

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING
IN PLANSCHADE INZAKE
HOV-BAAN TRANSWIJK, KANALENEILAND
TE UTRECHT

14 september 2015

Conclusie:

Het bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland', waarvan het ontwerp ter inzage is gelegd vanaf 18 mei 2015, leidt naar de verwachting van ondergetekenden niet tot planschade.

INHOUDSOPGAVE

1	Opdracht	3
2	Inleiding beoordeling tegemoetkoming in planschade	3
3	Beschrijving nieuwe bestemmingsplan	4
4	Beschrijving geldende planologische regimes	9
4.1	Het bestemmingsplan "Kanaleneiland"	9
4.2	De beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	12
4.3	Het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden'	13
5	Beschrijving nieuwe bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland'	16
6	Inleiding planologische vergelijking	17
7	Beoordeling planschadegevoelige bebouwing	18
7.1	Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en Balijebrug	22
7.2	Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en 5 Meiplein	22
7.3	Het Vijf Meiplein	23
7.4	Aansluiting Trumanlaan/Marco Pololaan	23
8	Beoordeling voorzienbaarheid/normaal maatschappelijk risico	23
8.1	Voorzienbaarheid	23
8.2	Normaal maatschappelijk risico	24
9	Conclusie	27

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING IN PLANSCHADE

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

Deskundigen: Mevrouw mr. A. Streefkerk-Wegman, juridisch adviseur,
en A.B. Hoppener, senior makelaar NVM / register-
taxateur, 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

Per email van 1 september 2015 is de opdracht bevestigd om de planschaderisicoanalyse van 3 januari 2012 te actualiseren. De basis voor deze analyse is het ontwerp bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland' dat ter inzage heeft gelegen vanaf 18 mei 2015.

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 en van internet geraadpleegde documenten. Er is niet gesproken met eventuele belanghebbenden.

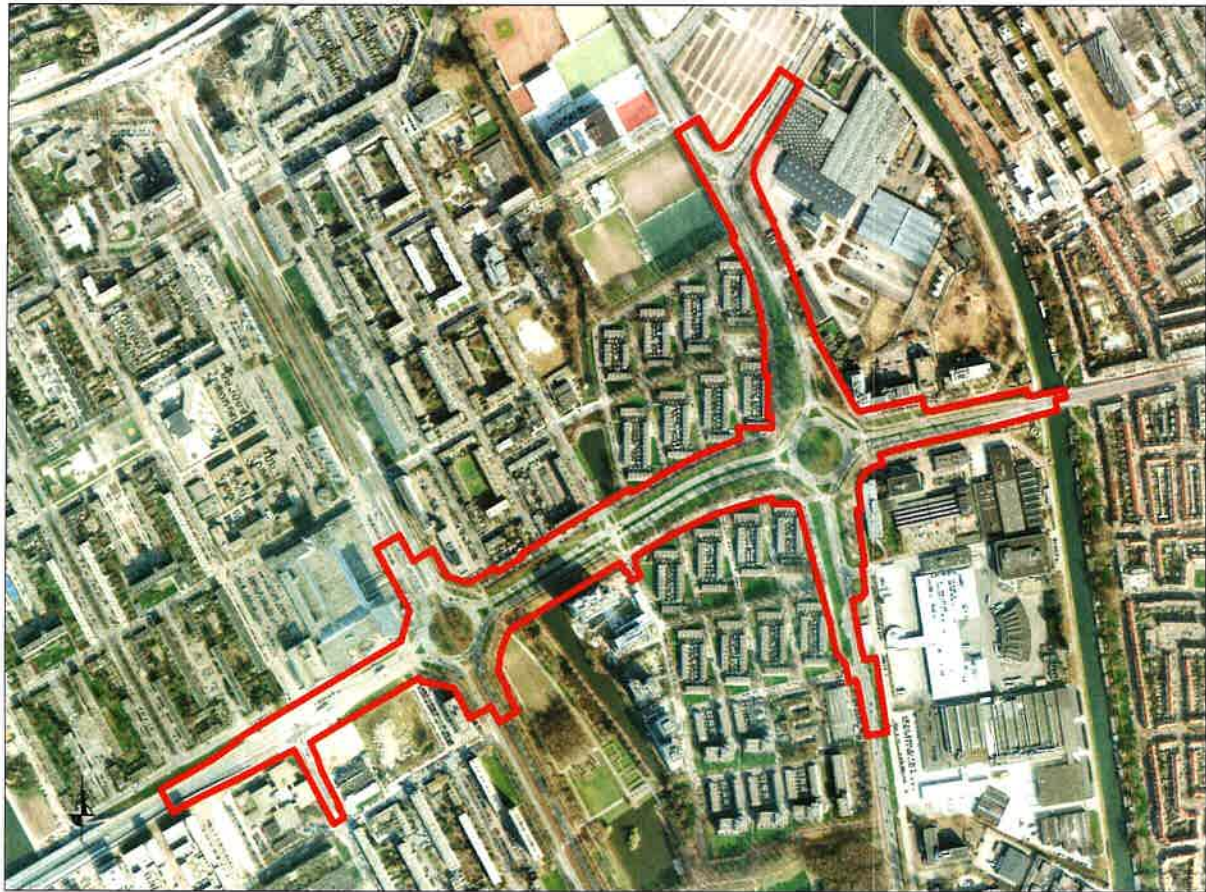
Ten tijde van de definitieve beoordeling, nadat aanvragen daartoe zijn ingediend, zal met de dan geldende procedurele eisen, wetgeving en jurisprudentie rekening dienen te worden gehouden. Bovendien zullen er dan volledige taxaties van de planschadegevoelige objecten dienen te worden uitgevoerd en is niet uitgesloten dat tot een anders luidende conclusie wordt gekomen. Dit voorbehoud wordt expliciet in dit advies opgenomen.

3 Beschrijving nieuwe bestemmingsplan

Uitgangspunt voor deze analyse is het ontwerp bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland', zoals dat ter inzage is gelegd vanaf 12 juni 2015. De HOV-baan is een onderdeel van het netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Uit de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan wordt de volgende informatie herhaald.

De gemeente Utrecht heeft in 1999 besloten een netwerk van vrije busbanen aan te leggen. Dit netwerk bestaat uit twee verbindingen: Utrecht CS - De Uithof en Utrecht CS - Leidsche Rijn. Met dit netwerk van vrije busbanen en de inzet van frequent rijdende, comfortabele bussen willen de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht een vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) bieden als alternatief voor de auto.

Het tracé van de HOV-baan loopt door bestaand stedelijk gebied en gaat vanaf de Croeselaan (nabij het Centraal Station) door Utrecht Zuidwest naar de Overste den Oudenlaan. Het traject loopt over bestaande infrastructuur, langs de Jaarbeurs en door de Dichterswijk en loopt uiteindelijk door naar Papendorp in Leidsche Rijn. In de huidige situatie bestaat het plangebied uit wegen voor autoverkeer, bermen, parallelwegen en fietspaden. Het openbaar vervoer maakt gebruik van de wegen voor het autoverkeer. Op de Churchillaan is al wel een vrije busbaan aanwezig.



Aanduiding plangebied

Binnen de bebouwde kom liggen HOV-banen in principe in het midden van het wegprofiel. Op de Overste den Oudenlaan is er, in tegenstelling tot dit principe, gekozen voor een zijligging aan de oostkant van de weg. Deze keuze heeft te maken met de aansluiting op de toekomstige busbaan op de dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg. Omdat de bestemmingen die veel autoverkeer aantrekken (de parkeerterreinen van de Jaarbeurs en de bestemmingen aan de Croeselaan zoals de Rabobank en de Jaarbeurspleingarage) aan de noordzijde van dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg liggen, komt de busbaan hier waarschijnlijk aan de zuidzijde te liggen. Aangezien er nog geen besluit is genomen over de definitieve ligging van de busbaan op de dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg, is er voor de kruising van de Overste den Oudenlaan en de dr. M.A. Tellegenlaan een flexibele bestemming opgenomen. Hierdoor blijven meerdere liggingen van de busbaan op het aansluitende traject mogelijk.

Onderdoorgangen

Onder het 5 Meiplein en het Anne Frankplein worden onderdoorgangen voor het HOV-verkeer gebouwd.

Haltes

Voor de HOV-baan wordt in ieder geval één halte gerealiseerd tussen de Prins Clausbrug en het 5 mei plein (voor het ROC). Mogelijk wordt er op de Overste den Oudenlaan op termijn een extra halte gerealiseerd als het terrein ten oosten hiervan (Merwedekanaalzone 4) tot ontwikkeling komt.

Overste den Oudenlaan

De infrastructuur die op de Overste den Oudenlaan ingepast wordt, bestaat uit twee rijbanen van elk twee rijstroken met aan de oostzijde de HOV-baan. In aansluiting op de plannen "Kraanfunctie Weg der Verenigde Naties – Overste den Oudenlaan" is een tweerichtingen fietspad aan de westzijde opgenomen welke ter hoogte van de Krikkelaan overgaat in een fietsstraat. Ook is er een fietspad opgenomen langs de oostzijde van de weg. Door de aanleg van de busbaan, komt het autoverkeer deels dichterbij de bestaande woningen van Transwijk te liggen. Er blijft echter voldoende ruimte voor grote groenstroken tussen de woningen en fietsstraat en tussen fietsstraat en autoverkeer. Bij het Anne Frankplein wordt de kruising zodanig vormgegeven dat het autoverkeer juist op grotere afstand komt.



Anne Frankplein

Het huidige ongeregelde verkeersplein wordt getransformeerd in een, door verkeerslichten geregeld, kruispunt waar de HOV-baan van een zijligging overgaat naar een middenligging in de nieuwe situatie. De HOV-baan zal het kruispunt daarin ondergronds kruisen. Over alle armen van de kruising worden tweerichtingen fiets- en voetgangersoversteken gerealiseerd.

De streekbussen van en naar de Europalaan worden via een kortsluiting op de Overste den Oudenlaan ter hoogte van de aansluiting van de MWK-zone naar de HOV-baan geleid.



5 Meiplein

Het huidige verkeersplein wordt getransformeerd in een, met verkeerslichten geregeld, kruispunt met over alle armen een tweerichtingen fiets- en voetgangers oversteek.

Ter hoogte van het 5 Meiplein kruist de HOV-baan de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein. Bij een gelijkvloerse kruising is er geen vrije doorgang mogelijk voor zowel de tram als het busverkeer op de HOV-baan. Als oplossing is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een onderdoorgang voor het busverkeer op de HOV-baan.



4 Beschrijving geldende planologische regimes

Binnen het plangebied vigeren de bestemmingsplannen 'Kanaleneiland', 'Actualisering diverse gebieden' en een beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk'. Deze worden in het navolgende beschreven.

4.1 Het bestemmingsplan "Kanaleneiland"

Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 6 april 1978, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 25 april 1979 en onherroepelijk geworden bij Kroonbesluit van 23 april 1980.

In de derde herziening zijn gebieden aangewezen waar A-inrichtingen uitgesloten zijn. De derde herziening is vastgesteld door de raad op 25 januari 1990 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 17 juli 1990.

De relevante geldende bestemmingen zijn:

- industrie
- wegen
- water
- groenvoorziening A
- wijkpark
- speelterrein
- sportterrein
- waterstaatsdoeleinden
- parkeerterrein.

De bestemmingen zijn beschreven in respectievelijk de artikelen 7, 29 (Wegen), 30, 31, 33, 34, 35, 36 en 38.

De bestemming industrie:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor de vestiging van industriële, ambachtelijke, groothandels- en vervoersbedrijven in de categorieën 1 tot en met 4 van de Staat van inrichtingen, met de daarbij behorende bouwwerken, dienstwoningen en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen.

Op de industriestrook langs het Merwedekanaal zijn A-inrichtingen toegestaan. Deze inrichtingen zijn bij een algehele herziening van bestemmingsplannen in verband met industrielawaai (vastgesteld door de gemeenteraad op 25 januari 1990, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 17 juli 1990) niet meer toegestaan. Alleen de Hulp Warmte Centrale mag als bestaande A-inrichting gehandhaafd blijven.

De bestemming wegen:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen (met inbegrip van de nodige rijwegen, parkeerstroken, fietspaden, voetpaden en bermen) met de daarbij behorende of daarin passende bouwwerken (met uitzondering van benzineverkooppunten).

Bouwwerken mogen worden gebouwd tot een oppervlakte van niet meer dan 20 m² en een niet grotere goothoogte dan 2.50 meter en er dient zodanig gebouwd te worden dat het verkeer niet wordt gehinderd.

De bestemming water:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor water met de voor de waterhuishouding en het verkeer te water noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De bestemming groenvoorziening A:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor gazon en beplantingen.

Op de gronden mag niet worden gebouwd.

De bestemming wijkpark:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor dagrecreatie, waaronder een theeschenkerij, een openluchttheater, tennisbanen, schoolwerktuinen en andere jeugdactiviteiten, speelplaatsen en speelweiden, een kinderboerderij, verkeerstuin en soortgelijke inrichtingen met de bijbehorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ten hoogste 1% van de terreinoppervlakte mag worden gebouwd.

De goothoogte van enig gebouw mag niet meer dan 4 meter bedragen.

De bestemming speelterrein:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd om te worden gebruikt als kinderspeelplaats met toegestane bouwwerken voor dit gebruik noodzakelijk, met een goothoogte van niet meer dan 3 meter en een oppervlakte van niet meer dan 10 m².

De bestemming sportterrein:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor sportbeoefening, met de daarbij behorende bouwwerken.

De goothoogte van enig gebouw mag niet meer dan 7 meter bedragen en ten hoogste 10% van de gronden mag worden bebouwd.

De bestemming waterstaatsdoeleinden:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor waterkering en sluizen, met de daarvoor benodigde bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Eén dienstwoning is toegestaan met één bijgebouw.

De inhoud van deze dienstwoning mag niet meer dan 400 m³ bedragen.

De oppervlakte van het bijgebouw mag niet groter zijn dan 20 m².

De goothoogte van de gebouwen mag niet meer dan 4 meter bedragen.

De bestemming 'parkeerterrein'

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor parkeerterrein, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De hoogte van de bouwwerken mag niet meer dan 3 meter bedragen.

In de derde herziening zijn gebieden aangewezen waar A-inrichtingen uitgesloten zijn. De derde herziening is vastgesteld door de raad op 25 januari 1990 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 17 juli 1990.

De relevante geldende bestemmingen zijn:

- industrie
- wegen
- water
- groenvoorziening A
- wijkpark
- speelterrein
- sportterrein
- waterstaatsdoeleinden
- parkeerterrein.

De bestemmingen zijn beschreven in respectievelijk de artikelen 7, 29 (Wegen), 30, 31, 33, 34, 35, 36 en 38.

De bestemming industrie:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor de vestiging van industriële, ambachtelijke, groothandels- en vervoersbedrijven in de categorieën 1 tot en met 4 van de Staat van inrichtingen, met de daarbij behorende bouwwerken, dienstwoningen en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen.

Op de industriestrook langs het Merwedekanaal zijn A-inrichtingen toegestaan. Deze inrichtingen zijn bij een algehele herziening van bestemmingsplannen in verband met industrielawaai (vastgesteld door de gemeenteraad op 25 januari 1990, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 17 juli 1990) niet meer toegestaan. Alleen de Hulp Warmte Centrale mag als bestaande A-inrichting gehandhaafd blijven.

De bestemming wegen:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen (met inbegrip van de nodige rijwegen, parkeerstroken, fietspaden, voetpaden en bermen) met de daarbij behorende of daarin passende bouwwerken (met uitzondering van benzineverkooppunten).

Bouwwerken mogen worden gebouwd tot een oppervlakte van niet meer dan 20 m² en een niet grotere goothoogte dan 2.50 meter en er dient zodanig gebouwd te worden dat het verkeer niet wordt gehinderd.

De bestemming water:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor water met de voor de waterhuishouding en het verkeer te water noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De bestemming groenvoorziening A:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor gazon en beplantingen.

Op de gronden mag niet worden gebouwd.

De bestemming wijkpark:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor dagrecreatie, waaronder een theeschenkerij, een openluchttheater, tennisbanen, schoolwerktuinen en andere jeugdactiviteiten, speelplaatsen en speelweiden, een kinderboerderij, verkeerstuin en soortgelijke inrichtingen met de bijbehorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ten hoogste 1% van de terreinoppervlakte mag worden gebouwd.

De goothoogte van enig gebouw mag niet meer dan 4 meter bedragen.

De bestemming speelterrein:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd om te worden gebruikt als kinderspeelplaats met toegestane bouwwerken voor dit gebruik noodzakelijk, met een goothoogte van niet meer dan 3 meter en een oppervlakte van niet meer dan 10 m².

De bestemming sportterrein:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor sportbeoefening, met de daarbij behorende bouwwerken.

De goothoogte van enig gebouw mag niet meer dan 7 meter bedragen en ten hoogste 10% van de gronden mag worden bebouwd.

De bestemming waterstaatsdoeleinden:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor waterkering en sluizen, met de daarvoor benodigde bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Eén dienstwoning is toegestaan met één bijgebouw.

De inhoud van deze dienstwoning mag niet meer dan 400 m³ bedragen.

De oppervlakte van het bijgebouw mag niet groter zijn dan 20 m².

De goothoogte van de gebouwen mag niet meer dan 4 meter bedragen.

De bestemming 'parkeerterrein'

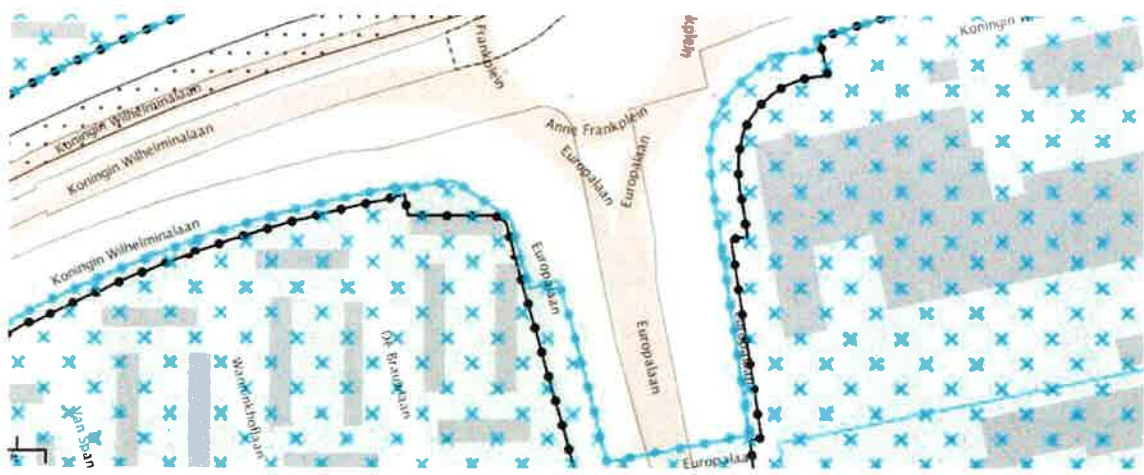
De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor parkeerterrein, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De hoogte van de bouwwerken mag niet meer dan 3 meter bedragen.

4.2 De beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk

Deze beheersverordening is vastgesteld door de raad op 20 juni 2013 en onherroepelijk geworden op 11 juli 2013. In maart 2015 is de beheersverordening aangepast met een partiële herziening.

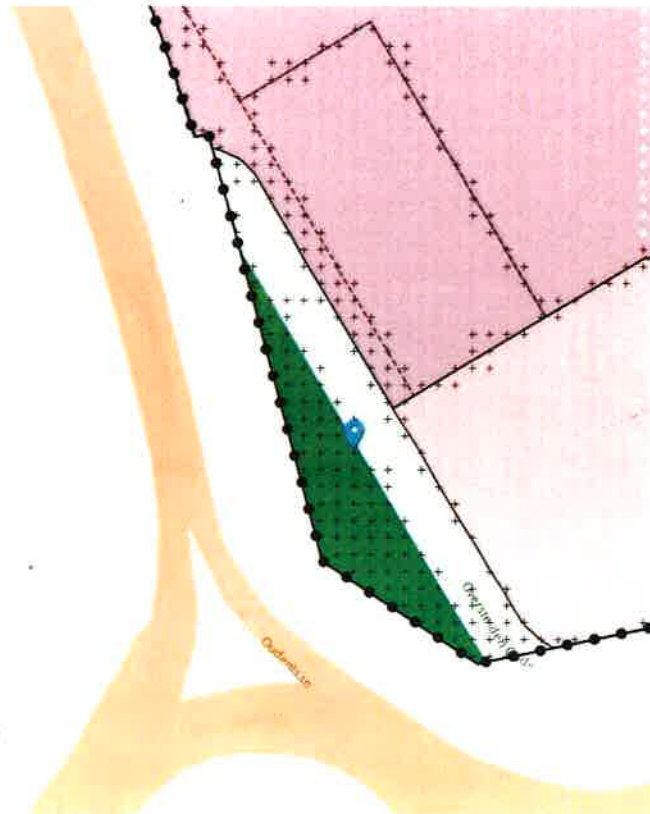
De grenzen van de HOV-baan Transwijk/Kanaleneiland zijn in principe afgestemd met die van de beheersverordening. Voor 2 kleine gedeelten ten zuiden van het Anne Frankplein is het plangebied bestemmingsplan HOV-baan aangepast waardoor nu bij deze actualisatie van de planschade analyse de beheersverordening vigeert (zie onder zwarte bolletjesgrens HOV-baan vs blauwe bolletjesgrens beheersverordening).



In het gebied dat binnen de beheersverordening ligt worden geen nieuwe planologische ontwikkelingen voorzien.

4.3 Het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden'

Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 31 oktober 2013 en onherroepelijk geworden op 15 oktober 2014. Dit plan betreft een klein deel ten noorden van het Anne Frankplein.



Uitsnede plankaart "Actualisering diverse gebieden"

De bestemming 'groen' is beschreven in artikel 12 van de regels. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- fiets-en voetpaden;
- nutsvoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- water, waterbeheer en waterberging;
- tuin ten behoeve woonschepen, uitsluitend grenzend aan de aanduiding 'woonschepenligplaats' binnen de aangrenzende bestemming 'Water';
- onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
- de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingswerken welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn;
- de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
- het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
- in de vorm van vrijstaande bijbehorende bouwwerken behorende bij een woonschip uitsluitend op de in 12.1 onder f. bedoelde gronden, met dien verstande dat:
 - per woonschip één vrijstaand bijbehorend bouwwerk is toegestaan;
 - de bouwhoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonschip bedraagt ten hoogste 2,2 m;
 - de oppervlakte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonschip bedraagt ten hoogste 6 m²;
 - de te bebouwen gronden mogen niet breder zijn dan de lengte van het woonschip: een vrijstaand bijbehorend bouwwerk dient voor de boot te worden geplaatst zodat een doorkijk naar het water blijft bestaan.

De bestemming 'verkeer - verblijfsgebied' is beschreven in artikel 27 van de regels.

De voor 'Verkeer – Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- ter plaatse van de aanduiding 'garagebox' voor garageboxen;
- water, waterbeheer en waterberging;
- groenvoorzieningen;
- parkeervoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- evenementen;
- bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter. In afwijking van het bepaalde onder a en b bedraagt de bouwhoogte van garageboxen niet meer 3 meter tenzij anders op de verbeelding aangegeven.

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter. Dit geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

5 Beschrijving nieuwe bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland'

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 12 juni 2015 ter inzage gelegen. De bestemming van de HOV-baan is beschreven in artikel 5 van de regels.

De voor Verkeer – Openbaar vervoer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan;
- (ondergrondse) kruisingen met wegen;
- fiets- en voetpaden ;
- waterbeheer en waterberging;
- water en kruisingen met water;
- halteplaatsen;
- de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-1' mag de busbaan niet boven peil gerealiseerd worden;
- de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 20m² per gebouw;
- de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- het bepaalde onder b, is niet van toepassing ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding-1;
- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- in afwijking van het bepaalde genoemd onder c. mag de bouwhoogte van vlaggenmasten niet meer dan 6 meter bedragen.

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied is beschreven in artikel 6 van de regels. Dit betreft de strook tussen de HOV-baan en de percelen Overste den Oudenlaan 52 tot en met 58.

De voor Verkeer – Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- water, waterbeheer en waterberging;
- groenvoorzieningen;
- parkeervoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- bij de bestemming behorende wegen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen, fietsenstallingen, nutsvoorzieningen, kunstwerken.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

- de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
- de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.
- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
- het bepaalde onder c geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw; de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

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

Het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

6 Inleiding planologische vergelijking

Peildatum

De peildatum voor de begroting van eventuele schade wordt gesteld op heden, nu de datum dat het nieuwe bestemmingsplan in werking zal treden nog niet bekend is.

Planvergelijking

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.

De volgende planschadefactoren zijn in deze analyse meegewogen:

- Nadelige wijziging uitzicht
- Vermindering van privacy
- Situeringswaarde
- Verkeersintensiteit
- Verminderde bereikbaarheid.

7 Beoordeling planschadegevoelige bebouwing

De volgende objecten zijn planschadegevoelig.

Woningen Transwijk-Noord aan de westzijde van de Overste den Oudenlaan:

De woningen aan de westzijde van de Overste den Oudenlaan tussen de Krikkelaan (noordzijde) en Koningin Wilhelminalaan (zuidzijde) zijn huurwoningen. De verhuurbaarheid vermindert niet door de invulling van de HOV-baan, derhalve geen planschade te verwachten. Ook is niet te verwachten dat de huurprijzen zullen dalen vanwege de planologische inpassing van de HOV-baan. Derhalve is er geen schade voor de verhuurder. Voor de huurders zou sprake kunnen zijn van schade als de huurprijzen stijgen vanwege de planologische inpassing van de HOV-baan. Dat is niet aannemelijk en een eventuele huurstijging zal zeker niet boven het normaal maatschappelijk risico uitkomen dat in het kader van artikel 6.2 Wro tegengeworpen zal worden.

Voormalig defensieterrein aan de oostzijde van de Overste den Oudenlaan:

Defensie gaat of is weg van de locatie aan de oostzijde van de Overste den Oudenlaan. Naar aard is Defensie niet planschadegevoelig, als onderdeel van de Staat. De Staat zal geen aanvraag tegemoetkoming planschade indienen bij de gemeente Utrecht. Indien de Staat de eigendom verkocht heeft ten tijde van de peildatum heeft de nieuwe eigenaar geen recht op planschade vanwege voorzienbaarheid.

De vier vrijstaande woningen aan de oostzijde van de Overste den Oudenlaan

De woningen Overste den Oudenlaan 52, 56 en 58 zijn in maart 2000 verkocht door de Staat aan de toenmalige bewoners. De woning nummer 54 is nog in eigendom bij de Staat. De woning nummer 58 is in oktober 2005 doorverkocht. Het perceel ten noordwesten van nummer 52 behoort nu bij de woning nummer 52.

De van de plankaart kortst gemeten afstand van de gevel van de woning tot de HOV-baan is plm. 20 meter (in plaats van 33 meter). Ter plaatse van deze woningen is de situering van de HOV-baan per email van 2 september jl. nader toegelicht door opdrachtgever:

(begin citaat)

De situatie is als volgt:

Het huidig mv bij nr 52 ligt op 2 m + NAP, in de toekomstige situatie zal het maaiveld naast de busbaan ook circa 2,15 + nap zijn.

Ter verduidelijking onderstaande uitsnede tpv doorsnede G-G. Deze is correct en te zien is dat niveau rijbaan ligt op circa 0 NAP.

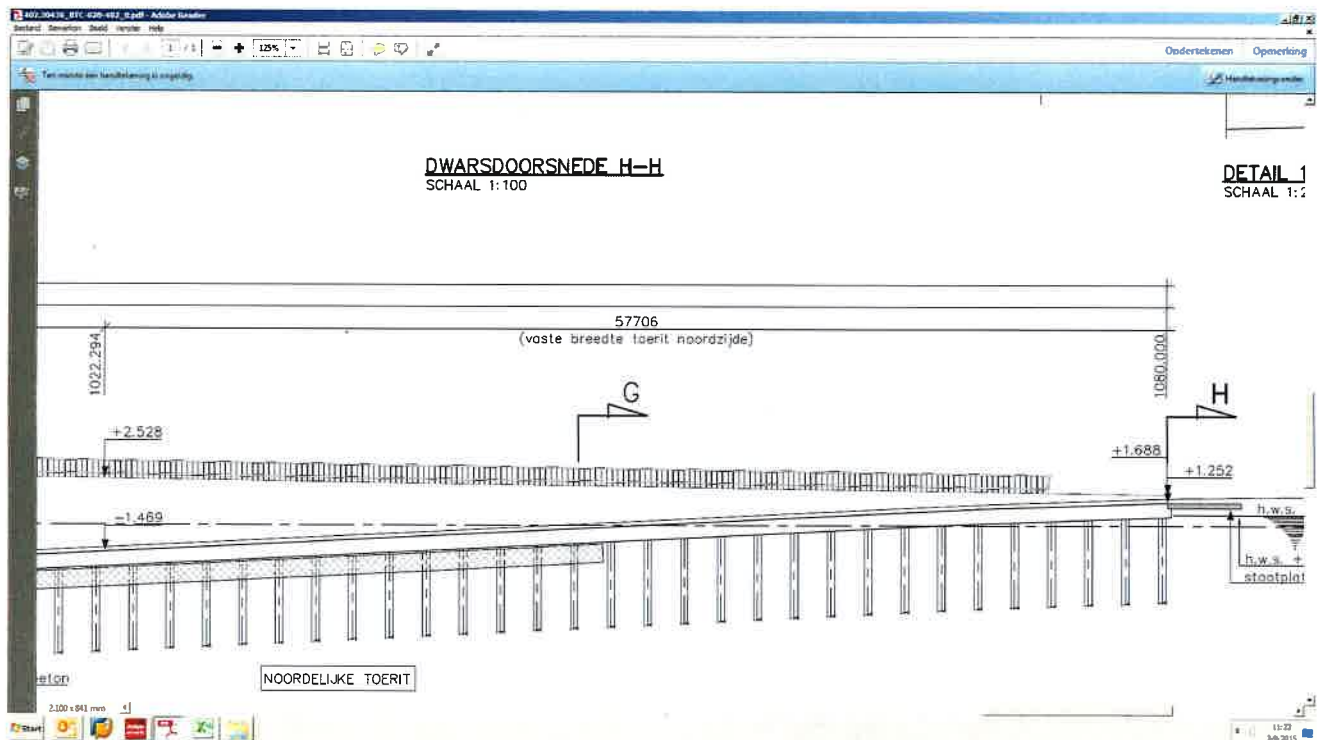
Betekent dus dat de bovenkant bus tpv nr 52, rijkt tot circa 3,2 + NAP, dus iid boven maaiveld, maar net tot bovenkant hekwerk.

Ook heb ik nog een profiel 16 gevonden (deze ligt exact tpv huisnr 52), deze heb ik bijgevoegd (jpg) waar ik indicatief een bus heb ingetekend, bovenkant bus ligt ongeveer gelijk met bovenkant hek maar boven maaiveld. Ook hier ligt rijbaan op grofweg 0 m NAP.

Dit klopt ook weer met het hoogteverloop (hellingshoek 4-5 %).

Aangezien de bus bij nr 52 wegvalt achter het hek is het wellicht te overwegen een gesloten hek/wand toe te passen bij dat deel...

(einde citaat)



NR. 52

NAP

22.30

+2.14

+2.15

2%

2%

+2.55

bus

+3.10

2%

2.10

3.50

2.95

CONSTRUCTIEDIEPTIE minimaal 0,90

HOOGTE ONDERDOORGANG OP BASIS VAN MX-AS VAN D.D. 17-07-2013

In het voorafgaande bestemmingsplan ‘Kanaleneiland’ waren de verkeers – en groenbestemmingen gedetailleerd aangegeven. Vanwege de gedetailleerde weergave lag ondertunnelling ter plaatse van het Anne Frankplein niet voor de hand. Wel was het mogelijk binnen deze bestemming bouwwerken op te richten, zoals geluidsschermen ten dienste van de verkeersbestemming, die het zicht vanuit de woningen en vanaf de percelen zouden wegnemen. De hoogte van deze bouwwerken was niet bepaald in de voorschriften. Dan geldt de aanvullende werking van de gemeentelijke bouwverordening, waarin een hoogte geldt van 15 meter voor bouwwerken.

Naar het oordeel van ondergetekenden leidt de ondertunnelling ter plaatse van het Anne Frankplein tot een rustiger straatbeeld en minder geluidhinder in vergelijking met bovengrondse aanleg (zie Akoestisch onderzoek dat is bijgevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan). Ter hoogte van de woning Overste den Oudenlaan 52 komen de bussen bovengronds. De afstand van de gevel van de woning tot het hart van de HOV-baan is plm. 20 meter. De plaatsing van een geluidsscherm beperkt de geluidhinder ter plaatse.

De situeringswaarde van de woningen wijzigt beperkt in nadelige zin vanwege de toename van de intensiteit van het verkeer en het vervallen van een ontsluiting naar de woningen Overste den Oudenlaan 52 tot en met 58. Het nadeel is beperkt vanwege het feit dat het binnenstedelijk gebied betreft en de Overste den Oudenlaan al een belangrijke verbindingssader is naar het centrum van Utrecht.

Vanwege het feit dat in de oude situatie (bij maximale invulling) eveneens geluidsschermen konden worden opgericht is er geen nadelige wijziging van uitzicht.

Ten dienste van de verkeersbestemming in het voorafgaande plan konden bouwwerken worden opgericht. Dat kan eveneens ten dienste van de nieuwe verkeersbestemming. Er is geen planologisch nadeel vanwege minder bezonning of lichtinval als gevolg van de regimewijziging.

De aansluiting op de Overste den Oudenlaan in het verlengde van de Egginklaan vervalst. Voor de bewoners van de Overste den Oudenlaan 52 tot en met 58 houdt dit in dat zij alleen in en uit kunnen wegen via de Koningin Wilhelminalaan. Dit is een beperkt nadeel van de regimewijziging.

De woningen zijn nog altijd bestemd als dienstwoning. Nu de woningen verhandelbaar zijn op de onroerend goedmarkt en deze niet meer ten dienste zijn van Defensie of een opvolgend eigenaar van het terrein, hebben ondergetekenden de woningen beoordeeld als burgerwoning. Daarbij wordt meegewogen dat de woningen aan de oostzijde grenzen aan de bedrijfsbestemming, hetgeen van negatieve invloed kan zijn op de waarde van de woningen.

Naar het oordeel van ondergetekenden betreft de planologische wijziging een lichte planschade en ligt deze in de orde van grootte tussen de 2% tot 5%.

Reservering halte aan oostzijde Overste den Oudenlaan tegenover Krikkelaan:

De inrichting van een halte ter plaatse van de voormalige industriebestemming is niet planologisch nadeliger. De industriebestemming liet immers meer bebouwing en gebruiksmogelijkheden toe.

Koningin Wilhelminalaan 9 (Stichting Mitros):

De aansluiting Overste den Oudenlaan/Koningin Wilhelminalaan wordt aangepast. Het Anne Frankplein wordt van een verkeersplein getransformeerd in een door verkeerslichten geregeld kruispunt waar de HOV-baan van een zijligging overgaat naar een middenligging via een onderdoorgang waarbij over alle armen tweerichtingen fiets- en voetgangersoversteken worden gerealiseerd.

De streekbussen naar de Europalaan worden via een inleidende busbaan naar de HOV-baan geleid.

Het gebouw van Stichting Mitros (een woningcorporatie) blijft gehandhaafd en wordt het nieuwe hoofdkantoor van Mitros. Geen planschade te verwachten vanwege de aard van het object. De verhandelbaarheid wordt niet minder door de planologische wijziging, noch is omzetsderving te verwachten vanwege de wijziging.

Europalaan Mediq (groothandel in farmaceutische grondstoffen en medische hulpmiddelen)

Mediq is inmiddels verhuisd. Het pand staat leeg. De bereikbaarheid van het object is niet nadeliger door de HOV-baan. Geen planschade te verwachten.

Woningen Transwijk Zuid aan de zuidzijde van de Koningin Wilhelminalaan

De verhuurbaarheid vermindert niet door de invulling van de HOV-baan, derhalve geen planschade te verwachten voor deze woningen.

Ook is niet te verwachten dat de huurprijzen zullen dalen vanwege de planologische inpassing van de HOV-baan. Derhalve is er geen schade voor de verhuurder. Voor de huurders zou sprake kunnen zijn van schade als de huurprijzen stijgen vanwege de planologische inpassing van de HOV-baan. Dat is

niet aannemelijk en een eventuele huurstijging zal naar verwachting niet boven het normaal maatschappelijk risico uitkomen dat in het kader van artikel 6.2 Wro tegengeworpen zal worden.

7.1 Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en Balijebrug

De herstructurering is niet dermate ingrijpend dat dit leidt tot planschade. De kantoorbebouwing aan de noordzijde en het defensieterrein zijn naar aard niet planschadegevoelig.

7.2 Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en 5 Meiplein

De HOV-baan wordt in het midden tussen de twee rijbanen met één rijstrook aangelegd. Aan beide zijden van de laan wordt een fietspad opgenomen in twee richtingen (ter plaatse van de huidige parallelwegen). Het kruispunt Koningin Wilhelminalaan – Van Bijkershoeklaan/Lomanlaan wordt met verkeerslichten geregeld.

De parallelstructuur voor autoverkeer op beide parallelwegen wordt onderbroken ten gunste van het fietsverkeer. Transwijk Noord wordt ontsloten via de Van Bijkershoeklaan/Asserlaan ofwel via de Struykenlaan. Transwijk Zuid wordt ontsloten via de route Lomanlaan/John Brouwerlaan.

Vanwege de verlegging van de ontsluitingen komen er meer verkeersbewegingen in genoemde lanen. Alleen een toename van verkeersbewegingen leidt niet tot planschade die boven het wettelijke normaal maatschappelijk risico uitkomt. Ook overige planschadefactoren leiden niet tot planologisch nadeel. Dit gebied had al een hoge verkeersintensiteit in de oude situatie, derhalve wijzigt de situeringswaarde niet. Bovendien is geen nadeel aan te nemen als gevolg van nadeel in bezonning, een nadelige wijziging van uitzicht of vermindering van privacy.

Op de plankaart staat een benzineverkooppunt bestemd. Dit punt is er nooit geweest. Voor zover ondergetekenden bekend kunnen geen private partijen hier rechten op doen gelden, derhalve geen planschade.

Lomanlaan 31

Dit betreft eigendom van een maatschappelijke instelling (Stichting Bo-Ex '91), naar aard niet planschadegevoelig.

Koningin Wilhelminalaan 61 tot en met 119 en 193 tot en met 203 Van Eysingalaan 1 en 2

Koningin Wilhelminalaan 61 tot en met 119 betreffen koopappartementen. Koningin Wilhelminalaan 193 tot en met 203 en Van Eysingalaan 1 en 2 betreffen koopwoningen. De laatste twee woningen zijn niet op de Koningin Wilhelminalaan georiënteerd. De woningen hebben een blinde zijgevel. De parallelweg blijft gehandhaafd, zij het met een duidelijke aanduiding voor fietsverkeer. Het comfort van de parallelwegen wordt verbeterd.

Dit intensievere gebruik heeft invloed op de privacy van de bewoners. Die privacy is in de huidige situatie beperkt vanwege het gebruik dat wordt gemaakt van de parallelweg.

Deze toename leidt niet tot planschade die boven het normaal maatschappelijk risico uitkomt.

7.3 Het Vijf Meiplein

Het plein wordt getransformeerd in een met verkeerslichten geregeld kruispunt met over alle armen een tweerichtingen fiets- en voetgangers oversteek. De HOV-baan kruist hier het autoverkeer en de tram via een onderdoorgang.

Winkelcentrum/kantoorbebouwing Churchilllaan

Door de herstructurering wordt de bereikbaarheid van het winkelcentrum en de kantoorbebouwing vergroot. Geen planschade te verwachten.

7.4 Aansluiting Trumanlaan/Marco Pololaan

De Trumanlaan wordt een in- en uitrit van een parkeergarage. De Marco Pololaan wordt getransformeerd tot een eenrichtingsweg voor verkeer aansluitend op de Churchilllaan. De woningen/appartementen langs de Churchilllaan hebben in de huidige situatie al met een dusdanige verkeersbelasting te maken, dat de herstructurering niet leidt tot planschade die boven de wettelijke 2% uitkomt. De reeds aanwezige HOV-baan is mogelijk gemaakt via een artikel 19 lid 1 WRO vrijstelling.

8 Beoordeling voorzienbaarheid/normaal maatschappelijk risico

8.1 Voorzienbaarheid

Voor de beantwoording van de vraag of de schade voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen, wordt onderzocht in hoeverre sprake is van omstandigheden op grond waarvan de schade geheel of gedeeltelijk voor rekening van aanvrager dient te blijven. Voor het oordeel of sprake is van een planologisch nadeligere situatie die voorzienbaar was, zijn onder meer maatgevend de concrete beleidsvoornemens die openbaar waren gemaakt vóór de datum van aankoop van het object door aanvrager.

Als criterium hiervoor geldt of voor een "redelijk denkend en handelend koper" op het moment van aankoop aanleiding bestond rekening te houden met de kans dat de planologische situatie voor hem in ongunstige zin zou veranderen. Indien dit het geval was, wordt de koper geacht het risico van de schade te hebben aanvaard en komt hij niet in aanmerking voor tegemoetkoming in de geleden schade.

De eigenaren van de woningen Overste den Oudenlaan 52 en 56 hebben de woning verworven in maart 2000. De woning met nummer 58 is eveneens verworven in 2000 en doorverkocht in oktober 2005.

Op 2 mei 2000 hebben burgemeester en wethouders de raad voorgesteld in te stemmen met het ter hand nemen van de planontwikkeling HOV Leidsche Rijn, Zuid-radiaal in de bestaande stad (Integraal Programma van Eisen en een Voorlopig Ontwerp); het betreft het tracé Papendorpsebrug – 5

Meiplein – Anne Frankplein – Overste den Oudenlaan – Van Zijstweg – Croeselaan – grens UCP en een krediet ter beschikking te stellen.

In het Basisdocument voor een akkoord tussen RWS, BRU en gemeente Utrecht van 20 juli 2000 wordt in paragraaf 1.1 gesteld dat al in 1996 door de gemeente Utrecht in samenwerking met regionale gemeenten de beleidsnota 'Regionaal Netwerk HOV' is opgesteld, waarin het ambitieniveau voor het HOV en het regionale netwerk in 2015 is uitgewerkt. Dit netwerk zal bestaan uit sneltrams en snelbussen en aansluiting geven op Randstadspoor. De verwachting is dat het netwerk in 2015 gereed zal zijn.

Er is een collegebesluit van 6 oktober 1998 gericht op het realiseren van 4 assen en een HOV-terminal in de UCP-knoop (UCP: Utrecht City Project).

Blijkens de toegezonden documentatie is vanaf 1998 in meerdere of mindere mate openbaar bekend gemaakt dat een HOV-traject aangelegd zou worden.

Voor zover ondergetekenden konden nagaan was er ten tijde van de aankoop van de woningen in 2000 voor de zittende huurders wel een aanwijzing, maar geen concreet beleidsvoornemen op grond waarvan volledige voorzienbaarheid kan worden aangenomen.

8.2 Normaal maatschappelijk risico

De planschaderegeling ex Afdeling 6.1 Wro gaat uit van een "tegemoetkoming in planschade". Er bestaat op grond van artikel 6.1 Wro dan ook geen aanspraak op een vergoeding van de gehele schade ten gevolge van de in het artikel genoemde besluiten. Alleen die schade komt voor tegemoetkoming in aanmerking, die uitkomt boven de financiële nadelen die behoren tot het "normaal maatschappelijk risico" dat elke burger volgens de wetgever behoort te dragen. Welke schade onder dit normaal maatschappelijk risico moet worden geschaard zal in de rechtspraktijk nader moeten worden uitgekristalliseerd.

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

Artikel 6.2 lid 1 Wro heeft zelfstandige betekenis. Door ondergetekenden dient te worden onderzocht of en zo ja, in hoeverre de gestelde schade binnen het normaal maatschappelijk risico valt en krachtens artikel 6.2 lid 1 Wro geheel of gedeeltelijk voor rekening van aanvrager behoort te blijven.

De Afdeling overweegt in de uitspraak ABRS 5 september 2012 (nr. 201113115/1/A2) als volgt:

"Uit de geschiedenis van de totstandkoming van dat artikel (Kamerstukken II 2002-2003, 28 916, nr. 3, blz. 63) valt af te leiden dat alleen die schade wordt vergoed welke uitkomt boven de financiële nadelen die behoren tot het maatschappelijke risico dat elke burger behoort te dragen en dat het normale maatschappelijke risico, dat met zoveel woorden in de wet is vastgelegd, moet worden betrokken bij het bepalen van de hoogte van de schade.

Het college heeft derhalve ten onrechte niet als eerste onderzocht of en zo ja, in hoeverre de door belanghebbende gestelde schade binnen het normale maatschappelijke risico valt en krachtens art. 6.2, lid 1 van de Wro, geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening behoort te blijven. De Rb., die slechts heeft getoetst of bijzondere omstandigheden zijn gebleken op grond waarvan een groter deel dan twee procent van de waarde van de onroerende zaak als bedoeld in art. 6.2, lid 2 aanhef en onder b, van de Wro voor rekening van belanghebbende blijft, heeft dit niet onderkend."

Volgens de Afdeling moet altijd een inhoudelijke beoordeling van het normaal maatschappelijk risico plaats vinden (artikel 6.2 lid 1 Wro), ongeacht de vraag of het forfait van 2% van toepassing is (artikel 6.2 lid 2 Wro).

Het volgende afwegingskader dient daarvoor nagelopen te worden:

1. Kan de planologische ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling worden beschouwd, waarmee de benadeelde rekening had kunnen houden, in die zin dat die ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze ontwikkeling zich zou voordoen? Voor de invulling van dit criterium gelden weer de volgende (sub)criteria:
 - a. Sluit de ontwikkeling aan op de plaatselijke situatie?
 - b. Past de ontwikkeling naar haar aard en omvang in de ruimtelijke structuur van de omgeving?
 - c. Is het bouwplan in overeenstemming met het ruimtelijke beleid van de gemeente?
 - d. Past de ontwikkeling naar haar aard en omvang in het gevoerde planologische beleid?
2. Wat is de aard en omvang van de (planologische) maatregel? Is er sprake van een grote aantasting van de bestaande stedenbouwkundige structuur en van het woonklimaat, gezien:
 - a. de afmetingen van het object;
 - b. de onder de ter plaatse geldende bestemmingsplannen reeds bestaande bouw mogelijkheden;
 - c. de afstand tot (een) woning.
3. Wat is de aard en omvang van het nadeel?

De jurisprudentie met betrekking tot het normaal maatschappelijk risico is van recente datum. De uitleg en interpretatie van deze jurisprudentie is dan ook nog in volle gang. Uit de tot nu toe bekende jurisprudentie zijn echter wel de bovengenoemde (sub)criteria naar voren gekomen.

De eerste vraag die beantwoord dient te worden is vanaf welk moment een aanvrager rekening had kunnen houden met een planologische wijziging.

In het collegebesluit van 6 oktober 1998 wordt beschreven dat de gemeente voornemens is te realiseren 4 assen en een HOV-terminal in de UCP-knoop (UCP: Utrecht City Project). In 1999 heeft de Raad besloten dat er in Utrecht een netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer moet worden aangelegd. Dit netwerk bestaat uit twee verbindingen: Utrecht CS - De Uithof en Utrecht CS - Leidsche Rijn. Met dit netwerk van vrije busbanen en de inzet van frequent rijdende, comfortabele bussen willen de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht een vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) bieden als alternatief voor de auto.

In de besluitenlijst van burgemeester en wethouders van 2 mei 2000 staat vermeld dat aan de raad wordt voorgesteld in te stemmen met het ter hand nemen van de planontwikkeling HOV Leidsche Rijn, Zuidradiaal in de bestaande stad (Integraal Programma van Eisen en een Voorlopig Ontwerp); het betreft het tracé Papendorpsebrug – 5 meiplein – Anne Frankplein – Overste den Oudenlaan – Van Zijstweg – Croeselaan – grens UCP en daarvoor een krediet beschikbaar te stellen.

In het basisdocument 'Naar een maakbaar, haalbaar en betaalbaar HOV-netwerk in Utrecht' van 20 juli 2000 staan enkele varianten uitgewerkt.

In het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003 is aangegeven dat de Overste den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg aangepast moeten worden ten behoeve van de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het belang hiervan is onderstreept in het Actieplan Luchtkwaliteit uit 2009. Hiermee is de basis gelegd voor het ontwerp voor de HOV Zuidradiaal.

De in het bovenstaande vermelde criteria kunnen positief beantwoord worden. De ontwikkeling lag in de lijn der verwachting en sluit aan op de plaatselijke situatie. Ook past de ontwikkeling naar aard en omvang in de ruimtelijke structuur van de omgeving en is het bestemmingsplan in overeenstemming met het ruimtelijke beleid van de gemeente. De wijziging betreft een efficiënte inpassing van het openbaar vervoer, hetgeen het woonklimaat ten goede komt. De kortst gemeten afstand van de woningen aan de Overste den Oudenlaan wordt 20 meter in plaats van 33 meter. Ofschoon dit deel van de Overste den Oudenlaan waaraan de woningen gesitueerd zijn in plaats van een doorgaande weg een doodlopende weg wordt, zal, rekening houdend met de situatie waarbij de HOV-baan en het fietspad op kortere afstand worden gesitueerd, beperkt nadeliger worden.

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 9 april 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:1198) wordt een drempel van 5% aanvaardbaar geacht. Het betreft in casu kustversterkingswerkzaamheden ten behoeve van een goede en veilige kustverdediging in het algemeen belang. Daarbij zijn ook de afstand, de aard en omvang van het door de ontwikkeling veroorzaakte nadeel van belang.

Alhoewel de afstand tot de woningen aan de Overste den Oudenlaan gering is, is rekening gehouden met de bewoners vanwege de ondertunnelling onder het Anne Frankplein, hetgeen gunstiger is dan een HOV-baan op maaiveldniveau.

Een bewoner van dit binnenstedelijk gebied nabij het hart van de stad dient rekening te houden met toename van verkeer en aanpassing van de benodigde infrastructuur. Vanwege het feit dat de in het voorgaande vermelde criteria positief beantwoord zijn, en de maximale invulling van de voorgaande bestemmingen eveneens bezwarend konden zijn is het planologisch nadeel beperkt en kan naar het oordeel van ondergetekenden op basis van artikel 6.2 leden 1 en 2 Wro een normaal maatschappelijk risico tegengeworpen van 5%.

9 Conclusie

Het bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland', waarvan het ontwerp ter inzage is gelegd vanaf 18 mei 2015, leidt naar de verwachting van ondergetekenden niet tot (tegemoetkoming in) planschade die op basis van artikel 6.1 Wro vergoed dient te worden.

Oud-Beijerland, 14 september 2015,

A. Streefkerk-Wegman
Juridisch adviseur

A.B. Hoppener
Registertaxateur