, groen, betaalbaarheid) of binnen SMF projecten worden gereserveerd.

De dekking is derhalve als volgt opgebouwd: zie tabel op de volgende pagina's.



doelgroep	Radihuistraat	Rozengracht	De Clercqstraat	Jan Evertsen straat	Kouipunt Maniustraat Rozengracht
Krediet reserve	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Aanvullend kredietreserve	€ 215.402	€ 1.371.645	€ -79.209	€ 1.919.620	€ 4.356.585
SMF	€ 5.352.495	€ 2.769.660	€ 6.068.583	€ 7.242.933	€ 3.477.884
VWA	€ 4.683.400	€ 1.857.850	€ 5.215.450	€ 6.809.400	€ 6.100.000
K&L	€ 488.241	€ 122.400	€ 168.300	€ 232.050	€ -
OVL	€ 130.297	€ 130.297	€ 130.297	€ 130.297	€ 95.906
MVP	€ 1.340.000	€ -	€ 800.000	€ -	€ 3.750.000
Totaal	€ 12.230.035	€ 6.271.652	€ 12.303.421	€ 16.334.300	€ 17.782.375

Op hoofdlijnen de kosten en de bijdragen worden op de stratenonderdelen momenteel een begrotingsartikel verwerkt van € 7,0 miljoen en op het bruggedeelte een begrotingsartikel van € 2,2 miljoen. Geleidelijk komt dit uit op € 5,5 miljoen. Voorafgaand aan de kredietovername voor het terugkopen van labels en bijdragen in de bruggen begin 2023 zal dit tekort moeten zijn opgelost. Om de gemeenteraad daarbij niet voor een voldongen feit te stellen wordt voortgaand aan de derde tranche van de gunning, verwacht eind 2022, negegaan of het begrotingsartikel inderdaad tot nul is gereduceerd.

Verifiëren mee- en tegenvallers
We verwachten onzekerheden op te kunnen wegen binnen het budget. Verwege de corridor-aanpak zijn afwijkingen, daarmee risico's niet altijd goed per deelproject te onderscheiden. Daarom verwelken we mee- en tegenvallers binnen de kredieten / budgetten voor bruggen en straten.

Inpassing in de gemeentebegroting
De bruggen worden afgeschreven in 50 jaar, de wegen in 25 jaar. De kosten van nuts en afvalinzameling worden opgenomen als kapitaalkosten in de gemeentebegroting.

Verstrekte voorbereidingsmiddelen en kredieten
De volgende voorbereidingsmiddelen en kredieten zijn reeds verstrekt:

- Kosten Radhuistraat, Rozengracht, Jan Evertsenstraat en De Clercqstraat / om fase 2 ad € 6,7 miljoen (VWA 3,2 miljoen, SMF 3,5 miljoen).
- Voorbereidingsmiddelen Rozengracht fase 3 ad € 0,6 miljoen (SMF)
- Uitvoeringsbudget bestelling spoortrassen straten Oude Loper ad € 1,0 miljoen (SMF).
- Voorbereidingsmiddelen vernieuwing bruggen ad € 21,95 miljoen (kredietreserve bruggen).
- Uitvoeringsbudget hulpbruggen ad € 6,1 miljoen (fondseigen bruggen).
- Uitvoeringsbudget (recreatie)straten ad € 7,1 miljoen (fondseigen bruggen).

4.2 Risicoreserve en onzekerheid

4.2.1 Een risicoreserve
Alle risico's voor het vernieuwen van Bruggen en Straten Oude Loper (corridor Palais - Mercatorplein) zijn opgenomen in één integraal risicoreserve en opgenomen in een aparte risicoreserve. Voor de werkzaamheden aan de labels en leidingen in de bruggen is er een apart risicoreserve en een aparte risicoreserve.

De risico's zijn gekwantificeerd in tussentijdse oorzaken en meerdere gevolgen, waaronder geld en tijd. Dit leidt tot een verstrekte reserve per risico (naar maat) en de som daarvan leidt tot de verstrekte reserve van het hele risicoreserve. Dit is de verstrekte reserve van de benoemde risico's. We zijn ons bewust van het feit dat we niet alle risico's vooraf kunnen bedenken, al op de juiste waarde kunnen schatten. Daarom wordt er rekening gehouden met 'onbenoemde' risico's. Daarvoor meer bij het onderdeel risicoreserve.

4.2.2 Uitvoeringsrisico's en Bouwteam
In een traditionele projectvoorbereiding bereikt de gemeenteraad het werk voor met een ingevuld bureau. Daarbij worden uitvoeringsrisico's van het project niet meegenomen in de voorbereiding of de uitvoering. Dit kan tot vertraging of de overname van het project leidt tot vertraging of de overname van het project.

Uitvoeringsplannen zijn gezamenlijk opgesteld. Hierdoor is de risicoanalyse gebaseerd op het gekwantificeerde risicoreserve (naar maat) plus een component van 30% voor onbenoemde risico's (ofwel 70% = benoemd, 30% = onbenoemd).
Hieronder staat tot welke risicoreserve beide benoemde risico's zullen leiden.
Risicoreserve a.b.v. percentages:
Volgens de richtlijnen/voorschriften van Gemeente Amsterdam benoemd bij VO-voelvoelvoelvoel (PWS-voor de) bij de basispercentages het volgende worden aanhouden:
10% objectieve risicoreserve
12,5% objectieve risicoreserve
over de totale kosten

Wet nu voorligt is een Voorlopig Ontwerp van de bruggen en straten. Door het betrekken van de aannemers is het detailniveau van de ontwerpen en de kennis over de uitvoeringsmethode verder dan in een traditionele voorbereiding. Zo ligt er een nauwkeurigere capaciteitsraming voor de uitvoeringsorganisatie en zijn er al locaties gemaakt over de manier waarop de bruggen worden vernieuwd. Dit neemt niet weg dat er nog wel een ontwerp te maken is, naar een DO en een VO.

4.2.3 Risicoreserve

In een reguliere kostenraming wordt in een VO fase een percentage opgenomen voor risico's. In deze fase is een percentage van 10% voor objectieve risico's op de bouwkosten en hoger ligt dan gebaseerd op de gemeenteraadsrisico's.

12,5% voor objectieve risico's de richtlijn, of een risicoreserve gebaseerd op het gekwantificeerde risicoreserve (naar maat) plus een component van 30% voor onbenoemde risico's (ofwel 70% = benoemd, 30% = onbenoemd).
Hieronder staat tot welke risicoreserve beide benoemde risico's zullen leiden.
Risicoreserve a.b.v. percentages:
Volgens de richtlijnen/voorschriften van Gemeente Amsterdam benoemd bij VO-voelvoelvoel (PWS-voor de) bij de basispercentages het volgende worden aanhouden:
10% objectieve risicoreserve
12,5% objectieve risicoreserve
over de totale kosten

Totaal
€ 23.110.344
€ 35.544.420

Risicoreserve a.b.v. gekwantificeerd risicoreserve:
Volgens de richtlijnen/voorschriften van Gemeente Amsterdam is een verhouding van 70% benoemd en 30% onbenoemd passend bij VO-voelvoelvoelvoel. Verwachting: waarde voor het gehele risicoreserve is € 16,3 miljoen. Met een 70/30 verhouding komt dit uit op € 23,3 miljoen euro. Zo berekend overzicht, met inschatting per deel-SSC.
Op basis van deze twee benoemde risico's blijft de risicoreserve gebaseerd op de percentages € 12,2 miljoen hoger ligt dan gebaseerd op de gemeenteraadsrisico's.



Bestuursrecht - Aanvullende informatie - 019-379-138-116, afgedrukt: 15-09-2025 08:55

ingepast per deel SSK	verwachtingswaarde betroemde risico's (=70%)	onbetroemd deel (=30%)	totaal
risico's Bruggen	€ 13.759.558	€ 5.896.953	€ 19.656.511
risico's Maasveld De Cluypstraat	€ 664.958	€ 284.782	€ 949.740
risico's Maasveld Jan Evertsenstraat	€ 695.016	€ 297.864	€ 992.880
risico's Maasveld Raadhuisstraat	€ 188.823	€ 80.924	€ 269.747
risico's Maasveld Rozengracht	€ 144.903	€ 62.101	€ 207.005
risico's Marnixstraat-Rozengracht	€ 871.617	€ 373.550	€ 1.245.168
verwachtingswaarde van heel risicosloster:	€ 16.324.875	€ 6.996.375	€ 23.321.250

Het verschil vertoont we uit het feit dat we verwachten dat in het ontwerp en de gekozen uitvoeringsmethode al een groot deel van de risico's is beheerd.

Daarom maken we ook een vergaaf met de gemeentelijke richtlijn voor risicoslosteringen in een DO fase, immers het huidige VO is al veel verder uitgedetailleerd dan een VO in een traditionele voorbehandeling. Bij de fase hoort een percentage van 7,5% voor objectieve risico's, of een risicoslostering van 10% voor objectieve risico's, of een risicoslostering gebaseerd op het geïdentificeerde risicosloster (naar maal geldigheid) plus een component van 20% voor onbetroemde risico's (totaal 80% = betroemd, 20% = onbetroemd).

€ 20.550.000, op te kunnen vangen als deze volledig optreden. De risicoslostering is ook voldoende om de vijf risico's met grootste kans van optreden op te kunnen vangen als deze volledige optreden: € 8.875.000

Advies Turner Townsend / IQG:
Turner Townsend / IQG adviseert uit zekerheidsoverwegingen de benaderingswijze op basis van de VO percentages voorlopig te handhaven en pas over te gaan naar een risicoslostering gebaseerd op het geïdentificeerde risicosloster nadat het bureau veel aan dat een risicosloster van circa € 30,5 miljoen zou vertoont (ongeveer het gemiddelde tussen de huidige percentage benadering en de geïdentificeerde risico's).

Overige onbetroemde risico's:
In de paragraaf budget en raming is al aangegeven welke onbetroemde risico's er in de raming naast de risicosloster zijn opgenomen, zoals leenrijgzaamheden, opslag voor langere werkdagen, nader te detaileren, risicoslostercompensatie en een onbetroemde marge op hoeveelheden en prijzen (verschil-ving).

PSO of PAS?
De raming voor bruggen (€ 143,2 miljoen) en straten (€ 64,5 miljoen) is probabilistisch doorgerekend en komt totaal uit op € 209,7 miljoen. Dit is uiteraard het deel voor functievoorziening (€ 114,4 miljoen), omdat hiervoor reeds in het kader van het kader zijn en uiteraard het voorbehandelingsbudget voor het herafgeven van de tabellen en heldingen (€ 2,5 miljoen), omdat het daarbij alleen nog gaat om voorbehandelingskosten van het kader. De totaal van deze ramingen is € 226,6 miljoen.

ingepast per deel SSK	verwachtingswaarde betroemde risico's (=80%)	onbetroemd deel (=20%)	totaal
risico's Bruggen	€ 13.759.558	€ 3.439.889	€ 17.199.447
risico's Maasveld De Cluypstraat	€ 664.958	€ 166.239	€ 831.197
risico's Maasveld Jan Evertsenstraat	€ 695.016	€ 173.754	€ 868.770
risico's Maasveld Raadhuisstraat	€ 188.823	€ 47.206	€ 236.028
risico's Maasveld Rozengracht	€ 144.903	€ 36.226	€ 181.129
risico's Marnixstraat-Rozengracht	€ 871.617	€ 217.904	€ 1.089.522
verwachtingswaarde van heel risicosloster:	€ 16.324.875	€ 4.081.219	€ 20.406.094

daarvan is al eerder € 1,6 miljoen in budget verstrekt, daarmee komt het huidige budget op € 226,7 miljoen. Het probabilistisch doorgerekend houdt in dat op de hoeveelheden en prijzen in de raming een bandbreedte is meegenomen. Door middel van een zogenaamd Monte Carlo Simulatie worden er 10.000 mogelijke uitkomsten van de raming berekend, op basis van die bandbreedtes. De probabilistische raming is het gemiddelde van die 10.000 ramingen; een waarde die dicht tegen de PSO norm aanzit (dat is een waarde met een kans van 50% op een andere- of oververschijding). Dit is de standaardvorm voor financiële realisatie van de hele projectopstelling. Het kan tot grote verschillen hebben dat er gekozen moet worden voor het niet uitvoeren van andere projecten of het niet uitvoeren van delen van de Oranje Loper. Een van de oorzaken daarvan is dat in de verstrekte middelen voor het Programma Bruggen en Kades er geen mogelijkheid ligt om een programmaovername aan te brengen. Dit komt

Daarom maken we ook een vergaaf met de gemeentelijke richtlijn voor risicoslosteringen in een DO fase, immers het huidige VO is al veel verder uitgedetailleerd dan een VO in een traditionele voorbehandeling. Bij de fase hoort een percentage van 7,5% voor objectieve risico's, of een risicoslostering van 10% voor objectieve risico's, of een risicoslostering gebaseerd op het geïdentificeerde risicosloster (naar maal geldigheid) plus een component van 20% voor onbetroemde risico's (totaal 80% = betroemd, 20% = onbetroemd).

doordat het programma voor 2021 en 2022 middelen heeft toegewezen gekregen voor het uitvoeringsprogramma.

Met een kans van 50% wordt het Bouwteam meer uitgedaagd (meer dan bij kans voor PAS) de opgave tegen een marktconforme prijs op te lossen. We gaan ervan uit dat het Bouwteam met een beperkte maar realistisch taakstelling budget beter wordt uitgedaagd te kunnen tot kosten-officiële oplossingen.

Saaiende PAS
Met deze Paswaarde wordt ca. € 2,5 miljoen meer gesaneerd dan bij de PSO raming van € 209,7 miljoen inclusief

€ 35,5 miljoen aan risicoslostering. Hiermee is een grotere zekerheid dat de Oranje Loper afgerond wordt binnen het budget (85% versus 50%) en wordt de kans vergroot om onvoorzienbare tegenvallers op te vangen. De onbetroemde marge is immers groter dan bij PSO.

Advies aan audit project De Entree en Commissaris
Chielke Constructies
In de adviezen van Duifhuis en AT Osborne naar aanleiding van de audit op het project De Entree (naar weergegeven in de realisatie van 24 juni 2021) en vanuit het Commissaris Chielke Constructies zijn onbetroefde gebieden om bij grote projecten te overwegen een extra maatschappelijke toetsing in de audit van de Entree te laten van de aanbesteding "nieuwe bij het uitvoerings- en realisatiebudget van budget met een hogere kans van slagen, bijvoorbeeld een kans van 85% (PAS)".



Het Commissariaat Civiele Constructies (CCC) geeft aan verzoeken te hebben in de gemeentelijke aanpak met aanpak in een Bouwteam en advies van de gemeente gezonde marge op te nemen voor onvoorziene omstandigheden, een robuuste risicoverzekering die maakt dat het project behaart de uitvoering in kan. Meer specifiek over de vraag van P50 of P85 zegt CCC het volgende:

- Om voldoende buffer te hebben voor de spandingen, de voortdurende risico's en onvoorziene risico's is het bij projecten gebruikelijk om de P85-waarde te hanteren. Dit wil zeggen dat met een betrouwbaarheid van 85% de afmeting gebouwd kan worden en het budget niet wordt overschreden. Vervolgens wordt er nog een kans van 15% dat er wel een overvloedige overmaat. De onderstaande overzichten hebben gebeld tot nu toe advies van het project Orije Luper.
- Het project bereikt zijn op dit moment nog niet in de DO-fase maar de bouwaanpak Plus fase (VO+).
- Het project is geen nieuwbouwproject, maar een renovatieproject (je weet niet wat je tegen kunt komen).
- Er zijn nog diverse onbekende omstandigheden;
- Er zijn veel interacties met de nutsbedrijven;
- De corridor heeft te maken met een gevoelige omgeving.

Een alternatief is om het project P50 budget mee te geven en dat zij voor overzichtelijke risico's kan bij de 'bank' (lees: risicobuffer op programme- of portfolioniveau) met een goede argumentatie dat het een voortdurend risico van de lijst is. Dit heeft twee voordelen: 1) een rem op uitgaven 2) een leerprijs hoe het komt dat het fout gaat.

Voor de corridor Orije Luper zijn de opgenomen buffers in de raming toereikend met een P50 norm. De raming voor de corridor Orije Luper is samen met de benodigde aanpak eerste officieel) en daarmee realistisch. Bovendien is de op normpercentage opgenomen risicoverzekering in de raming aanzienlijk hoger dan een risicoverzekering op basis van de gekwantificeerde risico's. De verwachting is dat de risicoverzekering meer tegenwoordig kan openen dan verwacht op basis van de risico-inventarisatie plus de opslag voor onvoorziene risico's. Afhankelijk van de benadering is de extra buffer benoemd de gekwantificeerde risico's (benoemd en onbenoemd) circa € 12 miljoen.

Inkomsten met scenario 1 (raming met grondslag P50). Inhoudelijk risico's in een risicoverzekering. Voorstel is om het bedrag voor de Orije Luper nu te versieren op basis van de probabilistische (P50) waarde. De redenen daarvoor zijn als volgt. De raming voor de corridor Orije Luper is samen met de benodigde aanpak eerste officieel) en daarmee realistisch. Bovendien is de op normpercentage opgenomen risicoverzekering in de raming (€ 35,5 miljoen) aanzienlijk hoger dan een risicoverzekering op basis van de gekwantificeerde (benoemde en onbenoemde) risico's (€ 23,3 miljoen). Er is dus een extra buffer van circa € 12 miljoen.

Daarbij komt dat het Bouwteam met een P50 waarde meer uitgedaagd wordt te komen tot kosten-efficiënte oplossingen. Indien er zich in een later fase toch functionele tegenvalers voordoen, wordt dit in eerste instantie opgenomen binnen de actualisatie.

risicoverzekering van het uitvoeringstraject. Als dit overlopende blijft, wordt dit gecompenseerd door het egaliseren van over- en onderbiddingen; voor de maakselprojecten binnen het Stedelijk Mobiliteits Fonds en de bijlage van de Vervoertag; en voor de bruggen binnen het programma-licentie; en voor de bruggen binnen het programma-licentie van programma Bruggen en Kademuur. Voor de laatste bron is het dan noodzakelijk dat er vertrichte middelen langdurig beschikbaar zijn. Voor nu is er dekking tot eind 2022 voor het programma Bruggen en Kademuur.

Het college heeft het voornemen om op programma-licentie niveau (programma 2) functionele tegenvalers van de Orije Luper en andere grote projecten te kunnen versieren door het ontwikkelen van portfolierisico's.

We houden het gemeentebestuur op de hoogte van de ontwikkelingen rond de aanbesteding- en risicoverzekering corridor Orije Luper door middel van halfjaarlijkse voortgangrapportages vanuit de regeling nationale projecten (RNP).

Aanpak risicoverzekeringen

De aanpak vanuit het Bouwteam Bruggen en Straten is om op dit moment de risicoverzekering te baseren op de traditionele wijze, met 10% object-licentie op 12,5% objectoverlopende risico's. Dit ondanks de verwachting dat we met de Bouwteam samenwerking inmiddels al veel uitvoeringstrisico's hebben beheerst in de voorbereiding. We adviseren dit te behouden op het advies van TRT / ICG en de commissie Veerman, omdat we onderkennen dat het project zeer complex is en er ook nog veel onbekendheden zijn. Na de DO fase (voor contractering) gaan we de risicoverzekeringen actualiseren.

objectgebonden risicoverzekering	objectoverlopende risicoverzekering	total
risico's Bruggen	€ 8.473.326	€ 15.783.674
risico's Maanveld De Clercqstraat	€ 751.045	€ 1.383.754
risico's Maanveld Jan Evertsenstraat	€ 991.785	€ 1.828.075
risico's Maanveld Raadhuisstraat	€ 745.394	€ 1.375.665
risico's Maanveld Rozengracht	€ 427.809	€ 785.037
risico's Marnixstraat-Rozengracht	€ 1.058.717	€ 1.940.138
total	€ 12.448.076	€ 23.116.344
		€ 35.544.420

Advisie verdeling van de risicoverzekering per deel-SSC zie tabel hierboven.

4.2.4 Organisatie risicomanagement

Risicomanagement vindt plaats op het niveau van het programma en op het niveau van de projecten binnen het programma. Het risicomanagement brengen we risico's in kaart en kwantificeren deze. Met behorende maatregelen zorgen we dat we ze beheersen. Bij ons risicomanagement betrekken we ook de externe deskundigen, met expertise op een bepaald gebied, zoals Cras (adviesbureau op het gebied van geotechniek, geohydrologie en bodem) en Tak (restauratie-architect). De risico's vormen de basis voor de risicoverzekering in de raming en risicobuffer in de planning. De risicodossiers zijn door Tunesi/Torremed / ICG (adviesbureau kostenbeheering) en bij de werken gebouwd. Elk half jaar informeren we de raad over de risicobeheering in de voortgangrapportage.

4.2.5 Belangrijke risico's

Calamiteit lade of lading Orije Luper Verzanding of verontreiniging van gebouwen omdat de staat van de bruggen en aangetaste lades slechter is dan verwacht. Gevolgen zijn vertraging, ingeschaalde en extra kosten. Beheersmaatregelen: Monitoring en dosalenorming van lades en bruggen inclusief bewegingsregistratie door een extern bureau (zien meten, een geofonischheidsregistratie) en met Programma Bruggen en Kademuur, kunnen schakelen in uitvoeringstrisico's of bruggen/landmuur en het stabiliseren van een C&B-verstoring (voor materiaal schade op de bouwplaats).

Beheersmaatregelen: We onderhouden nauw contact met voorspellingsbureaus en omwonenden en met raadslichaal. We zijn transparant in de communicatie omtrent komen en geven een heldere onderbouwing van de reden van lap of verplaatsing. We bezetten in de voorbereiding en in de realisatiefase een bomspecialist, Beulavor. nieuw en escaleren tijdig wanneer nodig. We stellen de verslagen t.v.v. Het Lokaal Spoor (MLS) tijdig vast met OVB, MET en VBA, en nemen een reële doorlooptijd voor het vergoedingsproces in planningen op.

Stad op dit tijdschema uitvoering Met kan zijn: dit door de werkzaamheden de bouwcyclustaf overlopende is, dat het naastliggende gebied op laat





5. Organisatie en tegenspraak

5.1 Organisatie

Programma Oranje Loper werkt in een programmaorganisatie waaronder drie projecten vallen:

- Nieuwzijds Voorburgwal van Koningsplein tot Merstaalgracht.
- Bruggen en Straten (de corridor: negen bruggen plus muismaden van Raadhuisstraat tot Mercatorplein).
- Kabels en Ledingen, als werkzaamheden voor het verleggen en terugleggen van de kabels en ledingen in de corridor.

In deze drie projecten is in de voorbereidende fase (gedeelte) gewerkt in bouwfases, een aanbestedingsnorm waarin inhoudelijk wordt samengewerkt met aannemers en waarbij de kennis van de markt intensief is betrokken. In de plannings- en voorbereidingsfase. De verwechting is dat hierdoor de kosten en risico's en ook de planning en faseering scherper ingeschat zijn. Met als resultaat technisch uitvoerbare ontwerpen, met een realistische kostenramming en een realistische uitvoeringsplanning/faseering.

Organisatie programma tijdens uitvoering

Het programma Oranje Loper werkt onder de ambtelijke verantwoordelijkheid en aansturing van een Ambtelijk Oordrachtsgever. De programmaorganisatie bestaat uit een programmamanager, een strategisch omgevingsmanager, een strategisch communicatiebeheerder, manager programma-beheering en projectcoördinator. De uitvoering van de projecten Nieuwzijds Voorburgwal, Bruggen en Straten, Kabels en Ledingen gebeurt onder leiding van de project-

managers voor deze projecten, binnen de leiders van de opdracht per project.

Het programma ondersteunt en adviseert de ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgevers. Het programma zorgt ervoor dat er gewerkt wordt in een eenduidige aanpak vanuit het 'merk' Oranje Loper naar omgeving en bestuur en dat het programma Oranje Loper als geheel beheerd en gecontroleerd wordt uitgevoerd met oog voor de omgeving.

De komende periode wordt de organisatie en de samenstelling van programma Oranje Loper uitgewerkt en vastgesteld, waarbij de verdeling of de eisen van De Eerste, dat op dit soort (RIP) projecten de beste mensen van de gemeentes ingezet moeten worden, een belangrijke leidraad is.

Straten en het Bouwfase Kabels en Ledingen gewerkt met mensen met kennis en ervaring, vanuit de organisatie van betrokken aannemers en van de gemeentes. Voor de overgang van de plannings- en uitvoering naar uitvoering op basis van contracten (de momenteel in voorbereiding zijn) wordt een herziene organisatie opgezet, met oog voor de juiste mensen op de juiste plek. Of we gesteld staan voor de opgave, met de nieuwe organisatie van de Oranje Loper, controleren we in samenwerking met en onder begeleiding van Neerlandic Deep, door het doen van een (interne en externe) 'spiegel' op de organisatie.

5.2 Contractering uitvoeringsfase

Ná het nemen van het Uitvoerings- en Kredietbesluit wordt de scope van het project Bruggen en Straten in een aantal realisatieovereenkomsten gecontracteerd. Voor Bruggen en Straten hebben betrokken aannemers Mobilis en Dura. Verder besluiten om samen een combinatie te vormen (VOF). Deze combinatie heeft afgesloten periodes de acht halveringsgen geïmplementeerd. Hierdoor hebben we kunnen verover aan de manier van werken en het specifiek gemeentelijk LIAVCC contract. De lessen die we inmiddels leren passen we toe in de contracten voor de realisatie van de Bruggen en de straten.

Om de financiën tijdens de uitvoering van bruggen en straten beheersbaar en controleerbaar te houden, is met de aannemers overeenkomsten te werken met een zogenaamde open boekmethode. Dit betekent dat we de risicovolle en grote onderdelen van het werk gezamenlijk inschepen, en dat de draadwerkelijke kosten van een onderdeel vermeldend gaan worden. Dit is voor Amstardam een nieuwe manier van werken in een project van deze omvang. Tegelijk is er in Nederland op verschillende projecten ervaring opgedaan met deze manier van werken. Vanuit Oranje Loper hebben we deze projecten geresagd naar hun ervaringen. Op basis daarvan is een regeling afgesproken met de VOF die dat gezamenlijke inschepen vastlegt. Zo blijven de verplichtingen en uitgaven zichtbaar voor alle partijen. Het betekent niet dat we op alle onderdelen 'aerfactuurde' gaan werken. We werken op basis van verplichtingen die we met elkaar vastleggen, bijvoorbeeld het restaureren van het restaurant of het maken van een zitplaatsen. Verplichtingen lijken we of er grote risico's zijn qua voortgang en onbepaaldheden, en





6. Informatie bestuur na het UKB

Programma Oranje Luper valt onder de Regeling Risicovolle Projecten (RVP). Dit betekent dat we met een vastgestelde reguleerbaar bestuurlijk rapporteren over de voortgang, zowel financieel als in tijd, en over de risico's die we zien en de beheersing daarvan.

6.1 Voortgangsrapportage

Tweemaal per jaar informeren we het college en de gemeenteraad met een voortgangsrapportage. Hierin worden resultaat en voortgang financieel en in tijd beschreven. Aan de voortgangsrapportage worden ook andere gegevens toegevoegd die nodig is om de voortgang of afdelingen zijn. Ook belangrijke wijzigingen in het risicoprofiel (zoals negatief of positief) kunnen aandacht zijn om (financiële) bestuurspunten voor te leggen. De aemvolgende Voortgangsrapportage over de Oranje Luper bestaat de periode januari tot en met juni 2022 en zal in het najaar 2022 aan de raad worden voorgelegd.

6.2 P&C cyclus

Programma Oranje Luper wordt als onderdeel van de projectovername van V&O's opgenomen in de (financiële) voortgangsbekaling in de gemeentelijke P&C producten (begroting jaarrekening).



BIJLAGE 9

Aanvraag omgevingsvergunning Willem de Zwijgerlaan 205 1056JP Amsterdam

Adres: Willem de Zwijgerlaan 205 1056JP Amsterdam

Omschrijving: wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek (1 mei 2022 - 30 april 2025)

Datum ontvangst: 08-06-2022

Zaaknummer: Z2022-W002432

OLO nummer: 7033533

Dit is een kennisgeving. In een latere fase van de procedure kunt u een zienswijze indienen of bezwaar maken.

Bij een reguliere procedure kan een belanghebbende binnen 6 weken na de eerstvolgende dag van bekendmaking van het besluit aan de aanvrager bezwaar indienen. Bij een uitgebreide procedure kunnen zienswijzen worden ingediend nadat het ontwerpbesluit is gepubliceerd.

Indien u nog vragen hebt, neem dan telefonisch contact op met de gemeente Amsterdam via telefoonnummer 14020.

BIJLAGE 10

Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure 5.1, 2, e 5.15.1, 2, e 5.1, 2, e Amsterdam

Adres 5.1, 2, e 5.15.1, 2, e 5.1, 2, e Amsterdam

Omschrijving: wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek (1 mei 2022 - 30 april 2025)

Besluit: verleend

Verzonden naar aanvrager op: 01-07-2022

Zaaknummer: Z2022-W002432

OLO nummer: 7033533

Het besluit en bijbehorende stukken kunt u per e-mail ontvangen. Stuur een verzoek naar procesuitvoe-5.1, 2, e@amsterdam.nl en vermeld daarin straatnaam, huisnummer en Zaak- en OLO nummer.

Bezwaar maken tegen dit besluit

Bent u het niet eens met dit besluit? Belanghebbenden kunnen bezwaar maken. Dit moet binnen 6 weken vanaf de eerstvolgende dag nadat het besluit verzonden is naar de aanvrager.

U kunt met uw DigiD of E-herkenning digitaal bezwaar maken via: www.amsterdam.nl/bezwaar/jb

U kunt uw bezwaarschrift ook per post sturen naar:

Gemeente Amsterdam

T.a.v. Juridisch Bureau

Postbus 483

1000 AL Amsterdam

Vermeld in uw bezwaarschrift altijd:

- uw naam, adres en telefoonnummer
- de datum waarop u het bezwaarschrift schrijft en uw handtekening
- het besluit waartegen u bezwaar maakt, met datum en het zaaknummer van het besluit
- de reden(en) waarom u bezwaar maakt
- eventueel uw e-mailadres

Dient iemand anders namens u het bezwaarschrift in? Stuur dan een machtiging mee. Na ontvangst informeren wij u over de afhandeling van uw bezwaarschrift.

Meer informatie over het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van de gemeente Amsterdam vindt u op: <https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd> onder het tabblad 'Contact'.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat wil zeggen dat het besluit waartegen u bezwaar maakt geldig blijft totdat er een besluit is genomen op uw bezwaar. U kunt dat voorkomen door een voorlopige voorziening bij de bestuursrechter te vragen. Daar moet u wel voor betalen. Ga voor informatie over de kosten en over de voorwaarden naar:

- www.rechtspraak.nl

- tabblad 'de Rechtspraak'
- keuze 'Organisatie'
- keuze 'Rechtsgebieden' (onder de kop 'U en de rechtspraak')
- keuze 'Hoe werkt het bestuursrecht' (onder het kopje 'Bestuursrecht')
- keuze 'Voorlopige voorziening' (onder het kopje 'Naar de bestuursrechter')

U dient een verzoek om een voorlopige voorziening in bij:

Voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam

Afdeling publiekrecht, team bestuursrecht algemeen

Postbus 75850

1070 AW AMSTERDAM

Of digitaal via: loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

BIJLAGE 11

Aanvraag omgevingsvergunning 5.1, 2, e 32 Amsterdam

Adres: 5.1, 2, e 32 Amsterdam

Omschrijving: het realiseren van 5 tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor 5 woonboten voor een periode van 6 jaar (R1)

Datum ontvangst: 20-12-2023

Zaaknummer: Z2023-W005134

OLO nummer: 8289223

Dit is een kennisgeving. In een latere fase van de procedure kunt u een zienswijze indienen of bezwaar maken.

Bij een reguliere procedure kan een belanghebbende binnen 6 weken na de eerstvolgende dag van bekendmaking van het besluit aan de aanvrager bezwaar indienen. Bij een uitgebreide procedure kunnen zienswijzen worden ingediend nadat het ontwerpbesluit is gepubliceerd.

Indien u nog vragen hebt, neem dan telefonisch contact op met de gemeente Amsterdam via telefoonnummer 14020.

BIJLAGE 12

BIJLAGE 13



5.1, 2, e 5.1, 2, e@gmail.com>

Doorsturen: Beantwoording vragen bezwaarmakers alternatieve wissellocaties project Da Costakade

1 message

5.1, 2, e <5.1. 2. e @amsterdam.nl> 3 June 2025 at 16:26
To: "5.1, 2, e" <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Cc: "5.1, 2, e" <5.1, 2, e @amsterdam.nl>, "5.1, 2, e" <5.1, 2, e @amsterdam.nl>

Geachte heer/mevrouw,

Op de hoorzitting is door vergunninghouder toegezegd dat er nog een stuk zou worden gedeeld met betrekking tot de alternatieve locatie waaronder de Ruige speelplek.

Op 20 mei 2025 ontvingen wij een e-mail met daarop de informatie en een tekening.

Deze stuurt de bezwaarschriftencommissie u ter informatie hierbij door (zie email hieronder).

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, 5.1, 2, e

Ondersteuning bezwaar & beroep

Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

T

5.1, 2, e @amsterdam.nl

President Kennedylaan 923, 1079 MZ Amsterdam

www.amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:

amsterdam.nl/proclaimer

Van: 5.1, 2, e, 5.1, 2, e <5.1, 2, e@amsterdam.nl>

Verzonden: dinsdag 20 mei 2025 13:42

Aan: 5.1, 2, e, 5.1, 2, e <5.1, 2, e@amsterdam.nl>

CC: 5.1, 2, e, 5.1, 2, e <5.1, 2, e@amsterdam.nl>

Onderwerp: Beantwoording vragen bezwaarmakers alternatieve wissellocaties project Da Costakade

Ha 5.1, 2, e,

Hieronder ons antwoord op de geschiktheid/beschikbaarheid van alternatieve wissellocaties.

In het kort de procedure bij het zoeken van geschikte locaties: binnen een straal van 1500 meter rondom het middelpunt van de Da Costagracht. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

1. Het welzijn van woonbootbewoners. Het verplaatsen naar een tijdelijke woonplek voor een periode tot 2 jaar heeft grote impact. We streven er naar ze niet te ver uit hun vertrouwde buurt te verhuizen.
2. Kosten: een woonbootverplaatsing is heel kostbaar. Hoe verder een boot verplaatst moet worden, hoe groter de kostenpost.
3. Technische mogelijkheden: hoe verder weg, hoe meer obstakels (zoals lage bruggen) we tegenkomen. De kans dat een verplaatsing technisch mogelijk is, is groter als we te verplaatsen afstand beperkt wordt.



Singelgracht, achter de parkeergarage: ten tijde van de locatiebepalingen van de wissellocaties was deze locatie niet beschikbaar i.v.m. de aanbouw van de Singelgrachtgarage. Daarom is die destijds niet meegenomen in de analyse.

Admiralengracht: In een analysekaart staat aangegeven dat deze niet geschikt of niet beschikbaar is. De onderbouwing hebben we niet gevonden, maar hebben het sterke vermoeden dat de beperkte breedte van de gracht hier de beperkende factor is. Gezien de grootte van de woonboten overschrijdt je snel het doorvaartprofiel.

Het Zuideramstelkanaal: buiten het zoekgebied

Het Olympiakanaal tussen de Schinkel en de Stadiongracht: buiten het zoekgebied

Erasmuspark: negatief advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) om deze locatie te gebruiken i.v.m. de invloed van woonboten en haar bewoners op de directe groene omgeving.

5.1, 2, e 5.1, 2, e, Ruige speelplek: In het kort: deze plekken zijn onderdeel van project Da Costakade, zie locatie W2 op de kaart. Deze plekken waren oorspronkelijk ontwikkeld door het project Oranje Loper. Hier zouden 5 woonboten uit de Bilderdijkkade komen te liggen die weg moesten door werkzaamheden aan Brug 135 (in de Clerqstraat over de Bilderdijkgracht). Uiteindelijk bleek dat de woonboten konden blijven liggen. In 5.1, 2, e uari 2024 was een spoedverplaatsing van 4 woonboten uit de Da Costagracht nodig. Die zijn naar de Ruige Speelplek verplaatst. De ligplaatsen aan de Ruige Speelplek zijn vanaf toen onderdeel van project Da Costakade geworden.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e 5.1, 2, e

Omgevingsmanager

Team Water & Woonboten

Gemeente Amsterdam

M 5.1, 2, e

5.1, 2, e @amsterdam.nl

<https://www.linkedin.com/in/5.1, 2, e-turk/>

5.1, 2, e 22, 1017WP Amsterdam

[amsterdam.nl](https://www.amsterdam.nl)

Werkdagen: ma, di, wo, do. Vrijdag op oneven weken

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer

BIJLAGE 14

Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure De 5.1, 2, e , 14S, 18S, 24S en 28S Amsterdam (nabij 5.1, 2, e 32)

Adres: De 5.1, 2, e , 14S, 18S, 24S en 28S Amsterdam (nabij 5.1, 2, e 32)

Omschrijving: het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van 6 jaar (R1)

Besluit: Verleend

Verzonden naar aanvrager op: 14-10-2024

Zaaknummer: Z2023-W005134

OLO nummer: 8289223

Het besluit en bijbehorende stukken kunt u per e-mail ontvangen. Stuur een verzoek naar procesuitvoe-5.1, 2, e @amsterdam.nl en vermeld daarin straatnaam, huisnummer en Zaak- en OLO nummer.

Bezwaar maken tegen dit besluit

Bent u het niet eens met dit besluit? Belanghebbenden kunnen bezwaar maken. Dit moet binnen 6 weken vanaf de eerstvolgende dag nadat het besluit verzonden is naar de aanvrager.

U kunt met uw DigiD of E-herkenning digitaal bezwaar maken via: www.amsterdam.nl/bezwaar/jb

U kunt uw bezwaarschrift ook per post sturen naar:

Gemeente Amsterdam

T.a.v. Juridisch Bureau

Postbus 483

1000 AL Amsterdam

Vermeld in uw bezwaarschrift altijd:

- uw naam, adres en telefoonnummer
- de datum waarop u het bezwaarschrift schrijft en uw handtekening
- het besluit waartegen u bezwaar maakt, met datum en het zaaknummer van het besluit
- de reden(en) waarom u bezwaar maakt
- eventueel uw e-mailadres

Dient iemand anders namens u het bezwaarschrift in? Stuur dan een machtiging mee. Na ontvangst informeren wij u over de afhandeling van uw bezwaarschrift.

Meer informatie over het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van de gemeente Amsterdam vindt u op: <https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd> onder het tabblad 'Contact'.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat wil zeggen dat het besluit waartegen u bezwaar maakt geldig blijft totdat er een besluit is genomen op uw bezwaar. U kunt dat voorkomen door een voorlopige voorziening bij de bestuursrechter te vragen. Daar moet u wel voor betalen. Ga voor informatie over de kosten en over de voorwaarden naar:

- www.rechtspraak.nl

- tabblad 'de Rechtspraak'
- keuze 'Organisatie'
- keuze 'Rechtsgebieden' (onder de kop 'U en de rechtspraak')
- keuze 'Hoe werkt het bestuursrecht' (onder het kopje 'Bestuursrecht')
- keuze 'Voorlopige voorziening' (onder het kopje 'Naar de bestuursrechter')

U dient een verzoek om een voorlopige voorziening in bij:

Voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam

Afdeling publiekrecht, team bestuursrecht algemeen

Postbus 75850

1070 AW AMSTERDAM

Of digitaal via: loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

BIJLAGE 15

Gemeente Amsterdam
T.a.v. Juridisch Bureau
Postbus 483
1000 AL Amsterdam

DATUM
22 november 2024

ZAAKNUMMER
Z2023-W005134

DATUM BESLUIT
14 oktober 2024

UW REFERENTIE
OLO nummer 8289223

BETREFT
Bezwaar omgevingsvergunning
voor het realiseren van vijf tijdelijke
wissellocaties De Rijpgracht

PAGINA
1/...

BEZWAARSCHRIFT

Geacht college,

Namens ondergetekende, 5.1, 2, e , wonende te De 5.1, 2, e , 5.1, 2, e te Amsterdam (hierna: **bezwaarde**), maak ik bezwaar tegen het besluit van 14 oktober 2024 (zaaknummer: Z2023-W005134), waarbij de aanvraag voor een omgevingsvergunning ten behoeve van het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van zes jaar (R1) op de percelen De 5.1, 2, e , 14S, 18S, 24S en 28S te Amsterdam²², is verleend (hierna: **het bestreden besluit**).

Bezwaarde is van mening dat de verleende omgevingsvergunning onterecht is en dat deze in strijd is met de geldende wet- en regelgeving, zoals hieronder uiteengezet.

1. Geschiedenis

- 06-11-2019: Verslag bewonersavond tijdelijke wissellocatie voor woonboten - Geuzenkade
- 25-11-2019: Verslag bewonersavond tijdelijke wissellocatie woonboten - Bilderdijkkade
- 20-01-2021: Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties Da Costakade
- 10-02-2021: Brief aan woonbooteigenaren voorkeur voor wissellocatie
- 10-02-2021: Brief aan omwonenden van potentiële wissellocatie voor woonboten
- 11-02-2021: Artikel Parool 36 woonboten in West verplaatst voor herstel bruggen en kades
- 17-02-2021: Inbel avond naar aanleiding brief omwonende van potentiële wissellocaties
- 08-06-2022: Aanvraag omgevingsvergunning Willem de Zwijgerlaan - wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek (1 mei 2022 - 30 april 2025)
- 01-07-2022: Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure Willem de Zwijgerlaan: wijzigen van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonarken en het aanleggen van een steiger t.h.v. de Ruige Speelplek (1 mei 2022 - 30 april 2025)

- 20-12-2023: Aanvraag omgevingsvergunning 5.1, 2, e 32: Omschrijving: het realiseren van 5 tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor 5 woonboten voor een periode van 6 jaar (R1)
- 14-10-2024: Besluit omgevingsvergunning reguliere procedure De 5.1, 2, e , 14S, 18S, 24S en 28S Amsterdam (nabij 5.1, 2, e 32)

2. Afwijken van Beverprotocol voor het tijdelijk verplaatsen woonboten

In uw document "*Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties Da Costakade*" van 20^{5.1, 2, e} februari 2021¹ stelt u dat het Beverprotocol "voor de tijdelijke verplaatsing van de woonboten voor de kadevernieuwing te zwaar" is. Echter, stadsdeelbestuurder 5.1, 2, e^{5.1, 2, e}, portefeuillehouder Openbare Ruimte en Water, benadrukt in een persbericht van 11 februari 2021² dat "wij begrijpen dat de tijdelijke verhuizing zeer ingrijpend is voor de woonbootbewoners". Bovendien wordt in brieven die de gemeente aan woonbooteigenaren heeft gestuurd eveneens onderstreept dat het verplaatsen van woonboten een ingrijpende gebeurtenis is.

Het is evident dat het project van kadevernieuwing ingrijpend is. Juist om die reden is toepassing van het Beverprotocol noodzakelijk bij het verplaatsen van woonboten. Dit protocol³ biedt de zorgvuldigheid en bescherming die passen bij de impact van deze operatie.

In het Beverprotocol staat vermeld dat de "vervangende ligplaats zo gelijkwaardig mogelijk zou moeten zijn". In 2019 heeft de gemeente geschikte locaties onderzocht bij de Geuzekade en Bilderdijkkade, maar in 2021 werd het zoekgebied vergroot tot een straal van 1500 meter vanaf de Da 5.1, 2, e . De Rijngracht, hoewel gelegen binnen deze 1500 meter in stadsdeel Bos en Lommer, ligt echter ver buiten stadsdeel Oud-West, waartoe de Da Costakade behoort⁵. Bezwaarde is van mening dat een ligplaats op de Rijngracht niet gelijkwaardig is en dat de gemeente het Beverprotocol moet volgen bij het zoeken naar geschikte locaties.

Daarbij is bezwaarde van mening dat binnen het originele zoekgebied voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om tijdelijke locaties te realiseren en dat er geen duidelijke redenen zijn gegeven om het zoekgebied te vergroten naar De Rijngracht.

3. Geen Inspraak voor omwonende

Op 10 februari 2021 hebben de bewoners van de Rijngracht een brief van de gemeente ontvangen waarin de tijdelijke wissellocaties worden aangekondigd. In deze brief⁶ wordt expliciet vermeld dat er "geen inspraak plaatsvindt over deze locatie". Deze mededeling is tijdens het online spreekuur van 17 februari 2021 herhaald door de omgevingsmanagers en stadsdeelbestuurder 5.1, 2, e^{5.1, 2, e}. Het uitsluiten van inspraak staat echter in strijd met de Algemene wet bestuursrecht (Awb)⁷. Er zijn geen valide gronden aangevoerd die een afwijking van deze wet rechtvaardigen, waardoor zowel de aanvraag als het daarop gebaseerde besluit als onrechtmatig moet worden beschouwd.

4. Vooringenomenheid bij besluitvorming

Bezwaarde erkent dat het vernieuwen van de kademuren een omvangrijk project is en begrijpt dat de tijdelijke verplaatsing van woonbootbewoners een ingrijpende gebeurtenis voor hen vormt. Echter, bezwaarde constateert dat de belangen van de omwonenden ondergeschikt worden geacht aan die van de woonbootbewoners. Deze vooringenomenheid blijkt uit de volgende punten:

- 4.1 In de communicatie met de bewoners van de potentiële wissellocaties⁶ wordt uitsluitend aandacht besteed aan de “ingrijpende gebeurtenis” voor de woonbooteigenaren, terwijl de gevolgen voor de omwonenden van deze wissellocaties volledig buiten beschouwing blijven.
- 4.2 In de brieven van 10 februari 2021 wordt aan de woonbooteigenaren⁸ gevraagd naar hun voorkeur voor de verplaatsingslocatie. De locatie De Rijkgracht wordt daarin al als optie genoemd, zonder dat omwonenden hiervan op de hoogte zijn gesteld. Uiteindelijk wordt de voorkeur van de woonbooteigenaren doorslaggevend geacht bij de aanvraag voor de tijdelijke omgevingsvergunning voor De Rijkgracht. Dit geeft aan dat de gemeente al vóór de formele aanvraag en afronding van de procedure ervan uitgaat dat de vergunning definitief zal worden verleend.
- 4.3 De vooringenomenheid van de gemeente wordt verder versterkt door het eerder genoemde gebrek aan inspraak (zie punt 3), waarmee omwonenden geen enkele mogelijkheid krijgen om hun belangen naar voren te brengen of invloed uit te oefenen op de besluitvorming.

Deze feiten wijzen op een gebrek aan onpartijdigheid en zorgvuldigheid in de besluitvorming door de gemeente. Door deze handelwijze heeft de gemeente de algemene beginselen van behoorlijk bestuur⁹, zoals zorgvuldigheid, onpartijdigheid en fair play, onvoldoende nageleefd.

5. Onvoldoende naleven van regels omtrent tijdelijke omgevingsvergunning

Een tijdelijke omgevingsvergunning kan alleen worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een “goede ruimtelijke ordening” op de tijdelijke locatie, zoals bepaald in artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)¹⁰. Dit omvat aspecten zoals een goed woon- en leefklimaat, waaronder de gevolgen van extra verkeers- en geluidsoverlast en de luchtkwaliteit. De gemeente heeft deze vereisten onvoldoende of slechts gedeeltelijk onderbouwd bij de aanvraag van de tijdelijke omgevingsvergunning.

5.1 Schade aan de leefomgeving:

In het document “B002 Ruimtelijke onderbouwing_geredigeerd”¹¹ wordt geen aandacht besteed aan de schade aan de leefomgeving die de bewoners en omwonenden van De Rijkgracht zullen ondervinden wanneer er vijf woonboten worden geplaatst. De Rijkgracht is nooit beschouwd als ligplaats voor woonschepen vanwege de korte en doodlopende aard van de gracht. Hierdoor is de leefomgeving met vrij uitzicht op het water en de kades uniek. Het voorstel om vijf tijdelijke wissellocaties¹² te realiseren in een van de kortste grachten van Amsterdam, benadeelt de leefomgeving te ingrijpend. Dit aspect is niet meegenomen in de beoordeling van De Rijkgracht als tijdelijke wissellocatie.

5.2 Luchtkwaliteit:

In paragraaf “3.1.2 Luchtkwaliteit” van hetzelfde document¹¹ wordt ten onrechte niet

gekeken naar de effecten voor bewoners van De Rijpgracht. Uit tellingen bij de woonboten aan de Da Costakade blijkt dat 22 van de 44 woonboten beschikken over een houtkachel¹³. Gezien de heersende zuidwestenwind in Nederland zal het gebruik van deze kachels aanzienlijke overlast veroorzaken voor bewoners van De 5.1, 2, e 32. Dit risico is ten onrechte niet onderzocht of onderbouwd.

5.3 Verkeer en parkeren:

In paragraaf “3.2 Verkeer en parkeren” stelt de gemeente onterecht dat “De Da Costakade valt onder hetzelfde parkeervergunningsgebied als de Rijpgracht (parkeervergunningsgebied West 11.3)¹⁴”. In werkelijkheid valt de Da Costakade onder parkeervergunningsgebied West 11.1¹⁵. Hierdoor is de aanname dat de tijdelijke omgevingsvergunning geen effect heeft op verkeer en parkeren incorrect en onzorgvuldig.

5.4 Archeologisch onderzoek:

In paragraaf “3.4.2 Archeologisch onderzoek” wordt gesteld dat de locatie is “vrijgesteld van archeologisch onderzoek voor alle bodemingrepen omdat er geen archeologische verwachtingswaarde is”. De gemeente negeert hierbij informatie uit het gemeentearchief, waaruit blijkt dat in 1939 een schuilkelder is gebouwd aan De 5.1, 2, e , exact op de locatie van de geplande wissellocaties¹⁶. Nader archeologisch onderzoek is noodzakelijk om eventuele archeologische waarde te waarborgen.

5.5 Sociale impact:

De gemeente heeft geen rekening gehouden met de sociale functie van De Rijpgracht voor de buurt. Het gebied fungeert als een ontmoetingsplek voor buurtbewoners, met bankjes die veelvuldig worden gebruikt voor recreatie en sociale interactie¹⁷. De geplande wissellocaties ontnemen deze functie, wat een significante impact heeft op de leefbaarheid van de buurt.

Gelet op deze punten concludeert bezwaarde dat de tijdelijke omgevingsvergunning niet voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. De vergunning had om die reden niet mogen worden verleend.

6. Noodzaak voor tijdelijke omgevingsvergunning voor De Rijpgracht

Bezwaarde is van mening dat de tijdelijke omgevingsvergunning voor De Rijpgracht niet langer essentieel is, aangezien er geschikte alternatieve locaties beschikbaar zijn voor de tijdelijke verplaatsing van woonboten.

Op 8 juni 2022 heeft de gemeente een omgevingsvergunning aangevraagd¹⁹ voor het realiseren van vijf tijdelijke ligplaatsen voor woonboten en het aanleggen van een steiger bij de Ruige Speelplek, op minder dan 100 meter van De Rijpgracht. Deze vergunning werd op 1 juli 2022 goedgekeurd²⁰. Hoewel de gemeente deze locatie (genaamd W 2) aanvankelijk wel onderzocht, werd deze niet opgenomen in de oorspronkelijke plannen. Desondanks is de locatie alsnog in gebruik genomen voor tijdelijke ligplaatsen, waarmee de noodzaak voor de Rijpgracht als wissellocatie feitelijk komt te vervallen.

De gemeente heeft inmiddels voorzieningen getroffen voor vijf tijdelijke ligplaatsen op locatie W 2. Sinds mei 2024 zijn vier woonboten van de Da Costakade naar deze locatie verplaatst, waarvoor een omgevingsvergunning is verleend tot 30 april 2025. Gezien de reeds gemaakte investeringen in W 2 zou het ondoelmatig en financieel onverantwoord zijn om

deze bestaande plekken op te heffen en vervolgens nieuwe tijdelijke ligplaatsen op De Rijngracht te realiseren.

Daarnaast is tijdens een bewonersavond op 25 november 2019 aan de Bilderdijkkade een alternatieve locatie voorgesteld aan de Nassaukade 5.1, 2, e . Deze locatie ligt op nog geen 100 meter van de Da Costakade. De gemeente verwierp destijds deze locatie als ongeschikt vanwege de werkzaamheden aan de Singelgrachtgarage en stelde dat wachten op de afronding van deze werkzaamheden geen optie was. Inmiddels zijn deze werkzaamheden voltooid, waardoor de Nassaukade opnieuw als mogelijke wissellocatie in overweging genomen kan worden.

De reeds genomen maatregelen bij locatie W 2, waar tijdelijke ligplaatsen zijn gerealiseerd, en de beschikbaarheid van deze alternatieve locatie tonen aan dat de keuze voor De Rijngracht als tijdelijke wissellocatie niet langer te rechtvaardigen is. Het vasthouden aan deze locatie zou indruisen tegen het beginsel van doelmatigheid en het zorgvuldig omgaan met publieke middelen.

7. Met verzoek

Bezwaarde verzoekt u om het beroep gegrond te verklaren, het bestreden besluit te vernietigen en de gemeente te veroordelen in de proceskosten zoals bedoeld in artikel 8:75 van de Algemene wet bestuursrecht.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

BIJLAGEN

1. Afwegingsnotitie tijdelijke wissellocaties Da Costakade
2. Het Parool - 36 woonboten in West verplaatst voor herstel bruggen en kades
3. Protocol definitieve verplaatsing woonboten Amsterdam (voorheen Beverprotocol)
4. Plattegrond mogelijke wissellocaties
5. Stadsdelen Amsterdam West
6. Brief aan omwonenden van een potentiële wissellocatie
7. Participatie bij de omgevingsvergunning
8. Brief aan woonbooteigenaren Da Costakade
9. Algemene beginselen van behoorlijk bestuur
10. Artikel 2.12 WABO
11. B002 Ruimtelijke onderbouwing_Geredigeerd
12. B004 Bijlage 2 tekeningen bestaand en nieuw
13. Foto woonboten met houtkachels
14. Parkeergebied Bos en Lommer
15. Parkeergebied Oud West
16. Foto archief De Rijngracht
17. Screenshot positie kelder De Rijngracht
18. Foto bankje De Rijngracht
19. Aanvraag omgevingsvergunning Willem de Zwijgerlaan 205 1056JP Amsterdam
20. Besluit omgevingsvergunning Willem de Zwijgerlaan 205 1056JP Amsterdam
21. Verslag bewonersavond tijdelijke wissellocatie woonboten Bilderdijkkade
22. Besluit omgevingsvergunning ten behoeve van het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van zes jaar (R1) op de percelen De Rijngracht 12S, 14S, 18S, 24S en 28S te Amsterdam

BIJLAGE 16



Gemeente Amsterdam

Advies

Zaaknummer: JB.24.014834.001 t/m JB.24.014834.023

Advies naar aanleiding van de bezwaarschriften ingediend tegen het besluit van 14 oktober 2024 met kenmerk Z2023-W005134/ OLO 8289223. Met dat besluit is een tijdelijke omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van 6 jaar (R1) op de locatie De 5.1, 2, e [redacted], 14S, 18S, 24S en 28S te Amsterdam.

Aan het college van burgemeester en wethouders

1 Inleiding

De bezwaarschriftencommissie adviseert om:

- Het bezwaar van 5.1, 2, e [redacted] niet-ontvankelijk te verklaren;
- de overige bezwaren ontvankelijk en ongegrond te verklaren;
- het besluit van 14 oktober 2024 in stand te laten;
- het verzoek om vergoeding van proceskosten af te wijzen.

Dit betekent dat de omgevingsvergunning op de juiste gronden is verleend.

Hierna leest u waarom wij dit adviseren.

2 Aanleiding

Op 20 december 2023 is door Ingenieursbureau Amsterdam een omgevingsvergunning aangevraagd voor twee tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke drijvende steigers voor twee woonboten.

Op 14 oktober 2024 is de gevraagde omgevingsvergunning verleend.

Tegen dit besluit is bezwaar gemaakt door:

1. 5.1.2.e .1, 2, e, wonende aan 5.1, 2, e [redacted]
2. 5.1, 2, e, wonende aan de 5.1, 2, e [redacted]
3. 5.1, 2, e, wonende aan De 5.1, 2, e [redacted]
4. 5.1, 5.1.2.e, wonende aan de 5.1.2.e 5.15.1, 2, e [redacted]
5. 5.5.1, 2, e, wonende aan De 5.1, 2, e [redacted]

6. 5.1, ^{5.1, 2, e} wonende aan 5.1, 2, e
7. 5.1, 2, e, 1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
8. 5.15.1, 2, e wonende aan 5.1, 2, e
9. 5.5.15.1, 2, e wonende aan de ^{5.1, 2, e} 5.5.1, 2, e
10. 5.15.1, 2, e wonende aan 5.1, 2, e
11. 5.15.1, 2, e wonende aan de ^{5.1, 2, e} 5.15.1, 2, e
12. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
13. 5.1, 2, e wonende aan 5.1, 2, e
14. 5.1, 25.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
15. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
16. 5.5.1, 2, e wonende aan de ^{5.1, 2, e} 5.15.1, 2, e
17. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
18. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
19. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
20. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
21. 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
22. 5.15.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e
23. 5.1, 5.1, 2, e wonende aan De 5.1, 2, e

3 Ontvankelijkheid

Op grond van artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) bedraagt de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift zes weken, gerekend vanaf de dag na bekendmaking van het besluit. Het betreffende besluit is op 14 oktober 2024 bekendgemaakt. Dit betekent dat de bezwaartermijn is geëindigd op 25 november 2024. Het bezwaarschrift van 5.1, 2, e is op 26 november 2024 ontvangen, derhalve buiten de wettelijke termijn.

Op grond van artikel 6:11 Awb kan niettemin een na afloop van de termijn ingediend bezwaarschrift ontvankelijk worden verklaard, indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat bezwaarde in verzuim is geweest. Wij hebben 5.1, 2, e daarom een brief gestuurd waarin wij verzocht hebben om voor 17 december 2024 schriftelijk aan ons mee te delen wat de reden is voor de termijnoverschrijding.

Wij hebben geen reactie ontvangen binnen de gestelde termijn. Wij zijn dan ook van mening dat het bezwaar niet-ontvankelijk is omdat bezwaarde niet belanghebbend is bij het bestreden besluit.

De overige bezwaarschriften zijn tijdig ingediend en voldoen ook aan de overige eisen die de Awb hieraan stelt. Wij achten deze bezwaarschriften dan ook ontvankelijk waardoor ze inhoudelijk kunnen worden beoordeeld.

4 Bezwaren

Bezwaarden hebben tegen het besluit diverse bezwaargronden aangevoerd, die kort samengevat neerkomen op het volgende:

Bestemmingsplan, motivering besluit

- strijd met het bestemmingsplan Landlust en Gibraltarbuurt. Het BP bevat specifieke beperkingen ligplaatsen en deze zijn niet aangepast in de herziening;

- onduidelijkheid over de tijdelijkheid. Gezien de informatiebijeenkomst is het afhankelijk van de duur van de renovatie van de Da Costakade dus als die uitloopt wordt er een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd. Gebrek aan harde garanties dat situatie na zes jaar volledig ongedaan gemaakt wordt waardoor er veel onzekerheid is bij bewoners.
- belemmering van woon- en leefklimaat. Woonboten zijn niet reeds aanwezig op de Rijkgracht in tegenstelling tot bewering in besluit dat het verplaatsing betreft van reeds aanwezige woonboten in het gebied; de grachten in de buurt zijn woonbootvrij.
- vrees voor permanente ligplaatsen woonboten;
- onvoldoende participatie van belanghebbenden; de zorgen van omwonenden zijn onvoldoende meegenomen in het besluit. Er is meer gekeken naar de belangen van woonbootbewoners. Onvoldoende dat er van de oorspronkelijke 12 naar 6 woonboten is gegaan;

Overlast

- overlast door toename van afvalproductie;
- rattenoverlast want die leven in het water en worden alleen nog meer aangetrokken wanneer er woningen komen;
- rust in de straat wordt verstoord;
- er zijn geen faciliteiten voor woonboten voor riolering en elektriciteit. Dit leidt tot vervuiling en overlast van aansluitingen;
- de Rijkgracht is een doodlopende gracht waardoor vrees voor gevolgen sanitaire afvoer stankoverlast door houthaarden;

Schade

- schade aan kademuren;
- schade aan bomen;

Ecologie, milieu

- milieueffecten: vervuiling van het water door afvalwater en verstoring van de ecologie in de gracht
- verzoek om milieueffectrapportage als voorwaarde in de vergunning om natuur en waterkwaliteit te beschermen;

Locatie gerelateerde bezwaren

- laatste stukje openheid aan de gracht verdwijnt, onmogelijk om nog aan het water te zitten;
- de smalle gracht is niet geschikt voor plaatsing van woonboten vanwege de beperkte ruimte;
- geen recreatiemogelijkheden meer voor bewoners. Havengevoel en samenhang van bootjeseigenaren weg;
- de woonboten zullen het authentieke en karakteristieke aanzicht van de gracht aantasten;
- belemmering doorvaart voor recreatief en functioneel gebruik van het water;
- verdwijnen van ligplaatsen voor huidige bootjes in de buurt, geen alternatieven in de buurt;

Overig

- waardevermindering: het project heeft impact op de waarden van de omliggende woningen;
- uitzicht wordt belemmerd;
- verkeersdrukke zoals problemen met parkeren
- spanningen tussen woonbootbewoners en recreatiegebruikers omdat gracht oorspronkelijk andere invulling had;
- alternatieve locatie: Erasmuspark
- aanpassingen aan de brug zijn kostbaar, hier wordt gemeenschapsgeld voor gebruikt;
- inbreuk op het stadsgezicht;
- Verzoek vergoeding kosten in bezwaar (**bezwaar .017**, indien jurist wordt ingeschakeld)

5 Horen

Bezwaarmakers zijn in de gelegenheid gesteld om hun bezwaarschrift op 11 april 2025 om 11:00 uur toe te lichten.

De aanwezigen bij de hoorzitting waren:

- 5.1.5.1, 2, e bezwaarmaker;
- M.M.5.1, 2, e bezwaarmaker;
- 5.1, 2, e bezwaarmaker;
- 5.1, 25.1, 2, e bezwaarmaker;
- 5.1, 2, e toehoorder namens bezwaarden;
- 5.1, 2, e toehoorder namens bezwaarden;
- Namens Project Bruggen en Kademuren, vergunninghouder;
5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.5.1, 2, e R. van der 5.1, 2, e;
- 5.1, 2, e 5.1, 2, e vertegenwoordigers namens het college (hierna: uw vertegenwoordiger).

De hoorzitting werd voorgezeten door 5.1, 5.1, 2, e, in het bijzijn van 5.1.5.1, 2, e en 5.1, 2, e.

Op de hoorzitting is – samengevat weergegeven – het volgende besproken:

Mevrouw 5.1, 2, e heeft laten weten dat zij het procesdossier met alle andere bezwaren van de omwonenden niet heeft ontvangen.

Tijdens de hoorzitting zijn verschillende bezwaren naar voren gebracht met betrekking tot de voorgestelde wissellocatie voor woonboten. Mevrouw 5.1, 2, e heeft aangegeven dat de locatie niet geschikt is en dat zij geen vertrouwen heeft dat de woonboten na afloop van de tijdelijke situatie zullen terugkeren naar hun oorspronkelijke plek. Ook de andere bezwaarden hebben benadrukt dat zij garanties willen dat de woonboten uiteindelijk weer teruggaan. Daarnaast ziet mevrouw 5.1, 2, e geen noodzaak voor het gebruik van deze wissellocatie, aangezien er volgens haar alternatieve locaties beschikbaar zijn, zoals de Kostverlorenkade en de omgeving van de Markthallen.

Mevrouw 5.1, 2, e heeft hierop aangevuld dat de wissellocaties zelf slechts tijdelijk zijn, maar dat zij vermoedt dat dit een verkapte manier is om nieuwe permanente locaties voor woonboten aan te wijzen. Bovendien heeft zij aangegeven dat er geen rekening is gehouden met participatie van de omwonenden in het besluitvormingsproces.

Meneer 5.1, 2, e, die recent in de buurt is komen wonen, heeft zijn zorgen geuit over het uitzicht, dat volgens hem door de woonboten wordt beperkt. Hoewel hij begrijpt dat de woonboten ergens moeten worden ondergebracht, wijst hij erop dat veel mensen graag in dit gebied wandelen en dat het straatbeeld door de boten wordt verstoord. Daarnaast vreest hij voor vervuiling in de omgeving. Verder heeft hij kritiek geuit op het feit dat er niet binnen de wettelijke bezwaartermijn een beslissing op zijn bezwaar is genomen.

Meneer The heeft aangegeven dat er sprake is van vooringenomenheid in het proces. Hij stelt dat bewoners weliswaar zijn gevraagd waar zij willen liggen, maar dat er geen daadwerkelijke inspraak heeft plaatsgevonden. Hij heeft erop gewezen dat het college het zoekgebied voor wissellocaties heeft vergroot vanwege het grote aantal bezwaren tegen de eerder voorgestelde locatie. Volgens hem wordt de leefomgeving door de nieuwe locatie wel degelijk beperkt. Daarnaast merkt hij op dat het parkeergebied bij de nieuwe locatie niet vergelijkbaar is met dat van de Da Costakade. Tot slot heeft hij benadrukt dat, zelfs als er sprake is van een tijdelijke vergunning, er een duidelijke noodzaak moet zijn voor de wissellocatie, en dat die noodzaak volgens hem ontbreekt.

Volgens de vergunninghouder heeft er een informatieavond plaatsgevonden waarin werd besproken hoe de indeling van de locatie zou worden. 5.1, 2, e The was niet aanwezig bij deze informatieavond, en mevrouw 5.1, 2, e gaf aan hier niets van af te weten.

Uw vertegenwoordiger heeft het volgende toegelicht:

Er is uitgelegd dat het college momenteel toetst of een periode van zes jaar voor de wissellocatie reëel is. Voor de woonboten moeten nog apart een omgevingsvergunning en een ligplaatsvergunning worden aangevraagd. Of deze vergunningen daadwerkelijk worden verleend, valt daarmee onder een eigen vergunningprocedure. De bezwaargrond met betrekking tot het uitzicht is op dit moment maar beperkt aan de orde. Daarnaast is er nog geen duidelijkheid over welke woonboten op de wissellocatie zullen komen te liggen. Inspraak is pas vereist bij de daadwerkelijke aanvraag van de vergunningen. De bewonersavonden die zijn georganiseerd, worden beschouwd als een vorm van participatie. De zorgen die door de bezwaarden zijn geuit, vormen volgens de huidige regelgeving geen weigeringsgronden voor de procedure. Tot slot is benadrukt dat er een aanvraag is ingediend voor een periode van zes jaar, en dat het college uitsluitend toetst of deze termijn haalbaar en passend is.

De vergunninghouder heeft het volgende toegelicht:

De keuze voor een termijn van zes jaar is gemaakt om voldoende tijd te hebben voor het herstellen en versterken van de kade. Deze termijn is ruim genomen, waarbij rekening is gehouden met mogelijke onvoorziene omstandigheden. Tegelijkertijd is de termijn niet langer dan strikt noodzakelijk. De Erasmusgracht valt buiten de zoekcirkel voor wissellocaties. Voor de Bilderdijskade zijn wissellocaties aangewezen. De Singelgracht is uitgesloten als mogelijke locatie, omdat de woonboten daar niet kunnen komen. Tot slot is benadrukt dat de belangen van de

bezwaarmakers volgens de vergunninghouder niet onevenredig worden geschaad door de voorgestelde plannen.

De voorzitter heeft gevraagd wat er gebeurt met de bestaande recreatiebootjes. De vergunninghouder heeft uitgelegd dat er geen vaststaand recht is voor het afmeren van bestaande recreatiebootjes.

5.1, 2, e The heeft gevraagd of de commissie ook het traject voorafgaand aan deze aanvraag in haar overwegingen meeneemt. De voorzitter heeft daarop uitgelegd dat de gronden van de bezwaarden tijdens deze bezwaarprocedure wordt meegenomen in de beoordeling. Daarnaast werd gevraagd vanaf welk moment de termijn van zes jaar ingaat. De voorzitter heeft verduidelijkt dat de termijn van zes jaar begint te lopen vanaf het moment van vergunningverlening, zoals vermeld in het besluit.

Verzoek om het procesdossier

Bezwaarde 5.1, 2, e heeft tijdens de hoorzitting aangegeven dat zij per e-mail een verzoek heeft ingediend om het procesdossier te ontvangen, maar dat zij dit dossier niet heeft ontvangen. De voorzitter heeft haar gevraagd welke stukken volgens haar ontbraken. Bezwaarde gaf aan dat zij geen volledig inzicht heeft gehad in het dossier, waaronder de bezwaarschriften van andere belanghebbenden. Tijdens de hoorzitting is vastgesteld dat bezwaarde wel kennis heeft genomen van het bestreden besluit met de bijbehorende bijlagen.

Na de hoorzitting is onderzocht waarom het verzoek van bezwaarde niet is opgepakt. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verzoek per abuis niet is doorgestuurd naar de behandelaar. Dit wordt door ons betreurd.

Voor zover bezwaarde stelt dat zij ook recht heeft op inzage in de bezwaarschriften van andere indieners, overwegen wij dat uit artikel 7:4 van de Awb volgt dat belanghebbenden in beginsel recht hebben op inzage in alle op de zaak betrekking hebbende stukken. Dit recht strekt zich in principe ook uit tot andere bezwaarschriften, voor zover deze relevant zijn voor de beoordeling van het bezwaar en geen gegevens bevatten die vanwege de bescherming van de persoonlijke levenssfeer kunnen worden geweigerd. Echter, nu wij hebben vastgesteld dat bezwaarde kennis heeft genomen van het bestreden besluit met bijlagen zijn wij van mening dat zij kennis heeft kunnen nemen van de gronden waarop het besluit is gebaseerd. Verder heeft bezwaarde haar standpunten op de hoorzitting naar voren kunnen brengen.

Wij zijn van mening dat het niet kunnen beschikken over de overige bezwaarschriften van omwonenden haar belangen niet heeft geschaad. Ook is de mogelijkheid om haar standpunten aan te voeren niet wezenlijk beperkt. Ten overvloede merken wij op dat de bezwaren van haar nagenoeg overeenkomen met de bezwaren van de andere omwonenden.

6 Toetsingskader

De toepasselijke wet- en regelgeving staat in de **bijlage 1** bij dit advies.

7 Overwegingen

De commissie beoordeelt of u het besluit op juiste gronden genomen heeft.

7.1 *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht*

Op 1^{5.1.2.e} januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Deze wet vervangt (onder meer) de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo). Op grond van artikel 4.3 van de Invoeringswet Omgevingswet blijft het oude recht echter van toepassing op aanvragen die voor deze datum zijn ingediend. In dit geval is de aanvraag op 20 december 2023 ingediend en daarom blijft de Wabo van toepassing op de beoordeling van de aanvraag en vindt ook de heroverweging van het bestreden besluit plaats met inachtneming van de Wabo.

Wij overwegen dat een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen getoetst moet worden aan de in artikel 2.10, eerste lid, van de Wabo opgesomde gronden. Samengevat gaat het daarbij om strijd met het bestemmingsplan, het Bouwbesluit, de Bouwverordening en redelijke eisen van welstand. Deze weigeringsgronden zijn limitatief en imperatief van aard. Dit betekent dat de omgevingsvergunning moet worden verleend als de bouwactiviteit in overeenstemming is met deze gronden, terwijl de vergunning moet worden geweigerd als het bouwplan in strijd is met één of meer van deze gronden.

7.2 *Aanvraag*

Het bouwplan voorziet in het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van 6 jaar. De aanvraag heeft betrekking op de volgende activiteiten:

- bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo
- gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een planologische regeling als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, van de Wabo.

7.3 *Toetsingskader*

Het project is in strijd met de bouw- en gebruiksbepalingen van bestemmingsplan 'Landlust en Gibraltarbuurt' met:

1. artikel 15.1, onder e omdat woonboten alleen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding ligplaats, deze aanduiding is niet aanwezig.
2. artikel 15.2.1. omdat er alleen gebouwd mag worden onder in lid 15.1 aldaar genoemde bestemming.
3. artikel 15.3.1 omdat het verboden gebruik als bedoeld in artikel 22 (algemene gebruiksregels) geldt voor ligplaats voor woonboten.

Het project is in strijd met de bouw- en gebruiksbepalingen van bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken' met:

4. artikel 5.1.1, onder e omdat in het moederplan geen ligplaatsen zijn toegestaan.

Voor de eerste drie strijdigheden geldt het volgende:

Wanneer er voor een bouw of gebruiksactiviteit een afwijking van het bestemmingsplan nodig is, kan deze met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 Wabo worden afgeweken van het

bestemmingsplan. Deze kruimelgevallen zijn opgenomen in de kruimellijst van artikel 4 van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Hierna: Bijlage II Bor).

Het project valt onder artikel 4, lid 11, van Bijlage II Bor.

Het opstellen van kruimelbeleid is een bevoegdheid van uw college en deze heeft plaatsgevonden in de Uitvoeringsrichtlijn Kruimelgevallen veel voorkomende bouwwerken, stadsdeel West. In dat beleid is opgenomen dat er bij de beoordeling voor het meewerken aan het realiseren van tijdelijke bouwwerken of het tijdelijk toestaan van strijdig gebruik met een maximale duur van 10 jaar er maatwerk wordt toegepast.

Voor de vierde strijdigheid geldt een binnenplanse afwijkingmogelijkheid op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 1, van de Wabo. Bij het toepassen van deze afwijkingmogelijkheid gelden de voorwaarden die in het bestemmingsplan zelf staan omschreven. In artikel 17 van het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken' worden de voorwaarden genoemd.

Bij het gebruik van deze bevoegdheid dient u wel gemotiveerd aan te geven waarom u aan deze binnenplanse afwijking toepassing wil geven. Verder moet worden nagegaan of de belangen van omwonenden een rol spelen en het toestaan van de afwijking in de weg kunnen staan.

Aan de bevoegdheid om af te wijken gelden geen zware motiveringseisen, omdat het bestemmingsplan deze bevoegdheid om af te wijken al heeft gegeven.

7.4 Beoordelen project

De motivering van het besluit is gedeeltelijk in het besluit zelf opgenomen. De ruimtelijke onderbouwing is als bijlage Booz aan het besluit toegevoegd.

De motivering in het besluit is – samengevat – de volgende:

Planologische overwegingen

Het project is tijdelijk van aard. In die tijd wordt het gemeentelijk project de Oranje loper uitgevoerd.

De kademuren van de Da Costakade worden hersteld. Om die reden moeten de woonboten op deze locatie naar elders verhuisd worden. Hiervoor zijn verschillende locaties gevonden.

Een projectteam Bruggen en Kademuren van de gemeente Amsterdam begeleidt het ontwerp en uitvoering, ook is participatie georganiseerd. Er zijn in het onderzoek naar ligplaatsen meerdere locaties betrokken. Binnen stadsdeel West zijn dergelijke locaties niet eenvoudig te vinden. Het aantal ligplaatsen neemt niet toe, en betreft het een tijdelijke situatie.

Stedenbouwkundige overwegingen

De aanvraag voor ligplaatsen van woonboten en bijbehorende voorzieningen zijn tijdelijk, voor de duur van het project herstel Da Costakade. Er is sprake van een maatschappelijk belang. In de tijdelijke situatie zijn geen direct onevenredige belemmeringen vast te stellen. Vanuit stedenbouwkundig perspectief is de aanvraag om die reden ruimtelijk aanvaardbaar.

Parkeren en verkeersbewegingen

Het plein leidt niet tot hogere parkeerbehoefte volgens de 'Nota Parkeernormen Auto' en de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter'. Ook gaat het niet ten koste van bestaande auto- en/of fietsparkeerplaatsen.

Water

Het project is voor advies voorgelegd aan Programma Varen (Team Nautisch Beheer) en Waternet. Het project leidt niet tot nautische of waterhuishoudkundige belemmeringen. Er wordt voldoende rekening gehouden met de doorvaart en de ruimte tussen de woonboot en de bodem.

Woon- en leefklimaat

Door de aard van het project worden er geen belemmeringen op grond van geur, geluid of trillingen verwacht. De tijdelijke ligplaatsen worden ingenomen door woonboten. Een woonfunctie is geen belastende functie en daarom passend in de omgeving. Bovendien betreft het de verplaatsing van reeds aanwezige woonboten binnen het gebied. De belangen van omwonenden zijn in het participatietraject naar voren gebracht. Met deze belangen is voldoende rekening gehouden.

Tijdelijkheid

Op grond van artikel 2.23, van de Wabo, kan aan de omgevingsvergunning het voorschrift worden verbonden dat de omgevingsvergunning voor een gestelde termijn geldt. Er is sprake van een tijdelijke situatie, na afronding van de werkzaamheden aan de kades en muren worden de woonboten terug verplaatst naar de reguliere ligplaats.

Participatie

Uit de 'Ruimtelijke onderbouwing' behorend bij de aanvraag blijkt dat voldoende participatie heeft plaatsgevonden.

Ruimtelijke onderbouwing

Voor de overige aspecten verwijzen wij naar de ruimtelijke onderbouwing die onderdeel uitmaakt van dit besluit.

7.5 Bezwaargronden

Uw college heeft ter hoorzitting de volgende toelichting gegeven:

Er is met het bestreden besluit een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van enveloppen/vlekken en steigers. Hiermee is dus geen omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van de woonboten. Ook is er geen ligplaatsvergunning verleend voor het plaatsen van de woonboten. De enveloppen/vlekken maken de bestemming wissellocatie tijdelijk mogelijk op de locaties De 5.1, 2, e , 14S, 18S, 24S en 28S.

Voor de aanvraag geldt een bepaalde procedure en die procedure schrijft geen inspraak voor.

Er is pas inspraak nodig als het bestemmingsplan gaat wijzigen.

Dat wordt dan een zienswijzeprocedure en daar kunnen omwonenden tegen in beroep gaan.

Het toetsingskader is opgenomen in het bestemmingsplan.

Gebruik van de grond voor enveloppen/vlekken en steiger paste daar niet in. Dit maakt dat uw college gemotiveerd kan afwijken van het bestemmingsplan met een kruimelafwijking, mits sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. Daarbij wordt onder meer getoetst of er geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat.

Volgens vaste jurisprudentie is vrees voor spanning tussen bewoners en woonbootbewoners en vrees voor mogelijke overlast, op zichzelf geen sterke grond om de vergunning te weigeren. Daarnaast kan in een stedelijke omgeving ook niet worden gesproken over een recht op blijvend uitzicht.

7.5.1. Strijd met het bestemmingsplan

Bezwaarden voeren aan dat het college een discretionaire bevoegdheid heeft om af te wijken van artikel 15 van het bestemmingsplan 'Landlust en Gibraltarbuurt'. Echter, wanneer het bestemmingsplan specifieke beperkingen voor ligplaatsen bevat en deze niet aangepast zijn in de herziening, kan worden betoogd dat de vergunningverlening een onredelijke afwijking vormt zonder voldoende rechtvaardiging.

Indien een aanvraag betrekking heeft op het afwijken van het bestemmingsplan, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien deze activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het begrip goede ruimtelijke ordening is niet wettelijk gedefinieerd maar in het algemeen kan worden gesteld dat een goede ruimtelijke ordening moet bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Bij de bepaling of in het kader van een goede ruimtelijke ordening kan worden afgeweken van het bestemmingsplan geldt een zwaardere motiveringsplicht naarmate de gevolgen (impact) van de ingreep voor de woon- en leefomgeving groter zijn. Verder moet bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van de kruimelgevallenregeling wordt afgeweken van het bestemmingsplan ook de betrokken belangen van omwonenden worden afgewogen.

Het beschikbaar maken van ruimte in een gracht voor het tijdelijk afmeren van woonboten, het realiseren van steigers en stroomkasten zal naar ons oordeel wel enige gevolgen kunnen hebben voor de directe omgeving omdat hiermee de mogelijkheid ontstaat voor het aanvragen van een omgevingsvergunning om te bouwen en een ligplaatsvergunning voor het daadwerkelijk plaatsen van woonboten.

Wij overwegen dat bij de beoordeling van de aanvraag een planologisch- en stedenbouwkundig advies is gegeven. Hierbij is onder andere het onderzoek meegenomen naar verschillende locaties binnen een straal van 1500 meter van de Da Costakade. Het vinden van locaties dat aan de voorwaarden voldeed was geen eenvoudige opgave. Echter heeft uw college een opgave om het project 'Da Costakade, herinrichting maaiveld en kademuurvernieuwing' uit te voeren om de slechte kwaliteit van de kademuren te vernieuwen. Dit is een maatschappelijk belang. Omdat het aantal ligplaatsen niet toeneemt en het een tijdelijke situatie betreft is onderhavige locatie aan De Rijkgracht, door u ruimtelijk aanvaardbaar bevonden.

Wij zijn van mening dat de gevolgen door af te wijken van het bestemmingsplan, gelet op het voornoemde, ruimtelijk gezien niet onaanvaardbaar zijn.

7.5.2. Onvoldoende participatie

Bezwaarden voeren aan dat de betrokkenheid van omwonenden onvoldoende is geweest. Op 10 februari 2021 hebben de omwonenden van De Rijkgracht een brief van de gemeente ontvangen waarin de tijdelijke wissellocaties worden aangekondigd. In deze brief wordt expliciet vermeld dat er geen inspraak plaatsvindt voor deze locatie.

Wij overwegen dat een inspraakprocedure niet wettelijk vereist is bij het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan op grond van de Wabo.

Bij een dergelijke aanvraag gelden de reguliere of uitgebreide voorbereidingsprocedures uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb), afhankelijk van de omvang en aard van het project: Voor kleine afwijkingen (kruimelgevallen, zoals het onderhavig geval) geldt de reguliere procedure. Hierbij is er geen verplichte inspraak, alleen publicatie en de mogelijkheid voor belanghebbenden om bezwaar/beroep in te dienen na de vergunningverlening.

Voor grote afwijkingen (met een buitenplanse afwijking) geldt de uitgebreide procedure. Hierbij wordt een ontwerpbesluit ter inzage gelegd, waarbij belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen.

Wij merken op dat u de zienswijzen die zijn binnengekomen na het publiceren van de aanvraag wel heeft betrokken bij de belangenafweging bij het bestreden besluit. Wij zijn van mening dat deze bezwaargrond niet kan leiden tot een herroeping van het bestreden besluit.

7.5.3 Karakteristiek aanzicht

Bezwaarden voeren aan dat de woonboten het authentieke en karakteristieke aanzicht van de gracht zullen aantasten.

Wij zijn van mening dat deze grond geen kans van slagen heeft. In de Wabo is bepaald dat een tijdelijk bouwwerk niet wordt getoetst aan welstandseisen. Onderhavige omgevingsvergunning is van tijdelijke aard. Uw college heeft deze toets daarom terecht achterwege gelaten.

7.5.4. Waardevermindering

Bezwaarden voeren aan dat het project impact heeft op de waarde van hun woning vanwege onder andere verminderd uitzicht. Daarnaast wordt als oorzaak voor waardevermindering ook genoemd dat het risico bestaat dat tijdelijke bewoners minder betrokken zijn bij het onderhoud van hun omgeving, wat kan leiden tot verloedering van de buurt.

Wij zijn van mening dat deze bezwaargrond niet kan leiden tot een herroeping van het bestreden besluit. Allereerst is het vaste jurisprudentie dat er bij het wonen in een stedelijke omgeving geen aanspraak bestaat op een blijvend vrij uitzicht ¹.

Ten aanzien van de aangevoerde grond van waardevermindering van de woning stellen wij vast dat dit geen reden is om een omgevingsvergunning te weigeren omdat de eventuele financiële gevolgen geen toetsingscriteria zijn bij de aanvraag.

Voor zover bezwaar wordt gemaakt tegen mogelijke overlast veroorzaakt door de toekomstige bewoners overwegen wij het volgende. De onderhavige omgevingsvergunning richt zich uitsluitend op de bouw- en planologische aspecten met betrekking tot het realiseren van enveloppen/vlekken en steigers. Hetgeen hier wordt aangevoerd speelt pas een rol bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de woonboten.

¹ Raad van State 8 februari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:503

Ten overvloede overwegen wij dat de persoonlijke gedragingen van toekomstige bewoners, zoals vervuiling, geen rol kunnen spelen bij de beoordeling van de vergunningaanvraag omdat ze niet vallen binnen de toetsingscriteria bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning. Mogelijke overlast die zou voortvloeien uit het gedrag van woonbootbewoners is een kwestie die kan en moet worden gehandhaafd op grond van andere wet- en regelgeving.

7.5.5. Beperking recreatiemogelijkheden

Bezwaarden voeren aan dat het een smalle gracht betreft waardoor er geen ruimte is voor het plaatsen van woonboten. Hun recreatiemogelijkheden worden beperkt doordat er geen plek meer zal zijn voor de huidige privébootjes en het uitzicht zal ook worden belemmerd. Verder wordt het havengevoel en de samenhang van bootjeseigenaren weggenomen.

Wij overwegen dat bij de beoordeling van de aanvraag een planologisch- en stedenbouwkundig advies is gegeven. Hierbij is onder andere het onderzoek meegenomen naar verschillende locaties binnen een straal van 1500 meter van de Da Costakade. Het vinden van locaties dat aan de voorwaarden voldeed was geen eenvoudige opgave. Echter heeft uw college een opgave om het project 'Da Costakade, herinrichting maaiveld en kademuurvernieuwing' uit te voeren om de slechte kwaliteit van de kademuren te vernieuwen. Dit is een maatschappelijk belang. Omdat het aantal ligplaatsen niet toeneemt en het een tijdelijke situatie betreft is onderhavige locatie aan De Rijkgracht, door u ruimtelijk aanvaardbaar bevonden.

Wij overwegen dat u, vanwege voornoemde redenen, in redelijkheid dit advies kon overnemen. Wij begrijpen dat bezwaarden mogelijk hinder of verandering ervaren in het gebruik van het water voor recreatieve doeleinden. Echter, dit gebruik levert geen bescherming op onder het bestemmingsplan of andere juridische kaders. Belangen zoals behoud van uitzicht of hinder zijn onvoldoende zwaarwegend om de afwijking van het bestemmingsplan te blokkeren, zeker nu er een maatschappelijk belang gediend is met het project.

7.5.6. Vrees voor permanente ligplaatsen woonboten

Bezwaarden voeren aan dat er een garantie ontbreekt in het besluit dat het een tijdelijke situatie betreft. Gezien hetgeen op de informatieavond gezegd is door de gemeente (verslag informatiebijeenkomst 31 mei 2021) dat de aanvraag voor de vergunning is voor de duur van het project Da Costakade. Er is onder andere aangegeven dat indien er meer ruimte nodig is voor boten in verband met werkzaamheden aan andere kades, dan moeten er nieuwe vergunningen hiervoor worden aangevraagd en moet de procedure opnieuw doorlopen worden.

De medewerkers van het Project Bruggen en Kademuren, zijnde vergunninghouder hebben hierover het volgende aangegeven.

Deze vergunning heeft een werking van zes jaar. Deze periode gaat in op datum vergunningverlening. Er blijven dus niet zes jaar boten liggen. Verder staat er in het besluit zelf dat de vergunning wordt verleend voor zes jaar. Verder is de periode ruim genomen omdat hierin onder andere al rekening is gehouden met het indienen van rechtsmiddelen zoals bezwaar en beroep.

Wij overwegen dat in het bestreden besluit inderdaad nadrukkelijk een termijn van zes jaar is opgenomen. Het verslag van de informatieavond waar bezwaarden naar verwijzen dateert van mei 2021. De aanvraag voor de hier bestreden vergunning is ontvangen op 20 december 2023, dat

is ruim twee jaar na de informatieavond. De commissie stelt vast dat in het bestreden besluit onder het kopje 'Directe inwerkingtreding beschikking' is opgenomen dat de beschikking in werking treedt vanaf de dag na haar bekendmaking, en dat het indienen van een bezwaarschrift ook geen opschortende werking heeft.

Met de nadere toelichting van vergunninghouder is naar onze mening nog meer duidelijkheid gegeven over tijdelijkheid van de vergunning.

7.5.7. Parkeren

Bezwaarden vrezen voor parkeerdrukke die zal ontstaan met de komst van de woonbootbewoners.

Wij stellen vast dat aanvraag getoetst is aan de parkeernormen. In uw overwegingen in het bestreden besluit heeft u aangegeven dat het plan niet tot een hogere parkeerbehoefte leidt nu er geen nieuwe parkeervergunningen worden verleend. De woonbootbewoners hebben hun huidige parkeervergunning al binnen hetzelfde gebied.

Wij overwegen dat de bezwaren tegen de parkeeroverlast niet nader zijn onderbouwd en dat de vrees voor parkeerdrukke een onzekere toekomstige gebeurtenis betreft. *Ook gaat het plan niet ten koste van bestaande parkeerplaatsen in West omdat het netto aantal plaatsen gelijk blijft.*

De commissie is daarom van mening dat deze bezwaargrond niet kan leiden tot een herroeping van het bestreden besluit.

7.5.8. Gevolgen voor natuur, waterleven, waterkwaliteit, leefgebied watervogels.

Bezwaarden voeren aan dat er vervuiling van het water door afvalwater en verstoring van de ecologie in de gracht zal plaatsvinden. Verder is aangevoerd dat het leefgebied van watervogels kan worden verstoord door het aan- en afmeren van woonboten.

Wij stellen vast dat vergunninghouder met betrekking tot het aspect ecologie een aantal onderzoeken heeft laten uitvoeren, namelijk de volgende:

- Een bodemscan is uitgevoerd ten aanzien van de landbodem;
- Een waterbodemonderzoek door het bureau 'IDDS';
- Een onderzoek gedaan door 'Cobra Groeninzicht' in juni 2020 naar de mogelijke beschermde soorten aan de De Rijkgracht. In november 2023 heeft bureau 'ID verde advies' een actualisatie gedaan op het eerdere onderzoek.

De onderzoeken zijn als bijlage aan de bestreden vergunning toegevoegd en maken daarmee onderdeel hiervan uit.

Wij zijn van mening dat uit het geheel van onderzoeken in voldoende mate blijkt, dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor vergunningverlening. Er is niet gebleken dat de onderzoeken niet zorgvuldig tot stand zijn gekomen. Bezwaarden hebben verder geen deskundig tegenrapport ingediend die afbreuk doet aan de conclusies van de uitgevoerde onderzoeken. Wij merken in dit kader verder op dat enige schade niet zonder meer betekent dat de omgevingsvergunning niet verleend kan worden. Het gaat erom of vergunningverlening zodanig onevenredig veel of onomkeerbare schade toebrengt. Mochten bezwaarden menen dat voorschriften niet worden nageleefd, dan kan een handhavingsverzoek worden ingediend.

De commissie gaat in het navolgende nog kort in op een aantal specifieke bezwaren.

- Watervogels

Bezwaarden voeren aan dat het leefgebied van watervogels wordt verstoord en wijzen hierbij op verschillende elementen. Wij stellen vast dat in het onderzoek is opgenomen dat er een ecologisch werkprotocol zal worden opgesteld indien de werkzaamheden in het broedseizoen plaatsvinden. Verder moet maximaal drie dagen voor de start van de werkzaamheden een broedvogelcontrole worden uitgevoerd door een ecooloog.

- Vervuiling van het water door afvalwater

Wij stellen vast dat aan de tijdelijke omgevingsvergunning een hoeveelheid voorschriften zijn verbonden om te voorkomen dat de bestaande normen onaanvaardbaar worden overschreden. Volgens de vergunningsvoorschriften dient de watervoorziening en afvoer van huishoudelijk afvalwater en hemelwater te voldoen aan de aansluitvoorschriften van Waternet en aan het Bouwbesluit 2012. Overigens is dit onderdeel pas aan de orde bij de beoordeling van de aanvragen voor een omgevingsvergunning om de woonboten te plaatsen.

7.5.9. Schade aan de brug, kademuren en bomen.

Bezwaarden voeren aan dat de bruggen in de omgeving niet zijn ontworpen voor intensieve veranderingen in water- en scheepvaartbewegingen en dat extra belasting kan leiden tot onherstelbare schade.

Verder voeren bezwaarden de vaak al oude en kwetsbare kademuren risico op beschadiging lopen door verhoogde belasting, trillingen of aanpassingen aan de waterstroom. Deze monumentale infrastructuur verdient bescherming.

Voorts voeren bezwaarden aan dat de bomen langs de gracht een cruciale rol spelen in het behoud van het historische en natuurlijke karakter van de omgeving. Eventuele schade aan wortelstelsels of omgevingsomstandigheden zou deze balans verstoren.

- Schade aan de brug

Ter hoorzitting is door de vertegenwoordigers van vergunninghouder het volgende aangegeven: *Sommige boten kunnen niet onder bepaalde bruggen door, daar is ook naar gekeken. Als boten onder de brug moeten komen dan moeten ze verzwaard worden. Verder is er participatie traject geweest voor de Da Costakade met als doel te onderzoeken of er een ander innovatieve methode is waardoor er minder boten verplaatst hoeven te worden. Dit is mogelijk. Hierdoor zullen dus uiteindelijk minder woonboten die nu aan de Da Costakade liggen verplaatst worden.*

- Schade aan kademuren

In bijlage Boo2 'Ruimtelijke onderbouwning' behorende bij de bestreden omgevingsvergunning is ten aanzien hiervan het volgende opgenomen:

Aanmeervoorzieningen

De woonboten worden niet bevestigd aan de kademuren maar via afmeerlijnen vastgemaakt aan gordingen. Deze gordingen zijn aan 2 meerpalen vastgemaakt (diameter 408 millimeter). Hierdoor treden er geen extra belastingen op aan de bestaande kademuur, die niet gedimensioneerd is op deze extra belasting. Daarnaast is de kwaliteit van het metselwerk van de kade, als gevolg van veroudering/degeneratie, benedenmaats. Dit maakt goede verankering van vasthoudpunten in het

metselwerk moeilijk. Om te zorgen dat de woonboot bij schommelingen niet tegen de gording geworpen wordt, bevindt zich tussen de woonboot en de gording een stootblok die tegendruk biedt.

Toegangsvoorziening

De woonboten zullen worden ontsloten door de aanleg van een tijdelijke toegangsvoorziening (zie bijlage 2). De vaste toegangsvoorziening verbindt de kademuur met de woonboot. De toegangsvoorziening ligt ongeveer in het midden van de gordingen en bestaat uit een trap langs de kade en een vlonder van circa 5 meter lang tussen de kade en gording. Deze zal net boven het water worden geplaatst en toegang verlenen tot de woonboot. Deze toegangsvoorziening kan afhankelijk van de locatie van de voordeur en de maaiveldsituatie ongeveer 2 meter verplaatsen ten opzichte van het midden.

Het is nooit uit te sluiten dat de uitvoering van een omgevingsvergunning kan leiden tot schade. Daarbij kan de uitvoering van een bouwplan in principe geen grond vormen voor weigering hiervan, tenzij onevenredig veel schade onvermijdelijk zou zijn. Wat de commissie betreft volgt een dergelijke conclusie niet uit de door bezwaarden aangedragen gronden. Er zijn ten aanzien van de uitvoering van de omgevingsvergunning voorschriften opgenomen in het besluit. Mochten bezwaarden menen dat deze voorschriften niet worden nageleefd, dan kan een handhavingsverzoek worden ingediend.

- Schade aan bomen

Ter hoorzitting heeft uw vertegenwoordiger toegelicht dat de locatie van de stroomkasten wordt verplaatst indien bij het aanleggen hiervan blijkt dat de wortels van een boom in het geding komen.

Nu bezwaarden geen deskundig tegenrapport hebben aangeleverd waaruit blijkt dat de door hen genoemde schade aan bomen en het wortelstelsel zullen volgen indien het project wordt uitgevoerd, kan deze grond niet leiden tot een herroeping van het bestreden besluit.

Tot slot voeren bezwaarden aan dat er een milieueffectrapportage als voorwaarde in de vergunning moet worden opgenomen om natuur en waterkwaliteit te beschermen. De plaatsing van tijdelijke woonboten kan aanzienlijke effecten hebben op de natuur in en rondom de Rijngracht. Het water leven wordt verstoord door afval, schaduwvorming en mogelijke lozingen vanuit de woonboten.

Wij stellen allereerst vast dat de onderhavige omgevingsvergunning zich uitsluitend richt op de bouw- en planologische aspecten met betrekking tot het realiseren van enveloppen/vlekken en steigers. De argumenten die bezwaarden aanhalen spelen pas een rol bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het plaatsen van de woonboten. Verder wordt het standpunt niet nader onderbouwd met een deskundig rapport.

Daarnaast zijn wij, ten overvloede, van mening dat het bestreden project niet valt onder de direct m.e.r.-plichtige activiteiten van lijst C van het Besluit m.e.r. Evenmin overschrijdt het project de drempelwaarden zoals opgenomen in lijst D.

7.5.10. Alternatieve locaties

Bezwaarden voeren een aantal alternatieve locaties voor de woonboten aan waaronder het Erasmuspark, de ^{5.1, 2, e} 5.5.1, 2, e en de Ruige Speelplek.

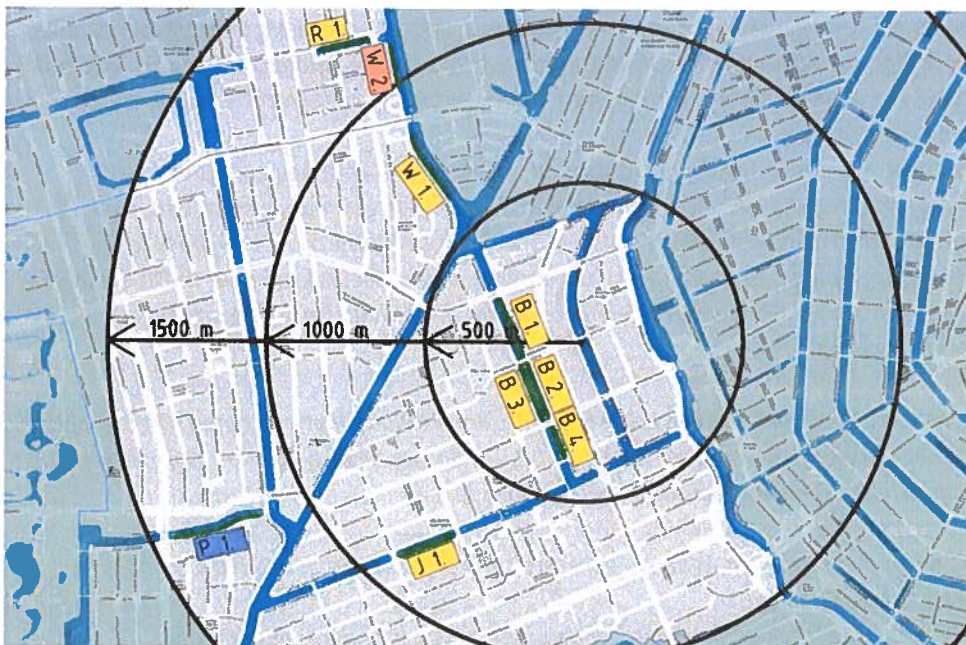
Op de hoorzitting hebben de vertegenwoordigers van vergunninghouder hierop gereageerd. Zie hiervoor de notulen. Omdat er niet direct een reactie was op alle locaties, heeft vergunninghouder op 20 mei onderstaande e-mail met ons gedeeld met daarop informatie en een tekening. Deze e-mail is op 3 juni 2025 ter informatie met bezwaarden gedeeld. Op 17 juni 2025 is deze reactie aangevuld.

Wij zien in de e-mails van 20 mei 2025 en 17 juni 2025 geen aanleiding voor het plegen van wederhoor, omdat wij van mening zijn dat het college ook zonder de hierin beschreven inzichten, in redelijkheid kon komen tot de selectie van de afgewogen locaties.

E-mail 20 mei 2025:

In het kort de procedure bij het zoeken van geschikte locaties: binnen een straal van 1500 meter rondom het middelpunt van de Da Costagracht. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- 1. Het welzijn van woonbootbewoners. Het verplaatsen naar een tijdelijke woonplek voor een periode tot 2 jaar heeft grote impact. We streven er naar ze niet te ver uit hun vertrouwde buurt te verhuizen.*
- 2. Kosten: een woonbootverplaatsing is heel kostbaar. Hoe verder een boot verplaatst moet worden, hoe groter de kostenpost.*
- 3. Technische mogelijkheden: hoe verder weg, hoe meer obstakels (zoals lage bruggen) we tegenkomen. De kans dat een verplaatsing technisch mogelijk is, is groter als we te verplaatsen afstand beperkt wordt.*



Singelgracht, achter de parkeergarage: ten tijde van de locatiebepalingen van de wissellocaties was deze locatie niet beschikbaar i.v.m. de aanbouw van de Singelgrachtgarage. Daarom is die destijds niet meegenomen in de analyse.

Admiralengracht: In een analysekaart staat aangegeven dat deze niet geschikt of niet beschikbaar is. De onderbouwing hebben we niet gevonden, maar hebben het sterke vermoeden dat de beperkte breedte van de gracht hier de beperkende factor is. Gezien de grootte van de woonboten overschrijdt je snel het doorvaartprofiel.

Het Zuideramstelkanaal: buiten het zoekgebied

Het Olympiakanaal tussen de Schinkel en de Stadiongracht: buiten het zoekgebied

Erasmuspark: negatief advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) om deze locatie te gebruiken i.v.m. de invloed van woonboten en haar bewoners op de directe groene omgeving.

5.1.2, e 5.5.1, 2, e , Ruige speelplek: In het kort: deze plekken zijn onderdeel van project Da Costakade, zie locatie W2 op de kaart. Deze plekken waren oorspronkelijk ontwikkeld door het project Oranje Loper. Hier zouden 5 woonboten uit de Bilderdijkkade komen te liggen die weg moesten door werkzaamheden aan Brug 135 (in de Clerqstraat over de Bilderdijkgracht). Uiteindelijk bleek dat de woonboten konden blijven liggen. In ^{5.1.2, e}uari 2024 was een spoedverplaatsing van 4 woonboten uit de Da Costagracht nodig. Die zijn naar de Ruige Speelplek verplaatst. De ligplaatsen aan de Ruige Speelplek zijn vanaf toen onderdeel van project Da Costakade geworden.

E-mail 17 juni 2025, aanvulling ten aanzien van Admiralengracht.

*Voor het aanleggen van tijdelijke ligplekken nabij Erasmuspark hebben we negatief advies gekregen van de TAC (Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur), zie **bijlage 2**. Rekening houdende met de afstand, hoeveelheid pleziervaartuigen en afmeerverbod van deze locatie, is Erasmuspark niet meegenomen haalbare optie.*

*Nog een argument waarom Erasmuspark is afgefallen is dat toen het afwegingskader werd opgesteld, brug 359 (brug ^{5.1.2, e}Evertsenstraat-Admiralengracht) in een matige staat was, waarbij beheersmaatregelen op de brug niet waren uitgesloten. Zie rood kruisje op de brug op tekening in bijlage, zie **bijlage 3**. Het terugplaatsen van woonboten van de wisselplekken naar de Da Costakade moet altijd mogelijk zijn en niet worden belemmerd omdat de toevallig de doorvaart van een brug wordt gestremd door beheersmaatregelen.*

Admiralengracht is afgesloten door een lage brug van 1.8m NAP dus voor veel boten niet toegankelijk. Deze situatie hebben we op meer plekken (RPG en JVL), maar we hebben voornamelijk plekken nodig waar hogere boten heen kunnen zoals BDG en Geuzenkade.

Daarnaast is de gracht erg ondiep. Wat op de meeste stukken resulteert in boten die ca. minimaal 3,5 meter uit de kant moeten liggen.

Het laatste gedeelte heeft een vergelijkbaar leggerprofiel als onze andere wisselplekken

Daarnaast is de gracht ca. 8 meter smaller dan de meeste andere grachten waardoor er te weinig ruimte over blijft als er woonboten liggen.

Alleen JVL is ook zo smal, en daar kunnen maar 2 van de 24 boten uit wv3 en 4 heen. Dus we hebben gewoon weinig aan zo'n smalle gracht.

7.5.11. Vergoeding kosten in bezwaar

Bezwaarde 5.1, 2, e heeft een verzoek tot proceskostenvergoeding gedaan in het geval dat een jurist of advocaat zou worden ingeschakeld.

Op grond van artikel 7:15 van de Awb worden de kosten die een belanghebbende in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs heeft moeten maken, vergoed op verzoek van de belanghebbende, voor zover het bestreden besluit wordt herroepen wegens een aan het bestuursorgaan te wijten onrechtmatigheid. Ook moet sprake zijn van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand.

Wij hebben van bezwaarde geen kennisgeving of bericht ontvangen dat er een derde is ingeschakeld die beroepsmatig rechtsbijstand heeft verleend. Wij adviseren u dan ook het verzoek om deze reden af te wijzen.

7.6. Belangenafweging

Wij zijn van mening dat uw college uitgebreid heeft gemotiveerd hoe en waarom het wenselijk is dat er voor dit project om de Da Costakade te herstellen wordt afgeweken van het bestemmingsplan. U heeft uitgebreid onderzoek laten doen naar de (mogelijke) gevolgen van het project voor de omgeving en het maatschappelijk belang van het realiseren van de tijdelijke wissellocaties. Daarbij heeft u de reacties van woonbooteigenaren en omwonenden meegenomen in de besluitvorming.

Verder overwegen wij dat vergunninghouder zich aantoonbaar inspant om overlast voor het woon- en leefklimaat te beperken. Gelet hierop worden bezwaarden naar onze mening door vergunningverlening niet zodanig onevenredig nadelig in hun belangen getroffen dat van vergunningverlening dient te worden afgezien.

8. Conclusie en advies

Anders dan bezwaarden komt de commissie gelet op al het voorgaande tot de 5.1, 2, e dat deugdelijk is gemotiveerd waarom u medewerking heeft verleend aan het tijdelijke project. De commissie is van mening dat het project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

De tijdelijke omgevingsvergunning voor bouwen van een bouwwerk en het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een planologische regeling, is op goede gronden verleend. De commissie adviseert de bezwaren ongegrond te verklaren en het besluit van 14 oktober 2024 in stand te laten.

Het verzoek om proceskostenvergoeding wordt niet inhoudelijk beoordeeld vanwege het ontbreken van een door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand.

Ten overvloede komt de commissie tot de conclusie dat in dit geval geen sprake is van een herroeping van het besluit waardoor een verzoek om vergoeding van de proceskosten geen kans van slagen heeft.

Amsterdam, 18 juni 2025

De bezwaarschriftencommissie,

5.1, 2, e

5.1, 5.1, 2, e t
voorzitter

5.1, 2, e

5.1, 5.1, 2, e d
secretaris

5.1, 2, e

5.1, 2, e
derde lid

Bijlage 1

Toepasselijke wet- en regelgeving

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 6:7

De termijn voor het indienen van een bezwaar- of beroepschrift bedraagt zes weken.

Artikel 6:11

Ten aanzien van een na afloop van de termijn ingediend bezwaar- of beroepschrift blijft niet-ontvankelijkverklaring op grond daarvan achterwege indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

Artikel 7:4

1. Tot tien dagen voor het horen kunnen belanghebbenden nadere stukken indienen.
2. Het bestuursorgaan legt het bezwaarschrift en alle verder op de zaak betrekking hebbende stukken voorafgaand aan het horen gedurende ten minste een week voor belanghebbenden ter inzage.
3. Bij de oproeping voor het horen worden belanghebbenden gewezen op het eerste lid en wordt vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Artikel 2:10

Voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, wordt de omgevingsvergunning geweigerd indien:

d. het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft, met uitzondering van een tijdelijk bouwwerk dat geen seizoensgebonden bouwwerk is, zowel op zichzelf beschouwd als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan, in strijd is met redelijke eisen van welstand, beoordeeld naar de criteria, bedoeld in artikel 12a, eerste lid, onder a, van de Woningwet, tenzij het bevoegd gezag van oordeel is dat de omgevingsvergunning niettemin moet worden verleend;

art. 2.12 lid 1 sub a onder 2

1 Voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:

- a. indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening:

1^o....

2^o in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, of

3^o....

Besluit omgevingsrecht

Artikel 4

Voor verlening van een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de wet waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2^o, van

de wet van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, komen in aanmerking:

11. ander gebruik van gronden of bouwwerken dan bedoeld in de onderdelen 1 tot en met 10, voor een termijn van ten hoogste tien jaar.

Bestemmingsplan Landlust en Gibraltarbuurt

Artikel 15 Water

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
 - b. waterhuishoudkundige voorzieningen;
 - c. waterbouwkundige kunstwerken;
- alsmede voor:
- d. ligplaatsen ten behoeve van pleziervaartuigen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - ligplaats pleziervaartuig';
 - e. ligplaatsen voor woonboten, inclusief ruimten ten behoeve van praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis/ bedrijf aan huis en inclusief bijboten, ter plaatse van de functieaanduiding ligplaats';
 - f. een steiger ten behoeve van passagiersvaartuigen ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger'
 - g. een nachtstalling ten behoeve van passagiersvaartuigen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water -

15.2 Bouwregels

15.2.1 Algemeen

Op en onder de in lid 15.1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde bestemming.

15.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. maximum bouwhoogte bruggen: 6 meter;
- b. maximum bouwhoogte overige bouwwerken geen gebouwen zijnde: 6 meter;
- c. maximaal oppervlak: 20 m² ten behoeve van een steiger ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger';

15.3 Specifieke gebruiksregels

15.3.1 Verboden gebruik

Als verboden gebruik als bedoeld in Artikel 22 van deze regels wordt in ieder geval aangemerkt het gebruik van de in lid 15.1 genoemde gronden als ligplaats voor woonboten, passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en stationerende vaartuigen, zulks met uitzondering van de op grond van lid 15.1 toegestane ligplaatsen en nachtstallingen.

BIJLAGE 17



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
President Kennedylaan 923
1079 MZ Amsterdam

Postbus 483
1000 AL Amsterdam
Telefoon 020 2521440
5.1, 2, e @amsterdam.nl
Website: amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 483, 1000 AL Amsterdam

aan bezwaarde

Datum 10 juli 2025
Ons kenmerk JB.24.014834.001 t.m. 019, 021 t.m. 023
Behandeld door 5.5.1, 2, e, j5.1, 2, e @amsterdam.nl, 5.1, 2, e, Juridisch Bureau
Bijlage(n) Diversen
Onderwerp Beslissing op bezwaar

Geachte heer, mevrouw,

U heeft een bezwaarschrift bij ons ingediend. Het bezwaarschrift gaat over het besluit met kenmerk Z2023-W005134 van 14 oktober 2024. Met dat besluit is een tijdelijke omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van 6 jaar (R1) op de locatie De Rijngracht 12S, 14S, 18S, 24S en 28S.

Een ambtelijke bezwaarschriftencommissie heeft het bezwaarschrift behandeld en advies uitgebracht.

Het dagelijks bestuur van stadsdeel West besloot in de vergadering van 8 juli 2025 dit advies over te nemen. Het bestuur besloot:

- het bezwaar ontvankelijk en ongegrond te verklaren;
- het besluit van 14 oktober 2024 in stand te laten;
- het verzoek om vergoeding van proceskosten af te wijzen.

Dat betekent dat de tijdelijke omgevingsvergunning voor het realiseren van vijf tijdelijke wissellocaties en het plaatsen van tijdelijke steigers voor vijf woonboten voor een periode van 6 jaar (R1) op de locatie De Rijngracht 12S, 14S, 18S, 24S en 28S te Amsterdam, in stand kan blijven.

In de bijlage vindt u het advies van de bezwaarschriftencommissie als uitleg van het besluit.

Als u het niet eens bent met dit besluit dan kunt u in beroep gaan bij de rechtbank. Dit moet binnen 6 weken gebeuren. In de bijlage 'Beroep instellen bij de rechtbank' leest u hierover meer.

Gemeente Amsterdam

JB.24.014834.001 t.m. 019,
021 t.m. 023
Pagina 2 van 3

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

5.1, 2, e

5.1, 2, e

Directeur Juridisch Bureau Amsterdam

Gemeente Amsterdam	JB.24.014834.001 t.m. 019, 021 t.m. 023 Pagina 3 van 3
--------------------	--------------------------------------------------------------

Bijlage: Beroep instellen bij de rechtbank

BEROEP INSTELLEN BIJ DE RECHTBANK

Tegen de beslissing op een bezwaarschrift kunt u beroep indienen bij de rechtbank. Dan moet u wel een rechtstreeks belang bij de beslissing op een bezwaarschrift hebben. U moet het beroep binnen zes weken na de verzending van de beslissing op het bezwaar indienen. Dat betekent dat de rechtbank binnen die zes weken uw beroep heeft ontvangen. Het maakt daarbij niet uit of u zelf het beroepschrift bij de rechtbank aflevert of met de post verstuurt. U mag zich ook laten bijstaan door een advocaat of een persoon die u machtigt, maar dat hoeft niet.

Stuur uw beroepschrift naar het volgende adres:

Rechtbank Amsterdam
Afdeling Publiekrecht
Teams Bestuursrecht
Postbus 75850
1070 AW Amsterdam

Digitaal beroep indienen

U kunt ook digitaal beroep indienen bij de rechtbank Amsterdam via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. U hebt dan wel een elektronische handtekening nodig (DigiD). Kijk op de website voor de precieze voorwaarden.

Kosten voor beroep

Voor het indienen van een beroepschrift betaalt u griffierecht. Dit is een bedrag dat u moet betalen aan de rechtbank bij de start van de beroeps procedure. De griffier van de rechtbank zal u wijzen op uw plicht om griffierechten te betalen. Hij geeft ook uitleg over hoe u kunt betalen.

Mogelijke vergoeding kosten beroep

Als de rechtbank uw beroep gegrond verklaart, dan vergoedt het bestuursorgaan de griffierechten die u betaalde. In andere gevallen staat soms in de uitspraak dat u toch het griffierecht geheel of gedeeltelijk krijgt vergoed.

Voorlopige voorziening vragen

Een beroepschrift indienen stopt niet het besluit waar u tegen in beroep gaat. Wel kunt u de voorzieningenrechter van de bevoegde rechtbank vragen een voorlopige voorziening te treffen. Ook dat verzoek kunt u digitaal indienen.

Kosten voor voorlopige voorziening

Voor een voorlopige voorziening betaalt u griffierecht. Dit griffierecht is net zoveel als het griffierecht voor het indienen van een beroepschrift. Bij de uitspraak kan de voorzieningenrechter bepalen dat u het betaalde griffierecht geheel of gedeeltelijk krijgt vergoed.

Voor meer informatie over het instellen van beroep kijkt u op www.rechtspraak.nl.

BIJLAGE 18



**Gemeente
Amsterdam**

Adviesrapportage haalbaarheidsstudie Kade2.020 op Da Costakade

**Studie naar de haalbaarheid van innovatieve bouwmethode
Kade2.020 voor de kademuurvernieuwing van Da Costakade
(Watervak 3 & 2)**



**Projectteam Da5.1, 2, e
juli 2025**

Inhoud

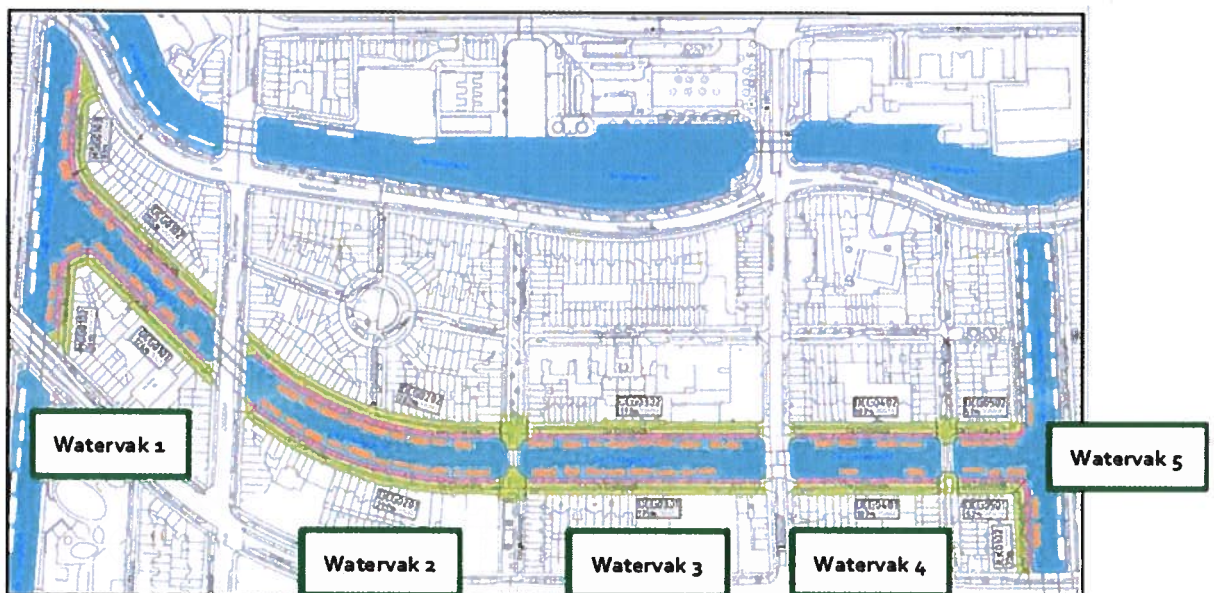
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Doel haalbaarheidsstudie	5
1.3 Onderzoeksopzet.....	5
2 Aanpak en proces	6
2.1 Aanpak technische haalbaarheid	6
2.2 Aanpak Participatietraject	7
3 Bevindingen technische haalbaarheid	9
4 Bevindingen omgevingsaspecten.....	12
4.1 Boombehoud.....	12
4.2 Maaiveldinrichting.....	16
4.3 Woonbootverplaatsingen	18
5 Bevindingen projectbeheersing	28
5.1 Planning.....	28
5.2 Risico's en kansen voor het project	30
5.3 Kosten	33
6 Conclusie, aanbevelingen en vervolg.....	35
6.1 Conclusie	35
6.2 Aanbevelingen	35

1 Inleiding

Deze rapportage heeft als doel de resultaten en inzichten van de haalbaarheidsstudie en het participatietraject rondom de Da Costakade terug te koppelen aan het stadsbestuur, de omgeving en het programma Bruggen en Kademuren. Op basis van het advies wordt van de directie van het programma een besluit verwacht over de te hanteren bouwmethode.

1.1 Aanleiding

De kademuurvernieuwingen in Amsterdam vormen een grote uitdaging voor de gemeente. De opgave voor het veiligstellen van de kades in combinatie met het herinrichten van de straat aan Da Costakade betreft een grote en zeer complexe opgave vanwege de noodconstructies, aanwezigheid oergeul, de fasering, lange doorlooptijden, de (beschermwaardige) bomen, verplaatsingen van het grote aantal woonboten en impact op de werkzaamheden voor (woonboot-) bewoners. Figuur 1 geeft de opgave weer van alle kademuren van de Da Costakade welke herstel nodig hebben. Begin 2025 zijn de eerste werkzaamheden buiten gestart, waarbij de kademuren (Watervak 4) op traditionele wijze worden vernieuwd. Deze methode, waarbij de bestaande kadeconstructie wordt verwijderd, biedt geen ruimte om bomen te behouden. De kades in Watervak 3 werden ook volgens deze werkwijze voorbereid om eind 2025/begin 2026 in uitvoering te kunnen gaan.



Figuur 1 Totale projectscope Da Costakade

De bewoners van Da Costakade zijn al sinds de start in 2018 zeer betrokken bij de plannen. Zij hebben voor de bomen op de kades van Watervak 4 en Watervak 3 gestreden en bezwaar gemaakt tegen de kapvergunningen. Bij watervak 4 zijn desondanks alle bomen gekapt of verplant, met grote impact voor de omgeving. Bij Watervak 3 zijn door de bewoners gezamenlijk 39 bezwaren ingediend. Tijdens de hoorzitting en richting de stadsdeelcommissie, raadcommissie en de

wethouder hebben zij hun geluid stevig laten horen en aangegeven waarom boombehoud zo belangrijk is. Bomen zijn waardevol voor Amsterdam, haar inwoners en bezoekers. Niet alleen zijn grote bomen op de grachten fraai, maar ze dragen ook bij aan de esthetiek van de stad, zorgen voor verkoeling (voorkomen hittestress), zijn belangrijk voor de biodiversiteit (flora en fauna) en hebben een positieve invloed op de mentale en fysieke gezondheid van de mens. Het behoud van grote bomen is essentieel, omdat het bij herplant na kap vele jaren duurt voordat deze voordelen weer zijn teruggekeerd. Bomen in de stad zijn ecologisch, visueel, maatschappelijk van belang en vertegenwoordigen een grote emotionele waarde en dragen bij aan het welbevinden van bewoners.

De hele gang van zaken rond de bomenkap watervak 4 en de verleende kapvergunning voor watervak 3 hebben geleid tot een impasse in de vergunningverlening voor watervak 3 en veel wantrouwen bij de bewoners. Dit wantrouwen en onbegrip is versterkt door de veranderende mogelijkheden voor innovatieve uitvoeringsmethoden die meer boombehoud mogelijk maken.

Aanleiding hiertoe is dat het Programma Bruggen en Kademuren (de gemeente) de markt heeft uitgedaagd om te innoveren. Dit innovatiepartnerschap kademuren (IPK) heeft veel opgeleverd om te komen tot uitvoeringsmethoden die leiden tot een snellere werkwijze van kademuurvernieuwing voor de stad, met minder hinder, meer boombehoud en minder woonbootverplaatsingen, en bij voorkeur ook lagere kosten. De drie innovatiepartners hanteren elk een unieke techniek welke zij vanuit pilotprojecten (op 'gemakkelijke' kades in de stad) hebben doorontwikkeld om hun methode succesvol te bewijzen en daarmee een contract te ontvangen. Eind 2023 heeft de gemeente onderzoek gedaan of deze technieken ook haalbaar zijn voor de kadevernieuwing van de Da Costakade. Uit dit onderzoek is de ambitie uitgesproken om IPK vanaf 2027 in te zetten op de overige Watervakken die vanaf dan op de planning staan. Voor de uitvoeringsperiode van Watervak 3 en Watervak 4 was destijds nog onvoldoende zekerheid over de haalbaarheid van de IPK-partners en daarom nog te vroeg om hierop voor te sorteren, gezien de benodigde duur van de voorbereidingen voor de kadewerkzaamheden (o.a. voor woonbootverplaatsingen).

In de tussentijd zijn er nieuwe inzichten opgedaan over de mogelijke haalbaarheid van innovatiepartner Kade2.020 in relatie tot de locatie specifieke kenmerken van Da Costakade. Mede hierdoor, de impasse wat betreft de vergunningverlening, en het belang van draagvlak bij de bewoners, heeft de gemeente besloten om alsnog de kansen en mogelijkheden van Kade2.020 voor Watervak 3 verdiepend te onderzoeken. Hierbij is het noodzakelijk om aantoonbaar te maken of de oplossing van Kade2.020 technisch gezien voldoende haalbaar is in de oergeul en bij aanwezige veiligheidsconstructies. Daarnaast kan de bouwoplossing van Kade 2.020 meer boombehoud bieden, maar is dit niet overal mogelijk en kunnen er ook andere redenen zijn voor bomenkap, zoals een slechte conditie en beperkte levensverwachting. Om een zorgvuldig proces te kunnen doorlopen en afgewogen besluit te nemen, worden voor deze studie de verwachten vertraging en financiële gevolgen aanvaard.

1.2 Doel haalbaarheidsstudie

Het doel van deze haalbaarheidsstudie is om de technische haalbaarheid van Kade2.020 vast te stellen, de voordelen en beperkingen van de methode te identificeren en vanuit dergelijke inzichten een zorgvuldige, gedragen afweging te maken over de bouwmethode. Parallel aan de technische studie is een participatietraject opgezet om het vertrouwen van de bewoners te herstellen en inzicht te krijgen in hun zorgen en wensen. Het overkoepelende doel van dit traject is om samen met de omgeving te komen tot een gedragen proces voor de toekomst van de Da Costakade.

1.3 Onderzoeksopzet

Deze rapportage omvat de hoofdonderdelen:

1. Onderbouwing van de aanpak (technische haalbaarheid en participatie)
2. Bevindingen van de technische haalbaarheid van de Kade2.020-methode op de Da Costakade, de voordelen en beperkingen omtrent boombehoud, maaiveldinrichting, woonbootverplaatsingen en kosten, planning en risico's voor het project
3. Advies vanuit de resultaten uit het participatietraject

In deze rapportage worden de vooraf opgestelde onderzoeksvragen binnen deze haalbaarheidsstudie per thema beantwoord in Hoofdstukken 3, 4, en 5.

Het advies voor de te bepalen bouwmethode is gebaseerd op een aantal inhoudelijke afwegingen. Randvoorwaardelijk is het vaststellen van de technische haalbaarheid van Kade2.020 voor Da Costakade, specifiek voor de kademuren in watervak 3 (rakken DCGo301 en DCGo302). Ten tweede wordt het belang van boombehoud als zwaarwegend beschouwd. De volgende afwegingen worden onderbouwd weergegeven in het advies:

- Technische haalbaarheid van de oplossing
- Mate van boombehoud
- Impact op maaiveld ontwerp
- Vermindering van woonbootverplaatsingen en impact op omgeving
- Beheersbaarheid project: bouwkosten, planning en risico's

Deze rapportage wordt vanuit Programma Bruggen en Kademuren (projectteam Da Costakade) gepresenteerd. De uitkomsten zijn gebaseerd op het niveau van een haalbaarheidsstudie, met een specifieke focus op de technische haalbaarheid, boombehoud en het verminderen van woonbootverplaatsingen. Benadrukt moet worden dat tijdens nadere voorbereidingen nieuwe inzichten zijn ontstaan welke leiden tot wijzigingen voor o.a. het technisch ontwerp, de maaiveldinrichting, planning, e.d.

Het advies vanuit de omgeving wordt aanvullend op deze rapportage als zwaarwegend advies meegenomen voor besluitvorming. De gemeente streeft naar een gezamenlijk en gedragen voorstel. Indien op een onderdeel niet tot een éénduidig voorstel kan worden gekomen, doet de gemeente op dat specifieke punt een aanvullend voorstel.

2 Aanpak en proces

2.1 Aanpak technische haalbaarheid

De kademuren aan de Da Costakade bevinden zich in een druk woongebied van Amsterdam. Een gedeelte van de kademuren in Watervak 3 en Watervak 2 ligt in de oergeul. Ter plaatse van de oergeul zijn de draagkrachtige zandlagen voor de fundering niet hoog en niet dik genoeg. Ook zijn er in de afgelopen jaren 2 veiligheidsconstructies aan de DCGo301 westzijde geplaatst ter ondersteuning van de kade in Watervak 3. De veiligheidsconstructie is een noodmaatregel met een damwand, die relatief ver van de kademuur is geplaatst. Deze bestaande kademuren zijn in het verleden lokaal bezweken en vertonen zodanige vervormingen, dat de damwanden zijn aangebracht om de kademuren te stabiliseren en verdere deformatie te voorkomen. De huidige kade(lijn) is rondom het midden van het rak circa 60 cm in de richting van de gracht gedeformeerd, ter plekke van de noodconstructies gaat dit om grotere deformaties.

Met deze studie is beoogd om aantoonbaar te maken of het ontwerp en de bouwoplossing van Kade2.020 haalbaar zijn op de kademuren van Watervak 3. Om dit aan te tonen, zijn twee analyses uitgevoerd door Kade2.020: een constructieve en geotechnische analyse. Met haalbaarheid wordt in dit onderzoek verstaan dat het ontwerp en de bouwmethode van Kade2.020 voldoen aan de volgende maatgevende situaties bij locatie specifieke omstandigheden:

- **Kadeconstructie in oergeul:** Aantoonbare haalbaarheid van de constructie ondanks verminderde draagkracht in de oergeul. Beide kaderakken (DCGo301 en DCGo302) bevinden zich gedeeltelijk in de oergeul.
- **Bouwoplossing bij noodconstructies:** Toepasbaar en uitvoerbaar, rekening houdend met kademuurvervormingen en verwijdering van de noodconstructies.
- **Veiligheid tijdens bouwfase:** De kritische dikte van het bestaande metselwerk is bepalend voor de toe te passen bouwoplossing om te voldoen aan de eisen en wensen, waaronder boombehoud. De restdikte van het metselwerk tijdens de bouwfase hangt van een aantal factoren af: de dikte van de bestaande kademuur, de correctie van de kadeliijn, en de constructiedikte van de wand van het nieuwe prefab element.

De toetsing van deze analyse is uitgevoerd door specialisten vanuit de gemeente. Daarnaast hebben specialisten vanuit Ingenieursbureau Witteveen + Bos (als zijnde contractpartner van het programma bruggen en kademuren) op onafhankelijke wijze een toetsing uitgevoerd. De toetsresultaten zijn gedeeld en besproken met het Kade2020-team. Na beantwoording van de opmerkingen van de specialisten zijn de technische documenten herzien en, waar nodig, aangevuld met de benodigde onderbouwingen. De toetsfase is afgerond nadat de reacties op de opmerkingen door de toetsende collega's zijn geaccordeerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd. Kade2.020 heeft een volledige rapportage met de uitkomsten opgeleverd.

2.2 Aanpak Participatietraject

Het gewenste resultaat van de haalbaarheidsstudie en participatie is dat het vertrouwen in het proces en de gemeente weer wordt opgebouwd. Dit zou straks moeten leiden tot enkele te verlenen kapvergunningen, voor bomen die volgens de drie boomspecialisten echt niet behouden kunnen worden, bij voorkeur zonder bezwaren, een breed gedragen verplaatsingsplan, snel ondertekende verplaatsingsovereenkomsten en helderheid over de kaders voor de straatinrichting.

Om open en met vertrouwen tot een constructieve samenwerking in het onderzoek naar innovatieve herstelmethoden met IPK-partners te komen, was het voor de bezwaarmakers noodzakelijk dat de huidige omgevingsvergunning voor het verplanten van 11 bomen en het kappen van 22 bomen (waarvan 18 bomen, 3 zaailingen en 1 stobbe) zou worden ingetrokken, omdat de mogelijkheid dat bomen gedurende het proces toch worden gekapt als een zwaard van Damocles boven de samenwerking zou hangen. De directie van het Programma Kademuren en Bruggen heeft hiertoe besloten om de vergunning in te trekken.

Voor bewoners was het belangrijk dat het onderzoek en het proces helder, open en transparant zouden verlopen. Alle doelgroepen, zowel walbewoners als woonbootbewoners, moesten meedoen. Er was eerder al op voorstel van de bewoners een onafhankelijke boomdeskundige ingeschakeld die geheel ten dienste van de bewoners stond. Samen met de specialisten van de gemeente en Kade 2.020 voerden zij het boomonderzoek uit. Voor het proces was het belangrijk dat de kennis, inzichten en belangen van de bewoners konden worden ingebracht. Het doel was tevens om draagvlak te creëren voor de uitkomsten en de samenwerking duurzaam te verstevigen.

Voor de participatie zijn bewonersbijeenkomsten georganiseerd. De organisatie bestaat uit het kernteam, een brede start- en slotbijeenkomst voor bewoners en een klankbordgroep. In het kernteam is met een klein groep bewoners steeds het proces afgestemd en bijgestuurd met betrekking tot de voorbereiding en organisatie van de bewoners- en klankbordgroep bijeenkomsten.

Er is op 9 april 2025 een startbijeenkomst georganiseerd, waarvoor alle bewoners en ondernemers van de Da Costakade en omgeving waren uitgenodigd. De opkomst was hoog met ruim 50 bewoners. Tijdens de startbijeenkomst is een toelichting gegeven op de uitvoeringsmethode van Kade. 2.020 en de onderzoeksopzet. De reacties, vragen en belangen van de bewoners hebben we toen actief geïnventariseerd in themasessies en tegelijkertijd is de klankbordgroep samengesteld.

In totaal hebben 18 personen deelgenomen aan de klankbordgroep. In totaal zijn drie klankbordgroep bijeenkomsten gehouden: 23 april, 7 mei en 18 juni 2025. Dit was de plaats waar de inhoud werd besproken en afgestemd. Deze groep zal het haalbaarheidsonderzoek volgen en ervoor zorgen dat de benodigde inbreng van bewoners wordt geleverd. Daarnaast heeft de klankbordgroep meegedacht over de uitgangspunten voor boombehoud, de verplaatsing van woonboten en de inrichting van de kade.

Het kernteam en de klankbordgroep hebben bijdragen geleverd aan de onderzoeksvragen. Vanuit de participatie konden aanvullende vragen worden gesteld en suggesties gedaan. Alle gestelde

vragen zijn in een overzicht uitgewerkt en beantwoord. In de klankbordgroep is het advies van de bewoners uitgewerkt.

Tijdens de slotbijeenkomst op 2 juli 2025 zijn de resultaten van het onderzoek toegelicht en heeft de klankbordgroep de bevindingen per thema teruggekoppeld en gereflecteerd op het proces. Het zwaarwegend advies van de bewoners, dat wordt meegewogen in de besluitvorming, is tijdens de slotbijeenkomst besproken.

De klankbordgroep heeft waardering uitgesproken voor de samenwerking en het resultaat van de participatie, en onderstreept het belang van voortzetting van de klankbordgroep tijdens de verdere planvorming en uitvoering.

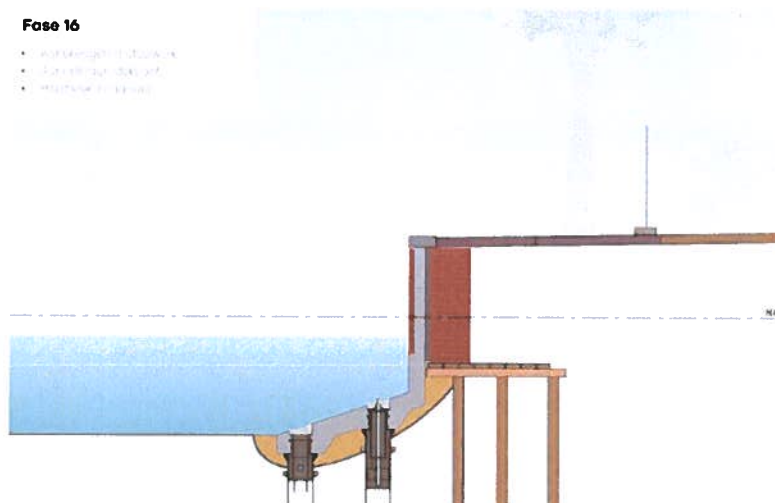
3 Bevindingen technische haalbaarheid

De hoofdconclusie van de technische studie is dat de oplossing van Kade2.020 haalbaar wordt bevonden voor de kademuren in watervak 3 van Da Costakade. Daarmee wordt de oplossing ook haalbaar bevonden voor de naastliggende kademuren in de oergeul van watervak 2. In dit hoofdstuk volgt de toelichting.

Wat zijn de technische vereisten van de IPK-methode en hoe verhouden deze zich tot de huidige kademuurconstructies in de bestaande situatie?

Bij de 'standaard' EZ-flow-methode van Kade2.020 wordt een geprefabriceerd EZ-flow segment als nieuwe L-muurconstructie aan de voorzijde van de bestaande kade geplaatst, met de voet in het water (Figuur 2). Deze L-muur wordt gefundeerd op stalen buispalen. Met deze oplossing blijft de bestaande kade grotendeels behouden en wordt de impact achter de kade geminimaliseerd.

Voor de plaatsing van EZ-flow segmenten moet een deel van de voorzijde van de bestaande constructie (o.a. de gemetselde kademuur) worden verwijderd. De positie en dikte van de bestaande metselwerkmuur ten opzichte van de nieuwe kadelijp zijn bepalend voor de toepasbaarheid. De EZ-flow constructie gebruikt namelijk zo'n 30 cm ruimte aan de voorzijde van de bestaande constructie. Door een "plakje" van de bestaande kademuur af te zagen, wordt ruimte gecreëerd voor het EZ-flow element. Om het restant van het bestaande metselwerk te kunnen benutten als grondkerende constructie is hiervoor een dikte van ca 20 cm (incl. 5 cm marge) nodig om ankerstaven aan te brengen. Een minimale kadedikte van 50 cm is daarom voor de oplossing van Kade2.020 gewenst, zodat zij hun standaard oplossing kunnen uitvoeren, waarbij eveneens rekening is gehouden met vervorming, toleranties, en het terugbrengen en opmetselen van de nieuwe kademuur. Indien de dikte van de bestaande kademuur minder is dan 50 cm moeten aanvullende maatregelen genomen worden.



Figuur 2: Standaard bouwmethode Kade2.020 met de doorsnede van het EZ-flow element en nieuw te plaatsen buispalen aan voorzijde van bestaande kademuur. De huidige kadeconstructie blijft grotendeels behouden.

Verder is vereist dat segmenten op ca. -3 m NAP worden geplaatst, waardoor de gezaagde kademuur in de bouwfase kritisch wordt belast. De kademuur moet, na het afzagen, in die tijdelijke fase nog steeds stabiel zijn ondanks gronddruk (ook door bomen).

Hoe kan de IPK-methode worden toegepast op de Da Costakade om rekening te houden met de aanwezigheid van veiligheidsconstructies, vervormingen en de oergeul?

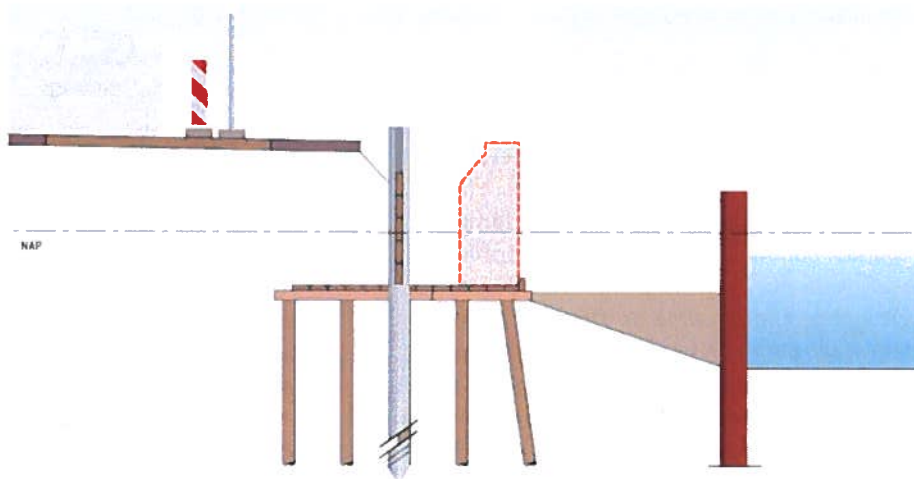
Rekening houdend met de locatie specifieke uitdagingen van watervak 3, kan de EZ-flow methode van Kade2.020 als volgt worden toegepast:

- Aan de oostzijde van de gracht, **kademuur DCG0302**, kan de standaard bouwmethode zoals hierboven omschreven, worden toegepast. Ter plekke van de oergeul worden de EZ-flow elementen minder breed uitgevoerd. De funderingspalen van de nieuwe constructie moeten veel dieper (tot ca. -30 m NAP) ingebracht worden. Deze palen worden dus langer en ook dichter op elkaar geplaatst, waardoor dit circa 20% meer materiaal vergt voor de fundering. Verder is de kritische restdikte van het metselwerk bij het lage deel van deze kademuur een aandachtspunt; waar nodig worden veiligheidsmaatregelen toegepast tijdens de bouwfase.
- Aan de westzijde van de gracht, **kademuur DCG0301**, is de standaard bouwmethode niet toepasbaar vanwege de grote vervormingen van de bestaande kade en de aanwezigheid van de noodconstructies, die het invaren en plaatsen van de segmenten belemmeren. Omdat de kademuur in de afgelopen jaren zo ver grachtinwaarts is vervormd ten opzichte van waar de nieuwe kademuur zou kunnen komen, is het noodzakelijk dat de bestaande muur ter plaatse van deze 'uitbuikingen' wordt verwijderd. Dit betekent dat ter plekke van de vervormingen alleen een oplossing van sloop en nieuw te bouwen constructie mogelijk is, wat tevens vergelijkbaar is met de bouwmethode van Dura Vermeer. Kade2.020 biedt daarom een aangepaste bouwmethode aan ten opzichte van hun standaard bouwmethode. Ook hier bevindt een gedeelte van de kade zich in oergeulgebied en vraagt dit om eenzelfde ontwerp van de constructie.
- Aan de oostzijde in watervak 2, **kademuur DCG0202**, is beoordeeld of de stalen jukconstructie van Kade2.020, wat in de bouwfase een tijdelijke hulpconstructie is, als stabilisatiemaatregel kan worden geplaatst. Uit de beoordeling is gebleken dat dit haalbaar is. Wanneer wordt besloten om met de Kade2.020-oplossing verder te gaan, dan is het voordeel dat de funderingspalen van de jukconstructie later als definitief onderdeel van de oplossing gebruikt kunnen worden.

Welke maatregelen zijn nodig om de veiligheid te waarborgen tijdens de uitvoering en wat is de impact?

Tijdens de bouwfase zijn aanvullende maatregelen vereist. Deze zijn meer specifiek benoemd als beheersmaatregelen in Hoofdstuk 5 (risico's en kansen). Maatregelen zijn o.a.:

- Voor het verwijderen van de bestaande veiligheidsconstructies ter plaatse van DCGo301, gaat de Kade2.020-oplossing uit van een tijdelijke grondkering in de vorm van een berlinerwand (zie Figuur 3) met buispalen, die achter de kade wordt geplaatst. De impact hiervan is dat boomwortels achter de kade kunnen worden aangetast.
- Indien er onvoldoende metselwerkdikte overblijft tijdens de bouwfase, zijn extra maatregelen als ontlastmaatregelen van de kademuur benodigd. De impact kan hier in een uiterst geval ook zijn dat er extra ontgraven moet worden achter de kade.



Figuur 3: Doorsnede van Kade 2.020 bouwmethode ter plekke van de veiligheidsconstructies DCGo301. Te zien is het moment tijdens de bouwfase waarin de berliner wand achter de kademuur is geplaatst en de bestaande kademuur (oranje gestippeld) wordt verwijderd. Daarna wordt de veiligheidsconstructie verwijderd.

4 Bevindingen omgevingsaspecten

4.1 Boombehoud

In het verslag Uitkomsten haalbaarheidsstudie IPK Da Costakade Watervak 3 zijn de conclusies en bevindingen van het boomonderzoek voor de bomen langs DCGo301 vastgelegd.

Welke bomen kunnen niet behouden blijven en om welke redenen of afwegingen?

De toestand van de bomen aan de Da Costakade is in 2024 in kaart gebracht in een Bomen Effect Analyse (BEA). Tijdens de uitvoering van deze haalbaarheidsstudie is het boomonderzoek geactualiseerd. Het in kaart brengen van de toestand van de bomen ter plaatse van watervak 3 van de Da Costakade is een gezamenlijke actie geweest door boomspecialisten ingeschakeld door Kade 2.020 (Ronald van den Brink, Bomenwacht), de gemeente Amsterdam ^{5.1, 2, e} de Feijter, gemeente Amsterdam) en namens de bewoners (Huib Sneep).

In de periode van 7 april tot en met 18 juni 2025 zijn drie veldonderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten van de onderzoeken zijn besproken met betrokken bewoners en Kade2.020 om te komen tot een realiseerbaar voorstel. Op de westzijde staan 14 iepen. Boomnummer 14 is tijdens een storm in 2024 omgewaaid. Op de oostzijde staan 15 iepen. De iepen zijn van verschillende variëteiten en leeftijdsopbouw. De grootste bomen staan bij de brugvleugels en specifiek valt boomnummer 6 op.



Figuur 4: bomen Da Costakade (met boomnummers, in totaal staan er nu 29 bomen)

De drie boomspecialisten hebben gekeken naar de boomtechnische staat, aanwezigheid van afstervingsverschijnselen, het risico op uitgestelde onverenigbaarheid en verplantbaarheid. Ook is uitgebreid gekeken naar de effecten van de aanpassing van de kadelijns en de nieuwe straatinrichting.

Boomtechnisch onderzoek

- Boom 8 is vanwege uitgestelde onverenigbaarheid niet langer veilig te handhaven en daarom is verwijderen op korte termijn noodzakelijk.
- Boom 20 en 21 hebben een slechte conditie en geadviseerd wordt deze vanuit beheerogpunt te vervangen en een goede groeiplaats in te richten van minimaal 25 m³.
- Drie zaailingen - spontaan gegroeide jonge bomen met een diameter groter dan 10 cm – kunnen niet worden behouden.
- Bomen 2, 3, 4, 5 zijn te behouden doordat deze goed verplantbaar zijn, en ook voor de bomen 11 en 12 geldt dat een goed verplantbare kluit kan worden geprepareerd, ondanks de forse stamdiameter. Hiervan moeten van de bomen 5, 11 en 12 de kluit nog voorbereid worden.
- Bomen 1, 6, 7, 9, 10 en 15 kunnen op hun huidige plek blijven, hiervan zouden boom 9 en 10 om ontwerp-technische redenen zo nodig wel verplant kunnen worden.

Consequenties werkzaamheden maaiveld

Wat het maaiveldontwerp betreft, leidt de verbreding van parkeerstroken en rijwegen tov de bestaande situatie tot een vermindering van de bewortelingsruimte van de huidige bomen, waardoor de bomen minder groot worden en eerder kunnen afsterven. Om schade aan de bomen te beperken, bevelen de boomspecialisten op basis van de proefsleuven aan om aan de westzijde het profiel inclusief de breedte van de puinfundering niet meer dan 50 cm te verbreden richting de bomen. Dit is mogelijk door het trottoir minder breed te maken, parkeervakken minder breed aan te leggen en/of de rijweg minder breed te maken. Aan de oostzijde zou volgens de boomexperts de verharding in het geheel niet kunnen worden verbreed richting de bomen.

Het rioleringsonderzoek heeft aangetoond dat de vervanging van de riolering in de bestaande sleuf mogelijk is zonder negatieve invloed op de bomen, omdat er weinig wortels onder de rijbaan zijn aangetroffen. Dit is mogelijk mits de sleufbekisting niet voorbij de scheiding tussen de huidige rijweg en de parkeervakken wordt aangebracht.

Consequenties kadevernieuwing en aanpassing kadelijns

De consequentie van de huidige vervormingen in de bestaande kadelijns is dat deze in het nieuwe kade ontwerp naar achteren, meer richting de gevels van woningen, moet worden teruggeplaatst. Het uitgangspunt zoals door de gemeente in het verleden vastgesteld met stakeholders en tevens geldend voor de traditionele uitvoeringsmethode, was dat deze nieuwe kadelijns als een rechte lijn tussen de brugvleugels verbonden wordt. Dit heeft impact op de ruimte die hiervoor nodig is en mogelijk een te grote schade aanbrengt aan de bestaande boomwortels in diezelfde ruimte.

Voor het behoud van de bomen zijn twee scenario's beschreven: het scenario waarbij de nieuwe rechte kadelijns wordt gehandhaafd, en het scenario waarbij wordt uitgegaan van een nieuwe gebogen kadelijns voor maximaal boombehoud. Om maximaal boombehoud mogelijk te maken,

dient de kadeliijn op advies van de boomexperts ter hoogte van boom 6 (midden van het rak) 50 cm richting de gracht te worden verschoven ten opzichte van het scenario van een rechte kadeliijn.

Op welke wijze kan Kade2.020 bijdragen aan het behoud van bomen?

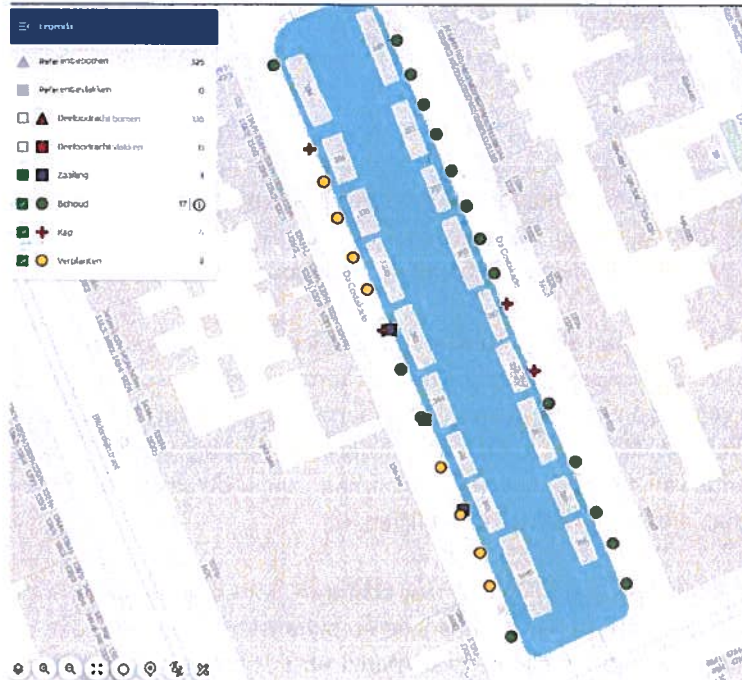
Boombehoud is met de standaardoplossing van Kade 2.020 mogelijk indien er voldoende dikte van de bestaande kademuur blijft voor de plaatsing van de nieuwe constructie. Voor de vernieuwing van de kademuren is de te hanteren kadeliijn bepalend voor boombehoud.

Aan de oostzijde is behoud van alle bomen (met uitzondering van de twee bomen die om technische redenen moeten worden gekapt) mogelijk, terwijl aan de westzijde de nieuwe kadeliijn door een forse aanpassing van de constructie achter de bestaande kadeliijn komt te liggen. De toepassing van de berlinerwand veroorzaakt zoveel wortelschade dat ter plekke hiervan boombehoud niet mogelijk is. Omdat een aantal van deze bomen wel verplantbaar zijn, is de uitkomst dat slechts enkele niet-verplantbare bomen niet behouden kunnen blijven.

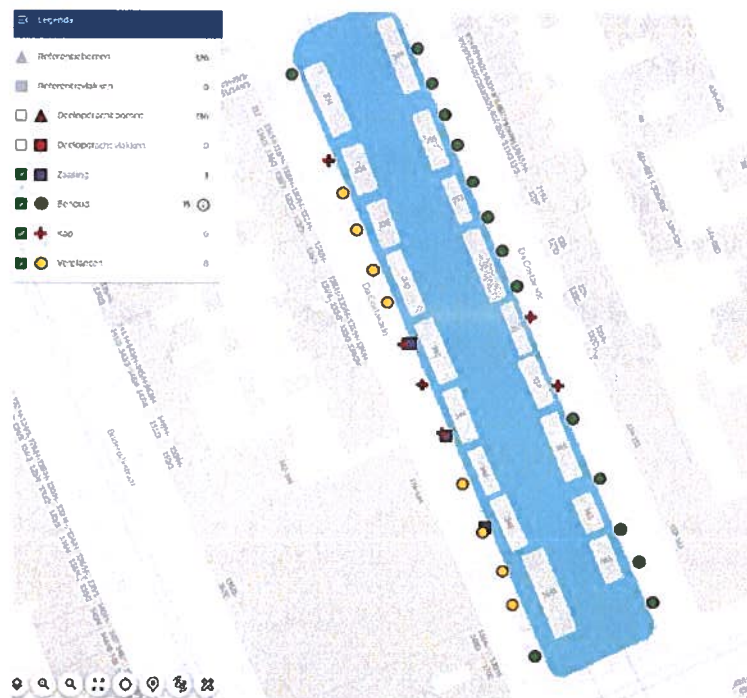
Aan de westzijde komt de kadeliijn verder naar achteren, waardoor mede door de toepassing van een berlinerwand veel wortelschade binnen de stabiliteitskluut ontstaat, dat boombehoud niet mogelijk is. In dat geval kunnen alleen de bomen 1 en 15 bij de brugvleugels behouden blijven, omdat hier geen berlinerwand nodig is.

Als de kademuur maximaal 50 cm buiten de rechte oorspronkelijke kadeliijn wordt geplaatst, kan vloeiend worden aangesloten op de vleugelmuren bij de Kinker- en Potgieterstraat en kunnen niet alleen de bomen bij de brugvleugels behouden blijven, maar ook de twee beeldbepalende bomen 6 en 7 in het midden van de kade waar de huidige uitbuiking van de kade minder groot is. In deze variant kan boom 13 niet behouden worden, omdat deze niet verplantbaar is en de wortelschade te groot wordt.

De benodigde gebogen kadeliijn, die over een lengte van 180 meter maximaal een halve meter naar buiten komt, is in de praktijk 'niet waarneembaar' en goed uitvoerbaar. Deze aanpassing vermindert de waterberging in vergelijking met het herstel van de oorspronkelijke kadeliijn. Het voorstel moet daarom worden goedgekeurd door Waternet om de vereiste waterberging te kunnen waarborgen. Daarnaast moet het voorstel als advies worden voorgelegd en goedgekeurd door de Commissie Omgevingskwaliteit (COK, voorheen was dit de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ofwel CRK).



Figuur 5: Uitkomst scenario maximaal boombehoud met gebogen kadelijn aan DCG0301 zijde



Figuur 6: Uitkomst scenario met rechte kadelijn

4.2 Maaiveldinrichting

De Kade 2.020 bouwmethode, met behoud van bomen als belangrijk uitgangspunt, heeft directe gevolgen voor het maaiveldontwerp aan de Da Costakade. Hoewel de nieuwe kademuur geschikt zal zijn voor belasting door zwaar verkeer, vereisen bestaande bomen meer ruimte, leidt de positie van bestaande bomen en boomwortels tot conflicten met parkeerplaatsen, de locatie van walkasten en de aanleg van kabels en leidingen. Het aantal parkeervakken aan de kadezijde zal afnemen.

Het definitieve ontwerp voor het maaiveld van watervak 3, anders dan voor watervak 4, was nog niet vastgesteld. Onderstaande consequenties voor het ontwerp van de straatinrichting moeten in het vervolgetraject nog definitief worden vastgesteld en opnieuw getoetst door het toetsteam en de beheerders (Beheer Acceptatie Proces). Gezien de nieuwe inzichten rondom boombehoud, moeten er nadere afwegingen worden gemaakt om de openbare ruimte zo optimaal mogelijk in te richten.

Wat zijn de kansen en implicaties voor het maaiveldontwerp (zoals autoparkeren, walkasten) en kabels en leidingen, en zijn die oplosbaar en acceptabel?

Zoals bij de uitkomsten van het boomonderzoek weergegeven, is het advies om het profiel van de straat anders in te richten nabij de bomen. Dit is mogelijk door het trottoir minder breed te maken, parkeervakken minder breed aan te leggen en/of de rijweg minder breed te maken. Onderstaand is een overzicht weergegeven van de implicaties voor de inrichting van de openbare ruimte met boombehoud, op basis waarvan het vervolgetraject een nieuwe inrichting wordt voorgesteld.

Element	Aspect	Implicaties
Bomen	Onderlinge afstand	Huidig ritme bij niet verplantbare bomen. De verplantbare bomen indien nodig voor het maaiveldontwerp verplanten en optimaliseren groeiplaatsverbetering. Voorkeur om conditioneel slechte bomen nu te verwijderen en te vervangen.
	Afstand bomen vanaf de kade	Bij boombehoud zullen de bestaande verschillen in afstand tussen de bomen tot de kade tussen 0301 en 0302 gehandhaafd blijven, resulterend in afwijkende dwarsprofielen voor de betreffende kades
	Aantal	Hetzelfde als huidig aantal bomen als oorspronkelijk
	Boomspiegels	Maatwerk bij bestaande bomen vanwege de grote kluit boomwortels. Er is minder ruimte voor auto-/fietsparkeren
Parkeerplekken	Verdeling	Mogelijk enkele plekken naar woningzijde Aantal huidig: 110 Aantal ontwerp: 79 Indicatief minder parkeerplaatsen tov het ontwerp bij boombehoud (alle bomen): ca. 8 – 9 in WV3
	Aantal	Minder plekken, effect parkeernorm te overleggen met Ruimteregie gemeente
Fietsparkeren	Positie en aantal	Restruimte tussen parkeervakken benutten, meer fietsparkeerplaatsen aan de kadezijde Aantal huidig: 200

		Aantal ontwerp: 212 Indicatief meer fietsparkeerplaatsen tov het ontwerp bij boombehoud (alle bomen): ca. 15 - 25 Extra plekken bij woningcomplexen met hoge behoefte
Rijweg	Breedte en positie	Verschuiven richting de gevel ivm afstand te behouden bomen tot de kade
Voetpad	Breedte	Versmalling tov de huidige situatie ivm afstand te behouden bomen tot de kade
Walkasten	Positie	Optimaliseren tov wortels te behouden bomen en tov aansluitingen boten
Afvalcontainers		Ongewijzigd
Bankjes		Ongewijzigd (in watervak 3 geen bankjes gepland)
Toegang tot woonboten		Optimaliseren met extra ruimte door restruimte parkeren Loopstrook langs kadezijde blijft en wordt mogelijk breder
Verlichting		Nieuwe lichtmastberekening nodig ivm behoud bomen en een ander wegprofiel
Laadpalen		Ongewijzigd
Geveltuinen		Ongewijzigd
Trafo's		Wordt verplaatst met de traditionele oplossing. Afhankelijk van de uitkomst haalbaarheidsonderzoek kade2.020 wordt met Liander overlegd of verplaatsing nog nodig is.
Overige voorzieningen servicestrook		Ongewijzigd
Gehandicapten parkeerplaats		Ongewijzigd
Laad- en losplaatsen (met venstertijden)		Ongewijzigd (in watervak 3 geen laad- en losplekken)

Welke impact heeft het kunnen behouden van bepaalde bomen voor het ontwerp van het maaiveld?

Boombehoud beïnvloedt het maaiveldontwerp. Het vermindert de efficiëntie voor parkeren, omdat de ruimte tussen bomen vaak onvoldoende is voor twee parkeervakken. Het respecteren van de bomen vereist grotere boomkransen en het verder van de bomen plaatsen van straatmeubilair. De plaatsing van walkasten en rioolputten wordt beperkt door boomwortels.

Wat zijn de benodigde aanpassingen en conflicten met het ontwerp van het maaiveld?

Als gevolg van het behouden van bomen laat de eerste opzet een afname van 8 tot 9 parkeervakken zien aan de kadezijde ten opzichte van het definitief ontwerp (DO). Dit is meer dan intern gemeentelijk is afgesproken. En heeft ook impact op het verminderen van parkeervakken aan andere kademuren.

Momenteel is er officieel 1-richtingsverkeer en de gemeente wil fietsverkeer in beide richtingen faciliteren. De rijbaan is in het nieuwe ontwerp is 3,85 meter breed, zodat gelijktijdig auto- en fietsverkeer in twee richtingen kan rijden. Het gevolg hiervan is de fundering van de rijweg richting de bomen opschuift en daarmee de wortels van de bomen in het gedrang komen. Om de bomen aan de stadszijde te behouden kan de fundering van de rijweg maximaal 0,25 meter opschuiven. Aan de oostzijde kan de verharding niet worden verbreed richting de bomen. In het profiel moet hiervoor ruimte worden gevonden in de breedte van het trottoir, parkeerplaats en/of rijweg. Dit wijkt weliswaar af van de richtlijnen, maar vanwege het belang van boombehoud gaat het projectteam dit voorleggen aan het Toetsteam voor akkoord.

Wat betekent het aantal woonbootverplaatsingen binnen het watervak voor de walkasten?

Het aantal woonbootverplaatsingen heeft geen consequenties voor de walkasten. Alleen de planning van de woonbootverplaatsingen kan van invloed zijn op de tijdige beschikbaarheid van de walkasten.

4.3 Woonbootverplaatsingen

Samenvatting

De noodzakelijke woonbootverplaatsingen bij kadevernieuwing zorgen voor een groot complex en direct raakvlak tussen de woonbewoners en de benodigde werkzaamheden vanaf het water om de kademuren te vernieuwen. In Watervak 4 is besloten tot het verplaatsen van alle boten, vanwege de benodigde werkruimte en verwachte hinder.

In deze haalbaarheidsstudie is in gezamenlijkheid met Kade2.020 onderzocht hoe het aantal verplaatsingen verminderd kan worden op basis van een uiteenzetting van verschillende scenario's. Met als doel om inzichtelijk te maken welke afwegingen een rol spelen, op te halen wat betrokken bewoners belangrijk vinden en de bewustwording van de voors en tegens te vergroten. Op basis hiervan kunnen we constateren dat:

- De oplossing van Kade2.020 met name kan bijdragen aan een vermindering van het aantal woonbootverplaatsingen naar buiten het watervak. Dat betekent dat bewoners in het watervak kunnen blijven liggen tijdens de werkzaamheden, wat van groot belang is voor hen. Voor de gemeente is dit ook wenselijk om te voorkomen dat schaarse wissellocaties in de stad moeten worden ingezet en risico's voor complexe en kostbare verplaatsingen worden verminderd.
- In elk van de uitgedachte scenario's blijft er sprake van woonboten die zullen moeten worden verplaatst, en woonboten die in het watervak moeten blijven liggen. Dit heeft te maken met woonboten die niet verplaatst kunnen worden of kritisch zijn. Bewoners geven terechte zorgen terug over de risico's en nadelen van de aangeboden woonplekken elders in de stad. Echter blijkt de vrijwilligheid van bewoners onvoldoende, dan zullen de technisch gemakkelijk verplaatsbare woonboten uit het watervak verplaatst moeten worden.
- De speelruimte voor alle bewoners is afhankelijk van vrijwilligheid van bewoners zelf, dat dient als basis voor de uitkomst.

De opbrengst van de participatie heeft het volgende opgeleverd voor het straks per watervak op te stellen verplaatsingsplan, rekening houdend met een efficiënte uitvoering en acceptabele hinder:

Bewoners geven sterk de voorkeur aan het minimaliseren van woonbootverplaatsingen, met name buiten het watervak, vanwege de potentiële schade, overlast en sociale impact. Tegelijkertijd is er een bereidheid om hinder tijdens de werkzaamheden te accepteren, mits er sprake is van goede communicatie, overleg en maatregelen om de overlast te beperken. Het werken in kleinere werkvakken met voornamelijk verplaatsing binnen het watervak sluit daar het beste bij aan, waarbij het voor de woonbootbewoners van belang is om de terrassen zoveel mogelijk te behouden en er rekening wordt gehouden met overlast gevende boten.

Per watervak verschilt de situatie qua type woonboten, wensen van bewoners en bijzonderheden (noodconstructies, oergeul, verloop van de kade) en daarom zal altijd sprake zijn van maatwerk, waarbij naar een balans gezocht zal worden tussen de impact voor woonbootbewoners en een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden. Het verplaatsingsplan is maatwerk en een puzzel die per watervak verschilt, omdat het afhankelijk is van de situatie, de mogelijkheden, en de behoefte van de woonbootbewoners.

Voor Kade 2.020 en de gemeente is een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden van belang. Het meest efficiënt kan worden gewerkt in zo groot mogelijke vakken en bij voorkeur een heel rak. De gemeente wil het dubbelleggen van boten zoveel mogelijk voorkomen en minimaal houden door de makkelijk te verplaatsen boten te stimuleren om zo lang als maximaal nodig naar een wisselplek te verplaatsen. Een zo breed mogelijk gedragen verplaatsingsplan per watervak staat voorop.

De uitgangspunten om tot een verplaatsingsplan te komen per watervak als volgt:

- De IPK-methode (Kade2.020) biedt flexibiliteit, waardoor het aantal verplaatsingen kan worden geminimaliseerd.
- De voorkeuren en wensen van de bewoners staan centraal. Er wordt gestreefd naar vrijwillige verplaatsingen. Indien er niet voldoende vrijwilligers zijn en dubbelliggen onvoldoende mogelijkheden biedt, zullen de technisch gemakkelijk verplaatsbare woonboten uit het watervak verplaatst moeten worden.
- Minimale hinder: Bouwhinder, met name door golfslag en geluid, wordt zoveel mogelijk beperkt.
- Naast bewonersbelangen wordt ook gestreefd naar een efficiënte en uitvoerbare aanpak.
- Elk watervak is uniek en vereist maatwerk.

Een bewoner verwoordde het als volgt: 'We willen graag in onze buurt blijven en geen risico lopen op schade aan onze boot. Ondanks de lange duur nemen we hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden voor lief. Hierbij is het van belang om goed overleg de hinder zoveel mogelijk te kunnen beperken met maatregelen en goede communicatie'.

Op welke wijze kan de IPK-methode bijdragen aan de vermindering van woonbootverplaatsingen (binnen en buiten watervak)?

De flexibiliteit van de Kade2.020 maakt het mogelijk woonboten binnen het watervak te verplaatsen en/of tijdelijk dubbel te leggen, waardoor minder verplaatsingen naar locaties buiten het watervak nodig zijn.

De IPK-methode biedt de mogelijkheid voor minder woonbootverplaatsingen ook door gefaseerd in kleinere werkvakken te werken, in plaats van in een heel watervak, en door meer maatwerk te verrichten, waarbij rekening wordt gehouden met de wensen van bewoners en beperkingen van woonboten, zodat risicovolle en dure verplaatsingen buiten het watervak worden voorkomen.

Wat zijn de belangen van bewoners in relatie tot de woonbootverplaatsingen, kijkend naar de IPK-methode?

Bewoners hechten primair belang aan het minimaliseren van verplaatsingen, met name naar locaties buiten het huidige watervak, om verschillende redenen: het behoud van hun woonplek, sociale contacten (buren, winkels, parkeervergunning, postadres, etc.), het voorkomen van schade aan hun boot, het vermijden van logistieke rompslomp en het gedoe rond schadeafwikkeling. Ook is er zorg over de impact op woon-werkverkeer en huisdieren. De voorkeur gaat uit naar verplaatsing binnen het watervak, omdat dit minder risico op schade met zich meebrengt, zoals ballastwerkzaamheden en leeghalen van de boot. Bewoners hebben terechte zorgen, omdat de spoedverplaatsingen eind 2023 niet zonder problemen zijn verlopen. Schade en een onvoldoende adequate afhandeling hebben het draagvlak voor ingrijpende verplaatsingen onder druk gezet. Hieruit zijn lessen getrokken, wat heeft geleid tot goed voorbereide, gecontroleerde en zonder noemenswaardige problemen verlopen verplaatsingen van de woonboten uit watervak 4.

Daarnaast willen de meeste bewoners niet naar een alternatieve plek die door loting wordt bepaald, vanwege de onzekerheid of met hun voorkeuren rekening wordt gehouden. Naast de eerdergenoemde redenen zijn bewoners bezorgd over de risico's en mogelijke nadelen van wissellocaties, zoals hinder door zwaar verkeer (bijvoorbeeld een tram), ligging naast een overlast gevende boot of een lawaaierige kroeg. Het risico op een ongunstige tijdelijke wisselplek veroorzaakt stress.

Verplaatsen binnen het watervak, met één of twee tijdelijke plekken, vinden bewoners aanvaardbaar. Een verplaatsing over korte afstand binnen het watervak is minder risicovol en veroorzaakt minder stress dan een verplaatsing naar een wissellocatie. Ook is het in dat geval acceptabel als Kade 2.020 samen met de gemeente bepaalt welke boten wanneer worden verplaatst, afhankelijk van de fasering van de werkvakken en technische mogelijkheden, waarbij indien mogelijk rekening wordt gehouden met de voorkeuren van bewoners.

Welke woonboten lijken het meest beperkt te worden voor verplaatsing?

De verplaatsbaarheid van woonboten wordt beperkt door verschillende factoren: grotere afmetingen, slechte conditie (die ballasten lastig maakt), een zwakke vloer of lage kruipruimte, en

de aanwezigheid van waardevolle interieuronderdelen (zoals houten vloeren die extra bescherming vereisen).

De hoogte van een boot is doorslaggevend voor de vraag of een boot de laagste brug kan passeren op weg naar een wisselplek. Sommige boten zijn vanwege hun hoogte of beperkte ballastmogelijkheden simpelweg niet te verplaatsen.

Om ongeveer 25% van de kade vrij te maken, wordt eerst geïnventariseerd welke boten vrijwillig verplaatst willen worden. Als dit onvoldoende oplevert, worden makkelijk verplaatsbare boten (die minimale ballast en beperkte bouwkundige aanpassingen vereisen) benaderd en gestimuleerd. Als ook dit niet tot de gewenste uitkomst leidt, wordt overgegaan op dubbelliggen van een aantal boten. In geval van dubbelliggen is het voor bewoners niet wenselijk om naast een overlast gevende boot te liggen. De gemeente heeft een inspanningsverplichting om dit te voorkomen en overlast gevende boten bij voorkeur tijdelijk te verplaatsen naar een locatie waar zij minder impact op de omgeving hebben.

Wat kan de uitvoering van Kade2.020 betekenen voor het aantal verplaatsingen van woonboten?

De IPK-methode (Kade2.020) biedt de potentie om het aantal woonbootverplaatsingen aanzienlijk te verminderen door een flexibele aanpak waarin zowel technische als sociale aspecten meewegen. Dit realiseren we middels een gefaseerde aanpak met kleinere werkvakken, waardoor minder verplaatsingen nodig zijn, in combinatie met de optie voor tijdelijke dubbelligging binnen het watervak, zodat boten niet naar een locatie buiten het watervak verplaatst hoeven te worden. Zorgvuldige planning en afstemming met de bewoners zijn essentieel om deze aanpak succesvol te implementeren.

Om de effecten op omgeving en project in kaart te brengen, zijn de volgende scenario's geanalyseerd

1. **Half watervak leeg:** 50% van de woonboten wordt verplaatst naar een wissellocatie
2. **Heel watervak (nagenoeg) leeg:** Alle verplaatsbare woonboten worden verplaatst naar een wissellocatie
3. **Heel rak dubbellekken:** Geen verplaatsingen; in plaats daarvan worden dwarssteigers of een langssteiger over de gehele lengte gerealiseerd
4. **Werkvak 90 meter met 25% leeg:** 25% van de woonboten wordt verplaatst naar een wissellocatie (bij 2 werkvakken per rak)
5. **Werkvak 90 meter met 25% dubbellekken:** Telkens worden afhankelijk van de beschikbare ruimte 3 tot 5 boten dubbel gelegd, zonder verplaatsing naar een wissellocatie.

Bij de beoordeling van elk scenario is gekeken naar de impact op de omgeving (verplaatsingen, hinder) en de impact op het project (omgevingsmanagement, voorzieningen, planning, kosten). Op basis hiervan kunnen de volgende hoofdconclusies worden getrokken:

- **Volledig leegmaken geen doel (scenario 2):** Het uitgangspunt is om zo min mogelijk boten te verplaatsen, bovendien liggen in vrijwel alle watervakken niet-verplaatsbare boten, waardoor het volledig leegmaken (zoals in watervak 4) onmogelijk is.
- **Hoge kosten en complexiteit van dubbelliggen (scenario 3):** De aanleg van een steiger met nutsvoorzieningen over de gehele lengte van de kade is kostbaar, complex en zorgt voor een langere uitvoeringsduur. In de volgende watervakken 2, 1 en 5 liggen meer woonboten en is de vorm van het watervak in samenhang met de breedte ongunstig, zodat hier de mogelijkheden om dubbel te liggen worden beperkt.
- **Voorkeur voor gefaseerde aanpak (scenario 1, scenario 4 of indien nodig deels scenario 5):** Een gefaseerde aanpak die uitgaat van maatwerk zorgt voor een betere balans tussen het aantal verplaatsingen, overlast voor bewoners en uitvoeringskosten. De langere uitvoeringsduur zorgt voor een langere hinderperiode en extra proceskosten. Daartegenover staat dat minder complexe woonbootverplaatsingen en minder wissellocaties nodig zijn, wat aanzienlijk scheelt in de proces- en uitvoeringskosten. Dit scheelt ook in de hinder en stress voor bewoners.
- **Voorkeur meeste woonbootbewoners om binnen het watervak te blijven:** Vanwege de impact van de verplaatsingen, ondanks de hinder van de bouwwerkzaamheden. Indien nodig zijn woonbootbewoners bereid om dubbel te liggen, ondanks de beperkingen die dat oplevert qua uitzicht en mogelijke extra hinder vanwege golfslag.
- **Langere uitvoeringsduur en hinder wordt geaccepteerd:** Bewoners hechten veel waarde aan vrijwillige verplaatsingen, waardoor minder woonboten naar buiten het watervak worden verplaatst. Dit resulteert in een langere uitvoeringsduur en meer hinder die echter door bewoners wordt geaccepteerd. Planning technisch is volledig leegmaken van het watervak (scenario 2) het meest gunstige scenario, want dat duurt circa zes tot acht maanden korter dan de overige scenario's. Echter, gezien het streven van de woonbootbewoners om bij voorkeur enkel vrijwillige verplaatsingen toe te staan, wordt de langere uitvoeringsduur en de daarmee samenhangende, langere hinderperiode geaccepteerd. Als niet nagenoeg alle boten worden verplaatst, kan aanzienlijk minder efficiënt worden gewerkt en is de uitvoeringsduur in scenario 4 of 5 tenminste 8 maanden langer en komt op 2 jaar en 10 maanden (specifiek bij watervak 3). In scenario 1 is dat naar schatting 2 jaar en 8 maanden en is de schuifpuzzel minder complex en het aantal verplaatsingen binnen het watervak minder onzeker. Bewoners die binnen het watervak blijven, worden met bouwhinder geconfronteerd, met name vanwege golfslag en geluid.
- **Minder wissellocaties en minder complexe verplaatsingen:** Kijkend naar de impact op de omgeving en het project heeft het minimaliseren van het aantal verplaatsingen naar buiten het werkgebied tot voordeel dat er minder wissellocaties nodig zijn. Gezien de lopende bezwarenprocedures is het onzeker of de vergunningen voor de te realiseren wissellocaties in stand blijven. Mocht dat niet het geval zijn, dan is te verwachten dat de nog aan te vragen vergunningen voor de bouw en ligplaats ook tot bezwaren zullen leiden en veel inzet vanuit omgevingsmanagement zullen vergen. De kosten voor het realiseren van de wissellocaties zijn hoog en lopen door de hoge proceskosten verder op. Met de al beschikbare en vergunde wisselplekken aan de Willem de Zwijgerlaan (Ruige Speelplek) en de Bilderdijkkade zijn respectievelijk vijf en drie plekken beschikbaar. Per watervak is dit voldoende om 25% van de boten te verplaatsen. In watervak 3 zijn al vier boten verplaatst en gaat het nog om drie tot maximaal vijf boten afhankelijk van de lengte van de boten. In

watervak 2 liggen zo woonboten en zou het dus gaan om vijf à zes benodigde wisselplekken.

- **Het verplaatsen van woonboten binnen het watervak is betrekkelijk eenvoudig:** Verplaatsen binnen het watervak heeft nauwelijks impact, omdat de woonboten niet leeggeruimd en geballast hoeven te worden. De bestaande afmeer- en toegangsvoorzieningen kunnen zoveel mogelijk worden benut; waar deze sowieso al vernieuwd zouden worden, worden de nieuwe afmeer- en toegangsvoorzieningen ook benut voor de tijdelijke situaties. Verder kan slim gebruik worden gemaakt van de bestaande of al gerealiseerde nutsaansluitingen in de nieuwe walkasten. Het omleggen van voorzieningen en boten kost tijd.
- **Aantal verplaatsingen binnen een watervak kan verschillen:** Het meest gunstig is als het benodigd aantal boten dan uit een rak wordt verplaatst naast elkaar ligt. Echter het aantal boten dat vrijwillig weg wil of kritisch is, bepaalt de schuifpuzzel en het benodigd aantal wisselingen inclusief de daarbij behorende verplaatsing van voorzieningen. De inzet is boten weer direct terug te leggen op de definitieve plek.

Uitgangspunten en implicaties voor uitvoering:

- **Mix van scenario's 1, 4 en 5 aanbevolen:** Gezien de bewonersparticipatie en de technische analyse wordt een mix van scenario's 1, 4 en 5 als meest realistisch beschouwd. Het streven is woonbootbewoners die daar vrijwillig voor kiezen naar buiten het watervak te verplaatsen, waarbij indien nodig en haalbaar dubbelliggen wordt ingezet voor de overige boten. Scenario 1 (heel rak vrijmaken) is vanuit efficiëntie oogpunt het meest aantrekkelijk en heeft de voorkeur als dat op vrijwillige basis mogelijk is. Dubbelliggen is minder efficiënt en willen we bij voorkeur voorkomen. Per watervak kunnen er ruimtelijk en technisch beperkingen zijn als gevolg van dubbelliggen. Dubbel liggen zorgt ook voor minder ruimte voor terrassen. De impact van dubbelliggen kan worden beperkt door dit niet tegenover een werkvak te doen, waardoor er minder overlast is en het aantal benodigde dwarssteigers beperkt blijft tot een minimum. Indien er niet voldoende vrijwilligers zijn en dubbelliggen onvoldoende mogelijkheden biedt, zullen de technisch meest gemakkelijk verplaatsbare woonboten uit het watervak verplaatst moeten worden.
- **Potentieel scenario 1 in watervak 3:** Naar verwachting kan in watervak 3 een heel rak (zijde van de gracht) leeg gemaakt worden, doordat al vier boten zijn verplaatst en er wellicht twee boten vrijwillig verplaatst willen worden. Hiermee komen we uit op scenario 1 en dat heeft als voordeel dat er efficiënter gewerkt kan worden en de uitvoeringsduur korter is.
- **Prioriteit voor het vermijden van dubbelliggen:** Eerst wordt bekeken welke boten vrijwillig het watervak uit willen, daarna wordt dubbelliggen ingezet. In scenario 5 hoeven woonboten niet dubbel te liggen tegenover een werkvak, waardoor de impact beperkt blijft. Het gaat dan om een beperkt aantal dwarssteigers, waardoor de extra kosten te overzien zijn, evenals de extra uitvoeringsduur voor het verplaatsen van deze steigers. Desondanks moet dubbelliggen zoveel mogelijk worden vermeden.
- **Vereenvoudiging van verplaatsingen binnen het watervak:** Verplaatsingen binnen het watervak zijn relatief eenvoudig, omdat de boten niet leeggeruimd en geballast hoeven te worden. Daarbij is het belangrijk met het oog op planning en kosten dat waar mogelijk slim gebruik gemaakt wordt van de bestaande en nieuwe afmeer- en toegangsvoorzieningen en nutsaansluitingen.
- **Beperking van bouwhinder op het maaiveld:** Het werken in werkvakken van ongeveer 90 meter beperkt de bouwhinder op het maaiveld en zorgt voor meer beschikbare parkeerruimte.

- **Maatwerk verplaatsingsplan:** Op basis van specifieke kenmerken van het watervak (type woonboten, technische beperkingen, etc.) en een inventarisatie welke bewoners vrijwillig bereid zijn om hun woonboot naar een wissellocatie te verplaatsen, kan een verplaatsingsplan worden opgesteld gebaseerd op een mix is van scenario's waarbij zo veel als mogelijk gehoor wordt gegeven aan vrijwilligheid en de efficiëntie niet uit het oog wordt verloren en aan de daarvoor geldende budgetten vastgehouden wordt.

Wat kan de uitvoeringsfasering van Kade2.020 betekenen voor de duur van ligplaatsen van woonboten binnen het watervak en voor de duur van de ligging op tijdelijke ligplaatsen elders?

De impact van de tijdelijke duur voor woonbootbewoners is afhankelijk van het uitvoeringsscenario en het aantal te verplaatsen woonboten naar een wissellocatie elders. Zoals ook weergegeven in de resultaten van Hoofdstuk 5, duurt de uitvoering van de kadewerkzaamheden minimaal circa 2 jaar en 2 maanden en maximaal circa 2 jaar en 10 maanden, afhankelijk van het scenario. Aandachtspunt is dat nieuwe walkasten nog moeten worden geplaatst, dit bepaalt wanneer de woonbootbewoners terug naar eigen plek kunnen.

De volgende scenario's zijn tijdens deze studie door Kade2.020 uitgewerkt in een planning.

1. *Uitvoering per rak (180 mtr); 50% woonboten verplaatsen naar wissellocatie in de stad, 50% woonboten schuiven tijdens werkzaamheden in het watervak*
2. *Uitvoering per watervak, alle woonboten verplaatsen naar wissellocatie in de stad, behalve niet-verplaatsbare boten. Deze schuiven tijdens werkzaamheden in het watervak.*
3. *Uitvoering per half rak (90 mtr); 25% naar elders in de stad, 75% van woonboten schuiven mee.*

	Duur ligplaats wissellocatie	Aantal keer verplaatsing	Totale duur ligplaats binnen watervak met hinder	Aantal keer verplaatsing
Scenario 1	2 jaar 6 mnd	2	2 jaar 6 mnd	Circa 2
Scenario 2	2 jaar 2 mnd	2	2 jaar 2 mnd	Circa 2
Scenario 4	2 jaar 10 mnd	2	2 jaar 10 mnd	Minimaal 2

Zoals ook in Hoofdstuk 5 wordt uitgelegd, hangt de langere uitvoeringsduur samen met de wisselperiode van werkvak naar werkvak en de daarbij behorende inspanningen om de verplaatsing van woonboten mogelijk te maken. Binnen een watervak moeten woonboten ten minste twee keer worden verplaatst waarbij steeds alle nuts-, afmeer- en toegangsvoorzieningen in orde gemaakt moeten worden. Ook de verplaatsing van alle bouwplaatsvoorzieningen per fase kost tijd.

In bovenstaand overzicht is niet weergegeven hoe lang de woonbootbewoners wiens boten binnen het watervak schuiven van hun definitieve woonplek zullen liggen, dit zal verschillen per woonboot afhankelijk van de uitvoeringsfasering waarbij het totaal aantal verplaatsingen wordt geminimaliseerd. Dit kan meer gunstig uitpakken voor de ene bewoner dan de andere. Alle bewoners die binnen het watervak blijven, ervaren uiteindelijk wel dezelfde duur van hinder van de werkzaamheden, zoals weergegeven in bovenstaande tabel.

Wat is de impact voor woonbootbewoners wanneer zij in het watervak blijven liggen tijdens de werkzaamheden (aan de kade en op het maaiveld)?

Bewoners die tijdens de werkzaamheden in het watervak blijven liggen, ondervinden verschillende vormen van hinder, waaronder golfslag (veroorzaakt door vaarbewegingen en het kantelen van pontons), geluid (door sloopwerk, damwand trekken, en bouwactiviteiten), trillingen (door sloopwerkzaamheden en damwand trekken), tijdelijke ontruiming (voor hijswerkzaamheden binnen de bouwveiligheidszone), stof en lichthinder (door bouwlampen in de winterperiode). De mate van hinder varieert, waarbij golfslag en lichthinder als meest ingrijpend worden ervaren.

In de volgende tabel zijn de resultaten van de beoordeling van de verwachte mate hinder door Kade2.020 op basis van de IPK-methode en de gemiddelde acceptatie van deze mate van hinder door de bewoners.

Hindercategorie	Beoordeling mate van verwachte hinder IPK-methode Kade2.020	Gemiddelde acceptatie hinder door bewoners
Golfslag	3	3
Geluid	2	2
Trillingen	2	1
Ontruiming	2	1
Stof	1	1
Lichthinder	3	3

*Beoordeling K2.020 verwachte hinder: 1 geen 2 nauwelijks 3 enige hinder 4 veel hinder 5 extreme hinder

** Acceptatie hinder: 1 acceptabel 2 enigszins acceptabel 3 neutraal 4 niet acceptabel 5 helemaal niet acceptabel

De meeste werkzaamheden zijn relatief stil; het reguliere stadsgeluid zal het normale bouwgeluid waarschijnlijk overstemmen. Zaagwerkzaamheden vinden plaats in een geluidswerende tent en er is geen bemaling nodig, omdat er zonder bouwkuip wordt gewerkt. Het trekken van damwanden voor de noodconstructie kan wel geluidshinder veroorzaken. Het aanbrengen van buispalen gebeurt trillingsvrij, wat de hinder en kans op schade minimaliseert. Alle transporten vinden plaats over water, waardoor de rijbanen open blijven. Het werken in werkvakken van ongeveer 90 meter heeft als bijkomend voordeel dat de bouw hinder op het maaiveld meer gefaseerd verloopt en er gedurende het werk meer parkeerruimte beschikbaar blijft, omdat alleen de parkeervakken aan de waterzijde worden afgezet op de delen waar de kadevernieuwing plaatsvindt.

Ondanks de duur van de hinder zijn de meeste bewoners die betrokken zijn geweest bij de participatie bereid deze te accepteren, mits er goede communicatie is en redelijke maatregelen worden genomen om de overlast te beperken. De grootste zorg betreft golfslag. Daarom zijn aanvullende maatregelen om schommelingen van pontons (de veroorzaker van golfslag) te beperken gewenst, zoals het toepassen van stutpalen, het verbeteren van afmeervoorzieningen en het overwegen van golfbrekers. Aangezien dubbelliggen de impact van golfslag vergroot, is het wenselijk deze optie zoveel mogelijk te vermijden.

Het is aan te bevelen dat de woonbootbewoners die in het watervak blijven liggen en de uitvoerenden van projectmanager tot bouwvakker, van kapitein tot machinist met elkaar kennismaken met als doel inzicht en begrip te creëren voor elkaars situatie zodat het makkelijker is

om elkaar aan te spreken. Gedacht wordt aan een ontmoeting bij de start van het werk, waarbij de bouwplaats en ook woonboten worden bezocht. Samen met een hapje en een drankje kan dit verbindend werken.

Kan worden voldaan aan de eisen conform het BLVC-kader?

Volgens het BLVC-kader dient Kade2.020 te voldoen aan eisen op het gebied van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC). Kade2.020 vertaalt het BLVC-kader, rekening houdend met de specifieke omstandigheden van de omgeving en de gekozen uitvoeringsmethode, in een concreet BLVC-plan om deze aspecten te waarborgen.

De bewoners erkennen de noodzaak van de kadevernieuwing en vertrouwen erop dat er afdoende en redelijke maatregelen worden getroffen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Door een constructieve dialoog met de uitvoerders kan de hinder verder worden gereduceerd door verbeteringen in de wijze van uitvoering. Voldoende aandacht voor communicatie, veiligheid en continuïteit van voorzieningen, evenals een goede afstemming met de bewoners, een helder calamiteitenprotocol en adequate opvolging van klachten zijn essentieel om aan de eisen van het BLVC-kader te voldoen en vertrouwen op te bouwen.

Effectief verwachtingsmanagement, door middel van duidelijke communicatie en planning, kan de hinderbeleving en acceptatie van de werkzaamheden verbeteren. Door tijdig te informeren over de aard, duur en impact van de werkzaamheden, kunnen teleurstellingen en frustraties worden voorkomen. Door effectief verwachtingsmanagement toe te passen, kunnen hinder en overlast worden beperkt en wordt de tevredenheid verbeterd.

Wat zijn de randvoorwaarden voor het verplaatsen van de woonboten vanuit IPK-methode uitgaande van een optimale uitvoeringsaanpak en wat is hierin de beweegruiimte?

Om de meest efficiënte werkwijze bepalen Kade2.020 en de gemeente gezamenlijk welke boten wanneer worden verplaatst, rekening houdend met de fasering van de werkvakken en de technische mogelijkheden. Woonbootbewoners vinden het prima als de aannemer bepaalt wanneer je waar komt te liggen, mits het qua adres, post en nutsaansluitingen alles praktisch en slim wordt geregeld. Voor de woonbootbewoners zijn de volgende randvoorwaarden van belang: heldere communicatie en goed overleg met de uitvoerende aannemer en de omgevingsmanager, een vast en goed bereikbaar aanspreekpunt bij calamiteiten, een protocol voor adequate schadeafhandeling en financiële afwikkeling, en een 24-uurs servicedienst voor het oplossen van problemen met de ligplaats of woonboot als gevolg van de werkzaamheden.

Daarnaast is het noodzakelijk om overlast te minimaliseren en te verzachten door middel van creatieve oplossingen, zoals het beschikbaar stellen van oordoppen tegen geluidshinder en tijdelijke werkplekken voor bewoners. Mogelijke maatregelen om de impact van het wonen op een bouwplaats te verminderen zijn het aanbrengen van een stootrand langs de woonboten ter bescherming en het opzetten van een app-groep voor snelle communicatie.

Bij verplaatsingen binnen het watervak hechten de betreffende woonbootbewoners eraan dat de adressen gehandhaafd blijven en brievenbussen tijdelijk een vaste centrale plek krijgen en dat er geen problemen ontstaan met de nutsaansluitingen.

Het is aan te bevelen om te onderzoeken of de nutsaansluitingen tijdelijk op naam van de gemeente kunnen worden gesteld, zodat tijdelijke verhuizingen van aansluitingen niet voor vertraging of problemen hoeven te zorgen.

Bewoners willen hun terrassen bij de woonboten behouden, zowel bij verplaatsingen binnen het watervak als bij dubbelligging. Een terras is in de zomer essentieel vanwege de warmte op de boot. Het zal niet altijd mogelijk zijn om de terrassen te behouden. In geval van dubbelligging is dat lastig vanwege de beperkte ruimte. De benodigde werkruimte kan ook beperkend zijn. Als behoud terrassen niet mogelijk is, wordt een tijdelijk terras op de kade in de zomer als een acceptabel alternatief beschouwd. In de nadere uitwerking moet blijken of dit haalbaar is.

Dubbelligging naast een overlastgevende boot moet worden vermeden. De gemeente zal zich inspannen om een overlastgevende boot tijdelijk zo te verplaatsen dat het risico op hinder voor de omgeving wordt beperkt. De gemeente kan geen garantie geven dat de boot naar de meest ideale plek wordt verplaatst en geen hinder meer veroorzaakt.

Zijn er mogelijkheden om proces ligplaatsvergunning aan te passen op woonbootverplaatsingen binnen het watervak?

Ja, het is wenselijk om verplaatsingen binnen het watervak te beschouwen als interne verplaatsingen op een bouwplaats, waardoor het vergunningenproces (afwijken bestemmingsplan, bouwen en ligplaats) vereenvoudigd kan worden. Het is lastig om vooraf exact aan te kunnen geven wanneer en voor hoelang woonboten worden verplaatst. Bovendien gaat het om een korte tijdelijke verplaatsing binnen een bouwgebied. Een tijdelijke verplaatsing duurt ongeveer een jaar en het moment van de verplaatsing is van veel factoren afhankelijk en wordt door Kade 2.020 bepaald. In geval van nieuwe toegangsvoorzieningen voor de definitieve ligplaatsen, worden de benodigde omgevingsvergunningen bouwen aangevraagd.

Aanbevolen wordt om de mogelijkheden te onderzoeken of de tijdelijke verplaatsingen binnen het watervak zonder tijdelijke vergunningen kan worden uitgevoerd.

5 Bevindingen projectbeheersing

5.1 Planning

Wat zijn de planningseisen en doorlooptijden bij gebruik van Kade2.020 die van invloed zijn op de uitvoering van het project?

Onderstaand overzicht van verschillende plannings geeft de afweging weer tussen de haalbare snelheid van kademuurvernieuwing in watervak 3 in relatie tot het aantal te verplaatsen woonboten. In de weergegeven doorlooptijden is uitgegaan van dat er al 4 woonboten het watervak uit zijn. Voor deze bewoners geldt dat zij langer op een tijdelijke locatie zullen moeten verblijven.

Planning Kade2.020	Indicatie kade werkzaamheden (incl verplaatsingen)	Aantal verplaatsingen woonboten	Onderbouwing planning
Scenario 1 uitvoering per half rak (90 mtr)	2 jaar en 10 maanden	Kwart boten naar wissellocatie voor de duur van uitvoering, driekwart van woonboten schuiven minimaal 2x binnen het rak	Werken in 4 fasen betekent elke fase extra tijd benodigd voor tussentijdse afronding van rak, voorbereiding nieuw rak met verplaatsing van woonboten (binnen en van buiten rak), aan- en afkoppelen nutsaansluitingen, afwerken en herstellen rondom kade met verandering materieel.
Scenario 4 uitvoering per rak (180mtr)	2 jaar en 6 maanden	Helft van woonboten naar wissellocatie voor deze duur, andere helft verschuift minimaal 2x (heen en terug overzijde rak)	Werken in 2 fasen betekent éénmalig tussentijdse afronding, voorbereiding met verplaatsingen woonboten.
Scenario 2 uitvoering beide rakken <i>(scenario vergelijkbaar met planning Dura Vermeer)</i>	2 jaar en 2 maanden	Alleen niet-verplaatsbare boten blijven liggen	Uitvoering werkzaamheden Kade2.020 zo efficiënt mogelijk door hoofdactiviteiten EZ-flow element op beide rakken direct na elkaar te plaatsen, en afrondende/ tussentijdse activiteiten gelijktijdig uit te voeren.
Bovenstaande planning geeft kadewerkzaamheden weer zonder maaiveldwerkzaamheden. Voor maaiveldwerk wordt rekening gehouden met een verlenging van de planning van 3 – 5 maanden.			

NB: deze plannings zijn in korte periode tot stand gekomen en niet op detailniveau beoordeeld. De weergegeven uitvoeringsduur kan daarom niet als definitief maar als indicatief worden beschouwd.

Wat betekent de uitvoering van de IPK-methode voor de planning van het project en in relatie tot projecten in de omgeving?

Op basis van de verschillende scenario's, worden de volgende conclusies getrokken:

- De reguliere doorlooptijd van Kade2.020 gaat uit van een snelheid van zo'n 5 meter kademuur per week. In watervak 3 leiden het rekening houden met o.a. de woonboten, noodconstructies en vervormingen van de kade tot een langere duur. Voor de DCG0301 zijde is in alle scenario's meer tijd nodig door de aangepaste uitvoeringsmethode (ontgraving, plaatsing en verwijdering van tijdelijke constructies, verwijderen van de kademuur en noodconstructies).
- Het werken in kleinere werkvakken zorgt voor meerdere overgangsfasen tussen de vernieuwingswerkzaamheden van een rak(deel). Dit leidt zowel tot een langere planning, maar brengt ook risico's tijdens de uitvoering met zich mee. Een voorbeeld hierin is de afhankelijkheid van derden in het aansluiten van de tijdelijke huisaansluitingen voor de woonboten. Met uitvoering zoveel mogelijk als één fase, kunnen werkzaamheden meer efficiënt en gelijktijdig worden uitgevoerd, wordt het bouwproces minder verstoord (o.a. qua tussentijdse aan- en afvoer van materieel) en de complexiteit beperkt.
- De planning van Dura Vermeer gaat ook uit van het laatste scenario, waarbij alleen niet-verplaatsbare boten tijdens de uitvoering blijven liggen. Omdat Dura Vermeer zowel kadewerkzaamheden als de herinrichting van het maaiveld uitvoert, kan de totale uitvoeringsduur meer optimaal als één geheel worden gepland. Dura Vermeer komt uit op een totale uitvoeringsduur van circa 2 jaar, waarbinnen maaiveldwerkzaamheden zoveel mogelijk parallel zijn gepland (de uitvoeringsduur hiervan is circa 6 maanden per rak). Ook voor de planning van Kade2.020 moeten de maaiveldwerkzaamheden gedeeltelijk worden afgerond nadat de kade gereed is. Ook daar is een parallelle uitvoering haalbaar en houden we rekening met nog 3-5 maanden extra tijd.

De uitvoering van Kade2.020 vereist een gedeeltelijke herstart van de voorbereidingswerkzaamheden (o.a. bestuurlijke vaststelling van het maaiveldontwerp, ontwerp- en vergunningsproces, contractvorming en opdrachtverlening). Dit neemt naar verwachting één tot anderhalf jaar in beslag. Tegelijkertijd is er een afhankelijkheid met de duur van de werkzaamheden aan Brug 108, waardoor de benodigde verplaatsing van woonboten van Da Costakade in deze periode niet kan plaatsvinden. Tijdens het participatietraject is gecommuniceerd dat de uitvoering daarom vanaf 2027 zal starten. Vanaf 2027 starten is tevens ook de consequentie voor uitvoering met Dura Vermeer, omdat de haalbaarheidsstudie meer tijd heeft gekost en daarom tijdens het traject is besloten dat de geplande uitvoering niet meer haalbaar was.

De impact van de benodigde doorlooptijden draait voor andere projecten in het gebied met name om de afhankelijkheid en benodigde afstemming van de volgorde van werkzaamheden buiten. Dit geldt primair voor de gelijktijdige complexe werkzaamheden aan Brug 108 en Watervak 3, en ook voor Watervak 2. Daarnaast zijn meerdere rakken aan omliggende grachten (zoals Bilderdijkkade)

in het gebied in slechte staat. De benodigde capaciteit voor de werkzaamheden met Kade2.020 heeft een beperkend effect, in die zin dat er verminderde aandacht voor andere rakken is.

Voor de omgeving van Da Costakade is de impact van de duur vooral gerelateerd aan de gewijzigde periode, duur en fasering van de uitvoering en daarmee samenhangende hinder. Dit komt door:

- De start van de kadewerkzaamheden, die niet eerder dan 2027 zal plaatsvinden. Dit betekent dat de huidige situatie langer aanhoudt en de hinder van werkzaamheden verschuift. Tevens betekent de vertraging van de kadevernieuwing in Watervak 3 ook dat dit impact heeft op de totale uitvoeringsduur van Da Costakade.
- Dat de kadewerkzaamheden worden uitgevoerd door Kade2.020, maar de werkzaamheden voor herinrichting van het maaiveld (incl. vervanging riool) in principe door een andere aannemer worden uitgevoerd. Dit is niet de core business van Kade2.020. Wel wordt gekeken wat hierin de mogelijkheden zijn binnen de huidige contracten. De gemeente streeft daarin naar een planning van werkzaamheden buiten die zoveel mogelijk tegelijkertijd plaatsvinden of op elkaar aansluiten. Wel betekent dit voor de omgeving dat in meerdere fasen hinder wordt ondervinden van werkzaamheden voor de deur, omdat de straatwerkzaamheden gedeeltelijk na oplevering kade kunnen worden afgerond.

5.2 Risico's en kansen voor het project

Voor deze haalbaarheidsstudie zijn de risico's en kansen van de toepassing van Kade2.020 op Watervak 3 in beeld gebracht, waarmee we in de volgende fasen kunnen sturen op maatregelen om de negatieve effecten (risico's) te verminderen en positieve effecten (kansen) te vergroten.

Risico	Gevolg	Beheersmaatregelen
Het bestaande metselwerk kan onvoldoende grondkerende functie bieden tijdens de bouw. De oorzaak hiervan is dat verdere vervormingen optreden tot start uitvoering in 2027.		Vanuit de monitoring wordt actief gestuurd op zo nodig tijdig inzetten van ontlastmaatregelen.
De bestaande kade bezwijkt tijdens de bouwfase. Mogelijke oorzaken hiervoor zijn onvoldoende restdikte en/of kwaliteit van het metselwerk, verdere deformatie kademuur.		Kademuur moet plaatselijk worden verwijderd.
Bomen raken beschadigd tijdens de uitvoering. Mogelijke oorzaken zijn door werkzaamheden aan het maaiveld of beschadigingen tijdens het aanbrengen van funderingspalen en ontlastsleuven.	Minimale tot grotere schade aan wortels/bo(o)m(en) Imagoschade door beeld van onzorgvuldigheid	Uitgebreid in beeld brengen van verloop boomwortels, inzet van boomtoezicht tijdens (graaf)werkzaamheden en toepassing van o.a. boom beschermende maatregelen en/of grondzuigmachine.

Werkzaamheden zorgen voor onacceptabele hinder voor woonboten. Oorzaken zijn dat er vanuit de gemeente nog weinig tot geen ervaring is opgedaan met een dergelijke situatie waarbij woonboten zo dicht bij elkaar liggen, en dat de hinder zoals tijdens participatietraject doorgenomen toch anders wordt ervaren in de werkelijkheid.	Vertraging van de werkzaamheden, kostbare noodoplossingen. Ontevredenheid bewoners (van woonboten).	Extra maatregelen t.b.v. golfslag en geluidsreductie toepassen. Maatwerkoplossingen benodigd.
Er is geen draagvlak bij een groot aantal bewoners die niet hebben geparticipeerd aan de haalbaarheidsstudie als het gaat om de gestelde uitgangspunten voor woonbootverplaatsingen in het komen tot een zoveel mogelijk gedragen verplaatsingsplan.	Ontevredenheid en/of weerstand van bewoners.	In de voorbereidingen per watervak wordt een bijeenkomst georganiseerd met woonbootbewoners om hen mee te nemen in de behaalde resultaten van het participatieproces om te komen tot een gedragen plan. De woonbootbewoners die hebben deelgenomen aan het participatietraject treden op als ambassadeurs van de totstandkoming van resultaten.
Funderingspalen kunnen niet conform ontwerp aangebracht worden. Specifiek dat paalpuntpositie schoorpalen niet kan worden bereikt. Dit kan komen door het wegschuiven van palen op diepte (in de oergeul).	Stilstand werkzaamheden	Gedegen onderzoek naar huidige situatie, beheersmaatregelen tijdens uitvoering
Verwijderen damwand zorgt voor omgevingsbeïnvloeding. Oorzaken zijn de trillingen, omhoogkomende grond en deformatie.	Schade aan gebouwen in omgeving	Monitoring vooraf en tijdens werkzaamheden, maken van detailplannen werk, plaatsing berliner wand, verwijderen bestaande kademuur.
Schade aan transformatorstation tijdens de bouwfase. Dit kan mogelijk ontstaan door trillingen t.b.v. verwijderen veiligheidsconstructies,	Voorzieningen (elektra) valt uit in omgeving, stilstand werkzaamheden.	Beheersing (o.a. ondersteuning trafo) overeenkomen en uitvoeren met goedkeuring van Liander. Indien niet haalbaar geacht door Liander, verplaatsing van trafo inpassen in fasering kadewerkzaamheden.

Kans	Gevolg	Beheersmaatregelen
De nieuwe kadelijs volgens voorstel van de boomexperts laten uitvoeren om een behoudenswaardige boom te kunnen behouden en tevens te voorkomen van verplanting andere boom.	Boombehoud. Gevolgen voor ontwerp/bouw kade en inrichting maaiveld nog niet inzichtelijk.	Inzichtelijk maken van gevolgen voor techniek, omgeving, en waterberging opgave, beoordeling met Waternet en COK om akkoord bevonden te worden.
Vernieuwing van de straatinrichting meer parallel/optimaal uitvoeren met de kadevernieuwing. In de eerder genoemde 3-5 maanden duur maaiveld is al rekening gehouden met een meer parallelle uitvoering, dit kan eerder korter worden dan langer. Specifiek is een kans om walkasten vervroegd te vervangen.	Duur van alle werkzaamheden wordt mogelijk verkort (hinder omgeving vermindert)	In de voorbereidingsfase van het project verdiepende uitwerking/ verdere optimalisering in plannen.
Grotere bomen van bomencamping terugplanten voor de te kappen bomen van watervak 3 en watervak 4 Indien projectwerkzaamheden planning technisch er mogelijkheid toe bieden, kan de verplanting van bomen zoveel mogelijk worden beperkt tot 1 keer (tussen kademuren binnen de watervakken)	Minste weerslag op te verplanten boom. Boom blijft in dezelfde omgeving behouden.	
Minder verplaatsen van woonboten naar wissellocaties door mogelijke scenario's uitvoering met een aantal woonboten binnen het watervak. Bij scenario 2 en 4 ligt ook een kans om de overgangperiodes van woonbootverplaatsingen binnen het watervak slim te organiseren en optimaliseren qua planning.	Geen kostbare en risicovolle verplaatsingen en bezwaarprocedures voor vergunningen wissellocaties. Mogelijk minder tijd en hinder en lagere kosten van uitvoering.	In de voorbereidingsfase van het project verdiepende uitwerking/ verdere optimalisering in plannen voor praktisch meest haalbare scenario qua woonbootverplaatsingen in relatie tot planning, efficiëntie, maatregelen.

5.3 Kosten

Disclaimer: in dit hoofdstuk dienen weergegeven kosten als indicatief te worden beschouwd.

Wat zijn de verwachte kosten verbonden aan de uitvoering van Kade2.020 in vergelijking met de traditionele methode?

Voor beide methodes is een kostenraming opgesteld. Voor de traditionele methode is een kostenraming op basis van een Definitief Ontwerp (DO) opgesteld. Voor de innovatieve methode is door Kade2.020 een kostenraming opgesteld op basis van de haalbaarheidsstudie, wat op een minder gedetailleerd niveau is en daarmee een grotere bandbreedte kent. In de opzet van de kostenramingen is rekening gehouden met dat beide methodes in een andere ontwerpfasen zitten. Zo is een ander percentage voor nader te detailleren opgenomen, maar ook het percentage onvoorzien. Totaal is voor beide posten voor Kade2.020 5.1, 2, e extra opgenomen.

Waar vooraf rekening werd gehouden met een mogelijke kostenbesparing bij het kiezen voor Kade 2.020, blijkt uit de kostenraming van de haalbaarheidsstudie dat de methode circa 5.1, 2, e hoger uitvalt. De kostenraming voor kadevernieuwing, maaiveldinrichting, een gelijk aantal woonbootverplaatsingen, wissellocaties, engineering en proces komen uit op:

- 5.1, 2, e bij Kade 2.020
- 5.1, 2, e bij Dura Vermeer

In de basis is Kade2.020 goedkoper, maar de locatie specifieke omstandigheden zorgen ervoor dat de kosten oplopen. Met name de modificatie van de fundering om de oplossing in de oergeul stabiel te krijgen brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Maar ook het werken met een aanwezige veiligheidsconstructie brengt hogere kosten met zich mee. Daarnaast zijn er nog overige aspecten die meerkosten met zich meebrengen, waaronder baggerwerkzaamheden, woonboten en doorvoeren in de kade.

Welke mogelijke kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden en met welke kostenverhogende aspecten moet rekening worden gehouden door toepassing van de IPK-methode?

In bovengenoemde bedragen is bij Kade2.020 de besparing meegenomen dat minder woonbootverplaatsingen ook minder verplaatsingskosten met zich meebrengt. Dit is circa 5.1, 2, e bij watervak 3. Ook is rekening gehouden dat bij boombehoud de kosten lager uitvallen, maar dit is slechts een beperkt bedrag van circa 5.1, 2, e. Sowiezo vallen de kosten voor bomen kappen, verplanten of behouden mee, waardoor de verschillen ook niet groot zijn.

Kostenverhogende aspecten zijn met name bouwen in de oergeul met 5.1, 2, e, en de aanwezige veiligheidsconstructies met 5.1, 2, e. Daarnaast moet er veel worden gebaggerd om de IPK methode uit te voeren. De kosten hiervan bedragen ook circa 5.1, 2, e.

Voor Kade2.020 zijn een aantal zaken nog niet uitgewerkt en is een aanname gedaan. Dit heeft geen invloed op de haalbaarheid, maar wel op de kosten. Eén van de kansen die kan leiden tot een

besparing is het verkorten van de uitvoeringsduur bij de overgangen met woonbootverplaatsingen. Dit kan leiden tot significante besparingen (circa 5.1, 2, e per maand). In de volgende fase wordt dit nader verkend.

Welke kosten gaan gepaard met het behoud van bomen?

Het totaaloverzicht van kosten voor boombehoud aan een kade worden uitgedrukt in het aantal te kappen bomen, aantal te verplanten bomen en het aantal te behouden bomen. Ook al kunnen bomen blijven staan, gaan de kosten voor behoud van bomen gepaard met onder andere beschermingsmaatregelen en groeiplaatsverbetering. Met name de verplanting van bomen en vooral de grotere bomen zijn kostenverhogend.

Het behouden van de bomen in Watervak 3 met Kade2.020 kost circa 5.1, 2, e. Voor de helft van dit bedrag zijn dat extra kosten die gemaakt worden om langs de te behouden bomen te werken. Voor de andere helft van dit bedrag zijn dat kosten die gemaakt worden om bomen te verplanten.

De conclusie uit deze studie is dat de uitvoering van Kade2.020 is voor watervak 3 met 5.1, 2, e significant duurder dan de traditionele methode. Dit bedrag is bijna direct te herleiden naar de locatie specifieke omstandigheden van een aanwezige oergeul en veiligheidsconstructies.

In het naastliggende watervak 2 heeft nog slechts een zeer beperkt deel van de kademuur te maken met de oergeul. De kosten zullen navenant dalen waarbij de verwachting is dat er geen sprake meer is van hogere kosten, maar wel boombehoud en minder woonbootverplaatsingen buiten het watervak. Volgende watervakken hebben geen oergeul en/of veiligheidsconstructies en zullen goedkoper worden uitgevoerd dan een traditionele methode, met ook meer boombehoud en minder woonbootverplaatsingen. Dus over het totaal van de Da Costakade bezien is de verwachting dat Kade2.020 goedkoper is, veel boombehoud en minder woonboten buiten het rak verplaatst.

6 Conclusie, aanbevelingen en vervolg

6.1 Conclusie

De conclusie is dat de ontwerpoplossing en bouwmethode van Kade2.020 haalbaar is en dat er vele voordelen zijn die invulling geven aan de wensen van de bewoners: meer boombehoud en minder woonbootverplaatsingen. Wel zijn er nog een aantal aanvullende acties nodig om een optimaal resultaat te behalen. Belangrijkste is een afwijking op de kadelijn en een aanpassing van het wegprofiel voor meer boombehoud. De oplossing van Kade2.020 is voor watervak 3 geraamd en is in dit deel duurder de traditionele oplossing door locatie specifieke factoren. Daarnaast is de uitvoeringsduur langer door dat de meeste woonboten binnen het watervak kunnen blijven. Beide onderwerpen vergen aandacht bij de nadere uitwerking tot uitvoering.

6.2 Aanbevelingen

Deze aanbevelingen zijn bedoeld om op programmaniveau oplossingen te bieden voor meerdere projecten in de stad.

- Boombehoud als zwaarwegend belang in de opgave:
 - Aanpassing van de positie van de Kadelijn in relatie tot boombehoud staat niet op zich en bij voorkeur wordt op programmaniveau een bruikbaar kader ontwikkeld voor de aanpassing van de kadelijn om boombehoud mogelijk te maken.
 - Boombehoud heeft implicaties voor het standaard grachtenprofiel en bij voorkeur wordt op programmaniveau geregeld dat er ruimte wordt gecreëerd binnen de beleidskaders om dit mogelijk te maken
- Om meer flexibiliteit van woonbootverplaatsingen mogelijk te maken, is de volgende oplossing van belang voor het projectteam:
 - In sommige situaties is het efficiënt om de nutsvoorzieningen te behouden door ze tijdelijk op naam van gemeente te zetten. Dit dient op programmaniveau te worden georganiseerd.
 - Voor verplaatsingen binnen het watervak zijn vergunningen nodig als een boot langer dan 4 maanden op een plek ligt. Het is overbodig intensief traject, omdat het boten betreft in een werkkerrein en normaliter ook in het watervak liggen.

De volgende acties worden naar aanleiding van deze haalbaarheidsstudie door het projectteam opgepakt:

- Inzichtelijk maken van benodigde maaiveldaanpassingen Watervak 3 en Watervak 4 ten behoeve van boombehoud en hierover in gesprek met V&OR en het Toetsteam.
- Het gesprek met Waternet en COK in gang zetten over de voorgestelde aanpassing aan de kadelijns om twee bomen extra te behouden. De verschuiving dient vóór aanvang van de ontwerpwerkzaamheden formeel te worden goedgekeurd door Waternet en COK.
- Vervolg geven aan participatie met alle woonbootbewoners om voor de werkzaamheden in desbetreffend watervak te komen tot een zoveel mogelijk gedragen verplaatsingsplan volgens de opgestelde uitgangspunten en randvoorwaarden.
- Vervolg geven aan (de klankbordgroep) het participatietraject inrichten (proces met klankbordgroep tijdens verdere communicatie rondom benodigde afstemming voor o.a. woonbootverplaatsingen, voortgang/terugkoppeling acties tijdens projectwerkzaamheden en definitief maaiveldontwerp). Evaluatie na start werkzaamheden is hier onderdeel van.
- Keuze voor grootste bomen om terug te planten op Watervak 4 en organiseren van excursie bomencamping met bewoners Da Costakade.
- Onderzoeken dubbelleggen woonboten en uitwerken pilot watervak 3.
- Onderzoeken slimme oplossingen vergunningen en nutsaansluitingen voor woonbootverplaatsingen.
- Uitzoeken tijdelijke ligplaatsen in Watervak 4.
- Verzoek bewoners geen zwaar verkeer op de grachten voorleggen aan V&OR.

BIJLAGE 19

Besluit vervangen kademuren Da Costakade met nieuwe methode

8 augustus 2025



De kademuren aan de Da Costakade tussen de Potgieterstraat en de Kinkerstraat moeten we vervangen. Op dinsdag 15 juli 2025 hebben we besloten om met aannemer Kade 2.020 de kademuren op de innovatieve methode te herstellen. Uit het haalbaarheidsonderzoek bleek dat dit technisch haalbaar is en dat we daarmee bomen kunnen behouden.

Adviesrapportage en verslagen

De resultaten en adviezen uit het onderzoek hebben we opgeschreven in [de adviesrapportage](#).

In het onderzoek hebben we tijdens verschillende bijeenkomsten gesproken met de klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat uit bewoners van huizen en woonboten van de Da Costakade. Zij hebben meegedacht over het behouden van bomen en het verplaatsen van woonboten binnen dit deel van de gracht.

Klankbordgroep

De klankbordgroep was erg waardevol in het haalbaarheidsonderzoek. We willen hier graag een vervolg aan geven. Aan het eind van de zomer brengen we bewoners op de hoogte van onze plannen hoe we de klankbordgroep willen blijven betrekken.

Vervolg

We treffen voorbereidingen voor het vervangen van de kademuren met de innovatieve methode. Dit doen we voor de kademuren tussen de Potgieterstraat en de Kinkerstraat. We maken onder andere een planning, bouwtekeningen en een plan voor het verplaatsen van de woonboten. We verwachten dat we 1,5 jaar nodig hebben voor de voorbereiding. Als we meer zicht hebben op een duidelijke planning, ook voor de andere delen van de Da Costakade, laten we dit weten.

Zie ook

- [Da Costakade: vervangen kademuren](#)

Uw mening

Contact

- Contactformulier
- 14 020
- Adressen en openingstijden
- Vacatures

Volg ons

- De Amsterdam App
- Nieuwsbrieven
- Facebook
- Instagram
- LinkedIn
- Mastodon

Doen in de stad

- Bijeenkomsten en activiteiten
- Uit in Amsterdam
- Amsterdam 750 jaar

