

# Planschade(risico)analyse Westflank Noord

Gemeente Utrecht

Concept 2





# Planschade(risico)analyse Westflank Noord

## Gemeente Utrecht

### Concept 2

Rapportnummer:	211x06278. 074195_1
Datum:	8 mei 2013
Contactpersoon opdrachtgever:	Gemeente Utrecht, mevrouw Dirix NS Stations, Mark Poley
Projectteam BRO:	Roeland Mathijssen, Grietje Pepping, Jasmijn van Tilburg
Trefwoorden:	Planschade, risicoanalyse, Utrecht
Bron foto kافت:	Hollandse Hoogte 14
Beknopte inhoud:	In deze planschaderisicoanalyse wordt beoordeeld in hoeverre het wijzigen van de juridisch-planologische situatie ten behoeve van de realisatie van het project "Westflank Noord en HOV" kan leiden tot reële planschadeclaims. De conclusie is dat er een reële kans is op lichte planschade maar dat deze onder het normaal maatschappelijk risico valt en dus niet voor vergoeding in aanmerking komt.

BRO  
Hoofdvestiging  
Postbus 4  
5280 AA Boxtel  
Bosscheweg 107  
5282 WV Boxtel  
T +31 (0)411 850 400  
F +31 (0)411 850 401



Inhoudsopgave	pagina
<b>SAMENVATTING</b>	<b>3</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding	5
1.2 Vraagstelling	5
1.3 Verantwoording	6
1.4 Opbouw rapport	7
<b>2. HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>9</b>
<b>3. TOEKOMSTIG BESTEMMINGSPLAN</b>	<b>13</b>
3.1 Plangrens	13
3.2 Concept bestemmingsplan en stedenbouwkundig plan	13
3.2.1 De ontwikkeling	14
3.2.2 Uitgangspunten bestemmingsplan	15
<b>4. VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN</b>	<b>19</b>
4.1 Bestemmingsplan "Hoog Catharijne"	20
4.1.1 'Citybebouwing C7'	20
4.1.2 Spoorwegdoeleinden	21
4.1.3 Openbare weg	21
4.2 Bestemmingsplan "Kanaalstraat e.o."	22
4.2.1 Wegen 1	22
4.2.2 Wegen 2	22
4.2.3 Tramweg	22
4.2.4 Gemengde bebouwing	23
4.2.5 Water	24
4.3 Bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal"	25
4.3.1 Verkeer	25
4.3.2 Verkeer - Railverkeer	26

<b>5. PLANVERGELIJKING</b>	<b>29</b>
5.1 Inleiding	29
5.2 Belanghebbenden	29
5.3 Planvergelijking	32
5.3.1 Besluit tot wijziging van planologisch regime	32
5.3.2 Ontstaat er een wijziging van de juridisch-planologische situatie?	32
<b>6. PLANSCHADERISICOBEOORDELING</b>	<b>35</b>
6.1 Schadefactoren woningen	35
6.2 Schadefactoren bedrijven	36
6.3 Vergelijking en beoordeling	36
6.4 Conclusie schadebeoordeling	45
<b>7. TOEREKENINGSVRAGEN</b>	<b>47</b>
7.1 Voordeelverrekening	47
7.2 Schade voorkomen/beperken	47
7.3 Voorzienbaarheid en risicoaanvaarding	48
7.4 Normaal maatschappelijk risico	49
7.5 Anderszins verzekerd	50
<b>8. CONCLUSIE EN ADVIES</b>	<b>51</b>
<b>BIJLAGEN</b>	
Bijlage 1: Algemene aspecten m.b.t. afdeling 6.1 Wro	

# SAMENVATTING

## **Probleemstelling**

Gemeente Utrecht en NS Stations is voornemens om het project “Westflank Noord en HOV” te realiseren. Het project betreft de ontwikkeling van een multifunctioneel gebied, waaronder kantoren, woningen en commerciële functies met bijbehorende voorzieningen zoals parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt een HOV-verbinding (hoogwaardig openbaar vervoer) gerealiseerd, waarbinnen verschillende vormen van openbaar vervoer zullen plaatsvinden (onder andere tram en bus). Op grond van de vigerende bestemmingsplannen is de realisatie van het project zowel ruimtelijk als functioneel niet mogelijk. Derhalve zal ten behoeve van het project een bestemmingsplanprocedure ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (hierna te noemen Wro) doorlopen worden. In deze planschaderisicoanalyse is beoordeeld in hoeverre het wijzigen van de juridisch-planologische situatie kan leiden tot reële planschadeclaims.

## **Conclusie**

Er is een reële kans op lichte planschade. De planschade valt echter onder het normaal maatschappelijk risico en komt dus niet voor vergoeding in aanmerking.

## **Motivering**

De juridisch - planologische wijziging zal voor de eigenaren/bewoners van de woningen ten noorden en westen van het plangebied (zie figuur 11) tot gevolg hebben dat een reële kans op lichte planschade ontstaat.

De juridisch - planologische wijziging heeft voor de eigenaren/exploitanten van het NH-hotel, het Plaza-hotel en de overige niet-woonfuncties geen reële kans op planschade tot gevolg.

Gelet op de beantwoording van de toerekeningsvragen valt de planschade in zijn geheel onder het normaal maatschappelijk risico en komt deze niet voor vergoeding in aanmerking.

## **Aanbeveling**

Wij adviseren om de ruimtelijke procedure voort te zetten zoals gepland.





# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Door de gemeente Utrecht en NS Stations (hierna te noemen: de initiatiefnemer) is opdracht verstrekt om een planschaderisicoanalyse uit te voeren in verband met het wijzigen van de juridisch-planologische situatie ten behoeve van de realisatie van het project "Westflank Noord en HOV" in en aansluitend aan het stationsgebied van Utrecht. Het project betreft de ontwikkeling van een multifunctioneel gebied, waaronder kantoren, woningen en commerciële functies met bijbehorende voorzieningen zoals parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt een HOV-verbinding (hoogwaardig openbaar vervoer) gerealiseerd, waarbinnen verschillende vormen van openbaar vervoer zullen plaatsvinden (onder andere tram en bus). Dit verbindt het Centraal Station en De Uithof met elkaar (hierna te noemen: het project "Westflank Noord en HOV").

De locatie van het project is gelegen binnen de vigerende bestemmingsplannen "Hoog Catharijne", "Kanaalstraat e.o." en "Stadskantoor en OV-terminal". Op grond van deze bestemmingsplannen is de realisatie van het project "Westflank Noord en HOV" ruimtelijk en functioneel niet mogelijk. Derhalve zal ten behoeve van dit project een bestemmingsplanprocedure ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (hierna te noemen Wro) worden doorlopen. Normaal gesproken wordt in een planschade(risico)analyse het nieuwe bestemmingsplan vergeleken met het vigerende bestemmingsplan. Echter, op het moment dat deze analyse is opgesteld, is de bestemmingsplanprocedure voor onderhavig project nog niet formeel in gang gezet. Initiatiefnemers hebben aangegeven deze planschade(risico)analyse op te willen laten stellen op basis van het stedenbouwkundig plan (september 2012).

## 1.2 Vraagstelling

Elke ruimtelijke ontwikkeling heeft gevolgen. Een van de mogelijke gevolgen is dat schade wordt toegebracht aan derden. In beginsel moeten derden die schade zelf dragen. Het kan echter voorkomen dat de gevolgen van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling voor derden zo nadelig zijn, dat een tegemoetkoming in de kosten op zijn plaats is. Het gaat daarbij om schade die redelijkerwijs niet ten laste van derden behoort te blijven omdat de schade uitstijgt boven de normale schade die eenieder moet dragen. In zo'n situatie kunnen belanghebbenden bij de gemeente op grond van artikel 6.1 Wro een aanvraag indienen voor een tegemoetkoming in planschade als gevolg van een wijziging van het juridisch-planologische regime. Wanneer deze aanvraag terecht blijkt, is het college van burgemeester en wethouders ingevolge

het bepaalde in artikel 6.1 Wro, en onder de voorwaarden daar genoemd, gehouden de betreffende aanvrager een tegemoetkoming in planschade toe te kennen.

In deze risicoanalyse wordt de vraag beantwoord of eventuele planschadeclaims kans van slagen hebben. Initiatiefnemers hebben aan BRO, adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu, de opdracht gegeven om deze planschaderisicoanalyse uit te voeren ten aanzien van het aantal en het realiteitsgehalte van eventuele planschadeclaims. De resultaten van de analyse geeft de initiatiefnemers de mogelijkheid om zich op deze eventuele claims voor te bereiden. Als blijkt dat het aantal reële claims omvangrijk is, kunnen initiatiefnemers daarop inspelen en eventueel besluiten het stedenbouwkundig plan op onderdelen aan te passen en/of een financiële reservering op te nemen in de exploitatieopzet van het project. De omvang van deze financiële reservering kan door initiatiefnemers bepaald worden op basis van de resultaten uit een onderzoek naar de werkelijke planschadekosten. Dit laatste onderzoek naar de werkelijke kosten die met de vergoeding van eventuele reële claims verbonden zijn, is geen onderdeel van deze planschaderisicoanalyse. Wanneer de resultaten van de planschaderisicoanalyse daartoe aanleiding geven, en initiatiefnemers een begroting van de schade wensen, wordt door BRO een financieel deskundige ingeschakeld. Deze deskundige kan met de resultaten van deze analyse de omvang van de schade bepalen.

### 1.3 Verantwoording

In de onderhavige planschaderisicoanalyse is uitgegaan van de navolgende wetgeving/stukken:

- Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- De jurisprudentie zoals deze geldend is ten tijde van het opstellen van deze planschaderisicoanalyse;
- Bestemmingsplan "Hoog Catharijne", vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Utrecht op 20 februari 1969 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 3 april 1970;
- Bestemmingsplan "Kanaalstraat e.o.", vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Utrecht op 5 september 1980 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 5 januari 1982 en gedeeltelijk goedgekeurd bij Koninklijk Besluit op 31 augustus 1984;
- Bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal", vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Utrecht op 29 juni 2010 (onherroepelijk 15 maart 2011);
- Definitief stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan "Westflank Noord CU 2030", van september 2012, opgesteld door NS Stations/ GROUP A;

- Concept bestemmingsplan “Van Sijpesteijnkade – HOV-baan – Mineurslaan – Westflank Noord”, met daarbij het voorstel voor de verbeelding van 11 februari 2013, kaartnummer 13BROBO004, opgesteld door BRO;
- Uitgangspuntennotitie “Westflank Noord Utrecht”, van 11 februari 2013, met rapportnummer 211X06278.074195\_2, opgesteld door BRO;
- Kaart “Plankaart Stationsgebied Utrecht”, van mei 2010, opgesteld door gemeente Utrecht;
- Structuurplan Stationsgebied, vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Utrecht op 14 december 2006;
- Masterplan Stationsgebied Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Utrecht op 4 november 2004;
- Definitief ontwerp voor het Stadskantoor Utrecht, in 2009 door NS Stations gepresenteerd;
- Integraal programma van eisen, bij besluit van 14 december 2009 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.
- Trillingsonderzoek Westflank-Noord, d.d. 2 mei 2013, opgesteld door Movares.
- Bestemmingsplan Westflank-Noord, Geluidsonderzoek - nieuwbouw van woningen en aanleg HOV baan, d.d. 2 mei 2013, opgesteld door Movares.

Benadrukt dient te worden dat onderhavige planschaderisicoanalyse is opgesteld op basis van voorlopige gegevens. Indien deze gegevens wijzigen, kan dat gevolgen hebben voor onderhavige analyse. Indien na inwerkingtreding van het nieuwe juridisch-planologische regime aanvragen voor een tegemoetkoming in de planschade ingediend, kan een schadebeoordelingscommissie na een diepgaand onderzoek op basis van de definitieve gegevens, het horen van belanghebbenden en een bezichtiging van het object tot een ander oordeel komen zowel voor wat betreft de mogelijkheid op een tegemoetkoming in de planschade als de omvang van deze tegemoetkoming op de peildatum. Voorts kan de besluitvorming en eventueel bezwaar en beroep tot een andere uitkomst leiden. Onderhavige planschaderisicoanalyse dient dan ook enkel als een indicatie te worden beschouwd ten aanzien van mogelijke planschade die belanghebbenden zouden kunnen ondervinden als gevolg van het nieuwe juridisch-planologische regime.

## 1.4 Opbouw rapport

Deze planschaderisicoanalyse richt zich op het wijzigen van de juridisch-planologische situatie ten behoeve het project “Westflank Noord en HOV” in en aansluitend op het stationsgebied van Utrecht. Daartoe zal in hoofdstuk 2 de huidige, feitelijke situatie worden beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de toekomstige juridisch-planologische situatie beschreven en wordt in hoofdstuk 4 het vigerende juridisch-planologische regime geanalyseerd.

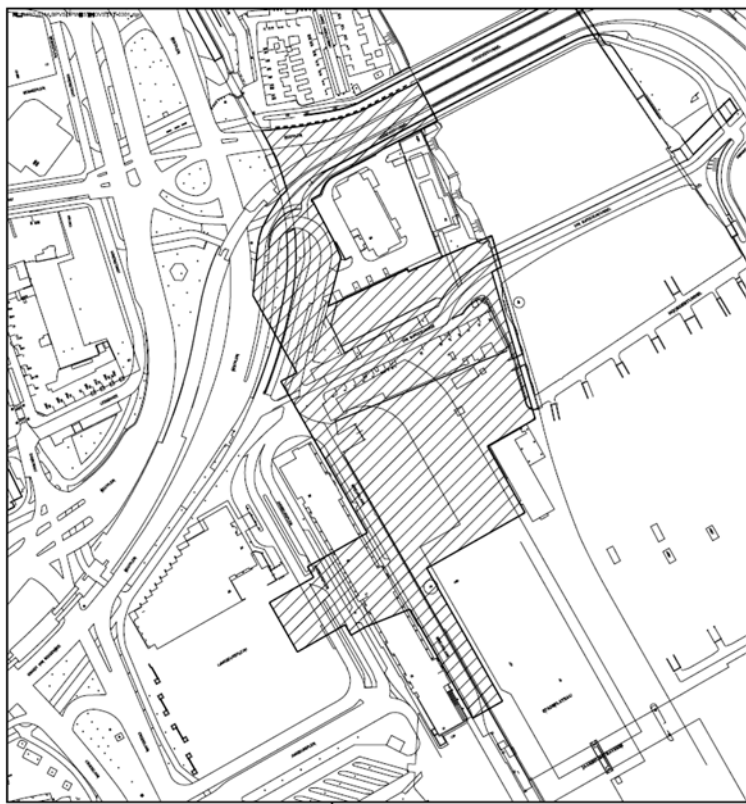
De daadwerkelijke planvergelijking vindt plaats in hoofdstuk 5. Mede aan de hand van de planvergelijking wordt in hoofdstuk 6 voorts beoordeeld of er sprake is van schade in de zin van artikel 6.1 Wro.

Indien deze vraag bevestigend wordt beantwoord, komen in hoofdstuk 7 de toerekeningsvragen zoals de voordeelverrekening, voorzienbaarheid van de schade, het normaal maatschappelijk risico en de kwestie of de eventuele schade reeds anderszins is verzekerd aan de orde. Het rapport wordt afgesloten met een conclusie in hoofdstuk 8.

In de bijlage is een algemene toelichting opgenomen over planschade, de wettelijke grondslag en de belangrijkste jurisprudentie.

## 2. HUIDIGE SITUATIE

De locatie van het project “Westflank Noord en HOV” betreft de locatie gelegen in en nabij het Stationsgebied van Utrecht. Figuur 1 geeft de ligging van het plangebied aan.



Figuur 1: Ligging van het plangebied

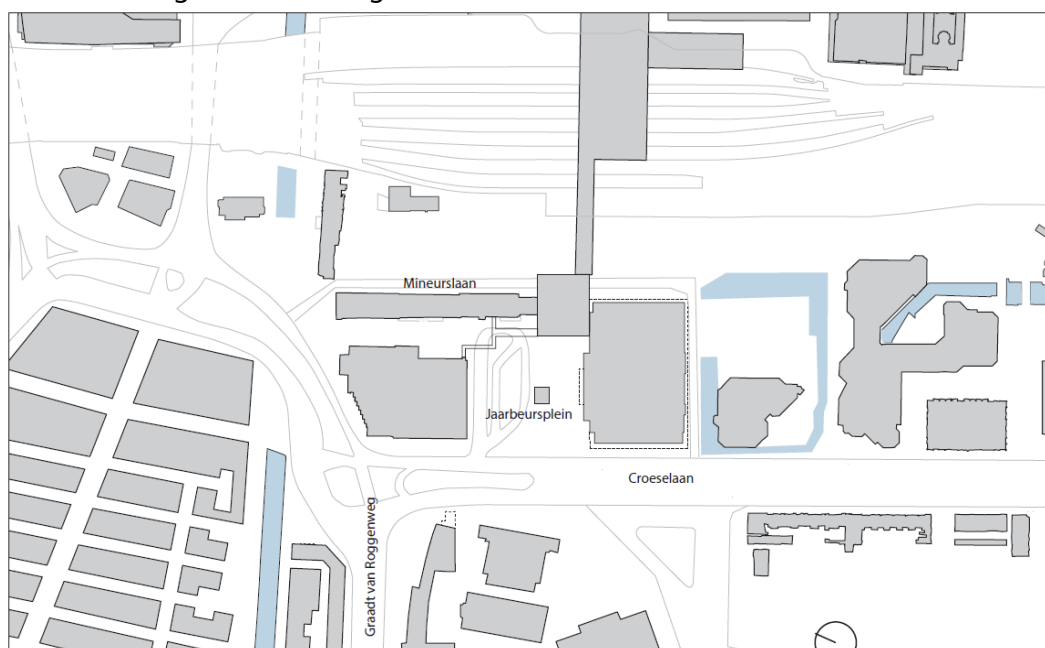
### **Deelgebied Westflank Noord**

Het plangebied Westflank Noord ligt ingesloten tussen grofweg het spoorwegemplacement, de Van Sijpesteijnkade, de Mineurslaan en het in ontwikkeling zijnde Stads Kantoor. Het plangebied is voor een groot deel onbebouwd en is in gebruik als parkeerterrein. De bebouwing binnen het plangebied bestaat uit een aantal gebouwen aan de Van Sijpesteijnkade.

De Van Sijpesteijnkade is een belangrijke langzaamverkeerroute richting het Centraal Station en het noordwestelijke deel van Utrecht. Naast dit functionele kenmerk heeft de Van Sijpesteijnkade een belangrijke historische functie omdat op nummer

25 een Rijksmonument gevestigd is. De overige gebouwen die aan de Van Sijpesteijnkade hebben geen formele historische status.

De gebouwen aan de Van Sijpesteijnkade zijn in eigendom van NS Stations en de gemeente Utrecht. Afhankelijk van het gebouw vindt er nog bedrijvigheid plaats (bijvoorbeeld een horecavestiging ter hoogte van de Mineurslaan). Andere gebouwen staan leeg of kennen leegstandbeheer.



Figuur 2: Situatie en bebouwing anno 2009. Bron: IPvE & FO stationsgebied West, 12 november 2009

### **Deelgebied HOV verbinding**

De HOV verbinding wordt gerealiseerd binnen een gebied dat deels bebouwd is, en deels uit verkeersverbindingen bestaat.

#### *Bebouwing*

Een aantal gebouwen zal moeten wijken voor de realisatie van de HOV verbinding. Dit betreft:

- Reeds verwijderd: de parkeergarage tussen de Croeselaan en het Jaarbeursplein;
- Een deel van de bestaande bebouwing aan de Mineurslaan;
- Het gebouw Van Sijpesteijnkade nr. 1 (en wellicht meer).

### *Verkeer*

De volgende bestaande verkeersverbindingen liggen binnen het plangebied van de HOV verbinding:

- De Mineurslaan;
- Een deel van het Jaarbeursplein;
- Een deel van het Westplein;
- Kanaalstraat (gedeeltelijk);
- Leidseveertunnel (gedeeltelijk).



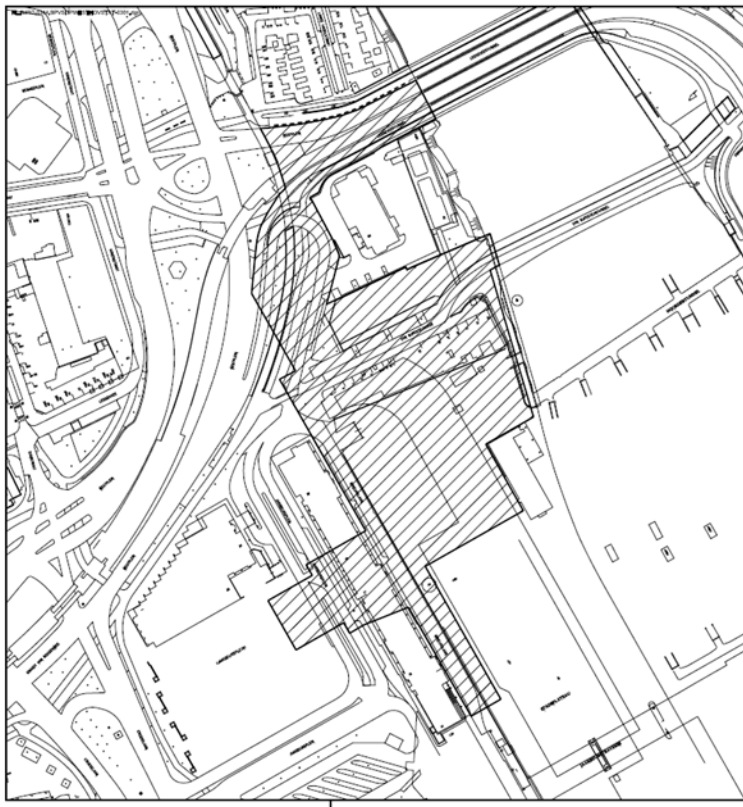


### 3. TOEKOMSTIG BESTEMMINGSPLAN

Het project “Westflank Noord en HOV” wordt gerealiseerd op basis van een nog op te stellen bestemmingsplan. Voor de beoordeling of er mogelijk sprake is van planschaderisico's dient te worden onderzocht of sprake zal zijn van een wijziging van het juridisch-planologische regime, waardoor belanghebbenden in een nadeliger positie komen te verkeren ten gevolge waarvan zij schade zullen gaan lijden. Hiertoe dient het toekomstige bestemmingsplan te worden vergeleken met het voordien geldende planologische regime. Daarbij is niet het stedenbouwkundig plan van belang, maar dient te worden uitgegaan van een maximale invulling van beide planologische regimes. Omdat het bestemmingsplan nog niet is opgesteld, wordt deze analyse voorsnog gebaseerd op het stedenbouwkundig plan en het concept bestemmingsplan. Wij gaan er daarbij vanuit dat dit niet meer substantieel wijzigt in het definitieve bestemmingsplan. Indien dat wel het geval is, kan de planschade(risico)analyse mogelijkwerwijs een ander beeld scheppen van de planschade.

#### 3.1 Plangrens

De plangrens van het op te stellen bestemmingsplan beslaat een gedeelte van het stationsgebied en het gedeelte van het Westplein voor de aanleg van de HOV-verbinding. In figuur 3 is de plangrens weergegeven.



Figuur 3: Ligging van het plangebied

## 3.2 Concept bestemmingsplan en stedenbouwkundig plan

### 3.2.1 De ontwikkeling

In essentie wordt de mogelijkheid geboden voor de bouw van het Stadskantoor Utrecht en de realisatie van een woningbouw- en kantorenprogramma met bijbehorend parkeren. Een andere ontwikkeling die meegenomen wordt is de hoogwaardige openbaarvervoersroute (HOV) over de Verlengde Graadt van Roggenweg, langs de Mineurslaan over de Leidse Rijn. Deze tramlijn wordt in 2017 doorgetrokken naar de Uithof. Om de HOV-baan mogelijk te maken moeten diverse ingrepen worden gedaan, zoals het aanpassen van de kade. Ook zal de aansluitende route van de kade naar het emplacement over de Westflank Noord moeten worden ingepast. Om deze route mogelijk te maken moet een aantal panden aan de Van Sijpesteijnkade worden gesloopt. Hetzelfde geldt voor het tracé van de HOV baan, ook hiervoor zal een pand aan de Van Sijpesteijnkade moeten worden gesloopt.

Voor het realiseren van het DSP Westflank Noord (fasen 2 en 3) moeten alle panden aan de Van Sijpesteijnkade (met uitzondering van het monument Van Sijpesteijnkade 25) worden gesloopt.

Het gebied Westflank Noord inclusief HOV-baan wordt begrensd door de Verlengde Graadt Roggenweg (Jaarbeursplein), Mineurslaan-Noord, de Leidse Kade, het spooremplacement en het nieuwe Stadskantoor Utrecht. In WFN (Westflank Noord) wordt een gemengd programma gerealiseerd van kantoren (oppervlakte circa 25.000 m<sup>2</sup>), woningbouw (circa 25.000 m<sup>2</sup>), commerciële voorzieningen / centrumfuncties (circa 1.500 m<sup>2</sup>) en parkeren, inclusief de (her)inrichting van het semi-openbaar en openbaar gebied en de aanleg van de HOV-baan.

Het stedenbouwkundig plan kenmerkt zich door relatief hoge kantoren en een viertal appartementengebouwen variërend in hoogte die ingeklemd liggen tussen de sporen, Utrecht Centraal, het Westplein en de Croeselaan. Er worden – naast de woningen - geen geluidsgevoelige bestemmingen zoals gezondheidszorggebouwen of scholen binnen het plangebied gerealiseerd.

De bebouwing heeft een relatief complexe opbouw. De bestaande bebouwing aan de Sijpesteijnkade wordt gesloopt op het monumentale pand na. De nieuwbouw wordt om dit monument heen en erboven gebouwd. Er is globaal sprake van een onderlaag met een gemiddelde hoogte van 20 meter (minimaal 17 meter, maximaal 25 meter) die langs de kade gebouwd wordt van het spoor tot aan de Mineurslaan. De bovenlaag zal bestaan uit twee woontorens. Een aan de spoorzijde met een hoogte van 90 meter boven maaiveld (+2.4m) en een aan de Mineurslaan van 45 meter boven maaiveld. Het gebied tussen de nieuwbouw en de kantoren is verhoogd, dit is het zogenaamde forumniveau dat aansluit op stadskantoor en de OV Terminal.

### 3.2.2 Uitgangspunten bestemmingsplan

Om het project mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan in ontwikkeling. Daarbij is van belang dat de ontwikkeling van Westflank Noord bestaat uit drie fasen en de HOV-baan:

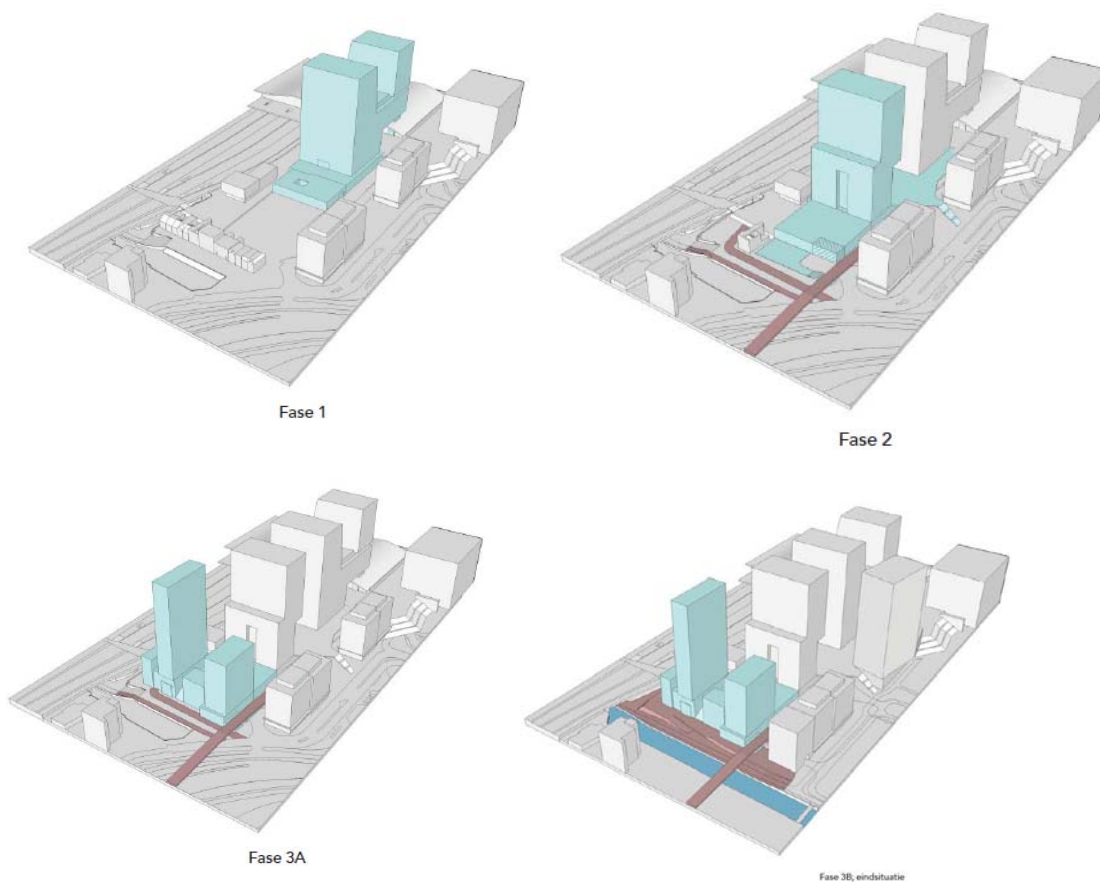
1. Fase 1 en 1A: Stadskantoor Utrecht, inclusief het bijbehorende deel van de parkeergarage (passtuk met 50 pp). Momenteel in aanbouw.
2. Fase 2: kantoren Mineurslaan-Noord en parkeren.
3. Fase 3: woningen + commerciële ruimten (aan de Van Sijpesteijnkade en op Forumniveau) en parkeren.
4. De HOV-baan.

Voor fase 1 is reeds een bestemmingsplan vastgesteld, te weten bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal". De vraag richt zich nu op fasen 2 en 3 en de HOV-baan, en gedeeltelijk ook de herziening van fase 1.

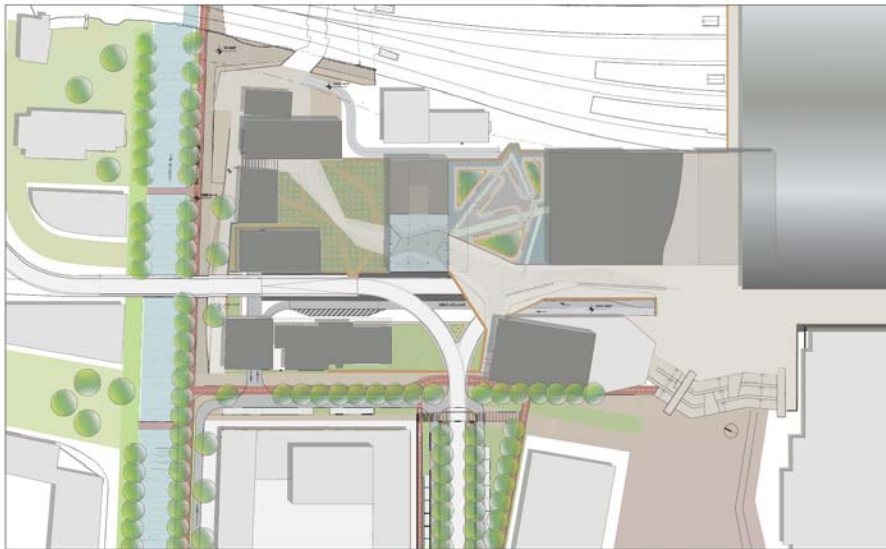
We onderscheiden in het verloop twee deelgebieden:

- deelgebied 1: HOV;
- deelgebied 2: Westflank Noord.

Voor de planvergelijking in paragraaf 6.3 worden deze deelgebieden verder opgesplitst.



Figuur 4: Fase 1 t/m 3.



plankaart voorbeelduitwerking Stedenbouwkundig Plan Westflank Noord



aanzicht vanaf de Mineurslaan, voorbeelduitwerking Stedenbouwkundig Plan Westflank Noord

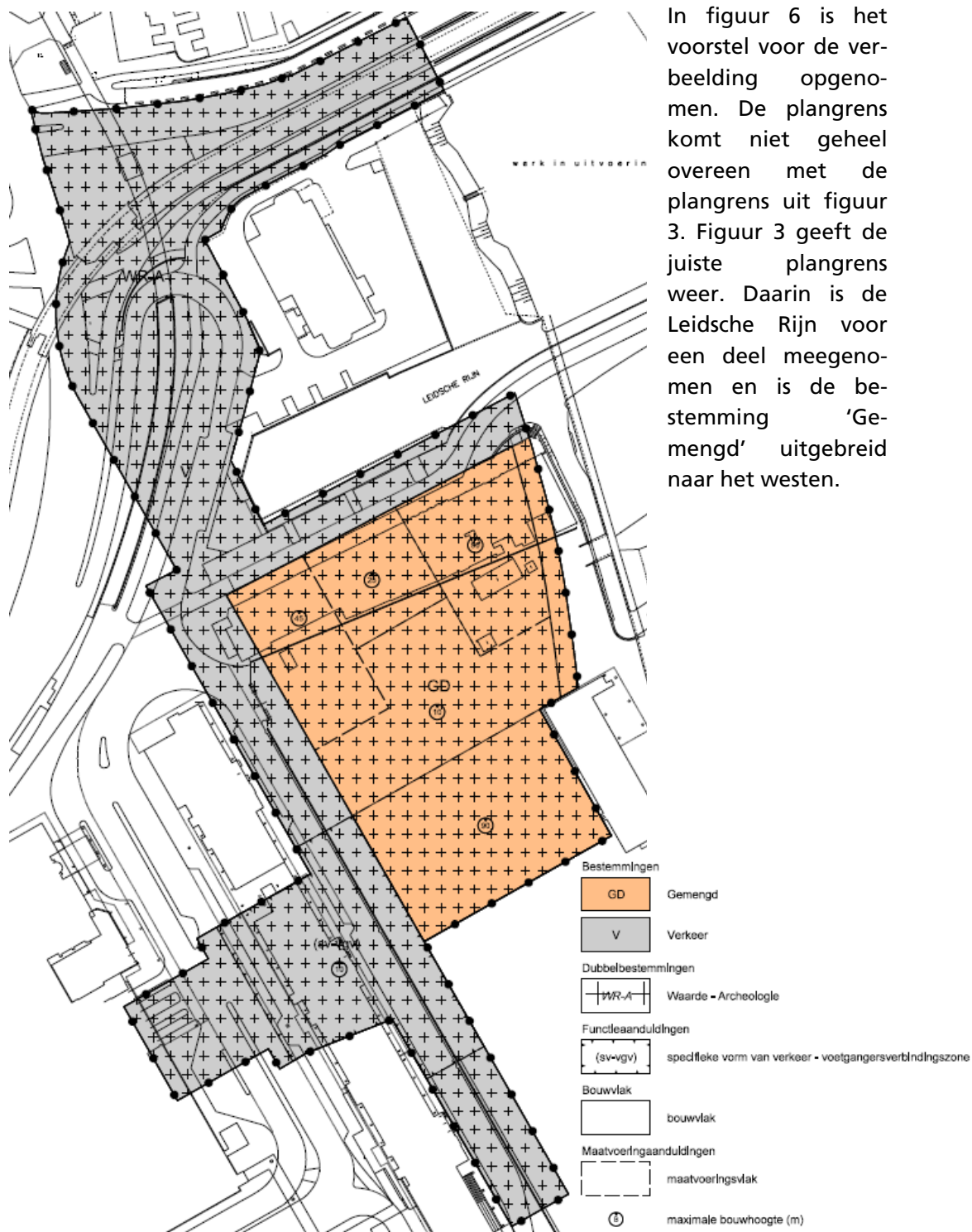
Figuur 5: Boven en midden: bovenaanzicht van de geplande ontwikkeling. Onder: aanzicht vanaf de Mineurslaan op het plangebied (bron: stedenbouwkundig plan)

### *Uitgangspunten juridische vormgeving*

Het ligt voor de hand een bestemmingsplan op te stellen dat ruimte laat voor optimalisatie van de ruimtelijke kwaliteit en programma. In deze variant is gekozen voor de volgende uitgangspunten:

- De functie en het ruimtebeslag van de HOV worden vastgelegd in de bestemming "Verkeer". We moeten ervan uitgaan dat er een nadere aanduiding wordt opgenomen voor de HOV-baan. Daarbij zal duidelijk worden aangegeven dat de verkeersbestemming mede ten behoeve van de HOV baan is bedoeld.
- Omdat de ontwikkeling van de gebouwen (parkeergarage, kantoren en woningen) plaatsvindt in twee fasen (fasen 2 en 3), en het programma grotendeels al vastligt, ligt het voor de hand dat de fasering in functioneel opzicht tot uitdrukking wordt gebracht in het bestemmingsplan. Voor de twee fasen (2 en 3) is daarom gekozen voor twee verschillende bestemmingen, namelijk 'Kantoor' (fase 2) en 'Gemengd' (fase 3). (In onderhavige analyse zijn we uitgegaan van de bestemming Gemengd zoals op het de verbeelding in figuur 6 is weergegeven)
- In WFN wordt een gemengd programma gerealiseerd van kantoren (oppervlakte circa 25.000 m<sup>2</sup>), woningbouw (circa 25.000 m<sup>2</sup>), commerciële voorzieningen / centrumfuncties (circa 1.500 m<sup>2</sup>) en parkeren. Uitgangspunt is dat dit programma zo flexibel mogelijk in het bestemmingsplan kan worden ingepast. Dat betekent dat alleen de maximaal te realiseren oppervlakten zijn geregeld en voor de commerciële voorzieningen is bepaald dat deze uitsluitend op voetgangersniveau (b.v. in de plinten en op forumniveau) zijn toegestaan.
- Nadere detaillering is altijd nog mogelijk, bijvoorbeeld dat exact vastgelegd wordt waar de kantoren komen en waar de woningen. Dit kan nodig zijn op grond van milieutechnische redenen (bijvoorbeeld geluid). Bijzondere functies die uitsluitend op bepaalde plekken zijn toegelaten zijn specifiek aangeduid (bv. voetgangersverbindingen bij Verkeer).
- De bouwmogelijkheden worden op basis van de stedenbouwkundige principes met beperkte vrijheidsgraden vertaald op de verbeelding en in de planregels waarbij aangegeven wordt waar en wat er gebouwd mag worden (de bouwhoogten en bouwvlakken zijn aangegeven op de verbeelding).
- Daarbij is gezocht naar zoveel mogelijk flexibiliteit en 'rek' in de bouwvlakken en bouwaanduidingen.
  - Aan de Van Sijpesteijnkade is de kadastrale grens als bouwgrens genomen.
  - Aan de zijde van het spoor is de bouwgrens gelegd op 5 uit de grens van de reservering van de spooruitbreiding.
  - De bouwaanduidingen zijn indicatief op de verbeelding opgenomen: in de regels is bepaald dat van de bouwaanduidingen kan worden afgeweken (b.v. noodzakelijk i.v.m. het voorkomen of verminderen van milieuhinder, marktomstandigheden, stedenbouwkundige heroverwegingen e.d.)
- Bouw(on)mogelijkheden voor het monumentaal pand aan de Van Sijpesteijnkade.

- Bescherming van in het plangebied voorkomende waarden voor zover niet door afzonderlijke wetgeving reeds in voldoende mate voorzien, zoals archeologie, cultuurhistorie (monumenten, bomen en beeldbepalende elementen e.d.).



In figuur 6 is het voorstel voor de verbeelding opgenomen. De plangrens komt niet geheel overeen met de plangrens uit figuur 3. Figuur 3 geeft de juiste plangrens weer. Daarin is de Leidsche Rijn voor een deel meegenomen en is de bestemming 'Gemengd' uitgebreid naar het westen.

Figuur 6: Voorstel verbeelding nieuw bestemmingsplan. De plangrens is niet juist weergegeven. Figuur 3 geeft de juiste plangrens weer.

## 4. VIGERENDE BESTEMMINGSPANNEN

Het plangebied bestaat uit de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- Hoog Catharijne;
- Kanaalstraat e.o.;
- Stads Kantoor en OV-terminal.

In deze paragraaf zijn de relevante bestemmingen en bepalingen opgenomen uit deze vigerende bestemmingsplannen.

De HOV ligt geheel binnen bestemmingsplan "Kanaalstraat e.o.". Westflank Noord ligt binnen alle voornoemde bestemmingsplannen. Zie figuur 7 voor de ligging van de vigerende bestemmingsplannen.



Figuur 7: Globaal overzicht van de ligging van de vigerende bestemmingsplannen. De plangrens is niet juist weergegeven. Figuur 3 geeft de juiste plangrens weer.

## 4.1 Bestemmingsplan "Hoog Catharijne"

### 4.1.1 'Citybebouwing C7'

Ten aanzien van de bestemming 'Citybebouwing C7' gelden de navolgende voorschriften.

1. Op de voor citybebouwing C7 bestemde gronden moeten plaatselijk twee niveaus worden toegepast in aansluiting op een overdekte voetgangerstraverse op hooggelegen niveau boven spoorwegterrein; behalve straatniveau ook een hoger gelegen voetgangersniveau, dat op ongeveer 8 meter boven NAP moet zijn gelegen; tussen deze niveaus dienen goede verticale contacten aanwezig te zijn, terwijl er goede horizontale aansluitingen en overgangen dienen te zijn, ook met het buiten het plan gelegen gebied. Het voetgangersniveau voor zover aanwezig en het straatniveau mogen slechts worden bebouwd tot het op de tekening aangegeven percentage, respectievelijk 60 en 55%.
2. De ruimte tussen het straatniveau en het voetgangersniveau is bestemd voor verkeersvoorzieningen met bijbehorende bouwwerken.
3. Op het bijbehorende voetgangersniveau mogen uitsluitend de volgende bestemmingen voorkomen:
  - a. Winkels met bij behorende voorzieningen tot maximaal 500 m<sup>2</sup> bvo;
  - b. Bijzondere doeleinden met bijbehorende voorzieningen, zoals openbaar nut, cultuur, recreatie, een en ander naar gebleken behoefte;
  - c. Sportaccommodatie met bijbehorende voorzieningen inclusief restauratie tot maximaal 3.750 m<sup>2</sup> bvo.
4. Op de voor citybebouwing C7 bestemde gronden mogen overigens uitsluitend de volgende bestemmingen voorkomen:
  - a. Parkeergarages met bijbehorende voorzieningen tot maximaal 28.700 m<sup>2</sup> bvo t.b.v.tenminste 1.200 auto's en fietsenstalling met bijbehorende voorzieningen tot maximaal 2.000 m<sup>2</sup> bvo;
  - b. Toonzalen en magazijnen met bijbehorende voorzieningen tot maximaal 6.300 m<sup>2</sup> bvo;
  - c. Kantoren met met bijbehorende voorzieningen tot maximaal 18.800 m<sup>2</sup> bvo ondergebracht in gebouwen van ten hoogste 8 bouwlagen op het straatniveau;
  - d. Hotelaccommodatie met bijbehorende voorzieningen tot maximaal 16.000 m<sup>2</sup> bvo, ondergebracht in een gebouw van tenminste 18 en ten hoogste 23 bouwlagen op het straatniveau;
  - e. Openbare wegen die voorzien in een goede ontsluiting (bediening aan- en afvoer, afwikkeling).



#### 4.1.2 Spoorwegdoeleinden

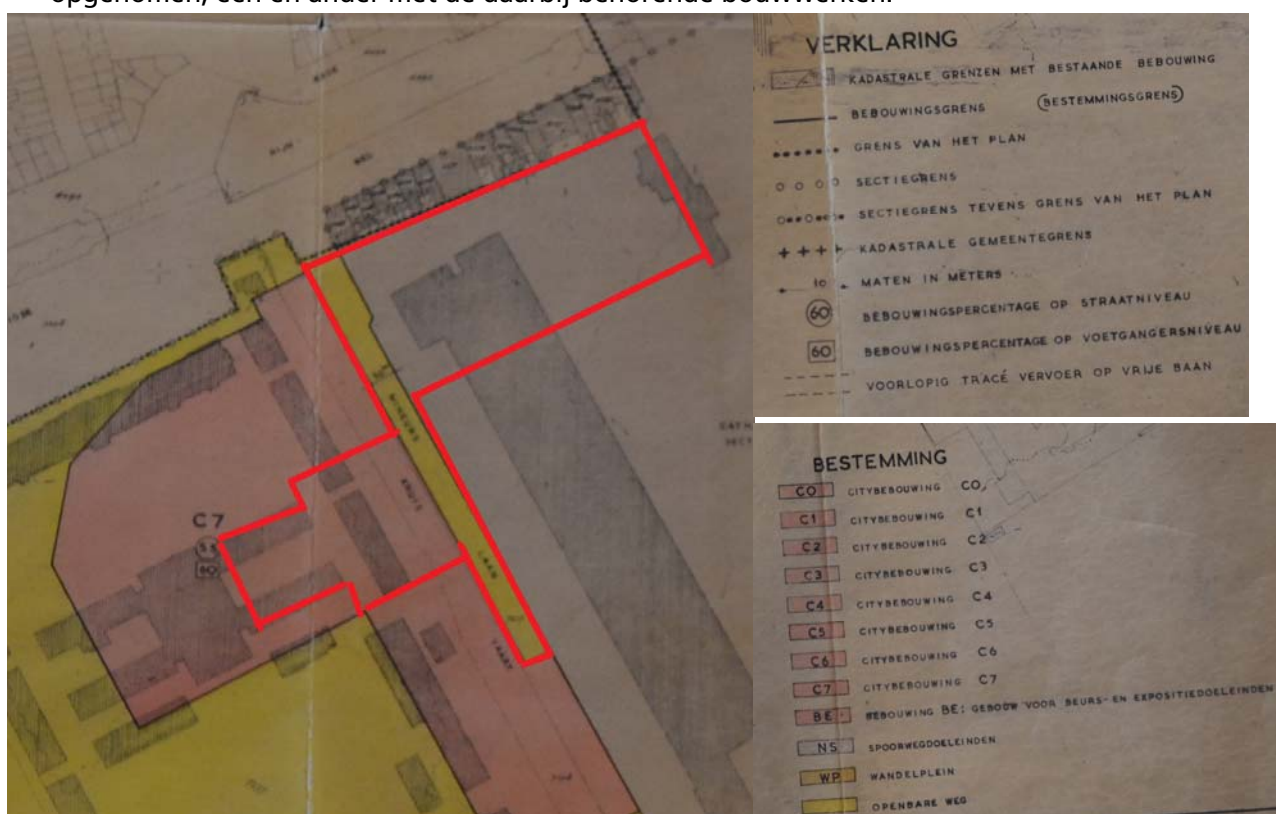
Ten aanzien van de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' gelden de navolgende voorschriften.

1. Op de voor spoorwegdoeleinden bestemde gronden moet in aansluiting op het voetgangersplateau van citybebouwing C7 een overdekte voetgangerstraverse op hooggelegen niveau met bijbehorende stationsaccommodatie tot stand worden gebracht.
2. Overigens mogen deze gronden uitsluitend overeenkomstig de bestemming worden ingericht en mogen uitsluitend direct of indirect met het spoorwegbedrijf dan wel het verkeer en het openbaar nut verband houdende bouwwerken worden gebouwd.

#### 4.1.3 Openbare weg

Ten aanzien van de bestemming 'Openbare weg' gelden de navolgende voorschriften.

De voor openbare weg bestemde gronden mogen uitsluitend overeenkomstig de bestemming worden ingericht, en wel zodanig dat een goede ontsluiting is gewaarborgd (bediening, aan- en afvoer, afwikkeling) en dat o.m. voorzieningen als een autobusstation voor interlokale en lokale lijndiensten, stopplaatsen voor particuliere auto's en autobussen, standplaatsen voor huurauto's, alsook voorzieningen t.b.v. het verticaal transport (roltrappen, liften, hellingbanen) en het openbaar nut daarin zijn opgenomen, een en ander met de daarbij behorende bouwwerken.



Figuur 8: De rode lijn geeft globaal het gebied aan wat binnen het bestemmingsplan "Hoog Catharijne" ligt

## **4.2 Bestemmingsplan “Kanaalstraat e.o.”**

### **4.2.1 Wegen 1**

Ten aanzien van de bestemming ‘Wegen 1’ gelden de navolgende voorschriften.

#### *Bestemmingsomschrijving*

De op de kaart voor ‘Wegen 1’ 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, geen gebouwen zijnde (met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen) en geluidwerende voorzieningen.

#### *Bouwregels*

Ten aanzien van de bestemmingsomschrijving wordt bepaald dat de bouwwerken zodanig moeten worden gebouwd, dat het verkeer niet mag worden gehinderd. De hoogte van enig bouwwerk mag niet meer bedragen dan 5,5 meter.

### **4.2.2 Wegen 2**

Ten aanzien van de bestemming ‘Wegen 2’ gelden de navolgende voorschriften.

#### *Bestemmingsomschrijving*

De op de kaart voor ‘Wegen 2’ aangewezen gronden zijn bestemd voor voorzieningen t.b.v. het spelen, het verblijven, het wandelen, voor voorzieningen t.b.v. stilstaande en rijdende voertuigen en voor groenvoorzieningen met de voornoemde voorzieningen nodige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### *Bouwregels*

Ten aanzien van de bestemmingsomschrijving wordt bepaald dat de bouwwerken zodanig moeten worden gebouwd niet meer mag bedragen dan 3,5 meter.

### **4.2.3 Tramweg**

Ten aanzien van de bestemming ‘Tramweg’ gelden de navolgende voorschriften.

#### *Bestemmingsomschrijving*

1. De op de kaart voor ‘Tramweg’ aangewezen gronden zijn bestemd voor een intergemeentelijke tramweg en andere vormen van openbaar vervoer, met de daarvoor noodzakelijke bouwwerken, waaronder voetgangersbruggen en wachtgelegenheden en open terreinen, waaronder gelijkvloerse kruisingen t.b.v. het wegverkeer.

2. Halteplaatsen met de daarbij behorende wachtgelegenheden t.b.v. de intergemeentelijke tramweg, mogen uitsluitend worden opgericht op de kaart aangegeven plaatsen (met een 'H').

#### *Bouwregels*

Ten aanzien van de bebouwing wordt bepaald dat:

1. De wachtgelegenheden uit een achterschot met een perronoverkapping moeten bestaan, waarvan:
  - a. De hoogte maximaal 3 meter mag bedragen, waarbij wordt uitgegaan van een perronhoogte van maximaal 1 meter, gerekend vanaf de bovenkant van de tramstaven;
  - b. De breedte van de perronoverkapping die van de perronbreedte niet mag overschrijden;
  - c. De lengte van de perronoverkapping maximaal 12 meter mag bedragen.
2. De hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet groter mag zijn dan 8 meter.

#### **4.2.4 Gemengde bebouwing**

Ten aanzien van de bestemming 'Gemengde bebouwing' gelden de navolgende voorschriften.

#### *Bestemmingsomschrijving*

De op de kaart voor 'Gemengde bebouwing' aangewezen gronden zijn bestemd voor café- en restaurantbedrijven, kantoren, het onderwijsinstituut, een dansinstituut en woningen met de daarbij behorende bouwwerken.

#### *Bouwregels*

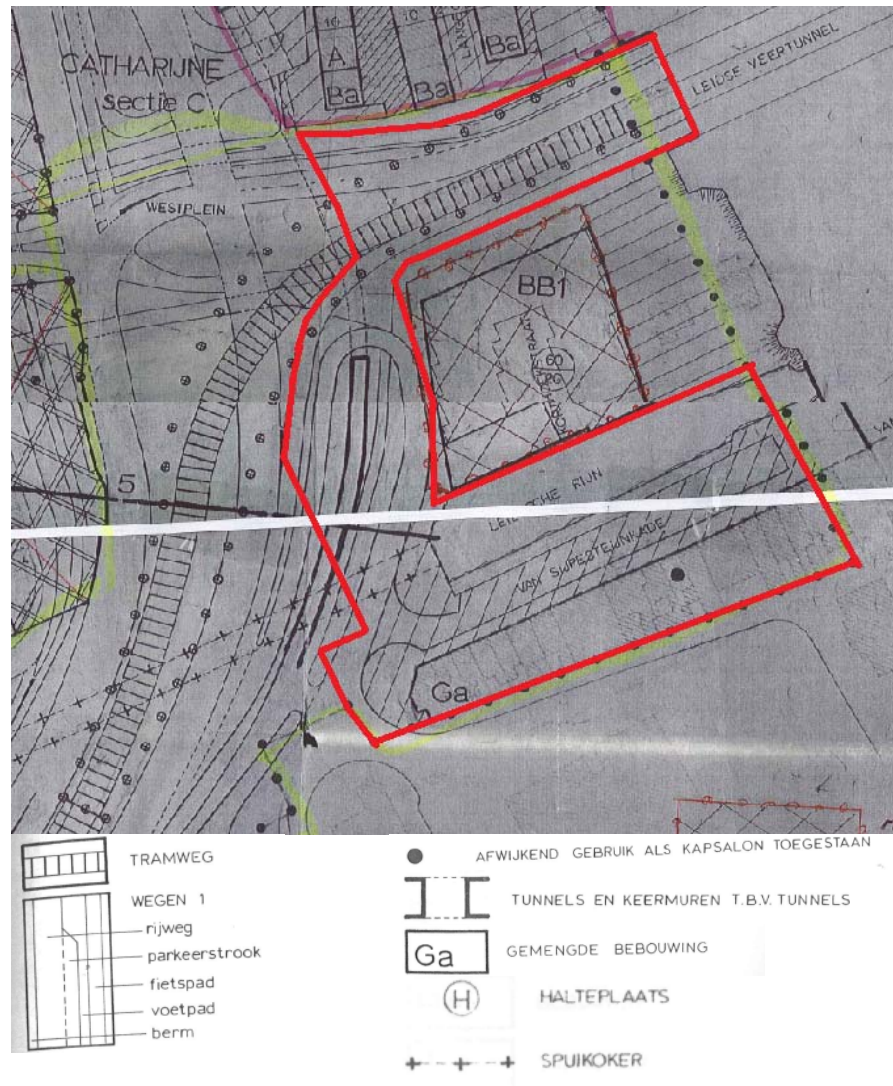
Ten aanzien van de bebouwing wordt bepaald dat:

1. De goothoogte van enig gebouw niet minder dan 6,5 meter en niet meer dan 12 meter mag bedragen;
2. T.b.v. café- en restaurantbedrijven, kantoren, het onderwijsinstituut, een dansinstituut en, indien blijkt een aanduiding op de kaart een afwijkend gebruik is toegestaan (in casu een kapsalon), t.b.v. dat afwijkend gebruik uitsluitend op de begane grond gebouwd mag worden;
3. De gezamenlijke vloeroppervlakte van café- en restaurantbedrijven niet meer dan 320 m<sup>2</sup> mag bedragen;
4. De dakhelling van de gebouwen mag niet meer dan 40° bedragen.

#### 4.2.5 Water

Ten aanzien van de bestemming 'Water' gelden de navolgende voorschriften.

De op de kaart voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water, met de voor waterhuishouding, het verkeer te water en de verbinding van de oevers noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde.



Figuur 9: De rode lijn geeft globaal het gebied aan wat binnen het bestemmingsplan "Kanaalstraat e.o." ligt

## 4.3 Bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal"

### 4.3.1 Verkeer

Ten aanzien van de bestemming 'Verkeer' gelden de navolgende regels.

#### *Bestemmingsomschrijving*

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. water en kruisingen met water;
- e. waterbeheer en waterberging;
- f. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
- g. (kruisingen met) railverkeer;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeren (pk)": uitsluitend voor (gebouwde) parkeervoorzieningen en de daarbij behorende in- en uitritten;
- j. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, gebouwde wachtruimten, fietsenstallingen, reclame-uitingen en (infrastructurele) kunstwerken.

#### *Bouwregels*

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

#### Gebouwen

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden;
- c. indien er geen aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' is aangegeven, geldt als maximaal bebouwingspercentage 100%; (in casu 100% bebouwen)
- d. de hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte', mag niet worden overschreden; (in casu 10 meter)
- e. ter plaatse van de aanduiding 'parkeren' mogen (ondergrondse) parkeervoorzieningen worden gebouwd. (in casu aanwezig)

#### Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van fiets- en voetgangersbruggen mag niet meer bedragen dan 20 m;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen;

- c. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het (rail)verkeer, waaronder tevens worden verstaan elektronische openbaarvervoer- en verkeersinformatie systemen, alsmede voor windhinderbeperkende voorzieningen;

#### **4.3.2 Verkeer - Railverkeer**

Ten aanzien van de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' gelden de navolgende regels.

##### *Bestemmingsomschrijving*

De voor Verkeer – Railverkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. railverkeer;
- b. stationsvoorzieningen;
- c. waterbeheer en waterberging;
- d. (kruisingen met) wegverkeer;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. geluidwerende voorzieningen;
- g. de bij de bestemming behorende perrons, overkappingen, gebouwde wachtruimten, kiosken, gebouwen ten dienste van de technische voorzieningen, installaties en telecommunicatie ten behoeve van het railverkeer en geleidingsvoorzieningen, kunstwerken, paden, fietsenstallingen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen.

##### *Bouwregels*

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

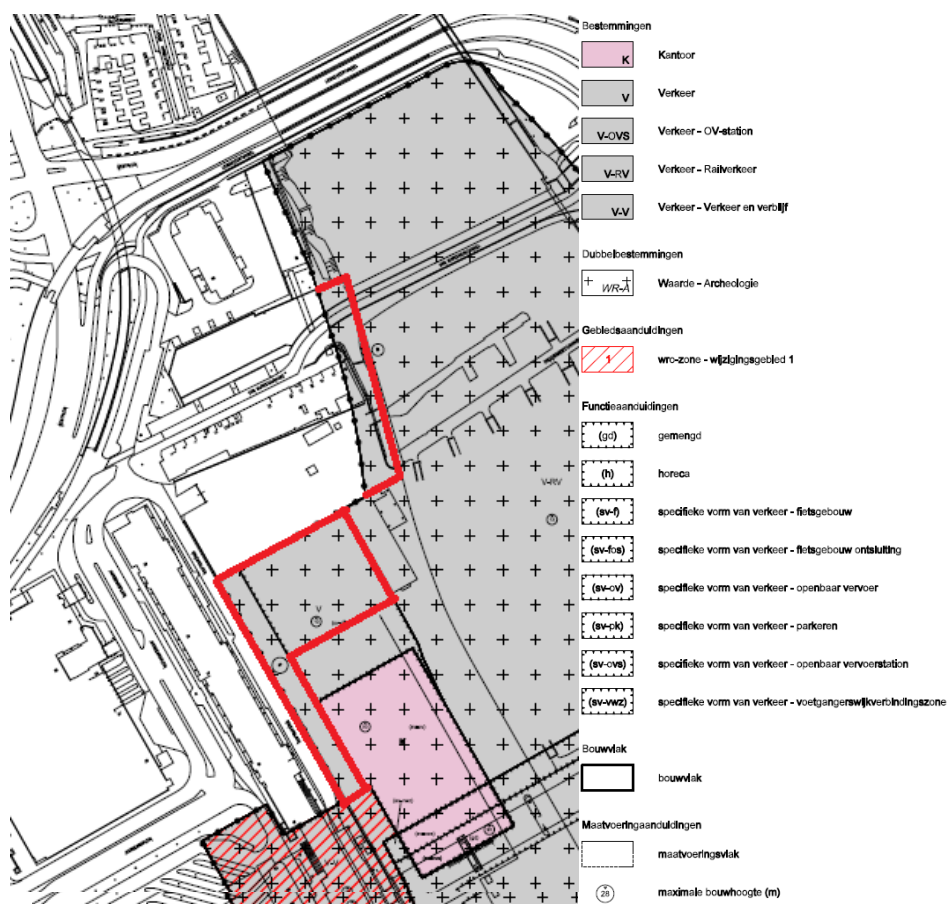
##### Gebouwen

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. indien er geen aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' is aangegeven, geldt als maximaal bebouwingspercentage 100%; (in casu 100% bebouwen)
- c. de hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte', mag niet worden overschreden; (in casu binnen het bouwvlak (tot aan de Van Sijpesteinkade) 13 meter)
- d. in afwijking van het bepaalde onder a. mogen (ondergrondse) fietsenstallingen ook buiten het bouwvlak worden gebouwd;

##### Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van overkappingen mag niet meer bedragen dan de hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte';
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 4 meter.

- c. het gestelde onder b. geldt niet voor bouwwerken geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het (rail)verkeer.



Figuur 10: De rode lijn geeft globaal het gebied aan wat binnen het bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal" ligt





## 5. PLANVERGELIJKING

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vindt de daadwerkelijke planvergelijking plaats. Allereerst wordt in paragraaf 5.2 bepaald wie mogelijk degenen zijn die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijden of zullen lijden als gevolg van de juridisch-planologische wijziging van het regime. Dit gebeurt aan de hand van het belanghebbendenbegrip zoals dat in artikel 1:2 Awb verwoord is. In het kort betekent dit dat degene wiens belang rechtstreeks betrokken is bij een besluit, belanghebbende is. Voor meer informatie omtrent het belanghebbendenbegrip verwijzen wij naar de bijlage.

Vervolgens zijn de vigerende en de toekomstige juridisch-planologische regimes vergeleken. Hierbij spelen twee vragen een rol:

- Wordt het vigerende regime gewijzigd door een besluit dat is genoemd in artikel 6.1 Wro?
- Ontstaat er een nadeligere planologische situatie?

Bij de beoordeling van de vraag of er een nadeligere planologische situatie ontstaat, moet zowel voor de oude als voor de nieuwe planologische situatie uitgegaan worden van hetgeen planologisch maximaal mogelijk is.<sup>1</sup> De feitelijke situatie is in beginsel niet relevant. Slechts indien realisatie van bouwmogelijkheden feitelijk onmogelijk is of anderszins vaststaat dat realisering niet zal plaatsvinden, hoeft met de planologische mogelijkheden geen rekening worden gehouden.

Daarna wordt beoordeeld in hoeverre de ontwikkeling leidt tot een nadeligere planologische situatie en of deze schade *in redelijkheid* voor vergoeding in aanmerking komt. Het gaat hierbij uitsluitend om materiële schade, dat wil zeggen dat de schade in geld uit te drukken moet zijn, zoals bijvoorbeeld de waardevermindering van een woning.

### 5.2 Belanghebbenden

De Wet ruimtelijke ordening kent alleen degenen die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijden of zullen lijden als gevolg van de juridisch-planologische wijziging van het regime het recht toe op een tegemoetkoming in de planschade, hierna te noemen 'belanghebbenden'. Het feit dat de wet een recht op tegemoetkoming toekent aan deze *belanghebbenden* en niet slechts de eigenaar van de grond waarop het juridisch-

---

<sup>1</sup> ABRS 9-4-2003, BR 2003, p. 969 (Waterland).

planologisch regime wordt gewijzigd, zegt meteen iets over de aard van de schade die voor vergoeding in aanmerking komt. In de literatuur wordt onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte schade. Directe schade betreft de schade die wordt veroorzaakt door een wijziging van het planologisch regime ten aanzien van de eigen gronden. De regels van het planologisch regime bepalen de bouw- en gebruiksmogelijkheden van een perceel. Met een planologisch nadelige wijziging van de gebruiksmogelijkheden van de eigen gronden wordt de gebruiksvrijheid van de eigenaar *direct* beperkt. Ook planologische wijzigingen van de gronden van nabijgelegen percelen kunnen echter de waarde nadelig beïnvloeden. Daarbij gaat het om een vermindering van het genot of nut van de gronden. Het gaat dan om zogenaamde *indirecte* schade.

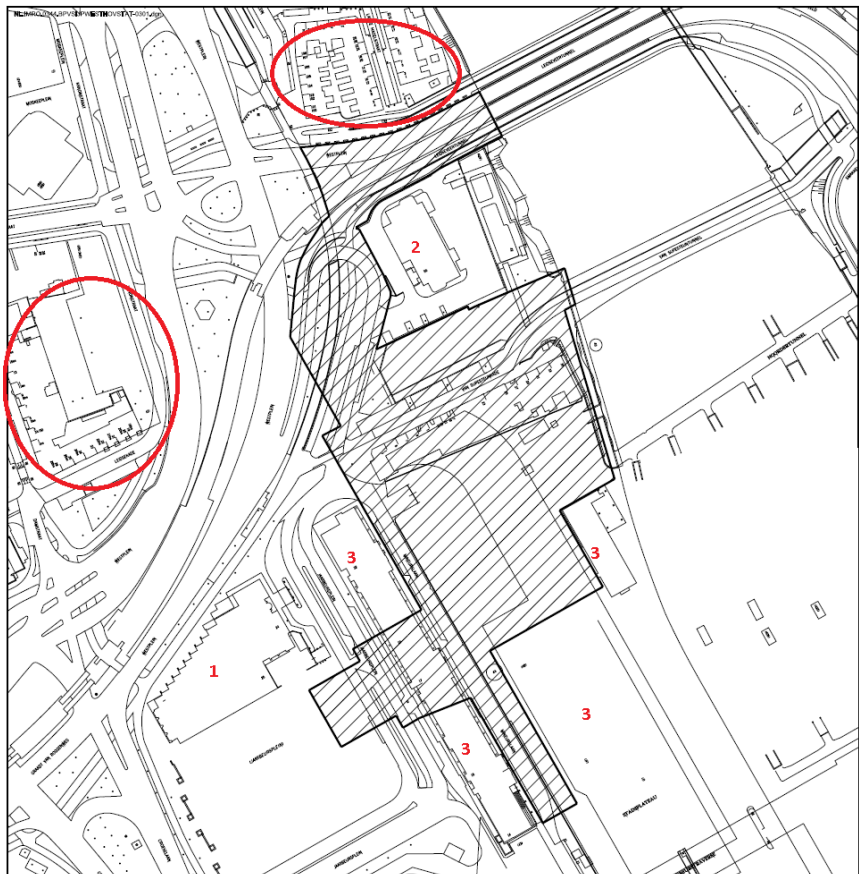
Voor onderhavig planschaderisicoanalyse komt het er dus in de eerste plaats op aan vast te stellen wie belanghebbenden zijn in de zin van de wet. Het belanghebbendenbegrip moet niet te eng worden uitgelegd. Als uitgangspunt geldt dat alleen het feit dat iemand schade lijdt of kan leiden, hem of haar tot belanghebbenden maakt.

In dit geval gaan we er vanuit dat de gronden van het projectgebied in eigendom zijn van de initiatiefnemer. Daarmee wordt duidelijk dat belanghebbenden slechts een potentiële claim zullen hebben voor zover het gaat om indirecte schade. De belangen van belanghebbenden kunnen zeer uiteenlopen. Zo kunnen bijvoorbeeld de nabijgelegen bedrijven schade lijden door inkomensderving enerzijds en waarde-daling van de bedrijfslocatie anderzijds. Voor omwonenden wijst de praktijk uit dat vooral vermindering van het woongenot door aantasting van het woon- en leefklimaat, en de daarmee gepaard gaande waardevermindering van de woning, tot een aanspraak op schadevergoeding kunnen leiden.

### **Woningen**

In de nabijheid van het plangebied zijn niet veel woningen aanwezig. De dichtstbijzijnde woningen zijn gelegen in de wijk Lombok, ten noorden van het plangebied, grenzend aan de geplande HOV-verbinding: de Lange Hagelstraat, de Blekerstraat en een gedeelte van Westplein (100 -108 even). De afstand tot de geplande bebouwing is circa 125 meter. Ten westen van het plangebied zijn tevens woningen (sommige met detailhandel of horeca) gelegen: een gedeelte van de Leidsekade (19 – 26) en een gedeelte van de Damstraat. Deze zijn op circa 100 meter van de geplande bebouwing gesitueerd. Figuur 11 geeft globaal de ligging van de zojuist genoemde woningen weer. De eigenaren van deze woningen kunnen als belanghebbenden worden aangemerkt gezien de situering van bedoelde woningen nabij de locatie van het onderhavige project.

Ten aanzien van de bestemming 'Gemengde bebouwing' gelden de navolgende voorschriften.



Figuur 11: Rood-omcirkeld: de belanghebbende eigenaren van de woningen. Genummerd: de belanghebbende eigenaren van de niet-woonfuncties.

In de nabijheid van het plangebied kunnen de eigenaren/exploitanten van de bedrijven:

- NH-hotel (1);
- Plaza-hotel; (2)
- overige niet-woonfuncties (3),

als belanghebbenden worden aangemerkt gezien de situering van bedoelde bedrijven binnen de invloedszone van het project "Westflank Noord en HOV" (in figuur 11 zijn deze belanghebbenden genummerd).

## 5.3 Planvergelijking

Nu is vastgesteld wie belanghebbenden zijn in het kader van deze planschaderisico-analyse, is aan de orde om te bepalen of er sprake is van schade in de zin van artikel 6.1 Wro. Van (mogelijke) planschade is sprake als is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. het planologisch regime is gewijzigd door een in artikel 6.1 Wro genoemd besluit;
2. door deze wijziging is een nadeliger planologische situatie ontstaan.

Derhalve zal eerst worden onderzocht of het planologische regime als beschreven in hoofdstuk 3 een in artikel 6.1 Wro genoemd besluit betreft en vervolgens of deze leidt tot een wijziging van de juridisch-planologische situatie ter plaatse van het project "Westflank Noord en HOV". Vervolgens zal in hoofdstuk 6 beoordeeld worden of door deze wijziging een nadeliger planologische situatie zal ontstaan die mogelijk tot schade leidt voor belanghebbenden.

### 5.3.1 Besluit tot wijziging van planologisch regime

Artikel 6.1 Wro geeft slechts recht op een tegemoetkoming in de planschade die wordt veroorzaakt door de in dat artikel genoemde besluiten en maatregelen. De onderhavige ontwikkeling kan niet worden gerealiseerd op basis van het vigerende bestemmingsplan. In dit geval zal een bestemmingsplanprocedure ex artikel 3.1 Wro worden doorlopen. Artikel 6.1 lid 2 Wro bepaalt dat een dergelijke oorzaak de gemeente schadeplichtig kan maken. Het vigerende planologisch regime wordt in dit geval dus gewijzigd door een in artikel 6.1 Wro genoemd besluit.

De volgende vraag die beantwoord moet worden om te bepalen of er sprake is van schade in de zin van artikel 6.1 Wro, is of de nieuwe planologische situatie een wijziging van het juridisch-planologisch regime tot gevolg zal hebben.

### 5.3.2 Ontstaat er een wijziging van de juridisch-planologische situatie?

Om te kunnen beoordelen of de nieuwe juridisch-planologische situatie wijzigt ter plaatse van de locatie van het project "Westflank Noord en HOV", wordt in hoofdstuk 6 het vigerende planologisch-juridische regime vergeleken met het nieuwe planologisch-juridische regime (als bedoeld in artikel 6.1. Wro). Het gaat bij deze vergelijking niet om de feitelijke situatie, maar om hetgeen juridisch maximaal kan worden gerealiseerd onder de onderscheiden planologische regimes, ongeacht of deze mogelijkheden ook geheel zijn benut.<sup>2</sup> Er moet dus worden gekeken naar de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden die de achtereenvolgende planologische regimes bieden (dit is exclusief de eventueel in het plan opgenomen wijzigingsbe-

<sup>2</sup> Vgl. ABRS 5 maart 1996, BR 1996/919.

voegdheden, uitwerkingsverplichtingen, afwijkingen of nadere eisen). Omdat in dit geval nog geen bestemmingsplan is vastgesteld zijn in onderhavige analyse het stedenbouwkundig plan en het concept bestemmingsplan (verbeelding) als uitgangspunt genomen.



## 6. PLANSCHADERISICOBEOORDELING

De juridisch-planologische situatie ter plaatse van de locatie van het project “Westflank Noord en HOV” zal wijzigen. Hierna is beoordeeld of deze wijzigingen ook daadwerkelijk tot een verslechtering leiden voor belanghebbenden.

Bij het bepalen van het planologisch nadeel moeten de (gebruiks- en bouw)mogelijkheden en mogelijke bijkomende effecten zeer secuur in beeld worden gebracht. Een lichte mate van planologische verslechtering kan alleen maar een lichte mate van schade tot gevolg hebben. In de praktijk is globaal een driedeling ontstaan in ernst en dus omvang van schade:<sup>3</sup> lichte, gemiddelde en ernstige schade. De schade is geringer bij slechts een enkele, beperkte schadefactor dan bij een cumulatie van schadefactoren, dan wel een ingrijpende schadefactor; dan is er sprake van gemiddelde schade. Bij ernstige schade is sprake van meerdere schadefactoren die ingrijpend zijn dan wel één schadefactor in zeer ingrijpende mate. Wij zullen voor belanghebbenden nagaan of er sprake is van schade en zo ja, in welke mate.

### 6.1 Schadefactoren woningen

Of het wijzigen van de juridisch-planologische situatie ook daadwerkelijk tot een verslechtering leidt voor de eigenaren/bewoners van de omliggende woningen, wordt onder meer beoordeeld op grond van de mate waarin het woongenot vermindert. Vermindering van het woongenot door aantasting van het woon- en leefklimaat ten gevolge van een planologische wijziging kan tot schadeplichtigheid van de gemeente leiden. Dit kan enigszins worden geconcretiseerd. Uit de jurisprudentie blijkt namelijk dat de volgende factoren tot schadevergoeding kunnen leiden:

- vermindering van uitzicht;
- vermindering van bezonning in de achtertuin;
- aantasting van privacy;
- toename van licht-, geluids- en stankoverlast;
- toename van verkeers- en parkeerdruk.

De hiervoor beschreven factoren moeten in samenhang worden gezien. Cumulatie van deze factoren kan zorgen voor vermindering van het woongenot, ook al veroorzaken zij afzonderlijk gezien wellicht geen hinder.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> *Ruimtelijke Ordening en Bouw*, jaargang 13 – 2004, nr. 3, p. 1 e.v.

<sup>4</sup> Vgl. ABR5 28 november 1996, BR 1998/313.

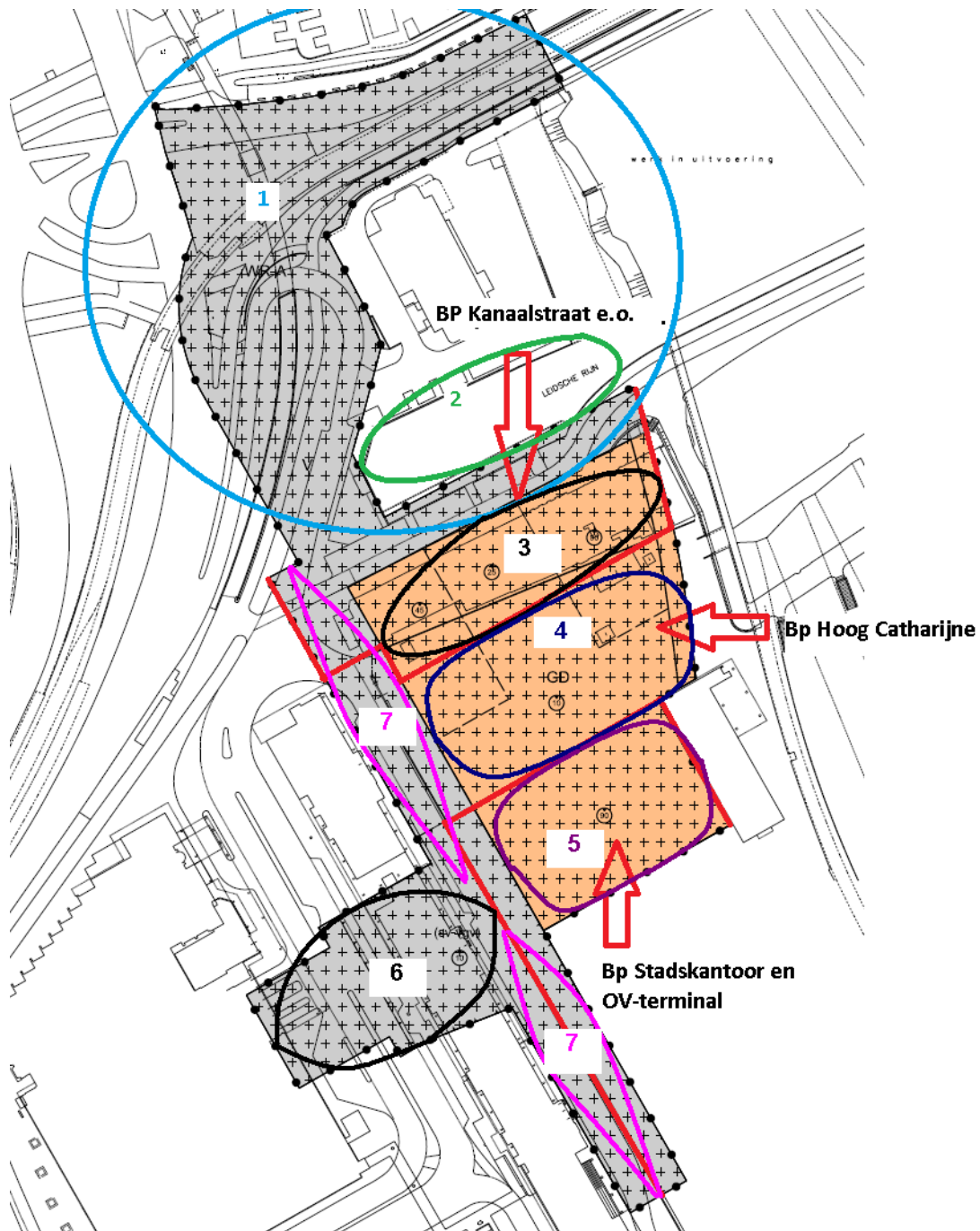
## 6.2 Schadefactoren bedrijven

Kunnen de eigenaren/exploitanten van de onder 5.2. genoemde bedrijven aanspraak maken op een tegemoetkoming in de planschade als gevolg van inkomensderving enerzijds en waardevermindering van de bedrijfslocatie anderzijds? Voor de omliggende bedrijven en andere niet-woonfuncties gelden de aspecten als beschreven in 6.1. niet of in mindere mate. Zo kunnen bedrijven wel overlast ervaren als gevolg van een toename van de verkeers- of parkeerdruk, maar is een vermindering van bezonning in de achtertuin voor deze groep belanghebbenden niet relevant. Voor bedrijven zijn met name de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de bedrijfslocatie (met name in het kader van de milieuzonering) van belang. In de omgeving van het plangebied zijn twee hotels gelegen. Bij hotels kan uitzichtbeperking en geluidstoename tevens een rol spelen in het kader van waardevermindering.

## 6.3 Vergelijking en beoordeling

In de onderstaande tabel staat de vergelijking tussen het vigerend regime en het toekomstig plan schematisch weergegeven per deelgebied. De deelgebieden zijn in figuur 12 globaal weergegeven. Deelgebied 1 heeft betrekking op de HOV-ontwikkeling en deelgebied 2 t/m 7 hebben betrekking op de ontwikkeling Westflank Noord. Per deelgebied is het vigerende regime en de nieuwe ontwikkeling beschreven. Deze zijn met elkaar vergeleken, waarbij is beoordeeld of er sprake is van een verslechtering die leidt tot een reële kans op planschade.





Figuur 12: Globale ligging van de deelgebieden die in de tabel zijn verwerkt. De plangrens is niet juist weergegeven. Figuur 3 geeft de juiste plangrens weer.

Deelgebied	Vigerend bp	Nieuwe ontwikkeling	Gevolg
1	<p><b>Kanaalstraat e.o.</b>  <i>Wegen 1</i>            Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegen, paden, parkeren etc.</li> <li>• geluidwerende voorzieningen</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• max. 5,5 meter</li> </ul> <p><i>Wegen 2</i>            Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verblijven</li> <li>• speel-, groenvoorzieningen</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• max. 3,5</li> </ul> <p><i>Tramweg</i>            Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tramweg en ander openbaar vervoer</li> <li>• wachtgelegenheden en voetgangersbruggen</li> <li>• ter plaatse van de aanduiding haltes</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wachtgelegenheden: max. 3 meter, max. lengte 12 meter</li> </ul>	<p><i>Verkeer</i>            Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• HOV-verbinding, waaronder tram, bus</li> <li>• Wegen, paden, parkeren etc.</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nog niet bekend.</li> </ul>	<p>De bestemming Verkeer wordt in het nieuwe bestemmingsplan niet vergroot. In het vigerende bestemmingsplan zijn de gronden immers ook bestemd voor verkeer. Echter, in het vigerende bestemmingsplan is (slechts) 1 trambaan bestemd; in het nieuwe bestemmingsplan kan de gehele bestemming Verkeer met trambanen en busbanen worden gevuld. Dit brengt een intensivering van het gebruik van deelgebied 1 met zich mee dat mogelijk kan leiden tot een toename van geluid- en trillingshinder. Bij de afweging of er sprake is van planschade moet rekening worden gehouden met het feit dat het plangebied gelegen is in het centrum van Utrecht nabij het stationsgebied, waarbij men mag kan en mag verwachten dat het een druk gebied is.</p> <p><b>Belanghebbende woningen</b>            Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de HOV-verbinding niet leidt tot overschrijding van de SBR-richtlijn voor de omliggende woningen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de cumulatieve geluidbelasting vanwege de HOV-verbinding en overige wegen op de woningen ten noorden van dit deelgebied 60 tot 62 dB bedraagt en op de woningen ten westen van dit deelgebied 53 tot 55 dB. De voorkeursgrenswaarde is 48 dB. De dichtstbijzijnde woning ligt op een afstand van circa 10 meter van het plangebied/ bestemming Verkeer (ten noorden van het plangebied).</p> <p>Qua bouwmogelijkheden gaan we er in onderhavige analyse vanuit dat dat niet zodanig verschilt met het vigerende plan dat er planschade uit voortvloeit.</p> <p>➤ De eigenaren/bewoners van de woningen ten noorden en westen van het plangebied zullen dientengevolge in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor een reële kans op lichte planschade ontstaat.</p> <p><b>Belanghebbende niet-woonfuncties</b>            Het Plaza-hotel ligt op circa 5 meter afstand van de bestemming Verkeer aan de noordzijde van het hotel en op circa 30 meter tot de bestemming Verkeer aan de zuidzijde. Het NH-hotel ligt op circa 50 meter van de bestemming Verkeer aan de westzijde van het</p>

			<p>hotel en op circa 20 á 30 meter tot de bestemming Verkeer aan de noord-westzijde, waar tot 10 meter gebouwd mag worden (ander deelgebied). Hotels worden niet gezien als geluidsgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder. De ontwikkeling van een HOV-verbinding leidt niet tot een beperking van de exploitatiemogelijkheden, maar wellicht zelfs tot een verbeterde bereikbaarheid. Bij het boeken van een hotel in het centrum van een stad dient men er redelijkerwijs van uit te gaan dat enige overlast ten gevolge van geluid en/of trilling aanwezig kan zijn.</p> <p>Ook voor de overige niet-woonfuncties zal gezien bovenstaande overwegingen geen zodanig nadelige situatie ontstaan die leidt tot planschade die het maatschappelijk risico overschrijdt.</p> <p>➤ De eigenaren van het Plaza-hotel, NH-hotel en overige niet-woonfuncties zullen dientengevolge niet in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor geen reële kans op planschade ontstaat.</p>
2	<p><b>Kanaalstraat e.o.</b> <i>Water</i></p>	<i>Water</i>	In onderhavige analyse gaan we ervan uit dat er geen relevante wijzigingen zullen zijn die nadelige gevolgen hebben.
3	<p><b>Kanaalstraat e.o.</b> <i>Gemengde bebouwing</i> Gebruik: Op de begane grond:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• café- en restaurantbedrijven (max. 320 m<sup>2</sup>)</li> <li>• kantoren</li> <li>• onderwijsinstituut</li> <li>• dansinstituut</li> <li>• aangeduid een kapsalon</li> </ul> <p>overal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• woningen</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• goothoogte max. 12 meter</li> <li>• max. dakhelling 40°</li> </ul>	<p><i>Gemengd</i> Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kantoren (circa 25.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• woningbouw (circa 25.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• commerciële voorzieningen / centrumfuncties (circa 1.500 m<sup>2</sup>)</li> <li>• parkeren</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oostzijde: 90 meter</li> <li>• midden: 25 meter</li> <li>• westzijde: 45 meter</li> </ul>	<p>Het gebruik wijzigt doordat commerciële voorzieningen zijn toegestaan (waaronder tevens detailhandel). Daarnaast is er een groter oppervlak voor alle functies toegestaan. De gebruikintensiteit neemt derhalve flink toe. De bouwmogelijkheden nemen tevens flink toe, doordat de bouwhoogte aan de westzijde met circa 75 meter toeneemt, in het midden met circa 10 meter en aan de oostzijde met circa 30 meter.</p> <p><b>Belanghebbende woningen</b> De afstand tot de woningen ten noorden van het plangebied is circa 125 meter. De afstand tot de woningen ten westen van het plangebied is circa 100 meter. De afstand van de woningen tot deelgebied 3 is daarmee zodanig dat de toename in gebruiksmogelijkheden geen nadelige gevolgen zullen hebben voor deze woningen. De functies die zullen worden toegestaan, hebben namelijk geen grotere richtafstand dan 50 meter.</p> <p>De bouwmogelijkheden daarentegen zijn zodanig toegenomen, dat – ondanks de afstand – de wijziging toch impact kan hebben op de</p>

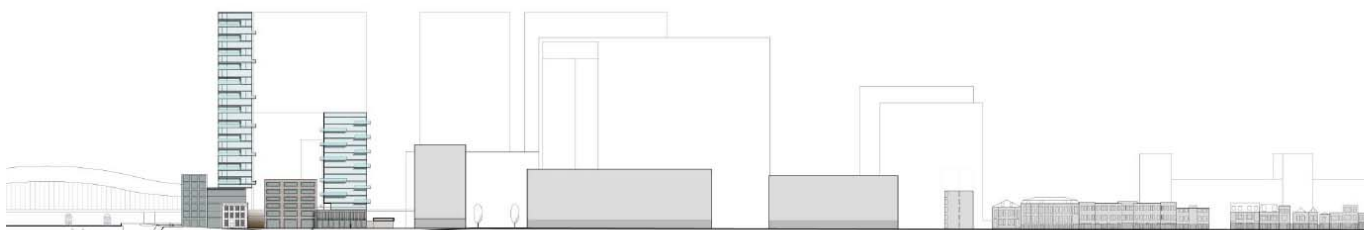
		<p>woningen. Anderzijds moet in gedachte worden gehouden dat in het stationsgebied meerdere hoge gebouwen aanwezig/ mogelijk zijn, waaronder het stadskantoor dat op basis van het bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal" 90 meter hoog mag worden gebouwd en andere minder hoge gebouwen. Het uitzicht van belanghebbende woningen wordt derhalve al beperkt. Desalniettemin ontstaat voor de woningen ten noorden en ten westen van het plangebied een beperkte uitzichtvermindering door de toegenomen bouw mogelijkheden. In figuur 13 is een aanzicht op het plangebied en omgeving te zien.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De eigenaren/bewoners van de belanghebbende woningen zullen dientengevolge in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor een reële kans op lichte planschade ontstaat.</li> </ul> <p><b>Belanghebbende niet-woonfuncties</b></p> <p>De afstand van het NH-hotel tot deelgebied 3 bedraagt circa 70 meter. Tussen het NH-hotel en deelgebied 3 staat een gebouw van circa negen verdiepingen. De afstand is redelijk groot tot het plangebied en er staat een hoog gebouw tussen. Daarentegen nemen de bouw mogelijkheden fors toe. Dit geldt tevens voor het Plaza-hotel met een afstand van circa 45 meter tot deelgebied 3.</p> <p>Wanneer gekeken wordt naar uitzichtbeperking, is dat voor een hotel in het stationsgebied in mindere mate belangrijk dan voor een woning. Immers, de uitzichtbeperking leidt niet tot een beperking van de exploitatiemogelijkheden. Bij het boeken van een hotel in het centrum van een stad dient men er redelijkerwijs van uit te gaan dat er geen vrij uitzicht is. Er zijn in het stationsgebied meerdere hoge gebouwen aanwezig/ mogelijk, waaronder het stadskantoor dat op basis van het bestemmingsplan "Stadskantoor en OV-terminal" 90 meter hoog mag worden gebouwd en andere minder hoge gebouwen. Het uitzicht vanuit de hotels wordt derhalve al beperkt.</p> <p>Een ander aspect is dat onderhavige ontwikkeling voor een toename van klanten kan zorgen, doordat de gebruiksintensiteit nabij de hotels wordt verhoogd en er daardoor een groter aantal potentiële klanten zicht hebben op de hotels. Daarnaast wordt door onderhavige ontwikkeling de bereikbaarheid beter. Per saldo ontstaan er voor de hotels en de andere niet-woonfuncties geen nadelige gevolgen die het maatschappelijk risico overstij-</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>gen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De eigenaren van het Plaza-hotel, NH-hotel en andere niet-woonfuncties zullen dientengevolge niet in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor geen reële kans op planschade ontstaat.</li> </ul>
4	<p><b>Hoog Catharijne Spoorwegdoeleinden</b>  <b>Gebruik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• voetgangerstraverse</li> <li>• stationsaccommodatie</li> <li>• spoorweg</li> <li>• verkeer</li> <li>• openbaar nut</li> </ul> <p><b>Bouwen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bouwwerken ten dienste van de bestemming</li> <li>• geen bouwhoogte genoemd, dus geldt de maximale bouwhoogte uit de bouwverordening: 15 meter.</li> </ul>	<p><i>Gemengd</i>  <b>Gebruik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kantoren (circa 25.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• woningbouw (circa 25.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• commerciële voorzieningen / centrumfuncties (circa 1.500 m<sup>2</sup>)</li> <li>• parkeren</li> </ul> <p><b>Bouwen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gedeelte oostzijde: 90 meter</li> <li>• gedeelte westzijde: 45 meter</li> <li>• rest: 10 meter</li> </ul>	<p>Het gebruik wijzigt doordat commerciële voorzieningen, kantoren en woningen worden toegestaan. Voorheen was een stationsaccommodatie toegestaan, waaronder enkele commerciële voorzieningen begrepen kunnen worden. Nu is er een groter oppervlak voor alle functies toegestaan, met name voor een gedeelte in het oosten en westen van deelgebied 4. De bouwhoogte neemt aan de westzijde met circa 75 meter flink toe en aan de oostzijde met circa 30 meter. In de rest van deelgebied 4 neemt de bouwhoogte met circa 5 meter af. Doordat aan de westzijde en oostzijde van deelgebied 4 de bouwmassa en daarmee de gebruikintensiteit toeneemt en op de rest van het deelgebied 4 juist afneemt, zullen er per saldo geen nadelige gevolgen zijn die het maatschappelijk risico overstijgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De eigenaren van de hotels en woningen zullen dientengevolge niet in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor geen reële kans op planschade ontstaat.</li> </ul>
5	<p><b>Stadskantoor en OV-terminal</b>  <b>Verkeer</b>  <b>Gebruik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rijwegen;</li> <li>• fiets- en voetpaden;</li> <li>• parkeervoorzieningen;</li> <li>• water en kruisingen met water;</li> <li>• waterbeheer en waterberging;</li> <li>• hoogwaardig openbaar vervoerbanen;</li> <li>• (kruisingen met) railverkeer;</li> <li>• geluidwerende voorzieningen;</li> <li>• ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer – parkeren (pk)": uitsluitend voor (gebouwde) parkeervoorzieningen en de daarbij behorende in</li> </ul>	<p><i>Gemengd</i>  <b>Gebruik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kantoren (circa 25.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• woningbouw (circa 25.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• commerciële voorzieningen / centrumfuncties (circa 1.500 m<sup>2</sup>)</li> <li>• parkeren</li> </ul> <p><b>Bouwen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bouwhoogte: max. 90 meter</li> </ul>	<p>Het gebruik wijzigt doordat commerciële voorzieningen, kantoren en woningen zijn toegestaan. Voorheen waren enkel verkeer- en verblijfsvoorzieningen toegestaan. Daarnaast neemt de bouwmassa toe. Er mag namelijk een gebouw van 90 meter hoog worden gebouwd en daarmee 80 meter hoger dan op basis van het vigerende bestemmingsplan. De bouw- en gebruiksmogelijkheden nemen derhalve fors toe.</p> <p><b>Belanghebbende woningen</b>  De afstand tot de woningen ten noorden van het plangebied is circa 200 meter (zie figuur 13 voor een aanzicht op het plangebied en omgeving). De afstand tot de woningen ten westen van het plangebied is circa 155 meter. De afstand van de woningen tot deelgebied 5 is daarmee zodanig dat de toename in gebruiksmogelijkheden geen nadelige gevolgen zullen hebben voor deze woningen. De functies die zullen worden toegestaan, hebben namelijk geen grotere richtafstand dan 50 meter.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- en uitritten; de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, gebouwde wachtruimten, fietsstallingen, reclame-uitingen en (infrastructurale) kunstwerken.</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>binnen het bouwvlak</li> <li>100% bebouwen</li> <li>bouwhoogte: max. 10 meter</li> <li>(ondergrondse) parkeervoorzieningen toegestaan</li> <li>bouwhoogte fiets-/voetgangersbruggen: max. 20 meter</li> <li>overige bouwwerken geen gebouwen zijnde: max. 3 meter</li> </ul>	<p>De bouwmogelijkheden daarentegen zijn zodanig toegenomen, dat – ondanks de afstand – de wijziging toch impact kan hebben op de woningen. Anderzijds moet in gedachte worden gehouden dat in het stationsgebied meerdere hoge gebouwen aanwezig/ mogelijk zijn, waaronder het stadskantoor dat op basis van het bestemmingsplan “Stadskantoor en OV-terminal” 90 meter hoog mag worden gebouwd en andere minder hoge gebouwen. Het uitzicht van belanghebbende woningen wordt derhalve al beperkt. Desalniettemin ontstaat voor de woningen ten noorden en ten westen van het plangebied een zeer beperkte uitzichtvermindering door de toegenomen bouwmogelijkheden.</p> <p>➤ De eigenaren/bewoners van de belanghebbende woningen zullen dientengevolge in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor een reële kans op zeer lichte planschade ontstaat.</p> <p><b>Belanghebbende niet-woonfuncties</b> De afstand van het NH-hotel tot deelgebied 5 bedraagt circa 75 meter en is daarmee redelijk groot te noemen. Daarentegen nemen de bouwmogelijkheden fors toe. Dit geldt tevens voor het Plaza-hotel met een afstand van circa 110 meter tot deelgebied 5. Wanneer gekeken wordt naar uitzichtbeperking, is dat voor een hotel in het stationsgebied in mindere mate belangrijk dan voor een woning. Immers, de uitzichtbeperking leidt niet tot een beperking van de exploitatiemogelijkheden. Bij het boeken van een hotel in het centrum van een stad dient men er redelijkerwijs van uit te gaan dat er geen vrij uitzicht is. Er zijn in het stationsgebied meerdere hoge gebouwen aanwezig/ mogelijk, waaronder het stadskantoor dat op basis van het bestemmingsplan “Stadskantoor en OV-terminal” 90 meter hoog mag worden gebouwd en andere minder hoge gebouwen. Het uitzicht van de hotels wordt derhalve al beperkt. Een ander aspect is dat onderhavige ontwikkeling voor een toename van klanten kan zorgen, doordat de gebruiksintensiteit nabij de hotels wordt verhoogd en er daardoor een groter aantal potentiële klanten zicht hebben op de hotels. Daarnaast wordt door onderhavige ontwikkeling de bereikbaarheid beter. Per saldo ontstaan er voor de hotels en de andere niet-woonfuncties geen nadelige gevolgen die het maatschappelijk risico overstijgen.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>➤ De eigenaren van het Plaza-hotel en NH-hotel zullen dientengevolge niet in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor geen reële kans op planschade ontstaat.</p>
6	<p><b>Hoog Catharijne</b> <i>Citybebouwing 7</i> Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>voetgangerstraverse met daarop winkels (max. 500 m<sup>2</sup>), bijzondere doeleinden (recreatie, cultuur), sport (met restaurant tot 3.750 m<sup>2</sup>)</li> <li>parkeergarages tot 28.700 m<sup>2</sup></li> <li>toonzaal en magazijnen tot 6.300 m<sup>2</sup></li> <li>kantoren tot 18.800 m<sup>2</sup></li> <li>hotels tot 16.000 m<sup>2</sup></li> <li>openbare wegen</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de voetgangerstraverse: max. 8 meter.</li> <li>voor de bouwwerken op de voetgangerstraverse is geen maximale bouwhoogte opgenomen, dus geldt de bouwhoogte uit de bouwverordening: max. 15 meter (vanaf maai-veld gerekend).</li> <li>kantoren: 8 bouwlagen op straatniveau</li> <li>hotels: min. 18 en max. 23 bouwlagen</li> </ul>	<p><i>Verkeer</i> Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>westzijde: voetgangersverbindingzone</li> <li>Wegen, paden, parkeren etc.</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>westzijde: max. 10 meter</li> <li>nog niet bekend.</li> </ul>	<p>Het gebruik wijzigt van gemengde functies naar een verkeers- en verblijfsgebied. De bouwmassa neemt tevens af. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het immers mogelijk om een hotel van 23 bouwlagen te bouwen. De gebruiksintensiteit en de bouw-mogelijkheden nemen derhalve af. Per saldo ontstaan er dus geen nadelige gevolgen voor omliggende woningen en/of bedrijven.</p> <p>➤ De eigenaren van de hotels en woningen zullen dientengevolge niet in een nadeliger planologische situatie komen te verkeren waardoor geen reële kans op planschade ontstaat.</p>
7	<p><b>Hoog Catharijne</b> <i>Openbare weg</i> Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Busstation</li> <li>stopplaatsen voor auto's</li> <li>roltrappen, liften, hellingbanen</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>bouwwerken ten dienste van de bestemming</li> <li>geen bouwhoogte genoemd, dus geldt de maximale bouwhoogte uit de bouwverordening: 15 meter.</li> </ul>	<p><i>Verkeer</i> Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wegen, paden, parkeren etc.</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nog niet bekend.</li> </ul>	<p>In onderhavige analyse gaan we ervan uit dat er geen relevante wijzigingen zullen zijn die nadelige gevolgen hebben.</p>

<p><b>Stadskantoor en OV-terminal</b>  <i>Verkeer</i>  Gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rijwegen;</li> <li>• fiets- en voetpaden;</li> <li>• parkeervoorzieningen;</li> <li>• water en kruisingen met water;</li> <li>• waterbeheer en waterberging;</li> <li>• hoogwaardig openbaar vervoerbanen;</li> <li>• (kruisingen met) railverkeer;</li> <li>• geluidwerende voorzieningen;</li> <li>• de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, gebouwde wachtruimten, fietsstallingen, reclameuitingen en (infrastructurele) kunstwerken.</li> </ul> <p>Bouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bouwhoogte fiets-/voetgangersbruggen: max. 20 meter</li> <li>• overige bouwwerken geen gebouwen zijnde: max. 3 meter</li> </ul>		
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



Figuur 13: aanzicht op het plangebied en omgeving (kade van de Leidsche Rijn)

aanzicht op de kade van de Leidsche Rijn



## 6.4 Conclusie schadebeoordeling

Concluderend kan gesteld worden dat de belanghebbenden van het:

- NH-hotel, Plaza-hotel en overige niet-woonfuncties;

ten gevolge van het wijzigen van de juridisch-planologische situatie als beschreven in 6.3. niet in een nadeliger planologische situatie zullen komen te verkeren. Cumulatie van de schadefactoren leidt tot het oordeel dat de belanghebbenden van de woningen ten noorden en ten westen van het plangebied een reële kans hebben op lichte schade.



## 7. TOEREKENINGSVRAGEN

Nu de omvang van de schade is geanalyseerd in termen van licht tot ernstig, komen in dit hoofdstuk de toerekeningsvragen zoals voordeelverrekening, voorzienbaarheid, het maatschappelijk risico en de vraag of de schade reeds anderszins is verzekerd aan de orde. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 op grond van het voorgaande conclusie en advies gegeven in hoeverre belanghebbenden aanspraak zullen kunnen maken op een voor tegemoetkoming in aanmerking komende vergoeding van de planschade.

### 7.1 Voordeelverrekening

Van voordeelverrekening is sprake als het nieuwe planologische regime ook voordelige effecten heeft. Een voorbeeld is als men wel visuele hinder ervaart van een geluidsscherm, maar dit wordt gecompenseerd door een vermindering van geluidsoverlast (Rb Maastricht, 14-12-2001, StAB 2002/ 02-37). De verrekening van de planologische voordelen met de planologische nadelen kan leiden tot het oordeel dat er geen of in verminderde mate sprake is van een planologisch nadeliger situatie.

In het onderhavige geval is er geen sprake van een verbeterde juridisch-planologische situatie, anders dan reeds in de afwegingen in hoofdstuk 6 is meegenomen.

### 7.2 Schade voorkomen/beperken

Op basis van artikel 6.3 Wro dienen burgemeester en wethouders bij hun beslissing op de aanvraag voor een tegemoetkoming in ieder geval de mogelijkheden van de aanvrager/ belanghebbende om de schade te voorkomen of te beperken te betrekken. Wat hieronder verstaan moet worden in het kader van planschade is nog niet geheel duidelijk en zal in de toekomst in de jurisprudentie afgekaderd dienen te worden.

In het toekomstig bestemmingsplan wordt bekeken of er maatregelen getroffen moeten worden om het geluid en de trillingen te voorkomen en/of beperken. Deze maatregelen zijn in deze analyse niet meegenomen, omdat ze nog niet bekend zijn. In het onderhavige geval lijken er verder geen mogelijkheden te zijn die belanghebbenden zal moeten benutten om de schade te voorkomen of te beperken.

### 7.3 Voorzienbaarheid en risicoaanvaarding

Een belangrijk aspect bij de beoordeling of er sprake is van planschade die voor vergoeding in aanmerking komt, is de voorzienbaarheid van de nieuwe ruimtelijke maatregel. Deze voorzienbaarheid houdt in dat diegene die planschade meent te lijden, deze wijziging heeft kunnen voorzien.<sup>5</sup> De vraag of er sprake is van voorzienbaarheid is sterk casuïstisch. Doorgaans wordt uitgegaan van de vraag of belanghebbenden als redelijk denkend en handelend eigenaren hebben kunnen voorzien dat de planologische situatie in negatieve zin zou gaan veranderen. Dit is vaak het geval als er sprake is van een concreet ruimtelijk beleid, zodat de aanvrager van een planschadevergoeding op de hoogte had kunnen zijn. Wanneer een planologische maatregel te voorzien was, dan dient het financieel nadeel voor rekening van de aanvrager te blijven. De voorzienbaarheid is inmiddels verankerd in artikel 6.3 sub a Wro.

Als iemand bij het kopen van een perceel had kunnen weten dat zich bepaalde (negatieve) ontwikkelingen zouden kunnen voordoen, dan wordt hij geacht bewust het toekomstig risico van de schade bij de koop te hebben aanvaard. In dat geval spreken we van *actieve* risicoaanvaarding. Van *passieve* risicoaanvaarding is bijvoorbeeld sprake wanneer iemand jarenlang geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om te bouwen, en door een herziening van het bestemmingsplan de bouwmogelijkheid komt te vervallen. Het niet benutten van deze bouwmogelijkheid kan schade opleveren, maar is mede te wijten aan de nalatigheid van de eigenaar van de gronden. In het algemeen kan men stellen dat wanneer een bestemmingsplan ouder wordt, een wijziging van het planologische regime eerder in de lijn der verwachtingen ligt.

In dit geval is op 4 november 2004 het Masterplan Stationsgebied Utrecht vastgesteld. Op 14 december 2006 heeft de gemeenteraad het Structuurplan Stationsgebied vastgesteld. In 2009 heeft NS Stations het Definitief ontwerp voor het Stadskantoor Utrecht gepresenteerd en op 14 december 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders het Integraal programma van eisen vastgesteld.

Vanaf 2004 was deze ontwikkeling voorzienbaar. Of dit voor huidige eigenaren het geval is, is afhankelijk van de datum van de aankoop van de woning.

---

<sup>5</sup> ABRS 20-11-2003, BR 2003, p. 418 (Apeldoorn) en ABRS 20-11-2000, AB 2001, 378 (Slochteren).

## 7.4 Normaal maatschappelijk risico

In artikel 6.2 Wro is aangegeven dat binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade voor rekening blijft van de aanvrager. Wat in ieder geval voor rekening van de aanvrager blijft is een aandeel van 2% van de waarde van een onroerende zaak ingeval van indirecte schade of van een inkomen, zowel ingeval van directe als indirecte schade.

Verder moet de vraag of planschade tot het normale maatschappelijke risico behoort, worden beantwoord met inachtneming van alle van belang zijnde omstandigheden van het geval. Van belang is onder meer of de planologische ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden beschouwd waarmee de benadeelde rekening had kunnen houden in die zin dat de ontwikkeling in de lijn der verwachtingen ligt, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop de ontwikkeling zich zou voordoen. In dit verband komt betekenis toe aan de mate waarin de ontwikkeling naar haar aard en omvang binnen de ruimtelijke structuur van de omgeving en het gevoerde planologische beleid past. Omstandigheden die verder van belang kunnen zijn, zijn de afstand van de locatie waar de ontwikkeling plaatsvindt tot de onroerende zaken van belanghebbenden en de aard en de omvang van het door de ontwikkeling te veroorzaken nadeel<sup>6</sup>.

Een ontwikkeling als de onderhavige is in het centrum van een grote stad als Utrecht een normale maatschappelijke ontwikkeling. Het stationsgebied vormt een van de grootste verkeersknooppunten van Nederland; de ontwikkeling van een HOV-verbinding vanuit dit station min of meer gebundeld met bestaande verkeersaders past binnen de aard en omvang van de ruimtelijke structuur van de omgeving en het gevoerde beleid. Ook de ontwikkeling van kantoren, woningen en commerciële functies met bijbehorende parkeervoorzieningen ligt op een dergelijke A-locatie in de lijn der verwachting. De hoogbouw sluit aan bij het stadskantoor dat reeds in ontwikkeling is en andere omliggende hoogbouw zoals het NH-hotel. Bovendien zijn de woningen ten noorden en westen van het plangebied op een ruime afstand van de Westflank Noord gelegen en is de omvang van de planschade gering. Nu de ontwikkeling een normale maatschappelijke ontwikkeling betreft, valt de planschade geheel onder het normaal maatschappelijk risico. De planschade behoort voor rekening van belanghebbenden te blijven.

---

<sup>6</sup> ABRvS, zaaknr. 201113115/1/A2 d.d. 5 september 2012

## 7.5 Anderszins verzekerd

Artikel 6.1. Wro geeft slechts een recht op een tegemoetkoming in de planschade voor zover een vergoeding van de schade niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Een compensatie van schade in natura of door derden (bijvoorbeeld een schaderegeling tussen de particulier die voordeel heeft van de ontwikkeling en de aanvrager) is hierbij ook mogelijk.

Niet is gebleken dat in onderhavig geval de planschaderisico's geheel of gedeeltelijk door aankoop, onteigening of anderszins zijn verzekerd.

## 8. CONCLUSIE EN ADVIES

In deze planschaderisicoanalyse is beoordeeld in hoeverre het wijzigen van de juridisch-planologische situatie ten behoeve van de realisatie van het project "Westflank Noord en HOV" kan leiden tot reële planschadeclaims.

De juridisch - planologische wijziging zal voor de eigenaren/bewoners van de woningen ten noorden en westen van het plangebied (zie figuur 11) tot gevolg hebben dat door de komst van het HOV mogelijk geluid- en/of trillingshinder ontstaat. Daarnaast ontstaat door de toekomstige bebouwing op Westflank Noord een beperking van het uitzicht. Daardoor hebben zij een reële kans op lichte planschade.

De juridisch - planologische wijziging heeft voor de eigenaren/exploitanten van het NH-hotel, het Plaza-hotel en de overige niet-woonfuncties geen reële kans op planschade tot gevolg.

Gelet op de beantwoording van de toerekeningsvragen valt de planschade in zijn geheel onder het normaal maatschappelijk risico en komt deze niet voor vergoeding in aanmerking.





**BIJLAGEN**



**Bijlage 1:**  
**Algemene aspecten m.b.t. afdeling 6.1 Wro**



## Algemene aspecten m.b.t. afdeling 6.1 Wro

Afdeling 6.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bevat een regeling met betrekking tot een tegemoetkoming in planschade. In het onderstaande wordt een aantal algemene aspecten met betrekking tot deze regeling beschreven en toegelicht.

### Inhoud afdeling 6.1 Wro

De achterliggende gedachte van deze regeling is dat burgers die onevenredig zwaar worden getroffen door ontwikkelingen die in het algemeen belang wenselijk zijn, de daardoor ontstane schade niet geheel zelf hoeven te dragen. Het gaat in het geval van artikel 6.1 Wro om een tegemoetkoming in het geval van een zogenaamde *rechtmatige* overheidsdaad. De ingreep is op zich redelijk en rechtvaardig, maar dit betekent niet dat het zo mag zijn dat derden (burgers) daarbij onevenredig zwaar worden getroffen.

De kern van artikel 6.1 Wro luidt als volgt:

1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:
  - a. een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, of van een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38;
  - b. een bepaling van een planwijziging of een planuitwerking, onderscheidenlijk een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a, b en d;
  - c. een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
  - d. de aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning ingevolge artikel 3.3, eerste lid, of 3.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
  - e. een bepaling van een provinciale verordening als bedoeld in artikel 4.1, derde lid, of van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 4.3, derde lid, voor zover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid, onder c, of 2.11, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
  - f. een bepaling van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, voor zover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid, onder f, artikel 2.11, derde lid, of 2.12, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
  - g. een koninklijk besluit als bedoeld in artikel 10.4.

Verder zijn er in de regeling de navolgende voorwaarden opgenomen:

- de aanvraag bevat een motivering, alsmede een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming (art. 6.1, sub 3). Dientengevolge vergoedt het college de redelijkerwijs gemaakte deskundigenkosten indien het college een tegemoetkoming toekent (art. 6.5, sub a Wro);
- de aanvraag moet worden ingediend binnen vijf jaar nadat het planologische besluit als bedoeld in het tweede lid, onder a, b, c, e, f of g, onherroepelijk is geworden danwel binnen 5 jaar na de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan (art. 6.1, sub 4 en 5 Wro);
- de binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade is voor rekening van de aanvrager van een schadevergoeding. Onduidelijk is nog wat precies onder 'het normale maatschappelijke risico vallende schade' moet worden verstaan. Wél is in artikel 6.2 Wro bepaald dat 2% in ieder geval voor rekening van de aanvrager blijft. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat voor waardevermindering van een onroerende zaak een uitzondering gemaakt wordt indien er sprake is van *directe* schade;
- de eventuele voorzienbaarheid dient te worden meegenomen bij de bepaling van de planschade (art. 6.3, sub a Wro);
- daarnaast dienen mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken in de bepaling van de planschade meegenomen te worden (art. 6.3, sub b Wro);
- burgemeester en wethouders heffen een recht (leges) van de aanvrager. Het verschuldigde bedrag dient tijdig betaald te zijn aan de gemeente en wordt teruggestort indien geheel of ten dele positief wordt beslist op de aanvraag;
- het college vergoedt de wettelijke rente te rekenen met ingang van de datum van ontvangst van de aanvraag indien het college een tegemoetkoming toekent (art. 6.5, sub b Wro).

### **Verhaal planschade**

De Wro biedt via twee wegen de mogelijkheid voor het verhaal van planschadekosten op de initiatiefnemer:

1. Op basis van de zogenaamde Grondexploitatiewet in de Wro ((afdeling 6.4) is het voor gemeenten mogelijk om via de kostensoortenlijst planschadekosten te verhalen. Aangezien dit uitsluitend van toepassing is bij projecten waarvoor een exploitatieplan is opgesteld, gaan wij hier niet verder op in.
2. Daarnaast kan een gemeente middels een planschadeverhaalsovereenkomst (of anterieure overeenkomst) met een initiatiefnemer overeenkomen dat de planschade geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening komt ingeval de schade haar grondslag vindt in een besluit op een verzoek van die initiatiefnemer om ten behoeve van de verwezenlijking van een project bepalingen in een bestemmingsplan op te nemen of te wijzigen dan wel een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bestemmingsplan. De initiatiefnemer is dan be-

langhebbende bij het besluit van B&W op een aanvraag om planschadevergoeding (art. 6.4a Wro).

### **Het begrip 'belanghebbende'**

Volgens de wet *kunnen* als belanghebbenden worden aangemerkt:

- alle eigenaren van onroerend goed in en rondom het plangebied;
- beperkt gerechtigden op onroerend goed in en rondom het plangebied;
- persoonlijk gerechtigden op onroerend goed in en rondom het plangebied.

Uit het bovenstaande zou men kunnen concluderen dat ook de huurder van een huis planschadevergoeding zou kunnen claimen wegens aantasting van het woon-genot. Indien echter deze schade wordt verwerkt in de waardedaling van de woning, kan geen afzonderlijke vergoeding worden toegekend. In dat geval ontvangt de eigenaar van de woning de schadevergoeding. De huurder zou dan wel de verhuurder om huurverlaging kunnen vragen.

### **Schade**

De schade kan bestaan uit vermogensschade en inkomensschade. Niet iedere schade die is terug te voeren op een ruimtelijke maatregel komt voor tegemoetkoming in de planschade in aanmerking. Op directe wijze lijdt een eigenaar of anderszins gerechtigde schade, wanneer het bestemmingsplan de mogelijkheden tot gebruik van zijn grond beperkt. Op indirecte wijze lijdt hij schade wanneer een bestemmingsplan ongunstige ontwikkelingen, voor zijn perceel, in de nabije omgeving mogelijk maakt. In de wet is een aantal beperkingen aangebracht, die vervolgens in de jurisprudentie zijn uitgewerkt.

1. Om voor schadevergoeding ingevolge artikel 6.1 Wro in aanmerking te komen, moet allereerst vaststaan dat het schade betreft als gevolg van een planologische maatregel. Deze planologische maatregel dient formele rechtskracht te hebben. In het algemeen komt zogenaamde schaduw schade (dat wil zeggen schade die niet rechtstreeks het gevolg is van een planologische maatregel, maar die ontstaat doordat het voornemen om een dergelijke maatregel te nemen zijn schaduw vooruit werpt) niet voor vergoeding in aanmerking.<sup>7</sup>
2. De schade moet bovendien rechtstreeks verband houden met de planologische maatregel. Dit is de causaliteitseis. Het houdt in dat de schade toerekenbaar moet zijn aan de schadeveroorzakende maatregel.<sup>8</sup> Hiertoe dient de oude planologische situatie vergeleken worden met de nieuwe planologische situatie. Bij deze vergelijking moet zowel met de nadelen als met de voordelen rekening worden gehouden. De voor- en nadelen dienen tegen elkaar te worden wegge-

---

<sup>7</sup> AGvB 29-12-1992, BR 1993/909.

<sup>8</sup> AGvB 31-10-1991, AB 1992/269.

streept.<sup>9</sup> De uitkomst daarvan moet dan een verslechtering betekenen. Bij de vergelijking van deze planologische situaties dient uit te worden gegaan van een maximale invulling van het oude planologische regime en niet van de oude feitelijke situatie.<sup>10</sup> De feitelijke situatie kan slechts een rol spelen bij het criterium van de voorzienbaarheid.

3. Het moet gaan om schade waarvan het niet redelijk is om deze ten laste van de burger te laten. Van belang daarbij is of de schade voorzienbaar was, dat wil zeggen of de ontwikkeling in de lijn der verwachting lag. Aan een bepaald planologisch regime kunnen namelijk geen blijvende rechten worden ontleend.<sup>11</sup> Hiervan kan sprake zijn, wanneer de benadeelde door eigen handelen of stilzitten het risico van een nadelige ontwikkeling heeft geaccepteerd (risicoaanvaarding). Naarmate het regime ouder is, is de kans immers groter dat het beleid wordt veranderd. Ten aanzien van schadeveroorzakende ontwikkelingen op een naburig perceel is dit in de jurisprudentie uitgewerkt in die zin dat een verslechtering pas wordt aangenomen indien de schadeveroorzakende bestemming geteeld op de structuur van de omgeving niet in de lijn van de verwachting lag. Bovendien wordt gekeken of de schade niet behoort tot het maatschappelijk risico van de benadeelde. Bepaalde ontwikkelingen worden geacht te behoren tot het normaal maatschappelijk risico van de benadeelde. Het feit dat geen blijvende rechten kunnen worden ontleend aan vrij uitzicht, betekent niet dat dit vervallen van vrij uitzicht zonder meer binnen het normaal maatschappelijk risico valt.<sup>12</sup> Wanneer de planologische wijziging tot gevolg heeft dat de privacy in de woning en/of tuin wordt aangetast, dient deze schade in beginsel te worden vergoed. De reden hiervoor is dat het (woon)genot van een dergelijke woning daalt en daarmee de waarde van het onroerend goed. Ook door hinder (geluids- of andere overlast) kan het genot dat aan de onroerende zaak wordt ontleend, worden aangetast.<sup>13</sup> In ieder geval moet 2% van de waarde van een onroerende zaak of van een inkomen, als normaal maatschappelijk risico voor eigen rekening van de aanvrager blijven.
4. Ten slotte moet het schade betreffen die niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins (bijvoorbeeld een schaderegeling tussen de particulier die voordeel heeft van de ontwikkeling en de belanghebbende) is verzekerd. Onnodige schade wordt uiteraard ook niet vergoed.

---

<sup>9</sup> ABRS 09-06-1995, BR 1996/418 en ABRS 27-02-1997, BR 1998/677.

<sup>10</sup> AGvB 20-10-1993, BR 1994/601 en ABRS 17-02-2000, (nog) niet gepubliceerd.

<sup>11</sup> AGvB 20-08-1992, BR 1993/904.

<sup>12</sup> ABRS 05-02-1996, BR 1997/586 en ABRS 14-01-1999, AB 1999/209.

<sup>13</sup> ABRS 29-09-1994, BR 1995/943.





