

RISICOANALYSE PLANSCHADE

met betrekking tot het aangepaste ontwerp-
bestemmingsplan "Prins Hendrikkade
tussen Droogbak en Oudezijds Kolk".

CONCLUSIE

De te vergoeden indirecte planschade taxeren wij op:

Nihil.

Opdracht:
Datum:
Adviseur:

3532890
juli 2015
mr. A.F.J. Verweel MSRE KRMT

INHOUDSOPGAVE

1	UITGANGSPUNTEN	3
1.1	Opdracht	3
1.2	Gesprek	3
1.3	Ontvangen stukken en geraadpleegde bronnen	4
2	PLANGEBIED.....	5
3	WETGEVING EN JURISPRUDENTIE	7
3.1	Wet ruimtelijke ordening	7
3.2	Rechtspraak	8
4	VIGERENDE PLANOLOGIE.....	9
5	NIEUWE PLANOLOGIE	10
6	VERGOEDBAARHEID	12
7	PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER	16
7.1	Planologische uitgangspunten.....	16
7.2	Indirecte - directe planschade	17
7.3	Vergelijkingen	17
8	CONCLUSIE.....	22

1 UITGANGSPUNTEN

1.1 Opdracht

Op 20 april 2015 heeft het ProjectBureau Zuidelijke IJoever van de gemeente Amsterdam de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken te Rotterdam, hierna afgekort tot SAOZ, schriftelijk verzocht een aangepaste risicoanalyse planschade uit te brengen met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan “Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk”. Het nieuwe planologische regime – het bestemmingsplan – voorziet voornamelijk in het vastleggen van de feitelijk bestaande situatie. De belangrijke wijzigingen zijn het autoluw maken van het deel Prins Hendrikkade tussen het Damrak en de Martelaarsgracht, waar het bestemmingsplan een verbod op regulier auto- en vrachtverkeer oplegt. Daarnaast is een belangrijke wijziging het toevoegen van een open havenfront / water met daaronder de mogelijkheid voor het bouwen van een ondergrondse fietsenstalling voor circa 7.000 parkeerplaatsen.

1.2 Gesprek

Op 15 april 2015 zijn de relevante gegevens doorgenomen. Namens opdrachtgever waren aanwezig de heer M. Rogaar en mevrouw L. Gratama. SAOZ werd vertegenwoordigd door haar deskundige de heer mr. A.F.J. Verweel MSRE.

Besproken is dat het onderhavige advies een aanpassing / uitbreiding wordt van de risicoanalyse die alleen was gericht op de parkeergarage P1. In het huidige advies wordt nader geadviseerd over de coördinatie regeling, de ondergrondse parkeergarage bij het Barbizon hotel, het Victoriahotel en de te realiseren waterpartij, de rondvaartboten ligplaatsen alsmede het wegbestemmen van twee serre's aan de Prins Hendrikkade 83 en 85.

In het gesprek is verwezen naar de voorgaande risicoanalyse. Voor het opstellen van de voorgaande risicoanalyse is voorafgaand aan het uitbrengen van de risicoanalyse uitvoerig gesproken over de planologische situatie ter plaatse. Essentieel punt bij de gesprekken was dat in de bestaande planologische situatie er geen bestemmingsplan vigeert voor de gronden. Verder is gesproken over het verkeersplan.

Een belangrijk gevolg van het voorgenomen bestemmingsplan is dat de verkeerssituatie ter plaatse ingrijpend gaat wijzigen. De wijzigingen zijn gebaseerd op het besluit van de raad van 18 februari 1998. In het besluit is de grote Stadshartlus die invloed heeft op de verkeersstructuur als uitgangspunt neergelegd.

Verder is gesproken over de exploitatie van de rondvaartboten en de titel waarop bijvoorbeeld de kassa's ter plaatse zijn toegestaan.

1.3 Ontvangen stukken en geraadpleegde bronnen

Ten behoeve van het opstellen van deze risicoanalyse planschade hebben wij de volgende stukken ontvangen:

- Kadastrale gegevens van de parkeergarage P1;
- Informatie over de terrassen aan de Prins Hendrikkade 83 en 85;
- Informatie over de rondvaartboten.

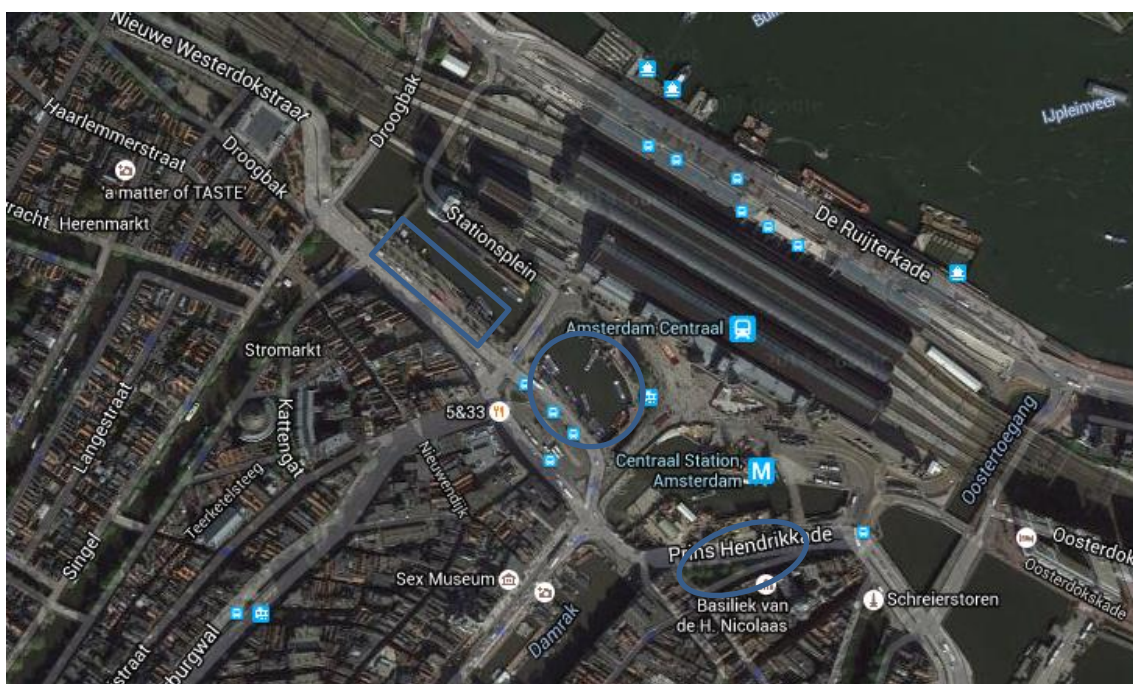
Verder hebben wij de digitale informatie betreffende het bestemmingsplan via de website www.ruimtelijkeplannen.nl verkregen.

Door ons zijn ook de volgende bronnen geraadpleegd:

- Dienst voor het kadaster en de Openbare Registers;
- Google Maps;
- Website Ruimtelijkeplannen.nl;
- reguliere verkoopsites zoals www.Funda.nl.

2 PLANGEBIED

Het plangebied is in eerste instantie op 18 november 2013 opgenomen aansluitend is de locatie op 15 april 2015 nogmaals in ogenschouw genomen. De locatie en de omliggende onroerende zaken zijn vanaf de openbare weg bekeken. De medewerker van SAOZ heeft niet met eigenaren en of bewoners van nabij gelegen onroerende zaken gesproken.



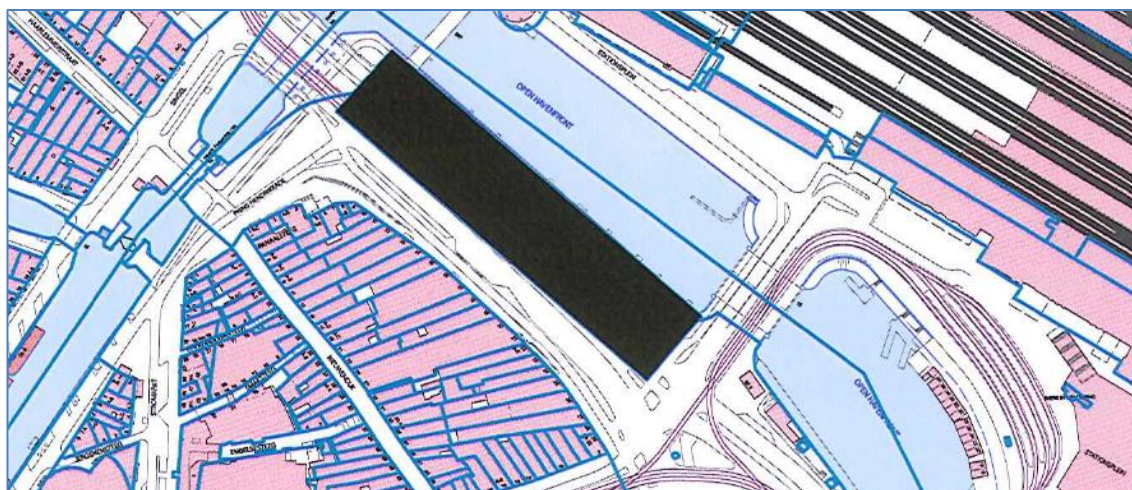
Figuur 1 Luchtfoto met daarop aangegeven, van noordwest naar zuidoost, de ligging van de parkeergarage "P1", de ligplaatsen voor de rondvaart boten en de situering van de terrassen en de Barbizon parkeergarage.

De locatie van de parkeergarage wordt begrensd door de Droogbak in het noordwesten, het Stationsplein in het noordoosten, de brug over het Open Havenfront in het zuidoosten en de Prins Hendrikkade in het zuidwesten. Ten tijde van de opname was de locatie in gebruik als parkeergarage. Het verkeer over de Prins Hendrikkade loopt van oost naar west langs de entree tot de parkeergarage.

De ligplaats van de rondvaartboten wordt begrensd door het Stationsplein aan de noordzijde, de Middentoeangsbrug in het oosten, de Prins Hendrikkade in het zuiden en de Westelijke toegangsbrug in het westen. Het Victoria hotel ligt ten westen van de ligplaats van de rondvaartboten. De parkeergarage van het Barbizon hotel ligt ten zuiden van de Prins Hendrikkade en ten noorden van het hotel zelf en sluit aan op een ventweg van de Prins Hendrikkade. De gebouwde terrassen behoren bij de objecten Prins Hendrikkade 83 en 85.

Het recht van erfpacht voor de parkeergarage P1 is kadastraal bekend als:

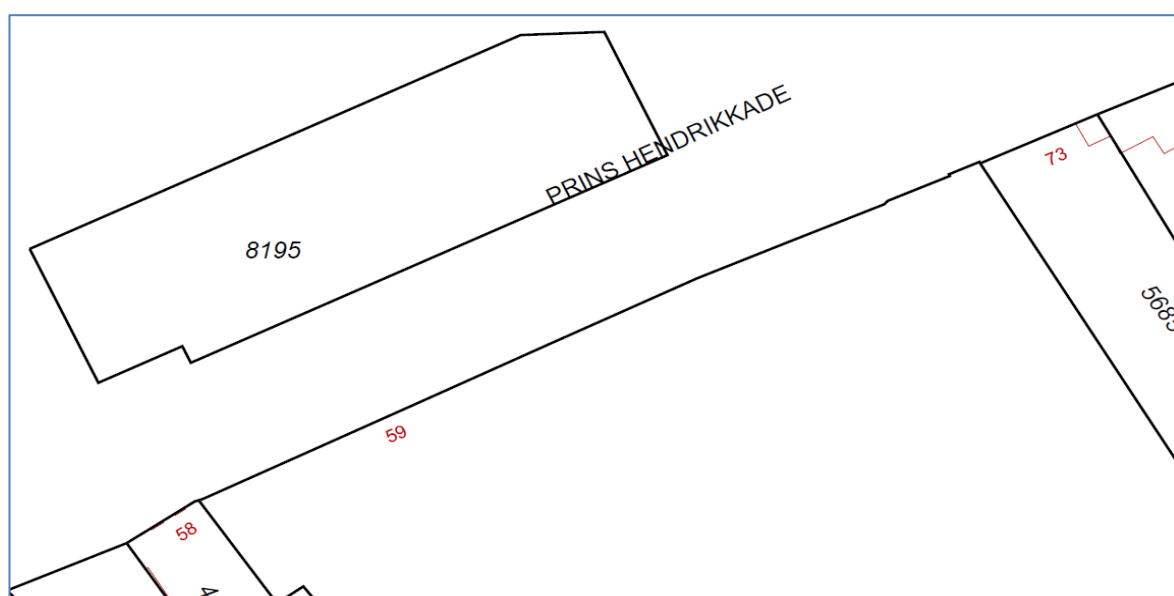
Gemeente	Sectie	Nummer	Grootte in m ²
Amsterdam	F F	7323	5.242



Figuur 2 Uitsnede kadastrale kaart met daarop aangegeven de ligging van het kadastrale perceel.

Het recht van erfpacht voor de parkeergarage van het Barbizonhotel is kadastraal bekend als:

Gemeente	Sectie	Nummer	Grootte in m ²
Amsterdam G	G	8195	332



Figuur 3 Uitsnede kadastrale kaart met daarop aangegeven de ligging van het kadastrale perceel.

3 WETGEVING EN JURISPRUDENTIE

De kern voor de beoordeling van het risico op planschade wordt gevormd door de planologische vergelijking. Deze bestaat uit de vergelijking tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Relevant voor deze vergelijking zijn de Wet ruimtelijke ordening en de rechtspraak over planschade.

3.1 Wet ruimtelijke ordening

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in de planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening. Het onderwerp planschade is geregeld in hoofdstuk 6 (Financiële bepalingen). Artikel 6.1 is het belangrijkste artikel aangezien in dat artikel alle planschade veroorzakende oorzaken worden genoemd:

- a) een bestemmingsplan, inpassingsplan of van een beheersverordening;
- b) een bepaling van een planwijziging, een planuitwerking of nadere eis;
- c) een omgevingsvergunning (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht WABO) welke in strijd is met een plan;
- d) de aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning;
- e) een specifieke bepaling van een provinciale verordening;
- f) een specifieke bepaling van een exploitatieplan;
- g) een bepaald koninklijk besluit.

In artikel 6.1 Wro zijn voorts bepalingen gewijd aan:

- het normaal maatschappelijk risico. In ieder geval twee procent van de waarde van de onroerende zaak blijft bij planschade als gevolg van ontwikkelingen in de omgeving voor rekening van aanvrager (6.2);
- de aspecten voorzienbaarheid en schadebeperking (6.3);
- het heffen van een recht van een aanvrager om vergoeding van planschade met een omvang van € 100,-- tot € 500,-- (6.4);
- de mogelijkheid tot het aangaan van een planschadeovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer (6.4a);
- de vergoeding van de redelijkerwijs gemaakte kosten van bijstand en wettelijke rente aan de aanvrager om een planschadevergoeding (6.5).

3.2 Rechtspraak

Aan de hand van rechterlijke uitspraken wordt inhoud gegeven aan de wetsartikelen die betrekking hebben op de tegemoetkoming in de planschade. Uit de jurisprudentie wordt een juridisch kader afgeleid waarbinnen de planologische vergelijking dient te passen.

De voor de risicoanalyse planschade belangrijkste criteria zijn:

- bij de planologische vergelijking dient uit te worden gegaan van de maximale invulling van het “oude” en het nieuwe bestemmingsplan. Derhalve zijn niet de oude en nieuwe feitelijke situatie van belang, doch hetgeen op grond van de planologische regimes maximaal kon/kan worden gerealiseerd (bijv. ABRS 4 april 2012, Waddinxveen, zaaknummer 201110096/1/A2);
- overgangsrechtelijke situaties dienen bij indirecte planschade in beginsel buiten beschouwing te worden gelaten (bijv. ABRS 28 maart 2007, Het Bildt, zaaknummer 200607004/1);
- de schade ontstaat op het moment van inwerkingtreding van de nieuwe maatregel (bijv. ABRS 15 januari 2003, Heerde, zaaknummer 200200065/1);
- planologische nadelen kunnen (geheel of gedeeltelijk) worden gecompenseerd met planologische voordelen die voortvloeien uit hetzelfde planologische regime (bijv. ABRS, 20 december 2006, Hoogeveen, zaaknummer 200602817/1; ABRS 30 mei 2007, Valkenswaard, zaaknummer 200609350/1; ABRS 4 februari 2009, Nederweert, zaaknummer 200801775/1; ABRS 18 januari 2012, gemeente Schijndel, zaaknummer 201105634/1/H2);
- de actieve risicoaanvaarding dient te worden bepaald aan de hand van hetgeen een belanghebbende ten tijde van de aankoop van zijn woning kon weten (bijv. ABRS 27 juni 2007, nr. 200605214/1, Montfoort; ABRS 29 februari 2012, gemeente Eijsden-Margraten, zaaknummer 201107348/1/A2);
- de actieve risicoaanvaarding dient te worden gebaseerd op uit van overheidswege openbaar gemaakte beleidsinformatie (bijv. ABRS 11 april 2012, Neerijnen, zaaknummer 201108251/1/A2).

4 VIGERENDE PLANOLOGIE

Het vigerende bestemmingsplan vormt, samen met eventuele vrijstellingen en/of ontheffingen, de basis voor onze planologische vergelijking. Volgens de verstrekte informatie vigeert thans geen bestemmingsplan voor de gronden. Voor de gronden vigeert de Bouwverordening Amsterdam 2013. Volgens vaste rechtspraak dient deze bij de beoordeling van planschade beschouwd te worden als planologisch regime (Vgl. onder meer ABRS 16-01-2013, nr. 201203089/1/A2, Landsmeer). Belangrijk daarbij is dat:

- voor de invulling van hetgeen op grond van de bouwverordening mogelijk is, geen acht hoeft te worden geslagen op de feitelijk bestaande inrichting van het gebied met infrastructuur en bebouwing (Vgl. onder meer ABRS 12-09-2012, nr. 201111606/1/A2, Kerkrade);
- bij de invulling van de mogelijkheden van de bouwverordening mag geen rekening worden gehouden met de afwijkmogelijkheden / vrijstellingsbepalingen uit de bouwverordening. Deze mogen niet bij de planologische vergelijking worden betrokken. (Vgl. onder meer ABRS 16-4-2014, Rotterdam, 201209477/1/A2).

Nu er geen bestemmingsplankaart is van het vigerende planologische regime hebben wij een luchtfoto van het plangebied opgenomen met daarop globaal aangegeven de begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan.



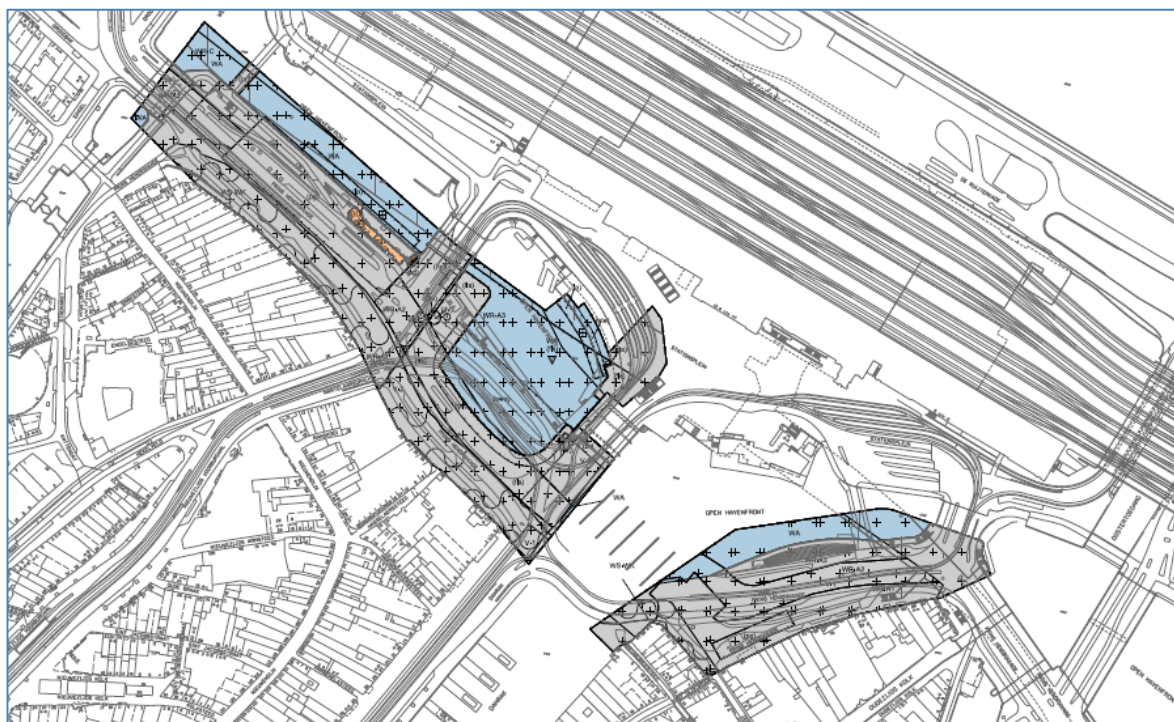
Figuur 3 Luchtfoto van het plangebied met daarop globaal aangegeven het gebied van het nieuwe bestemmingsplan(bron: Google).

In aanvulling op het vorenstaande merken wij nog het volgende op. Door de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) op 29 november 2014, zijn artikel 8 lid 5 en artikelen 9 en 10 van de Woningwet en artikel 8.17 onder B van de Invoeringswet Wro (IWro) komen te vervallen. Rekening houdende met het overgangsrecht van artikel 133 van de Woningwet, betekent dit dat de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening op uiterlijk 1 juli 2018 hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen verliezen. Indien de gemeenteraad eerder een nieuw bestemmingsplan vaststelt, zijn de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening al direct niet meer (aanvullend) van toepassing. Ditzelfde geldt voor gebieden waar geen bestemmingsplan van kracht is. Wij gaan er vanuit dat de overgangsrechtelijke maatregelen ook bij de beoordeling van een verzoek om tegemoetkoming in de planschade van toepassing is.

Indien in een nieuw bestemmingsplan, van ná 29 november 2014, bepaalde maatvoeringen onvoldoende worden geregeld zal niet langer kunnen worden teruggevallen op de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening en zal bij het ontbreken van bijvoorbeeld een maximale bouwhoogte moeten worden uitgegaan van “the sky is the limit”. Eigenaren van objecten in de nabije omgeving kunnen hier direct aanleiding inzien een aanvraag om een tegemoetkoming van indirecte planschade in te dienen. Indien men daarna de nieuwe ongewenste maatvoering wenst terug te brengen naar het oude niveau, is er vervolgens een risico op directe planschade voor de eigenaar van het perceel waarvoor de mogelijkheden worden teruggebracht.

5 NIEUWE PLANOLOGIE

Ten tijde van het uitbrengen van deze risicoanalyse is het nieuwe planologische regime nog niet in werking getreden. De ontwikkeling zal planologisch mogelijk worden gemaakt door middel van een nieuw bestemmingsplan, namelijk “Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk”.



Figuur 4 Uitsnede plankaart ontwerpbestemmingsplan “Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk” (niet op schaal).

In de nieuwe planologische situatie krijgt het plangebied de bestemmingen:

- Gemengd;
- Verkeer – 1, met de functie aanduiding (pg);
- Verkeer – 2;
- Water.

6 VERGOEDBAARHEID

Onderdelen vergoedbaarheid

Dit hoofdstuk is in beginsel bestemd om het onderwerp vergoedbaarheid op hoofdlijnen te beoordelen. Er zijn met betrekking tot het onderwerp vergoedbaarheid vijf deelonderwerpen te onderscheiden:

- anderszins verzekerd;
- mogelijkheden om schade te voorkomen of te beperken;
- normaal maatschappelijk risico;
- passieve risicoaanvaarding;
- actieve risicoaanvaarding.

Anderszins verzekerd

Indien planschade is ontstaan kan het voorkomen dat deze schade al anderszins is vergoed of verzekerd. De opgetreden schade komt dan niet nogmaals voor vergoeding in aanmerking. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de situatie waarin een gemeente of ontwikkelaar gronden van een aanvrager heeft gekocht, waarbij partijen op kenbare wijze zijn overeengekomen dat in het verkoopbedrag een tegemoetkoming voor de toekomstige planologische verslechtering is opgenomen.

Door geen van de eigenaren van de omliggende objecten is grond verkocht ten behoeve van de onderhavige ontwikkeling, zodat het onderwerp anderszins verzekerd niet relevant is.

Mogelijkheden om schade te voorkomen of te beperken

Op basis van artikel 6.3 Wro betrekken burgemeester en wethouders in hun beslissing de mogelijkheden van aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Uitgaande van de door de wetgeving en rechtspraak gegeven kaders en de thans beschikbare informatie, zijn er geen omstandigheden te voorzien waarmee een eventuele aanvrager de schade zou kunnen voorkomen of zou kunnen beperken, zodat wij dit onderwerp verder buiten beschouwing laten.

Normaal maatschappelijk risico

Op grond van artikel 6.2 lid 1 Wro dient onderzocht te worden of en zo ja, in hoeverre de planschade binnen het normale maatschappelijke risico valt en geheel of gedeeltelijk voor

rekening van betrokkenen behoort te blijven. Op grond van artikel 6.2 lid 2 Wro dient in ieder geval 2% van de waarde van de onroerende zaken voor rekening van betrokkenen te blijven. Uit de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie bijvoorbeeld ABRS 5 september 2012, zaak 201113115, Heiloo, ABRS 10 juli 2013, Horst aan de Maas, zaken 201207038/1/A2 en 201208907/1/A2 en ABRS 28 augustus 2013, Heiloo, zaak 201113115/1/A2) valt af te leiden dat afweging van alle relevante omstandigheden kan leiden tot de conclusie dat op grond van artikel 6.2 lid 1 Wro een groter deel van de schade voor rekening van betrokkenen dient te blijven.

Het is niet uit te sluiten dat, na beoordeling van de in de jurisprudentie opgenomen criteria voor de onderhavige ontwikkeling, in een toekomstige planschadeprocedure een bedrag groter dan 2% van de waarde, in mindering kan worden gebracht op de schade. Aangezien de jurisprudentie op dit punt in beweging is en het toepassen van een grotere korting/drempel de nodige procesrisico's kent, beperken wij ons in het onderhavige onderzoek derhalve tot een aftrek van 2%.

Passieve risicoaanvaarding

Dit onderwerp is alleen relevant voor de directe planschade. Het beperken of wegnemen van bebouwings- en/of gebruiksmogelijkheden op gronden van een aanvrager kan directe planschade tot gevolg hebben. Indien dit het geval is dient te worden gezien of aanvrager gedurende langere tijd zijn mogelijkheden onbenut heeft gelaten, terwijl men op de hoogte was of kon zijn van de toekomstige nadelige ontwikkeling (het zogeheten "verwijtbaar stilzitten").

Voor het tegen kunnen werpen van "passieve risicoaanvaarding" is blijkens jurisprudentie (o.a. ABRS 1 februari 2000, AB2000,444 inzake Ferweradeel, naar welke uitspraak door de Raad van State in voorkomende gevallen nog steeds wordt verwezen) niet vereist, dat de plannen om de bestaande mogelijkheden in te perken zodanig concreet waren dat betrokkene hiermee volledig rekening kon en moest houden: voldoende is dat sprake is van concrete beleidsvoornemens die openbaar zijn gemaakt. Voor voorzienbaarheid is niet vereist dat een dergelijk beleidsvoornemen een formele status heeft, zo heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State herhaaldelijk overwogen, laatstelijk in de uitspraak ABRS 8 februari 2012 inzake Bergeijk, zaaknummer 201105961/1/A2.

In voormelde uitspraak "Bergeijk" is tevens een lange lijn van jurisprudentie bevestigd, dat de voortekenen van de planologische wijziging reeds enige tijd zichtbaar moeten zijn en dat geen grond voor het aannemen van passieve risicoaanvaarding bestaat indien onder

het oude planologische regime een concrete poging is ondernomen tot realisering van de bouwmogelijkheden die onder het nieuwe planologische regime zijn komen te vervallen. Een belangrijke gevolgtrekking uit de aangehaalde uitspraak “Bergeijk” is tevens, dat in deze uitspraak de sinds 2009 bestaande lijn wordt voortgezet dat gedurende een periode dat sprake is van “voorbereidingsbescherming”, van een aanvrager niet verlangd mag worden dat hij een concrete poging doet om zijn aanwendingsmogelijkheden alsnog te benutten.

Belangrijk voor het kunnen tegenwerpen van “passieve risicoaanvaarding” is dat niet louter mag worden verwezen naar de leeftijd van het bestemmingsplan, dat de voor aanvrager profijtelijke bouw- of gebruiksmogelijkheden bevatte. De “ouderdom” van de vervallen bouw- of gebruiksmogelijkheden is weliswaar een belangrijke factor, maar mag niet de enige factor zijn, zo overwoog de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor het eerst in de planschade-uitspraak van 11 mei 2000, BR2001/228 inzake Cranendonck. Deze lijn is nadien meermaals is bevestigd.

Er moet dus “meer” zijn dan alleen de leeftijd van het bestemmingsplan om passieve risicoaanvaarding tegen te kunnen werpen. Blijkens toepasselijke jurisprudentie (zie o.a. ABRS 18 januari 2006 inzake Enschede, ABRS 17 augustus 2005 inzake Bernheze en ABRS 14 april 2010 inzake Bloemendaal) dient voor het tegenwerpen van passieve risicoaanvaarding te zijn voldaan aan een aantal criteria. Samengevat dient sprake te zijn van:

1. kenbare én voldoende concrete aanwijzingen dat het regime in nadelige zin zou kunnen worden gewijzigd;
2. een zekere periode voor de eigenaar om, na het bekend worden van die voortekenen, alsnog de bestemmingen te realiseren of daartoe in elk geval voldoende concrete pogingen te ondernemen (een “benuttingsperiode”);
3. het achterwege gebleven zijn van een voldoende concrete poging om de aanwendingsmogelijkheden te benutten.

De criteria worden hierna voor zover nodig beschreven; tevens wordt gezien of ter zake aan de criteria wordt c.q. is voldaan.

Gelet op de beoordeling van de directe planschade in hoofdstuk 7 zullen wij de criteria voor de beoordeling van directe planschade niet nader uitwerken.

Actieve risicoaanvaarding

Het is bestendige jurisprudentie dat ten aanzien van de vergoedbaarheid van de geleden schade het aspect van risicoaanvaarding ten tijde van aankoop van de onroerende zaak een rol kan spelen. In algemene zin kan worden gesteld dat indien voor de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan of een besluit sprake is geweest van door de overheid openbaar gemaakte beleidsvoornemens, waarin de ontwikkeling is opgenomen, (bijvoorbeeld een voorontwerpbestemmingsplan, een structuurplan, en/of een ter inzage gelegd bestemmingsplan), voorzienbaarheid in beginsel kan worden tegengeworpen, indien deze informatie voor aankoop van het object van aanvrager kenbaar was.

In dit kader is ons de volgende informatie verstrekt:

In dit kader is ons de volgende informatie verstrekt:

- toelichting bestemmingsplan “Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk”.

De van opdrachtgever ontvangen gegevens zijn helder en eenduidig. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat de Stadshartlus al sinds februari 1998 bekend is. Op basis van deze informatie zijn wij van mening dat men op de hoogte kon zijn van de toekomstige nadelige ontwikkelingen sinds:

Februari 1998.

De concrete beoordeling van het onderwerp actieve risicoaanvaarding per object komt aan de orde bij de bespreking van eventuele clusters.

7 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER

7.1 Planologische uitgangspunten

In dit advies beoordelen wij de mogelijk te verwachten indirecte en directe planschade. Deze schade doet zich voor indien in de omgeving van het te beoordelen object ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van dat object. Indirecte planschade wordt veelal veroorzaakt door een nadelige wijziging van de volgende aspecten:

- karakter van het gebied;
- zicht;
- schaduwwerking;
- privacy;
- hinder;
- wijze waarop het plangebied wordt ontsloten;
- verkeersbewegingen;
- behoefte aan parkeergelegenheid;
- milieuaspecten;
- windhinder.

Of hiervan sprake is wordt bepaald aan de hand van een planologische vergelijking. Daarbij is niet de feitelijke situatie van belang, doch hetgeen op grond van het huidige en het nieuwe planologische regime maximaal kan worden gerealiseerd.

De huidige planologische situatie

De huidige planologische situatie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit:

- Uit een openbaar gebied waarin de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden niet zijn vastgelegd. De feitelijke situatie wijkt daardoor af van de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het plangebied. Binnen het plangebied is een variatie aan gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden mogelijk.

De nieuwe planologische situatie

De nieuwe planologische situatie zal bestaan uit:

- Een openbaar gebied waarin een duidelijke splitsing is aangebracht tussen het langzame verkeer en het gemotoriseerde verkeer. De splitsing ontstaat doordat in de bestemming “Verkeer – 2” het gebied vrij wordt gehouden van motorvoertuigen. Binnen deze bestemming is alleen het volgende gebruik toegestaan tramvoorzieningen, een langzaamverkeersroute en openbare ruimte. Het gebruik van de gronden met de bestemming “Verkeer – 1” is met name bedoeld voor wegen, tramvoorzieningen en openbare ruimte.
- Een gebied waar binnen de bestemming “Verkeer – 1” onbebouwde terrassen zijn toegestaan.
- Een gebied dat wordt uitgegraven en de bestemming “Water” krijgt
- De mogelijkheid om onder de vergrote middenkom van het Open havenfront een ondergrondse fietsenstalling te bouwen met circa 7.000 fietsparkeerplaatsen en bijbehorende in- en uitgangen.

7.2 Indirecte - directe planschade

Indirecte planschade

Deze schade doet zich voor indien in de omgeving van het te beoordelen object ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van dat object.

In principe zouden hier de relevante aspecten, zoals uitzicht of verkeer besproken dienen te worden om te beoordelen of het bestemmingsplan een nadeel veroorzaakt. In het onderhavige geval gaan wij niet nader in op de individuele aspecten, omdat in de bestaande situatie er geen bestemmingsplan voor de gronden van kracht is. Daarom kan worden gesteld dat er geen beperking is aan de invulling van het plangebied. Thans zou het eveneens mogelijk zijn het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan in te richten overeenkomstig de mogelijkheden van het nieuwe bestemmingsplan. In de nieuwe situatie wordt de invulling van het plangebied gegeven in het nieuwe bestemmingsplan. Nu de invulling zoals die is gegeven in het bestemmingsplan reeds paste binnen de mogelijkheden van de bouwverordening ontstaat er ook geen nadeel in het plangebied.

Directe planschade

Deze schade doet zich in het algemeen voor als de aanwendingsmogelijkheden van het eigen perceel worden beperkt. Door het conserveren, beperken of veranderen van bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van een locatie, wordt ingegrepen in de planologische aanwendingsmogelijkheden van een onroerende zaak, hetgeen op zichzelf beschouwd reeds het risico op het ontstaan van planschade met zich meebrengt. Volgens rechtspraak en doctrine is het normaal maatschappelijk risico als bedoeld in artikel 6.2 lid 1 Wro van toepassing bij directe planschade. De nadere toepassing daarvan is echter nog niet duidelijk en kent derhalve de nodige procesrisico's. Om die reden houden wij in dit advies geen rekening met een korting op de te verwachten directe planschade wegens normaal maatschappelijk risico.

7.3 Vergelijkingen

Hierna zullen wij per object nader ingaan op de mogelijke gevolgen van het nieuwe bestemmingsplan.

Parkeergarage P1

Wat betreft de indirect planschade merken wij het volgende op. De gewijzigde verkeersstructuur, zoals aangegeven in het plan Stadshartlus was al mogelijk. De gevolgen voor de exploitatie van de parkeergarage door het bestemmingsplan veroorzaakt dan ook geen planologisch nadeel.

Voor de gronden vigeert de bouwverordening van de gemeente Amsterdam. Volgens de bepalingen van de bouwverordening zijn voor de locatie thans geen beperkingen aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden. In de nieuwe situatie worden de mogelijkheden van de locatie beperkt tot de bestemming parkeren door een nadere aanduiding. Het beperken van de bestemming heeft in principe een planologisch nadeel tot gevolg.

Vervolgens dient beoordeeld te worden of het planologische nadeel tot een waardedaling van de parkeergarage zal leiden. Beoordeeld dient te worden waaraan het gebouw zijn hoogste waarde ontleende. In dit geval kan daarvan worden gesteld dat het gebouw zijn hoogste waarde ontleende aan het gebruik als parkeergarage. Voor een andere vorm van gebruik is de parkeergarage niet geschikt. Dit betekent dat er geen schade zal ontstaan. Tevens dient beoordeeld te worden of herontwikkeling van de locatie naar bijvoorbeeld een kantoorgebouw rendabel zou zijn geweest. Voor de mogelijkheid van de herontwikkeling dient tevens het zakelijke recht te worden beoordeeld. Uit de verstrekte

stukken hebben wij opgemaakt dat de gronden zijn uitgegeven voor het gebruik voor een ondergrondse publieke parkeergarage. Het erfpachtsrecht heeft dan ook als gevolg dat een herontwikkeling binnen de mogelijkheden die de bouwverordening biedt niet mogelijk zou zijn geweest.

Parkeergarage Barbizon

De ondergrondse parkeergarage bij het Barbizon hotel is in erfpacht door de gemeente Amsterdam uitgegeven. Wij hebben niet de beschikking over de erfpachtvoorwaarden maar sluiten aan bij de beoordeling zoals wij die hiervoor hebben gemaakt voor de parkeergarage P1.

Door het voorgenomen bestemmingsplan zal geen indirecte planschade ontstaan, omdat voorheen reeds “alles” mogelijk was. Wat betreft de directe planschade gaan wij er vanuit dat wij aansluiting kunnen zoeken bij de beperking van het erfpachtrecht voor een mogelijke herontwikkeling van de gronden. Wij verwachten voor dit object dan ook geen nadeel.

Prins Hendrikkade 83 en 85

Voor deze locaties wordt de mogelijkheid van een bebouwd terras wegbestemd. In de huidige situatie is het planologisch mogelijk ter plaatse een bebouwd terras op te richten. In de nieuwe situatie is er alleen nog een onbebouwd terras mogelijk. Doordat de mogelijkheid van een bebouwd terras wordt wegbestemd ontstaat er een planologisch nadeel. Het planologische nadeel ontstaat doordat de exploitatie mogelijkheden van een onbebouwd terras beperkter zijn dan de exploitatie mogelijkheden van een bebouwd terras. De exploitatie wordt onder andere afhankelijk van de weersomstandigheden.

Beoordeeld dient te worden wat de gevolgen voor de huidige exploitanten zijn van het vervallen van de mogelijkheid om een bebouwd terras op te richten.

Om in aanmerking te komen voor vermogensschade dient er overeenkomstig de bepalingen van artikel 6.1 Wro een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot de gronden te bestaan. In het onderhavige geval zou dat een eigendomsrecht of een opstalrecht kunnen zijn. Uit de ons beschikbare gegevens hebben wij niet opgemaakt dat er een eigendomsrecht bestaat of dat een opstalrecht is verleend voor de het plaatsen van het bebouwde terras.

De verleende exploitatievergunning is ons inziens niet overdraagbaar. Het betreft een persoonsgebonden vergunning. Doordat de exploitatievergunning niet overdraagbaar is heeft de vergunning geen zakenrechtelijke kenmerken. Nu er geen sprake is van een

zakenrechtelijke rechtsbetrekking of een vergunning met zakenrechtelijke kenmerken ontstaat er geen vermogensschade.

Bij de beoordeling hebben wij nog buiten beschouwing gelaten het feit dat de serres behorende bij Prins Hendrikkade 83 en 85 zonder bouwvergunning zijn opgericht.

Wat betreft de mogelijke inkomensschade merken wij het volgende op. Voor de vergunninghouders ontstaat in principe nadeel in de vorm van inkomensschade door het wegbestemmen van het bebouwde terras.

Door het wegbestemmen van het terras zal echter niet direct nadeel ontstaan. Het gebruik van de grond voor een terras komt op overgangsrecht te staan voorzover dat al mogelijk is met een illegaal gebouwd bouwwerk. Officieel is er nimmer een bouwvergunning verleend voor een serre / bebouwd terras. Op basis van het overgangsrecht zou een gebruik van de grond voor onbebouwd terras o.g.v. het bestemmingsplan "Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk" voortgezet kunnen worden, waardoor er geen nadeel zou ontstaan. Doordat er in het onderhavige geval geen bouwvergunning is verleend en daarmee er een illegale serre staat is er geen grondslag om te komen tot een vergoeding van planschade.

Open Havenfront, Victoria Hotel en ligplaats rondvaartboten

Het voorgestane Open Havenfront waarbij de waterpartij wordt uitgebreid en er een ondergrondse fietsenstalling mogelijk wordt gemaakt zal voor de directe omgeving eveneens geen planologisch nadeel veroorzaken. Op dit moment was het al mogelijk een Open Havenfront te realiseren of een ondergrondse fietsenstalling aan te leggen, zodat het nieuwe bestemmingsplan hierin eveneens geen wijziging aanbrengt. Voor het Victoria hotel dat in de nabijheid van het open havenfront en de ondergrondse fietsenstalling ligt zal er feitelijk een wijziging plaatsvinden, maar planologisch niet, zodat geen grondslag bestaat voor een tegemoetkoming in de planschade.

De ligplaatsen voor de rondvaartboten en overige, de rondvaart ondersteunende voorzieningen, als ticketverkoop, kleed- en opslagruimte, die vervallen dit betekent dat de exploitatie ter plaatse in ieder geval tijdelijk moet worden beëindigd. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid dat de voorzieningen op de, in verband met het vergroten van het water, verschoven kade kunnen terugkeren. De huidige kade en ligplaatsen worden door de exploitanten van de gemeente gehuurd. Voor het realiseren van het Open Havenfront is het noodzakelijk dat de huurovereenkomsten voor de huidige locaties worden opgezegd.

Zoals hiervoor al eerder aangegeven komen huurders / exploitanten niet in aanmerking voor een vergoeding van vermogensschade. De huurders / exploitanten kunnen wel in aanmerking komen voor een vergoeding van inkomensschade. In dit geval zal beoordeeld moeten worden of de inkomensschade die ontstaat door de realisatie van het bestemmingsplan op grond van artikel 6.1 Wro voor vergoeding in aanmerking komt. Voor de realisatie van het bestemmingsplan moet de huurovereenkomst van de gronden worden beëindigd. Vervolgens dient de vraag te worden gesteld of de beëindiging van de huurovereenkomst een gevolg is van het bestemmingsplan of niet. In het onderhavige geval zijn wij van mening dat de beëindiging van de huurovereenkomst kon worden gebaseerd op zowel het vigerende planologische regime als het nieuwe planologische regime (het voorgenomen bestemmingsplan). Nu de beëindiging van de huurovereenkomst niet kan worden toegewezen aan het bestemmingsplan is er geen grondslag voor een vergoeding voor het vergoeden van planschade overeenkomstig artikel 6.1 Wro. Wij verwijzen hiervoor onder andere naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2014 zaaknummer 201401611/1/A2. In principe is er sprake van de uitvoering van werken. De uitvoering van werken is volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling geen grondslag voor het vergoeden van planschade.

Conclusie

Concluderend kunnen wij stellen dat indirecte planschade zich in het onderhavige geval in zijn geheel niet voordoet, omdat het bestemmingsplan geen nadeel veroorzaakt ten opzichte van de oude situatie waarin geen bestemmingsplan aanwezig was. Het plan Open Havenfront en een ondergrondse fietsenstalling was binnen het voormalige regime ook al mogelijk, zodat voor de omliggende objecten geen nadeel ontstaat.

Wat betreft de directe planschade merken wij op dat voor de parkeergarages (P1 en Barbizon) in principe een planologisch nadeel ontstaat. Dit planologische nadeel heeft echter geen waardedaling van de parkeergarages tot gevolg. Het directe nadeel voor de ligplaatsen van de rondvaartboten kan niet worden gekoppeld aan het bestemmingsplan naar ons oordeel.

Het vorenstaande in aanmerking genomen zijn wij dan ook van oordeel dat het bestemmingsplan “Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk” niet tot een planologisch nadeel zal leiden.

8 CONCLUSIE

De, op basis van artikel 6.1 Wro, te vergoeden indirecte en directe planschade als gevolg van het bestemmingsplan “Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk” taxeren wij op: Nihil.

Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken,

mr. J.G.E. Geleijns RT
Adjunct-directeur