

SCENARIO'S WOONBOTEN AMSTEL BUSINESS PARK ZUID

4 januari 2017

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	2
2. Aanleiding	4
3. Juridische positie woonboten	4
4. Opzet van het onderzoek	4
5. Persoonsgebonden overgangsrecht	5
6. Akoestisch onderzoek	6
7. Scenario's	7
8. Resumé scenario's	16
9. Financiën	16
10. Illegale bebouwing wal verwijderen	16
11. Zorgplicht	17

1. Samenvatting

Uit de uitspraak van de Raad van State blijkt dat onvoldoende is aangetoond dat het besluit om alle woonboten positief te bestemmen gerechtvaardigd is. Daarbij is verzocht om nader onderzoek te doen. Afgelopen jaar is dat onderzoek verricht en heeft zich gericht op de volgende drie hoofvragen:

1. vallen de woonboten onder het persoonsgebonden overgangsrecht,
2. voldoen de woonboten aan de normen uit de Wet geluidhinder (hierna: Wgh), of
3. geldt er een acceptabele geluidbelasting op en in de woonboten waardoor sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Het bovenstaande onderzoek moet worden beschouwd in het licht van de ruimtelijke en economische visie voor het Amstel Business Park Zuid (hierna: ABPZ). Het doel van de ruimtelijk en economische visie (hierna: Visie) is om het bedrijventerrein ABPZ te laten groeien van een klassiek werkgebied naar een gemengd gebied waar ruimte is voor andere functies zoals horeca, hotel, wonen, creatieve industrie en recreatie. De Duivendrechtsevaart heeft een belangrijke rol voor transport en recreatief gebruik en als ruimtelijke kwaliteit in een gemengd werk-, woon- en leefklimaat.

Keuze om woonboten wel of niet positief te bestemmen heeft daarom een relatie met de ambitie voor de Duivendrechtsevaart en daarmee het ABPZ. Om daarin een keuze te kunnen maken is de uitkomst van het onderzoek naar de woonboten vertaald naar 4 scenario's:

1. bestemmen
2. illegale woonboten verdwijnen
3. groeien naar de Visie
4. verwerven

De scenario's variëren van het voornamelijk in stand houden van de huidige situatie als bedrijventerrein in scenario 1 (alle 21 woonboten worden positief bestemd) tot het creëren van een woon- en werkgebied met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in scenario 4 (7 woonboten worden positief bestemd en de overige woonboten verwijderd). Scenario 3 en 4 vragen een meer actieve rol van partijen, zoals de gemeente en partijen met grond- en/of ontwikkelpositie, om te zorgen dat woonboten plaatsmaken voor de doelstellingen met de Duivendrechtsevaart. Waarbij scenario 4 de meeste financiële risico's met zich meebrengt.

Scenario 1 heeft de hoogste kosten vanwege de investering in een geluidsscherm. Dit scenario is alleen mogelijk indien Ouder-Amstel of de eigenaren van de boten de beschreven investering zouden willen doen. Scenario 4 is duur omdat in dat scenario kosten gemaakt moeten worden voor het verplaatsen of verwerven van woonboten die onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen.

Bij elk scenario moet rekening gehouden worden met (lange) juridische procedures en kosten die daarbij horen. De kosten voor dergelijke juridische procedures zijn op dit moment niet inzichtelijk omdat dat afhankelijk is van het scenario.

Tegenover de kosten kunnen ook opbrengsten worden gezet:

1. het water is eigendom van de gemeente Amsterdam:
 - erfpacht: €120.000 (eenmalig) of €3.000 (jaarlijks) per boot
 - verhuur: €1.500 per boot per jaar.
2. Toename van de ontwikkelpotentie van het gebied.

De inkomsten voor scenario 1 zijn relatief laag (minder ontwikkelpotentie en geen uitgifte in huur of erfpacht) en dat loopt in positieve zin op naar scenario 4.

Woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht zijn illegaal en moeten in scenario 2, 3 en 4 worden verwijderd. Omdat al jaren sprake is van deze illegale situatie kan worden overwogen om de bewoners tegemoet te komen (zorgplicht) door:

1. het afgeven van een urgentieverklaring (sociale huurwoning op de wal), of;
2. financiële compensatie.

In scenario 3 maar vooral in scenario 4 wordt voorgesteld om ook woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht te verwijderen. Dat kan middels verwerving van de woonboot of door het verplaatsen naar een andere locatie. De gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel hebben de positie (Amsterdam privaatrechtelijk en Ouder-Amstel bestuursrechtelijk) om de ontstane situatie gezamenlijk oplossen. Dat betekent dat beide gemeenten gezamenlijk binnen hun gemeentegrenzen moeten zoeken naar alternatieve locaties voor het verplaatsen van woonboten.

Door de jaren hebben de bewoners van de woonboten de kade in gebruik genomen als tuin en in sommige gevallen ook gebouwen gerealiseerd. Het in gebruik nemen van de kade als tuin en de gerealiseerde bebouwing zijn illegaal. Voor alle scenario's geldt dat de huidige walbebouwing verdwijnt en daarvoor in de plaats nieuwe afspraken worden gemaakt met de bewoners van de woonboten over het gebruik van buitenruimte.

2. Aanleiding

In 2013 is de gemeente in samenwerking met de gemeente Amsterdam gestart met een verbetertraject voor het ABPZ. Dat traject heeft geresulteerd in een knelpuntenanalyse en maatregelenprogramma. Eén van de maatregelen is het opstellen van een visie die de ambitie weergeeft en richting geeft aan de toekomst van het ABPZ. Op basis van deze visie kunnen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden en een of meerdere bestemmingsplannen worden opgesteld.

Eind 2015 is gestart met het opstellen van een Visie met een aantal bijeenkomsten met ondernemers op het ABPZ. Een belangrijk element in deze Visie vormt de Duivendrechtsevaart en de wijze waarop deze van nut en meerwaarde kan zijn voor het ABPZ. Daarbij gaat het niet alleen om transport door en recreatief gebruik van de Duivendrechtsevaart, maar ook als ruimtelijke kwaliteit (zicht op het water) voor het werk-, woon- en leefklimaat op het ABPZ. In dat laatste spelen de woonboten een cruciale rol omdat deze gedeeltelijk het zicht op de Duivendrechtsevaart en het openbaar karakter van de kade langs de Duivendrechtsevaart belemmeren. Naar aanleiding van de bijeenkomsten met de ondernemers is een concept van de Visie opgesteld. Een samenvatting van de concept Visie is bijgevoegd in bijlage 1.

Om in de Visie uitspraken te kunnen doen over de Duivendrechtsevaart is het noodzakelijk om eerst het door de Raad van State (bij de behandeling van beroep op het bestemmingsplan "Amstel Business Park Zuid") gevraagde onderzoek naar de Woonboten af te ronden, voordat de Visie door de gemeenteraad kan worden vastgesteld. In deze notitie is de uitkomst van het onderzoek samengevat en vertaald naar 4 mogelijke scenario's. Per scenario zijn de (financiële) consequenties en de maatregelen in beeld gebracht in relatie tot de ruimtelijk economische visie.

Voorafgaand aan de inhoudelijk behandeling van de uitkomst van het onderzoek en de 4 scenario's is het goed te beseffen dat er afgelopen 30 tot 40 jaar geen actie is ondernomen om een illegale situatie tegen te gaan/op te heffen of een legale situatie te creëren. Met uitzondering van de 4 woonboten waarvan bij vaststelling van het bestemmingsplan "Amstel Business Park Zuid" reeds was vastgesteld dat deze illegaal waren. Deze woonboten zijn verplaatst.

De gemeente Amsterdam heeft als eigenaar van de grond en het water privaatrechtelijke bevoegdheden en de gemeente Ouder-Amstel heeft als bevoegd gezag bestuursrechtelijke bevoegdheden. Beide partijen proberen de ontstane situatie nu gezamenlijk op te lossen. Dat betekent dat beide partijen ook gezamenlijk daarvoor de mogelijkheid moeten bieden en dat er niet één partij verantwoordelijk gehouden kan worden.

3. Juridische positie woonboten (door besluit bestemmingsplan)

Uit de uitspraak van de Raad van State blijkt dat onvoldoende is aangetoond dat het besluit om alle woonboten positief te bestemmen gerechtvaardigd is. Daarbij is verzocht om nader onderzoek te doen naar de juridische status van de woonboten (overgangsrecht) in relatie tot de (milieu)wetgeving. Maatgevend is de Wet geluidhinder (hierna: Wgh), vanwege de aanwezigheid van een gezoneerd bedrijventerrein en de Rijksweg A10.

4. Opzet van het onderzoek

Het onderzoek richt zich op de vraag of de woonboten op het ABPZ:

1. onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen,
2. voldoen aan de normen uit de Wgh, of
3. een acceptabele geluidbelasting hebben waardoor sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Om te kunnen toetsen aan de Wgh en goede ruimtelijke ordening, is eerst onderzocht of woonboten vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht. Dat de woonboten al geruime tijd feitelijk aanwezig zijn, betekent niet zondermeer dat woonboten ook onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen.

Dat is afhankelijk van het moment waarop een woonboot aanwezig is en door wie deze wordt bewoond. Daarvoor is de peildatum van respectievelijk het onherroepelijk worden van de bestemmingsplannen "Industriegebied Amstel 1977" (onherroepelijk op 20 januari 1981, op deze datum moet een boot aanwezig zijn) en "Amstel Business Park Zuid" (onherroepelijk op 31 augustus 2013, op deze datum moet een bewoner aanwezig zijn) bepalend.

Vervolgens is de geluidbelasting op de woonboten berekend in een akoestisch onderzoek. Bij een aantal woonboten is ook gekeken naar het geluidniveau in de woonboten¹. Dat laatste is nodig om te kunnen beoordelen of sprake kan zijn van goede ruimtelijke ordening.

De uitkomsten van het onderzoek naar het persoonsgebonden overgangsrecht (zie hoofdstuk 5) en het akoestisch onderzoek (zie hoofdstuk 6) zijn vertaald in verschillende scenario's. Deze worden beschreven in hoofdstuk 7.

5. Persoonsgebonden overgangsrecht

Het geldende bestemmingsplan ABPZ regelt dat het persoonsgebonden overgangsrecht voor woonboten van toepassing is op:

- het gebruik waarin het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan (industriegebied Amstel 1977) voorziet, en
- de bewoner van het woonschip waarin het persoonsgebonden overgangsrecht van het vigerende bestemmingsplan (Amstel Business Park) voorziet.

De peildatum (20 januari 1981) van het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan "Industriegebied Amstel 1977" is daarbij van belang, omdat dat het moment is waarop het overgangsrecht inwerking is getreden wat betreft het gebruik. Op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Amstel Business Park Zuid" (31 augustus 2013) is het overgangsrecht overgegaan in een persoonsgebonden overgangsrecht. Dat betekent dat het overgangsrecht niet meer ziet op het gebruik maar op de bewoner, niet op de eigenaar, en is daarmee strikt persoonsgebonden.

Wieringa advocaten heeft geadviseerd (zie bijlage 1) over de toepassing van het overgangsrecht. Samengevat stelt dit advies het volgende. Woonboten die na 20 januari 1981 zijn aangemeerd komen niet in aanmerking voor het persoonsgebonden overgangsrecht en zijn illegaal. Woonboten waarvan de huidige bewoner na 31 augustus 2013 op de woonboot is komen wonen, komen niet in aanmerking voor het persoonsgebonden overgangsrecht en zijn illegaal.

Als er op een adres langer dan twee jaar geen woonboot heeft gelegen vervalt het persoonsgebonden overgangsrecht.

Woonboten die voor 20 januari 1981 zijn aangemeerd en hier onafgebroken hebben geleden (niet langer dan 2 jaar weg) en door huidige bewoner worden bewoond per uiterste datum van 31 augustus 2013, vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht en zijn legaal.

Op basis van het advies van Wieringa Advocaten zijn de woonboten geïnventariseerd en beoordeeld aan de hand van fotomateriaal en de Basisregistratie personen. De uitkomst daarvan is opgenomen in de tabel in bijlage 3.

De woonboten op de volgende adressen komen niet in aanmerking voor het persoonsgebonden overgangsrecht en zijn daarom illegaal:

¹ Er is aanvullend opdracht gegeven om van elke woonboot het geluidniveau in de woonboten te berekenen. Dit onderzoek loopt nog op het moment van schrijven van deze notitie.

Spaklerweg 54

Op het beschikbaar fotomateriaal lijkt er op de peildatum 20 januari 1981 wel een schip te liggen maar dat komt qua uiterlijk en omvang niet overeen met de huidige woonboot.

Spaklerweg 56

Volgens het beschikbaar fotomateriaal was de woonboot niet aanwezig op de peildatum 20 januari 1981², het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977.

Spaklerweg 58

Op basis van het beschikbaar fotomateriaal wordt geconcludeerd dat er tot 2011 een andere boot ligt op dit adres.

Van der Madeweg 38b

De datum van bewoning van de woonboot ligt na de peildatum 31 augustus 2013, het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Amstel Business Park.

Van der Madeweg 38c

Uit het fotomateriaal wordt geconcludeerd dat er op dit adres meer dan twee jaar geen woonboot heeft gelegen.

De uitkomst van het onderzoek naar het persoonsgebonden overgangsrecht is gebaseerd op bij de gemeente aanwezig bewijsmateriaal. De bewoners van de woonboten die volgens de uitkomst van het onderzoek niet onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen, worden in de gelegenheid gesteld om het tegendeel te bewijzen. Dat kan mogelijk leiden tot een andere uitkomst. Het is aan de bewoners van de woonboten om bewijslast te leveren waaruit blijkt dat de woonboten alsnog onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen.

6. Akoestisch onderzoek

Door M+P is in een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsruimte van de bedrijven en de geluidbelasting op de woonboten. Voorafgaand is een nieuw zonemodel gemaakt omdat het bestaande zonemodel verouderd is. Het nieuwe zonemodel geeft lagere geluidbelastingen omdat afgelopen jaren het aantal gezoneerde bedrijven is afgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat het industrielawaai en wegverkeerlawaai (Rijksweg A10) maatgevend zijn voor de geluidbelasting op de woonboten. De rapporten van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage 4.

Uit het akoestisch onderzoek kunnen twee belangrijke conclusies worden getrokken:

1. Alle woonboten hebben een hogere geluidbelasting op de gevel dan de normen uit de Wgh, waarbij de Rijksweg A10 voor de meeste woonboten maatgevend is.
2. De aanwezigheid van de woonboten is geen beperking voor de aanwezige geluidsruimte voor de bedrijven en vormt in dat licht geen belemmering voor deze bedrijven.

Conclusie 1

Bij woonboten waarvan geen sprake is van persoonsgebonden overgangsrecht, is sprake van een juridisch-planologisch nieuwe situatie die moet worden getoetst aan de normen in de Wgh. Omdat alle woonboten een hogere geluidbelasting hebben dan de normen uit de Wgh, zijn maatregelen nodig om daaraan te kunnen voldoen. Daarvoor zijn 3 maatregelen denkbaar:

1. toepassen van een geluidscherm langs de A10 (en eventueel dubbellaags ZOAB voor zover nog niet aanwezig)

² Het fotomateriaal waarop deze conclusie is gebaseerd dateert uit 1983 en later. Eerder fotomateriaal is niet beschikbaar.

2. geluidreducerende maatregelen bij bedrijven (gedacht kan worden aan geluiddempers op installaties);
3. verbeteren geluidwering gevels woonboten door toepassen van isolatie.

Voor nieuwe juridisch-planologische situaties geldt als maximale geluidbelasting:

- wegverkeerlawaai (Rijksweg A10): 53 dB
- wegverkeerlawaai (overig): 63 dB
- industrielawaai: 55 dB(A)

Boven deze grenzen is wonen alleen toegestaan indien dove gevels (zonder te openen delen) worden toegepast.

Voor woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht kan beargumenteerd worden dat sprake is van een juridisch-planologisch bestaande situatie. Voor juridisch-planologisch bestaande situaties kent de Wgh geen normen. In dat geval moet worden onderbouwd dat er sprake is van goede ruimtelijk ordening op het gebied van woon- en leefklimaat. Daarvoor gaat het onderzoek uit van een maximale binnenwaarde in relatie tot de geluidswering van de gevel. Op basis van deze binnenwaarde kan worden berekend wat de maximaal toelaatbare geluidbelasting is op de gevel:

Maximale binnenwaarde (juridisch-planologisch bestaande situaties) + geluidwering gevel (gemiddelde van drie woonboten) = maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel.

Op basis van de wet- en regelgeving blijkt dat als maximale binnenwaarde bij overgangsrecht gehanteerd kan worden:

- wegverkeerlawaai: 43 dB
- industrielawaai: 40 dB(A)

In de tabel in bijlage 5 is aangegeven over welke geluidwering een woonboot, die valt onder het persoonsgebonden overgangsrecht, minimaal moet beschikken om een goed woon- en leefklimaat te kunnen realiseren en er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Het lopende onderzoek berekend voor welke woonboten daaraan kan worden voldaan. Als woonboten niet aan de minimale geluidwering voldoen, waardoor de maximale binnenwaarde te hoog is, zullen maatregelen genomen moeten worden aan de geluidbron of moet de geluidwering van de gevel worden verbeterd.

Conclusie 2

Het onderzoek toont aan dat de woonboten geen belemmering vormen voor de bedrijven als het gaat om de geluidruimte die de bedrijven hebben. Dit geldt voor zowel de woonboten op het gezoneerde industrieterrein als daarbuiten. Woonboten waarvan op 1 juli 2012 sprake is van een juridisch-planologische bestaande situatie en binnen het gezoneerde industrieterrein liggen, zijn voor de beoordeling van milieuvergunningen niet geluidsgevoelig. Voor de woonboten die niet op het gezoneerde industrieterrein liggen maar binnen de geluidzone van de bedrijven is gebleken, dat de geluidbelasting niet de wettelijk toegelaten geluidbelasting overschrijdt.

7. Scenario's

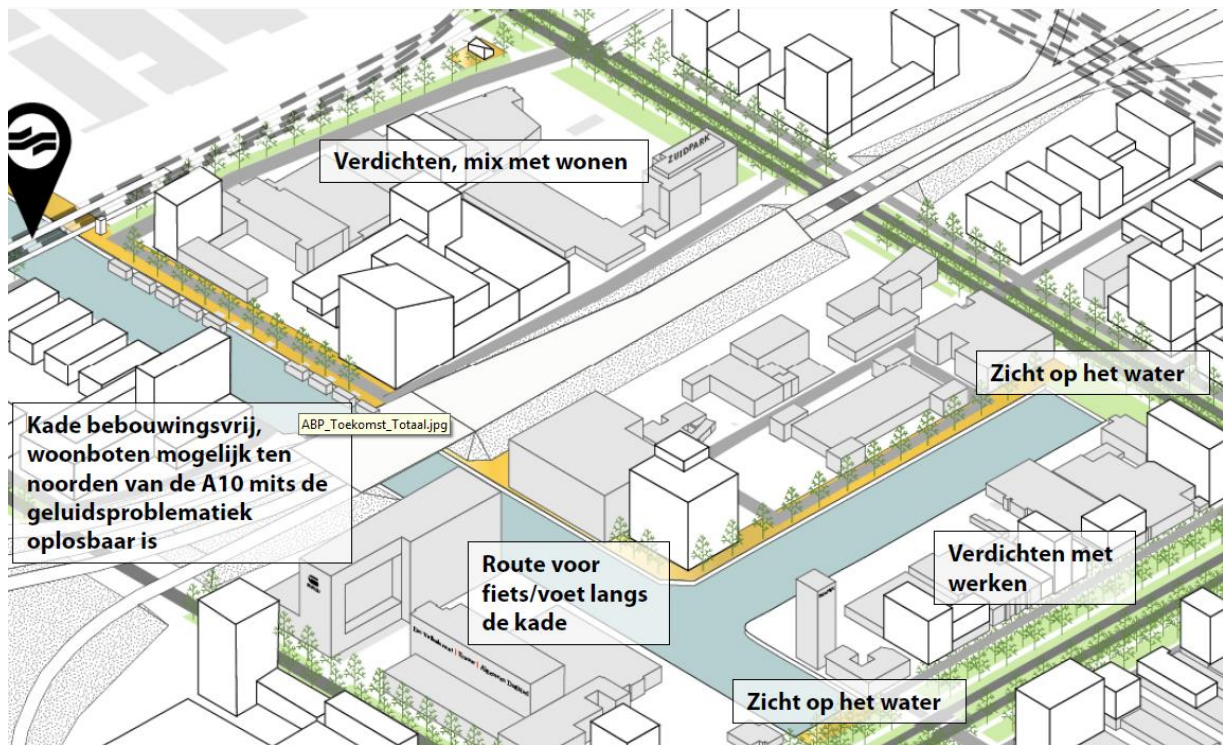
Omdat niet voor alle woonboten éézelfde conclusie kan worden getrokken en het resultaat van het onderzoek moet worden beschouwd in het licht van de Visie op het ABPZ, zijn scenario's opgesteld. De scenario's bieden inzicht in de juridische mogelijkheden, de benodigde maatregelen en de gevolgen van te maken keuzes in relatie tot de ambitie voor het ABPZ.

Met de Visie wordt beoogd een toekomstbestendig bedrijventerrein te realiseren met ruimte voor bedrijvigheid maar ook ruimte voor wonen en voorzieningen als gevolg van de toename van de vraag naar woningen in de regio.

Zoals reeds aangegeven neem de Duivendrechtsevaart speelt daarin een belangrijke rol als het gaat om woon- en leefklimaat. De Visie voor het ABPZ heeft ten aanzien van de Duivendrechtsevaart de volgende belangrijke doelstellingen:

- kopen van de vaart aan Spaklerweg en Van der Madeweg worden vrij maken voor verblijfsplekken (eventueel in combinatie met horeca);
- de kade langs de Duivendrechtsevaart wordt zoveel als mogelijk openbaar toegankelijk (sommige delen zijn uitgegeven aan de bedrijven);
- de stationsomgeving rondom metrostation Overamstel wordt vrij gemaakt en openbaar toegankelijk;
- realiseren van zichtlijnen op de Duivendrechtsevaart als ruimtelijke kwaliteit.

Op onderstaande afbeeldingen zijn de doelstellingen nog eens weergegeven.



Om deze doelstellingen te kunnen realiseren moeten woonboten inclusief bebouwing op de wal plaatsmaken. Met de keuze voor een scenario wordt tevens gekozen welke ambitie de gemeente met de Duivendrechtsevaart voor ogen heeft en of ze de Visie voor het ABPZ in zijn geheel onderschrijft. Dit varieert van het voornamelijk in stand houden van de huidige situatie als bedrijventerrein in scenario 1 (alle 21 woonboten worden positief bestemd) tot het creëren van een woon- en werkgebied met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in scenario 4 (7 woonboten worden positief bestemd en de overige woonboten worden verwijderd).

Bij elk scenario horen (financiële) maatregelen en consequenties. Daarbij moet gedacht worden aan investeringen in geluidwerende maatregelen om woonboten te kunnen laten liggen, alternatieve locaties voor woonboten en consequenties als het gaat om het uitvoeren van de ambitie met het ABPZ. De kosten zijn een indicatie van de financiële impact van een scenario, en zullen verder moeten worden uitgewerkt als duidelijk is welke ambitie wordt nagestreefd en welk scenario daarbij de voorkeur heeft. De genoemde kosten zijn alleen kosten als gevolg van een scenario. De procedurele en handavingskosten die voortkomen uit handhavend optreden van de gemeente bij illegale situatie zijn hierin niet opgenomen, omdat die onderdeel zijn van de reguliere kosten van de gemeente.

De 4 scenario's zijn schematisch in tabellen weergegeven en opgenomen in bijlage 6. Ook zijn de maatregelen per scenario opgenomen in de tabel in bijlage 6 inclusief een inschatting van de kosten. Om elk scenario te visualiseren is elk scenario ook op tekening weergegeven in bijlage 7. Met kleuren is aangegeven wat elk scenario betekent voor de woonboten. Deze kleuren komen overeen met de tabellen in bijlage 6. Onderstaand worden de scenario's nader toegelicht en wordt beschreven welke consequenties daarbij gelden. Daarbij is het belangrijk om het verschil tussen de woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht en de illegale woonboten die niet vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht in ogenschouw te nemen:

- 1. Woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht, zijn illegaal en moeten worden beschouwd als "nieuwe situatie" waarbij moet worden getoetst aan de normen uit de Wgh.*
- 2. Woonboten die vallen onder het overgangsrecht, zijn legaal, worden beschouwd als bestaande situatie en worden daarom getoetst aan de "eisen" voor goede ruimtelijke ordening op basis van een maximale binnenwaarde en een minimale geluidwering van de gevel.*

Scenario 1: bestemmen

Alle woonboten blijven liggen, ook de woonboten die volgens het onderzoek naar het overgangsrecht als "illegaal" worden beschouwd en worden desondanks positief bestemd. Dat betekent dat geïnvesteerd moet worden in geluidwerende maatregelen omdat anders niet kan worden voldaan aan de normen uit de Wgh voor een nieuwe situatie.

De woonboten die vallen onder het overgangsrecht worden eveneens positief bestemd, waarbij moet worden voldaan aan goede ruimtelijke ordening wat betreft geluid voor een bestaande situatie.

Benodigde Maatregelen

De woonboten die op de tekening in bijlage 7. zijn aangeduid met de nummers 1, 2, 3, 5 en 6, vallen niet onder het overgangsrecht en daarvoor moet worden getoetst aan de normen van de Wgh voor nieuwe situaties.

Omdat met name de woonboot op Spaklerweg 54 veel hinder ondervindt van de Rijksweg A10 zullen daarvoor maatregelen genomen moeten worden. De geluidbelasting op de boot is dusdanig hoog dat een geluidscherm nodig is om te kunnen voldoen aan de Wgh. De woonboten op de Spaklerweg 56 en de Van der Madeweg 38b en c hebben als gevolg van Industrielawaai een te hoge geluidbelasting. Om dat terug te dringen moeten er geluidwerende maatregelen worden getroffen aan de bedrijven.

De overige woonboten vallen onder het overgangsrecht. Daarvoor geldt dat als voldaan wordt aan de maximale binnenwaarde geen maatregelen nodig zijn. Indien dat niet het geval is, zal de geluidwering van de woonboot aangepakt moeten worden of geluidwerende maatregelen aan de geluidbron moeten worden getroffen. Uit het lopende onderzoek zal blijken voor hoeveel woonboten dat geldt en hoeveel de geluidwering moeten worden verbeterd.

Vooralsnog is een aanname gedaan van maximaal 10 woonboten waarvan de geluidwering van de gevel aangepakt moet worden.

Investering: minimaal 5,5 en maximaal 10 miljoen euro.

De benodigde investering voor dit scenario zal naar verwachting minimaal €5,5 mln bedragen, afhankelijk van de lengte van het geluidscherm. Bij een langer scherm of tweezijdig moet rekening gehouden worden met kosten die kunnen oplopen naar €10 mln. Het verbeteren van de geluidwering van de diverse boten komt hier eventueel nog bij, dit is afhankelijk van het nog lopende onderzoek. De investering die hiervoor nodig is zal aanzienlijk zijn maar blijft naar verwachting onder het half miljoen.

Consequenties

Dit scenario's staat een aantal doelen van de Visie op het ABPZ in de weg vooral daar waar het gaat om de Duivendrechtsevaart en zicht daarop. De verwachting is dat het bedrijventerrein zich minder zal ontwikkelen naar een toekomstig bestendig bedrijventerrein met een mix van functies en voorzieningen. Partijen (o.a. grondeigenaren) hebben aangegeven minder te zullen/willen investeren in het gebied als wordt besloten om alle woonboten positief te bestemmen. Gezien de reeds ingediende verzoeken om handhaving en bezwaar op het besluit van het college van b&w wordt verwacht dat partijen bezwaar/beroep zullen aantekenen tegen dit scenario als daartoe wordt besloten.

De benodigde investering voor dit scenario is groot terwijl er geen inkomsten uit ontwikkeling of anderszins tegenover staan.

Scenario 2: illegale woonboten verdwijnen

Uitgangspunt voor dit scenario is dat woonboten worden verwijderd die niet vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht en daarom illegaal zijn. De woonboten die wel vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht worden positief bestemd, waarbij moet worden voldaan aan goede ruimtelijke ordening wat betreft geluid.

Benodigde maatregelen

Dit scenario betekent dat de volgende woonboten als illegaal worden beschouwd en op een nader te bepalen termijn verwijderd moeten worden en op de tekening in bijlage 7 zijn aangeduid met de nummers 1, 2, 3, 5 en 6.

Omdat het een illegale situatie betreft wordt er vanuit gegaan dat er geen kosten voor het verplaatsen van deze woonboten aan de orde zijn. Dat betekent dat bewoners zelf op zoek moeten naar een andere plek op eigen kosten. Wel kan worden overwogen om te onderzoeken of er in het kader van de zorgplicht een urgentie of financiële compensatie gegeven kan worden, zie ook hoofdstuk 11.

Van de (overige) woonboten die vallen onder het overgangsrecht moet aangetoond worden dat sprake is van goede ruimtelijke ordening. Daarvoor mag de binnenwaarde van 40 dB(A) voor industrielawaai en 43 dB voor wegverkeerlawaai niet worden overschreden. Als in de huidige situatie blijkt dat daaraan niet wordt voldaan zijn maatregelen nodig aan gevel van woonboot (verbeteren geluidwering) en de bron. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat er geen kostbare geluidschermen langs de Rijksweg A10 nodig zijn om de geluidbelasting omlaag te brengen om te kunnen voldoen aan de maximale binnenwaarde.

Investing: 400.000 euro.

Vanwege het ontbreken van een geluidscherm en uitgaande van het uitblijven van financiële compensatie voor de illegale woonboten zijn de geraamde kosten aanzienlijk lager dan in scenario 1. Deze worden geraamd circa €400.000 voor geluidbeperkende maatregelen bij bedrijven en het verbeteren van geluidwering van boten. De kosten voor het verbeteren van de geluidwering van de woonboten is een inschatting op basis van het huidige onderzoek. Dit kan mogelijk nog wijzigen naar aanleiding van het lopende onderzoek.

Uitgangspunt is dat er in dit scenario geen duur geluidscherm nodig is langs de A10. Om dit zeker te weten wordt het aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Consequenties

In dit scenario kan maar een deel van de ambitie uit de Visie worden gehaald, omdat cruciale plekken zoals rondom het metrostation Overamstel of nabij de gewenste onderdoorgang van de A10 niet vrijkomen. Dat betekent dat in mindere mate de doelstelling van een toekomstbestendig bedrijventerrein wordt gerealiseerd. De vraag is welke investeringsbereidheid van partijen in het ABPZ er is voor dit scenario. De kans is ook hier aanwezig dat partijen in bezwaar/beroep gaan tegen het besluit van de gemeente.

Rekening gehouden moet worden met juridische procedures van de bewoners van de illegale woonboten om te bewijzen dat ze wel onder het overgangsrecht vallen.

Ook voor dit scenario wordt verwacht dat er geen inkomsten zijn waaruit de kosten gefinancierd kunnen worden. Er komt wellicht beperkte ontwikkeling op gang waaruit misschien enige financiering komt.

Scenario 3: groeien naar de Visie

Dit scenario is een groeimodel naar de ambitie van de Visie waarin vooral van ontwikkelende partijen (grondeigenaren en ontwikkelaars) een actieve rol wordt verwacht. Het realiseren van de doelstellingen ten aanzien van de Duivendrechtsevaart wordt op termijn gerealiseerd, door het persoonsgebonden overgangsrecht te respecteren. De woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht worden verwijderd. De woonboten die op strategische posities liggen ten aanzien van de doelstellingen met de Duivendrechtsevaart, blijven liggen onder het persoonsgebonden overgangsrecht, zodat die op termijn weggaan. De overige woonboten worden positief bestemd.

Benodigde maatregelen

Dit scenario betekent dat de volgende woonboten als illegaal worden beschouwd en op een nader te bepalen termijn verwijderd moeten die op de tekening in bijlage 7 zijn aangeduid met de nummers 1, 2, 3, 5 en 6.

Omdat het een illegale situatie betreft wordt er vanuit gegaan dat er geen kosten voor het verplaatsen van deze woonboten aan de orde zijn. Dat betekent dat bewoners zelf op zoek moeten naar een andere plek op eigen kosten. Wel kan worden overwogen om te onderzoeken of er in het kader van de zorgplicht een urgentie of financiële compensatie gegeven kan worden, zie ook hoofdstuk 11.

Ter hoogte van de omgeving van het metrostation Overamstel, van de zichtlijnen op de Duivendrechtsevaart en van het viaduct onder de A10, worden woonboten niet positief bestemd maar mogen blijven liggen onder persoonsgebonden overgangsrecht. Op termijn kan dan alsnog de ambitie van de ruimtelijk-economische visie worden gerealiseerd, als de huidige bewoners de woonboten om welke reden dan ook verlaten. Dat betreft de volgende 9 woonboten die op de tekening in bijlage 7 zijn aangeduid met de nummers: 4, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 20 en 21. Deze boten liggen conform het huidige bestemmingsplan reeds onder het overgangsrecht. Hun situatie verandert dus niet. De overige woonboten worden positief bestemd.

Investing: 400.000 euro

De kosten voor de beschreven maatregelen voor dit scenario zijn naar verwachting gelijk aan die van scenario 2 en circa €400.000, vanwege de benodigde geluidmaatregelen bij de bedrijven en verbetering geluidwering van de boten. Dit kan mogelijk lager zijn als blijkt dat geen maatregelen nodig zijn voor woonboten die, onder het persoonsgebonden overgangsrecht blijven liggen en dus niet positief bestemd worden (dit kan mogelijk worden beschouwd als tijdelijke situatie). Dit moet bij een verdere uitwerking inzichtelijk gemaakt worden. De kosten voor het verbeteren van de geluidwering van de woonboten is een inschatting op basis van het huidige onderzoek. Dit kan mogelijk nog wijzigen naar aanleiding van het lopende onderzoek.

Uitgangspunt is dat er in dit scenario geen duur geluidscherm nodig is langs de A10. Om dit zeker te weten wordt het aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Consequenties

In dit scenario wordt een deel van de woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht positief bestemd, terwijl een deel onder het persoonsgebonden overgangsrecht blijft liggen. Dit zal tegenstand opleveren omdat het iets betekent voor het recht om te mogen blijven liggen op lange termijn en de waarde van de woonboot.

Het realiseren van de ambitie is afhankelijk van het vertrek van de bewoners. Dat betekent dat er lange tijd overheen kan gaan voordat onderdelen van de visie gerealiseerd kunnen worden. Dit is een risico voor de ambitie van met het bedrijventerrein ABPZ omdat die hangt op de keuze van de bewoners van de woonboten die blijven liggen onder het persoonsgebonden overgangsrecht.

Dit kan mogelijk invloed hebben voor de investeringsbereidheid van partijen die een (grond)positie hebben als het gaat om de ontwikkeling van het ABPZ.

Voordeel is dat ontwikkelende partijen naar verwachting tegen lagere kosten woonboten kunnen verwerven, als dat nodig blijkt voor de ontwikkeling, dan bij het positief bestemmen van woonboten

Scenario 4: verwerven

In tegenstelling tot scenario 3 wordt hier niet alleen een actieve rol verwacht van ontwikkelende partijen (grondeigenaren en ontwikkelaars), maar ook van de gemeente Ouder-Amstel omdat gericht gestuurd wordt op het realiseren van de doelstellingen uit de Visie voor het ABPZ. Concreet betekent dit dat alle woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht en de boten die vallen onder het overgangsrecht maar op een strategische locaties liggen wat betreft de doelstellingen voor de Duivendrechtsevaart, moeten verdwijnen. De overige woonboten worden positief bestemd. In tegenstelling tot scenario 3 kunnen op "korte" termijn de doelstellingen uit de Visie gerealiseerd worden.

Benodigde maatregelen

In dit scenario worden de woonboten die niet vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht, en op de tekening in bijlage 7 zijn aangeduid met de nummers: 1, 2, 3, 5 en 6, verwijderd.

Omdat het een "illegale" situatie betreft wordt er vanuit gegaan dat er geen kosten voor het verplaatsen van deze woonboten aan de orde zijn. Dat betekent dat bewoners zelf op zoek moeten naar een andere plek op eigen kosten. Wel kan worden overwogen om te onderzoeken of er in het kader van de zorgplicht een urgentie of financiële compensatie gegeven kan worden, zie ook hoofdstuk 11.

Naast de woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht moeten ook woonboten die onder het overgangsrecht vallen plaats maken omdat ze op voor de Visie strategische locaties liggen. Daarbij gaat het om de woonboten die op de tekening in bijlage 7 zijn aangeduid met de nummers: 4, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 20 en 21. Deze boten moeten plaats maken door het verplaatsen van woonboten naar andere locaties of door verwerving van de woonboten. In het resume van de scenario's wordt nader ingegaan op het verplaatsen van woonboten en specifiek locaties.

Voor de woonboten die kunnen blijven liggen (zie de woonboten op de tekening in bijlage 7 met de nummers 11, 12, 13, 16, 17, 18 en 19) geldt net als in voorgaande scenario's dat deze moeten kunnen voldoen aan goede ruimtelijke ordening. De binnenwaarde moet worden gehaald door maatregelen aan de woonboten (geluidwering gevel) of de bron. De kosten voor het verbeteren van de geluidwering van de woonboten is een inschatting op basis van het huidige onderzoek. Dit kan mogelijk nog wijzigen naar aanleiding van het lopende onderzoek.

Uitgangspunt is dat er in dit scenario geen duur geluidscherm nodig is langs de A10. Om dit zeker te weten wordt het aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Investering: 650.000 tot 1,1 miljoen euro.

Omdat er gekozen kan worden tussen verwerven of verplaatsen van woonboten zijn de financiële consequenties variabel:

- Circa €650.000 als wordt uitgegaan van verplaatsen van woonboten.
- Circa €1,1 mln als wordt uitgegaan van verwerven van woonboten.

Het is mogelijk dat sommige woonboten worden verworven en sommige verplaatst. Bovengenoemde bedragen geven een bandbreedte aan.

Consequenties

Daar waar de weerstand in scenario 1 vanuit de bedrijven komt en de partijen die grond in eigendom hebben voor ontwikkeling, zal in dit scenario de weerstand vooral van de woonbootbewoners komen. Dat kan leiden tot lange procedures vooral van bewoners van woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht.

Daarbij spelen mee de hoge kosten voor verwerving op het moment dat er geen nieuwe locatie voor de te verplaatsen woonboten voor handen is.

Dit scenario vraagt een actieve houding van partijen ten aanzien van de woonboten, en daarmee ook voor de gemeente. Dat betekent onder andere voorfinanciering als het gaat om verwerving en beschikbaar stellen van andere locaties, waarvan de kosten pas later verhaald kunnen worden. Dit betreft een mogelijk risico voor de gemeente. De investeringsbereidheid van partijen met (grond)positie is daarentegen groot en biedt kansen als het gaat om dekking van de kosten voor dit scenario.

8. Resume scenario's

Het overzicht in de tabel in bijlage 6 en de tekeningen in bijlage 7 geven de scenario's samengevat weer:

1. bestemmen
2. illegale woonboten verdwijnen
3. groeien naar de Visie
4. verwerven

De maatregelen en consequenties per scenario verschillen niet alleen maar ook de gevolgen voor de ambitie wat betreft de Visie op het ABPZ. Waar scenario 1 en 2 de Visie niet tot nauwelijks lijken te ondersteunen en doelstellingen ten aanzien van de Duivendrechtsevaart (gedeeltelijk) worden losgelaten, steunen scenario 3 en 4 de Visie van het ABPZ wel, waarbij in scenario 3 op termijn de Visie gerealiseerd gaat worden en in scenario 4 op "korte" termijn.

Scenario 3 en 4 vragen een meer actieve rol van partijen, zoals de gemeente en partijen met grond- en/of ontwikkelpositie, om te zorgen dat woonboten plaatsmaken voor de doelstellingen met de Duivendrechtsevaart. Waarbij scenario 4 de meeste financiële risico's met zich meebrengt.

9. Financiering

Duidelijk is dat voor scenario 1 de kosten het hoogst zijn vanwege de investering in een geluidsscherm. Dit scenario is alleen mogelijk indien Ouder-Amstel of de eigenaren van de boten de beschreven investering zouden willen doen.

Scenario 4 is duur omdat in dat scenario kosten gemaakt moeten worden voor het verplaatsen of verwerven van woonboten die onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen.

Tegenover de kosten kunnen ook opbrengsten worden gezet:

1. Het water is eigendom van de gemeente Amsterdam

Op het moment dat een woonboot blijft liggen onder het persoonsgebonden overgangsrecht of positief bestemd wordt ligt het in de lijn der verwachting dat de gemeente Amsterdam het water onder de woonboot respectievelijk verhuurt of in erfpacht uitgeeft. De inkomsten hiervan kunnen mogelijk deels gebruikt worden om de kosten per scenario te dekken. Een inschatting van de hoogte van de huur of erfpacht:

- Erfpacht: €120.000 per boot bij afkoop (€3.000 canon per jaar niet-afkoop).
- Verhuur €1.500 per boot per jaar.

Dit zal echter in overleg met Amsterdam nog nader bepaald moeten worden en is daarom nog niet gekwantificeerd per scenario.

2. Toename van de ontwikkelpotentie van het gebied

Deze ontwikkelpotentie levert geld op dat gedeeltelijk bij kan dragen aan de kosten. Een voorbeeld: als gevolg van het verwijderen/verplaatsen van de boten op de kop van de Duivendrechtsevaart ontstaat er op (in de nabijheid van) die locatie ruimte voor horeca. De grond onder de horeca wordt verhuurd of uitgegeven in erfpacht, dat levert geld op dat deels gebruikt kan worden voor dekking van de kosten voor verwijderen/verplaatsen. De inkomsten voor scenario 1 zijn relatief laag (minder ontwikkelpotentie en geen uitgifte in huur of erfpacht) en dat loopt in positieve zin op naar scenario 4.

10. Illegale bebouwing wal verwijderen

Door de jaren hebben de bewoners van de woonboten de kade in gebruik genomen als tuin en in sommige gevallen ook gebouwen gerealiseerd. Het in gebruik nemen van de kade als tuin en de gerealiseerde bebouwing is illegaal. De bebouwing is zonder vergunning gerealiseerd en niet in overeenstemming met het huidige bestemmingsplan. Om de Duivendrechtsevaart als ruimtelijke kwaliteit onderdeel te laten zijn van het ABPZ gaat de Visie uit van openbare kades met langzaam verkeersroutes.

Om dat te kunnen realiseren dient de walbebouwing te worden verwijderd en de kade weer openbaar te worden gemaakt. Voor alle scenario's geldt dan ook dat de huidige walbebouwing verdwijnt en daarvoor in de plaats nieuwe afspraken worden gemaakt met de bewoners van de woonboten over het gebruik van buitenruimte.

11. Zorgplicht en alternatieve locatie

Zorgplicht

Bij elk scenario moet rekening gehouden worden met (lange) juridische procedures en kosten die daarbij horen. Bedrijven en mogelijke investeerders zullen zich niet direct neerleggen bij scenario 1 en 2, terwijl de woonbootbewoners zich niet zullen neerleggen bij scenario 3 en 4. De kosten voor dergelijke juridische procedures zijn op dit moment niet inzichtelijk omdat dat afhankelijk is van het scenario en de vraag of daarbij en actieve houding door de gemeente wordt aangenomen.

Woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht zijn illegaal en moeten in scenario 2, 3 en 4 worden verwijderd. Dat betekent dat de woonboot binnen een nader te bepalen termijn moet worden versleept door de bewoner, waarbij de bewoner zelf een andere locatie moet vinden. Omdat al jaren sprake is van deze illegale situatie waarop geen actie ondernemen is kan een zorgplicht worden overwogen, om de bewoners van deze woonboten tegemoet te komen. Die zorgplicht kan bestaan uit:

1. het afgeven van een urgentieverklaring (sociale huurwoning op de wal), of;
2. financiële compensatie.

1. Urgentieverklaring

Overwogen kan worden om de woonbootbewoners een urgentieverklaring af te geven voor een woning (op de wal) op de sociale woningmarkt, als er sprake zou zijn van een zorgplicht. Dat moet echter wel goed onderbouwd worden waarom mensen vanuit een "illegale" woonsituatie voorrang hebben op mensen in een "legale" woonsituatie.

2. Financiële compensatie

De bewoner van woonboten kunnen financieel gecompenseerd worden in plaats van een urgentieverklaring. Deze financiële compensatie kan enerzijds bestaan uit compensatie van kosten voor het verplaatsen van de boot en anderzijds uit een tegemoetkoming in schade omdat de woonboot onbewoonbaar is geworden vanwege het gebrek aan ligplaatsen. Dat laatste is afhankelijk van de waarde van de boot (bouwkundige staat) in relatie tot de juridische positie en wordt pas duidelijk nadat de woonboot getaxeerd is.

Andere locatie voor woonboten

In scenario 3 maar vooral in scenario 4 wordt voorgesteld om ook woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht te verwijderen. Dat kan middels verwerving van de woonboot of door het verplaatsen naar een andere locatie. Tevens kan uit een juridische procedure door één of meerdere bewoners van woonboten komen, dat gezocht moet worden naar een alternatieve locatie.

Om te kunnen voorzien in een alternatieve locatie moet die wel voor handen zijn. Eerder in deze notitie is aangegeven dat de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel de ontstane situatie gezamenlijk oplossen. Dat betekent dat beide gemeenten gezamenlijk binnen hun gemeentegrenzen moeten zoeken naar alternatieve locaties voor het verplaatsen van woonboten. De gemeente Amsterdam heeft recent ligplaatsen beschikbaar gesteld Amsterdam Noord waarnaar 4 woonboten van het ABPZ zijn versleept. Mogelijk is Amsterdam bereid verder te zoeken naar alternatieve locaties specifiek voor woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht. Daar zal tegenover staan dat ook de gemeente Ouder-Amstel binnen haar gemeentegrenzen op zoek zal moeten gaan naar alternatieve locaties, om woonboten vanaf het ABPZ te kunnen opvangen. Voorgesteld wordt dit in gang te zetten omdat dit in elk scenario (behalve het zeer dure eerste scenario) nuttig is.

Bijlagen

1. Samenvatting en presentatie ruimtelijk-economische visie
2. Advies Wieringa overgangsrecht
3. Uitkomst onderzoek overgangsrecht
4. Concept rapport M+P
5. Minimale geluidwering woonboten
6. Overzicht scenario's
7. Visualisatie scenario's