

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING IN
PLANSCHADE INZAKE HOV-UITHOFLIJN TRAJECT
HALTE PADUALAAN - HALTE P+R DE UITHOF
UTRECHT
10 februari 2014

Conclusie:

Ondergetekenden begroten als gevolg van de planologische inpassing van de HOV-Uithoflijn op het tracé halte Padualaan - halte P+R De Uithof geen tegemoetkoming in planschade.

INHOUDSOPGAVE

1	Opdracht	3
2	Inleiding beoordeling tegemoetkoming in planschade	3
3	Beschrijving project	4
4	Beschrijving planologische regimes	6
4.1	Het geldende bestemmingsplan "De Uithof"	6
4.2	Het nieuwe bestemmingsplan "HOV-baan De Uithof"	9
4.3	Relevante gegevens uit het geluidsonderzoek (bijlage 1 bij het ontwerp bestemmingsplan)	15
4.4	Inventarisatie trillingseffecten Uithof (bijlage 2 het ontwerp bestemmingsplan) ...	16
4.5	Het EMC compensatiesysteem (bijlage 3 van het ontwerp bestemmingsplan)	17
5	Overige relevante documenten	18
6	Planologische vergelijking	18
7	Belanghebbenden	21
8	Beoordeling planschade	23
9	Conclusie	24

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING IN PLANSCHADE

Opdrachtgever:	Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Uithoflijn, Postbus 8406, 3503 RK Utrecht. Contactpersoon: mevrouw B. Pluim (hierna te noemen: 'opdrachtgever').
Deskundigen:	Mevrouw mr. A. Streefkerk-Wegman, juridisch adviseur, en A.B. Hoppener, beëdigd NVM makelaar / register- taxateur, aangesloten bij de Nederlandse Vereniging van Makelaars en Vastgoeddeskundigen NVM, Vakgroep Wonen, ingeschreven bij Stichting VastgoedCert te Rotterdam, Kamer Wonen / MKB, onder nummer RMT07.121.2072, beiden werkzaam bij Verhagen Advies, Beneden Oostdijk 6, Postbus 1617 te 3260 BC Oud-Beijerland (hierna te noemen: 'ondergetekenden').

1 Opdracht

Medio januari 2014 heeft opdrachtgever de opdracht bevestigd te adviseren over het risico dat ontstaat voor planschade als gevolg van de planologische inpassing van de HOV Uithoflijn op het traject halte Padualaan - halte P+R De Uithof. Ondergetekenden hebben de situatie ter plaatse opgenomen op 3 februari 2014 en van opdrachtgever 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

Uitgangspunt voor deze analyse is het Definitief Ontwerp van de HOV-Uithoflijn. Voor deze analyse zijn de volgende documenten gebruikt:

- Definitief Ontwerp Uithoflijn, publieksversie oktober 2013
- het geldende bestemmingsplan "De Uithof"
- het ontwerpbestemmingsplan "HOV-baan De Uithof"
- besluit tot vaststelling Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof
- fotografisch en ander kaartmateriaal.

In het Definitief Ontwerp staat de nut en de noodzaak van de Uithoflijn beschreven. De Universiteit Utrecht en de Hoge School Utrecht zullen uitbreiden en verschillende instellingen zullen gesitueerd worden in De Uithof, zoals het RIVM en het Prinses Máxima Centrum.

Thans maken plm. 25.000 reizigers gebruik van de buslijn. In 2020 wordt een belasting van de Uithoflijn verwacht van plm. 45.000 reizigers. Deze groei is niet meer op te vangen met bussen.

In een tram kunnen 4 tot 5 maal meer reizigers vervoerd worden. Ook is een tram stiller, schoner en zuiniger dan een bus. Het doel van de Uithoflijn is dat reizigers snel, comfortabel en milieuvriendelijk tussen Utrecht Centraal en De Uithof worden vervoerd.

De bereikbaarheid van De Uithof wordt verbeterd, de leefbaarheid van de stad, de kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de economie en werkgelegenheid worden gestimuleerd.

In april 2012 is het Uitvoeringsbesluit genomen voor de aanleg van de tramlijn tussen Utrecht CS en De Uithof. Het Definitief Ontwerp is in procedure gebracht op 15 februari 2013. Op 18 december 2013 is het Definitief Ontwerp aangepast vastgesteld. Het bestuurlijk akkoord tussen gemeente, Bestuur Regio Utrecht en partijen op De Uithof (Universiteit Utrecht, Universitair Medisch Centrum Utrecht en Hogeschool Utrecht) is gesloten op 11 december 2013.

Het Dagelijks Bestuur van de Regio Utrecht heeft op 13 januari 2014 de Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof vastgesteld. Partijen in die overeenkomst zijn de Universiteit Utrecht, Hoge School Utrecht en Universitair Medisch Centrum Utrecht. In die overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over de EMI (elektromagnetische interferentie) en over het trillingsrisico.

Deze risicoanalyse heeft betrekking op de tracédelen U, T en O van het Definitief Ontwerp. Dat betreft het deel ten oosten van de halte Padualaan en ten noorden/noordoosten van de halte UMC tot aan de A28.

Het Definitief Ontwerp geeft de volgende informatie (geactualiseerd met later verkregen informatie):

4.5 Tracédeel U.

Wat speelt er? In De Uithof sluit de trambaan zoveel mogelijk aan op de bestaande busbanen. Hierdoor past de Uithoflijn goed binnen de hoogwaardig ingerichte openbare ruimte. Bij de halte Padualaan is de ligging van de trambaan ingericht op de toekomstige fietsoversteek naar de nieuwbouw van de Hoge School Utrecht ten noorden van de halte.

Bijzonderheden. Bij de overbouwingen van het centrumgebouw Noord en het Van Unnikgebouw is ervoor gekozen de doorrijhoogte ten behoeve van de tram te verhogen door de bestaande overbouwingen aan te passen. Hierover is een afspraak gemaakt met de Universiteit Utrecht.

Om de effecten van de elektromagnetische straling op de gevoelige onderzoek- en behandelapparatuur van de Universiteit Utrecht en het UMC te beperken, wordt de bovenleiding in korte secties onderverdeeld. Daarmee wordt elke bovenleidingmast van voeding voorzien. Voor elke voeding is een kast nodig. Dit betekent dat er elke 20 meter een kast langs de bus-/trambaan komt te staan. In voetgangersgebieden of bij wegruisingen komen de kasten onder de grond. Voor de andere kasten is gezocht naar locaties die de minste hinder opleveren. Bij het CBOI (Centrum voor Beeldgestuurde Oncologische Interventies) bleek de sectionering nog onvoldoende effect op te leveren. Om deze reden is de bus-/trambaan op die locatie opgeschoven. Daarmee komt de bestaande busbaan beschikbaar voor verkeer naar het UMC.

Bij de halte UMC komen eilandperrons met aan weerszijden de bus en tram. Dit zorgt voor een comfortabele halte met goede overstapmogelijkheden van bus naar tram en omgekeerd. Trappen en liften vormen de verbinding met de traverse en de entree van het ziekenhuis. De bestaande keerlus voor bussen komt te vervallen. Het UMC verzorgt herinrichting van dit gebied, inclusief de aanleg van een fietsenstalling en alle trappen en liften naar de traverse.

4.6 Tracédelen T + O.

Wat speelt er? In september 2013 is de nieuwe P+R met 2.000 autoparkeerplaatsen geopend. Onderdeel van dit project was de aanleg van een onderdoorgang onder de Universiteitsweg voor bussen en later ook trams. Ook de aanleg van een keerlus voor bussen bij het WKZ maakt deel uit van het project. De bovenbouwaannemer van de Uithoflijn zorgt voor het aanbrengen van de spoorconstructie, de bovenleiding, de kabels en leidingen en de aanleg van de tramhalte in de P+R. De tramhalte wordt met een gele betonnen verharding afgewerkt, in lijn met de begane grond van de P+R.

Achter de P+R komen vier opstelsporen voor elk twee gekoppelde trams, in totaal 16 trams, die hier 's nachts zullen staan. Hekken, sloten en camera's zorgen ervoor dat hier geen onbevoegden kunnen komen. In de P+R komt een ruimte waar de trambestuurders hun dienst beginnen en waar ze pauzeren. In de hoek van het opstelterrein komt een gebouwtje voor bijvoorbeeld afvalcontainers en schoonmaakmiddelen.

Met Rijkswaterstaat heeft overleg plaatsgevonden over de geplande verbreding van de A28. Het opstelterrein is iets opgeschoven om ruimte te bieden aan de wegbreiding conform variant Selecteren 3.0. Bij die uitbreiding zal de huidige sloot langs de A28 verdwijnen.

4 Beschrijving planologische regimes

Om de tegemoetkoming in planschade te bepalen worden de planologische regimes in het navolgende beschreven.

4.1 Het geldende bestemmingsplan "De Uithof"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht op 4 maart 2010 en onherroepelijk geworden op 6 mei 2010.

De bestemming van de gronden vanaf de halte Padualaan tot de halte P+R Uithof is 'verkeer-verblijfsgebied (V-VB)'. Op de verbeelding staat aan de westzijde de aanduiding '2', hetgeen duidt op de Wro-zone wijzigingsbevoegdheid 2.

In de verkeersbestemming staan enkele malen de aanduidingen (sba-03) aangegeven, hetgeen duidt op een specifieke bouwaanduiding in de vorm van overbouwning.

Ten oosten van het UMC geldt de bestemming 'verkeer'.

Ter plaatse van de P+R Uithof geldt de bestemming 'verkeer-parkeergarage' (V-PG).

Op de verbeelding staan de nadere aanduidingen 35 voor de maximale hoogte en een bebouwingspercentage van 90%.

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met een toename van de verkeersbelasting zoals beschreven in de Visie Uithof (bladzijde 14 en 15 toelichting).

In de berekening is rekening gehouden met tot 5.000 studentenwoningen in De Uithof.
In het navolgende worden de relevante bestemmingen beschreven.

Artikel 12 verkeer

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. hoogwaardig openbaar vervoerbanen, met uitzondering van een tram;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. waterbeheer en waterberging;
- g. water en kruisingen met water;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'specifiek bouwaanduiding - overbouwing', tevens voor een overbouwing met een minimale doorrijhoogte van 4,2 meter;
- j. foerageer- en trekgebied van vleermuizen ter plaatse van de aanduiding 'natuurwaarden';
- k. de bij deze bestemming behorende erven en terreinen, groenvoorzieningen, kunstwerken, waaronder duikers, bruggen, viaducten en faunapassages.

Binnen de bestemming mogen bouwwerken worden gebouwd.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing', met maximaal één bouwlaag en vanaf minimaal 4,2 meter boven peil.

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is bepaald op maximaal 3 meter.

Voor palen en masten geldt een bouwhoogte van maximaal 10 meter.

Voor de bouwhoogte van bouwwerken ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer geldt geen hoogtebeperking.

Wro-zone wijzigingsbevoegdheid 2

Ten behoeve van de tramverbinding Centraal Station - De Uithof via stadion Galgewaard zijn burgemeester en wethouders bevoegd de bestemming zodanig te wijzigen dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone wijzigingsgebied 2' van hoogwaardig openbaar vervoerbanen, met uitzondering van een tram, worden gewijzigd in hoogwaardig openbaar vervoerbanen, inclusief tram.

Van de wijzigingsbevoegdheid kan gebruik gemaakt worden onder de voorwaarden dat er is aangetoond dat er voor de aanleg en gebruik van de tram geen milieutechnische belemmeringen zijn vanuit de milieuaspecten: luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en geluid en dat is aangetoond dat de aanleg van de tram financieel uitvoerbaar en stedenbouwkundig inpasbaar is en dat voor de tram een maximale snelheid van 30 kilometer per uur geldt, dan wel dat aan de voorkeurgrenswaarde voor geluid wordt voldaan.

Artikel 13 verkeer - parkeergarage

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. parkeervoorzieningen, inclusief ontsluitingswegen;
- b. hoogwaardig openbaar vervoerbanen, met uitzondering van een tram, uitsluitend in de parkeergarage Universiteitsweg - hoek Uppsalalaan;
- c. sportvoorzieningen zoals een klimwand, uitsluitend bij de parkeergarage Universiteitsweg - hoek Uppsalalaan;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. water en kruisingen met water;
- f. detailhandel, tot een maximale vloeroppervlakte van 400 m² bvo, uitsluitend in de parkeergarage Universiteitsweg - hoek Uppsalalaan;

De bij deze bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

Bouwwerken ten dienste van deze bestemming mogen worden gebouwd, waarbij een maximale bouwhoogte geldt van 35 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 90%.

Op de gronden geldt tevens de hiervoor beschreven 'Wro-zone wijzigingsgebied 2'.

Artikel 14 verkeer - verblijfsgebied

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- b. hoogwaardig openbaar vervoerbanen, met uitzondering van een tram, uitsluitend over de Padualaan, Heidelberglaan en voor terrein academisch ziekenhuis Utrecht;
- c. parkeervoorzieningen ten behoeve van minder- validen en overige parkeervoorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeren';
- d. fiets- en voetpaden;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. waterbeheer en waterberging;
- g. water en kruisingen met water;

- h. groenvoorzieningen;
- i. speelvoorzieningen;
- j. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
- k. evenementen;
- l. bestaande mesthuizen;
- m. handhaving van de landschapswaarden (...);
- n. de bij deze bestemming behorende erven en terreinen, geluidwerende voorzieningen, fietsenstallingen, ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen en kunstwerken, waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 10 meter. De bouwhoogte van palen en masten is bepaald op maximaal 10 meter en voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer, geldt geen hoogtebeperking.

In artikel 14, paragraaf 4, is de wijzigingsbevoegdheid 'Wro-zone wijzigingsgebied 2' opgenomen. Deze is in het voorgaande bij artikel 12 beschreven.

4.2 Het nieuwe bestemmingsplan "HOV-baan De Uithof"

Dit bestemmingsplan wordt binnenkort in procedure gebracht. Blijkens de toelichting is de hoofddoelstelling de nieuwe tramverbinding in De Uithof vanaf de A27 tot en met de opstelsporen achter de P+R De Uithof.

Het tracé van de Uithoflijn in De Uithof loopt vanaf het viaduct bij de rijksweg A27, waar de HOV-baan De Uithof binnenkomt, via de Weg tot de Wetenschap, Padualaan en Heidelberglaan, tot en met het opstelterrein langs de rijksweg A28, achter de P+R De Uithof.

De Uithof blijft de komende jaren groeien. De Hoge School Utrecht en de Universiteit Utrecht breiden uit en verschillende instellingen komen naar De Uithof zoals RIVM en het Prinses Máxima Centrum. Het aantal studenten, werknemers en bezoekers vanaf Utrecht Centraal naar De Uithof groeit daarmee met plm. 25%. In 2020 betreft dat meer dan 40.000 ov-reizigers per dag. In een tram kunnen namelijk vier tot vijf keer meer reizigers vervoerd worden dan in een bus, zonder dat ingeboet wordt aan ruimte.

Op 18 april 2012 heeft het Bestuur Regio Utrecht besloten om de Uithoflijn als tramverbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof aan te leggen. De trambaan wordt grotendeels aangelegd op het bestaande busbaantracé in De Uithof. Achter de P+R De Uithof zal een onoverdekt opstelterrein worden aangelegd voor (een deel van) de trams.

In 2010 is bestemmingsplan “De Uithof” vastgesteld. In dit plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het tracé van de toekomstige trambaan juridisch planologisch mogelijk te maken. De systeemgrenzen van de Uithoflijn zijn niet overal dezelfde als de systeemgrenzen van de wijzigingsbevoegdheid. Om kleine aanpassingen te voorkomen is door de gemeente Utrecht besloten om het deel van de Uithoflijn in De Uithof vast te leggen in een nieuw bestemmingsplan.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2005-2020 (op 8 september 2005 vastgesteld door de gemeenteraad) is de gemeentelijke visie op het verkeer en vervoer in Utrecht tot 2020 bekend gemaakt. De aanleg van de vrije HOV-baan HOV om de Zuid maakt onderdeel uit van het netwerk dat is opgenomen in het GVVP. In het GVVP is in principe uitgegaan van een busbaan ter plaatse van de HOV-banen, maar ook is aangegeven dat deze omgezet kunnen worden naar een trambaan.

De besluitvorming over de vertramming van de Uithoflijn heeft in twee stappen plaatsgevonden. Op 28 juni 2011 heeft de raad het Projectbesluit genomen voor de vertramming van de HOV-verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof. Op 18 april 2012 heeft het Bestuur Regio Utrecht besloten om de Uithoflijn als tramverbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof aan te leggen. Op 3 juni 2013 is het Definitief Ontwerp door het college vastgesteld. Vervolgens is op 19 juni 2013 het Definitief Ontwerp (DO) door het Bestuur Regio Utrecht vastgesteld. De planning is dat de Uithoflijn in 2018 daadwerkelijk in gebruik genomen zal worden.

De HOV-baan gaat onder de rijksweg A27 door en sluit bij halte Padualaan aan op de bestaande busbaan in De Uithof. Daarna gaat de baan verder langs de Hoge School- en Universiteitsgebouwen met halte Heidelberglaan, langs het Universitair Medisch Centrum Utrecht met halte UMC en langs het Wilhelmina Kinder Ziekenhuis met halte WKZ. Nabij de wegaansluiting op Rijksweg 28 sluit de Uithoflijn aan op het nieuwe transferium P+R De Uithof. De Universiteitsweg wordt hier ongelijkvloers gekruist. De trambaan eindigt bij halte P+R De Uithof met het hierachter gelegen opstelterrein voor de trams.

Ten behoeve van het op te richten Prinses Máxima Centrum is een klein deel van de gronden bestemd voor ‘maatschappelijk - gezondheidszorg’. De hoofdfunctie binnen deze bestemming is gezondheidszorg. Daarnaast zijn wetenschappelijk onderzoek, aan de gezondheidszorg ondergeschikte wetenschappelijke en geneeskundige onderwijsdoeleinden en science-activiteiten belangrijke functies binnen deze bestemming. Ook zorggerelateerde (commerciële) dienstverlening en detailhandel is mogelijk binnen deze bestemming. Laboratoria en opslag zijn slechts toegestaan voor zover deze zich verdragen met de bestemming.

Binnen de bestemming zijn een tweetal aanduidingen opgenomen: 'verkeer' ten behoeve van verkeer, waaronder de hoogwaardige HOV-baan exclusief tram of busbaan en de aanduiding 'onderdoorgang' ten behoeve van een minimale onderdoorgang van de busbaan onder de overbouw van het Prinses Máxima Centrum.

De doorgaande wegen met een stroomfunctie hebben de bestemming 'verkeer' gekregen (artikel 5 van de regels).

De trambaan zelf heeft de bestemming 'verkeer - openbaar vervoer'. Binnen deze bestemming is een aantal passende gebruiksvormen toegestaan met Hoogwaardig Openbaar Vervoer als voornaamste functie. Daarnaast behoren oversteekplaatsen, haltes, stallingruimtes voor fietsen en groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen tot de mogelijkheden. Waar de tramlijn de wegen niet gelijkvloers doorkruist, is de aanduiding 'onderdoorgang' opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding -1' is een overbouw mogelijk gemaakt met een minimale doorrijhoogte van 4,7 meter in verband met de HOV-baan.

Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone' zijn geluidsgevoelige functies uitgesloten. Binnen deze aanduiding is patiëntenzorg niet toegestaan. Het betreft de locaties van de zorgboulevard van het UMC Utrecht en de energiecentrale ten behoeve van het UMC Utrecht.

Ter plaatse van de aanduiding 'gezondheidszorg' is de zorgboulevard van het UMC Utrecht toegestaan. Bij de aanduiding 'overbouw' is aangegeven dat de minimale doorrijhoogte 4.5 meter moet zijn in verband met de HOV-baan.

Ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3' wordt de toekomstige verbindingsbrug (overbouw) mogelijk gemaakt tussen het toekomstige Prinses Máxima Centrum en het Wilhelmina Kinder Ziekenhuis. Ter plaatse van de aanduiding 'overbouw' geldt een minimale doorrijhoogte van 9,25 meter.

De P+R De Uithof met de bestemming 'Parkeergarage - Waterberging' (artikel 7) is opgenomen om tegemoet te komen aan de verhoogde vraag naar parkeercapaciteit in De Uithof. Detailhandel is toegestaan tot een maximum van 400 m² bvo.

In de P+R De Uithof komt ook een deel van de nieuwe trambaan te lopen.

Achter de P+R De Uithof komt een onoverdekte opstelplaats voor de trams.

Ten behoeve van een klimwand is een sportvoorziening opgenomen tegen de P+R De Uithof.

Ter plaatse van de aanduiding 'water' kunnen de gronden worden ingericht ten behoeve van waterberging en waterbeheer.

De niet doorgaande wegen hebben de bestemming 'verkeer - verblijfsgebied' gekregen en betreffen de omliggende verkeers- en groengebieden. Deze bestemming is een duidelijke mix tussen voetgangers, fietsers en deels openbaar vervoer in de vorm van een busbaan. Delen van de bestemming hebben de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' met een minimale doorrijhoogte van 4,7 meter voor de HOV-baan. Ten behoeve van de aanduiding 'milieuzone' zijn geluidsgevoelige functies uitgesloten, zoals hiervoor vermeld. Ter plaatse van de aanduiding 'gezondheidszorg' is de zorgboulevard van het UMC Utrecht toegestaan. Bij de aanduiding 'overbouwing' is aangegeven dat de minimale doorrijhoogte 4,5 meter moet zijn in verband met de HOV-baan. Ook geldt hier de 'specifieke bouwaanduiding -3' voor de toekomstige verbidingsbrug tussen het Prinses Máxima Centrum en het Wilhelmina Kinder Ziekenhuis.

In het navolgende worden de bestemmingen beschreven.

Artikel 5 Verkeer

De voor verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen, bestaande uit maximaal 2 keer 1 rijstrook, in- en uitvoegstroken daar niet bij inbegrepen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. water en kruisingen met water;
- e. waterbeheer en waterberging;
- f. hoogwaardig openbaar vervoerbaan in de vorm van een busbaan, gelegen op maaiveld;
- g. geluidwerende voorzieningen;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoer' uitsluitend voor een hoogwaardig openbaar vervoerbaan in de vorm van een trambaan;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 4' een onderdoorgang (ongelijkvloerse kruising) ten behoeve van een hoogwaardig openbaar vervoerbaan in de vorm van een trambaan;
- j. de bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, en kunstwerken, waaronder bruggen, faunapassages en duikers.

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag niet meer dan 4 meter bedragen. De bouwhoogte van palen en masten mag niet meer bedragen dan 10 meter. Deze bepalingen gelden niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 6 Verkeer - Openbaar vervoer

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. hoogwaardig openbaar vervoerbaan (HOV-baan) in de vorm van een bus- en/of trambaan, gelegen op maaiveld;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. parkeervoorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeren';
- d. halteplaatsen;
- e. water, waterbeheer en waterberging;
- f. kruisingen met wegen, water en groenvoorzieningen;
- g. onderhoudswegen, -paden en -stroken ten behoeve van het openbaar vervoer;
- h. calamiteitenverkeer;
- i. geluidwerende voorzieningen;
- j. ter plaatse van de aanduiding 'gezondheidszorg' tevens een overbouwing ten behoeve van de gezondheidszorg, bijbehorende voorzieningen en specifiek aan de gezondheidszorg ondergeschikt en zorggerelateerde (commerciële) dienstverlening, zoals een poliklinische apotheek, thuiszorgorganisatie, opticien en audicien;
- k. nutsvoorzieningen;
- l. de bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, en kunstwerken, waaronder bruggen, faunapassages en duikers.

Ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding -1' is een overbouwing toegestaan met maximaal 1 bouwlaag met een minimale doorrijhoogte van 4,7 meter.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding -2' tevens voor een overbouwing met maximaal 1 bouwlaag en met een minimale doorrijhoogte van 4,5 meter.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding -3' tevens voor een overbouwing met maximaal 2 bouwlagen en met een minimale doorrijhoogte van 9,25 meter.

De hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding en regeling van het openbaar vervoer en het verkeer, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

Artikel 7 Parkeergarage - Waterberging

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. parkeervoorzieningen, inclusief ontsluitingswegen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'water' tevens voor water, waterberging en waterbeheer;
- c. hoogwaardig openbaar vervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een bus- en trambaan, gelegen op maaiveld;
- d. sportvoorzieningen, zoals een klimwand;
- e. fiets- en voetpaden;

- f. kruisingen met water;
- g. detailhandel, tot een maximale vloeroppervlakte van 400 m² bvo;
- h. de bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

Voor gebouwen is bepaald dat deze uitsluitend binnen het bouwvlak mogen worden gebouwd. Het bebouwingspercentage dat op de verbeelding staat aangegeven, mag niet worden overschreden. Ook mag de op de verbeelding aangegeven maximale bouwhoogte niet worden overschreden. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

De hoogte van de klimwand en bijbehorende sportvoorzieningen mag niet hoger zijn dan 35 meter. Deze bepalingen gelden niet voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 8 verkeer - verblijfsgebied

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- b. hoogwaardig openbaar vervoerbaan (HOV-baan) in de vorm van een busbaan, gelegen op maaiveld;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeren';
- e. halteplaatsen;
- f. water, waterbeheer en waterberging;
- g. kruisingen met wegen, water en groenvoorzieningen;
- h. onderhoudswegen, -paden en -stroken ten behoeve van openbaar vervoer;
- i. calamiteitenverkeer;
- j. geluidwerende voorzieningen;
- k. speelvoorzieningen;
- l. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-onderstation' tevens voor een onderstation ten behoeve van de trambaan;
- m. ter plaatse van de aanduiding 'opslag' tevens voor opslag;
- n. ter plaatse van de aanduiding 'gezondheidszorg' tevens een overbouw ten behoeve van gezondheidszorg, bijbehorende voorzieningen en specifiek aan de gezondheidszorg ondergeschikt en zorggerelateerde (commerciële) dienstverlening, zoals een poliklinische apotheek, thuiszorgorganisatie, opticien of audicien;
- o. de bij de bestemming behorende erven en terreinen, verkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen en kunstwerken, waaronder bruggen, faunapassages en duikers.

De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.

De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - onderstation' mag de oppervlakte van het gebouw niet meer bedragen dan 200 m² en mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan 7 meter en mag ter plaatse van de aanduiding 'opslag' de oppervlakte van het gebouw niet meer bedragen dan 24 m² en de bouwhoogte niet meer bedragen dan 5 meter.

Binnen deze bestemming gelden ook de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding -1, -2 en -3' zoals in het voorgaande beschreven.

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

Deze bepaling geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 16 algemene aanduidingsregels

In artikel 16.2 is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - geluidsgevoelige functies' geluidsgevoelige functies zijn uitgesloten.

4.3 Relevante gegevens uit het geluidsonderzoek (bijlage 1 bij het ontwerp bestemmingsplan)

Padualaan - Heidelberglaan tot kruising Universiteitsweg (30 km/uur)

Vanaf de halte bij het Kruytgebouw tot de kruising met de Universiteitsweg bedraagt de maximum snelheid voor zowel bussen als trams 30 km/uur. Er behoeft geen toetsing in het kader van de Wet geluidhinder plaats te vinden. Uit de resultaten blijkt dat - afhankelijk van de locatie en de te toetsen geluidbelasting – er beperkte toenames (tot maximaal 0,3 dB) of afnamen (tot maximaal -0,7 dB) van de geluidbelasting plaats. De wijziging in geluidbelasting heeft een niet significant effect.

Heidelberglaan vanaf kruising Universiteitsweg tot parkeergarage (50 km/uur)

Na de kruising met de Universiteitsweg bedraagt de maximum snelheid op het Uithoftracé weer 50 km/uur. De trams zullen tot aan de halte bij het UMC echter niet harder dan 30 km/uur rijden. Via de onderdoorgang met de Universiteitsweg rijden thans uitsluitend bussen naar het terrein P+R De Uithof. In de nieuwe situatie rijden er alleen trams naar de P+R De Uithof.

De toekomstige busbaan, overeenkomend met de trambaan, zal vanaf de halte bij het UMC tot na de halte bij het WKZ worden verlegd in een verruimde boog ten opzichte van de huidige situatie. De verlegging van de assen bedraagt plm. 15 meter.

De maximale toename op de hoek van het UMC bedraagt meer dan 4 dB.

Op de gevels van de geluidgevoelige ruimten van het CBOI bedraagt de toename maximaal 2,3 dB.

Op de overige geluidgevoelige gebouwen, zoals de Fritz Redl school en het WKZ, blijft de toename beperkt tot 1,0 dB.

De effecten vanwege reflecties op het te realiseren Prinses Máxima Centrum (PMC) variëren tussen de 0,6 en 1,2 dB. Deze geluidbelasting is niet meegenomen in de beoordeling van tegemoetkoming in planschade die een gevolg is van het bestemmingsplan "HOV-baan De Uithof", omdat het PMC planologisch nog niet is ingepast.

In de conclusie is vermeld dat de Uithoflijn realiseerbaar is binnen de grenzen die de Wet geluidhinder daaraan stelt. Alleen in deeltracé 3 is sprake van een overschrijding van de normen uit de Wet geluidhinder. Voor de locaties waar het reconstructie-effect niet kan worden weggenomen zal ontheffing moeten worden gevraagd. Op het CBOI is de mate van resterende overschrijding afhankelijk van de afmeting van het mogelijke geluidscherm naast de tram/busbaan. De overschrijdingen op het UMC zijn niet weg te nemen met maatregelen en daardoor zal hier altijd ontheffing verleend moeten worden. Indien ontheffing wordt verleend, dienen aanvullende eisen gesteld te worden voor wat betreft de geluidbelasting in de geluidsgevoelige ruimten van de geluidsgevoelige gebouwen. Indien van trams met een +1 dB geluidemissie wordt uitgegaan, ontstaan er geen extra knelpunten op tracédeel 1 en 2. Op tracédeel 3 neemt het reconstructie-effect verder toe tot 5,1 dB. Afgerond is dit maximaal 5 dB. Daarmee wordt de maximaal mogelijke overschrijding van de referentie van 5 dB die volgens de Wet geluidhinder geldt, niet overschreden.

4.4 Inventarisatie trillingseffecten Uithof (bijlage 2 van het ontwerp bestemmingsplan)

Dit onderzoek is verdeeld in zes fasen:

- Fase 1: inventarisatie van gevoelige apparatuur
- Fase 2: valproefmetingen
- Fase 3: eventueel extra valproefmetingen
- Fase 4: simulaties trillingen tramverkeer
- Fase 5: validatie simulaties trillingen tramverkeer
- Fase 6: onderzoek naar maatregelen

Dit onderzoek betreft het tracédeel vanaf de Sorbonnelaan tot en met het opstelterrein nabij de P+R De Uithof. Het gaat om het gedeelte van km 6,53 tot km 9,07.

De conclusies van dit onderzoek ten aanzien van de hinder voor personen zijn als volgt:

- door toepassing van glad spoor blijft het maximale trillingsniveau van een trampassage ongeveer gelijk aan het maximale trillingsniveau van een buspassage;
- de hinder voor personen in De Uithof blijft beperkt tot een zone van circa 20 meter vanaf het tracé van de Uithoflijn;
- de hoogste trillingsniveaus komen voor op de gedeelten met een maximum snelheid van 50 km/uur;
- overschrijdingen van de SBR-b streefwaarden worden niet verwacht.

De boogverruiming om het CBOI-gebouw brengt geen wezenlijke verandering voor trillingen ten opzichte van het tracé over de huidige busbaan.

Naar aanleiding van dit onderzoek is gekozen voor een bovenbouwconstructie met ingegoten spoor en een zeer goede spoorligging. Eventuele maatregelen dienen te worden getroffen bij de gevoelige apparatuur zelf. Dat betreft de volgende locaties:

- Kruytgebouw West, vijfde en zesde verdieping;
- Bloembergengebouw;
- AZU, vleugel H2;
- AZU, vleugel Q00,100 en CBOI-gebouw;
- WKZ, vleugel KC.

4.5 Het EMC compensatiesysteem (bijlage 3 van het ontwerp bestemmingsplan)

Voor de berekening is uitgegaan van 32 meter trams met drie draaistellen waarvan de buitenste twee zijn aangedreven. De pantograaf staat in het midden boven het middelste draaistel. De voedings- en retourstromen naar de inverters lopen over het dak. De inverters bevinden zich op het dak boven de aangedreven draaistellen.

Verkeerstechnisch is voor de berekening gekozen voor een situatie waarbij twee trams op elk van beide sporen op een zeker moment op dezelfde langspositie rijden en waarbij beide tegelijk de maximale stroom opnemen. Voor de EM-emissie is dit een worst case scenario. In de praktijk blijkt dit een toestand die zeer gering voorkomt.

In de conclusies is gesteld dat over een aanzienlijke lengte van het tracé de EMC technisch kan worden volstaan met secties van 40 meter lengte. Dat is de aangenomen maximum afstand tussen twee opeenvolgende masten van een bovenleidingsysteem, waarin compensatiekabels naar de bovenleiding worden opgevoerd.

Bij de locaties Kruytgebouw en CBOI moeten over enige afstand secties worden toegepast met een lengte van 15 meter. Dat is nodig om op die locaties de EM-emissie voldoende laag te houden. Op de locaties Kruytgebouw en Bloembergengebouw zijn additionele maatregelen nodig in de vorm van stroombeperking om het pass-criterium te halen.

5 Overige relevante documenten

Bij besluit van 13 januari 2014 heeft het Dagelijks Bestuur van de Regio Utrecht de Hoofdovereenkomst Uithoflijn in De Uithof vastgesteld. Dit is een overeenkomst met de gemeente Utrecht, Universiteit Utrecht, Hoge School Utrecht en Universitair Medisch Centrum Utrecht, waarin:

- a. de uitgangspunten zijn vastgelegd voor de aanleg van de Uithoflijn in De Uithof;
- b. de afspraken zijn opgenomen over het voorkomen van elektromagnetisch interferentie en/of trillingen aan apparatuur als gevolg van het rijden van trams in De Uithof;

(...).

6 Planologische vergelijking

Een belanghebbende komt in een planologisch nadeliger situatie te verkeren wanneer de bouw- en gebruiksmogelijkheden die op basis van het nieuwe planologische regime kunnen worden gerealiseerd, voor hem nadeliger zijn dan de mogelijkheden die op basis van het voorheen geldende regime maximaal werden toegestaan.

Bij de beoordeling of sprake is van een planologisch nadeliger situatie ten gevolge van een planologische wijziging zijn slechts ruimtelijke gevolgen relevant. De bestemmingen worden ingevolge vaste jurisprudentie maximaal ingevuld.

In de gesprekken die met opdrachtgever hebben plaatsgevonden, is besproken dat de milieuaspecten trilling en elektromagnetische interferentie met name onderzocht dienen te worden in het kader van de planschade. Ook de geluidhinder zal in het navolgende besproken worden.

Voor deze risicoanalyse is relevant dat in het voorjaar van 2014 een nulmeting zal worden gehouden om het huidige trillingsniveau op de apparatuur genoemd in bijlage 2 en 3 bij de Hoofdovereenkomst vast te stellen (apparatuur met risico voor verstoring door trillingen of apparatuur zonder concrete gegevens).

In het proefbedrijf zal een tweede meting plaatsvinden om de invloed van de trams te meten. Als blijkt dat de werking van de apparatuur wordt verstoord worden passende maatregelen genomen zoals vermeld in de Hoofdovereenkomst.

Geluidhinder

De tram zal op het deel Padualaan – UMCU niet sneller rijden dan 30 kilometer per uur. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat in paragraaf 5.3.1 beschreven dat de Wet geluidhinder dan niet van toepassing is, maar dat de geluidhinder dient te worden beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening, waarbij het gebruikelijk is om bij de normen van de Wet geluidhinder aan te sluiten. De bestemmingen 'zorg' of 'onderwijs' zijn als geluidsgevoelig aan te merken.

In paragraaf 5.3.2 staat voor het deeltraject Padualaan - Heidelberglaan tot aan de kruising Universiteitsweg vermeld dat de geluidbelasting toeneemt met maximaal 0,8 dB.

Op het deeltraject Heidelberglaan vanaf kruising Universiteitsweg tot aan de P+R De Uithof mag de tram 50 km per uur rijden en neemt de geluidbelasting toe met meer dan 1,5 dB. De toename overschrijdt niet de maximale waarde of de maximale toename die op grond van de Wet geluidhinder vergunbaar is. De hoogste toename treedt op op de hoek van het Universitair Medisch Centrum Utrecht - CBOI. Achter de gevels van dit waarneempunt bevinden zich overwegend technische ruimten met zware betonnen bunkers. Om aan de hogere grenswaarden te voldoen wordt gekozen voor verlening van ontheffing. Het vereiste binnenniveau dient te worden gegarandeerd. In de geluidsgevoelige ruimten dient aan de maximale geluidsniveaus te worden voldaan. Indien nodig zullen geluidwerende gevelvoorzieningen op kosten van de gemeente worden aangebracht.

Trilling

Voor het trillingsonderzoek is de SBR-richtlijn gebruikt. Verkeer zoals trampassages en bouwwerkzaamheden kunnen aanleiding geven tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen leiden tot schade of hinder.

In De Uithof bevindt zich gevoelige apparatuur in de nabijheid van de toekomstige trambaan. Naar deze hinder is in overleg met de belanghebbenden onderzoek verricht naar de effecten. Het onderzoek is gedaan met een modeltram. Voor personen wordt geen hinder als gevolg van toename van trillingen verwacht. Voor de apparatuur worden trillingsreducerende maatregelen genomen:

- toepassen van embedded rail
- toepassen van glad spoor.

Ondanks deze maatregelen blijft de kans bestaan dat de maatregelen niet overal tot voldoende trillingsreductie leiden. Indien nodig worden extra trillingsreducerende maatregelen genomen ter plaatse van de mogelijk verstoorde apparatuur en het onderhoudsniveau ten behoeve van het voorkomen van toekomstige verslechtering. De conclusies zijn dat door toepassing van glad en ingegoten spoor met een zeer goede spoorligging het maximale trillingsniveau van een trampassage ongeveer gelijk blijft aan het maximale trillingsniveau van een buspassage. De hinder voor personen in De Uithof blijft beperkt tot een zone van circa 20 meter vanaf het tracé van de trambaan in De Uithof. Op plekken waar gevoelige functies zijn gesitueerd binnen 20 meter van de trambaan blijft het trillingsniveau na het nemen van maatregelen binnen de SBR-streefwaarde.

Door toepassing van glad en ingegoten spoor met een zeer goede spoorligging wordt verstoring van trillingsgevoelige apparatuur beperkt. Toch blijft de mogelijkheid bestaan dat apparatuur verstoord raakt. Voor deze apparatuur worden ter plaatse maatregelen getroffen.

Elektromagnetische interferentie (EMI)

De nieuw aan te leggen trambaan zal worden uitgevoerd als een geëlektrificeerde trambaan. Omdat er op dit moment geen trambaan is in De Uithof verandert de situatie op het gebied van EMI. EMI is het (op een onaanvaardbare wijze) beïnvloeden van de werking van een toestel, apparaat of systeem door een stoorsignaal. In overleg met De Uithofpartners is een lijst opgesteld van apparaten die gevoelig zijn voor EMI. Bij het onderzoek was uitgangspunt dat de werking van de geïnventariseerde apparaten niet zou verminderen. De resultaten van onderzoek zijn vastgelegd in het rapport Uithoflijn Utrecht EMC Compensatiesysteem - versie 1.1, d.d. 28 januari 2014. Het uiteindelijk ontwerp heeft geen onaanvaardbaar effect op de aanwezige apparatuur. Ook is gekeken naar de effecten op de gezondheid van de mens. Uit dit onderzoek blijkt dat een standaard geëlektrificeerde tramlijn geen negatieve effecten op mensen heeft.

Planologische vergelijking

Ingevolge het bestemmingsplan "De Uithof" waren de gronden al bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van een HOV-lijn ten gunste van busvervoer. Ingevolge het nieuwe bestemmingsplan "HOV-baan De Uithof" wordt het bouwvolume uitgebreid met bouwwerken ten behoeve van de HOV-tramverbinding. Ook het gebruik wordt geïntensiveerd vanwege het feit dat het tramvervoer meer gebruikers kan vervoeren dan de huidige bussen. De HOV-tramverbinding was in het oude plan slechts mogelijk met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid.

Deze wijzigingsbevoegdheid is om moverende redenen niet benut, derhalve geldt de planvergelijking zonder daarin de wijzigingsbevoegdheid te betrekken. Deze bevoegdheid speelt wel een rol in het kader van voorzienbaarheid. Eigenaren/beperkt gerechtigden die een eigendom of beperkt recht hebben verworven na de datum dat het oude bestemmingsplan "De Uithof" in procedure werd gebracht hadden kennis kunnen hebben van het voornemen dat de HOV-tramverbinding aangelegd zou worden. Vanwege de strekking van dit advies is niet nader onderzocht op welke eigenaren c.q. beperkt gerechtigden dit betrekking heeft.

Maximale invulling van het nieuwe bestemmingsplan leidt tot de conclusie dat er enerzijds sprake is van een verzwaring van het planologisch regime, dat tot schade kan leiden. Anderzijds is de betere bereikbaarheid van het gebied een voordeel dat ingevolge artikel 6.1.3.4 Besluit ruimtelijke ordening meegewogen mag worden in de beoordeling.

Omdat met de betreffende partijen is vastgelegd dat passende maatregelen zijn getroffen om eventuele schade zoveel mogelijk te beperken en ook is vastgelegd dat, indien zich schade voordoet, passende maatregelen worden getroffen, menen ondergetekenden dat er geen sprake is van planschade, waarin eigenaren c.q. beperkt gerechtigden in tegemoetgekomen dienen te worden op grond van artikel 6.1 Wro.

7 Belanghebbenden

De eigenaren/beperkt gerechtigden van de gronden die zijn gesitueerd grenzend aan de HOV-baan zijn maatschappelijke c.q. wetenschappelijke instellingen:

- Universiteit Utrecht
- Hoge School Utrecht
- Universitair Medisch Centrum Utrecht
- Wilhelmina Kinder Ziekenhuis Utrecht
- CBOI
- Prinses Máxima Centrum
- P+R De Uithof
- RIVM.

De volgende beschrijvingen zijn op internet gevonden en geven wat nadere informatie.

Het CBOI (Centrum voor Beeldgestuurde Oncologische Interventie) in het Universitair Medisch Centrum Utrecht, gebruikt vijf bestralingsbunkers, onderzoek- en behandelruimten, kantoren, werkplaatsen en aanverwante ruimten. Het CBOI is verdeeld over 7 bouwlagen.

Ondergetekenden gaan ervan uit dat de toename van geluidhinder als gevolg van de planologische inpassing van de HOV-trambaan opgeheven zal worden door noodzakelijke gevelmaatregelen, waardoor in de geluidgevoelige ruimten geen nadeel van de toename van geluidhinder ondervonden wordt.

H.R. Kruytgebouw, Padualaan 8

Dit voormalige onderwijsgebouw van de Universiteit Utrecht beschikt over diverse labruimtes. In het gebouw zijn momenteel diverse live sciences bedrijven gehuisvest, zoals Meres Biopharmaceuticals en Cross Beta Biosciences. Ondergetekenden gaan ervan uit dat deze bedrijven onderdeel uitmaken van de Universiteit Utrecht.

Martthias van Geunsgebouw, Bolognalaan 2-48

Dit pand is in eigendom van het UMC Utrecht. Dit gebouw biedt alleen kantoorruimte.

Nieuwe projecten

- Op 15 juni 2011 is bekend gemaakt dat het RIVM zich zal huisvesten op het Utrecht Science Park.
- Het UMC Utrecht zal uitbreiden met het Antonie van Leeuwenhoek Ziekenhuis en het Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie.
- Het Hubrecht Institute zal uitbreiden.
- De Hoge School Utrecht zal uitbreiden.
- De Universiteit Utrecht zal nieuwbouw realiseren ten behoeve van de faculteit geowetenschappen, onderwijsgebouw faculteiten beta wetenschappen en geowetenschappen.
- Er zal een gemeenschappelijk milieulaboratorium worden opgericht.
- Op 24 november 2011 is bekend gemaakt dat er een overeenkomst met de Universiteit Utrecht is met live sciences incubator om te komen tot een nieuw te bouwen incubator.
- In 2015 zullen op het Utrecht Science Park 650 nieuwe studenteneenheden worden opgeleverd ten behoeve van studentenhuysvesting SSH.

Het is aannemelijk dat de eigenaren c.q. rechthebbenden van deze nieuwe projecten rekening hebben gehouden met de aanleg van de HOV-tramlijn, derhalve deze konden voorzien.

8 Beoordeling planschade

Algemeen

Met het nieuwe bestemmingsplan verbetert de bereikbaarheid van het gebied. Immers, bij toename van het aantal gebruikers van het gebied, is de HOV-trambaan een verbetering omdat deze vier tot vijf maal meer passagiers kan vervoeren dan de huidige benutting van de busbaan.

De bereikbaarheid verbetert aldus en dit komt alle gebruikers van het gebied ten goede. Dit is een voordeel van de regimewijziging, dat verrekend mag worden met de nadelen van de regimewijziging.

Studentenwoningen

In het gebied grenzend aan de HOV-baan bevinden zich studentenwoningen.

De studentenwoningen worden verhuurd door de Stichting Studenten Huisvesting, die de grond in erfpacht heeft van de Universiteit Utrecht.

De waarde van de gronden vermindert niet, vanwege het feit dat de woningen beter bereikbaar worden. Ook de verhuurbaarheid vermindert niet, vanwege dezelfde reden.

De studenten zelf hebben voornamelijk baat bij het hoogwaardige vervoer en zullen niet minder huur gaan betalen als gevolg van de regimewijziging.

Maatschappelijke en/of wetenschappelijke instellingen

De toename van geluidhinder manifesteert zich in tracédeel 3, ter plaatse van het UMC Utrecht en het WKZ Utrecht en het CBOI. Om aan de hogere grenswaarden te voldoen zal ontheffing worden gevraagd. Met de noodzakelijke gevelmaatregelen zal in de geluidsgevoelige ruimten aan de maximale geluidsniveau's worden voldaan.

Door toepassing van embedded rail, glad spoor en het verdelen van de bovenleiding in korte secties is de trillinghinder vergelijkbaar met het maximale trillingsniveau van een buspassage. Mocht blijken dat de toegepaste uitvoering onvoldoende is, dan kan een beroep gedaan worden op de bepalingen van de Hoofdovereenkomst.

Met betrekking tot de EMI is sprake van een toename over het gehele tracé. Hiertoe worden passende maatregelen getroffen.

De verstoring van trillingsgevoelige apparatuur wordt beperkt door de hiervoor beschreven uitvoering van het tracé. Indien blijkt dat de apparatuur verstoord raakt ondanks de getroffen maatregelen, kan een beroep gedaan worden op de Hoofdovereenkomst.

Ondergetekenden merken op dat voor de bepaling van planschade in de planologische vergelijking uitgegaan dient te worden van de maximale invulling van de planologische regimes. Dat is in de oude situatie – kort weergegeven - de uitvoering met een busbaan en in de nieuwe situatie de uitvoering met de HOV-trambaan. In het bestemmingsplan kunnen geen snelheidsmaatregelen of uitvoeringsmaatregelen worden opgenomen. Derhalve kan de nieuwe situatie bezwarender gedacht worden bij maximale invulling dan de maximale invulling van de oude situatie. Immers, er mogen meer bouwwerken worden opgericht en het gebruik van de gronden wordt geïntensiveerd.

Echter door de bepalingen van de Hoofdovereenkomst en de afspraken die gemaakt zijn tussen partijen kan gesteld worden dat eventuele planschade anderszins is verzekerd in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1 lid 1 Wro), als gevolg waarvan geen tegemoetkoming in schade vergoed dient te worden.

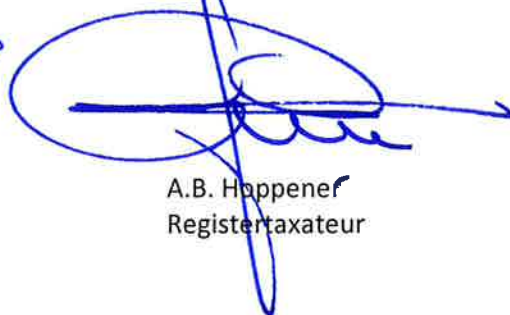
9 Conclusie

Ondergetekenden begroten als gevolg van de planologische inpassing van de HOV-Uithoflijn op het tracé halte Padualaan - halte P+R De Uithof geen tegemoetkoming in planschade.

Oud-Beijerland, 10 februari 2014.



A. Streefkerk-Wegman
Juridisch adviseur



A.B. Hoppener
Register taxateur