

Risicoanalyse planschade

inzake het bestemmingsplan "Water" te Amsterdam

projectnr. 202705
revisie 02
1 december 2010

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
t.a.v. de heer J. Gerrits
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

datum vrijgave
1 december 2010

beschrijving revisie 02
Definitief rapport

goedkeuring
I. Nikkels

vrijgave
J.A. Zijlstra

	Inhoud	Blz.
1	Opdracht	2
2	Deskundige	2
3	Overleg	2
4	Overgelegde documenten	2
5	Achtergrond van Afdeling 6.1 Wro: tegemoetkoming in schade	3
6	Locatie	5
7	Woonboten: roerende of onroerende zaken?	6
8	Het vigerende planologische regime	6
9	Het nieuwe planologische regime	22
10	Planologische vergelijking	24
10.1	Planologische vergelijking 1: gevolgen voor de woonboten	24
10.2	Planologische vergelijking 2: gevolgen voor de omliggende objecten	24
10.3	Conclusie	25
11	Schade	26
12	Eindoordeel	26

1 Opdracht

Opdrachtgever heeft Oranjewoud verzocht een risicoanalyse planschade op te stellen in verband met het bestemmingsplan "Water". In dit nieuwe bestemmingsplan wordt het gebruik en de bestemming van bijna al het water binnen het stadsdeel centrum geregeld.

2 Deskundige

Als deskundigen zijn opgetreden mr. J.A. Zijlstra en mevrouw mr. I. Nikkels, beide als adviseur op het gebied van planschade werkzaam bij Oranjewoud Vastgoed, Economie & Legal.

3 Overleg

Er heeft diverse malen telefonisch en mondeling overleg plaatsgevonden met verschillende medewerkers van de gemeente Amsterdam.

4 Overgelegde documenten

Ten behoeve van het opstellen van de risico-inventarisatie planschade zijn de navolgende stukken als uitgangspunt genomen:

- kopie startnotitie voor het maken van een bestemmingsplan voor het water van de Amsterdamse Binnenstad, 13 oktober 2009;
- kopie overzicht van bestaande, potentiële nieuwe en te verdwijnen ligplaatsen;
- kopie bestemmingsplan Groot Waterloo;
- kopie bestemmingsplan Nieuwmarkt 2004;
- kopie bestemmingsplan Spuistraat e.o.;
- kopie bestemmingsplan Nieuwendijk - Kalverstraat;
- kopie bestemmingsplan Burgwallen;
- kopie bestemmingsplan Binnengasthuisterrein e.o.;
- kopie bestemmingsplan Westerdokseiland;
- kopie bestemmingsplan Westelijke grachtengordel 2000;
- kopie bestemmingsplan Westelijke eilanden;
- kopie bestemmingsplan Jordaan 1999;
- kopie bestemmingsplan Haarlemmerbuurt;
- kopie bestemmingsplan Vijzelstraat - Amstel;
- kopie bestemmingsplan Rembrandtplein e.o.;
- kopie bestemmingsplan Leidse- en Weteringsbuurt;
- kopie bestemmingsplan Weesperbuurt;
- kopie beleidsstuk "Visie op het water van de binnenstad" van Stadsdeel Amsterdam - Centrum en de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, september 2005;
- kopie van "Verordening op het binnenwater 2010";
- kopie van "Handleiding voor uitvoering van het Bever-protocol, besluitvorming en verplaatsing van woonboten", januari 2006;

5 Achtergrond van Afdeling 6.1 Wro: tegemoetkoming in schade

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening luidt als volgt:

1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:
 - a. een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, of van een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38;
 - b. een bepaling van een planwijziging of een planuitwerking, onderscheidenlijk een ontheffing of een nadere eis, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a tot en met d;
 - c. een krachtens een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 verleende ontheffing;
 - d. een besluit als bedoeld in artikel 3.10, 3.22, 3.23, 3.27, 3.29, 3.40, 3.41 of 3.42;
 - e. de aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een bouw-, sloop- of aanlegvergunning ingevolge artikel 50, eerste lid, van de Woningwet, onderscheidenlijk artikel 3.18, tweede lid, en artikel 3.20, vijfde lid;
 - f. een bepaling van een provinciale verordening als bedoeld in artikel 4.1, derde lid, of van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 4.3, derde lid, voorzover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in de artikelen 3.16, eerste lid, onder c, of 3.20, derde lid, onder b, dan wel artikel 44, eerste lid, onder f of g van de Woningwet;
 - g. een koninklijk besluit als bedoeld in artikel 10.4.

Voor een inhoudelijke beoordeling van de aanvraag om tegemoetkoming van de schade dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens bestendige jurisprudentie dient te worden uitgegaan van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van het oude planologische regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden.

Onder de Wet ruimtelijke ordening vormen - anders dan onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening - uitwerkingsplannen en binnenplanse vrijstellingen of ontheffingen een zelfstandige grondslag voor planschade. De in het moederplan opgenomen uitwerkings-, vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden worden, voorzover daaraan nog geen toepassing is gegeven, daarom niet bij de maximale invulling van het vigerende regime betrokken.

Indien een aanvrager door het nieuwe planologische regime in een planologisch nadeliger positie is gebracht, zal moeten worden bezien in hoeverre dit planologisch nadeel zich ook heeft vertaald in planschade. Daarvoor zal het desbetreffende object dienen te worden gewaardeerd onder vigeur van de beide opeenvolgende planologische regimes. Daarbij geldt als peildatum het moment waarop de planologische mutatie in werking is getreden.

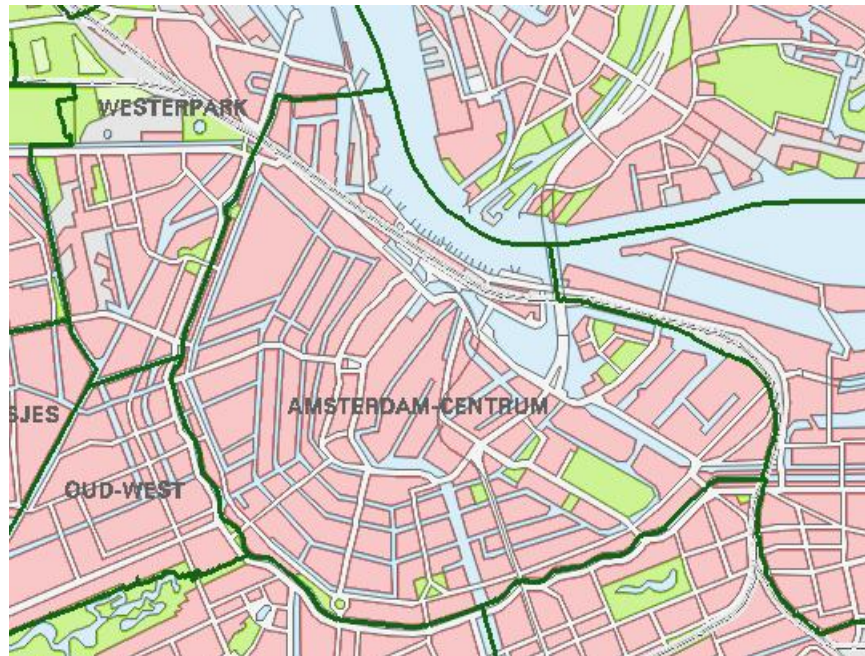
Omdat bij een risicoanalyse planschade de peildatum nog niet vaststaat, gaan wij uit van datum opname. Bij planschade in de vermogenssfeer dient deze geobjectiveerd te worden vastgesteld. Dit wil zeggen dat dient te worden geabstraheerd van de persoonlijke perceptie van aanvrager. Het gaat erom hoe de markt voor onroerende zaken reageert op het geconstateerde planologisch nadeel. Voor de vaststelling van de omvang van inkomensschade wordt veelal aangesloten bij berekeningsmethoden die in het onteigeningsrecht gebruikelijk zijn.

Ingevolge artikel 6.3 van de Wet ruimtelijke ordening dient vervolgens te worden onderzocht in hoeverre sprake kan zijn van omstandigheden op grond waarvan de schade deels of geheel voor rekening van aanvrager dient te blijven. Daarbij dienen burgemeester en wethouders in ieder geval te betrekken de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak, maar ook de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Ingevolge artikel 6.1 dient daarnaast beoordeeld te worden of de schade anderszins is verzekerd (wat bijvoorbeeld kan blijken uit een grondtransactie). In het kader van een risicoanalyse planschade worden de zojuist genoemde omstandigheden niet nader onderzocht, omdat de beoordeling daarvan een afzonderlijke toetsing vergt van ieder mogelijk getroffen object en de daarvoor benodigde informatie bovendien in de regel ontbreekt.

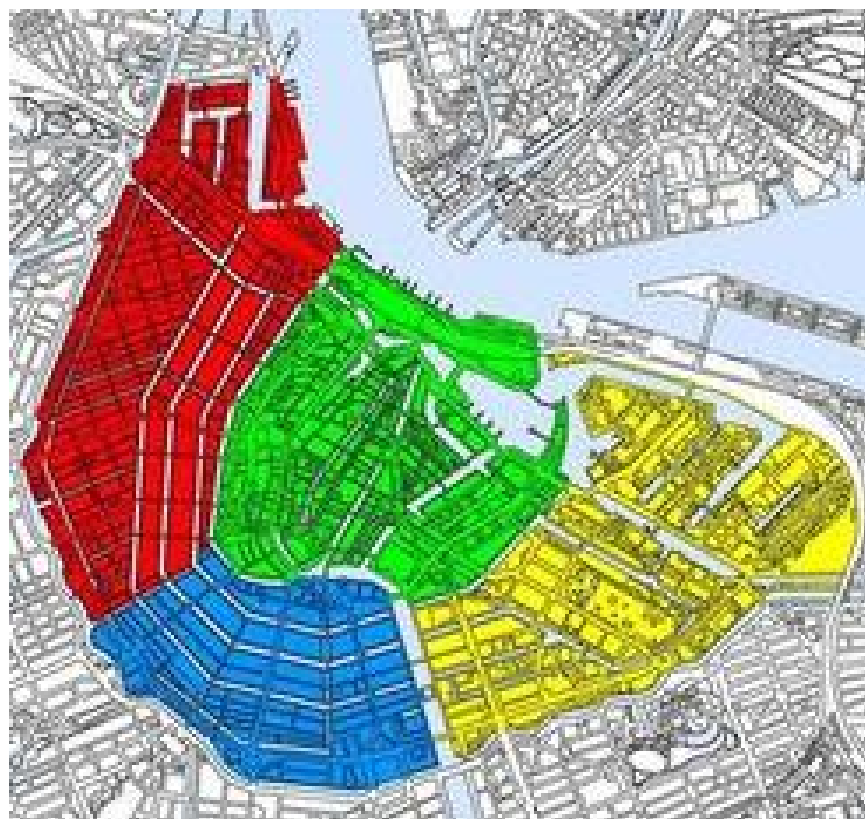
De Wet ruimtelijke ordening regelt verder dat schade, die binnen het normale maatschappelijke risico valt, voor rekening van de aanvrager blijft. Dit betekent dat eigenaren van onroerende zaken en exploitanten van bedrijven die schade lijden door ontwikkelingen die plaatsvinden op onroerende zaken die in de nabijheid van hun percelen gelegen zijn, de schade slechts vergoed krijgen als (en voor zover) de schade meer bedraagt dan 2% van de waarde van hun onroerende zaak c.q. hun inkomen voorafgaand aan de planologische wijziging. In gevallen dat het schadeveroorzakende besluit betrekking heeft op het eigen perceel, kan wel sprake zijn van volledige schadevergoeding. In deze rapportage zullen wij het 2% forfait reeds doorberekenen in onze indicatie van de tegemoetkoming planschade.

Hoewel deze rapportage een duidelijke indicatie geeft van de te verwachten gevolgen van een voorgenomen ontwikkeling op de nabije omgeving en deze indicatie tot uitdrukking wordt gebracht in een specifiek bedrag, is het niet uitgesloten dat de adviseur die door burgemeester en wethouders wordt ingeschakeld om over concrete aanvragen om tegemoetkoming in planschade advies uit te brengen, te zijner tijd tot een ander oordeel kan komen. Op dit moment staat de peildatum (moment waarop de planologische maatregel in werking treedt) immers nog niet vast en is de situatie beoordeeld naar de ons thans bekende jurisprudentie, welke in de toekomst zal kunnen wijzigen. Voorts zijn de objecten bezichtigd vanaf de openbare weg en is niet gesproken met eventuele belanghebbenden, waardoor het kan voorkomen dat relevante informatie niet mede is betrokken bij de beoordeling. Ten slotte is het rechterlijk oordeel uiteindelijk beslissend voor de definitieve beoordeling van een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade.

6 Locatie



Afbeelding 1: Kaart met grenzen van het stadsdeel centrum van Amsterdam (Bron: www.centrum.amsterdam.nl).



Afbeelding 2: Overzicht van de verschillende delen binnen het stadsdeel centrum.

7 Woonboten: roerende of onroerende zaken?

Zoals te lezen valt in hoofdstuk 5 kan alleen schade door inkomensderving of waardevermindering van onroerende zaken voor tegemoetkoming in aanmerking komen.

De eerste vraag die bij de analyse van het bestemmingsplan "Water" speelt is de vraag of woonboten en bedrijfsvaartuigen roerende of onroerende zaken zijn. Onder woonboten verstaan wij in dit rapport alle voor bewoning geschikte drijvende objecten in de grachten van het stadsdeel Centrum. In verschillende arresten van de Hoge Raad (die veelal over belastingzaken gaan) zijn verschillende uitkomsten te lezen. De enige conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat per woonboot de omstandigheden van het geval bezien moeten worden en deze bepalen of in dat geval sprake is van een roerende of onroerende zaak.

Artikel 3:3 BW bepaalt:

1. Onroerend zijn de grond, de nog niet gewonnen delfstoffen, de met de grond verenigde beplantingen, alsmede de gebouwen en werken die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken.
2. Roerend zijn alle zaken die niet onroerend zijn.

Het volgende stappenplan moet hierbij doorlopen worden:

1. Is sprake van een vereniging met de grond, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken?
2. Zo ja, is ook sprake van een duurzame vereniging met de grond?

Naar ons oordeel zullen de woonschepen in Amsterdam over het algemeen niet duurzaam met de grond zijn verenigd. Uit navraag bij de desbetreffende medewerker van de gemeente Amsterdam, de heer Niessen, blijkt ook dat het stadsdeel Centrum er in haar beleid van uitgaat dat alle woonboten aangemerkt worden als roerende zaken. Op het gebied van belastingen betalen eigenaren van woonboten roerende ruimtebelasting eigenarendeel. De roerende ruimtebelasting (RRB) is voor woonboten het equivalent van de onroerende zaak belasting (OZB) voor huizen op de wal. De RRB is evenals de OZB gebaseerd op de waarde van de woonboot.

In deze risicoanalyse gaan wij ervan uit dat woonboten roerende zaken zijn en derhalve niet in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in eventuele planschade.

8 Het vigerende planologische regime

Bestemmingsplan "Groot Waterloo"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 21 februari 2008 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 14-10-2008. Het plan werd onherroepelijk van op 29-10-2009.

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Groot Waterloo is het water bestemd als "Water". Op de verbeelding zijn de aanduidingen "Steiger", "zone ligplaatsen woonboten/maximum aantal ligplaatsen (ws/1)", "Ondergronds verkeer" en "Waterstaatkundig werk/sluis (ww/sl)" aangegeven.

De gronden met de bestemming "Water (WA)" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, steigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger (sg)"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "zone ligplaatsen woonboten/maximum aantal ligplaatsen (ws/1)") en het behoud en bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Ter plaatse van de aanduiding "Waterstaatkundig werk/sluis (ww/sl)", is een sluis toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding "Ondergronds verkeer" zijn de gronden aangewezen voor ondergronds railverkeer: ondergrondse perrons, voetgangersverbindingen, toegangstrappen en gangen, vluchtschachten, winkel en andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer.

Op de gronden met de bestemming "Water" mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten mag het aantal zoals aangegeven in de zone niet overschrijden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

Bestemmingsplan "Spuistraat e.o."

Dit bestemmingsplan is (gewijzigd) vastgesteld bij raadsbesluit van 24 mei 2000 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 19 december 2000. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 maart 2002 (zaaknummer: 200101270/1).

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Spuistraat e.o is het water bestemd als "Waterweg / gracht". Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaats woonboot toegestaan", "Steiger toegestaan", "Hoogwaterkering", "Hoogwaterkering / sluis" aangegeven.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede voor ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot toegestaan"). Een ligplaats innemen voor bedrijfsvaartuigen is niet toegestaan.

Ter plaatse mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 3 meter. Ter plaatse van de aanduiding "Sluis/Hoogwaterkering" is een sluis toegestaan, deze geldt dan tevens als hoogwaterkering en mag slechts worden bebouwd indien het waterkerend vermogen deze hoogwaterkering daardoor niet wordt verminderd of teniet gedaan. Aanlegsteigers zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan".

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7.3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening en een fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Nieuwmarkt 2004"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 31 maart 2005 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 8 november 2005. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 22 november 2006 (zaaknummer: 200509933/2).



Afbeelding 3: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Nieuwmarkt 2004".

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Nieuwmarkt 2004 is het water bestemd als "Waterweg / gracht" en "Ondergronds railtracé waarboven waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Steiger toegestaan", "Ligplaats woonboot of bedrijfsvaartuig" en "Zone ligplaatsen woonboten en/of bedrijfsvaartuigen, maximum aantal ligplaatsen" aangegeven.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, steigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger (sg)"), ligplaats voor woonboten en bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot of bedrijfsvaartuig" en "Zone ligplaatsen woonboten en/of bedrijfsvaartuigen,

maximum aantal ligplaatsen"). Ter plaatse van de aanduiding "Sluis", is een sluis toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten mag het aantal zoals aangegeven in de zone niet overschrijden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

De gronden met de bestemming "Ondergronds railtracé waarboven waterweg/gracht" zijn aangewezen voor ondergronds railtracé, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen, zoals ondergrondse perrons, voetgangersverbindingen, toegangstrappen en -gangen, vluchtschachten, winkels en andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer. Daarnaast zijn de gronden aangewezen voor een waterweg/gracht, zoals bedoeld in artikel 8, zoals hiervoor besproken.

Deze gronden mogen uitsluitend ten dienste van de deelbestemming ondergronds railtracé bebouwd worden, het bepaalde in artikel 8 is onverkort van toepassing.

Bestemmingsplan "Nieuwendijk - Kalverstraat e.o. 2001"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 24 oktober 2002 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 3 juni 2003. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 26 mei 2004 (zaaknummer: 200305111/1).



Afbeelding 4: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Nieuwendijk - Kalverstraat e.o. 2001".

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Nieuwendijk - Kalverstraat e.o. 2001 is het water bestemd als "Waterweg / gracht".

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden, met uitzondering van steigers. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en/of fietsenstallingen, voor de Stadsdeelraad opgenomen.

Bestemmingsplan " Burgwallen"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij stadsdeelraadsbesluit van 24 november 2005 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 4 juli 2006. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 juli 2007 (zaaknummer: 200605880/1).

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Zone ligplaatsen woonboten", "Ligplaats bedrijfsvaartuig" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 9 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, steigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Zone ligplaatsen woonboten" en bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats bedrijfsvaartuig"). Ter plaatse van de aanduiding "Sluis", is een sluis toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 3 meter. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten mag het aantal zoals aangegeven in de zone niet overschrijden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 9, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

Bestemmingsplan "Binnengasthuisterrein e.o."

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 28 februari 2002 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 8 oktober 2002. Het plan werd, voor zover hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 februari 2004 (zaaknummer: 200206477/1/R1).



Afbeelding 5: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Binnengasthuisterrein e.o.".

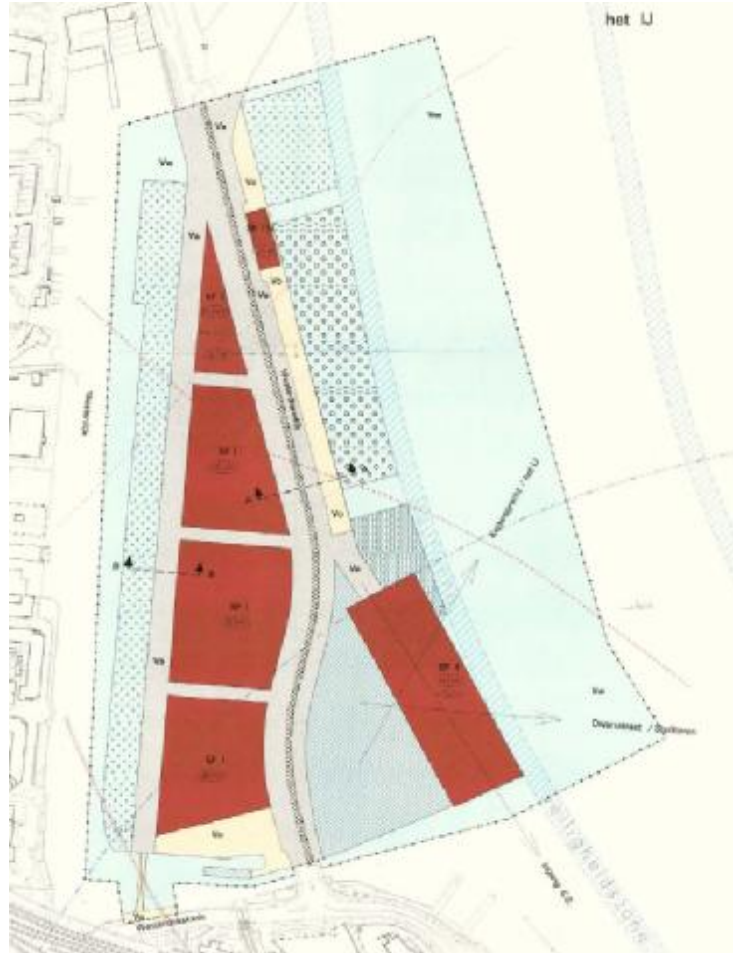
Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Binnengasthuisterrein e.o. is het water bestemd als "Waterweg / gracht".

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger toegestaan" toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.3 en 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en/of fietsenstallingen, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Westerdokseiland"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 14 november 2001 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 25-06-2002 en vervolgens na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wederom gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 01-04-2004. Het plan werd tenslotte onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 april 2005 (zaaknummer: 200405245/1).



Afbeelding 6: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Westerdokseiland".

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Westerdokseiland is het water bestemd als "Water". Op de verbeelding zijn, voor zover hier van belang, de aanduidingen "Fiets, voetbrug", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. woonboten en bedrijfsschepen", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. positie te water", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. binnenvaartschepen", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. jachthaven en schepen t.b. openbare dienst en locatie openbare voetgangersverbinding", "Voormalige Spoorbrug" en "Nautische veiligheidszone" aangegeven.

De gronden met de bestemming "Water" zijn bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede, ter plaatse van de corresponderende aanduidingen, voor ligplaatsen met steigers ten behoeve van binnenvaartschepen, ligplaatsen met steigers ten behoeve van woonboten en bedrijfsschepen, ligplaatsen met steigers ten behoeve van een jachthaven en schepen ten behoeve van de openbare dienst, voor een steiger ten behoeven van een openbare voetgangersverbinding, ligplaatsen met steigers ten behoeve van de Politie te Water en voor een voormalige spoorbrug.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Voorzieningen ten behoeve van de aanvaarbescherming kunnen eveneens worden aangelegd, voor zover deze niet worden gerealiseerd binnen de twee op de verbeelding aangegeven nautische veiligheidszones gelegen gronden.

In artikel 6, lid 1 en 2 van de planregels is bepaald:

De maximale bouwhoogte van steigers, ten behoeve van woonboten, bedrijfs-, binnenvaart- en recreatieschepen en schepen ten behoeve van de openbare dienst en de Politie te Water, bedraagt 2 meter. De maximum hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt 5 meter. Het minimum aantal woonboten bedraagt 60, de maximumbreedte van een woonboot bedraagt 6 meter, de maximum lengte 40,5 meter en de maximumhoogte 5 meter. De maximum bouwhoogte van woonboten wordt gemeten vanaf de waterlijn tot aan het hoogste punt de desbetreffende woonboot, met uitzondering van masten en dergelijke onderdelen.

In afwijking van het voorgaande (artikel 6, lid 1 en 2 van de planregels) mag op de gronden met de aanduiding "Ligplaatsen met steigers t.b.v. woonboten en bedrijfsschepen" een steiger ten behoeve van dagrecreatie worden gebouwd. Deze steiger mag maximaal 20 meter lang zijn en uitsluitend op het Westerdok worden gerealiseerd.

Daarnaast mag in afwijking van artikel 6, lid 1 en 2 van de planregels, de op de verbeelding aangegeven voormalige spoorbrug bebouwing ten dienste van horeca III of IV worden opgericht en tussen het meest zuidelijk gesitueerde bestemmingsvlak Vo en de aangeduide voormalige spoorbrug een voetgangersbrug met een breedte van ten hoogste 2 meter worden gerealiseerd.

Bestemmingsplan " Westelijke grachtengordel"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 16 februari 2002 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 27 augustus 2002. Het plan werd, voor zover voor hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 oktober 2003 (zaaknummer: 200205167/1/R1).



Abbeelding 7: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Westelijke grachtengordel".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaatsen woonboot toegestaan" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

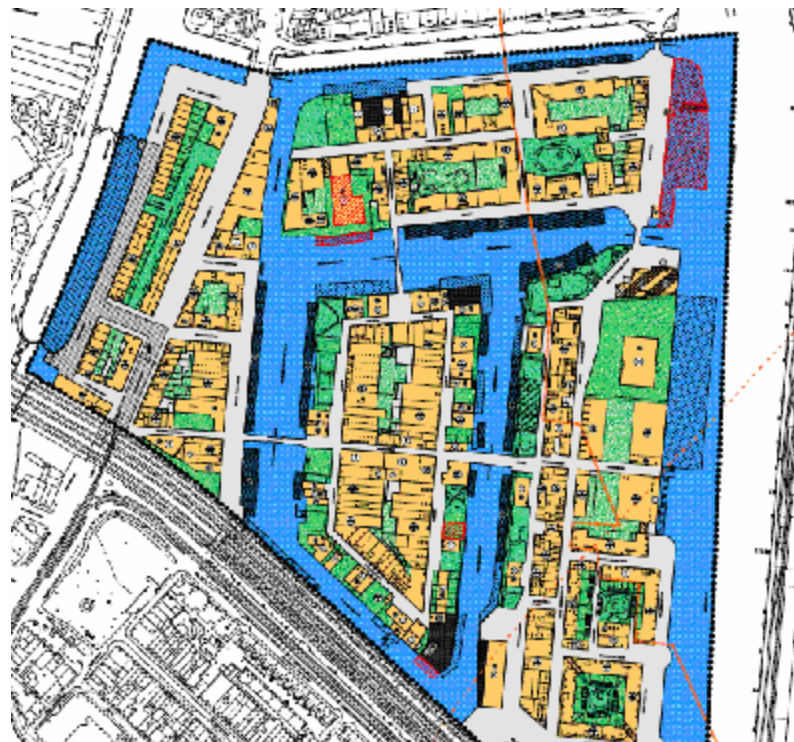
Ingevolge artikel 7 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, een aanlegsteigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot toegestaan"), met dien verstande dat het aantal woonarken, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Westelijke eilanden"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 25 maart 2004 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 26 oktober 2004. Het plan werd, voor zover voor hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 30 november 2005 (zaaknummer: 200409933/1/R1).



Afbeelding 8: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Westelijke eilanden", aan de rood gekleurde delen is goedkeuring onthouden.

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Westelijke eilanden is het water bestemd als "Waterweg / gracht". Op de verbeelding zijn, voor zover hier van belang, de aanduidingen "Steiger toegestaan", "Zone ligplaats voor woonboten/bedrijfsvaartuigen", "Zone ligplaats voor bedrijfsvaartuigen", "Zone jachthaven", "Wissellocatie voor woonboten", "Sluis" en "Te handhaven bebouwing in geval van restauratie/verbetering".

De gronden met de bestemming "Water" zijn ingevolge artikel 10 van de planregels, bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede, ter plaatse van de corresponderende aanduidingen, voor een aanlegsteiger, ligplaats voor woonboten en bedrijfsvaartuigen (met dien verstande dat het aantal woonarken, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen), ligplaats voor bedrijfsvaartuigen, jachthaven met bijbehorende aanlegsteigers en een wissellocatie voor woonboten. Ter plaatse van de aanduiding "Sluis" is een sluis toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. In afwijking van het voorgaande zijn gebouwen ter plaatse van de aanduiding "Te handhaven bebouwing in geval van restauratie/verbetering" toegestaan, gebouwen die aanwezig zijn ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan mogen worden verbouwd of geheel vernieuwd, maar niet worden vergroot. In het water van het Westerdok tussen de Zandhoeksbrug en de Petemajenbrug, ter plaatse van de aanduiding "Zone jachthaven" is een gebouw met een maximum oppervlakte van 25 m² en maximum hoogte van 2 meter toegestaan. De maximum bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de bouw- en goothoogte, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan.

Voorzieningen ten behoeve van de aanvaarbescherming kunnen eveneens worden aangelegd, voor zover deze niet worden gerealiseerd binnen de twee op de verbeelding aangegeven nautische veiligheidszones gelegen gronden.

De maximum bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijn, bedraagt 2 meter, gemeten vanaf het aangrenzend waterpeil.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 10, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

Bestemmingsplan "Jordaan 1999"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 3 november 1999 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 20 juli 2000. Het plan werd, voor zover voor hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 november 2001 (zaaknummer: 200004243/1/R1).



Afbeelding 9: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Jordaan 1999".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaats voor woonboot/bedrijfsvaartuig", "Jachthaven" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats voor woonboot/bedrijfsvaartuig"), met dien verstande dat het aantal woonarken, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen en voor aanmeerplaatsen voor pleziervaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Jachthaven"). Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding "Jachthaven" ook steigers ten behoeve van pleziervaartuigen mogen worden gebouwd.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor de gemeenteraad opgenomen.

Het vervangen van woonschepen en -vaartuigen door woonarken is niet toegestaan.

Bestemmingsplan "Haarlemmerbuurt"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 20 november 2003 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 30 september 2003. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 juli 2004 (zaaknummer: 200307961/1).



Afbeelding 10: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Haarlemmerbuurt".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Zone ligplaatsen woonboten" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 7 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Zone ligplaatsen woonboten"), met dien verstande dat het aantal woonboten niet meer mag bedragen dan het op de planverbeelding aangegeven maximum. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening en/of fietsenstalling, voor de Stadsdeelraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Vijzelstraat - Amstel"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 16 januari 2002 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 27 augustus 2002. Het plan werd, voor zover hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 augustus 2003 (zaaknummer: 200205355/1).



Afbeelding 11: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Vijzelstraat - Amstel".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Ligplaats woonboot toegestaan" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

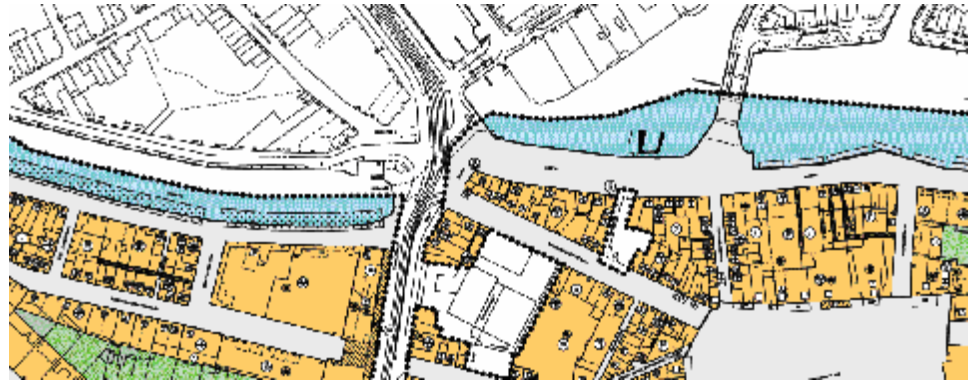
Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats voor woonboten"), met dien verstande dat het aantal woonboten zoals aanwezig ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden, met uitzondering van steigers. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 2 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening, waaronder mede begrepen een fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Rembrandtplein e.o."

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 11 november 1998 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 22 juli 1999. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 17 augustus 2000 (zaaknummer: 199902189/1).



Afbeelding 12: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Rembrandtplein e.o.".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Bloemenmarkt (dubbelbestemming)" en "Waterweg / gracht".

De gronden met de bestemming Bloemenmarkt (dubbelbestemming) zijn ingevolge artikel 4 van de planregels primair bestemd voor detailhandel en ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen alsmede secundair voor de overige op deze gronden liggende bestemmingen zoals vervat in de artikelen 7 en 8 (inzake de openbare ruimte en waterweg / gracht).

Op deze gronden mogen (onverkort het bepaalde in de artikelen 7 en 8) uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Bebouwing op het water mag slechts bestaan uit een gefundeerde opstal in plaats van een bedrijfsvaartuig. De bouwhoogte hiervan mag maximaal 3,60 meter ten opzichte van de kade bedragen. De bouwhoogte van bebouwing op de kade mag maximaal 3 meter bedragen.

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaats woonboot/bedrijfsvaartuig toegestaan" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn de gronden met de bestemming Waterweg / gracht aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot/bedrijfsvaartuig toegestaan"), met dien verstande dat het aantal woonarken zoals aanwezig ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van het plan, niet mag toenemen. Voor zover deze gronden samenvallen met de bestemming Bloemenmarkt (dubbelbestemming) zijn de gronden primair aangewezen voor detailhandel en ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Gebouwen zijn overigens alleen toegestaan indien het de kiosk op de aanlegsteiger nabij de Halvemaansbrug betreft. De bouwhoogte en vloeroppervlakte van dit gebouw mag niet worden vergroot ten aanzien van de bestaande maten zoals deze ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan bestonden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een

parkeervoorziening, waaronder mede begrepen een fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Leidse- en Weteringsbuurt 1998"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 8 juli 1998 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 16 februari 1999. Het plan werd, voor zover hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 juni 2001 (zaaknummer: E.01.99.0225/1).



Afbeelding 13: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Leidse- en Weteringsbuurt", aan de rood gekleurde delen is goedkeuring onthouden.

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding is binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduiding "Steiger toegestaan" opgenomen.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

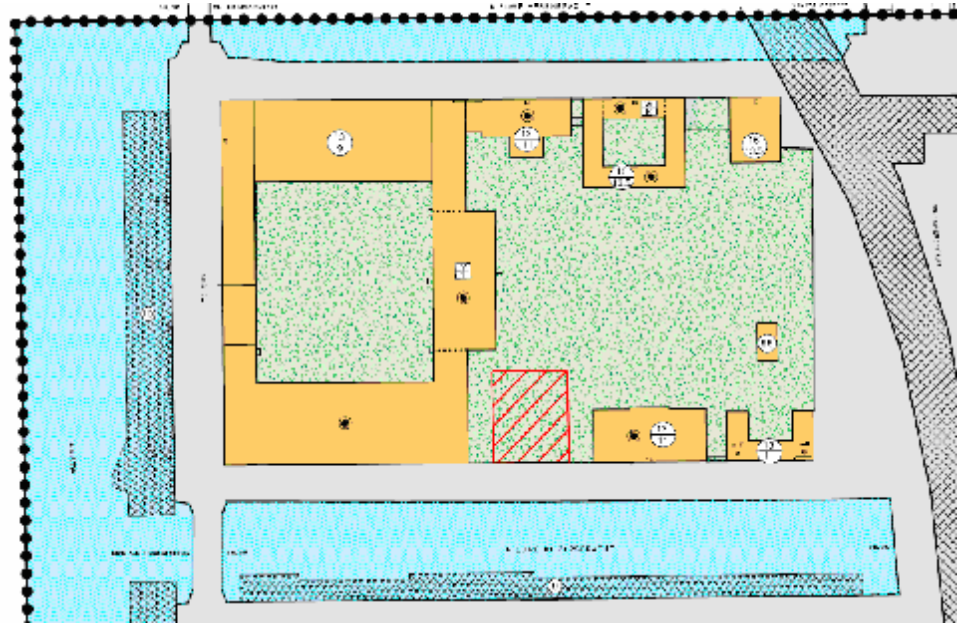
Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8, lid 6 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening en/of fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Het water mag niet gebruikt worden voor ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen.

Bestemmingsplan "Weesperbuurt"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 2 november 2006 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 2 juli 2007. Het plan werd onherroepelijk van kracht op 30 augustus 2007.



Afbeelding 14: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Weesperbuurt".

Het water is in dit bestemmingsplan deels bestemd als "Waterweg / gracht" en deels "Ondergronds railtracé waarboven waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Steiger toegestaan", "Zone ligplaatsen woonboten" opgenomen.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 10 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, een aanlegsteiger (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Zone ligplaatsen woonboten"), met dien verstande dat het maximum aantal ligplaatsen zoals in de zone is aangegeven niet mag worden overschreden.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil. Ter plaatse van de aanduiding "Sluis" is een sluis toegestaan.

Met toepassing van artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 10, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen, waaronder mede begrepen een fietsenstalling, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

De gronden met de bestemming "Ondergronds railtracé waarboven waterweg/gracht" zijn aangewezen voor ondergronds railtracé, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen, zoals ondergrondse perrons, voetgangersverbindingen, toegangstrappen

en -gangen, vluchtschachten, winkels, met uitzonderingen van smartshops, en voorzieningen ten behoeve van consumentverzorgende dienstverlening, horeca III en IV, openbare en bijzondere voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, galeries, bedrijven, fietsenstallingen, openbare nutsvoorzieningen en andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer. Alsmede bovengronds voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding (het in artikel 10 bepaalde, zoals hiervoor uiteengezet, is onverkort van toepassing).

Op deze gronden mogen ondergronds uitsluitend bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Bovengronds mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden, het bepaalde in artikel 10 is onverkort van toepassing.

Bestemmingsplan "Oostelijke eilanden"

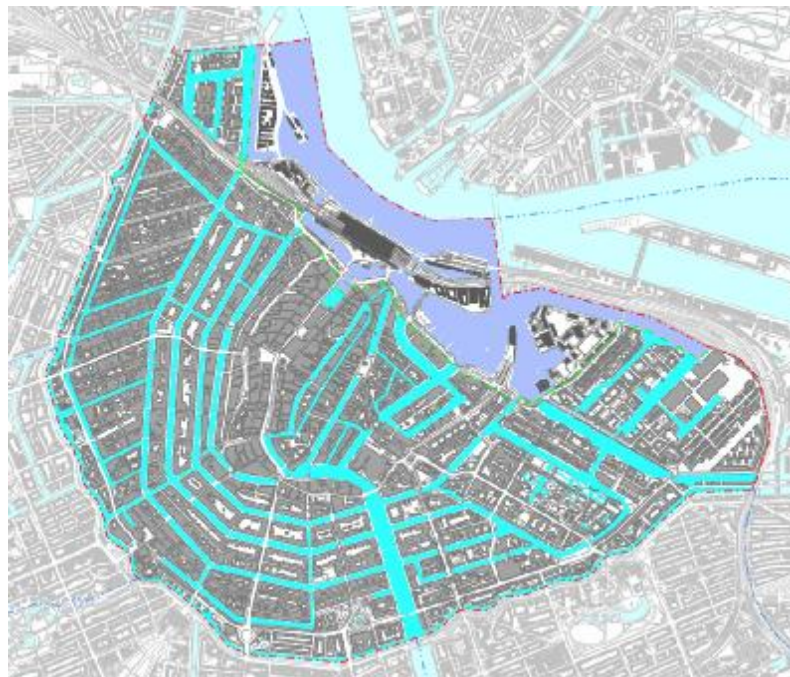
Het bestemmingsplan Oostelijke eilanden is thans nog in voorbereiding.

9 Het nieuwe planologische regime

Bestemmingsplan "Water"

Een concept van het nieuwe bestemmingsplan is op het moment van schrijven van de analyse nog niet voor handen. Wel is de startnotitie beschikbaar.

Het plangebied strekt zich uit over al het oppervlaktewater binnen de grenzen van stadsdeel Centrum, met uitzondering van de gebieden die nog in beheer zijn van de centrale stad zoals het Oosterdok en het stationseiland.



Afbeelding 15: De kleur blauw geeft de grenzen van het bestemmingsplan "Water" aan.

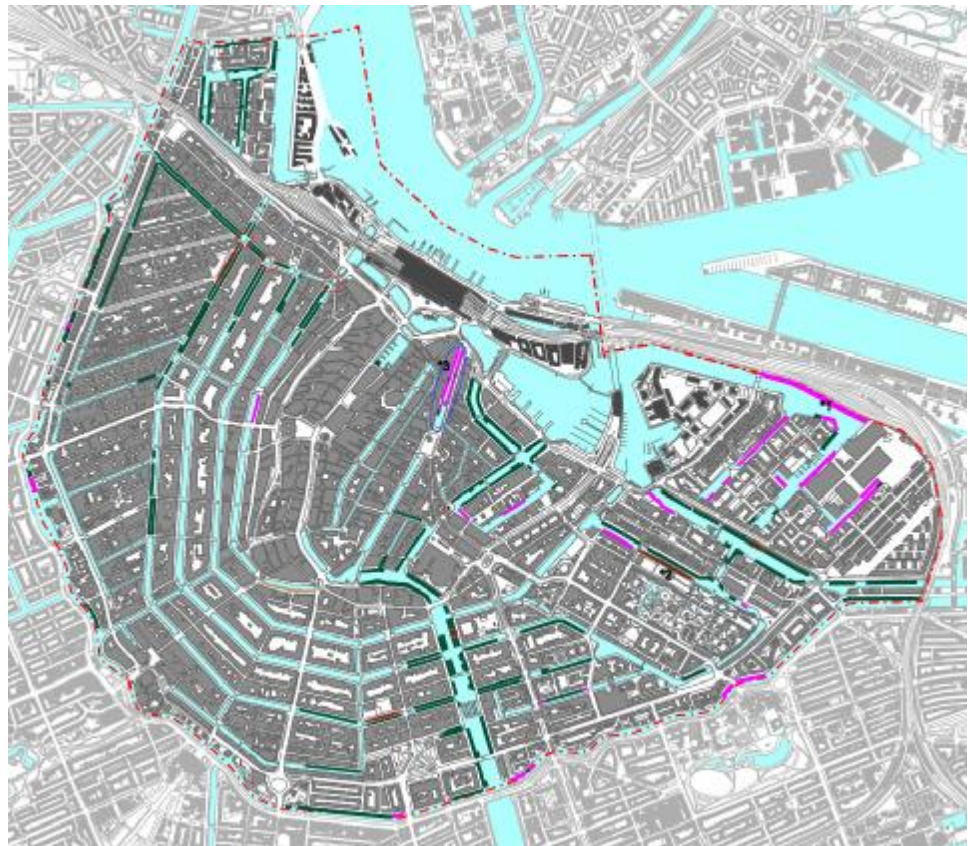
Het oppervlaktewater krijgt in het bestemmingsplan Water enkel de bestemming "Water".

Het beleid zoals dit zal worden vervat in dit bestemmingsplan is afgeleid van de in 2006 vastgestelde Visie op het water van de binnenstad. Op 13 oktober 2009 is een startnotitie opgesteld door het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum.

Uitgangspunt is dat de bestaande situatie vastgelegd wordt in dit nieuwe bestemmingsplan. Daarnaast wordt in bepaalde gevallen de gewenste situatie in dit nieuwe bestemmingsplan opgenomen. Meest ingrijpende gevolgen hiervan zijn:

- 10 meter afstand houden, met betrekking tot ligplaatsen, van historische bruggen;
- het verbeteren van een aantal belangrijke zichtlijnen in de stad;
- bevordering van de beleving van het water door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken (bijzondere plekken).

Deze maatregelen hebben onder meer tot gevolg dat een aantal bestaande ligplaatsen moet verdwijnen. Afbeelding 16 geeft een overzicht van de gevolgen van dit beleid. Hierop zijn de bestaande ligplaatsen, de te verdwijnen ligplaatsen en toekomstige ligplaatsen aangegeven.



Afbeelding 16: Overzicht van de bestaande ligplaatsen (groen), de potentiële nieuwe ligplaatsen (roze) en de vermindering van het aantal ligplaatsen (rood omcirkeld), behorende bij de "Visie op het water van de binnenstad" van Stadsdeel Amsterdam - Centrum en de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, september 2005.

In het nieuwe bestemmingsplan zullen geen maximale maten voor de woonboten en bedrijfsvaartuigen worden opgenomen. Wel wordt in de toelichting verwezen naar de Bootrichtlijnen 2008 (richtlijnen ter vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen).

10 Planologische vergelijking

Van belang voor de beoordeling of er sprake is van een planologische verslechtering, is te bezien in hoeverre de voorgenoemen planologische regeling afwijkt van het vigerende planologische regime. De feitelijk bestaande situatie is niet van belang, maar alleen hetgeen op basis van het vigerende planologische regime maximaal is toegestaan. In casu gaat het er bijvoorbeeld niet om of op een bepaalde locatie al een woonschip aanwezig is, maar of er uit planologisch oogpunt een woonschip had mogen liggen.

De eerste conclusie die getrokken kan worden is dat een eventueel planschaderisico zich alleen voordoet bij de nieuwe ligplaatsen. Het eerste vereiste voor planschade is immers dat er sprake is van een planologische wijziging. Voor de bestaande (en te behouden) ligplaatsen wordt er weliswaar een nieuwe planologische regeling opgesteld maar deze verschilt in haar aard niet wezenlijk van de bestaande regelingen. In zowel de oude als de nieuwe regeling worden de ligplaatsen als zodanig aangegeven zonder veel randvoorwaarden. Voor zowel de booteigenaren als de omwonenden verandert er met andere woorden niks.

Planschade kan wel optreden bij de nieuw aangewezen ligplaatsen. In het hiernavolgende zal worden bezien of en zo ja, in hoeverre, de regeling in het nieuwe bestemmingsplan de planologische positie van omliggende objecten kan beïnvloeden. Wanneer de conclusie luidt dat in beginsel sprake is van een planologische verslechtering, zal voor de verschillende objecten die binnen de invloedssfeer van de locatie zijn gesitueerd worden aangegeven wat de te verwachten planschade zou kunnen zijn.

10.1 Planologische vergelijking 1: gevolgen voor de woonboten

In hoofdstuk 7 hebben wij geconcludeerd dat woonboten roerende zaken zijn en om die reden niet voor tegemoetkoming in planschade in aanmerking komen. Het opstellen van een planologische vergelijking heeft daarom niet plaatsgevonden.

10.2 Planologische vergelijking 2: gevolgen voor de omliggende objecten

Wij hebben in het nieuwe bestemmingsplan "Water" 23 nieuwe locaties voor het afmeren van woonschepen geteld. In een latere fase zijn ook 33 zogenaamde plusplaatsen aan de vergelijking toegevoegd. Plusplaatsen zijn lege plaatsen in een rij van bestaande boten. Er bleek een aanzienlijke overlap in beide overzichten te zitten waardoor uiteindelijk 34 locaties nader zijn onderzocht. De locaties variëren in lengte van circa 30 meter tot circa 300 meter en daarmee ook het aantal schepen dat op zo'n locatie afgemeerd kan worden.

Een nieuwe locatie kan voor omwonenden een (planologisch) nadeel inhouden. Mogelijke nadelen zijn met name een verminderd uitzicht, privacyverlies, een verhoogde parkeerdruk en tenslotte de verandering van de karakteristiek van de omgeving, met andere woorden een verslechtering van de situeringswaarde.

Ten aanzien van het aspect 'vermindering van uitzicht' spelen een aantal aspecten die in de afweging meegenomen moeten worden. In de eerste plaats zal het vrije uitzicht in veel gevallen al worden beperkt door de aanwezigheid van geparkeerde auto's, afgemeerde pleziervaartuigen en/of andere bestaande obstakels. Tot de bestaande obstakels rekenen we ook de bestaande woonboten in de betreffende gracht. In de tweede plaats dient het

hoogteverschil tussen het water en de kade in ogenschouw te worden genomen. Hoe hoger de kade ligt, hoe meer het woonschip uit het zicht verdwijnt. In de derde plaats speelt ook de afstand van de gevel tot aan de kadewand een rol.

Tenslotte dient de hoogte van de ark of schip zelf betrokken te worden. Dienaangaande kunnen we constateren dat in het bestemmingsplan geen maximale hoogte (bv gerekend vanaf de waterlijn) opgenomen zal worden. Wel wordt in de toelichting verwezen naar de Bootrichtlijnen 2008, maar dit is in het kader van de planologische vergelijking geen direct maatgevend criterium. Dienen wij nu uit te gaan van een onbepaalde hoogte? Nee. In de praktijk zijn vrijwel alle schepen minder dan 2,5 meter hoog, gerekend vanaf de waterlijn. Bovendien wordt elke aanvraag voor vervanging of verbouwing van een schip getoetst aan de Bootrichtlijnen 2008 waarin een maximale hoogte van 2,5 meter is opgenomen. Bij het bepalen van het effect van een woonschip op een nieuwe locatie gaan wij daarom uit van een standaardmaat van 2,5 meter boven waterniveau.

Voor wat betreft het aspect 'privacy' spelen exact dezelfde factoren een rol in de bepaling van de mate van eventueel privacyverlies. Ook hier is de aanwezigheid van doorzicht-belemmerende obstakels een bepalende factor. Meer nauwkeurig: de in planologisch opzicht bestaande mogelijkheid permanente of niet-permanente obstakels te plaatsen. Voor de mate van inkijk is ook de hoogte van de kademuur van belang. Hoe lager de boot ligt, hoe minder inkijk er kan ontstaan. De afstand tot de kademuur en daarmee de woonschepen is vanzelfsprekend ook mede bepalend voor de mate van privacyverlies.

De verhoogde parkeerdruk is hierboven genoemd als mogelijke schadefactor. Denkbaar is dat door de toename van het aantal inwoners van een straat de parkeerdruk in die straat toeneemt. Tegelijkertijd dient men zich echter te realiseren dat in de binnenstad van Amsterdam altijd een tekort aan parkeerplaatsen bestaat. De parkeerdruk is hier, in de binnenstad als geheel, ongeveer het hoogst van Nederland. De beperkte toename van het aantal bewoners en de nog beperktere toename van het aantal auto's zal niet of nauwelijks merk- cq meetbaar zijn voor de bestaande bewoners. Het voorgaande resulteert in de conclusie dat de toename van parkeerdruk over het algemeen ook geen meetbare planschadefactor zal zijn.

De laatste factor is de 'karakteristiek van de omgeving', de situeringswaarde. Deze factor is het meest abstract en het minst meetbaar aan de hand van objectieve factoren. De ene persoon zal de aanwezigheid van woonschepen positief waarderen als een typisch Amsterdams beeld, terwijl de ander het verlies van de openheid van de gracht zal betreuren. Een en ander hangt in de praktijk ook samen met het type, het uiterlijk en de staat van onderhoud van de woonschepen. Dit laatste element mag echter niet meegewogen worden in de bepaling van eventueel planologisch nadeel. Ook het eventuele stigma wat "de woonbootbewoner" voor sommige mensen met zich meedraagt is geen planschadefactor. Tenslotte dient het verlies van openheid ook niet dubbel als nadeel geteld te worden met het verlies van uitzicht.

10.3 Conclusie

Uit de planologische vergelijking volgt dat voor sommige omwonenden planologisch nadeel zou kunnen ontstaan als gevolg van de nieuwe ligplaatsen. Voor de meeste om het plangebied gelegen woningen geldt echter dat zij zodanig zijn gesitueerd, gelet op de afstand tot en oriëntatie op het plangebied, dat wij van mening zijn dat deze objecten in vergelijking met de bestaande planologische mogelijkheden geen planologisch nadeel zullen ondervinden welke voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen.

11 Schade

Zoals hierboven vermeld blijkt uit de inventarisatie van de 34 locaties dat er niet of nauwelijks planologische nadeel optreedt voor de omwonenden. De inventarisatie heeft slechts twee locaties opgeleverd waar naar ons oordeel sprake zou kunnen zijn van een planologisch nadeel waaruit schade voortvloeit van meer dan 2%.

Wij schatten de waardevermindering van de betreffende woningen gezamenlijk op een bedrag van:

€ 100.000,--

12 Eindoordeel

Wij verwachten dat de voorgenomen regeling voor woonschepen in bestemmingsplan "Water" zal leiden tot schade, welke op basis van afdeling 6.1 Wro voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen. De waardevermindering van de in deze risico-inventarisatie planschade betrokken objecten schatten wij, naar prijspeil datum opname, gezamenlijk op een bedrag in de orde van grootte van:

€ 100.000,--

Deventer, 1 december 2010

Ingenieursbureau Oranjewoud BV
Vastgoed, Economie & Legal

mr. J.A. Zijlstra

NIEUWE LIGPLAATSEN (inclusief plusplaatsen)											
Nr	Omschrijving	Huisnummer	Aantal woningen	Nrs	Omgeving	Nabij bestaande ligplaatsen	Langs parkeren	Uitzichtschade	Afstand pand - kade	Opmerkingen	Schade meer dan 2%?
1	Singel	167	nvt	oneven	maatsch. vz.	nee	ja	nee	11 meter	Maatsch. voorzieningen minder gevoelig	nee
2	Marnixkade	82-88	6	even/oneven	wonen	ja	ja	nee	8 meter	Klein gat in rij woonboten wordt opgevuld	nee
3	Groenmarktkade	nvt	nvt	nvt	park	ja	nee	nee	nvt	Openbaar gebied	nee
4	Nicolaas Witsenkade	46 A-E, 47 A-E, 48	11	even/oneven	wonen/kantoor	ja	ja	nee	12 meter	Nabij Westeinde	nee
5	Huddekade	19 t/m 28	10	even/oneven	wonen	ja	deels	nee	7 meter	Nieuwbouw, Bg 1 meter boven straat	nee
6	Alexanderkade/Alexanderplein	1 t/m 6	6	even/oneven	wonen	nee	ja	nee	10 meter	Negatieve impact op omgevingskarakteristiek	ja
7	Alexanderkade	30-56, 10-16	50	even/oneven	wonen	nee	ja	ja/nee	9 meter	Negatieve impact op omgevingskarakteristiek	ja, voor circa 12
8	Dijksgracht	nvt	nvt	nvt	spoorlijn	nee	nee	nee	nvt	spoorwegemplacement, woningen aan overzijde	nee
8a	Windrooskade	26-38	nvt	nvt	wonen	ja	nee	nee	20 meter	woningen liggen op afstand, geen kwaliteitverlies	nee
9	Oostenburgerkade/Oostenburgervaa	nvt	nvt	nvt	wonen	ja	nee	nee	6 meter	flats geen rechtstreeks uitzicht	nee
9a	Isaac Titsinghkade/Oostenburgervaa	nvt	nvt	nvt	bedrijven	ja	nee	nee	11 meter	bedrijven	nee
10	VOC kade/Wittenburgervaa	nvt	nvt	nvt	bedrijven	nee	nee	nee	9 meter	oude panden Heijmans	nee
11	Kruithuisstraat tussen nrs 11 en 78	nvt	nvt	even/oneven	kantoor	ja	nee	nee	11 meter	kantoor niet gevoelig	nee
12	Nieuwe Vaart	5-100	10	even/oneven	wonen/kantoor	ja	ja	nee	5-15 meter	deels grote afstand, deels bestaande ligplaatsen	nee
14	Plantagekade	onbekend	onbekend	even/oneven	wonen	ja	nee	nee	5 meter	Nieuwbouw, Bg 1 meter boven straat	nee
15	Houtkopersburgwal	3 t/m 22	4	even/oneven	wonen	ja	ja	nee	9 meter	geen kwaliteitverlies uitzicht	nee
16	Gelderse Kade	1 t/m 89	45	oneven	divers	ja	nee	nee	11 meter	fietspad/weg/bomen	nee
17	Gelderse Kade	2 t/m 82	40	even	divers	ja	ja	nee	7 meter	parkeren/bomen	nee
18	Nieuwe Achtergracht	51, 53, 115, 117	4	oneven	wonen/kantoor	ja	ja	nee	8 meter	kantoor geen schade, bij woningen hoge kade	nee
19	Bloemgracht	34-44	6	even	wonen	ja	deels	ja/nee	8 meter		nee
20	Bloemgracht	66-72	4	even	wonen	ja	ja	nee	8 meter		nee
21	Dijksgracht - Marinierskade	1 t/m 44	44	even/oneven	wonen/kantoor	ja	nee	nee	14 meter	flatwoningen	nee
22	Kattenburgervaa	nvt	nvt	nvt	wonen	nee	nee	nee	11 meter		nee
	Wittenburgerdwaarsstraat en Jacob Burggraafstraat										
23	Kattenburgervaa	nvt	nvt	nvt	wonen	nee	nee	nee	11 meter		nee
	Burggraafstraat en Bootstraat										
24	Kattenburgervaa	1-16	16	even/oneven	wonen	nee	nee	ja/nee	10 meter		nee
	Wittenburgerkade										
25	Kattenburgervaa	47-68	22	even/oneven	wonen	nee	nee	ja/nee	10 meter		nee
	Wittenburgerkade										
26	Kattenburgervaa	2	4	even/oneven	wonen	nee	nee	ja/nee	10 meter		nee
	Wittenburgerkade										
27	Keizersgracht	105	nvt	oneven	maatsch. vz.	ja	ja	nee	12 meter	Maatsch. voorzieningen minder gevoelig	nee
28	Nieuwe Vaart	5-100	10	even/oneven	wonen/kantoor	nee	ja	nee	5-15 meter	deels grote afstand, deels bestaande ligplaatsen	nee
29	Nieuwe Keizersgracht	90	1	even	wonen	ja	ja	ja/nee	8 meter		nee
30	Singel	41	3	oneven	wonen/divers	ja	ja	nee	11 meter		nee
31	Singel	29	2	oneven	wonen	ja	ja	nee	11 meter		nee
32	Singelgracht Huddekade oost	30-42	7	even	wonen	ja	nee	nee	7 meter	Nieuwbouw, Bg 1 meter boven straat	nee

Risicoanalyse planschade

inzake het bestemmingsplan "Water" te Amsterdam

projectnr. 202705
revisie 03
4 april 2012

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
t.a.v. de heer J. Gerrits
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

datum vrijgave

4 april 2012

beschrijving revisie 03

Definitief rapport versie 2

goedkeuring

I. Nikkels

vrijgave

J.A. Zijlstra

	Inhoud	Blz.
1	Opdracht	2
2	Deskundige	2
3	Overleg	2
4	Overgelegde documenten	2
5	Achtergrond van Afdeling 6.1 Wro: tegemoetkoming in schade	3
6	Locatie	5
7	Woonboten: roerende of onroerende zaken?	6
8	Het vigerende planologische regime	7
9	Het nieuwe planologische regime	25
10	Planologische vergelijking	26
10.1	Planologische vergelijking 1: gevolgen voor de woonboten	27
10.2	Planologische vergelijking 2: gevolgen voor de omliggende objecten	27
10.3	Conclusie	28
11	Schade	28
12	Eindoordeel	29

1 Opdracht

Opdrachtgever de gemeente Amsterdam heeft in maart 2010 aan Oranjewoud verzocht een risicoanalyse planschade op te stellen in verband met het bestemmingsplan "Water". In dit nieuwe bestemmingsplan wordt het gebruik en de bestemming van bijna al het water binnen het stadsdeel centrum geregeld. De risicoanalyse had met name betrekking op het planschaderisico van wegbestemmen en nieuw bestemmen van ligplaatsen. Op 1 december 2010 is deze rapportage afgerond.

Medio midden september 2011 heeft opdrachtgever Oranjewoud verzocht een aanvullende risicoanalyse planschade op te stellen. Opdrachtgever wenste inzicht te krijgen in het planschaderisico van het (positief) bestemmen van circa 37 op- en afstapvoorzieningen, waarvan ongeveer de helft voorzien van een steiger. Daarnaast wenste opdrachtgever een analyse van de planschaderisico's van het wegbestemmen van twee woonboten aan de Noordermarkt en het Amstelveld (totaal 4 woonboten).

In maart 2012 is het verzoek ontvangen om de eerste rapportage, betreffende het wegbestemmen en nieuw bestemmen van ligplaatsen, te actualiseren in verband met de inwerkingtreding van bestemmingsplan "Oostelijke eilanden". De geactualiseerde versie ligt nu voor u.

2 Deskundige

Als deskundigen zijn opgetreden de heer mr. J.A. Zijlstra, mevrouw mr. V. Dammers en mevrouw mr. I. Nikkels, allen als adviseur op het gebied van planschade werkzaam bij Oranjewoud Vastgoed, Economie & Legal.

3 Overleg

Er heeft via telefoon en e-mail contact plaatsgevonden met de heer J. Gerrits, de heer N. Karsijns, de heer Q. Niessen en de heer A. Peters van de gemeente Amsterdam.

4 Overgelegde documenten

Ten behoeve van het opstellen van de risico-inventarisatie planschade zijn de navolgende stukken als uitgangspunt genomen:

- kopie startnotitie voor het maken van een bestemmingsplan voor het water van de Amsterdamse Binnenstad, 13 oktober 2009;
- kopie van de voorschriften van (concept)voorontwerpbestemmingsplan "Water";
- kopie zes plankaarten van ontwerpbestemmingsplan "Water" d.d. 17 april 2010;
- kopie "Lijst met nieuw te ontwikkelen op- en afstapvoorzieningen in bestemmingsplan Water, afkomstig van de lijsten van het Steigerplan uit 2009";
- kopie bestemmingsplan Groot Waterloo;
- kopie bestemmingsplan Nieuwmarkt 2004;
- kopie bestemmingsplan Spuistraat e.o.;
- kopie bestemmingsplan Nieuwendijk - Kalverstraat;

- kopie bestemmingsplan Burgwallen;
- kopie bestemmingsplan Binnengasthuisterrein e.o.;
- kopie bestemmingsplan Westerdokseiland;
- kopie bestemmingsplan Westelijke grachtengordel 2000;
- kopie bestemmingsplan Westelijke eilanden;
- kopie bestemmingsplan Oostelijke eilanden;
- kopie bestemmingsplan Jordaan 1999;
- kopie bestemmingsplan Haarlemmerbuurt;
- kopie bestemmingsplan Vijzelstraat - Amstel;
- kopie bestemmingsplan Rembrandtplein e.o.;
- kopie bestemmingsplan Leidse- en Weteringsbuurt;
- kopie bestemmingsplan Weesperbuurt;
- kopie beleidsstuk "Visie op het water van de binnenstad" van Stadsdeel Amsterdam - Centrum en de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, september 2005, vastgesteld in 2006;
- kopie "Verordening op het binnenwater 2010";
- kopie "Handleiding voor uitvoering van het Bever-protocol, besluitvorming en verplaatsing van woonboten", januari 2006.

5 Achtergrond van Afdeling 6.1 Wro: tegemoetkoming in schade

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening luidt als volgt:

1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:
 - a. een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, of van een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38;
 - b. een bepaling van een planwijziging of een planuitwerking, onderscheidenlijk een ontheffing of een nadere eis, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a tot en met d;
 - c. een krachtens een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 verleende ontheffing;
 - d. een besluit als bedoeld in artikel 3.10, 3.22, 3.23, 3.27, 3.29, 3.40, 3.41 of 3.42;
 - e. de aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een bouw-, sloop- of aanlegvergunning ingevolge artikel 50, eerste lid, van de Woningwet, onderscheidenlijk artikel 3.18, tweede lid, en artikel 3.20, vijfde lid;
 - f. een bepaling van een provinciale verordening als bedoeld in artikel 4.1, derde lid, of van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 4.3, derde lid, voorzover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in de artikelen 3.16, eerste lid, onder c, of 3.20, derde lid, onder b, dan wel artikel 44, eerste lid, onder f of g van de Woningwet;
 - g. een koninklijk besluit als bedoeld in artikel 10.4.

Voor een inhoudelijke beoordeling van de aanvraag om tegemoetkoming van de schade dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens bestendige jurisprudentie dient te worden uitgegaan van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van het oude planologische regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden.

Onder de Wet ruimtelijke ordening vormen - anders dan onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening - uitwerkingsplannen en binnenplanse vrijstellingen of ontheffingen een zelfstandige grondslag voor planschade. De in het moederplan opgenomen uitwerkings-, vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden worden, voorzover daaraan nog geen toepassing is gegeven, daarom niet bij de maximale invulling van het vigerende regime betrokken.

Indien een aanvrager door het nieuwe planologische regime in een planologisch nadeliger positie is gebracht, zal moeten worden bezien in hoeverre dit planologisch nadeel zich ook heeft vertaald in planschade. Daarvoor zal het desbetreffende object dienen te worden gewaardeerd onder vigeur van de beide opeenvolgende planologische regimes. Daarbij geldt als peildatum het moment waarop de planologische mutatie in werking is getreden.

Omdat bij een risicoanalyse planschade de peildatum nog niet vaststaat, gaan wij uit van datum opname. Bij planschade in de vermogenssfeer dient deze geobjectiveerd te worden vastgesteld. Dit wil zeggen dat dient te worden geabstraheerd van de persoonlijke perceptie van aanvrager. Het gaat erom hoe de markt voor onroerende zaken reageert op het geconstateerde planologisch nadeel. Voor de vaststelling van de omvang van inkomensschade wordt veelal aangesloten bij berekeningsmethoden die in het onteigeningsrecht gebruikelijk zijn.

Ingevolge artikel 6.3 van de Wet ruimtelijke ordening dient vervolgens te worden onderzocht in hoeverre sprake kan zijn van omstandigheden op grond waarvan de schade deels of geheel voor rekening van aanvrager dient te blijven. Daarbij dienen burgemeester en wethouders in ieder geval te betrekken de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak, maar ook de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Ingevolge artikel 6.1 dient daarnaast beoordeeld te worden of de schade anderszins is verzekerd (wat bijvoorbeeld kan blijken uit een grondtransactie). In het kader van een risicoanalyse planschade worden de zojuist genoemde omstandigheden niet nader onderzocht, omdat de beoordeling daarvan een afzonderlijke toetsing vergt van ieder mogelijk getroffen object en de daarvoor benodigde informatie bovendien in de regel ontbreekt.

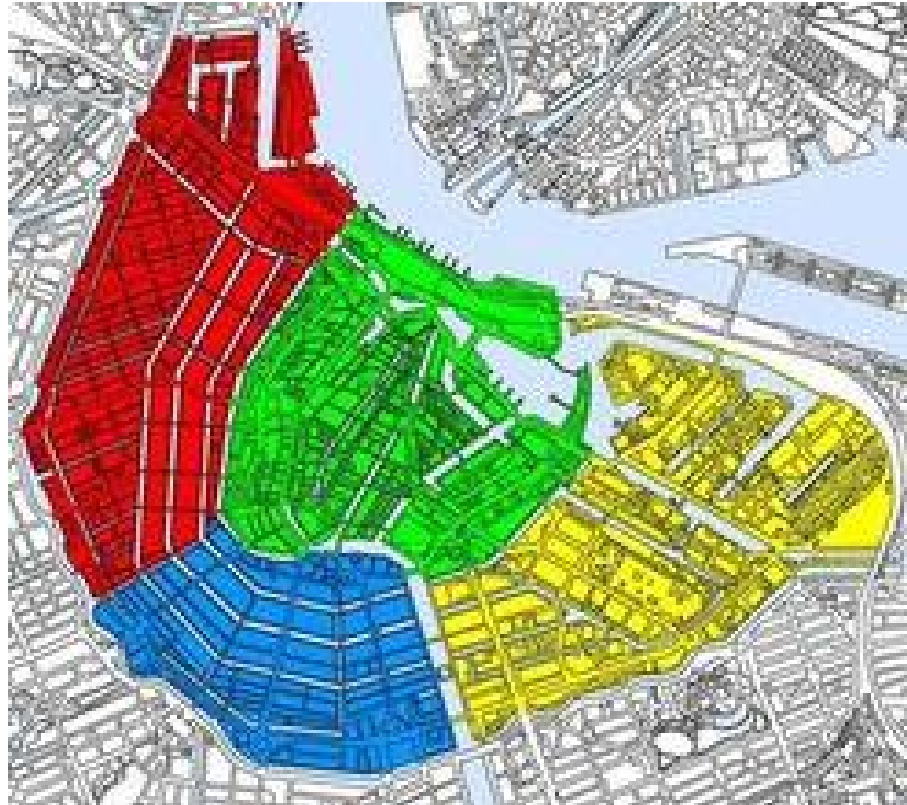
De Wet ruimtelijke ordening regelt verder dat schade, die binnen het normale maatschappelijke risico valt, voor rekening van de aanvrager blijft. Dit betekent dat eigenaren van onroerende zaken en exploitanten van bedrijven die schade lijden door ontwikkelingen die plaatsvinden op onroerende zaken die in de nabijheid van hun percelen gelegen zijn, de schade slechts vergoed krijgen als (en voor zover) de schade meer bedraagt dan 2% van de waarde van hun onroerende zaak c.q. hun inkomen voorafgaand aan de planologische wijziging. In gevallen dat het schadeveroorzakende besluit betrekking heeft op het eigen perceel, kan wel sprake zijn van volledige schadevergoeding. In deze rapportage zullen wij het 2% forfait reeds doorberekenen in onze indicatie van de tegemoetkoming planschade.

Hoewel deze rapportage een duidelijke indicatie geeft van de te verwachten gevolgen van een voorgenomen ontwikkeling op de nabije omgeving en deze indicatie tot uitdrukking wordt gebracht in een specifiek bedrag, is het niet uitgesloten dat de adviseur die door burgemeester en wethouders wordt ingeschakeld om over concrete aanvragen om tegemoetkoming in planschade advies uit te brengen, te zijner tijd tot een ander oordeel kan komen. Op dit moment staat de peildatum (moment waarop de planologische maatregel in werking treedt) immers nog niet vast en is de situatie beoordeeld naar de ons thans bekende jurisprudentie, welke in de toekomst zal kunnen wijzigen. Voorts zijn de objecten bezichtigd vanaf de openbare weg en is niet gesproken met eventuele belanghebbenden, waardoor het kan voorkomen dat relevante informatie niet mede is betrokken bij de beoordeling. Ten slotte is het rechterlijk oordeel uiteindelijk beslissend voor de definitieve beoordeling van een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade.

6 Locatie



Afbeelding 1: Kaart met grenzen van het stadsdeel centrum van Amsterdam (Bron: www.centrum.amsterdam.nl).



Afbeelding 2: Overzicht van de verschillende delen binnen het stadsdeel centrum.

7 Woonboten: roerende of onroerende zaken?

Zoals te lezen valt in hoofdstuk 5 kan alleen schade door inkomensderving of waardevermindering van onroerende zaken voor tegemoetkoming in aanmerking komen.

De eerste vraag die bij de analyse van het bestemmingsplan "Water" speelt is de vraag of woonboten en bedrijfsvaartuigen roerende of onroerende zaken zijn. Onder woonboten verstaan wij in dit rapport alle voor bewoning geschikte drijvende objecten in de grachten van het stadsdeel Centrum. In verschillende arresten van de Hoge Raad (die veelal over belastingzaken gaan) zijn verschillende uitkomsten te lezen. De enige conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat per woonboot de omstandigheden van het geval bezien moeten worden en deze bepalen of in dat geval sprake is van een roerende of onroerende zaak.

Artikel 3:3 BW bepaalt:

1. Onroerend zijn de grond, de nog niet gewonnen delfstoffen, de met de grond verenigde beplantingen, alsmede de gebouwen en werken die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken.
2. Roerend zijn alle zaken die niet onroerend zijn.

Het volgende stappenplan moet hierbij doorlopen worden:

1. Is sprake van een vereniging met de grond, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken?
2. Zo ja, is ook sprake van een duurzame vereniging met de grond?

Naar ons oordeel zullen de woonschepen in Amsterdam over het algemeen niet duurzaam met de grond zijn verenigd. Uit navraag bij de desbetreffende medewerker van de gemeente Amsterdam, de heer Niessen, blijkt ook dat het stadsdeel Centrum er in haar beleid van uitgaat dat alle woonboten aangemerkt worden als roerende zaken. Op het gebied van belastingen betalen eigenaren van woonboten roerende ruimtebelasting eigenarendeel. De roerende ruimtebelasting (RRB) is voor woonboten het equivalent van de onroerende zaak belasting (OZB) voor huizen op de wal. De RRB is evenals de OZB gebaseerd op de waarde van de woonboot.

In deze risicoanalyse gaan wij ervan uit dat woonboten roerende zaken zijn en derhalve niet in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in eventuele planschade.

8 Het vigerende planologische regime

Bestemmingsplan "Groot Waterloo"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 21 februari 2008 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 14-10-2008. Het plan werd onherroepelijk op 29-10-2009.

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Groot Waterloo is het water bestemd als "Water". Op de verbeelding zijn de aanduidingen "Steiger", "zone ligplaatsen woonboten/maximum aantal ligplaatsen (ws/1)", "Ondergronds verkeer" en "Waterstaatkundig werk/sluis (ww/sl)" aangegeven.

De gronden met de bestemming "Water (WA)" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, steigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger (sg)"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "zone ligplaatsen woonboten/maximum aantal ligplaatsen (ws/1)") en het behoud en bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Ter plaatse van de aanduiding "Waterstaatkundig werk/sluis (ww/sl)", is een sluis toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding "Ondergronds verkeer" zijn de gronden aangewezen voor ondergronds railverkeer: ondergrondse perrons, voetgangersverbindingen, toegangstrappen en gangen, vluchtschachten, winkel en andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer.

Op de gronden met de bestemming "Water" mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten mag het aantal zoals aangegeven in de zone niet overschrijden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

Bestemmingsplan "Spuistraat e.o."

Dit bestemmingsplan is (gewijzigd) vastgesteld bij raadsbesluit van 24 mei 2000 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 19 december 2000. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 maart 2002 (zaaknummer: 200101270/1).

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Spuistraat e.o is het water bestemd als "Waterweg / gracht". Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaats woonboot toegestaan", "Steiger toegestaan", "Hoogwaterkering", "Hoogwaterkering / sluis" aangegeven.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede voor ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot toegestaan"). Een ligplaats innemen voor bedrijfsvaartuigen is niet toegestaan.

Ter plaatse mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 3 meter. Ter plaatse van de aanduiding "Sluis/Hoogwaterkering" is een sluis toegestaan, deze geldt dan tevens als hoogwaterkering en mag slechts worden bebouwd indien het waterkerend vermogen deze hoogwaterkering daardoor niet wordt verminderd of teniet gedaan. Aanlegsteigers zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan".

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7.3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening en een fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Nieuwmarkt 2004"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 31 maart 2005 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 8 november 2005. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 22 november 2006 (zaaknummer: 200509933/2).



Afbeelding 3: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Nieuwmarkt 2004".

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Nieuwmarkt 2004 is het water bestemd als "Waterweg / gracht" en "Ondergronds railtracé waarboven waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Steiger toegestaan", "Ligplaats woonboot of bedrijfsvaartuig" en "Zone ligplaatsen woonboten en/of bedrijfsvaartuigen, maximum aantal ligplaatsen" aangegeven.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, steigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger (sg)"), ligplaats voor woonboten en bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot of bedrijfsvaartuig" en "Zone ligplaatsen woonboten en/of bedrijfsvaartuigen, maximum aantal ligplaatsen"). Ter plaatse van de aanduiding "Sluis", is een sluis toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten mag het aantal zoals aangegeven in de zone niet overschrijden.

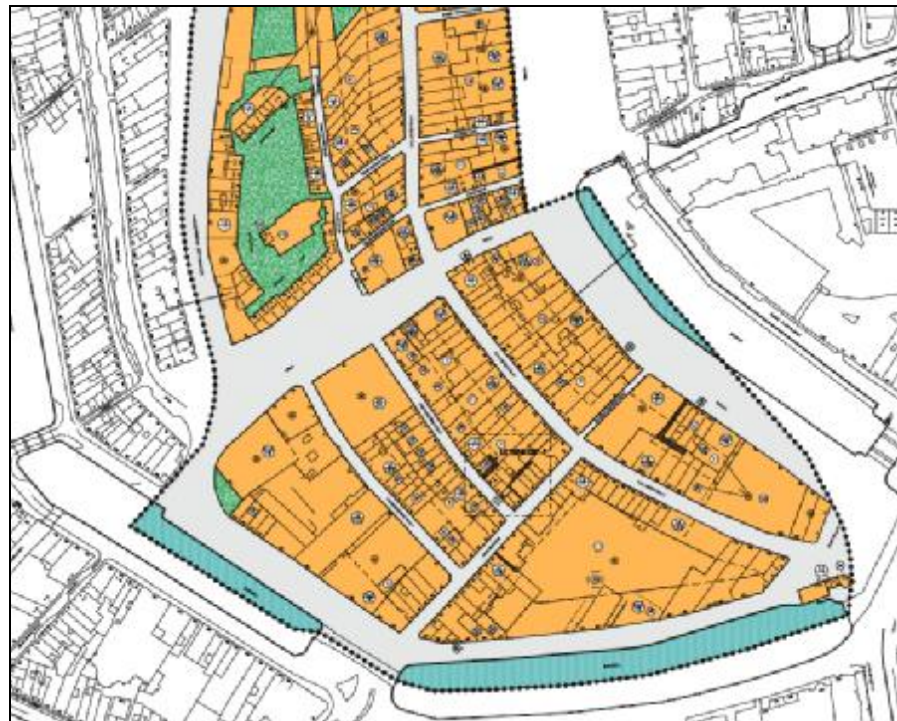
Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

De gronden met de bestemming "Ondergronds railtracé waarboven waterweg/gracht" zijn aangewezen voor ondergronds railtracé, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen, zoals ondergrondse perrons, voetgangersverbindingen, toegangstrappen en -gangen, vluchtschachten, winkels en andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer. Daarnaast zijn de gronden aangewezen voor een waterweg/gracht, zoals bedoeld in artikel 8, zoals hiervoor besproken.

Deze gronden mogen uitsluitend ten dienste van de deelbestemming ondergronds railtracé bebouwd worden, het bepaalde in artikel 8 is onverkort van toepassing.

Bestemmingsplan "Nieuwendijk - Kalverstraat e.o. 2001"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 24 oktober 2002 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 3 juni 2003. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 26 mei 2004 (zaaknummer: 200305111/1).



Afbeelding 4: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Nieuwendijk - Kalverstraat e.o. 2001".

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Nieuwendijk - Kalverstraat e.o. 2001 is het water bestemd als "Waterweg / gracht".

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden, met uitzondering van steigers. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en/of fietsenstallingen, voor de Stadsdeelraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Burgwallen"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij stadsdeelraadsbesluit van 24 november 2005 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 4 juli 2006. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 juli 2007 (zaaknummer: 200605880/1).

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Zone ligplaatsen woonboten", "Ligplaats bedrijfsvaartuig" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 9 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, steigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Zone ligplaatsen woonboten" en bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats bedrijfsvaartuig"). Ter plaatse van de aanduiding "Sluis", is een sluis toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 3 meter. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten mag het aantal zoals aangegeven in de zone niet overschrijden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 9, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

Bestemmingsplan "Binnengasthuisterrein e.o."

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 28 februari 2002 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 8 oktober 2002. Het plan werd, voor zover hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 februari 2004 (zaaknummer: 200206477/1/R1).



Afbeelding 5: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Binnengasthuisterrein e.o.".

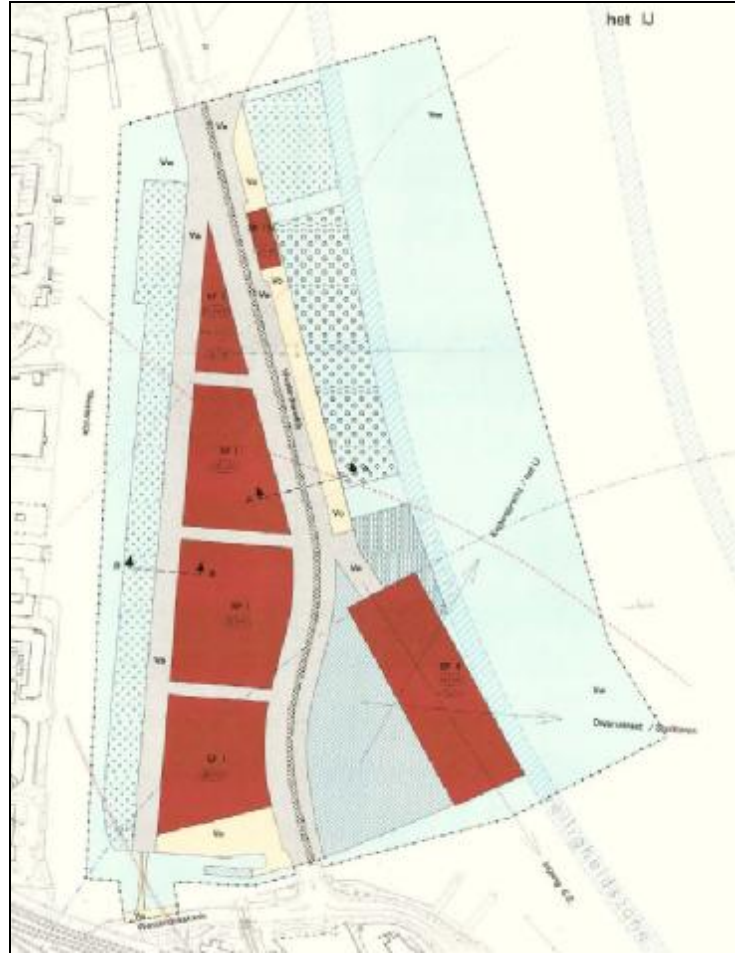
Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Binnengasthuisterrein e.o. is het water bestemd als "Waterweg / gracht".

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 8 van de planregels, bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger toegestaan" toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.3 en 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en/of fietsenstallingen, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Westerdokseiland"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 14 november 2001 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 25-06-2002 en vervolgens na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wederom gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 01-04-2004. Het plan werd tenslotte onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 april 2005 (zaaknummer: 200405245/1).



Afbeelding 6: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Westerdokseiland".

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Westerdokseiland is het water bestemd als "Water". Op de verbeelding zijn, voor zover hier van belang, de aanduidingen "Fiets, voetbrug", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. woonboten en bedrijfsschepen", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. positie te water", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. binnenvaartschepen", "Ligplaatsen met steigers t.b.v. jachthaven en schepen t.b. openbare dienst en locatie openbare voetgangersverbinding", "Voormalige Spoorbrug" en "Nautische veiligheidszone" aangegeven.

De gronden met de bestemming "Water" zijn bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede, ter plaatse van de corresponderende aanduidingen, voor ligplaatsen met steigers ten behoeve van binnenvaartschepen, ligplaatsen met steigers ten behoeve van woonboten en bedrijfsschepen, ligplaatsen met steigers ten behoeve van een jachthaven en schepen ten behoeve van de openbare dienst, voor een steiger ten behoeven van een openbare voetgangersverbinding, ligplaatsen met steigers ten behoeve van de Politie te Water en voor een voormalige spoorbrug.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Voorzieningen ten behoeve van de aanvaarbescherming kunnen eveneens worden aangelegd, voor zover deze niet worden gerealiseerd binnen de twee op de verbeelding aangegeven nautische veiligheidszones gelegen gronden.

In artikel 6, lid 1 en 2 van de planregels is bepaald:

De maximale bouwhoogte van steigers, ten behoeve van woonboten, bedrijfs-, binnenvaart- en recreatieschepen en schepen ten behoeve van de openbare dienst en de Politie te Water, bedraagt 2 meter. De maximum hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt 5 meter. Het minimum aantal woonboten bedraagt 60, de maximumbreedte van een woonboot bedraagt 6 meter, de maximum lengte 40,5 meter en de maximumhoogte 5 meter. De maximum bouwhoogte van woonboten wordt gemeten vanaf de waterlijn tot aan het hoogste punt de desbetreffende woonboot, met uitzondering van masten en dergelijke onderdelen.

In afwijking van het voorgaande (artikel 6, lid 1 en 2 van de planregels) mag op de gronden met de aanduiding "Ligplaatsen met steigers t.b.v. woonboten en bedrijfsschepen" een steiger ten behoeve van dagrecreatie worden gebouwd. Deze steiger mag maximaal 20 meter lang zijn en uitsluitend op het Westerdok worden gerealiseerd.

Daarnaast mag in afwijking van artikel 6, lid 1 en 2 van de planregels, de op de verbeelding aangegeven voormalige spoorbrug bebouwing ten dienste van horeca III of IV worden opgericht en tussen het meest zuidelijk gesitueerde bestemmingsvlak Vo en de aangeduide voormalige spoorbrug een voetgangersbrug met een breedte van ten hoogste 2 meter worden gerealiseerd.

Bestemmingsplan " Westelijke grachtengordel"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 16 februari 2002 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 27 augustus 2002. Het plan werd, voor zover voor hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 oktober 2003 (zaaknummer: 200205167/1/R1).



Afbeelding 7: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Westelijke grachtengordel".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaatsen woonboot toegestaan" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

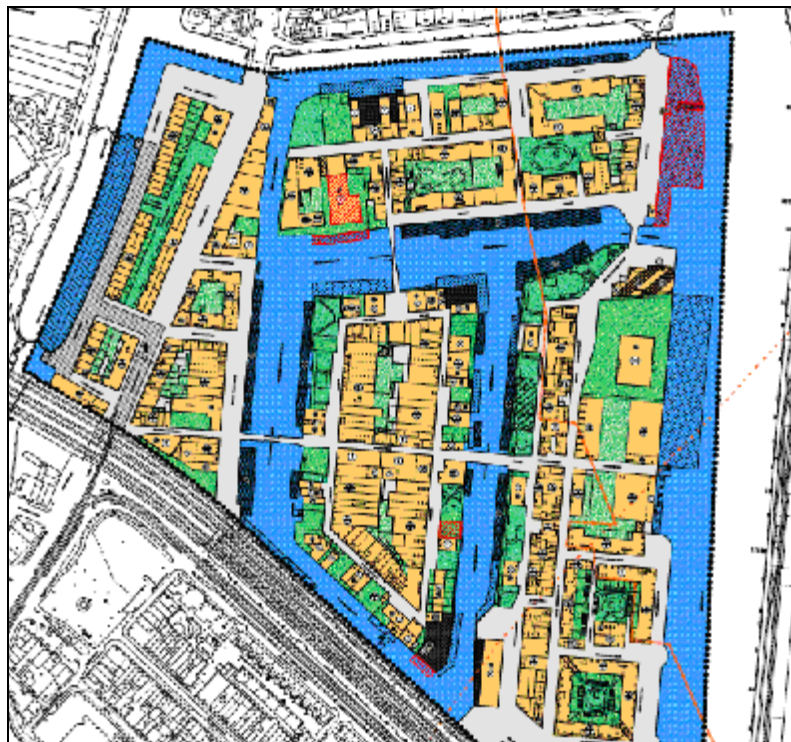
Ingevolge artikel 7 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, een aanlegsteigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot toegestaan"), met dien verstande dat het aantal woonarken, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Westelijke eilanden"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 25 maart 2004 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 26 oktober 2004. Het plan werd, voor zover voor hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 30 november 2005 (zaaknummer: 200409933/1/R1).



Afbeelding 8: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Westelijke eilanden", aan de rood gekleurde delen is goedkeuring onthouden.

Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Westelijke eilanden is het water bestemd als "Waterweg / gracht". Op de verbeelding zijn, voor zover hier van belang, de aanduidingen "Steiger toegestaan", "Zone ligplaats voor woonboten/bedrijfsvaartuigen", "Zone ligplaats voor bedrijfsvaartuigen", "Zone jachthaven", "Wissellocatie voor woonboten", "Sluis" en "Te handhaven bebouwing in geval van restauratie/verbetering".

De gronden met de bestemming "Water" zijn ingevolge artikel 10 van de planregels, bestemd voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede, ter plaatse van de corresponderende aanduidingen, voor een aanlegsteiger, ligplaats voor woonboten en bedrijfsvaartuigen (met dien verstande dat het aantal woonarken, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen), ligplaats voor bedrijfsvaartuigen, jachthaven met bijbehorende aanlegsteigers en een wissellocatie voor woonboten. Ter plaatse van de aanduiding "Sluis" is een sluis toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. In afwijking van het voorgaande zijn gebouwen ter plaatse van de aanduiding "Te handhaven bebouwing in geval van restauratie/verbetering" toegestaan, gebouwen die aanwezig zijn ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan mogen worden verbouwd of geheel vernieuwd, maar niet worden vergroot. In het water van het Westerdok tussen de Zandhoeksbrug en de Petemajenbrug, ter plaatse van de aanduiding "Zone jachthaven" is een gebouw met een maximum oppervlakte van 25 m² en maximum hoogte van 2 meter toegestaan. De maximum bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de bouw- en goothoogte, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan.

Voorzieningen ten behoeve van de aanvaarbescherming kunnen eveneens worden aangelegd, voor zover deze niet worden gerealiseerd binnen de twee op de verbeelding aangegeven nautische veiligheidszones gelegen gronden.

De maximum bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijn, bedraagt 2 meter, gemeten vanaf het aangrenzend waterpeil.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 10, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

Bestemmingsplan "Jordaan 1999"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 3 november 1999 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 20 juli 2000. Het plan werd, voor zover voor hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 november 2001 (zaaknummer: 200004243/1/R1).



Afbeelding 9: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Jordaan 1999".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaats voor woonboot/bedrijfsvaartuig", "Jachthaven" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats voor woonboot/bedrijfsvaartuig"), met dien verstande dat het aantal woonarken, zoals aanwezig ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen en voor aanmeerplaatsen voor pleziervaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Jachthaven"). Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding "Jachthaven" ook steigers ten behoeve van pleziervaartuigen mogen worden gebouwd.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor de gemeenteraad opgenomen.

Het vervangen van woonschepen en -vaartuigen door woonarken is niet toegestaan.

Bestemmingsplan "Haarlemmerbuurt"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 20 november 2003 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 30 september 2003. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 juli 2004 (zaaknummer: 200307961/1).



Afbeelding 10: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Haarlemmerbuurt".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Zone ligplaatsen woonboten" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 7 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Zone ligplaatsen woonboten"), met dien verstande dat het aantal woonboten niet meer mag bedragen dan het op de planverbeelding aangegeven maximum. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening en/of fietsenstalling, voor de Stadsdeelraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Vijzelstraat - Amstel"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 16 januari 2002 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 27 augustus 2002. Het plan werd, voor zover hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 augustus 2003 (zaaknummer: 200205355/1).



Afbeelding 11: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Vijzelstraat - Amstel".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Ligplaats woonboot toegestaan" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats voor woonboten"), met dien verstande dat het aantal woonboten zoals aanwezig ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van het plan niet mag toenemen. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden, met uitzondering van steigers. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 2 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening, waaronder mede begrepen een fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Rembrandtplein e.o."

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 11 november 1998 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 22 juli 1999. Het plan werd onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 17 augustus 2000 (zaaknummer: 199902189/1).



Afbeelding 12: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Rembrandtplein e.o.".

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Bloemenmarkt (dubbelbestemming)" en "Waterweg / gracht".

De gronden met de bestemming Bloemenmarkt (dubbelbestemming) zijn ingevolge artikel 4 van de planregels primair bestemd voor detailhandel en ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen alsmede secundair voor de overige op deze gronden liggende bestemmingen zoals vervat in de artikelen 7 en 8 (inzake de openbare ruimte en waterweg / gracht).

Op deze gronden mogen (onverkort het bepaalde in de artikelen 7 en 8) uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Bebouwing op het water mag slechts bestaan uit een gefundeerde opstal in plaats van een bedrijfsvaartuig. De bouwhoogte hiervan mag maximaal 3,60 meter ten opzichte van de kade bedragen. De bouwhoogte van bebouwing op de kade mag maximaal 3 meter bedragen.

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Ligplaats woonboot/bedrijfsvaartuig toegestaan" en "Steiger toegestaan" aangegeven.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn de gronden met de bestemming Waterweg / gracht aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot/bedrijfsvaartuig toegestaan"), met dien verstande dat het aantal woonarken zoals aanwezig ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van het plan, niet mag toenemen. Voor zover deze gronden samenvallen met de bestemming Bloemenmarkt (dubbelbestemming) zijn de gronden primair aangewezen voor detailhandel en ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Gebouwen zijn overigens alleen toegestaan indien het de kiosk op de aanlegsteiger nabij de Halvemaansbrug betreft. De bouwhoogte en vloeroppervlakte van dit gebouw mag niet worden vergroot ten aanzien van de bestaande maten zoals deze ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan bestonden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 7, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een

parkeervoorziening, waaronder mede begrepen een fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Bestemmingsplan "Leidse- en Weteringsbuurt 1998"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 8 juli 1998 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 16 februari 1999. Het plan werd, voor zover hier van belang, onherroepelijk van kracht na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 juni 2001 (zaaknummer: E.01.99.0225/1).



Afbeelding 13: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Leidse- en Weteringsbuurt", aan de rood gekleurde delen is goedkeuring onthouden.

Het water is in dit bestemmingsplan bestemd als "Waterweg / gracht".

Op de verbeelding is binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduiding "Steiger toegestaan" opgenomen.

Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen. Aanlegsteigers zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan" toegestaan.

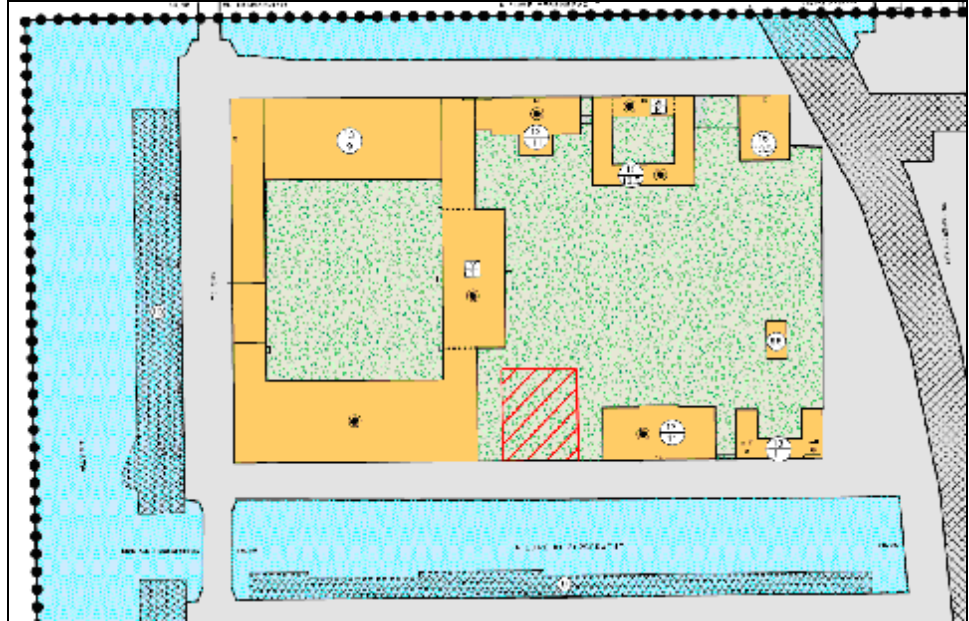
Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 3 meter.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8, lid 6 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een parkeervoorziening en/of fietsenstalling, voor de gemeenteraad opgenomen.

Het water mag niet gebruikt worden voor ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen.

Bestemmingsplan "Weesperbuurt"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 2 november 2006 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd bij besluit van 2 juli 2007. Het plan werd onherroepelijk van kracht op 30 augustus 2007.



Afbeelding 14: Uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan "Weesperbuurt".

Het water is in dit bestemmingsplan deels bestemd als "Waterweg / gracht" en deels "Ondergronds railtracé waarboven waterweg / gracht".

Op de verbeelding zijn binnen de bestemming "Waterweg / gracht" de aanduidingen "Sluis", "Steiger toegestaan", "Zone ligplaatsen woonboten" opgenomen.

De gronden aangewezen voor "Waterweg / gracht" zijn, ingevolge artikel 10 van de planregels, bestemd voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding, een aanlegsteiger (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Zone ligplaatsen woonboten"), met dien verstande dat het maximum aantal ligplaatsen zoals in de zone is aangegeven niet mag worden overschreden.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming gebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter ten opzichte van het waterpeil. Ter plaatse van de aanduiding "Sluis" is een sluis toegestaan.

Met toepassing van artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 10, lid 3 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen, waaronder mede begrepen een fietsenstalling, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

De gronden met de bestemming "Ondergronds railtracé waarboven waterweg/gracht" zijn aangewezen voor ondergronds railtracé, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen, zoals ondergrondse perrons, voetgangersverbindingen, toegangstrappen en -gangen, vluchtschachten, winkels, met uitzonderingen van smartshops, en

voorzieningen ten behoeve van consumentverzorgende dienstverlening, horeca III en IV, openbare en bijzondere voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, galeries, bedrijven, fietsenstallingen, openbare nutsvoorzieningen en andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer. Alsmede bovengronds voor vaarwater, afwateringskanalen en de waterhuishouding (het in artikel 10 bepaalde, zoals hiervoor uiteengezet, is onverkort van toepassing).

Op deze gronden mogen ondergronds uitsluitend bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming gebouwd worden. Bovengronds mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden, het bepaalde in artikel 10 is onverkort van toepassing.

Bestemmingsplan "Oostelijke eilanden"

Het bestemmingsplan Oostelijke eilanden is vastgesteld bij raadsbesluit van 1 juli 2010 en op 24 december 2010 in werking getreden. Het bestemmingsplan is op 25 november 2011 onherroepelijk geworden.



Afbeelding 15: Planverbod van het bestemmingsplan "Oostelijke eilanden"

De grachten en andere wateren zijn in dit plan bestemd als "Water". De op de plankaart voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- vaarwater, afwateringskanalen, de waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden;
- bruggen, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding voorkomt;
- steigers voor aanleggen van vaartuigen, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding 'steiger' voorkomt;
- ligplaats voor woonboten, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding 'specifieke vorm van water - zone ligplaatsen woonboten maximum aantal ligplaatsen' voorkomt, met dien verstande dat het maximum aantal ligplaatsen zoals in de zone is aangegeven niet mag worden overschreden;

- een kunstwerk, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding 'specifieke vorm van water - kunstwerk' voorkomt;
- wissellocatie voor het tijdelijk plaatsen van woonboten en bedrijfsvaartuigen, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding 'specifieke vorm van water - wisselplaats woonboten/bedrijfsvaartuigen' voorkomt;
- jachthavens en bijbehorende aanlegsteigers, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding 'jachthaven' voorkomt;
- sluizen, uitsluitend ter plaatse waar op de plankaart de aanduiding 'sluis' voorkomt.

Op de tot "Water" bestemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden opgericht ten dienste van de bestemming, met dien verstande dat:

- De maximale bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijn 2 meter bedraagt;
- De maximale bouwhoogte voor het kunstwerk ter plaatse van de aanduiding op de plankaart 6 meter bedraagt.

Bestemmingsplan "Oostelijke binnenstad" (niet onherroepelijk)

Het bestemmingsplan "Oostelijke binnenstad" is vastgesteld bij raadsbesluit van 28 september 2010 en inmiddels in werking getreden. Het bestemmingsplan is (medio september 2011) nog niet onherroepelijk geworden en dient ten tijde van het schrijven van deze risicoanalyse dan ook buiten beschouwing te worden gelaten.

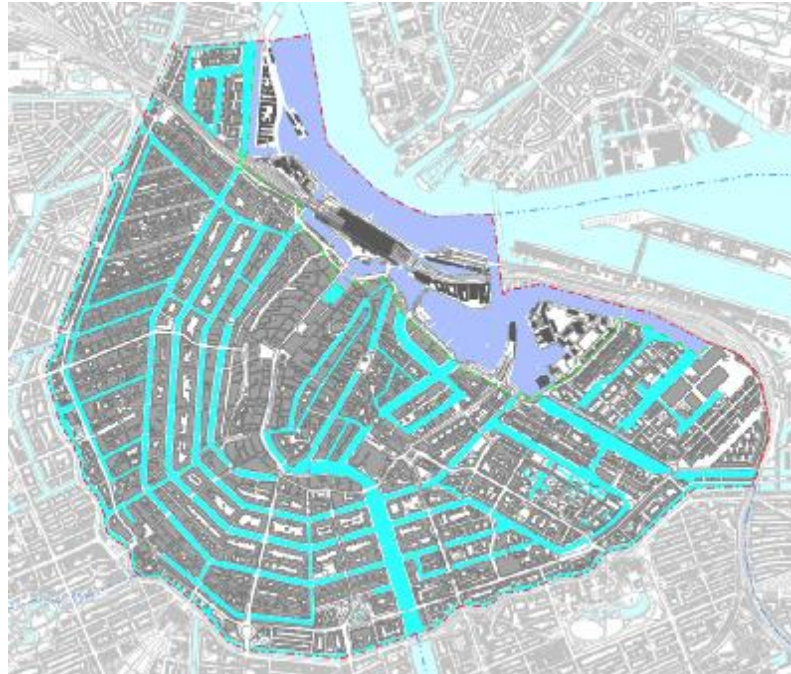


Afbeelding 16: Planverbeelding van het bestemmingsplan "Oostelijke binnenstad" (niet onherroepelijk).

9 Het nieuwe planologische regime

Bestemmingsplan "Water"

Het plangebied strekt zich uit over al het oppervlaktewater binnen de grenzen van stadsdeel Centrum, met uitzondering van de gebieden die nog in beheer zijn van de centrale stad zoals het Oosterdok en het stationseiland.



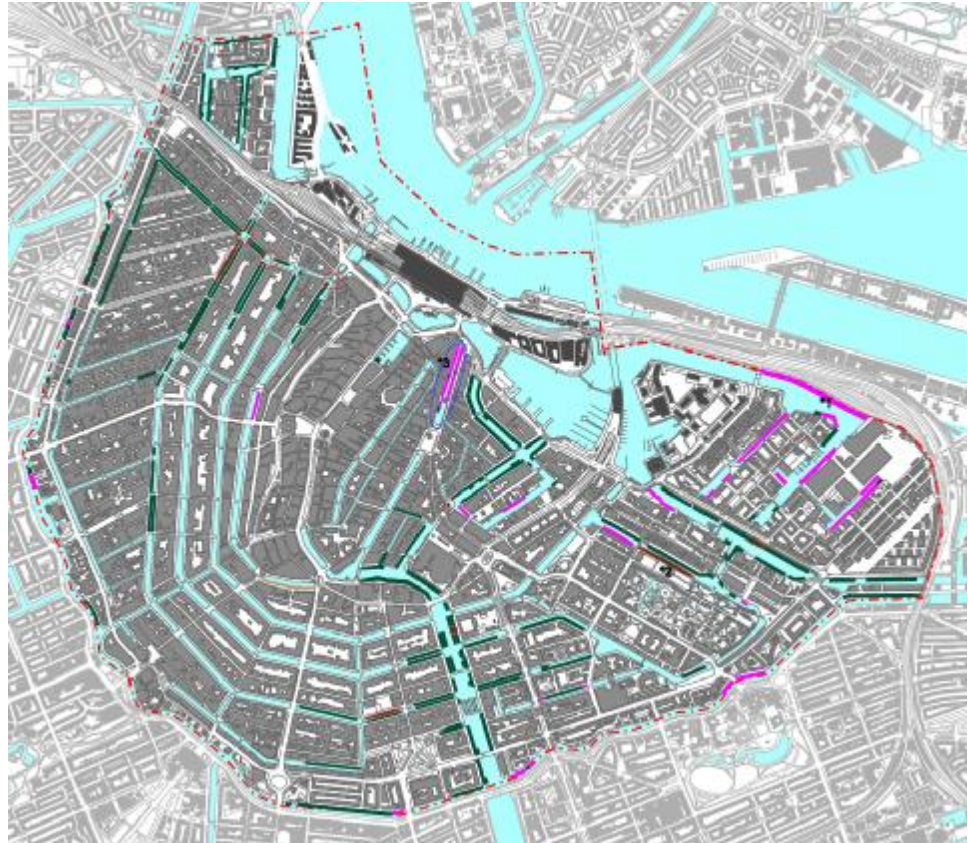
Afbeelding 15: De kleur blauw geeft de grenzen van het bestemmingsplan "Water" aan.

Het oppervlaktewater krijgt in het bestemmingsplan Water enkel de bestemming "Water". Het beleid zoals dit zal worden vervat in dit bestemmingsplan is afgeleid van de in 2006 vastgestelde Visie op het water van de binnenstad. Op 13 oktober 2009 is een startnotitie opgesteld door het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum.

Uitgangspunt is dat de bestaande situatie vastgelegd wordt in dit nieuwe bestemmingsplan. Daarnaast wordt in bepaalde gevallen de gewenste situatie in dit nieuwe bestemmingsplan opgenomen. Meest ingrijpende gevolgen hiervan zijn:

- 10 meter afstand houden, met betrekking tot ligplaatsen, van historische bruggen;
- het verbeteren van een aantal belangrijke zichtlijnen in de stad;
- bevordering van de beleving van het water door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken (bijzondere plekken).

Deze maatregelen hebben onder meer tot gevolg dat een aantal bestaande ligplaatsen moet verdwijnen. Afbeelding 16 geeft een overzicht van de gevolgen van dit beleid. Hierop zijn de bestaande ligplaatsen, de te verdwijnen ligplaatsen en toekomstige ligplaatsen aangegeven.



Afbeelding 16: Overzicht van de bestaande ligplaatsen (groen), de potentiële nieuwe ligplaatsen (roze) en de vermindering van het aantal ligplaatsen (rood omcirkeld), behorende bij de "Visie op het water van de binnenstad" van Stadsdeel Amsterdam - Centrum en de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, september 2005.

In het nieuwe bestemmingsplan zullen geen maximale maten voor de woonboten en bedrijfsvaartuigen worden opgenomen. Wel wordt in de toelichting verwezen naar de Bootrichtlijnen 2008 (richtlijnen ter vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen).

10 Planologische vergelijking

Van belang voor de beoordeling of er sprake is van een planologische verslechtering, is te bezien in hoeverre de voorgenomen planologische regeling afwijkt van het vigerende planologische regime. De feitelijk bestaande situatie is niet van belang, maar alleen hetgeen op basis van het vigerende planologische regime maximaal is toegestaan. In casu gaat het er bijvoorbeeld niet om of op een bepaalde locatie al een woonschip aanwezig is, maar of er uit planologisch oogpunt een woonschip had mogen liggen.

De eerste conclusie die getrokken kan worden is dat een eventueel planschaderisico zich alleen voordoet bij de nieuwe ligplaatsen. Het eerste vereiste voor planschade is immers dat er sprake is van een planologische wijziging. Voor de bestaande (en te behouden) ligplaatsen wordt er weliswaar een nieuwe planologische regeling opgesteld maar deze verschilt in haar aard niet wezenlijk van de bestaande regelingen. In zowel de oude als de nieuwe regeling worden de ligplaatsen als zodanig aangegeven zonder veel

randvoorwaarden. Voor zowel de booteigenaren als de omwonenden verandert er met andere woorden niks.

Planschade kan wel optreden bij de nieuw aangewezen ligplaatsen. In het hiernavolgende zal worden gezien of en zo ja, in hoeverre, de regeling in het nieuwe bestemmingsplan de planologische positie van omliggende objecten kan beïnvloeden. Wanneer de conclusie luidt dat in beginsel sprake is van een planologische verslechtering, zal voor de verschillende objecten die binnen de invloedssfeer van de locatie zijn gesitueerd worden aangegeven wat de te verwachten planschade zou kunnen zijn.

10.1 Planologische vergelijking 1: gevolgen voor de woonboten

In hoofdstuk 7 hebben wij geconcludeerd dat woonboten roerende zaken zijn en om die reden niet voor tegemoetkoming in planschade in aanmerking komen. Het opstellen van een planologische vergelijking heeft daarom niet plaatsgevonden.

10.2 Planologische vergelijking 2: gevolgen voor de omliggende objecten

Wij hebben in het nieuwe bestemmingsplan "Water" 23 nieuwe locaties voor het afmeren van woonschepen geteld. In een latere fase zijn ook 33 zogenaamde plusplaatsen aan de vergelijking toegevoegd. Plusplaatsen zijn lege plaatsen in een rij van bestaande boten. Er bleek een aanzienlijke overlap in beide overzichten te zitten waardoor uiteindelijk 34 locaties nader zijn onderzocht. De locaties variëren in lengte van circa 30 meter tot circa 300 meter en daarmee ook het aantal schepen dat op zo'n locatie afgemeerd kan worden.

Een nieuwe locatie kan voor omwonenden een (planologisch) nadeel inhouden. Mogelijke nadelen zijn met name een verminderd uitzicht, privacyverlies, een verhoogde parkeerdruk en tenslotte de verandering van de karakteristiek van de omgeving, met andere woorden een verslechtering van de situeringswaarde.

Ten aanzien van het aspect 'vermindering van uitzicht' spelen een aantal aspecten die in de afweging meegenomen moeten worden. In de eerste plaats zal het vrije uitzicht in veel gevallen al worden beperkt door de aanwezigheid van geparkeerde auto's, afgemeerde pleziervaartuigen en/of andere bestaande obstakels. Tot de bestaande obstakels rekenen we ook de bestaande woonboten in de betreffende gracht. In de tweede plaats dient het hoogteverschil tussen het water en de kade in ogenschouw te worden genomen. Hoe hoger de kade ligt, hoe meer het woonschip uit het zicht verdwijnt. In de derde plaats speelt ook de afstand van de gevel tot aan de kadewand een rol.

Tenslotte dient de hoogte van de ark of schip zelf betrokken te worden. Dienaangaande kunnen we constateren dat in het bestemmingsplan geen maximale hoogte (bv gerekend vanaf de waterlijn) opgenomen zal worden. Wel wordt in de toelichting verwezen naar de Bootrichtlijnen 2008, maar dit is in het kader van de planologische vergelijking geen direct maatgevend criterium. Dienen wij nu uit te gaan van een onbeperkte hoogte? Nee. In de praktijk zijn vrijwel alle schepen minder dan 2,5 meter hoog, gerekend vanaf de waterlijn. Bovendien wordt elke aanvraag voor vervanging of verbouwing van een schip getoetst aan de Bootrichtlijnen 2008 waarin een maximale hoogte van 2,5 meter is opgenomen. Bij het bepalen van het effect van een woonschip op een nieuwe locatie gaan wij daarom uit van een standaardmaat van 2,5 meter boven waterniveau.

Voor wat betreft het aspect 'privacy' spelen exact dezelfde factoren een rol in de bepaling van de mate van eventueel privacyverlies. Ook hier is de aanwezigheid van doorzicht-

belemmerende obstakels een bepalende factor. Meer nauwkeurig: de in planologisch opzicht bestaande mogelijkheid permanente of niet-permanente obstakels te plaatsen. Voor de mate van inkijk is ook de hoogte van de kademuur van belang. Hoe lager de boot ligt, hoe minder inkijk er kan ontstaan. De afstand tot de kademuur en daarmee de woonschepen is vanzelfsprekend ook mede bepalend voor de mate van privacyverlies.

De verhoogde parkeerdruk is hierboven genoemd als mogelijke schadefactor. Denkbaar is dat door de toename van het aantal inwoners van een straat de parkeerdruk in die straat toeneemt. Tegelijkertijd dient men zich echter te realiseren dat in de binnenstad van Amsterdam altijd een tekort aan parkeerplaatsen bestaat. De parkeerdruk is hier, in de binnenstad als geheel, ongeveer het hoogst van Nederland. De beperkte toename van het aantal bewoners en de nog beperktere toename van het aantal auto's zal niet of nauwelijks merk- cq meetbaar zijn voor de bestaande bewoners. Het voorgaande resulteert in de conclusie dat de toename van parkeerdruk over het algemeen ook geen meetbare planschadefactor zal zijn.

De laatste factor is de 'karakteristiek van de omgeving', de situeringswaarde. Deze factor is het meest abstract en het minst meetbaar aan de hand van objectieve factoren. De ene persoon zal de aanwezigheid van woonschepen positief waarderen als een typisch Amsterdams beeld, terwijl de ander het verlies van de openheid van de gracht zal betreuren. Een en ander hangt in de praktijk ook samen met het type, het uiterlijk en de staat van onderhoud van de woonschepen. Dit laatste element mag echter niet meegewogen worden in de bepaling van eventueel planologisch nadeel. Ook het eventuele stigma wat "de woonbootbewoner" voor sommige mensen met zich meedraagt is geen planschadefactor. Tenslotte dient het verlies van openheid ook niet dubbel als nadeel geteld te worden met het verlies van uitzicht.

10.3 Conclusie

Uit de planologische vergelijking volgt dat voor sommige omwonenden planologisch nadeel zou kunnen ontstaan als gevolg van de nieuwe ligplaatsen. Voor de meeste om het plangebied gelegen woningen geldt echter dat zij zodanig zijn gesitueerd, gelet op de afstand tot en oriëntatie op het plangebied, dat wij van mening zijn dat deze objecten in vergelijking met de bestaande planologische mogelijkheden geen planologisch nadeel zullen ondervinden welke voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen.

11 Schade

Zoals hierboven vermeld blijkt uit de inventarisatie van de 34 locaties dat er niet of nauwelijks planologische schade optreedt voor de omwonenden. De inventarisatie heeft slechts twee locaties opgeleverd waar naar ons oordeel sprake zou kunnen zijn van een planologisch nadeel waaruit schade voortvloeit van meer dan 2%.

Wij schatten de waardevermindering van de betreffende woningen gezamenlijk op een bedrag van:

€ 100.000,--

12 Eindoordeel

Wij verwachten dat de voorgenomen regeling voor woonschepen in bestemmingsplan "Water" zal leiden tot schade, welke op basis van afdeling 6.1 Wro voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen. De waardevermindering van de in deze risico-inventarisatie planschade betrokken objecten schatten wij, naar prijspeil datum opname, gezamenlijk op een bedrag in de orde van grootte van:

€ 100.000,--

Deventer, 4 april 2012

Ingenieursbureau Oranjewoud BV
Vastgoed, Economie & Legal

mr. J.A. Zijlstra