



Bomen planten aan de Amsterdamse grachten

Aannemingsbedrijf Jos Scholman navigeert emissievrij langs grachten en regelgeving

Aan de Amsterdamse grachten, in het centrum van Amsterdam, worden veel bomen aangeplant en verplant. Hier komt qua logistiek en planning het nodige bij kijken vanwege de minimale belastbaarheid van de kades en de regelgeving in Amsterdam. Wesley van Ginkel en Erwin van Dijk maken ons wijzer over de logistieke uitdagingen, verkeersmaatregelen en planningsuitdagingen. En laten we vooral de bomencamping niet vergeten.

Auteur: Heidi Peters

‘De omgeving met de vaak verouderde Amsterdamse kades maakt het aan- en verplanten van bomen complex’

van de openbare ruimte, saneringen, weg- en waterbouw en nog veel meer. De aanleiding voor dit artikel was een bericht over de nieuwe kademuur van de Nieuwe Herengracht die is ingericht met acht forse iepen. Tijdens het gesprek gingen we in op wat het werken aan de grachten in Amsterdam met zich meebrengt.

Omvallende bomen

De gemeente Amsterdam heeft een Programma Bruggen en Kademuren voor het onderhoud aan en vervangen van kademuren. Hierbij worden, waar mogelijk, eerst de bomen weggehaald en naar de eerdergenoemde bomencamping verplaatst, waarna de aannemer aan de slag gaat met het vervangen van de kademuur. Van Ginkel: ‘Wanneer de kademuur bijna klaar is, komen wij in beeld voor de inrichting van de groeiplaatsen, inclusief het planten en de nazorg voor een periode van vier jaar.’ Van Dijk zoomt even uit om het werkproces in Amsterdam in bredere zin te schetsen: ‘We hebben enerzijds te maken met het Vervangingsprogramma, waarin bomen naar aanleiding van de boomveiligheidscontrole aangemerkt worden voor vervanging. Omdat de bomen decennia geleden een vaak te kleine groeiplaats hebben gekregen, zijn veel bomen, onder andere tijdens stormen, gevoelig voor omvallen en volgroeien de bomen niet. De bomen die in aanmerking komen voor vervanging, inventariseren wij met een ETT'er en we bepalen direct welke handelingen nodig zijn voor de nieuwe groeiplaatsinrichting. Daarnaast is er het Programma Bruggen en Kademuren, waarin staat aangegeven welke bruggen en kades vervangen worden. Wanneer een boom uit het vervangingsprogramma binnen een project uit het Programma Bruggen en Kademuren valt, wordt de boom in dat traject meegenomen. Wij vervangen in Amsterdam-Centrum en stadsdeel West alle bomen die vervangen moeten worden, ongeacht onder welk programma ze vallen.’

Complexe omgeving

Met het inventariseren van de locatie en het bepalen van de juiste groeiplaats nemen de vakmensen van Jos Scholman ook direct de omgeving mee, vertelt Van Dijk: ‘De omgeving is complex. Bij een boom uit het Vervangingsprogramma bepalen we met wat voor type kade we te maken hebben, inventariseren we of er parkeer- en fietsverboden aangevraagd moeten worden en welke andere verkeersmaatregelen en omleidingen nodig zijn. In het centrum van Amsterdam is het aanvragen van deze verkeersvoorzieningen een complex proces. Vrijwel al ons in te zetten materieel beschikt over ontheffingen om via vooraf bepaalde rijroutes bij de desbetreffende kade te komen. De planning die daaruit rolt, geeft weer op welke dag we bij welke boom zijn zodat onder andere bewoners en belanghebbenden geïnformeerd kunnen worden. Inmiddels hebben wij alleen voor het Vervangingsprogramma binnen de centrumring al tegen de vierhonderd bomen vervangen. Het uitgangspunt van de gemeente is om minimaal 25 kuub groeimedium te realiseren bij een boom. Veelal passen we bij de parkeervakken drukverdelende kratten toe met sandwichconstructie.

Complexe verplanting door oude kades

‘In het Programma Bruggen en Kademuren sluiten we aan bij de projectgroep van de kade. Wij, van aannemingsbedrijf Jos Scholman, kijken samen met een bomenspecialist van de gemeente hoe bomen terug te brengen na het herstel van de kademuur. Eerst wordt op basis van een bomeneffectanalyse (BEA) bepaald welke bomen gekapt worden en welke verplaatsbaar zijn. Dat is complex omdat dit gebeurt in de fase vooraf aan de renovatie van de “zwakke” kademuur. Dat betekent dat de kades niet zwaar belast mogen worden, soms zelfs tot maar 7,5 ton aan gewicht. Daarom kiezen wij er dan voor om de boom via het water te verplaatsen. Bij het Joods Museum was sprake

‘De gemeente Amsterdam zet in op werkmethode waarbij de bomen behouden kunnen blijven,’ vertelt projectleider Wesley van Ginkel. ‘Bestaande bomen die niet direct herplant kunnen worden, zetten we op een bomencamping die de gemeente daarvoor heeft ingericht.’ Van Ginkel houdt zich onder meer bezig met projecten rondom bomen in het centrum en het westen van Amsterdam. ‘Wij werken nu zo’n drieënhalf jaar in het centrum van Amsterdam,’ vertelt Erwin van Dijk, calculator en projectvoorbereider.

Van Ginkel en Van Dijk werken bij aannemingsbedrijf Jos Scholman. Dit breed georiënteerde aannemingsbedrijf heeft zo’n tweehonderd medewerkers in dienst en werkt daarnaast nog met een flexibele schil. Het bedrijf is actief in groengerelateerde werkzaamheden, reiniging



Nieuwe kademuur en nieuwe groeiplaatsen, ingericht op een lang bomenleven



De groeiplaatsen worden ingericht onder de parkeerplaatsen

ke van zo'n kade met minimale belasting. Wij hebben toen een schip laten komen met een zware kraan erop. Deze hijst de boom van 7 à 8 ton uit de kade en vaart deze naar de bomencamping. De kademuur wordt vervolgens gereviseerd en daarna, soms is dat twee jaar later, komt de boom weer terug. De doelstelling van de gemeente Amsterdam is dat zo veel mogelijk kadebomen behouden blijven.'

'Bij de Geldersekade hebben wij zes bomen van de bomencamping teruggevaren naar die locatie en opnieuw geplaatst. Daar staan dus weer volwassen bomen. Een ander recent voorbeeld is het Singel, midden in het centrum. Hier werd 400 kuub bomenzand aangevoerd voor in de groeiplaatsen. Dat had via de weg gekund, maar dan belast je het verkeer in het hart van de stad zo zwaar, dat ook hier ervoor is gekozen om het vervoer via het water te doen. Zo bekijken we per project wat de optimale aanpak is.'

Op zoek naar grote bomen

'We komen de meest uiteenlopende situaties tegen en hebben inmiddels veel ervaring opgedaan in uitvoeringsmethodes. De locaties maken het werk erg complex: je hebt met heel veel partijen te maken en dan hebben we het nog niet eens over de ondergrondse infrastructuur gehad.' Wanneer de gemeente Amsterdam een kapvergunning verleent, moet er ook een boom, en vaak een grote, voor terugkomen. Van Ginkel en Van Dijk zijn dan ook nogal eens druk met het uitzoeken van zo groot mogelijke bomen. Van Ginkel: 'Een boom die teruggeplant wordt, heeft vaak de maat 40-45, maar ook 60-70 en groter komt voor. Deze bomen compenseren datgene wat verwijderd is.'

Geen emissie

Naast alle verkeersbeperkingen hebben aannemers in de gemeente te maken met de eis voor

zero emissie. Aannemingsbedrijf Jos Scholman kiest hierbij vooral voor waterstof. Inmiddels heeft Jos Scholman al zestig voertuigen en machines op waterstof en zijn er zes vrachtwagens op waterstof besteld. Van Ginkel: 'Wij zijn er voor handgereedschappen en voor wat kleiner materieel ook van overtuigd dat dit elektrisch kan, maar voor bijvoorbeeld vrachtwagens kiezen wij daar niet voor. We zetten vol in op waterstof, hebben een eigen waterstoftankstation en nemen in juli 2024 een elektrolyzer in gebruik om zelf groene waterstof op te kunnen wekken door middel van zonnepanelen. Wij willen hierin een voorloper zijn en blijven en zien hier meer toekomst in. Waar mogelijk, zijn de boten die wij inhuren zero-emissie. We werken op een van de meest complexe locaties van Nederland en moeten met ontstellend veel zaken rekening houden. Al met al navigeren we daar doorgaans goed doorheen.'

'Wanneer het verkeer in de stad te zwaar belast wordt, dan vervoeren we het bomenzand en de andere materialen per boot'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!