

DESKUNDIGENADVIES

Ondergetekenden:

mr. G.F.M. Bakkers, jurist, en
J.A.A.M. van Erp RMT, registermakelaar-taxateur,
beiden verbonden aan Gloudemans,
gevestigd Hintham 117c, 5246 AE Rosmalen,
Postbus 455, 5240 AL Rosmalen

verklaren hiermede, op verzoek van de gemeente Utrecht, te hebben vastgesteld een
planschaderisicoanalyse

t.w.

onder de gemeente Utrecht

INHOUDSOPGAVE

1.	Algemeen.....	3
1.1.	Opdracht.....	3
1.2.	Algemene uitgangspunten.....	3
1.3.	Omschrijving project en locatie.....	4
1.4.	Omschrijving van de beoordeelde onroerende zaken.....	4
2.	Ruimtelijke beoordeling	5
2.1.	Planologische vergelijking	5
2.1.1.	Vigerende bestemming.....	5
2.1.2.	Nieuwe bestemming	6
2.2.	Peildatum.....	7
2.3.	Planologische wijzigingen.....	7
2.3.1.	Definitieve situatie.....	7
2.3.2.	Tijdelijke situatie.....	8
3.	Waardering	9
3.1.	Objecten	9
3.2.	Huurwaarde bij tijdelijk gebruik.....	9
3.3.	Waardevermindering in definitieve situatie.....	10
4.	Toerekening	11
4.1.	Maatschappelijk risico.....	11
4.2.	Risicoaanvaarding	11
5.	Omvang schade	13
6.	Bijlagen.....	14

1. Algemeen

1.1. Opdracht

Door de gemeente Utrecht is opdracht verstrekt om een risicoanalyse te maken van de schadeconsequenties ten aanzien van het tijdelijk in gebruik nemen van de nog aan te leggen 2^e Asselijnstraat als ontsluiting van het toekomstige busstation aan de westzijde van het centraal station Utrecht. Aanleiding voor het tijdelijk gebruik is het naar verwachting niet tijdig kunnen realiseren van de nieuw aan te leggen permanente HOV verbinding gelegen aan de Verlengde van Zijlsweg. De 2^e Asselijnstraat zal in de toekomst in de definitieve situatie gebruikt worden als ontsluitingsroute voor TNT en mogelijk ook voor de toekomstige woningbouw in het gebied. In aanvulling op de oorspronkelijke opdracht alleen de tijdelijke situatie te beoordelen, heeft de gemeente Utrecht Gloudemans ook verzocht te onderzoeken in hoeverre de definitieve situatie een derving van het woongenot met zich zal brengen.

Op 28 juni 2011 heeft de heer mr. G.F.M. Bakkers, verbonden aan Gloudemans, gesproken met mevrouw drs. I. Vliegenberg en de heer drs. ing. R. Crusio, beide verbonden aan de gemeente Utrecht, projectorganisatie Stationsgebied. Uit dit overleg volgen de volgende uitgangspunten voor deze risicoanalyse:

- a. grondslag schade is nog op te stellen bestemmingsplan voor de 2^e Asselijnstraat;
- b. tijdelijke ontsluiting bussen januari 2013 t/m januari 2014;
- c. er zal geen tijdelijke ontheffing verleend worden.

In overleg met de gemeente Utrecht nemen ondergetekenden aldus het toekomstige bestemmingsplan als uitgangspunt. Reden hiervoor is dat op dit moment nog onvoldoende duidelijk is welk publiekrechtelijk besluit daadwerkelijk de grondslag zal zijn voor de uiteindelijke schadebeoordeling. In casu zal de schade beoordeeld worden overeenkomstig artikel 6.1 Wro.

Uitdrukkelijk wordt erop gewezen dat de gemaakte risicoanalyse is uitgevoerd op basis van voorlopige gegevens en geveltaxaties op een bepaalde peildatum (zie voor de peildatum in casu paragraaf 2.2). Het tijdsverloop bij de planontwikkeling kan er toe leiden dat de woningmarkt en de inhoud van een plan aan veranderingen onderhevig zijn. In deze risicoanalyse is uitgegaan van de vereisten zoals die gelden volgens de jurisprudentie voor een procedure ex artikel 6.1 Wro. Het nemen van een besluit ten aanzien van planschade vindt plaats op basis van een separaat schadeverzoek van een claimant. Dit is een aparte juridische besluitvormingsprocedure nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden en daarvoor wordt apart onderzoek verricht, waarvan het horen van aanvrager(s) en een opname van het object deel uitmaken. Bij het gebruik van de analyseresultaten dient met deze beperkingen rekening te worden gehouden. Het resultaat is derhalve uitsluitend geschikt voor ramingen.

1.2. Algemene uitgangspunten

Krachtens artikel 6.1 Wro kent het college 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 de onder lid 2 van het artikel genoemde oorzaken, 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. In lid 2 sub a t/m g van artikel 6.1 Wro staat een opsomming gegeven van de planologische besluiten welke mogelijk tot een tegemoetkoming van de schade zullen leiden.

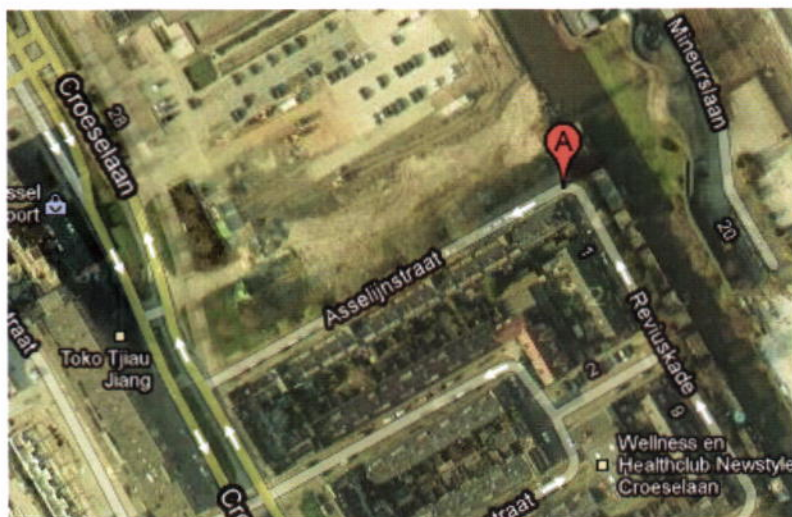
Artikel 6.2 Wro bepaalt voorts dat binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade voor rekening blijft van de aanvrager. In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade (forfait).

Een belangrijke wijziging ten opzichte van de planschadebeoordeling onder artikel 49 WRO (oud) is de uitbreiding van planschadegrondslagen tot de binnenplanse flexibiliteitsinstrumenten. Dit houdt in dat bepalingen van een planwijziging of een planuitwerking, ontheffingen of nadere eisen in het vervolg zelfstandige grondslagen voor planschade zullen vormen.

Dit gegeven zal ook een rol spelen bij de beoordeling van de maximale mogelijkheden onder het vigerende en toekomstige planologische regime.

1.3. Omschrijving project en locatie

De 2^e Asselijnstraat zal de Croeselaan gaan verbinden met de evenwijdig aan het spoor gelegen Mineurslaan. In de nabijheid van het projectgebied zijn gelegen de Croeselaan, de Asselijnstraat en de Reviuskade.



1: luchtfoto projectgebied

1.4. Omschrijving van de beoordeelde onroerende zaken

In deze paragraaf zal een opsomming gegeven worden van de objecten welke in de directe omgeving van het plangebied zijn gelegen.

Ingevolge de artikelen 6.1 Wro en 6.1.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Bro) wordt van een aanvrager verwacht dat hij/zij bij de uiteindelijke aanvraag om een tegemoetkoming in de schade een nadere aanduiding van de oorzaak en de aard van de schade kan geven.

Bij het bespreken van de objecten welke in de beoordeling betrokken worden, beperken ondergetekenden zich tot die objecten welke in meer of mindere mate rechtstreeks hinder kunnen ondervinden door de wijziging van de planologische situatie. In het kader van de onderhavige risicoanalyse is niet zozeer het zichtcriterium van belang zoals dit vaak bij ruimtelijke ontwikkelingen een bepalende factor betreft, doch eerder de vraag of de hierna te bespreken aspecten zoals geluid nog van invloed zijn op het woongenot.

Het onderzoek heeft zich voor ondergetekenden beperkt tot de volgende relevante objecten:

- Croeselaan 195bis t/m 205bis (woningen);
- Asselijnstraat 1 t/m 29 bis;
- Woonboten Reviuskade 102, 104 en 106;
- Reviuskade 1 t/m 6.

2. Ruimtelijke beoordeling

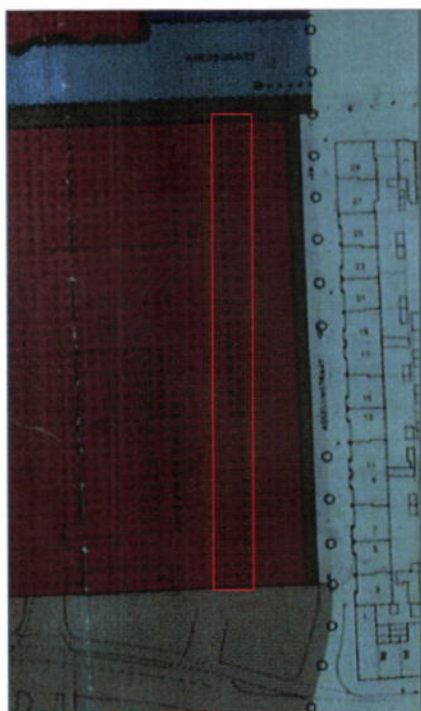
2.1. Planologische vergelijking

Toepassing van artikel 6.1 Wro vereist een vergelijking van het planologische regime op de betreffende peildatum (zie 2.2). De toekomstige ruimtelijke invulling van een gebied moet daartoe worden vergeleken met het vigerende planologische regime. Daarbij is voor het vigerende planologische regime niet de feitelijke situatie van belang, doch hetgeen op grond van dat regime maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

2.1.1. Vigerende bestemming

Voor de vigerende bestemming is onderzoek gedaan naar de voorschriften van het bestemmingsplan "Dichterswijk/Croeselaan", welk plan is vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht op 12 april 1989, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 13 november 1990 en nadien onherroepelijk geworden.

De locatie alwaar de 2^e Asselijnstraat is voorzien heeft op grond van dit bestemmingsplan de bestemming "Kantoordoeleinden e (Ke)". Op de gronden met deze bestemming mogen uitsluitend worden gebruikt voor het oprichten en hebben van kantoren, met de daarvoor noodzakelijke bouwwerken, waaronder begrepen dienstwoningen, en de daarbij behorende open terreinen, waaronder begrepen parkeergelegenheid, groenvoorzieningen en verkeersruimte, één en ander met inachtneming van het renvooi. Het aantal parkeervoorzieningen is afhankelijk van de brutovloeroppervlak kantoren. Een weg ter ontsluiting van het parkeerterrein behoort tot de mogelijkheden ingevolge dit bestemmingsplan. Duidelijk is verder dat een brug over de kruisvaart gegeven het bestemmingsplan "Dichterswijk/Croeselaan" niet tot de mogelijkheden behoort.

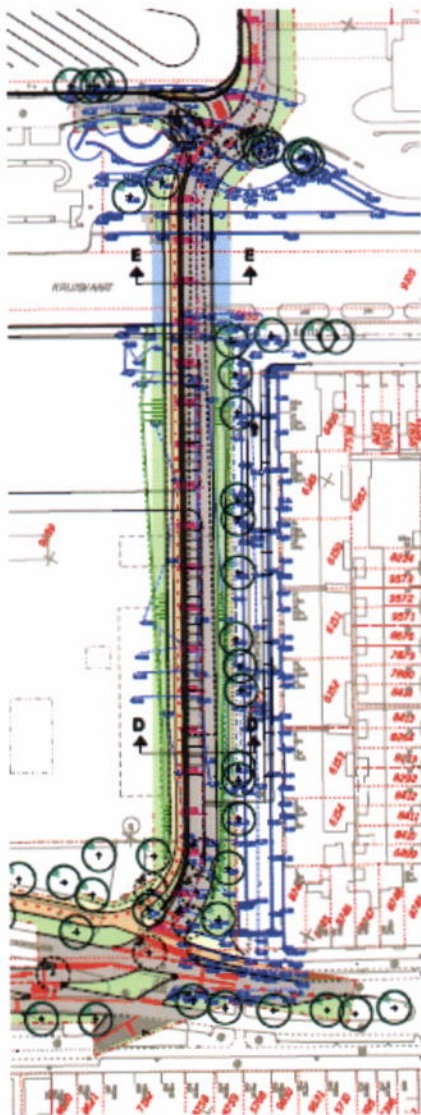


2: uitsnede plankaart met indicatieve ligging weg

2.1.2. Nieuwe bestemming

Een bestemmingsplan voor de 2^e Asselijnstraat is in ontwerp. Ten tijde van het opstellen van deze risicoanalyse was een verbeelding nog niet beschikbaar. Ondergetekenden gaan ervan uit dat aan de weg de bestemming "Verkeer" zal worden toegekend conform welke bestemming de weg bestemd is voor verkeer- en vervoersvoorzieningen ten behoeve van wegverkeer. Via de gemeente hebben ondergetekenden vernomen dat conform de plansystematiek binnen de gemeente Utrecht, aan een ontsluiting van het busstation de bestemming "Verkeer, HOV" zal worden toegekend. Ondergetekenden gaan gezien deze plansystematiek ervan uit dat daarmee de mogelijkheid van een permanente ontsluiting van het busstation via de 2^e Asselijnstraat met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid planologisch niet mogelijk zal zijn.

De gemeente Utrecht heeft een voorlopig ontwerp van de 2^e Asselijnstraat toegezonden. Een uitsnede van dit ontwerp is in onderstaande figuur opgenomen. Voor een volledig ontwerp zij verwezen naar de bijlagen.



De gemeente Utrecht verwacht dat het aantal verkeersbewegingen (bus) op de 2^e Asselijnstraat per 24 uur circa 1.600 bedraagt. De dag- en avondspits vormen hierbij de pieken (circa 140 bewegingen per uur).

2.2. Peildatum

De peildatum is de datum die relevant is voor de feitelijke toestand en het tijdstip voor de beoordeelde waardevermindering. In de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State¹ (hierna te noemen: "de Afdeling") wordt voor schade als bedoeld in artikel 49 WRO (oud) de peildatum voor het ontstaan van eventueel vergoedbare schade gesteld op de datum waarop het schadeveroorzakende besluit in werking treedt. Dit zal naar verwachting niet anders zijn onder de Wro.

Aangezien ten tijde van onderhavige planschaderisicoanalyse de planologische wijzigingen nog niet in werking is getreden, wordt primair als peildatum aangehouden de datum van het advies. Omdat de gemeente voor het tijdelijk gebruik de periode januari 2013 tot januari 2014 als richtlijn hanteert, zullen ondergetekenden trachten bij de beoordeling een inschatting te maken van de verwachte waarden van de objecten in de toekomst.

2.3. Planologische wijzigingen

Het nieuwe bestemmingsplan zal, zoals gezegd, naar verwachting voorzien in een verkeersbestemming. Niet bekend is of deze verkeersbestemming aan zal sluiten op een andere, gelijklopende verkeersbestemming, als gevolg waarvan planologisch niet uit te sluiten valt dat een doorgaande verkeersstructuur planologisch tot de mogelijkheden behoort. Immers, het uitgangspunt is planmaximalisatie behoudens de situatie dat planmaximalisatie met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid is uitgesloten. De onder het geldende planologische regime vigerende kantoorbestemming biedt ruimte voor de aanleg van een ontsluiting van een parkeerterrein behorend bij een aldaar te vestigen kantorencomplex.

De gemeente heeft ondergetekenden aangegeven dat het bestemmingsplan voor de 2^e Asselijnstraat, de aanleg mogelijk maakt van een rijweg met maximaal twee rijstroken, welke weg aangelegd dient te worden voor de definitieve ontsluiting van het PostNL-gebouw aan de Mineurslaan. De gemeente heeft voorts te kennen gegeven dat de weg slechts in tijdelijke situatie gebruikt zal worden voor bouwverkeer als mogelijk ook voor de ontsluiting van het busstation. Ondergetekenden merken hier nogmaals op dat, gelet op de plansystematiek binnen de gemeente Utrecht, het gebruik van de 2^e Asselijnstraat als permanente ontsluiting van het busstation met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet mogelijk zou kunnen zijn.

Bij dit alles dient in acht te worden genomen dat conform jurisprudentie van de Afdeling de autonome situatie onder het oude planologische regime het uitgangspunt dient te vormen. Indien de oude bestemming een weg niet toestaat is het de vraag of een nieuwe bestemming als hinderlijk beschouwd dient te worden niet van belang of een bepaalde voorkeursgrenswaarde al dan niet worden overschreden (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 29 augustus 2007 inzake Reusel-De Mierden (200701397). Ondergetekenden zijn evenwel van mening dat gelet op de uitspraak van de Afdeling van 9 juni 2010 (200907020), uitgegaan dient te worden van een reële prognose van het maximaal aantal te verwachten motorvoertuigen per rijstrook en per tijdseenheid en de daarmee gemoeide geluidsbelasting.

2.3.1. Definitieve situatie

In deze situatie zal de 2^e Asselijnstraat naar verwachting mede gebruikt worden als ontsluiting van een nieuw te realiseren woongebied ten oosten van de aldaar gelegen vaart. Van de gemeente hebben ondergetekenden vernomen dat bestuurlijke besluitvorming op dit punt nog niet heeft plaatsgevonden.

¹ Vergelijk de uitspraken van 15 januari 2003 inzake Heerde en Tynaarlo, onder meer gepubliceerd in BR 2003, pag. 237 en AB 2003, 121

Omdat een ontsluiting van dit nieuwe woongebied vanuit deze zijde planologisch niet mogelijk is, zal de omgeving zich mogelijk geconfronteerd zien met extra overlast inherent aan het gebruik als ontsluitingsstructuur (denk met name aan geluidsoverlast). De ontsluiting ten behoeve van het TNT-kantoor, alsmede een eventuele kantoorbestemming in het gebied zou reeds mogelijk zijn op basis van het geldende bestemmingsplan.

De bewoners aan de Asselijnstraat zien zich reeds geconfronteerd met verkeer afkomstig uit de eigen wijk. De vraag is in hoeverre er sprake zal zijn van een relevante toename van overlast van de 2^e Asselijnstraat. Ondergetekenden zijn van mening dat voor de bewoners aan de Asselijnstraat, de mogelijk te ervaren extra geluidsoverlast niet het maatschappelijk risico te boven zal komen. Ondergetekenden nemen hierbij als uitgangspunt dat de 2^e Asselijnstraat eventueel als ontsluiting van het nieuw te realiseren woongebied zal dienen, naast de reeds mogelijke ontsluiting van eventuele kantoren in het gebied. Dit ligt anders voor de bewoners van de woonboten in de kruisvaart. Zij liggen direct binnen de invloedssfeer van de nieuw aan te leggen brug over de kruisvaart. Ondergetekenden sluiten niet uit dat een derving van het woongenot uitstijgend boven het maatschappelijk risico tot de mogelijkheden behoort.

2.3.2. Tijdelijke situatie

In de tijdelijke situatie als ontsluiting van het busstation zal de directe omgeving van de 2^e Asselijnstraat zich geconfronteerd zien met in ernstige mate vorm van geluidsoverlast, mogelijke trillinghinder, lichthinder alsmede een verdergaande aantasting van het woongenot als gevolg van de verwachte uitstoot van uitlaatgassen e.d. In het bijzonder zal de verwachte frequentie van het rijden van de bussen als hinderlijk ervaren worden.

3. Waardering

3.1. Objecten

In het plangebied zijn diverse grondgebonden woningen, etagewoningen en woonboten gelegen. Uit kadastrale recherche volgt, dat nagenoeg alle objecten aan de Asselijnstraat in eigendom zijn van een beleggingsmaatschappij. Uitzondering zijn de appartementen gelegen op de hoek van de Asselijnstraat en de Reviuskade. De woonboten zijn daarnaast in eigendom van particulieren welke ligged aan de gemeente betalen.

De objecten aan de Asselijnstraat en de Reviuskade zullen hoofdzakelijk binnen de invloedssfeer van de tijdelijke ontsluiting gelegen zijn. Dit geldt in mindere mate voor de objecten aan de Croeselaan. Betreffende objecten aan de Croeselaan zijn reeds gelegen aan een zeer druk bereden doorgaande weg. Beoordeeld zou moeten worden in hoeverre het woongenot in relevante mate verder aangetast zal worden. Qua overlast kan bijvoorbeeld gedacht worden aan inschijnen van lampen in de woning in de avonduren. Omdat het hier gaat om bovenwoningen zal de invloed beperkt blijven. Volledigheidshalve nemen ondergetekenden de woningen aan de Croeselaan wel mee in de beoordeling.

3.2. Huurwaarde bij tijdelijk gebruik

In de onderhavige situatie gaat het om een periode van omstreeks een jaar, binnen welk jaar de omgeving zich geconfronteerd ziet met de hiervoor onder paragraaf 2.3 besproken nadelige effecten. Deze effecten zullen gedurende de periode waarin de tijdelijke ontsluiting in gebruik is een negatieve waarde druk met zich brengen op de waarde van de woningen in de omgeving.

In het kader van een schadebeoordeling ex artikel 6.1 Wro dient in beginsel de schade per peildatum beoordeeld te worden. Omdat het moment van verkrijgen van rechtskracht rijden de bussen nog niet. Feitelijk ervaart men pas het nadeel op het moment dat de bussen gaan rijden. Ingevolge vaste jurisprudentie van de Afdeling speelt het feitelijk rijden bij de schadebepaling geen rol. In casu zijn ondergetekenden echter van mening dat gelet op het tijdelijk karakter van het gebruik en de onduidelijkheid omtrent de daadwerkelijke grondslag van de schade, het feitelijk rijden van de bussen bepalend is voor het bepalen van de duur en omvang van de schade.

Bij de waardering van het nadeel sluiten ondergetekenden aan bij de in de rechtspraak geaccepteerde wijze van schadeberekening in het geval van tijdelijke uitvoeringsschade. Deze laatste vorm van schade valt niet onder artikel 6.1 Wro doch wordt in de jurisprudentie aangemerkt als nadeelcompensatie. In het geval van tijdelijke uitvoeringsschade, wordt de waardevermindering vastgesteld op basis van de huurwaardekapitalisatiemethode (vergelijk uitspraak Afdeling d.d. 20 september 2006, no 200510212 (schade door Betuweroute)). In de gevallen waarin deze schade, onder meer wegens aard, ernst en duur van de aantasting van het woongenot, uitstijgt boven hetgeen redelijkerwijs ten laste van een benadeelde behoort te blijven, wordt de vergoeding berekend door de huurwaarde van het object voorafgaand aan de schadepriode vast te stellen en deze te vergelijken met de huurwaarde die ontstaat wanneer men uitgaat van de aantasting van het woongenot tijdens de schadepriode. Is deze laatste huurwaarde lager, dan komt het verschil voor vergoeding in aanmerking. Deze vergoeding wordt berekend door het huurwaardeverschil te vermenigvuldigen met een door de (vermoedelijke) duur van de schadepriode bepaalde factor waarin enerzijds is verdisconteerd een nadeel wegens het elimineren van eventuele stijging van de huurwaarde van het object tijdens de schadepriode en anderzijds is verdisconteerd een voordeel wegens de mogelijkheid van renteopbrengst van de te ontvangen vergoeding. In casu is de factor 1.

Om een basis te vinden in het waarden van verminderd woongenot door overlast die niet blijvend is maar gedurende een bepaalde periode is gekeken naar het huurprijsbeleid van de overheid dat voor de bepaling van de huurwaarde van woningen een puntensysteem kent. Omdat dit systeem onder andere een waardering in geld geeft, uitgedrukt in de huurwaarde, voor meer of minder overlast is het daardoor geschikt in dit geval tijdelijke overlast in geld uit te drukken. Dit puntensysteem voorziet in een maximale aftrek van 40 punten voor overlast. Deze 40 punten vertalen zich in een daling van de maandelijkse huurprijs van circa € 200,00 per maand bij woningen van het huurprijsniveau vergelijkbaar met de getaxeerde. Omdat ondergetekenden aannemen dat het grote aantal verkeersbewegingen dat voor een bepaalde periode langs deze woningen gaat komen voor behoorlijke vermindering van het woongenot gaat zorgen kan in dit geval uitgegaan worden van de maximale aftrek voor overlast. Niet uitgesloten kan worden dat gezien de grote mate van inbreuk op het woongenot de invloed op de huurprijs omvangrijker zal zijn. Ondergetekenden achten het niet onaannemelijk dat een huurder van € 300,00 per maand bij courante objecten in de rede kan liggen. Het betreft hier de objecten aan de Asselijnstraat en de Reviuskade (woningen en woonboten). Voor de woningen aan de Croeselaan achten ondergetekenden het niet aanneemelijk dat een maximale aftrek voor de overlast geaccepteerd zal zijn. Ondergetekenden gaan hier uit van een daling van de huurprijs per maand van € 100,00.

3.3. Waardevermindering in definitieve situatie

Gezien het groot aantal aannames in de risicoanalyse zullen ondergetekenden thans geen raming van de mogelijke waardevermindering als gevolg van de definitieve situatie in kaart brengen. Nogmaals zij opgemerkt dat naar verwachting het merendeel van de verwachte waardedruk het hierna te bespreken maatschappelijk risico niet te boven zal komen, met uitzondering van de woonboten aan de Reviuskade.

4. Toerekening

De getaxeerde tegemoetkoming (planschade) komt niet in alle gevallen voor vergoeding in aanmerking. Er kunnen omstandigheden zijn die zonder verder onderzoek naar de aard en de omvang van de schade tot de conclusie leiden dat de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van de eigenaar/gebruiker behoort te blijven. Die omstandigheden kunnen gelegen zijn in de voorzienbaarheid de toepassing van het normaal maatschappelijk risico.

4.1. Maatschappelijk risico

Ingevolge artikel 6.2 Wro blijft de schade voor rekening van de aanvrager indien deze binnen het maatschappelijke risico valt. De wetgever heeft in hetzelfde artikel opgenomen dat in geval van schade in de vorm van een waardevermindering van een onroerende zaak in ieder geval een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade voor rekening van de aanvrager blijft.

Niet bekend is op welke wijze dit maatschappelijk risico zal worden toegepast in de situatie dat het schadeveroorzakende regime een toekomstige omgevingsvergunning betreft welke voor een tijdelijk periode zal worden afgegeven. Ook in de onderhavige casus is het de vraag of bij de waardering rekening moet worden gehouden met enige vorm van eigen risico. Onder paragraaf 3.1 is reeds de uitspraak van de Afdeling van 20 september 2006 waarin is besproken dat alleen die schade vergoed wordt die gelet op haar aard, duur en ernst van de schade voor vergoeding in aanmerking komt.

Gelet echter de opdracht zullen ondergetekenden in deze geen acht nemen op het maatschappelijk risico.

4.2. Risicoaanvaarding

De voorzienbaarheid (actieve en passieve risicoaanvaarding) van de wijziging in het planologische regime, waarop artikel 6.1 Wro van toepassing is, kan een rol spelen indien sprake is van handelen of nalaten van de eigenaar/gebruiker dat van invloed kan zijn op de schade. Bij de beantwoording van de vraag of een nadeel redelijkerwijs ten laste van eigenaar/gebruiker behoort te blijven, is van grote betekenis de vraag waar de eigenaar/gebruiker voorafgaande aan de gebeurtenis waarop de eventuele aansprakelijkheid berust, redelijkerwijs rekening mee kon en behoorde te houden. Zo kan, indien schadevergoeding wordt gevraagd wegens waardevermindering van een onroerende zaak, de datum van aankoop van de onroerende zaak een rol spelen.

De voorzienbaarheid wordt door de ondergetekenden beoordeeld naar de kenbaarheid van beleidsvoornemens aangaande toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Onder de oude WRO kan daarbij gedacht worden aan bijvoorbeeld structuurplannen of -visies van de gemeente of een Streekplan van Gedeputeerde Staten. Van belang is/was dat er sprake is/was van een ter openbare kennis gebracht voornemen. Een schadeveroorzakende ontwikkeling die gelet op de structuur van de omgeving in de lijn der verwachtingen ligt, kan op grond daarvan aan de eigenaar/gebruiker worden doorgerekend. Onder de Wro kan hierbij gedacht worden aan de door zowel het Rijk, als de provincie en de gemeente vast te stellen structuurvisies.

Bij de beoordeling of er sprake is van voorzienbaarheid van de schade op grond waarvan deze redelijkerwijs voor rekening van de eigenaar/gebruiker dient te blijven, moet als maatstaf worden gehanteerd de vraag of er voor een redelijk denkende en handelende koper aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat de planologische situatie voor omwonenden in ongunstige zin zou veranderen.

In het verlengde van de voorzienbaarheid ligt de risicoaanvaarding, die zowel passief als actief kan zijn. De risico's met welke de eigenaar/gebruiker op het moment dat hij besliste omtrent het al dan niet investeren in of het uitvoeren van het geschade belang, en vervolgens het moment waarop de schadeoorzaak zich voordoet, onder de toenmalige omstandigheden redelijkerwijs rekening kon houden, worden in beginsel geacht te zijn aanvaard.

In overleg met de gemeente hebben ondergetekenden afgezien van een nader onderzoek naar de voorzienbaarheid.

5. Omvang schade

Gelet op hetgeen hiervoor is gesteld komen ondergetekenden tot een totale schadepost als gevolg van het voor een jaar in gebruik nemen van de 2^e Asselijnstraat als tijdelijke ontsluiting van het busstation van tussen de

€ 120.000,00 en € 175.000,00

G.F.M. Bakkers



J.A.A.M. van Erp



Het deskundigenadvies mag alleen worden toegepast door de opdrachtgever voor het doel waarvoor de opdracht is verstrekt.

6. Bijlagen

1. Foto's
2. Toekomstige situatie