

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING
IN PLANSCHADE INZAKE BUSBAAN KRUISVAART
TE UTRECHT

Definitief advies 27 april 2012

Conclusie:

Ondergetekenden adviseren als gevolg van de planologische inpassing van de busbaan Kruisvaart rekening te houden met een te begroten bedrag voor de tegemoetkoming in planschade van € 156.000,00 te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de data dat aanvragen worden ingediend.

INHOUDSOPGAVE

1	Opdracht	3
2	Inleiding beoordeling tegemoetkoming in planschade.....	3
3	Beschrijving project busbaan Kruisvaart	4
4	Beschrijving geldende planologische regime	6
5	Inleiding planologische vergelijking.....	7
6	Beoordeling planschade	8
7	Begroting planschade	11
8	Conclusie.....	14

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING IN PLANSCHADE

Opdrachtgever: Gemeente Utrecht, Dienst Stadsontwikkeling, Postbus 8406, 3503 RK Utrecht.
Contactpersoon: de heer ing. R. Verkaik
(hierna te noemen: 'opdrachtgever').

Deskundigen: Mevrouw mr. A. Streefkerk-Wegman, juridisch adviseur, en drs. J. van der Heiden, registertaxateur RT, beiden werkzaam bij Verhagen Advies, Beneden Oostdijk 6, Postbus 1617 te 3260 BC Oud-Beijerland
(hierna te noemen: 'ondergetekenden').

1 Opdracht

Per e-mail van 28 februari 2012 en aansluitend per brief heeft opdrachtgever de opdracht bevestigd te adviseren over het risico dat ontstaat voor planschade als gevolg van de inpassing van de busbaan in het Kruisvaartkwartier.

Ondergetekenden hebben de situatie ter plaatse opgenomen op 16 februari 2012 en op 29 maart 2012.

Van opdrachtgever is de relevante informatie verkregen.

2 Inleiding beoordeling tegemoetkoming in planschade

Om de tegemoetkoming in planschade te begroten op grond van afdeling 6.1 Wro, dient te worden gezien of sprake is van een wijziging van het planologische regime, waardoor een eigenaar van een planschadegevoelig object in een planologisch nadeliger situatie komt te verkeren, als gevolg waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Teneinde het planschaderisico te begroten, dient een globale vergelijking te worden gemaakt van de planologische regimes. Een risicoanalyse als de onderhavige heeft een indicatief karakter vanwege het feit dat de waarden zijn begroot aan de hand van geveltaxaties. De planschade is, voor zover daar sprake van is, begroot op basis van thans geldende jurisprudentie en kennis van de onroerend goedmarkt.

Voor de uitvoering van de onderhavige analyse is gebruik gemaakt van de door opdrachtgever overgelegde stukken. Er is niet gesproken met eventuele belanghebbenden. Ten tijde van de definitieve beoordeling, nadat aanvragen daartoe zijn ingediend, zal met de dan geldende procedurele eisen, wetgeving en jurisprudentie rekening dienen te worden gehouden. Bovendien zullen er dan volledige taxaties van de planschadegevoelige objecten dienen te worden uitgevoerd en is niet uitgesloten dat tot een anders luidende conclusie wordt gekomen. Dit voorbehoud wordt expliciet in dit advies opgenomen.

3 Beschrijving project busbaan Kruisvaart

De ontwikkeling betreft de planologische inpassing van de toekomstige busbaan langs de Kruisvaart.

In het besluit van burgemeester en wethouders van 6 april 2011 is besloten dat een nieuwe busbaan moet worden aangelegd tussen de Vondellaan en de OV-terminal : de busbaan Kruisvaart.

Deze busbaan wordt parallel aan het spoor gesitueerd langs het Kruisvaartkwartier en Raadwijk.

De busbaan is nodig om de bussen, die nu over de Adama van Scheltemabaan naar de binnenstadzijde van het busstation rijden, naar de Jaarbeurszijde van de OV-terminal te laten rijden.

De aanleg van de busbaan Kruisvaart heeft de meeste impact op de woningen aan Raadwijk en de kop van de Hendrik Tollensstraat. Vanaf de bocht in de Kruisvaart (achter het Trimbosinstituut) tot aan de Bleekstraat is vanwege de spooruitbreiding fysiek geen ruimte aanwezig om tussen spoor en Kruisvaart een busbaan te realiseren.

In het voorontwerp wordt rekening gehouden met gedeeltelijke verlegging van de Kruisvaart. De verlegging gaat ten koste van de huidige inrichting van de groenstrook langs Raadwijk. De busbaan sluit ter hoogte van het aanwezige tankstation aan op de Vondellaan. Het tankstation moet daarvoor verdwijnen.

In het voorjaar van 2012 wordt besloten het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. In totaal zullen circa 650 bussen per dag (twee richtingen samen) gebruikmaken van de busbaan. De huidige buslijnen 6, 8, 13, 40, 41, 43 en 241 kunnen in de toekomst niet meer over de Adama van Scheltemabaan rijden. Lijn 40 is vervallen vanaf december 2011. De overige buslijnen gaan gebruikmaken van de busbaan Kruisvaart. Voor de buslijnen, die afkomstig zijn vanaf de Venuslaan, betekent dit dat zij via het Ledig Erf en de onderdoorgang Bleekstraat richting de Vondellaan rijden en daar de busbaan Kruisvaart opgaan. Hier tegenover staat dat de bussen, die momenteel vanaf de Balijelaan via de Vondellaan naar de Adama van Scheltemabaan rijden, vanaf 2013 worden verlegd naar de Van Zijstweg. Dit betreft circa 420 bussen per dag (in twee richtingen samen).

Pro Rail werkt tot 2015 aan de onderbouw van de trambaan tussen Utrecht CS en Maarschalkerweerd. Daarnaast start BRU met de aanleg van de bovenbouw (tramrails, bovenleiding). Naar verwachting zal dit zijn vanaf 2016. Het is dan niet meer mogelijk om de Adama van Scheltemabaan te gebruiken voor busverkeer. In de periode vanaf de start aanleg bovenbouw tot aan de in dienststelling van de tramlijn zullen buslijn 12 en buslijn 12S ook gebruikmaken van de busbaan Kruisvaart.

Inclusief de eerder genoemde buslijnen gaat het in de tijdelijke situatie om zo'n 1.300 bussen per dag. Na ingebruikname van de trambaan naar de Uithof, volgens planning begin 2018, vervallen buslijnen 12 en 12S naar de Uithof.

Ondergetekenden passeren de tijdelijke situatie; artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening ziet op tegemoetkoming in schade als gevolg van het definitief planologisch inpassen van een nieuw regime. In deze analyse wordt uitgegaan van een maximale belasting van de busbaan Kruisvaart van 650 bussen per dag in de definitieve situatie.

De busbaan wordt 7.00 meter breed. De maximale snelheid wordt 50 kilometer per uur. Over de Kruisvaart wordt een uitneembaar brugdek aangelegd, zodat de woonschepen in de Kruisvaart verplaatst kunnen worden indien dat noodzakelijk is.

Ter plaatse van het huidige tankstation wordt een uitvoegstrook aangelegd.

De kortste afstand van de busbaan tot de gevel van de woningen aan de Raadwijk is 25.00 meter en de kortste afstand tot de gevel van de Hendrik Tollensstraat is 17.00 meter tot 20.00 meter.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft de bestemmingen verkeer- openbaar vervoer, verkeer-verblijfsgebied, water, verkeer en groen.

Uit het onderzoek naar geluidhinder blijkt dat er voor een 15-tal woningen overschrijding plaatsvindt van de geluidsnorm van 33 dB in de woningen. De toename van geluidsbelasting is 2 tot 3 dB. Langs een deel van de busbaan wordt mogelijk een geluidsschermbaan aangelegd van 1,5 of 2,5 meter. Bij de Vondellaan wordt geen geluidsschermbaan aangelegd.

De grootste bijdrage van de toename wordt veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer. Het extra busverkeer zal maximaal 0.5 dB bijdragen aan de autonome toename. De voorkeurwaarde voor de nieuwe weg is 48 dB met een maximale ontheffingswaarde tot 63 dB. Bij meer dan 48 dB dienen maatregelen te worden getroffen (reductie verkeer/circulatie, stil asfalt of een geluidsschermbaan).

De concentraties fijn stof en stikstofdioxide zijn kleiner dan de grenswaarden, ook met cumulatie van de concentraties die het spoor teweegbrengt.

4 Beschrijving geldende planologische regime

Het bestemmingsplan "Dichterswijk-Croeselaan" is vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht op 12 april 1990, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 13 november 1990 en onherroepelijk geworden op 6 augustus 1992.

De bestemmingen, waarop de busbaan wordt aangelegd, zijn :

- Railverkeer (artikel 26);
- Water (artikel 27);
- Groenvoorzieningen (artikel 29);
- Verkoop punt voor motorbrandstoffen en/of servicestation (VmS).

Artikel 26-Railverkeer (Vr)

De als zodanig bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor voorzieningen ten behoeve van het railverkeer, waaronder begrepen kruisingen met het wegverkeer en mogen uitsluitend worden bebouwd met bouwwerken, die strikt noodzakelijk zijn voor het railverkeer, zoals kunstwerken, lichtmasten, seinhuizen, relaishuizen en geluidschermen. De hoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 12 meter en de gezamenlijke oppervlakte niet meer dan 500 m².

Artikel 27-Water

De als zodanig aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebruikt overeenkomstig de bestemming zoals voor het verkeer te water en de waterhuishouding alsmede voor het afmeren van woonschepen. De gronden mogen worden bebouwd met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, noodzakelijk voor de waterhuishouding, het verkeer en de verbinding van de oevers met in achtneming van de volgende bepalingen. Waar op de plankaart de aanduiding "woonschepenligplaats" voorkomt, mogen de gronden worden gebruikt voor het afmeren van woonschepen met dien verstande dat de woonschepen uitsluitend achter elkaar en niet naast elkaar worden afgemeerd en dat het maximum aantal woonschepen binnen de aanduiding niet groter mag zijn dan het binnen de aanduiding vermelde aantal. De hoogte van een woonschip mag niet meer bedragen dan 3.50 meter. In het plan is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen van deze bepaling voor een hoogte tot 5.00 meter.

Artikel 29-Groenvoorzieningen (G)

De als zodanig bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor groenvoorzieningen. De gronden mogen worden bebouwd met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die passen in de bestemming zoals speelvoorzieningen en voetbalkooien. De hoogte van de voetbalkooien mag niet meer bedragen dan 6.00 meter en van de overige bouwwerken niet meer dan 3.00 meter.

Artikel 19-Verkooppunt voor motorbrandstoffen en/of servicestation (VmS)

De als zodanig aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor de verkoop van motorbrandstoffen met uitzondering van tot vloeistof verdichte gassen, waaronder in ieder geval begrepen LPG- en/of een servicestation met de daarvoor noodzakelijke bouwwerken en de daarbij behorende open terreinen, waaronder begrepen parkeergelegenheid met in achtneming van het renvooi en de volgende bepalingen :

- de hoogte van gebouwen mag maximaal 3.50 meter bedragen;
- de oppervlakte van de gebouwen mag maximaal 120 m² bedragen;
- de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 4.50 meter bedragen.

5 Inleiding planologische vergelijking

Op basis van artikel 6.1 Wro kunnen burgemeester en wethouders degene die meent planschade te lijden, een tegemoetkoming in deze schade toekennen voor zover de schade redelijkerwijs niet voor eigen rekening dient te blijven en voor zover de schade niet anderszins is verzekerd.

Om de tegemoetkoming in planschade te begroten op grond van afdeling 6.1 Wro, dient te worden gezien of sprake is van een wijziging van het planologische regime, waardoor een aanvrager in een planologisch nadeliger positie is komen te verkeren, als gevolg waarvan hij schade lijdt of zal lijden. Daarbij dienen, ingevolge artikel 6.1 Wro, de planologische regimes maximaal te worden ingevuld, ongeacht de vraag of verwezenlijking van dat regime daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Het gaat bij de beoordeling niet om de feitelijke situatie, maar om hetgeen maximaal kon worden gerealiseerd.

Daarbij worden de ontheffingsmogelijkheden ex artikel 3.6 Wro niet meegenomen, omdat deze als zelfstandige grondslag voor een aanvraag tegemoetkoming in planschade gelden. Indien met een zekere grenzende waarschijnlijkheid de maximale mogelijkheden van een planologisch regime kunnen worden uitgesloten, kan aanleiding bestaan om af te wijken van de maximale invulling.

Peildatum

Indien wordt vastgesteld dat de wijziging van het planologisch regime tot schade lijdt, wordt deze schade begroot naar het tijdstip van in werking treden van het schadeveroorzakende planologische regime. Omdat die datum nog niet bekend is wordt de planschade begroot per heden.

6 Beoordeling planschade

In zijn algemeenheid is in vergelijking met de maximale invulling van de bestemmingen van het bestemmingsplan "Dichterswijk-Croeselaan" in deze analyse rekening gehouden met:

- de wijziging en inrichting van de gronden ter plaatse waar de busbaan wordt gerealiseerd;
- de toename van het gebruik door de bussen in aantal (650);
- de toename van geluid-, licht en geurhinder in vergelijking met het maximale gebruik van de bestemmingen;
- de verslechtering van luchtkwaliteit boven de autonome toename van het gebruik van de bestemmingen;
- het voordeel van het wegbestemmen van het motorbrandstoffenverkooppunt/servicestation.

Met betrekking tot het eventueel oprichten van een geluidsscherm over een gedeelte van het tracé van 1,5 of 2,5 meter hoogte overwegen ondergetekenden dat in het algemeen het nadeel als gevolg van dit scherm opweegt tegen de hinder die er is als er geen geluidsscherm wordt opgericht. Ondergetekenden hebben kennis genomen van het akoestisch onderzoek van Movares Nederland, gedateerd 11 april 2012. In deze analyse is rekening gehouden met die gegevens. In zijn algemeenheid stellen ondergetekenden dat des te hoger een benadeelde woont des te meer milieuhinder hij of zij ondervindt van het gebruik van de busbaan en des te minder zichthinder omdat over de bussen heen gekeken wordt; op maaiveld niveau is dit juist andersom: meer zichthinder en minder milieuhinder (licht, geluid, geur, fijnstof en stikstofdioxide).

De planschadefactoren worden behandeld per groep woningen.

- 6.1 *Asselijnstraat 29/29bis (kopgevel)*
Reviuskade 1 tot en met 15
Stalpaert van der Wielenstraat 3 en 4 (kopgevel)
Jeremias de Deckerstraat 52 (kopgevel)
Reviuskade 100 tot en met 116 even (woonschepen)
Hubert Pootstraat 12 tot en met 20
Jan Luykenstraat 27 (kopgevel)
Jacob Catsstraat 1 tot en met 11 bis

Tussen de woningen en de bestemde busbaan zijn een verkeersbestemming, een groenbestemming, water en een bedrijfsbestemming gesitueerd.

Tussen de woonschepen en de busbaan zijn water en een bedrijfsbestemming gesitueerd.

De bedrijfsbestemming is beschreven in artikel 17 van de voorschriften. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor het oprichten en hebben van industriële, ambachtelijke, groothandels- en vervoersbedrijven en plaatselijk verzorgende bedrijven met de daarvoor noodzakelijke bouwwerken, waaronder begrepen dienstwoningen en de daarbij behorende open terreinen, waaronder begrepen parkeergelegenheid en groenvoorzieningen met in achtneming van renvooi en de in artikel 17 beschreven bepalingen.

In de bedrijfsbestemming staat geen bouwhoogte aangegeven, maar wel een bebouwingspercentage van 90 %. Bij maximale invulling van deze bestemming zou de bestemming tot 90% volgebouwd kunnen worden. Dit leidt ertoe dat in de planvergelijking geen nadeel ontstaat voor genoemde woningen en woonschepen, nu bij theoretische maximale invulling van de bestemming het zicht op en de hinder van de busbaan wordt weggenomen door de tussenliggende bedrijfsbestemming.

Met betrekking tot de woonschepen wordt opgemerkt dat een schip in het algemeen een roerende zaak is. Een verbinding tussen een schip en de onder dat schip gelegen bodem die toelaat dat het schip met de waterstand meebeweegt, kan niet leiden tot het oordeel dat het schip met de bodem is verenigd in de zin van artikel 3:3 lid 1 BW (Hoge Raad 07/13305 van 15 januari 2010, LJN BK 9136). Ingevolge artikel 6.1 Wro kunnen burgemeester en wethouders alleen een aanvraag van degene van wie de waarde van een onroerende zaak vermindert honoreren. Aanvragen van eigenaren van woonschepen kunnen alleen schade lijden in de vorm van waardevermindering van de onderliggende gronden. Voor die gronden ontstaat geen nadeel, zoals hiervoor weergegeven.

De verlegging van de Kruisvaart en de aanleg van de uitneembare brug vormen geen belemmering in die zin dat de waarde van de onderliggende gronden vermindert.

De woningen aan de Jacob Catsstraat zijn georiënteerd op noordwestelijke richting, derhalve op de bedrijfsbestemming. Voor deze woningen is geen planschade te verwachten.

*6.2 Da Costakade 68 tot en met 108 bis (even)
Da Costakade 99 tot en met 121 (woonschepen)
Anna Maria van Schurmanstraat 2 tot en met 8a*

Tussen genoemde woningen en de busbaan bevindt zich een verkeersbestemming en een groenbestemming, water en de railbestemming. Tussen de woonschepen en de busbaan bevindt zich water en de railbestemming. Ter plaatse van de bestemming voor railverkeer mochten bouwwerken gerealiseerd worden zoals kunstwerken, lichtmasten, seinhuizen, relaishuizen en geluidschermen. De hoogte van de gebouwen was bepaald op 12.00 meter en de gezamenlijke oppervlakte op 500 m². Bij maximale invulling van deze bestemming was het mogelijk om een geluidsscherm op te richten langs de Kruisvaart die het zicht op en de hinder van de busbaan weg zou nemen. Ook is de afstand groot : van Google Earth gemeten plm. 90.00 meter tot 100.00 meter. Voor deze woningen en woonschepen ontstaat geen planschade.

6.3 Da Costakade 45 en Hendrik Tollensstraat 15

Dit betreft het Trimbosinstituut, een maatschappelijke instelling. Deze is naar aard niet planschadegevoelig.

6.4 Hendrik Tollensstraat 1 tot en met 7 en 2 tot en met 18

De adressen Hendrik Tollensstraat 1 tot en met 7 betreffen 3 appartementen (nummer 7 is een berging). De situering van de woningen Hendrik Tollensstraat 2 tot en met 6 is bij opname niet duidelijk gebleken. Ondergetekenden gaan ervan uit dat Hendrik Tollensstraat 2 de benedenwoning betreft, nummer 4 het appartement op de eerste verdieping en nummer 6 het appartement op de derde en vierde verdieping.

De busbaan wordt ter hoogte van de Hendrik Tollensstraat gesitueerd ter plaatse van de huidige waterbestemming.

Genoemde woningen c.q. appartementen zijn gesitueerd op een afstand van 17.00 meter tot 20.00 meter van de bestemde busbaan.

In vergelijking met de maximale invulling van de geldende bestemmingen ontstaat een nadelige wijziging van uitzicht op een busbaan in plaats van uitzicht op water. De hinder zal toenemen vanwege het intensievere gebruik van de gronden. Die hinder kan bestaan uit geluid-, licht- en geurhinder. Ondergetekenden hebben in de beoordeling rekening gehouden met het weerskaatsend geluid van het bestaande geluidsscherm langs de spoorlijn en het water, waardoor het geluid verder gedragen wordt dan in een situatie zonder dit geluidsscherm en water.

Het nadeel ter plaatse van de Hendrik Tollensstraat 8 tot en met 18 begroten ondergetekenden onder de wettelijke grens van 2% normaal maatschappelijk risico. Die tegemoetkoming in schade is derhalve nihil.

6.5 Raadwijk 1 tot en met 5 bis a.

Ten noorden van de Raadwijk op de aansluiting met de Vondellaan wordt de verkeersbestemming verbreed en wordt de busbaan over de Kruisvaart aangelegd. De busbaan gaat over een brug met een uitneembaar brugdek. De groen- en waterbestemming verdwijnen gedeeltelijk. Ook is het verkooppunt voor motorbrandstoffen en/of servicestation wegbestemd. Dit laatste is een voordeel van de planwijziging. Niettemin ontstaat hier de meeste hinder van de busbaan, nu op deze splitsing de bussen van en naar de busbaan rijden. Dit zal gepaard gaan met optrekkende en afremmende verkeersbewegingen en opstoppen tot gevolg hebben. De gronden ter plaatse van de Vondellaan en aansluitend de busbaan worden intensiever benut in vergelijking met de voorafgaande planologische situatie. Voor de bewoners van deze woningen ontstaat nadeel in de vorm van geluid-, licht- en geurhinder, een nadeliger situeringswaarde en mogelijk verminderde bereikbaarheid van de woningen vanwege het intensievere verkeer. Ondergetekenden menen dat er geen sprake is van vermindering van privacy, nu er geen bouwvolume wordt opgericht van waaruit een zichtrelatie ontstaat. Weliswaar wordt het verkeer intensiever, maar niet gesteld kan worden dat de privacy daardoor in nadelige zin wordt beïnvloed. Het uitzicht wijzigt enerzijds nadelig van uitzicht op water en groen in uitzicht op een busbaan. Anderzijds is het uitzicht op een busbaan in plaats van op een verkooppunt voor motorbrandstoffen en/of servicestation niet nadeliger.

6.6 Vondellaan 1 oplopend

De oriëntatie van deze woningen is niet gericht op de aan te leggen busbaan c.q. het voormalig bestemde verkooppunt voor motorbrandstoffen. Vanwege de toename van verkeersbewegingen is de nieuwe situatie beperkt planologisch nadeliger. De planschade blijft onder de wettelijke grens van 2% maatschappelijk risico.

7 Begroting planschade

In dit geval is de waarde vastgesteld met het oog op het bepalen van de tegemoetkoming in planschade voor de gemeente Utrecht. Teneinde de gedachtegang van de taxateur voldoende duidelijk en controleerbaar te maken volgt hierna een toelichting op de wijze van waardering van de onroerende zaken.

Bij de vaststelling van de waarde van de hiervoor omschreven onroerende zaken kan de taxateur maar een beperkt beeld krijgen van de staat van inrichting, afwerking en situering van de onroerende zaken omdat er wordt gewerkt met geveltaxaties. Enerzijds gaat hij af op zijn ervaring en de sinds jaren opgebouwde kennis van de onroerend goed markt. Anderzijds weegt de taxateur mee, ter bepaling van de waarden van de planschadegevoelige objecten met de daarbij behorende onder- en omliggende grond per heden, de door het Kadaster gepubliceerde cijfers met betrekking tot de verkochte woningen en de daaraan gerelateerde verkoopprijzen in het werkgebied.

Bovendien wordt door de taxateur bij de bepaling van de waarden mede betrokken de informatie die wordt gepubliceerd door de Nederlandse Vereniging van Makelaars en Vastgoeddeskundigen NVM met betrekking tot de ontwikkeling van prijzen rond de peildatum in Utrecht in het bijzonder voor het type woning dat dient te worden gewaardeerd.

Bij het rechercheren van transacties zijn sterk uiteenlopende verkoopprijzen gevonden. Ondergetekenden zijn derhalve uitgegaan van gemiddelde waarden voor de verschillende typen woningen waar tegemoetkoming in planschade is begroot.

In artikel 6.2 Wro is bepaald dat schade die binnen het normaal maatschappelijk risico valt, voor rekening van aanvrager dient te blijven. In ieder geval blijft voor rekening van aanvrager een gedeelte gelijk aan 2% van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade. In de begrote bedragen is de 2% maatschappelijk risico verrekend.

De woningen Hendrik Tollensstraat 1 tot en met 5 zijn het dichtst bij de busbaan gesitueerd, maar verder weg van de aansluiting op het bestaande wegennet.

De woningen Hendrik Tollensstraat 2 tot en met 6 zijn dichterbij de aansluiting op het bestaande wegennet gesitueerd ten opzichte van de Hendrik Tollensstraat 1 tot en met 5 en hebben aan twee zijden van de woningen een oriëntatie op de busbaan. Dat laatste geldt ook voor Raadwijk 2 tot en met 2 bis a. De woningen Raadwijk 3 tot en met 5 bis a worden minder zwaar geraakt: de afstand tot de busbaan is ongeveer even groot, omdat de woningen in een cirkelvorm zijn gebouwd, echter deze woningen zijn aan één zijde op de busbaan georiënteerd. Bij de Vondellaan vindt het busverkeer zijn weg in het reguliere wegennet. De hinder die daar ontstaat, overstijgt de 2% maatschappelijk risico niet. Voor de bewoners van de woningen aan de Vondellaan geldt dat zij niet in aanmerking komen voor tegemoetkoming in planschade.

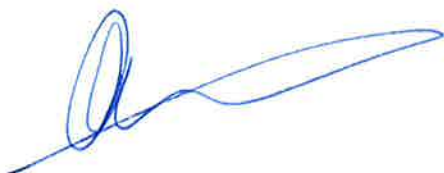
De tegemoetkoming in planschade is als volgt begroot:

Adres	Tegemoetkoming in planschade
<i>Asselijnstraat 29/29bis</i>	nihil
<i>Reviuskade 1 tot en met 15</i>	nihil
<i>Stalpaert van der Wielenstraat 3 en 4</i>	nihil
<i>Jeremias de Deckerstraat 52</i>	nihil
<i>Reviuskade 100 tot en met 116 even (woonschepen)</i>	nihil
<i>Jan Luykenstraat 27</i>	nihil
<i>Jacob Catsstraat 1 tot en met 11 bis</i>	nihil
<i>Da Costakade 68 tot en met 108 bis (even)</i>	nihil
<i>Da Costakade 99 tot en met 121 (woonschepen)</i>	nihil
<i>Anna Maria van Schurmanstraat 2 tot en met 8a</i>	nihil
<i>Da Costakade 45 en 15</i>	nihil
<i>Hendrik Tollensstraat 1 tot en met 5 (3 woningen)</i>	€ 12.000,00
<i>Hendrik Tollensstraat 2 tot en met 6 (3 woningen)</i>	€ 24.000,00
<i>Raadwijk 1 tot en met 2 bis a. (6 woningen)</i>	€ 66.000,00
<i>Raadwijk 3 tot en met 5 bis a. (9 woningen)</i>	€ 54.000,00
<i>Vondellaan 1 oplopend</i>	nihil
Totaal te begroten planschade	€ 156.000,00

8 Conclusie

Ondergetekenden adviseren als gevolg van de planologische inpassing van de busbaan Kruisvaart rekening te houden met een te begroten bedrag voor de tegemoetkoming in planschade van € 156.000,00 te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de data dat aanvragen worden ingediend.

Oud-Beijerland, 27 april 2012



A. Streefkerk-Wegman
Juridisch adviseur

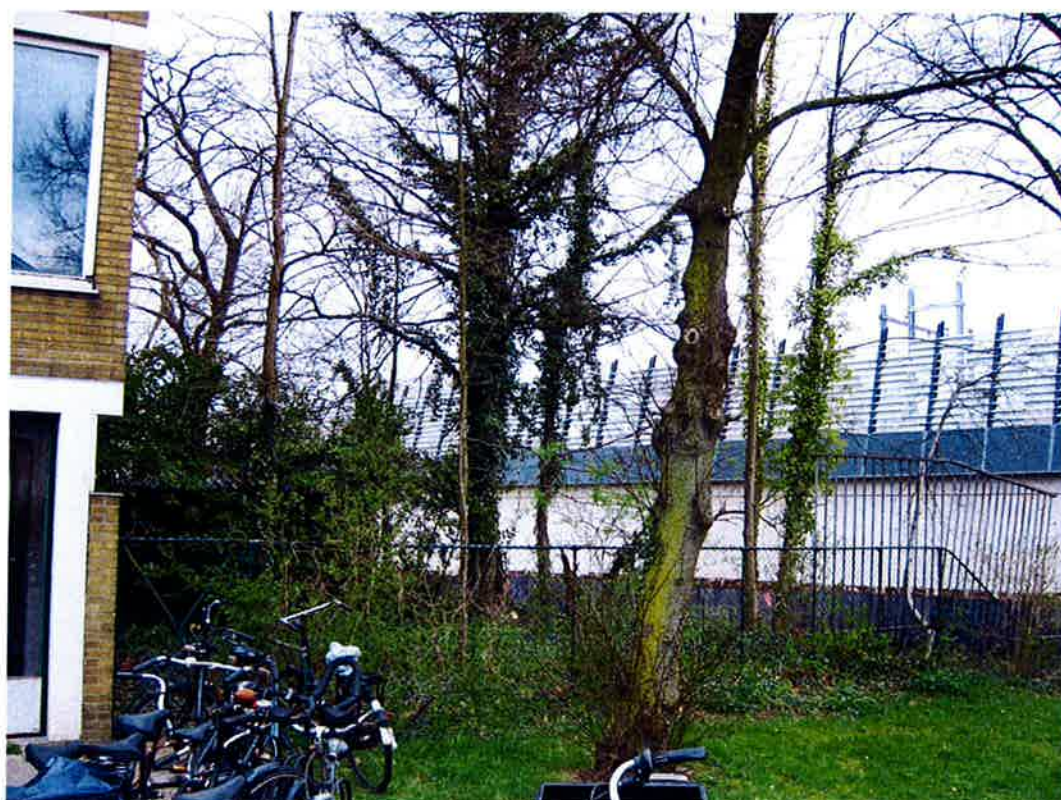


J. van der Heiden
registertaxateur RT

Bijlage: foto's



Hendrik Tollenstraat 1, 3 en 5





Hendrik Tollenstraat 2

Hendrik Tollenstraat 10





Raadwijk 1 en 2



vanaf tuin Raadwijk 2



vanaf voortuin Raadwijk 3



nummer 5

nummer 4

nummer 3



Vondellaan nr. 5

nr. 3

nr. 1



Vondellaan

nr. 11

nr. 9

nr. 7