



**Gemeente
Amsterdam**

Afwegingskader 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, 2, 5.1, 2, e & 5.1, 2, e 5.1, 2, e	20/01/2021
Controle	5.1, 2, e 5.1, 2, e	
Vrijgave	5.1, 2, e 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.
Zinkdok	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 Kademuuren 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'.

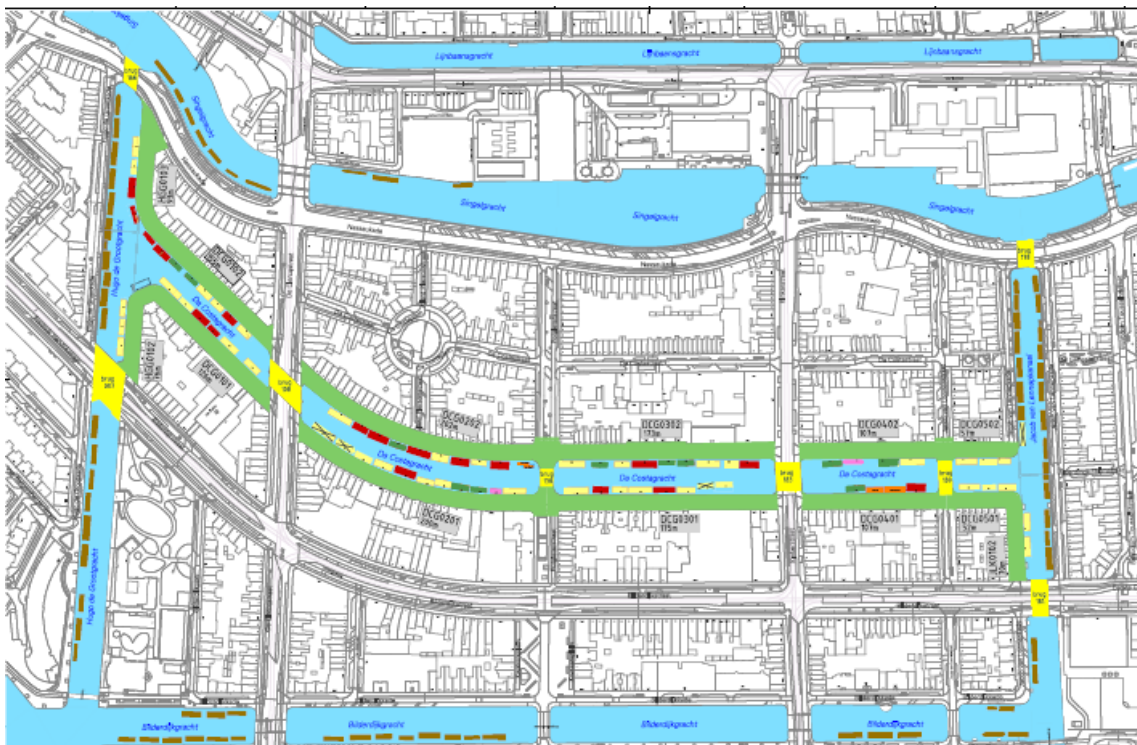
¹ Met uitzondering van de twee gezonken woonboten en vier woonboten waarvoor destijds geen toestemming voor inmeting is verleend.

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..

Met behulp van het zinkdok kunnen in totaal 58 woonboten verplaatst worden naar een wisselplek buiten het projectgebied. De rest van de woonboten (18 stuks) past niet in het zinkdok en zal tijdens de werkzaamheden binnen het eigen rak verplaatst moeten worden om de kadewerkzaamheden uit te kunnen voeren. In onderstaande tabel is zichtbaar welke boten wel en niet verplaatsbaar zijn. In figuur 1 zijn de woonboten in een plattegrond aangegeven. (Zie bijlage 1 voor plattegrond op grote schaal).

Rak	HGG0102	HGG0103	DCG0101	DCG0102	DCG0201	DCG0202	DCG0301	DCG0302	DCG0401	DCG0402	DCG0501	DCG0502	JLK0102	JLK0101	Totaal
Woonboten (incl. gezonken)	3	4	6	8	11	9	8	9	2	4	3	3	2	1	73
Verplaatsbaar zonder zinkdok	0	0	0	2	2	1	0	3	1	2	0	0	0	0	11
Verplaatsbaar met zinkdok	3	3	4	8	10	4	6	7	1	4	3	3	2	0	58
Niet verplaatsbaar uit het rak	0	1	2	3	1	5	2	2	1	0	0	0	0	1	18

Tabel 1: verplaatsbaarheid woonboten Da Costakade



Figuur 1 Overzicht woonboten in projectgebied. Groen is verplaatsbaar zonder zinkdok, geel is uitsluitend verplaatsbaar met zinkdok, rood is niet verplaatsbaar uit het rak, roze is gezonken, geel met kruis is geen gegevens beschikbaar.

2.1.2 Uitgangspunten voor de uitvoering

Voor een exacte berekening van het benodigde aantal wisselplekken is het nodig om te weten hoe er gewerkt gaat worden. Bij het schrijven van dit afwegingskader, 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 rakkens 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 doorvaarroute 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 doorvaarroute, 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 bouwkuij 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 vooralsnog 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 9 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 gracht:

Bilderlijkgracht	24
Jacob van Lennepkanaal	7
Westelijk Marktkanaal ⁷	18
Rijpgracht	12
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 Vervolgproces: 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.