

Stappenplan verplaatsen woonboten t.b.v. BO 24 juni 2021

Samenvatting

In aanloop naar het nieuwe bestemmingsplan voor de Duivendrechtsevaart en haar woonbootbewoners is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld dat op 31 december 2020 ter inzage is gelegd.

Meer inzichten in de (financiële) uitvoering van dit plan en de inhoud van diverse zienswijzen leidde ertoe dat opnieuw kritisch naar elk van de op dit moment in het gebied aanwezige woonboten is gekeken.

De strategie van de gemeente voor de Duivendrechtsevaart is hierbij hetzelfde gebleven als door de gemeenteraad in de visie en de richtlijnen voor het gebied zijn vastgesteld. Dit houdt in dat de Duivendrechtsevaart op strategisch belangrijke plaatsen vrijgemaakt wordt van woonboten.

In het proces is gekeken of woonboten nu voor de ontwikkeling van het gebied in de weg liggen en of het (financieel) uitvoerbaar is de woonboten te verplaatsen. Dit heeft erin geresulteerd dat we ten opzichte van het concept bestemmingsplan meer woonboten langer kunnen laten liggen.

Inleiding

Op 31 december 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Duivendrechtsevaart ter inzage gelegd. In dit ontwerpbestemmingsplan is het uitgangspunt dat er voor 21 van de 22 woonboten een planologische regeling is opgenomen. Eén woonboot is illegaal, hiervoor is dus geen regeling opgenomen en de gemeente Ouder-Amstel zal handhavend optreden.

Inhoud van de regeling in het ontwerp bestemmingsplan:

Voor 11 woonboten is het uitgangspunt in deze regeling dat deze op termijn verplaatst worden. Voor 10 woonboten is het uitgangspunt dat deze op hun plaats kunnen blijven liggen.

De 10 woonboten die op hun plaats blijven liggen

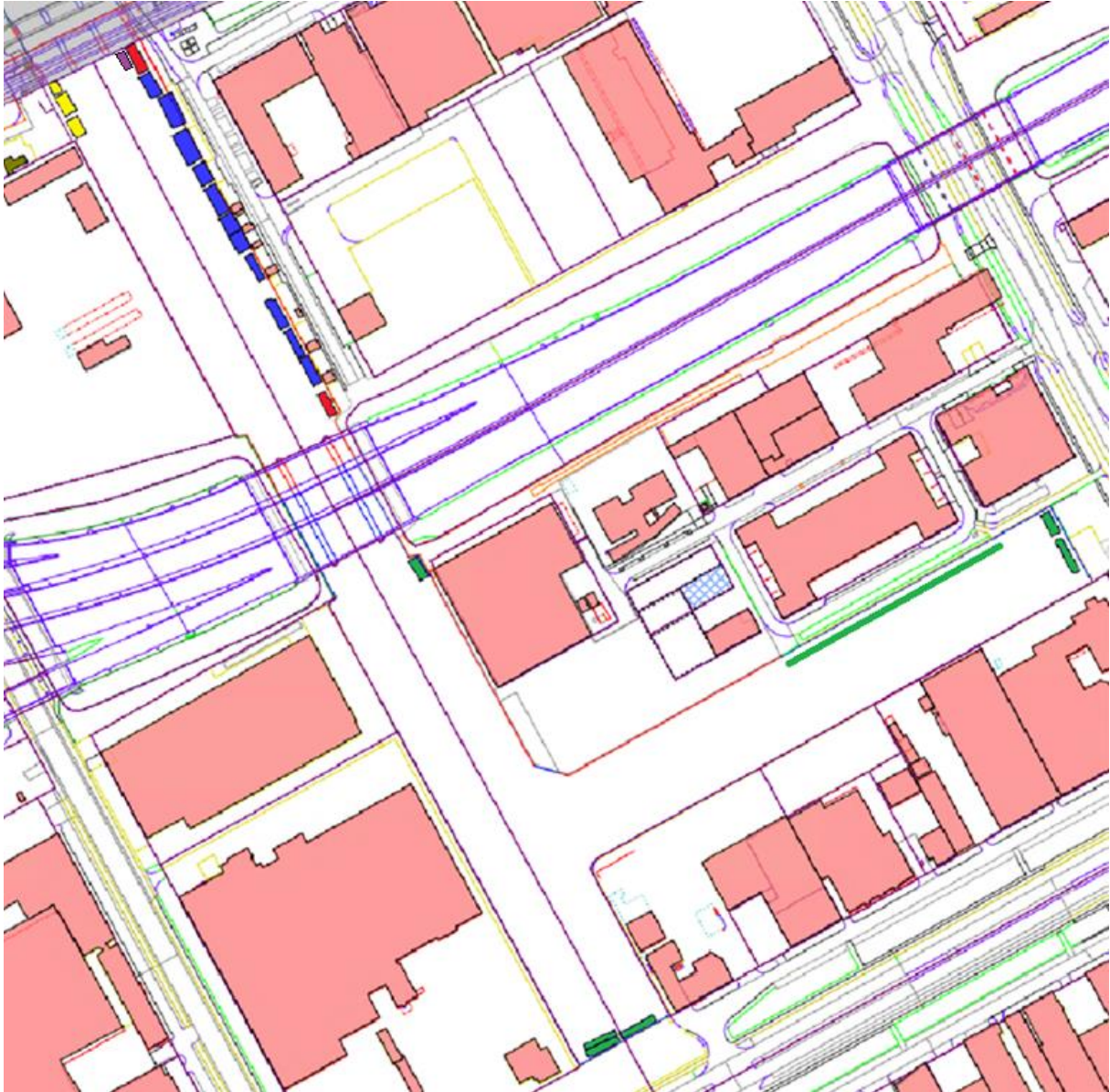
Er is in het ontwerp bestemmingsplan een positieve bestemming opgenomen voor deze 10 woonboten, allen gelegen aan de Willem Fenengastraat. Ze zijn in blauw aangegeven in afbeelding 1.

De 11 woonboten die verplaatst worden

Voor 11 woonboten is het uitgangspunt in het ontwerp bestemmingsplan dat deze verplaatst zullen worden. Dit zijn de twee uiterste woonboten aan de Willem Fenengastraat (in rood aangegeven), de drie woonboten aan de Joan Muyskenweg (in geel aangegeven), de ene woonboot net ten zuiden van de A10 (in groen aangegeven), de twee woonboten aan de Spaklerweg (in groen aangegeven) en drie woonboten aan de Van der Madeweg (in groen aangegeven).

Illegale woonboot

De woonboot die illegaal is, ligt ter hoogte van Willem Fenengastraat 46 (in paars aangegeven).



Afbeelding 1 huidige woonboten in de Duivendrechtsevaart

Van de 11 (illegale woonboot niet meegerekend) te verplaatsten boten, kunnen er zes in het plangebied blijven. Dit zijn de zes woonboten ten zuiden van de A10. Hiervoor is de gemeente Amsterdam voornemens nieuwe ligplaatsen in te richten aan de Pieter Braaijweg (met groene lijn aangegeven). Hier kunnen alleen de al aanwezige zes woonboten heen, die reeds gelegen zijn binnen het gezoneerde industrierrein (betreft het deel van Werkstad OverAmstel ten zuiden van de A10). Binnen dit gezoneerde industrierrein mag je wel woonboten verplaatsten, maar geen extra boten toevoegen.

Vijf woonboten ten noorden van de A10 moeten dus naar elders worden verplaatst, waarbij in het ontwerp bestemmingsplan de aanname is geweest dat dit een locatie in De Nieuwe Kern (DNK) is. Dit blijkt lastig, onder meer doordat de ontwikkeling van DNK zelf langzamer gaat dan eerder werd aangenomen (verplaatsen naar DNK lukt niet binnen de vijfjaarstermijn van de voorlopige positieve bestemming) en doordat er hoge kosten moeten worden gemaakt voor de aanleg, maar nadrukkelijk ook met het verplaatsen van de woonboten uit de Duivendrechtsevaart naar De Nieuwe Kern.

Heroverwegen voorstel

De ambitie, zoals beschreven in de ruimtelijk-economische visie, vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel op 12 oktober 2017 (hierna visie) en de Werkstad OverAmstel richtlijnen voor ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel 4 juli 2019 (hierna Richtlijnen), blijft het gewenste lange termijn toekomstbeeld.

Naarmate kosten en uitvoering meer in beeld komen is echter, door het niet beschikbaar hebben van voldoende (financiële) middelen, noodzakelijk gebleken nogmaals kritisch te kijken naar de 11 woonboten waarvoor geen positieve bestemming was opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan van 31 december 2020. Voor de locaties van deze woonboten is in de visie en de richtlijnen de ambitie uitgesproken dat de kade vrij gemaakt moet worden van woonboten. Daarnaast moet ook het huidige kadegebruik worden gestopt om de zichtrelatie met het water te herstellen en daarmee de potentiële kwaliteit van dit water beter te benutten.

Bij deze nieuwe kritische beoordeling van deze 11 woonboten is onderscheid gemaakt tussen wensen (de ambitie) en directe noodzaak tot verplaatsing als gevolg van ontwikkelingen in het gebied of wetgeving. Dit kan tot gevolg hebben dat er een andere conclusie wordt getrokken en dat straks een andere bestemming wordt opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan dan gedaan was in het ontwerpbestemmingsplan van afgelopen december.

Woonboten ten zuiden van de A10:

Spaklerweg en Van der Madeweg

De woonboten aan de Spaklerweg en Van der Madeweg (in groen aangegeven) liggen op locaties die vanuit de visie voor de ontwikkeling van het gebied moeten worden vrijgemaakt van woonboten.

Hierover staat in de richtlijnen het volgende opgenomen:

“De koppen aan de vaart zijn plekken waar een initiatief gewenst is om de plek te activeren, daarom is het wenselijk dat op termijn de kades worden vrij gemaakt van woonboten.”

De woonboot aan de Spaklerweg nr 54 die niet aan een van de koppen gelegen is, ligt ‘in de weg’ voor de realisatie van de langzaamverkeersroute onder de A10 door en kan dus ook niet blijven liggen.

De vraag is hoe we de verplaatsing nu met elkaar gaan voorbereiden en regelen. Stappen hiervoor worden besproken aan het einde van deze notitie.

Woonboten ten noorden van de A10:

Willem Fenengastraat

Aan de Willem Fenengastraat liggen op dit moment drie woonboten die vanuit de visie en de ontwikkeling van het gebied op termijn moeten wijken; Willem Fenengastraat 46 en 46-1 en Willem Fenengastraat 70.

Willem Fenengastraat nr 46

De woonboot aan Willem Fenengastraat 46 is gelegen tegen station Overamstel aan, zie afbeelding 2. De gedachte bij het opstellen van de visie voor Werkstad OverAmstel is dat het gebied rond het station een hogere verblijfskwaliteit dient te krijgen en sociaal veiliger moet worden ingericht. Hierbij speelt herstel van het zicht op het water een belangrijke rol. Inmiddels wordt nu integraal met de

herinrichting van de stationsomgeving gewerkt aan een plan voor het opwaarderen van het metrostation (afbeelding 3). De woonboot nummer 46 ligt niet fysiek in de weg voor de herontwikkeling / het opwaarderen van het station, maar ligt wel in de weg als het gaat om het creëren van goede stationsomgeving met herstel van zicht op het water. Daarnaast is recent, uit contact met MET, gebleken dat de woonboot (evenals 46-1 en Joan Muyskenweg 27B) in het ruimtelijke profiel van het lokale spoor ligt. Het is, op basis van de Wet lokaal spoor, verboden om binnen het ruimtelijke profiel zonder vergunning van MET zaken te plaatsen naast of onder de lokale spoorweg. Artikel 12 van de Wet lokaal spoor beoogt directe fysieke bedreigingen van de lokale spoorweg tegen te gaan en veilig verkeer over de spoorweg te waarborgen. Een woonboot onder of direct naast het spoor c.q. de metro brengt daarmee een veiligheidsrisico met zich mee in geval van brand (van de woonboot). Bij brand kan namelijk de veiligheid van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komen. Vanuit bovenstaande kaders is op termijn verplaatsen van de woonboot voor beide gemeentes gewenst.



Afbeelding 2, Willem Fenengastraat 46



Afbeelding 3, impressie ontwikkeling stations oostzijde

Willem Fenengastraat nr 46-1

Er is een tweede woonboot gelegen ter hoogte van de Willem Fenengastraat nr 46. Deze woonboot is aangelegd aan de vaartzijde van de woonboot aan de Willem Fenengastraat nr 46. Deze ligt dus dubbel, zie afbeelding 4. Het uitgangspunt van de gemeente is dat deze woonboot illegaal op deze locatie ligt en daarom weg moet. Hiertegen zal een handhavingstraject worden gestart. Dit was eerder niet opgestart in afwachting van de uitspraak van de Raad van State. Inmiddels is de uitspraak van de Raad van State bekend en deze uitspraak heeft geen effect op de status van deze woonboot. De woonboot is illegaal en een handhavingstraject hiervoor zal worden opgestart.



Afbeelding 4, Willem Fenengastraat 46-2

Willem Fenengastraat nr 70

De woonboot aan Willem Fenengastraat nr 70 is het dichtst gelegen tegen de A10, zie afbeelding 5. De gedachte bij het opstellen van de visie voor Werkstad OverAmstel was dat deze woonboot zou moeten wijken om een langzaamverkeersroute onder de A10 door mogelijk te maken. Uit nader onderzoek is gebleken dat de woonboot niet verplaatst hoeft te worden om de route mogelijk te maken, zolang het illegale gebruik van de kade maar wordt beëindigd.

Deze woonboot ligt wel binnen het plasbrandaandachtsgebied van de A10. De omgevingsdienst meldt hierover in het kader van externe veiligheid het volgende:

Volgens het Bouwbesluit dient voor nieuwe gebouwen en bouwwerken aan specifieke voorschriften voldaan te worden. Voor bestaande objecten, waar hier sprake van is, geldt dit niet, maar geldt het rechtens verkregen niveau. Ook voor verbouw van bestaande objecten geldt het rechtens verkregen niveau.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat deze woonboot kan blijven liggen.



Afbeelding 5, Willem Fenengastraat 70

Joan Muyskenweg

Aan de Joan Muyskenweg liggen drie woonboten die vanuit de visie en de richtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied op termijn moeten wijken; Joan Muyskenweg 27 B, 27C en 27D, zie afbeelding 6.

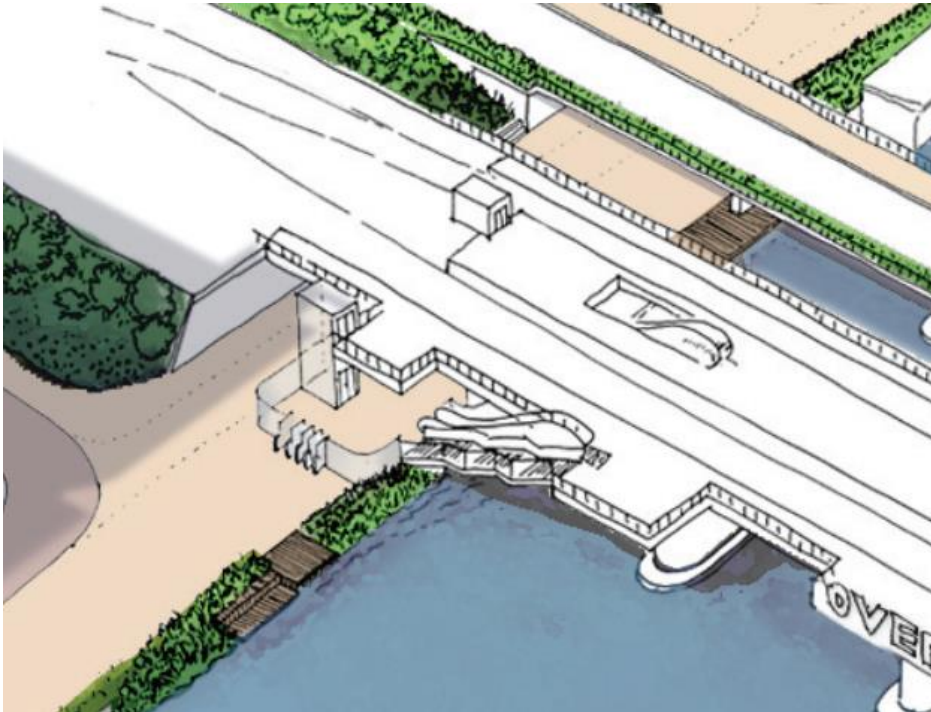


Afbeelding 6, Woonboten Joan Muyskenweg

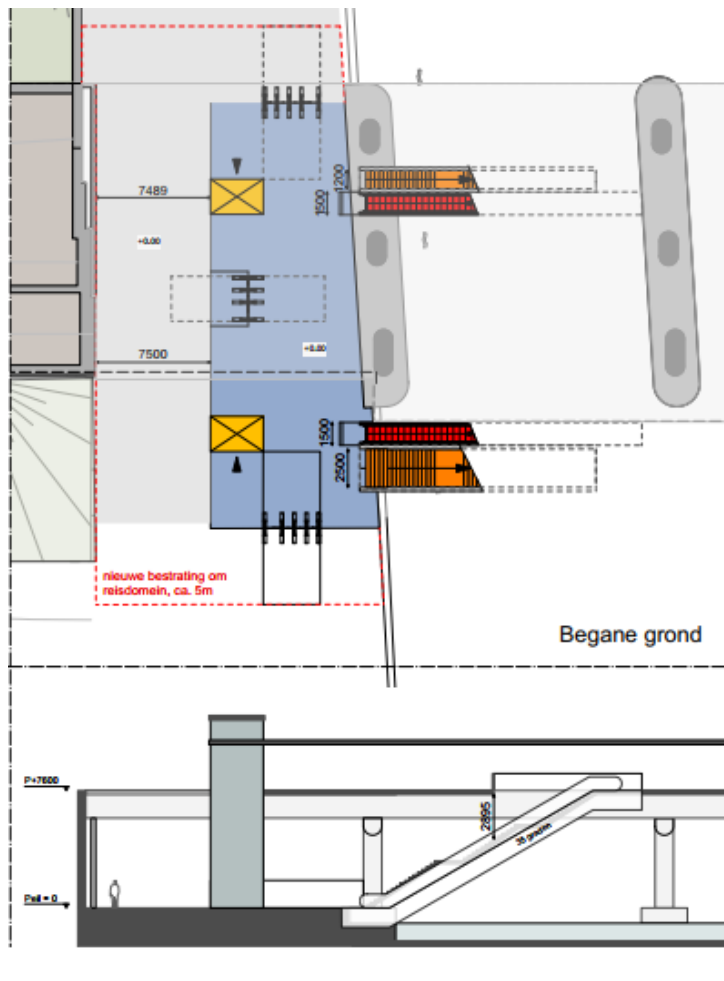
Joan Muyskenweg 27B

De woonboot aan Joan Muyskenweg 27B is de meest noordelijke woonboot van de drie woonboten aan de Joan Muyskenweg. Deze woonboot ligt fysiek in de weg voor de ontwikkeling van het station, zie afbeelding 7 en 8. Deze woonboot kan dus niet blijven liggen bij de ontwikkeling van het station. Deze woonboot ligt deels onder het metrostation en daarmee, evenals de woonboten aan de Willem Fenengastraat 46 en 46-1, binnen het ruimtelijk profiel van het lokaal spoor. De woonboot brengt

daarnaast een veiligheidsrisico met zich mee in geval van brand (van de woonboot). Bij brand kan namelijk de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komen.
De conclusie is dat de woonboot moet dus worden verplaatst en kan niet positief worden bestemd.



Afbeelding 7 impressie ontwikkeling station westzijde 1



Afbeelding 8 impressie ontwikkeling station westzijde 2

Joan Muyskenweg 27C

De woonboot ligt op een locatie die vanuit de visie voor de ontwikkeling van het gebied moet worden vrijgemaakt van woonboten. Voor de kwaliteit van de stationsomgeving zou verplaatsing wenselijk zijn maar niet noodzakelijk. Een herontwikkeling van het GVB terrein is de komende jaren nog niet aan de orde, dus ook vanuit deze ontwikkeling is verplaatsing niet noodzakelijk. Conclusie is dus dat deze woonboot kan blijven liggen en een positieve bestemming kan krijgen. Indien op termijn het GVB terrein wordt ontwikkeld kan worden bekeken op welke manier de woonboot het beste kan worden ingepast.

Joan Muyskenweg 27D

De woonboot ligt op locaties die vanuit de visie voor de ontwikkeling van het gebied moeten worden vrijgemaakt van woonboten. De ontwikkeling waarvoor deze woonboten op termijn moet wijken is de ontwikkeling van het GVB terrein, zie afbeelding 9.

Voor de kwaliteit van de stationsomgeving zou verplaatsing wenselijk zijn, maar niet noodzakelijk. Een herontwikkeling van het GVB terrein is de komende jaren nog niet aan de orde, dus ook vanuit deze ontwikkeling is verplaatsing niet noodzakelijk. Conclusie is dus dat deze woonboot kan blijven liggen en een positieve bestemming kan krijgen. Indien op termijn het GVB terrein wordt ontwikkeld kan worden bekeken op welke manier de woonboot het beste kan worden ingepast.



Afbeelding 9 GVB terrein

Het gezamenlijke voorstel is nu om achtereenvolgens deze stappen te gaan zetten:

1. Het vaststellen van de grondexploitatie (grex)* door Amsterdam is maatgevend in de planning omdat er zonder de grex geen anterieure overeenkomst gesloten kan worden tussen Ouder-Amstel en Amsterdam. En zonder anterieure overeenkomst kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld, omdat de financiële uitvoerbaarheid dan ontbreekt. Amsterdam brengt daarom zo spoedig mogelijk haar grex in procedure waarin de middelen zijn opgenomen om de ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg in te kunnen richten.
2. Ouder-Amstel en Amsterdam bereiden onder voorbehoud van het vaststellen van de grex een anterieure overeenkomst voor om de alternatieve locaties aan de Pieter Braaijweg voor de woonboten met elkaar te regelen.
 - a. Ouder-Amstel is in deze overeenkomsten verantwoordelijk voor het (laten) verslepen van de boten, het eventueel vergoeden van verhuiskosten, het aanbieden van eventuele alternatieven zoals een urgentieverklaring voor een woning aan de wal, het deelnemen aan de gesprekken met de bewoners en het aanpassen en vaststellen van het bestemmingsplan.
 - b. Amsterdam is in deze overeenkomsten verantwoordelijk voor het ontwerp en aanleg van de nieuwe ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg.
3. Ouder-Amstel en Amsterdam bereiden onder voorbehoud van het vaststellen van de grex een intentieovereenkomst voor om de alternatieve locaties voor woonboten ten noorden van de A10 met elkaar te regelen.
 - a. Ouder-Amstel is in deze overeenkomsten verantwoordelijk voor het (laten) verslepen van de boten, het eventueel vergoeden van verhuiskosten, het aanbieden van eventuele alternatieven zoals een urgentieverklaring voor een woning aan de wal, het deelnemen aan de gesprekken met de bewoners en het aanpassen en vaststellen van het bestemmingsplan.

- b. Amsterdam is in deze overeenkomsten verantwoordelijk voor het ontwerp en aanleg van de nieuwe inrichting aan de alternatieve locatie voor de woonboten die gelegen zijn ten noorden van de A10. Hierbij hoort ook het regelen van de benodigde nutsvoorzieningen zodat de nieuwe bewoners een aansluiting kunnen aanvragen en krijgen.**
- 4. Ouder-Amstel en Amsterdam stellen samen met de woonbootbewoners een overeenkomst op over de alternatieve locaties.**
 - a. Ouder-Amstel is voor deze overeenkomst verantwoordelijk voor het organiseren van de gesprekken en is penvoerder van de stukken.**
 - b. Amsterdam is voor deze overeenkomst verantwoordelijk voor het doen van een aanbod voor grondhuur of erfpacht aan de bewoners van de zes nieuwe plekken aan de Pieter Braaijweg en de huidige plekken tot moment van verplaatsing.**
 - c. Ouder-Amstel en Amsterdam zijn samen verantwoordelijk voor het opnemen van afspraken over inrichting en verplaatsing van woonboten in deze overeenkomst.**
- 5. Zodra het beeld over de woonboten duidelijk is (welke echt weg moeten en op welke termijn) wordt het bestemmingsplan gebruikt als het middel om dit beeld te bereiken. Over het bestemmingsplan overleggen Amsterdam en Ouder-Amstel daarom pas verder als de grondexploitatie van Amsterdam is vastgesteld.**
- 6. Ouder-Amstel en Amsterdam spreken af dat de vast te stellen versie van het bestemmingsplan eerst wordt besproken in het Bestuurlijk Overleg voordat zij aan de gemeenteraad van Ouder-Amstel zal worden aangeboden voor vaststelling.**

* Begroting die wordt opgesteld om grondkosten en grondopbrengsten van een ruimtelijk ontwikkelingsplan in beeld te brengen