

woensdag 11 oktober 2023

Ruimtelijke onderbouwing & planschade- risicoanalyse, versie Definitief

Prins Hendrikkade 510 K

Betreft : Vervanging woonboot Liberty door woonboot de Oude Strijd

Ligplaats : Prins Hendrikkade 510 K, Oosterdok Amsterdam

OLO : 7550477

1. Ruimtelijke onderbouwing

a. Aanleiding

De beoogde ligplaats voor woonboot de Oude Strijd aan de Prins Hendrikkade 510 K valt onder het Bestemmingsplan Oosterdok West, vastgesteld d.d. 11 juni 2013. Tevens geldt ter plaatse het paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken, vastgesteld d.d. 18 september 2019 en de Bootrichtlijnen Stadsdeel Centrum 2014.

De beoogde woonboot is strijdig met de Bootrichtlijnen Stadsdeel Centrum 2014 en het Bestemmingsplan Oosterdok West op onderdelen:

- Het woonschip de Oude Strijd heeft een lengte van 24,03 meter. Afgemeerd aan de vingerpier ter plaatse, rekening houdend met de afstand tot de achterliggende woonboot (aan te houden afstand 2 meter conform de Bootrichtlijnen 2014 van het Stadsdeel Centrum) zal de woonboot het aanduidingsvlak “specifieke vorm van water - 1” aan de buitenzijde in de richting van het IJ overschrijden met 2,31 meter. Dit is strijdig met artikel 6.1, c van het bestemmingsplan Oosterdok West.
- De maximaal toegestane bouwhoogte van 2,5 meter wordt overschreden door de stuurhut, lichtmast voor en de davit op het achterdek (Bootrichtlijnen 2014, Paragraaf 3, Artikel 8, 1a)

In afwijking van artikel 8, eerste lid, onder a, kan op grond van artikel 12, lid 1 van de Bootrichtlijnen 2014 afgeweken worden van de maximale maatvoering voor attributen die het scheepskarakter onderstrepen. De lichtmast en de davit behoren hier toe. Zie ook de onderbouwing op deze onderdelen onder punt 1.c. Daarnaast is een positief nautisch advies afgegeven wat tevens een voorwaarde is voor het meewerken aan deze afwijking van de Bootrichtlijnen 2014.

In afwijking van artikel 8, eerste lid, onder a, kan er voor een boot vallend onder de categorie schip op grond van artikel 12, lid 4 van de Bootrichtlijnen 2014 afgeweken worden van de maximale hoogtemaat voor een stuurhut met een maximale hoogte van 3,80

meter gemeten vanaf de waterlijn en die rondom voorzien is van glas. De stuurhut van het beoogde schip heeft een hoogtemaat van 3,47 meter gemeten vanaf de waterlijn en is rondom voorzien van glas. Hiermee voldoet de stuurhut aan deze vereisten.

Voor het overschrijden van het aanduidingsvlak is er geen afwijkmogelijkheid binnen het bestemmingsplan Oosterdok West en artikel 4, bijlage II, van de Bor is ook niet toereikend.

Artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 Wabo regelt dat de omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik slechts kan worden verleend (a.) indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. In het Besluit omgevingsrecht (art. 5.20 Bor) is aangegeven waaraan een ruimtelijke onderbouwing moet voldoen. Hierbij wordt verwezen naar art. 3.1.6 Bro.

Enige mogelijkheid om af te wijken is door toepassing van de Algemene wet bestuursrecht afdeling 3.4, dus het volgen van een uitgebreide procedure.

b. Overschrijding aanduidingsvlak

Met betrekking tot de overschrijding van het aanduidingsvlak heeft De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) op 7 februari 2023 advies uitgebracht en aangegeven dat zij het belangrijk vinden dat de woonboot haar oorspronkelijke lengte behoudt omdat het een bijzonder schip is.

Het CRK schreef:

“De gemeente Amsterdam wil de geschiedenis van de stad ook op het water zichtbaar en leefbaar houden. Het welstandstoezicht op historische boten is gericht op het in stand houden van de karakteristieken van boten en het versterken van de historische kwaliteiten. Het welstandsbeleid voor historische boten is gericht op het behouden en versterken van de authenticiteit en historische kenmerken van de boten met inbegrip van maatvoering. Behoud van historische materialen en eigenschappen weegt daarbij zwaarder dan reconstructie.”

De argumentatie waarom het schip bijzonder is wordt hieronder in 5 punten uiteen gezet:

1. Het Oosterdok is ontstaan na de afsluiting van de stad van het IJ en was tot in de 20e eeuw een centrum van bedrijvigheid van de binnenvaart. Tegenwoordig is het Oosterdok een charterhaven en haven voor historische schepen, de Museumhaven. De Museumhaven herbergt een collectie van historische schepen, van tjalk, en klipper tot luxe motor en sleepboot. Het Oosterdok behoort tot het ruimtelijke systeem de Grachten met een bijzonder welstandsniveau. Het huidige beleid is gericht op het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het uitgangspunt is een verantwoorde inpassing van boten en eventuele oevervoorzieningen in het historische stadsbeeld. Een vrachtschip als de Oude Strijd is een versterking van het historische karakter van de stad en specifiek het Oosterdok. In standhouding van haar maatvoering draagt bij aan het behouden en versterken van de historische kwaliteiten op het water van de stad Amsterdam.
2. Het schip de Oude Strijd heeft haar huidige afmetingen al geruime tijd, aanpassing van die afmetingen zou het karakter en de proporties van het schip teniet doen.
3. De afmetingen van het schip de Oude Strijd zijn passend bij het type schip en het oorspronkelijke vaargebied.

4. De Oude Strijd is ondanks de afwijkende maatvoering ruimtelijk passend. Het schip is ondanks haar lengte relatief laag. Vanaf de de hoger gelegen Prins Hendrikkade blijft er voldoende zicht op het water.
5. De Oude Strijd ligt aan de kopse kant van een lange vingerpier. De afstand tot de gebouwde woonomgeving is vanaf alle richtingen bezien zeer groot.

De overschrijding is ruimtelijk aanvaardbaar en niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De geschiedenis van de stad blijft op het water zichtbaar en de authenticiteit en historische kenmerken van het schip de Oude Strijd blijven behouden.

Daarnaast is er nautisch advies ingewonnen bij de beheerder. Het advies is positief. Er zijn geen nautische belemmeringen omdat er ter plaatse heel veel ruimte is.

Overschrijding door beoogde woonboot van het aanduidingsvlak is aanvaardbaar.

c. Overschrijding hoogtematen

Met betrekking tot de overschrijding van de hoogtematen heeft het CRK positief ingestemd omdat deze overschrijdingen het scheepskarakter onderstrepen.

De lichtmast en de davit onderstrepen het scheepskarakter (Paragraaf 4, Artikel 12, 1, Bootrichtlijnen). De lichtmast is een vast en traditioneel onderdeel voor het type schip, de luxe motor. Op de mast wordt de verplichte scheepsverlichting gevoerd op de voorgeschreven hoogte. Ook wordt de mast gebruikt voor het tonen van vlaggen. Bij sommige schepen wordt de mast ook gebruikt als laadmast en is deze voorzien van een laadgiek.

De davit is een traditioneel onderdeel voor het te water laten van de bijboot, ofwel schippersvlet.

De lichtmast en de davit zijn daarnaast ook “attributen die het doorzicht vanaf het water naar de wal en vanaf de wal naar het water niet beperken”. Afwijking is dus ook mogelijk van de Bootrichtlijnen (Paragraaf 5, artikel 6, a Bootrichtlijnen).

De overschrijding van de hoogtematen door de lichtmast en davit is dus mogelijk.

2. Planschade risicoanalyse

Bestemmingsplan Oosterdok West van 11 juni 2013 is van toepassing. Specifiek artikel 6 Water. Tevens gelden ter plaatse het paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken, vastgesteld d.d. 18 september 2019 en de Bootrichtlijnen Stadsdeel Centrum 2014.

De vervanging van het woonschip Liberty door het woonschip Oude Strijd is strijdig met de bestemmingsomschrijving 6.1.c omdat het woonschip de Oude Strijd het aanduidingsvlak “specifieke vorm van water - 1” in de lengte richting (richting het open water van het Oosterdok) overschrijdt met 2,31 meter. Ook worden de hoogtematen als vastgelegd in de Bootrichtlijnen (overschreden door de lichtmast en de davit (Bootrichtlijnen, Paragraaf 3, Artikel 8, 1a)

Met de aangevraagde vergunning wordt mogelijk gemaakt dat het schip de Oude Strijd, zonder ingekort te worden en de lichtmast en davit te verwijderen, ligplaats kan nemen.

Daarmee blijft de geschiedenis van de stad ook op het water zichtbaar en worden de authenticiteit en historische kenmerken van het schip de Oude Strijd behouden.

Een tegemoetkoming in de planschade kan worden verzocht als een planologische afwijking leidt tot een waardevermindering van een onroerend goed. Een woonschip is geen onroerend goed. Eigenaren van naburige woonschepen kunnen om die reden geen tegemoetkoming in planschade vragen.

De ligging van het woonschip, aan de kopse kant en aan de buitenzijde, is op grote afstand van de bebouwing aan de Prins Hendrikkade en de Oosterdokskade. De afwijking van het bestemmingsplan en het effect voor de omliggende bebouwing is te verwaarlozen door deze grote afstand. Daarbij komt dat overschrijding in de lengterichting is, richting het brede open water van het Oosterdok.

Wij verwachten niet dat dit planschade kan opleveren.

Evert Jan de Vries
Procesbegeleider Bouw en Waterwonen
evertjandevries@gmail.com
06 24 11 00 12