

Aanvullende risicoanalyse planschade

Inzake het bestemmingsplan "Water" te Amsterdam

projectnr. 244474
revisie 01
24 oktober 2011

Opdrachtgever

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

datum vrijgave

24 oktober 2011

beschrijving revisie 01

Definitief rapport

goedkeuring

V. Dammers

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	14
10	Planologische vergelijking	14
10.1	Planologische vergelijking 1: gevolgen voor de woonboten	14
10.2	Planologische vergelijking 2: gevolgen voor de omliggende objecten	14
10.3	Conclusie	14
11	Eindoordeel	14

1 Opdracht

Op 1 december 2010 heeft Oranjewoud in opdracht van opdrachtgever een risicoanalyse planschade opgesteld in verband met het nieuwe bestemmingsplan "Water". In dit bestemmingsplan worden het gebruik en de bestemming van bijna al het water binnen het stadsdeel Centrum geregeld. Medio midden september 2011 heeft opdrachtgever Oranjewoud verzocht een aanvullende risicoanalyse planschade op te stellen. Opdrachtgever wenst inzicht te krijgen in het planschaderisico van het (positief) bestemmen van circa 37 op- en afstapvoorzieningen, waarvan ongeveer de helft zal worden voorzien van een steiger. Daarnaast wenst opdrachtgever een analyse van de planschaderisico's van het wegbestemmen van twee woonboten aan de Noordermarkt en het Amstelveld (totaal 4 woonboten).

2 Deskundige

Als deskundigen zijn opgetreden mr. J.A. Zijlstra en mevrouw mr. V. Dammers, beiden als adviseur op het gebied van planschade werkzaam bij Oranjewoud Vastgoed.

3 Overleg

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

4 Overgelegde documenten

Ten behoeve van het opstellen van de risicoanalyse 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 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.

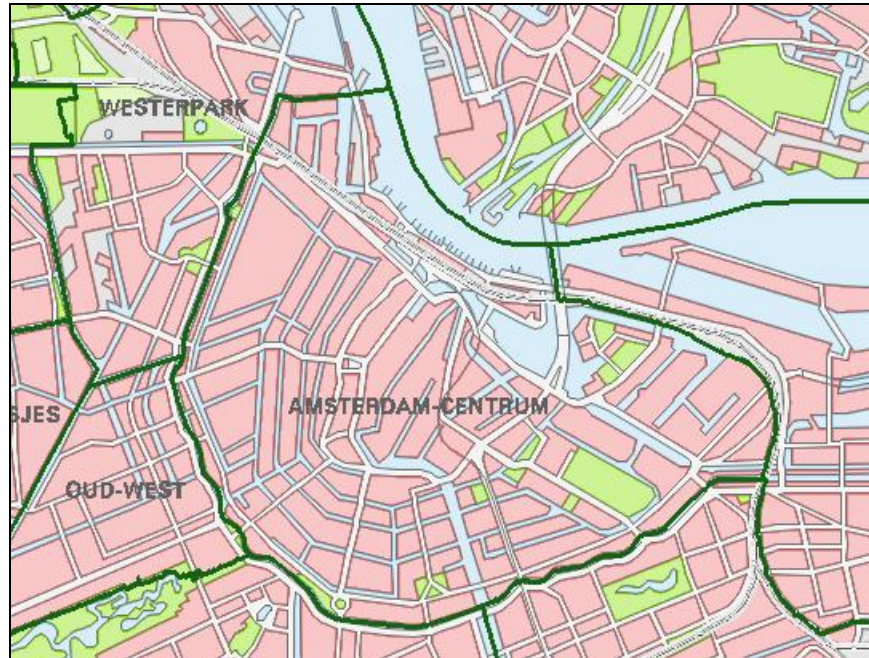
Omdat bij een risicoanalyse planschade de peildatum nog niet vaststaat, gaan wij uit van datum opname. Bij planschade in de vermogenssfeer dient deze geobjectiveerd te worden vastgesteld. Dit wil zeggen dat dient te worden geabstraheerd van de persoonlijke perceptie van aanvrager. Het gaat erom hoe de 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.

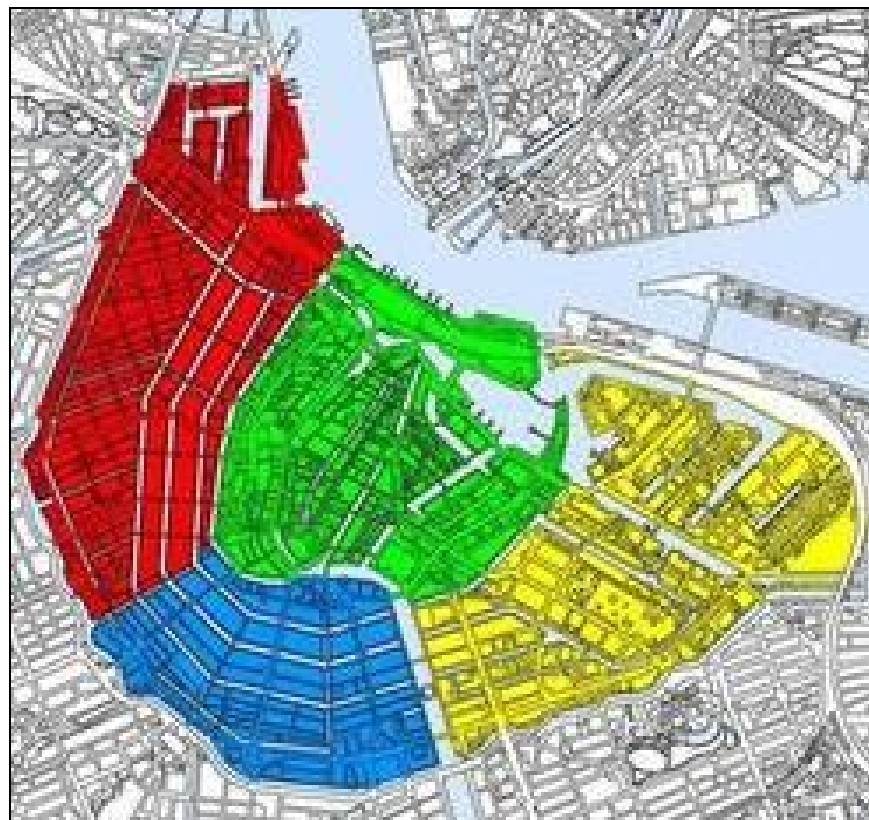
De Wet ruimtelijke ordening regelt verder dat schade, die binnen het normale maatschappelijke risico valt, voor rekening van de aanvrager blijft. Dit betekent dat eigenaren van onroerende zaken en exploitanten van bedrijven die schade lijden door ontwikkelingen die plaatsvinden op onroerende zaken die 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

Binnen het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan "Water" vigeert een groot aantal bestemmingsplannen. We beschrijven ze in het hiernavolgende in het kort.

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.

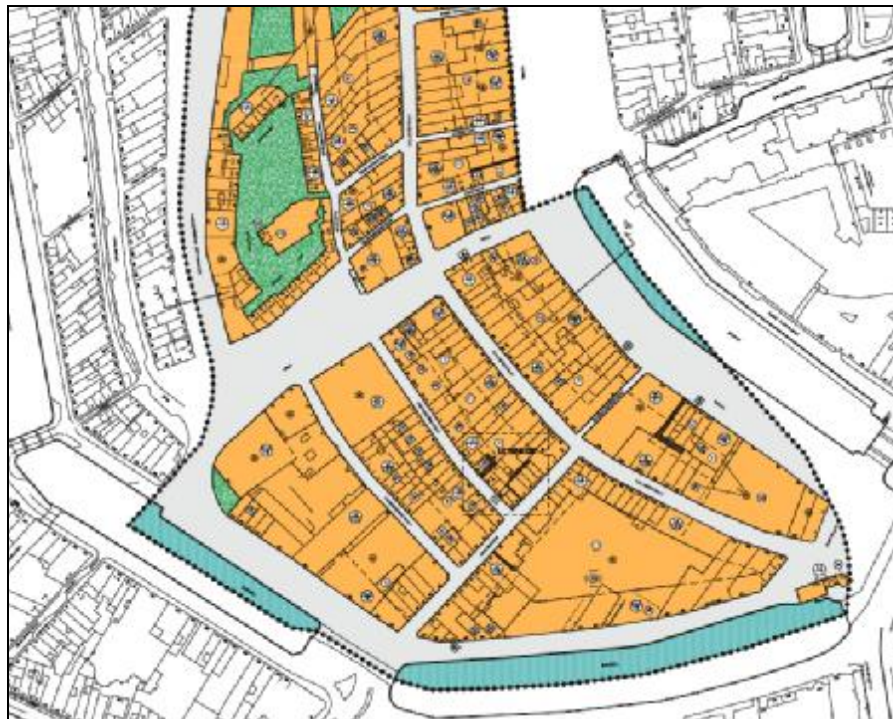
Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 WRO (oud, nu: artikel 3.6 Wro) is in artikel 8.4 van de planregels een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, voor het dagelijks bestuur opgenomen.

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.".

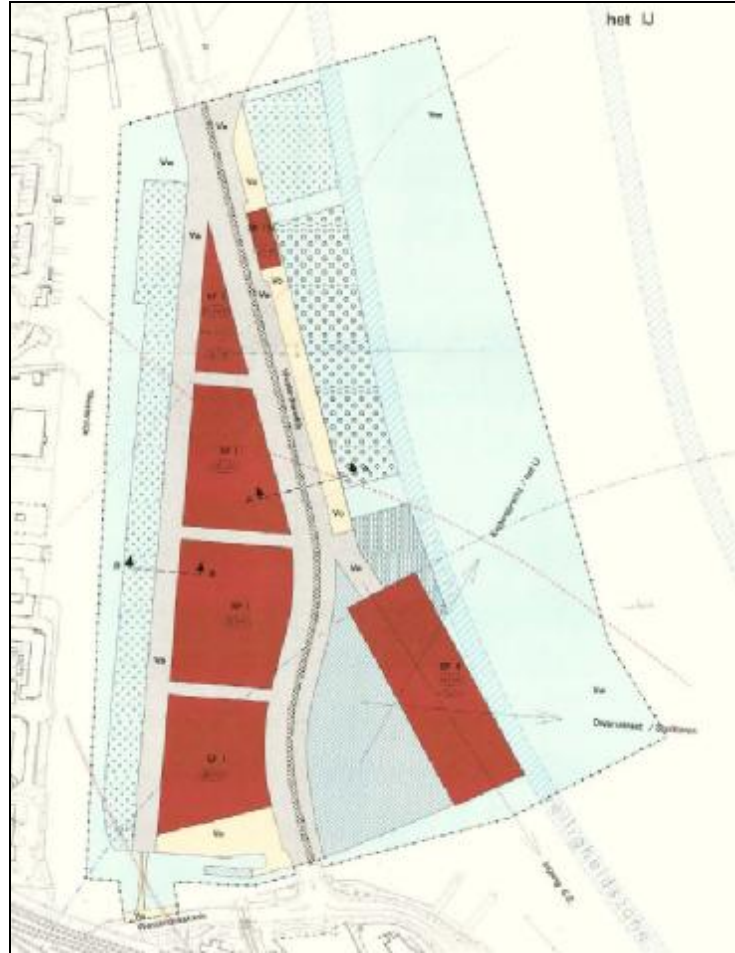
Op de verbeelding behorende bij de regels van het bestemmingsplan Binnengasthuisterrein e.o. is het water bestemd als "Waterweg / gracht".

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.

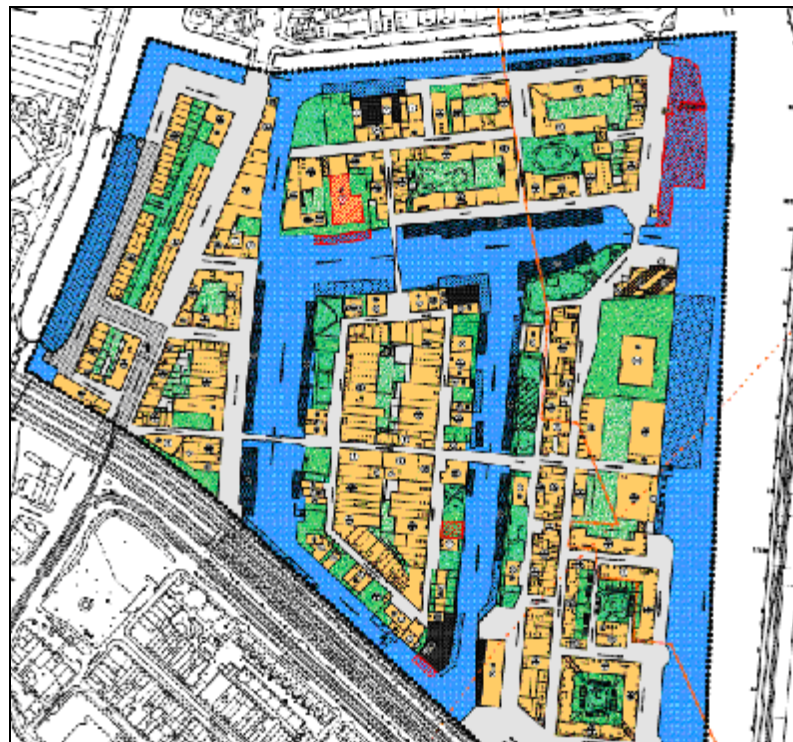
Ingevolge artikel 7 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, een aanlegsteigers (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Steiger toegestaan"), ligplaats voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats woonboot toegestaan"), met dien 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.

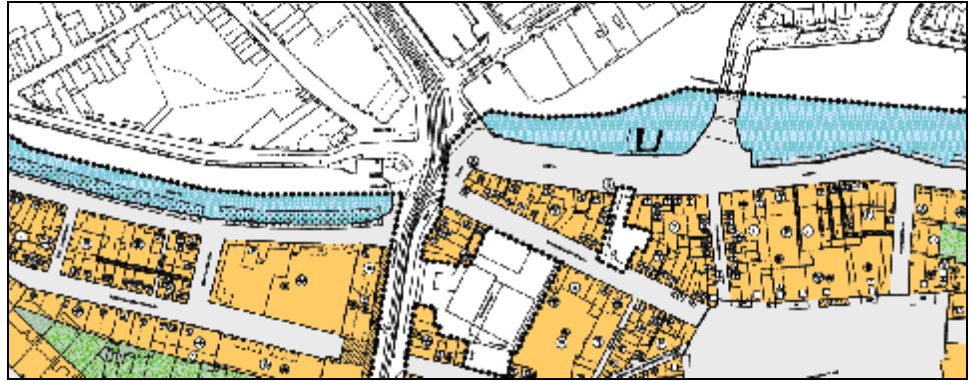
Ingevolge artikel 8 van de planregels zijn deze gronden aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, ligplaatsen voor woonboten (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "Ligplaats voor woonboten"), met dien verstande dat het aantal woonboten zoals aanwezig ten tijde van de terinzagelegging van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

Het bestemmingsplan Oostelijke eilanden is vastgesteld bij raadsbesluit van 1 juli 2010 en inmiddels in werking getreden. Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk geworden en dient ten tijde van het schrijven van deze risicoanalyse dan ook buiten beschouwing te worden gelaten.



Afbeelding 15: Planverbeelding van het bestemmingsplan "Oostelijke eilanden" (niet onherroepelijk)

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 nog niet onherroepelijk geworden en dient ten tijde van het schrijven van deze risicoanalyse dan ook buiten beschouwing te worden gelaten.



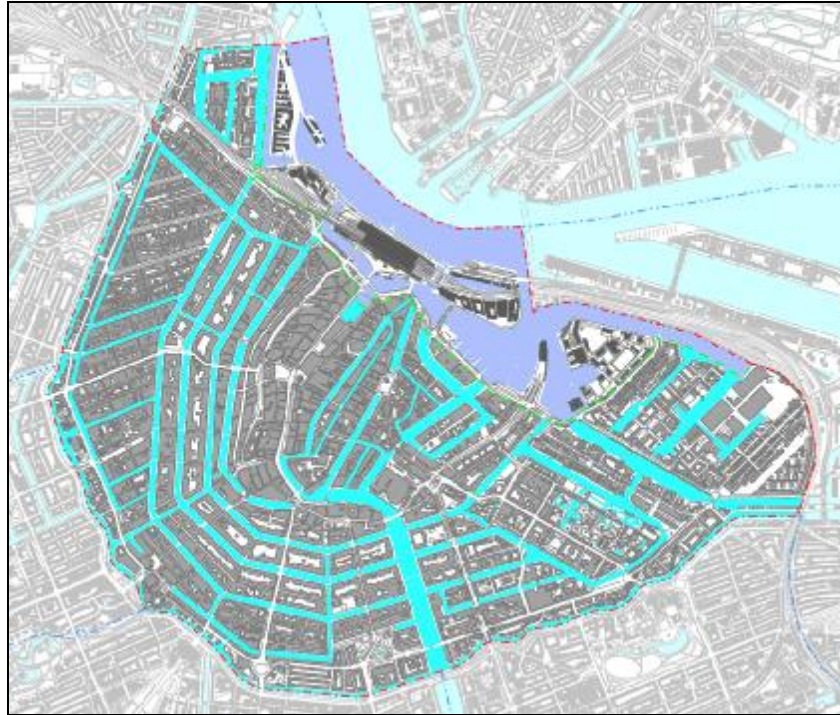
Afbeelding 16: Planverbeelding van het bestemmingsplan "Oostelijke binnenstad" (niet onherroepelijk).

9 Het nieuwe planologische regime

Bestemmingsplan "Water"

Op het moment van schrijven van deze analyse wordt de terinzagelegging van het voorontwerp van het nieuwe bestemmingsplan voorbereid. De terinzagelegging is voorzien in november/december 2011.

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

Het oppervlaktewater krijgt in het bestemmingsplan Water enkel de bestemming "Water". In aanvulling op de risicoanalyse planschade d.d. 1 december 2010 wordt in deze analyse ingegaan op:

- het (positief) bestemmen van circa 37 op- en afstapvoorzieningen, deels met aanlegsteiger;
- de nieuwe bestemming 'Waarde - Landschap', waardoor twee woonboten aan de Noordermarkt en twee woonboten aan het Amstelveld worden wegbestemd.

Op- en afstapvoorzieningen

De op- en afstapvoorzieningen liggen verdeeld over het gehele plangebied. In bepaalde gevallen is de functie 'op- en afstapvoorzieningen' (swa-oa) gecombineerd met de bestemming 'steiger' (ste).



Afbeelding 18: voorbeeld van op- en afstapvoorziening aan de Nieuwe Keizersgracht te Amsterdam (NB feitelijke uitvoering kan variëren binnen de planologische mogelijkheden).

In artikel 4 van de planvoorschriften van het nieuwe bestemmingsplan staat, voor zover hier van belang, genoteerd:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

(...)

d. steigers, uitsluitend daar waar op de verbeelding de aanduiding 'steiger' voor komt;

e. aanlegsteigers uitsluitend daar waar op de verbeelding de aanduiding 'aanlegsteiger' voorkomt, inclusief bijbehorende toegangvoorziening;

(...)

p. op- en afstapvoorzieningen, uitsluitend daar waar op de verbeelding de nadere aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstapvoorziening' voor komt;

4.2 Bouwregels

(...)

4.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Op en onder de tot "Water" bestemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden opgericht ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen.

4.2.4 *Maximale bouwhoogte bouwwerken geen gebouw zijnde*

De maximale bouwhoogte bedraagt ten hoogste 2 meter, danwel de ten tijde van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan bestaande hogere bouwhoogte.

(...)

4.2.8 *Op- en afstapvoorzieningen*

De voorzieningen die ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstapvoorziening' zijn toegelaten, bestaan uit maximaal 6 afmeerpalen en een entreeplank van maximaal 0,5m².

4.2.9 *Steigers/aanlegsteigers*

De maximale oppervlakte van een steiger/aanlegsteiger bedraagt het ten tijde van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan bestaande oppervlakte.

4.4 Specifieke gebruiksregels

(...)

4.4.5 *Steigergebruik*

a. Ter plaatse van de aanduiding 'steiger' mag de steiger uitsluitend worden gebruikt als publieke of semi-publieke verblijfsruimte.

(...)

b. Ter plaatse waar op de verbeelding aansluitend aan de aanduiding 'steiger' ook de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstapvoorziening' is opgenomen, mag de betreffende steiger ook gebruikt worden voor het direct en kortdurend van en aan boord laten gaan van personen en/of goederen.

4.4.6 *Afmeren*

a. Ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' mag de aanlegsteiger uitsluitend worden gebruikt voor het afmeren van pleziervaartuigen;

(...)

4.4.7 *Op- en afstapvoorzieningen*

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstapvoorzieningen' mogen de gronden uitsluitend worden gebruikt voor het direct en kortdurend aan en van boord laten gaan van passagiers en/of goederen.

Bestemming 'Waarde - Landschap (dubbelbestemming)'

Op twee locaties, waar op dit moment elk twee woonboten zijn gesitueerd, te weten de Noordermarkt en Amstelveld, komt de nieuwe bestemming 'Waarde - Landschap (dubbelbestemming)' te rusten. Op grond van artikel 8 van de planvoorschriften van het nieuwe bestemmingsplan gelden hiervoor de volgende bepalingen:

8.1 Waarde - Landschap (dubbelbestemming)

a. De gronden aangewezen voor 'Waarde - Landschap' zijn naast de op de verbeelding aangegeven andere bestemming(en) tevens bestemd voor de bescherming en het herstel van doorzichten vanuit straten op het water en vanaf het water op de wal, alsmede voor het herstel van het zicht op het water en vanaf het water op de wal ter plaatse van de bijzonder plekken aan de Noordermarkt, het Amstelveld en de Hermitage;

b. De dubbelbestemming 'Waarde - Landschap' is primair ten opzichte van de bestemming 'Water' en de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'.

8.2 Specifieke gebruiksregels

Op de tot 'Waarde - Landschap' bestemde gronden gelden de volgende specifieke gebruiksregels.

8.2.1 Vervanging

a. Voor zover er op het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan binnen de aanduidingen 'woonschepenligplaats' of 'specifieke vorm van water - ligplaats bedrijfsvaartuig' woonboten of bedrijfsvaartuigen zijn gelegen die gekwalificeerd kunnen worden als 'arken', zoals bedoeld in artikel 1.62, mogen deze arken gehandhaafd blijven.

b. Indien de ark vervangen wordt, mag dat uitsluitend gebeuren door een schip zoals bedoeld in artikel 1.62.

Voor zover er op het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan geen woonboten of bedrijfsvaartuigen zijn gelegen binnen de op de verbeelding als zodanig aangeduide vlakken 'woonschepenligplaats' of 'specifiek vorm van water - bedrijfsvaartuig', geldt dat binnen deze functieaanduidingsvlakken uitsluitend door een schip als bedoeld in artikel 1.62 ligplaats kan worden ingenomen.

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 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.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de nog vigerende bestemming. In het navolgende zullen wij onderzoeken in hoeverre het nieuwe bestemmingsplan een planologisch nadelige ontwikkeling inhoudt voor de wegbestemde woonboten (paragraaf 10.1) en voor de omliggende objecten (paragraaf 10.2).

10.1 Planologische vergelijking 1: gevolgen voor de woonboten

Ter plaatse waar op dit moment vier woonboten liggen (twee bij de Noordermarkt en twee bij Amstelveld) is de bestemming 'Waarde - Landschap (dubbelbestemming)' geprojecteerd. De woonboten passen niet binnen deze bestemming. Ingevolge het overgangsrecht mogen de woonboten wel gehandhaafd blijven en worden vervangen. 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.

Zoals uit het vorenstaande blijkt, komen de betreffende woonbootbewoners niet voor tegemoetkoming in planschade in aanmerking. De rechtsfiguur planschade is een species van de rechtsfiguur nadeelcompensatie. Nadeelcompensatie is het toekennen van schadevergoeding naar aanleiding van het rechtmatig handelen van de overheid. De vraag is of de woonbootbewoners wellicht aanspraak kunnen maken op nadeelcompensatie. Ingevolge de bestemming 'Waarde - Landschap' mogen de bestaande woonboten blijven liggen (overgangsrecht). Indien de gemeente de woonboten wenst te verplaatsen en er alternatieve ligplaatsen beschikbaar zijn, dan biedt artikel 3.2.4 van de Verordening op het binnenwater 2010 (hierna: 'VOB') daar de mogelijkheid

toe. Op grond van dit artikel is de kapitein of schipper dan wel de rechthebbende op een ander vaartuig of object te water verplicht dit naar elders te verplaatsen indien dat naar het oordeel van het College in het belang van ordening, openbare orde, veiligheid of milieu noodzakelijk is. Bij de verplaatsing speelt het 'Beverprotocol, voor de besluitvorming rond en de verplaatsing van woonboten' een rol (hierna: 'Bever-protocol'). Het Bever-protocol geeft een uitgebreid stappenplan weer voor de besluitvorming over en de (eventuele) verplaatsing van woonboten. Er wordt aandacht besteed aan de rechten en plichten van bewoners, ambtenaren en bestuurders. Ook het financiële aspect van verplaatsing (inclusief noodzakelijke vergoedingen) is hierin geregeld. Opdrachtgever heeft aangegeven dat voor onderhavige woonboten een prioriteitenregeling is opgesteld bij toewijzing van alternatieve ligplaatsen. De betreffende woonbootbewoners hebben de eerste keus. Het streven van opdrachtgever is om gelijkwaardige plaatsen aan te bieden. Gezien het vorenstaande bestaat in onze optiek in beginsel geen aanspraak op nadeelcompensatie voor de woonbootbewoners.

10.2 Planologische vergelijking 2: gevolgen voor de omliggende objecten

Bouwmogelijkheden

Onder de vigerende planologische regimes, die uitgebreid staan beschreven in hoofdstuk 8, bestaan - voor zover in casu relevant - de maximale bouwmogelijkheden in elk geval uit bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming. De betreffende maximale bouwhoogten variëren per bestemmingsplan van 2 m tot 3 m (boven waterpeil). Daarnaast zijn in enkele gevallen woonboten toegestaan.

In de nieuwe situatie bestaan de op- en afstapvoorzieningen uit maximaal 6 afmeerpalen en een entreeplank van maximaal 0,5m². De maximaal toegestane oppervlakte van een (reeds bestaande) steiger bedraagt de ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaande oppervlakte. In het nieuwe bestemmingsplan staat geen maximale hoogte van (aanleg)steigers en op- en afstapvoorzieningen genoteerd. De maximale bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde bedraagt volgens de planvoorschriften ten hoogste 2 m (gemeten vanaf waterpeil). Dit is dan ook de maximaal toegestane bouwhoogte van de op- en afstapvoorzieningen en aanlegsteigers. Volgens informatie van de gemeente zal de feitelijke constructie van de op- en afstapvoorzieningen bestaan uit vier of zes afmeerpalen (bij een lengte van 20 m vier palen en een lengte van 40 m zes palen) tegen de kademuur. De middelste twee afmeerpalen steken maximaal 80 cm boven de kademuur uit. Tussen deze twee palen die zich op 2,5 m van elkaar bevinden zit een plank die dient als opstap naar en van de rondvaartboten. De buitenste afmeerpalen steken maximaal 30 cm boven de kademuur uit. Volledigheidshalve merken wij nogmaals op dat voor deze risicoanalyse alleen de planologische en niet de feitelijke situatie van belang is.

Uit het vorenstaande volgt dat er voor wat betreft de bouwmogelijkheden geen planologische wijziging is opgetreden.

Gebruiksmogelijkheden

Voor wat betreft de gebruiksmogelijkheden van de betreffende gronden geldt op grond van de vigerende planologische regimes dat deze voornamelijk uit gebruik voor vaarwater, afwateringskanalen, waterhuishouding, steigers en in enkele gevallen ligplaatsen voor woonboten (Noordermarkt en Amstelveld) bestaan.

In de nieuwe situatie zijn circa 37 op- en afstapvoorzieningen toegestaan, al dan niet in combinatie met een (aanleg)steiger. De op- en afstapvoorzieningen met (aanleg)steiger mogen worden gebruikt voor het direct en kortdurend aan en van boord laten gaan van passagiers en/of goederen. Daarnaast mag de (aanleg)steiger gebruikt worden als publieke of semi-publieke verblijfsruimte. Volgens informatie van de gemeente mogen alleen de huidige reders die een vergunning hebben om dit vervoer te realiseren van de op- en afstapvoorzieningen gebruik maken. In de zomer meren van 09.00 tot 19.00 uur gemiddeld 8 boten per uur aan bij een op- en afstapvoorziening. Het gaat om twee elektrische sloepen, twee museumboten (diesel), twee waterbussen (CNG), een watertaxi (diesel) en een extra boot (diverse brandstoffen, aangenomen diesel). In de winter gaat het om de helft van het aantal boten per uur. Bovendien zijn er in de winter minder uren waarin wordt aangelegd: van 10.00 tot 17.00 uur.

Gezien het vorenstaande zijn de gebruiksmogelijkheden uitgebreid. Immers, afgezien van de reeds planologisch toegestane steigers, zijn er extra mogelijkheden ontstaan om aan- en van boord van een boot te stappen (op- en afstapvoorzieningen) en om op (aanleg)steigers te vertoeven. Bezien dient te worden of deze planologische wijziging een (planologisch) nadeel oplevert voor omwonenden.

Omliggende woonboten

Een aantal van de op- en afstapvoorzieningen is in de directe nabijheid van woonboten gelegen. De woonboten bij Amstelveld en de Noordermarkt liggen aan beide zijden direct naast een op- en afstapvoorziening en ook daar tegenover. Daarnaast zijn aan één kant van de op- en afstapvoorziening ter hoogte van de Realengracht/Tweede Breeuwerstraat woonboten gesitueerd. In de nabijheid van de op- en afstapvoorziening bij de Geldersekafe zijn nog woonboten gepland. Ten slotte zijn tegenover de op- en afstapvoorziening ter hoogte van Prinsengracht 399 woonboten gelegen. In hoofdstuk 7 hebben wij geconcludeerd dat woonboten roerende zaken zijn en om die reden niet voor tegemoetkoming in planschade in aanmerking komen. De planologische wijziging kan voor wat betreft de woonboten dan ook niet tot planologisch nadeel leiden.

Opdrachtgever heeft gevraagd of de eigenaars van de betreffende woonboten in aanmerking komen voor nadeelcompensatie vanwege planologisch nadeel. Ter zake merken wij op dat planologisch nadeel alleen een rol speelt bij planschade. Uit het vorenstaande blijkt dat er geen sprake is van planologisch nadeel. De eigenaars van de woonboten komen dan ook niet voor tegemoetkoming in planschade in aanmerking.

Verder merken wij nog het volgende op. De rechtsfiguur planschade is een species van de rechtsfiguur nadeelcompensatie. Nadeelcompensatie is aan de orde bij rechtmatig overheids-handelen. Met regelmaat komt het voor dat de overheid bij de uitvoering van haar taken ter behartiging van het algemeen belang besluiten neemt of feitelijke handelingen verricht, waardoor burgers of bedrijven onevenredig worden benadeeld. Dit is rechtmatig handelen, waarbij toch een plicht tot schadevergoeding kan ontstaan. Indien er sprake is van een nieuw planologisch regime, zoals in casu het geval is, dient de systematiek van planschade te worden gevolgd. Bekeken moet worden of er mogelijk sprake is van planologisch nadeel en van planschade. In casu is dat niet het geval.

Indien en voor zover de gemeente wenst te weten of de eigenaars van woonboten in tegenstelling tot planschade wel in aanmerking komen voor nadeelcompensatie, kunnen wij binnen het bestek van deze risicoanalyse en in algemene zin het volgende opmerken.

Bij nadeelcompensatie dienen de volgende vragen te worden onderzocht:

- 1) de vraag of de door verzoeker gestelde schade een direct gevolg is van de in het verzoek genoemde schadeoorzaak (causaal verband);
- 2) de omvang van de schade;
- 3) de vraag of deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van verzoeker behoort te blijven (vergoedbaarheid van de schade);
- 4) de vraag of de vergoeding van de schade niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.

Voorafgaand aan de inhoudelijke beoordeling van een nadeelcompensatieverzoek, wordt meestal eerst de vraag naar de voorzienbaarheid (vergoedbaarheid van de schade) beantwoord. Ten aanzien van de in de toekomst geplande woonboten bij de Gelderse kade geldt, dat de ontwikkelingen, zoals die zich thans voordoen, voorzienbaar zijn. Immers, het is nu al bekend dat ter plaatse op- en afstapvoorzieningen zullen worden gerealiseerd. Reeds om deze reden komen de betreffende woonbootbewoners in onze optiek niet voor nadeelcompensatie in aanmerking.

Voor wat betreft de overige - bestaande - woonboten is, er vanuit gaande dat er sprake is van een causaal verband, met name de vraag naar de omvang van de schade relevant. Schade kan bestaan uit vermogensschade en ander nadeel. Meer in het bijzonder gaat het in casu met betrekking tot vermogensschade om de vraag of naar objectieve maatstaven de waarde van de woonboot daalt ten gevolge van de verandering van de omgeving, of potentiële kopers ten gevolge van de verandering van de omgeving een lagere koopprijs zullen betalen. In onze optiek daalt de waarde van de woonboot als zodanig niet vanwege de op- en afstapvoorzieningen. Dit is immers een roerende zaak en derhalve niet plaatsgebonden. Van de ligplaats kan gebruik worden gemaakt door middel van een persoons- en vaartuiggebonden vergunning. Deze behoort dan ook niet tot het vermogen van de woonbooteigenaar, zodat hij/zij hier ook niet in kan worden aangetast. Vervolgens dient de vraag te worden beantwoord of er mogelijk sprake is van ander nadeel: schade in de vorm van de woonbootbewoner in zijn/haar persoon, bijvoorbeeld vanwege derving van woongenot. Uit de jurisprudentie blijkt echter dat deze schade alleen wordt vergoed bij een 'ernstige inbreuk op de persoonlijke levenssfeer'. Daarvan is naar onze mening in onderhavige kwestie geen sprake. Nog afgezien van het feit dat de woonboten in de binnenstad zijn gelegen, met alle mogelijke bestaande hinder - op het water of op de kade - van dien.

Gezien het vorenstaande komen de woonbootbewoners naar onze mening niet in aanmerking voor planschade of voor een andere vorm van nadeelcompensatie.

Omliggende onroerende zaken

Voor wat betreft de overige omliggende objecten, die onroerend zijn, spelen de aspecten privacy en geluid een rol bij de beoordeling van het planologisch nadeel.

Vooraf merken wij op dat in circa 24 gevallen de op- en afstapvoorzieningen, al dan niet in combinatie met een steiger, reeds in gebruik waren. Deze feitelijk strijdige situaties worden thans conserverend bestemd. Uit de jurisprudentie blijkt dat, onder meer afhankelijk van de vraag of verzoeker heeft opgetreden tegen de illegale situatie, in het algemeen geldt, dat indien sprake is van een bestaande, niet binnen het voorheen geldende bestemmingsplan passende bebouwing, terwijl nadien die bebouwing alsnog wordt ingepast in een nieuw bestemmingsplan, de bepalingen van het nieuwe bestemmingsplan geen basis vormen voor de toekenning van een schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro. De planschade wordt in dat geval niet geacht voort te vloeien uit de

bepaling van het nieuwe plan, doch uit de eerdere, mogelijk illegale bouw. Dit geldt eveneens voor legalisering achteraf van gebruik in strijd met de bepalingen van een bestemmingsplan.

Ten aanzien van de aspecten 'geluid' en 'privacy' merken wij het volgende op. Vanwege de regelmatig aanmerende en wegvarende boten kan extra geluidsoverlast ontstaan. In de eerste plaats vanwege het eventuele motorgeluid van de boten zelf, maar ook vanwege menselijk stemgeluid van in- en uitstappende en wachtende passagiers. Daarnaast is het mogelijk dat in- en uitstappende en wachtende passagiers inkijken in de omliggende woningen. Echter, gezien de binnenstedelijke ligging van het plangebied, dienen omwonenden reeds rekening te houden met een bepaalde mate van geluidhinder, bijvoorbeeld van verkeer (auto's en boten) en van passerende voetgangers, fietsers of bootpassagiers. Ditzelfde geldt voor eventuele inbreuk op de privacy. Daarbij komt dat mensen onder de vigerende planologische regimes reeds op de kade of eventuele steigers kunnen verblijven en in veel gevallen ook in- en uit een boot op de kade kunnen stappen, zij het dat dit minder frequent zal zijn, dan in de nieuwe situatie het geval is. Daarnaast kunnen in veel gevallen pleziervaartuigen (voor langere tijd) aan de kade worden aangemeerd, met de eventuele hinder vanwege - onder meer - inkijk van dien. Bovendien bevinden zich tussen de woningen en de op- en afstapvoorzieningen in veel gevallen geparkeerde auto's en/of andere obstakels. Gezien het vorenstaande leveren de nieuwe gebruiksmogelijkheden in onze optiek geen planologisch nadeel op. In elk geval is de eventuele extra geluidhinder of verminderde privacy niet zodanig dat deze zich laat vertalen in een planologische verslechtering. Daarbij merken wij op dat eventuele hinder vanwege "asociaal gedrag" een kwestie van openbare orde en niet van ruimtelijke ordening is, zodat deze hinder buiten het beoordelingskader van deze risicoanalyse valt.

Ten slotte merken wij op dat niet valt uit te sluiten dat de op- en afstapvoorzieningen in bepaalde gevallen een planologisch voordeel kunnen opleveren, bijvoorbeeld voor in de nabijheid gelegen winkels, hotels of horecavoorzieningen.

10.3 Conclusie

Uit het vorenstaande volgt dat de in het nieuwe bestemmingsplan mogelijk geworden bestemming 'Waarde - Landschap (dubbelbestemming) geen planologisch nadeel oplevert voor de ter plaatse gesitueerde woonboten, omdat dit roerende zaken zijn. Ditzelfde geldt voor de in het nieuwe bestemmingsplan mogelijk geworden op- en afstapvoorzieningen, al dan niet in combinatie met een steiger. Evenmin bestaat de verwachting dat de woonbootbewoners aanspraak kunnen maken op een andere vorm van nadeelcompensatie.

Voor wat betreft de overige omliggende objecten, die onroerend zijn, zijn wij van oordeel dat vanwege de mogelijk geworden op- en afstapvoorzieningen, al dan niet in combinatie met een steiger, in vergelijking met de bestaande planologische mogelijkheden geen planologisch nadeel zal optreden.

11 Eindoordeel

Al met al verwachten wij dat de beoogde ontwikkelingen geen planologisch nadeel en daardoor geen planschade zal opleveren voor de objecten die liggen binnen de invloedssfeer van het plangebied.

Deventer, 24 oktober 2011

Ingenieursbureau Oranjewoud BV
Vastgoed

mr. J.A. Zijlstra