

RISICOANALYSE PLANSCHADE

met betrekking tot het project “Fietsenstalling
Lijnbaansgracht” in de gemeente
Amsterdam.

Opdracht
Datum
Adviseur
Referentie

3635580
januari 2017
mr. drs. C.M.L. van der Lee KRMT
2016-04 indirecte planschade

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Opdracht.....	3
1.2	Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen	3
2	WETGEVING EN JURISPRUDENTIE	4
2.1	Wet ruimtelijke ordening	4
2.2	Actualiteiten rechtspraak	5
3	PLANGEBIED.....	6
4	VIGERENDE PLANOLOGIE.....	8
5	NIEUWE PLANOLOGIE	10
6	PLANOLOGISCHE VERGELIJKING	12
7	CONCLUSIE.....	14

1 INLEIDING

1.1 Opdracht

De gemeente Amsterdam, nader te noemen: “opdrachtgever”, heeft de SAOZ te Rotterdam opdracht gegeven om een risicoanalyse planschade op te stellen met betrekking tot het project “Fietsenstalling Lijnbaansgracht”. Het project bestaat uit het realiseren van een fietsenstalling ter plaatse van de Lijnbaansgracht, gelegen nabij het Leidseplein. De Lijnbaansgracht zal voor dit doel worden overkluisd.

1.2 Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen

Bij het opstellen van deze risicoanalyse planschade hebben wij de volgende stukken gebruikt:

- Vigerende bestemmingsplan “Water”;
- Concept bestemmingsplan “Fietsenstalling Lijnbaansgracht t.h.v nr. 234A”;
- Artist impression van de fietsenstalling.

Door ons zijn ook de volgende bronnen geraadpleegd:

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

2 WETGEVING EN JURISPRUDENTIE

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

2.1 Wet ruimtelijke ordening

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

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

Artikel 6.2 heeft betrekking op het normale maatschappelijke risico:

Lid 1: Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager.

Lid 2: In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager:

- Van schade in de vorm van een inkomensderving, een gedeelte gelijk aan twee procent van het inkomen onmiddellijk voor het ontstaan van de schade;
- Van schade in de vorm van een vermindering van de waarde van een onroerende zaak, een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade, tenzij de vermindering het gevolg is van de bestemming van de tot de onroerende zaak behorende grond of van op de onroerende zaak betrekking hebbende regels als bedoeld in [artikel 3.1](#).

2.2 Actualiteiten rechtspraak

Aan de hand van rechterlijke uitspraken wordt de betekenis van de wetsartikelen die betrekking hebben op de tegemoetkoming in de planschade verder ingevuld. Wij houden de jurisprudentie wekelijks bij en wij leiden daaruit een juridisch kader af, waarbinnen de planologische vergelijking moet passen. De voor de risicoanalyse planschade belangrijkste criteria zijn:

- Bij de planologische vergelijking dient uit te worden gegaan van de maximale invulling van het “oude” en het nieuwe bestemmingsplan. Niet de oude en nieuwe feitelijke situatie van belang, maar dat wat op grond van de planologische regimes maximaal kon/kan worden gerealiseerd (bijv. ABRS 22 oktober 2014, gemeente Oss, zaaknummer 201310877/1/A1);
- Bij indirecte planschade worden situaties die ontstaan zijn vanuit het overgangsrecht, in beginsel buiten beschouwing gelaten. (Bijv. ABRS 28 maart 2007, Het Bildt, zaaknummer 200607004/1);
- De schade ontstaat op het moment dat de nieuwe maatregel in werking treedt. (Bijv. ABRS 10 november 2010, gemeente Son en Breugel, zaaknummer 201004620/1/H2);
- Planologische nadelen kunnen (geheel of gedeeltelijk) worden gecompenseerd met planologische voordelen die voortvloeien uit hetzelfde planologische regime (bijv. ABRS, 20 december 2006, Hogeveen, zaaknummer 200602817/1; ABRS 30 mei 2007, Valkenswaard, zaaknummer 200609350/1; ABRS 4 februari 2009, Nederweert, zaaknummer 200801775/1; ABRS 18 januari 2012, gemeente Schijndel, zaaknummer 201105634/1/H2);
- De actieve risicoaanvaarding dient te worden bepaald aan de hand van hetgeen een belanghebbende ten tijde van de aankoop van zijn woning kon weten (bijv. ABRS 29 februari 2012, gemeente Eijsden-Margraten, zaaknummer 201107348/1/A2 en ABRS 30 april 2014, gemeente Harderwijk, zaaknummer 201305155/1/A2);
- De actieve risicoaanvaarding moet worden gebaseerd op door de overheid openbaar gemaakte beleidsinformatie (bijv. ABRS 11 april 2012, Neerijnen, zaaknummer 201108251/1/A2 en ABRS 26 november 2014, Franekeradeel, zaaknummer 201400053/1/A2).

3 PLANGEBIED

Het plangebied betreft het doodlopende gedeelte van de Lijnbaansgracht, gelegen in het centrum van Amsterdam. Een deel van het plangebied is al in gebruik als fietsenstalling; daartoe is aan de Lijnbaansgracht een vaartuig afgemeerd (aangepijld op de foto).



Het plangebied wordt omgeven door stapelwoningen, commerciële opstallen en opstallen met een maatschappelijke functie aan de Lijnbaansgracht, de Leidsegracht en de Marnixstraat.



4 VIGERENDE PLANOLOGIE

Het geldende planologische regime vormt de basis voor onze planologische vergelijking. Volgens de door opdrachtgever verstrekte informatie geldt voor het plangebied het bestemmingsplan "Water". Het plangebied heeft de bestemming "Water".



Figuur: fragment verbeelding vigerend bestemmingsplan

Bestemming

De voor 'Water' aangewezen gronden aan de Lijnbaansgracht zijn, gelet op de aldaar op de verbeelding opgenomen functieaanduidingen, bestemd voor:

- waterberging, waterwegen, de waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden;
- verkeersdoeleinden alsmede voorzieningen voor het railverkeer, uitsluitend daar waar op de verbeelding de aanduiding 'brug' voor komt;
- voorzieningen ten behoeve van ondergrondse warmte- en koudeopslag;

- boven het water gebouwde delen van gebouwen, uitsluitend daar waar op de verbeelding de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouw' voorkomt;
- tijdelijke (bouw)werken ten behoeve van walkantvernieuwing;
- ongebouwde afmeerplaatsen voor pleziervaartuigen.

Bouwbepalingen:

Op en onder de tot 'Water' bestemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden opgericht ten dienste van de bestemming, met een maximale bouwhoogte van ten hoogste 2 meter, dan wel de ten tijde van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan bestaande hogere bouwhoogte. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' geldt dat de maximale bouwhoogte voor bruggen de ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaande bouwhoogte bedraagt.

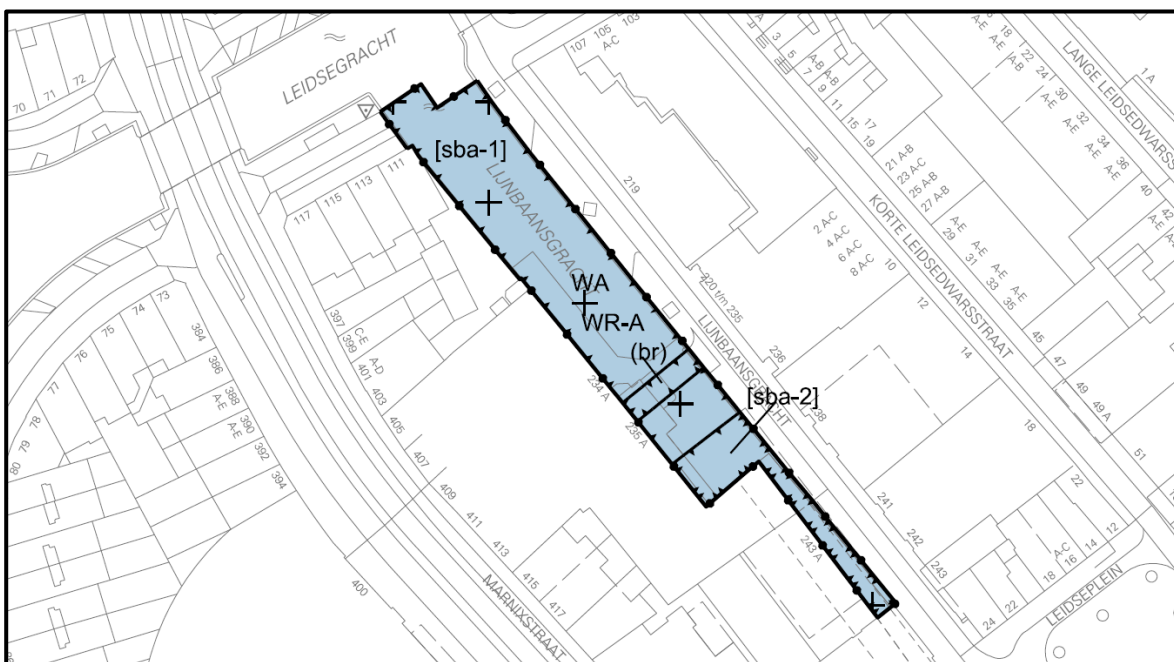
Gebruiksbevestigingen:

Specifiek voor de Lijnbaansgracht geldt als (enige) gebruiksbevestiging dat het gebruik van de tot 'Water' bestemde gronden ten behoeve van evenementen en daarbij behorende noodzakelijke bouwwerken is toegestaan, met inachtneming van andere gemeentelijke regelgeving.

Blijkens informatie van opdrachtgever is het bestaande fietsponton aanwezig op basis van een tijdelijke omgevingsvergunning welke is verleend in afwijking van het vigerende bestemmingsplan. Gelet op de tijdelijkheid van de omgevingsvergunning nemen wij deze niet mee in de beoordeling.

5 NIEUWE PLANOLOGIE

Op het moment dat deze risicoanalyse wordt uitgebracht, is het nieuwe planologische regime nog niet in werking getreden. De ontwikkeling, bestaande uit het mogelijk maken van een overkluizing met daarop een fietsenstalling van maximaal 508 plaatsen, wordt mogelijk gemaakt door een het bestemmingsplan “Fietsenstalling Lijnbaansgracht t.h.v nr. 234A.”, dat zich in conceptfase bevindt.



Figuur: verbeelding concept bestemmingsplan

Het plangebied krijgt de bestemming “water” met ter plaatse van de geprojecteerde fietsenstalling de aanduiding “[sba-1]”. Op grond van deze aanduiding worden de gronden naast water tevens bestemd voor langzaam verkeersdoeleinden en overkluizingen ten behoeve van fietsenstalling. De maximale bouwhoogte voor overkluizingen bedraagt maximaal 1 meter, met dien verstande dat de bovenzijde van de overkluizing niet hoger dan 0,3 meter boven het maaiveld van de aangrenzende openbare ruimte wordt gebouwd. Dit betekent, dat de overkluizing grotendeels “verdiept” wordt aangelegd ten opzichte van de kade. De hoogte van fietsenrekken bedraagt maximaal 2 meter, met dien verstande dat de fietsenrekken enkellaags worden uitgevoerd en er maximaal 508 fietsparkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd. De hoogte van trappen, hekwerken en andere voorzieningen voor de fietsenstalling bedraagt maximaal 3 meter.

Blijkens de “artist impression” verdwijnt de huidige fietsenstalling op het thans aangemeerde vaartuig.



6 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING

In deze risicoanalyse planschade beoordelen wij de mogelijk te verwachten indirecte planschade. Deze schade doet zich voor indien in de omgeving van objecten van derden ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van die objecten.

Of sprake is van een nadelige wijziging van één of meer aspecten, wordt bepaald aan de hand van een planologische vergelijking. Daarbij is niet de feitelijke verandering van belang, maar hetgeen op grond van de huidige en nieuwe planologie maximaal kan worden gerealiseerd.

In essentie zal het gedachte planologische regime het mogelijk maken, dat over de Lijnbaansgracht een overkluizing wordt aangebracht waarop 508 fietsparkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd. Het huidige planologische regime staat langs de Lijnbaansgracht geen overkluizingen of overbouwingen toe. In dit opzicht is sprake van een verruiming van planologische mogelijkheden. Langs de Lijnbaansgracht mogen wel pleziervaartuigen worden afgemeerd.

Uitgangspunt van deze risicoanalyse is dat de bestemming “Water” zich qua gebruik eveneens verzet tegen de realisering van de overkluizing, nu het een bouwwerk ten behoeve van verkeersdoeleinden betreft dat niet in overeenstemming is met de bestemming “water”.

Ten aanzien van **bebouwingsgerelateerde** aspecten zoals uitzicht en bezonning merken wij op, dat de overkluizing niet meer dan 30 centimeter boven het maaiveld mag uitkomen en daardoor in kwantitatieve zin geen nadeel veroorzaakt. In kwalitatieve zin zou gesteld kunnen worden dat het zicht op water wijzigt in zicht op een fietsenstalling, doch dienaangaande merken wij op dat indien de kade wordt gebruikt voor het afmeren van pleziervaartuigen (waarvan de hoogte overigens onbepaald is) evenmin zicht op water bestaat.

Wat betreft de **gebruiksgerelateerde** aspecten zoals privacy, geluid en verkeersaantrekkende werking is de nieuwe bestemming van het gebied (“fietsenstalling”) intensiever dan de huidige bestemming (“water”), hetgeen voor omwonenden kan leiden

tot een toename van hieraan inherente gevolge van hinder. Voorts leidt de ontwikkeling op “micro-niveau” tot een zekere wijziging van de omgevingskarakteristiek.

Alles overwegende menen wij echter dat het daaraan verbonden planschaderisico minimaal is. Daartoe overwegen wij, dat het gebied in de huidige situatie al zeer intensief gebruikt wordt voor bezoekers van de binnenstad, in het bijzonder mensen die als bestemming het Leidseplein en/of de Melkweg hebben. Daarbij komt, dat de in de omgeving gesitueerde woonobjecten op enige afstand van de gedachte overkluizing zijn gelegen of – aan de Lijnbaansgracht – louter op de verdiepingen, waardoor de onderlinge visuele relatie niet sterk is en van een inbreuk op de privacy geen sprake is. Specifiek ten aanzien van de ten zuidwesten gelegen woonobjecten (bijvoorbeeld die aan de Marnixstraat) geldt voorts, dat op de tussengelegen gronden in planologisch opzicht bebouwing mogelijk is die de overkluizing geheel aan het oog onttrekt.

Aangezien bij de beoordeling in het kader van artikel 6.1 Wro alleen de ruimtelijk relevante gevolgen van een maatregel mogen worden betrokken, kunnen zaken als excessieve geluidsoverlast of ander normafwijkend gedrag niet in de beoordeling worden betrokken.

Afgezet tegen de huidige gebruiksintensiteit levert de voorgestane maatregel derhalve weliswaar een intensivering van het gebruik op, doch naar onze inschatting niet in een dusdanige mate dat omliggende objecten daarvan nadeel ondervinden, althans zeker niet in een mate die het maatschappelijk risico overstijgt.

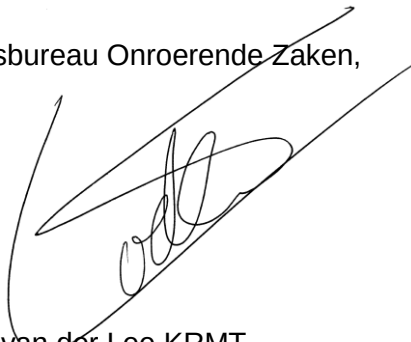
Gelet op deze conclusie komen wij niet toe aan een taxatie. Evenmin komen wij toe aan beschouwingen omtrent de voorzienbaarheid van de ontwikkeling. Het planschaderisico van het project stellen wij op **“NIHIL”**.

7 CONCLUSIE

De op basis van artikel 6.1 Wro maximaal te vergoeden indirecte planschade taxeren wij op:

NIHIL

Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken,



mr. drs. C.M.L. van der Lee KRMT
Directeur.