

Ruimtelijke onderbouwing en planschadebeoordeling behorende bij concept omgevingsvergunning vervanging woonschip locatie Prins Hendrikkade 510-c

Dossier kenmerk:	Z2023-C005400
Datum:	22-09-2023
Opdrachtgever:	Dhr. W.A. van Hattem, ligplaatsvergunninghouder Prins Hendrikkade 510-c
Trefwoorden:	Ruimtelijke onderbouwing, planschade, vervangen woonschip, Oosterdok
Beknopte inhoud:	In deze ruimtelijke onderbouwing en planschaderisico analyse wordt beoordeeld of het wijzigen van de situatie ten behoeve van de vervanging van huidig woonschip 'Hendrik' van het type Katwijker, door historisch woonschip 'RISICO' van het type Wad- en Sontvaarder op de locatie Prins Hendrikkade 510-c de toets van de goede ruimtelijke ordening kan doorstaan en kan leiden tot reële planschade. De conclusie is dat de vervanging niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening en er geen reële kans is op planschade.

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	3
2.	Huidige situatie	3
3.	Vigerende bestemmin plangebied	5
	3.1 Bootrichtlijnen 2014	5
	3.1.1 Relevante begripsomschrijving	5
	3.1.2 Vervangen door historische boten	5
	3.1.3 Geldende maatvoering bij vervanging	5
4	Vervangingsplan	6
5	Ruimtelijke onderbouwing	7
	5.1 Beoordeling Commissie Ruimtelijke Kwaliteit	7
6	Planschadebeoordeling	8
	6.1 Schadefactoren omwonenden	8
	6.1.1 Vermindering van uitzicht	8
	6.1.2 Vermindering van bezonning	8
	6.1.3 Aantasting privacy	8
	6.1.4 Aantasting van de veiligheid	8
	6.2 Schadefactoren overige gebruikers Oosterdok	8
	6.2.1 Belemmering doorvaart	8
	6.2.2 Belemmering afmeer mogelijkheid	9
7	Conclusie en advies	9

1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing en planschade beoordeling wordt uitgevoerd naar aanleiding van het verzoek tot de vervanging van een woonschip op de locatie Prins Hendrikkade 510-c (hierna te noemen: locatie). Initiatiefnemer van de wijziging is de huidige houder van de ligplaatsvergunning op de locatie, Dhr W.A. van Hattem. Het betreft de vervanging van het huidige woonschip 'Hendrik' van het type Katwijker, door het historisch woonschip 'RISICO' van het type Wad- en Sontvaarder (hierna te noemen: project).

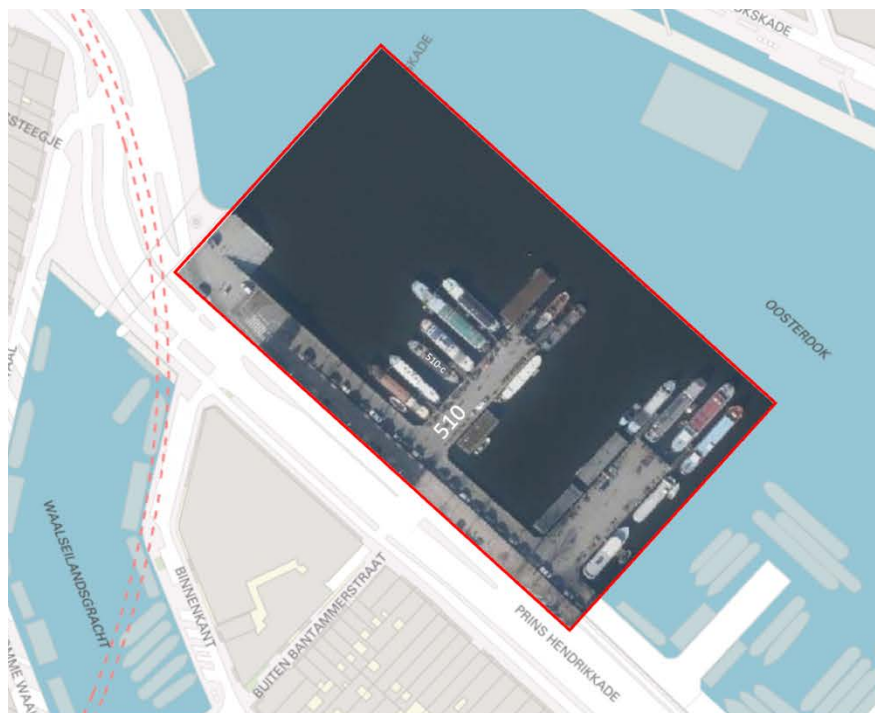


De locatie van het project, Prins Hendrikkade 510-c (hierna te noemen: plangebied), is gelegen binnen de vigerende bestemmingsplannen 'Oosterdok west' en 'Drijvende bouwwerken' en is gesitueerd op gronden met de bestemming 'Water'. Tevens zijn de gronden voorzien van de functieaanduiding 'Specifieke vorm van water – 1'. Het project is in strijd met artikel 5.1.2, lid a t/m c, onder 2 van de bouw- en gebruiks-bepalingen van het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken', in samenhang met artikel 8, lid 1, onder a, van de Bootrichtlijnen 2014.

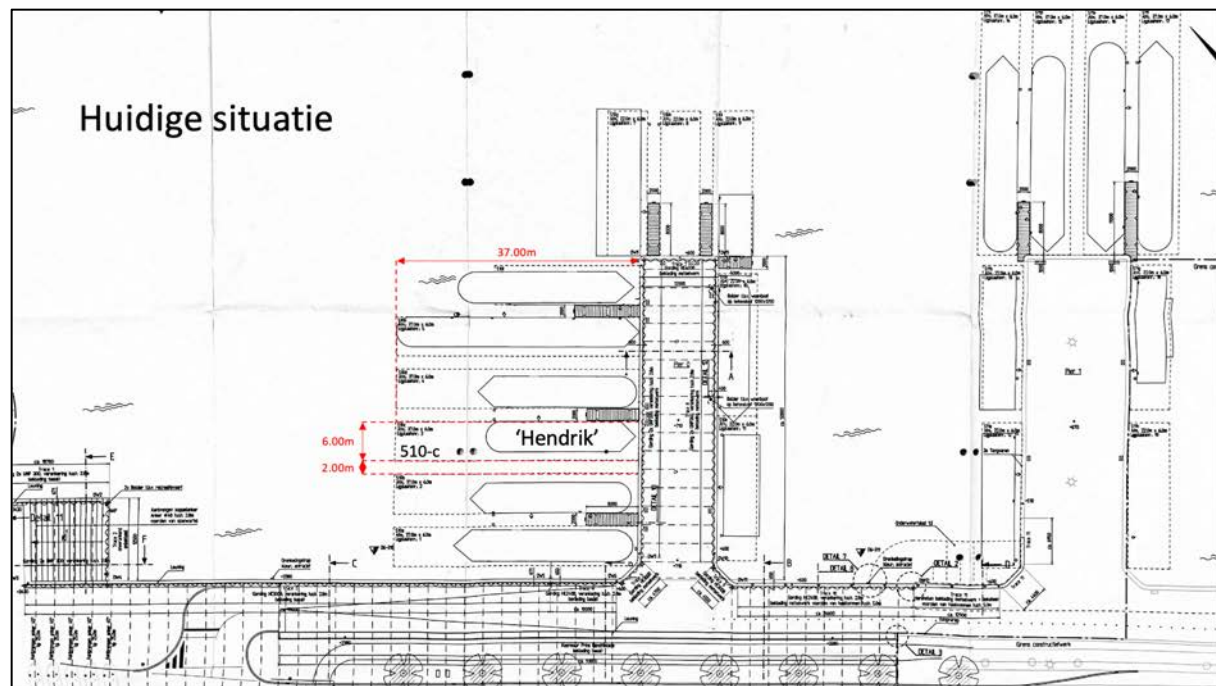
Om af te wijken van het bestemmingsplan zal worden voorzien in een gedegen ruimtelijke onderbouwing ex artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3, van de Wabo, inclusief planschade beoordeling.

2. Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in het westelijk deel van het Oosterdok; het voormalig (zee)havengebied in het hart van de historische binnenstad van Amsterdam. De ligplaats bevindt zich in een gebied dat is aangewezen tot rijksbeschermd stadsgezicht. Het huidige schip op deze locatie betreft het woonschip 'Hendrik' van het type Katwijker, gebouwd door de Gebr. Boot te Leiderdorp in 1906.



Het schip heeft de volgende afmetingen: l 22,30m x b 4,30m x h 2,80m. Het schip ligt – evenals omliggende schepen – haaks op de kade afgemeerd aan een vingersteiger. Toegang tot het schip is via de steiger. De kade betreft een historische pier welke verlaagd en haaks gelegen is ten opzichte van de Prins Hendrikkade. De pier is via een talud vanaf de Prins Hendrikkade te bereiken uitsluitend voor bestemmingsverkeer. Op de pier is geen doorgaand verkeer. Met betrekking tot de scheepvaart is er doorgaande vaarroute langs de Oosterdokskade van- en naar het Open Havenfront en de Waalseilandgracht. De vaarroute is op ruime afstand van de ligplaats gelegen.



3. Vigerende bestemming plangebied

Het project bevindt zich in een gebied waar de bestemmingsplannen 'Oosterdok west' en 'Drijvende bouwwerken' van kracht zijn. De gronden ter plaatse van het plangebied zijn bestemd tot 'Water' en hebben een nadere functieaanduiding 'Specifieke vorm van water – 1'. De geldende waterbeleidsregels voor dit gebied zijn de 'Bootrichtlijnen 2014'.

3.1 Bootrichtlijnen 2014

3.1.1. Relevante begripsomschrijvingen

Schip: boot met een scheepsromp, gekenmerkt door hoogteverschillen van de opbouw over de gehele lengte van het schip dat herkenbaar is als een van origine varend schip en dat, naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken, zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast en zwaarden.

Historisch schip: een boot, die van algemeen belang is wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde, die door het dagelijks bestuur als zodanig is aangewezen. De bepalingen voor de categorie boten zijn eveneens van toepassing op de desbetreffende categorie historische boten voor zover niet anders is vermeld.

Onder het vervangen van een boot wordt verstaan: het verwijderen van een bestaande boot en het op dezelfde plek afmeren van een andere boot;

3.1.2 Vervangen door historische boten

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit adviseert het dagelijks bestuur of een vervangende boot op grond van de criteria uit het besluit "Beoordelingscriteria historische boten" als historisch is aan te merken.

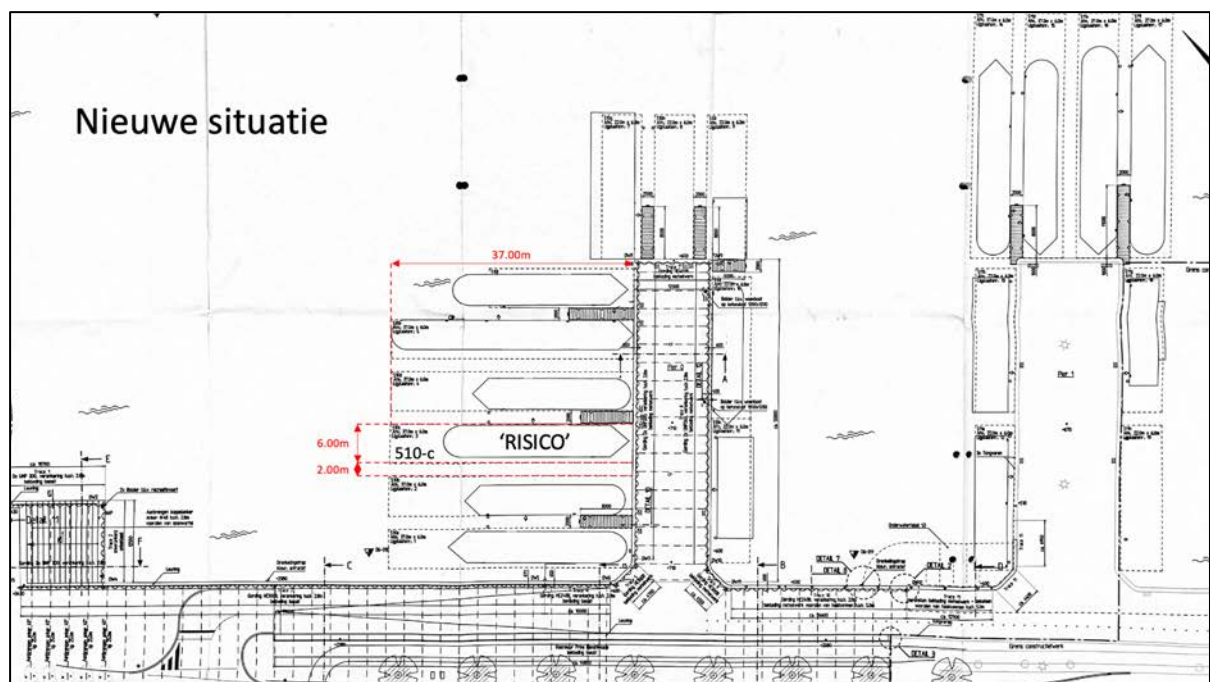
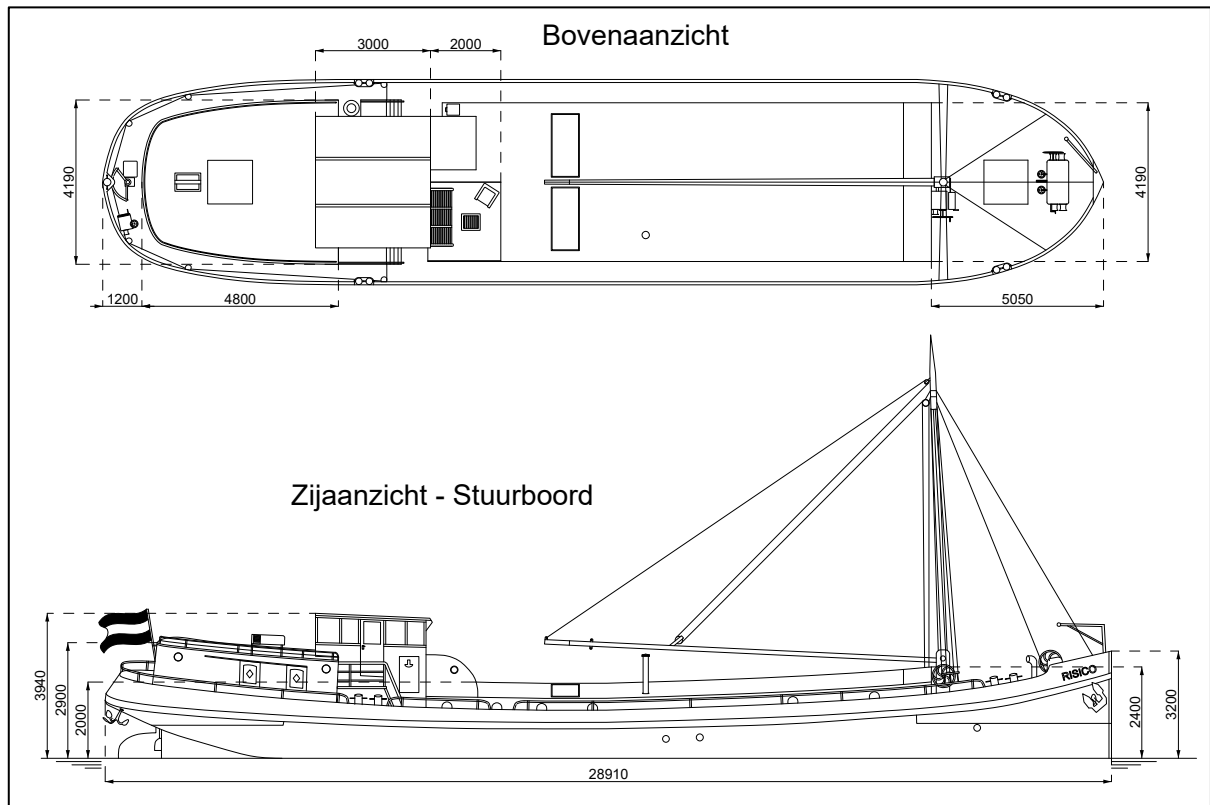
3.1.3 Geldende maatvoering bij vervanging

De maximale maten voor een vervangende of te verbouwen schip zijn: l:25,00m x b:5,00m x h:2,00m

In afwijking van deze maten kan vergunning worden verleend voor vervanging van een boot door een schip, vaartuig of ark als dit als historisch is aangemerkt. De maximale maten die in het geval van een vervangend historisch schip gelden zijn: l:30,00m x b:5,30m x h:2,50m. In afwijking van de bepaalde hoogtemaat geldt dat een stuurhut van een boot vallend onder de categorie schip maximaal 3,80 meter hoog mag zijn gemeten vanaf de waterlijn. De stuurhut moet rondom van glas zijn voorzien.

4. Vervangingsplan

Het betreft de vervanging van het huidige woonschip 'Hendrik' door het historisch woonschip 'RISICO' van het type Wad- en Sontvaarder, gebouwd door de scheepswerf Boerema te Martenshoek in 1916. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) oordeelt dat het schip over ruim voldoende kwaliteit en historische waarde beschikt en heeft derhalve een positief advies afgegeven. Daarbij kan het volgens de CRK worden beschouwd als een aanwinst voor Amsterdam vanwege het niet veel voorkomend type en de goede staat waarin het schip verkeert. Het schip heeft de maximale afmetingen: l 28,90m x b 5,39m x h 3,94m.



5. Ruimtelijke onderbouwing

Het project is strijdig met artikel 5.1.2, lid a t/m c, onder 2 van de bouw- en gebruiksbepalingen van het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken', in samenhang met artikel 8, lid 1, onder a, van de Bootrichtlijnen 2014 met betrekking tot de overschrijding van de maximale toegestane maatvoering in breedte en hoogte. Het is mogelijk om af te wijken van de bepalingen van het bestemmingsplan als de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat ex artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3, van de Wabo.

Het schip overschrijdt de maximaal toegestane breedtemaat met 9 cm. Het betreft hier de breedte over alles, inclusief het berghout. Ondanks de overschrijding wordt ruim voldoende afstand behouden tot naburige ligplaatsen en blijft de minimale vereiste afstand van 2,00m gewaarborgd. Omdat het schip haaks is gelegen op de kade, geflankeerd door andere woonschepen is er door de overschrijding van de breedte geen sprake van belemmering van de vaarweg.

De maximaal toegestane hoogtemaat van de stuurhut wordt overschreden met 14cm. De stuurhut is van ondergeschikte aard en komt in aanmerking voor afwijking van de hoogtemaat op grond van artikel 4, lid 4 van bijlage II Bor. Overige elementen die de hoogtemaat overschrijden zoals boeg, davit en mast zijn eveneens ondergeschikt en zijn kenmerkend voor het scheepskarakter van dit type schip. De maximale hoogte van het schip is vergelijkbaar met die van omliggende schepen.

5.1. Beoordeling Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Het plangebied is gelegen in het westelijk deel van het Oosterdok; het voormalig (zee)havengebied in het hart van de historische binnenstad van Amsterdam. De ligplaats bevindt zich in een gebied dat is aangewezen tot rijksbeschermd stadsgezicht. Door het vervangen van de huidige boot door het historische woonschip 'RISICO' worden de cultuurhistorische waarden van dit beschermd stadsgezicht versterkt.



Het historisch woonschip 'RISICO' van het type Wad- en Sontvaarder is in uitzonderlijk originele staat. Dit houdt in dat de kenmerkende verhoudingen tussen lengte- en hoogtematen met inbegrip van de hoogte en de zeeg, maar ook voor de daarmee samenhangende maten van de opbouw zoals bijvoorbeeld de maatvoering van stuurhut, roef, achter- en voordek behouden zijn. Aan het schip zijn sinds de bouw in 1916 geen structurele aanpassingen gedaan. Volgens de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit kan het schip worden beschouwd als een aanwinst voor Amsterdam vanwege het niet veel voorkomend type en de goede staat waarin het schip verkeert.

Het overschrijden van de maximaal toegestane maten heeft geen onevenredige nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied;

6. Planschadebeoordeling

Het project is strijdig met de maximale toegestane maten opgenomen in het – binnen het projectgebied – geldende bestemmingsplan, in samenhang met de Bootrichtlijnen 2014. In het navolgende wordt beoordeeld of deze overschrijding tot een verslechtering leiden voor belanghebbenden, in acht nemende dat een formele planschaderegeling ex artikel 6.1 Wro beperkt zich tot de vergoeding van schade in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak en een woonschip niet als zodanig wordt gekwalificeerd in de zin van artikel 3:3, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek.

6.1 Schadefactoren omwonenden

Of het wijzigen van de situatie daadwerkelijk tot een verslechtering leidt voor belanghebbenden, wordt onder meer beoordeeld op grond van de mate waarin het woongenot vermindert. Als belanghebbenden worden beschouwd de eigenaren/bewoners van de omliggende woonschepen in de directe nabijheid van het plangebied, te weten de schepen/bouwwerken afgemeerd aan 'pier O' met het adres Prins Hendrikkade 510. De factoren die hierbij worden beschouwd zijn: vermindering van uitzicht, vermindering van bezonning, aantasting van privacy en veiligheid.

6.1.1 Vermindering van uitzicht

De maximale maten die worden overschreden betreffen ondergeschikte elementen van het bouwwerk (stuurhut) en enkele elementen die kenmerkend zijn voor het scheepskarakter van dit type schip (berghout, boeg, davits, masten); Eventuele onderbreking van zichtlijnen zal zich beperken tot deze ondergeschikte elementen. Daarnaast is de mate waarin de maximale maten worden overschreden in verhouding met de omliggende schepen. Er is geen sprake van verslechtering.

6.1.2 Vermindering van bezonning

De afstand tussen de omliggende woonschepen blijft gewaarborgd op een minimale 2,00 m hetgeen relevante schaduwwerking voorkomt.

6.1.3 Aantasting privacy

De wijziging voorziet niet in een uitbreiding van functies die een aantasting van de privacy tot gevolg hebben. Ook worden er geen nieuwe functies mogelijk gemaakt die gevolgen hebben voor de privacy van omwonenden.

6.1.4. Aantasting van de veiligheid

Het schip ligt – evenals omliggende schepen – haaks op de kade afgemeerd aan een vingerstijger. Elke stijger vormt een gedeelde toegang tot 2 ligplaatsen. Het schip deelt de stijger met ligplaats Prins Hendrikkade 510-d. Toegang tot de schepen wordt door het project niet beïnvloed met ongewijzigd vrije toegang tot zowel stijger als kade. In de nieuwe situatie wordt eveneens een minimale afstand van 2,00 meter tot de omliggende woonschepen gewaarborgd.

6.2 Schadefactoren overige gebruikers Oosterdok

Het plangebied bevindt zich in het westelijk deel van het Oosterdok. Het Oosterdok is een belangrijke doorgaande vaarroute voor zowel pleziervaart als rondvaartboten. Aan de Oosterdokskade ter hoogte van het plangebied is er voor rondvaartboten de mogelijkheid om af te meren. In hoeverre de wijziging leidt tot verslechtering van deze niet-woonfuncties wordt beoordeeld aan de hand van eventuele belemmering van de doorvaart- of afmeer mogelijkheden.

6.2.1 Belemmering doorvaart

Doorvaart in de omgeving van het plangebied vindt plaats primair aan de noordzijde van het Oosterdok langs de Oosterdokskade van- en naar het Open Havenfront en de Waalseilandgracht. De vaarroute ligt op ruime afstand van de project locatie. De wijzigingen hebben geen belemmering van de doorgaande scheepvaart tot gevolg.

6.2.2 Belemmering afmeer mogelijkheid

Afmeer mogelijkheden voor zowel pleziervaart als rondvaart in het Oosterdok bevinden zich op ruime afstand van het plangebied. De wijzigingen hebben geen belemmering van de afmeer mogelijkheden tot gevolg.



7. Conclusie

Het overschrijden van de maximaal toegestane maten is niet in strijd met de eisen van een goede ruimtelijke ordening, noch heeft het onevenredige nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied. Voor omwonende en overige gebruikers van het Oosterdok is er geen sprake van planologisch nadeel.