

Concept
RISICOANALYSE PLANSCHADE

met betrekking tot het bestemmingsplan
“Ongelijkvloerse kruisingen Beneluxbaan
Amstelveenlijn”

Opdracht
Datum
Adviseur

3631830
april 2016
mr. A.F.J. Verweel MSRE KRMT

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Opdracht.....	3
1.2	Gesprek.....	3
1.3	Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen	3
2	WETGEVING EN JURISPRUDENTIE	5
2.1	Wet ruimtelijke ordening	5
2.2	Actualiteiten rechtspraak	6
3	PLANGEBIED.....	7
4	HUIDIGE PLANOLOGIE.....	13
5	NIEUWE PLANOLOGIE	19
6	PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER	22
6.1	Selectie van relevante aspecten	22
6.2	Kwalificatie van de relevante en nader te beoordelen aspecten.....	27
7	CONCLUSIE.....	28

1 INLEIDING

1.1 Opdracht

De gemeente Amstelveen heeft de SAOZ te Rotterdam op 23 maart 2016, opdracht gegeven om een risicoanalyse planschade op te stellen met betrekking tot het opstelterrein van de Amstelveenlijn. Het project bestaat uit het realiseren van een opstelterrein voor de Amstelveenlijn.

1.2 Gesprek

Het dossier is op 14 maart 2016 besproken. Opdrachtgever werd daarbij vertegenwoordigd door de heer M.B. Boerma. SAOZ werd vertegenwoordigd door haar deskundige de heer mr. A.F.J. Verweel MSRE KRMT.

Daarbij kwam het volgende aan de orde:

- In algemene zin is gesproken over de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse. Daarbij is onder andere gesproken over de bestaande mogelijkheid voor een trambaan.
- De bestaande planologische mogelijkheid voor een openbaar vervoerverbinding die verdiept wordt aangelegd is daarbij expliciet aan de orde geweest.
- Op een aantal plaatsen komt de bestemming verkeer dicht tegen de omliggende bebouwing te liggen. Door de maximale invulling kan het zo zijn dat er dan een nadeel ontstaat. Dit wordt in het definitieve bestemmingsplan aangepast aan het voorgenomen ontwerp. De aanpassing wordt gemaakt in de voorschriften of in de verbeelding. Bij de beoordeling gaan wij er dan ook uit van de tekeningen waarnaar is verwezen voor de invulling van het gebied.
- De geluidhinder van de aan te leggen kruisingen is besproken. Het gehanteerde model voor de beoordeling van de geluidhinder is niet gebaseerd op de maximale planologische invulling van het plangebied. Bij de metingen is uitgegaan van de feitelijke situatie.

1.3 Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen

Bij het opstellen van deze risicoanalyse planschade hebben wij de volgende stukken gebruikt:

- Bestemmingsplan “Amstelveen Noord-Oost”;
- Bestemmingsplan “Amstelveen Midden-West”;
- Ontwerp bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn;

Door ons zijn ook de volgende bronnen geraadpleegd:

- Dienst voor het kadaster en de Openbare Registers;
- Google Maps;
- Website Ruimtelijkeplannen.nl;
- reguliere verkoopsites zoals www.Funda.nl.

2 WETGEVING EN JURISPRUDENTIE

De kern voor de beoordeling van het risico op planschade wordt gevormd door de planologische vergelijking. Deze bestaat uit de vergelijking tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Voor deze vergelijking zijn de Wet ruimtelijke ordening en de rechtspraak over planschade van belang.

2.1 Wet ruimtelijke ordening

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in de planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening. Het onderwerp planschade is geregeld in hoofdstuk 6 (Financiële bepalingen). Artikel 6.1 is het belangrijkste artikel omdat in dat artikel alle planschade veroorzakende oorzaken worden genoemd:

- a) Een bestemmingsplan, inpassingsplan of van een beheersverordening;
- b) Een bepaling van een planwijziging, een planuitwerking of nadere eis;
- c) Een omgevingsvergunning (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht WABO) welke in strijd is met een plan;
- d) De aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning;
- e) Een specifieke bepaling van een provinciale verordening;
- f) Een specifieke bepaling van een exploitatieplan;
- g) Een bepaald koninklijk besluit.

Artikel 6.2 heeft betrekking op het normale maatschappelijke risico:

Lid 1: Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager.

Lid 2: In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager:

- Van schade in de vorm van een inkomensderving, een gedeelte gelijk aan twee procent van het inkomen onmiddellijk voor het ontstaan van de schade;
- Van schade in de vorm van een vermindering van de waarde van een onroerende zaak, een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade, tenzij de vermindering het gevolg is van de bestemming van de tot de onroerende zaak behorende grond of van op de onroerende zaak betrekking hebbende regels als bedoeld in [artikel 3.1](#).

2.2 Actualiteiten rechtspraak

Aan de hand van rechterlijke uitspraken wordt de betekenis van de wetsartikelen die betrekking hebben op de tegemoetkoming in de planschade verder ingevuld. Wij houden de jurisprudentie wekelijks bij en wij leiden daaruit een juridisch kader af, waarbinnen de planologische vergelijking moet passen. De voor de risicoanalyse planschade belangrijkste criteria zijn:

- Bij de planologische vergelijking dient uit te worden gegaan van de maximale invulling van het “oude” en het nieuwe bestemmingsplan. Niet de oude en nieuwe feitelijke situatie van belang, maar dat wat op grond van de planologische regimes maximaal kon/kan worden gerealiseerd (bijv. ABRS 22 oktober 2014, gemeente Oss, zaaknummer 201310877/1/A1);
- Bij indirecte planschade worden situaties die ontstaan zijn vanuit het overgangsrecht, in beginsel buiten beschouwing gelaten. (Bijv. ABRS 28 maart 2007, Het Bildt, zaaknummer 200607004/1);
- De schade ontstaat op het moment dat de nieuwe maatregel in werking treedt. (Bijv. ABRS 10 november 2010, gemeente Son en Breugel, zaaknummer 201004620/1/H2);
- Planologische nadelen kunnen (geheel of gedeeltelijk) worden gecompenseerd met planologische voordelen die voortvloeien uit hetzelfde planologische regime (bijv. ABRS, 20 december 2006, Hoogeveen, zaaknummer 200602817/1; ABRS 30 mei 2007, Valkenswaard, zaaknummer 200609350/1; ABRS 4 februari 2009, Nederweert, zaaknummer 200801775/1; ABRS 18 januari 2012, gemeente Schijndel, zaaknummer 201105634/1/H2);
- De actieve risicoaanvaarding dient te worden bepaald aan de hand van hetgeen een belanghebbende ten tijde van de aankoop van zijn woning kon weten (bijv. ABRS 29 februari 2012, gemeente Eijsden-Margraten, zaaknummer 201107348/1/A2 en ABRS 30 april 2014, gemeente Harderwijk, zaaknummer 201305155/1/A2);
- De actieve risicoaanvaarding moet worden gebaseerd op door de overheid openbaar gemaakte beleidsinformatie (bijv. ABRS 11 april 2012, Neerijnen, zaaknummer 201108251/1/A2 en ABRS 26 november 2014, Franekeradeel, zaaknummer 201400053/1/A2).

3 PLANGEBIED

Het plangebied en de omgeving daarvan zijn op 7 april 2016 vanaf de openbare weg bekeken. De deskundige van SAOZ heeft niet met derden over het project gesproken. Voor het vernieuwen van de Amstelveenlijn worden de bestaande gelijkvloerse kruisingen gewijzigd in ongelijkvloerse kruisingen. Rondom de drie kruisingen zijn zowel woningen als andere gebruiksvormen, zoals kantoren gelegen. Hierna zullen wij per kruising de verschillende vormen van omliggend gebruik aangeven.

Kruising Sportlaan / Beneluxbaan



Figuur 1 Luchtfoto kruising Sportlaan met de Beneluxlaan (bron Google).

De kruising van de Beneluxbaan met de Sportlaan wordt aan drie zijde voornamelijk begrensd door woningen. Aan de zuidwestzijde van de kruising ligt een maatschappelijke bestemming waar de internationale school is gevestigd. Aan de noordoostzijde van de kruising ligt een perceel met een gemengde bestemming. Het perceel aan de Eiger 1 wordt op dit moment voor kantoor doeleinden gebruikt.

De nieuwe situatie ter hoogte van de kruising van de Sportlaan en de Beneluxbaan hebben wij hieronder opgenomen. Voor de planologische invulling hebben wij deze invulling gelet op hetgeen door de heer Boerma is aangegeven als uitgangspunt voor de planvergelijking genomen.



Kruising Straat van Messina / Beneluxbaan



Figuur 2 Luchtfoto kruising Straat van Messina met de Beneluxlaan (bron Google).

De kruising van de Beneluxbaan met de Straat van Messina wordt aan de noordzijde van de Straat van Messina begrensd door twee kantoorgebouwen die aan weerszijden van de Beneluxbaan staan. Ten zuiden van de Beneluxbaan staan twee woongebouwen. De nieuwe situatie hebben wij hieronder opgenomen en voor de planologische invulling als uitgangspunt genomen.



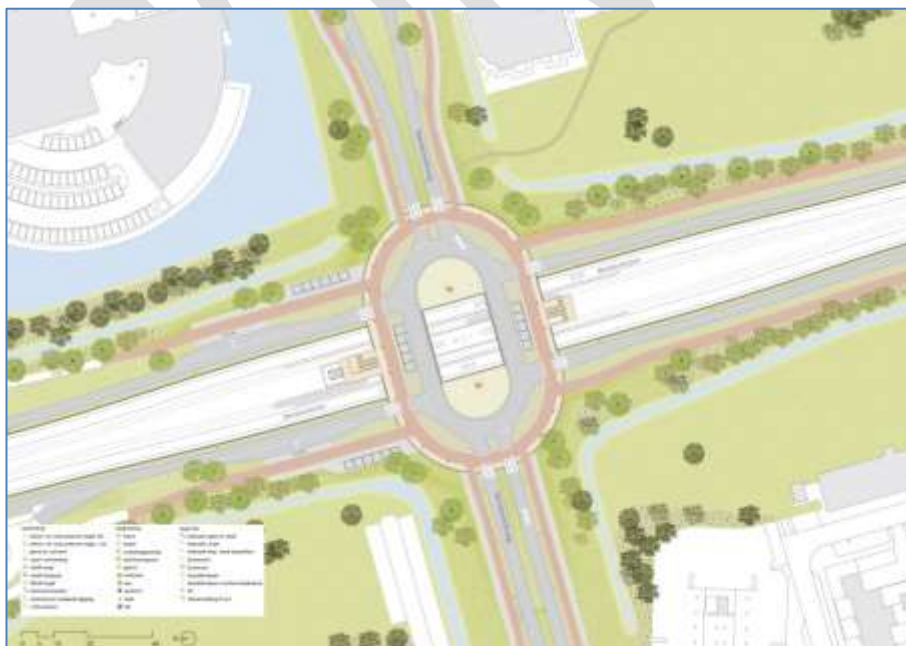
CONCEPT

Kruising Rembrandtweg / Beneluxbaan



Figuur 3 Luchtfoto kruising Rembrandtweg met de Beneluxbaan (bron Google).

De kruising van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg wordt aan de noordoostzijde begrensd door kantoorgebouwen, aan de zuidoostzijde door een kantoorgebouw met een gemengde bestemming, aan de zuidwestzijde door een kantoorgebouw en aan de noordwestzijde door een kantoorgebouw. De nieuwe situatie hebben wij hieronder opgenomen en voor de planologische invulling als uitgangspunt genomen.



CONCEPT

4 HUIDIGE PLANOLOGIE

Hieronder zullen wij per locatie de relevante bestemmingsplannen opnemen

Kruising Sportlaan / Beneluxbaan

Voor de kruising van de Sportlaan met de Beneluxbaan gelden twee bestemmingsplannen, namelijk “Amstelveen Midden-West” en “Amstelveen Zuid-Oost 2015”. De plannen zijn respectievelijk vastgesteld op 16 november 2008 en 30 september 2015 en nadien onherroepelijk geworden.



Het plangebied heeft binnen de bestemmingsplannen de volgende bestemmingen:

- Verkeer – Openbaar vervoer;
- Verkeer;
- Verkeer – Verblijfsgebied;
- Groen;
- Water.

Maximale invulling huidige planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de huidige planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit:

- Gronden waarop een openbaar vervoerverbinding mogelijk is met aan weerszijden een bestemming voor Verkeer waarop wegen en straten zijn toegestaan. Verder is het onder andere toegestaan ten behoeve van de bestemming viaducten en infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de bestemming aan te leggen.

CONCEPT

Kruising Straat van Messina / Beneluxbaan

Voor de kruising van de Sportlaan met de Beneluxbaan gelden twee bestemmingsplannen, namelijk “Amstelveen Noord-Oost” en “Amstelveen Noord-West”. De plannen zijn respectievelijk vastgesteld op 23 april 2013 en 28 november 2007 en nadien onherroepelijk geworden.



Het plangebied heeft binnen de bestemmingsplannen de volgende bestemmingen:

- Verkeer – Openbaar vervoer met de nadere aanduiding “perron”;
- Verkeer;
- Groen;

Maximale invulling huidige planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de huidige planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit:

- Gronden waarop een openbaar vervoerverbinding mogelijk is met aan weerszijden een bestemming voor verkeer waarop wegen en straten zijn toegestaan. Verder is het onder andere toegestaan ten behoeve van de bestemming weg- en waterbouwkundige constructies ten behoeve van de bestemming aan te leggen.

CONCEPT

Kruising Rembrandtweg / Beneluxbaan

Voor de kruising van de Rembrandtweg met de Beneluxbaan gelden twee bestemmingsplannen, namelijk “Amstelveen Noord-Oost” en “Amstelveen Noord-West”. De plannen zijn respectievelijk vastgesteld op 23 april 2013 en 28 november 2007 en nadien onherroepelijk geworden.



Het plangebied heeft binnen de bestemmingsplannen de volgende bestemmingen:

- Verkeer – Openbaar vervoer met de nadere aanduiding “perron”;
- Verkeer;
- Groen;

Maximale invulling huidige planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de huidige planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit:

- Gronden waarop een openbaar vervoerverbinding mogelijk is met aan weerszijden een bestemming voor verkeer waarop wegen en straten zijn toegestaan. Verder is het onder andere toegestaan ten behoeve van de bestemming weg- en waterbouwkundige constructies ten behoeve van de bestemming aan te leggen.

CONCEPT

5 NIEUWE PLANOLOGIE

Op het moment dat deze risicoanalyse wordt uitgebracht, is het nieuwe planologische regime nog niet in werking getreden. De ontwikkeling zal planologisch mogelijk worden gemaakt door middel van een nieuw bestemmingsplan, namelijk “Ongelijkvloerse kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn”. Hieronder hebben wij van de drie locaties de verbeelding opgenomen.

Kruising Sportlaan / Beneluxbaan



Kruising Straat van Messina / Beneluxbaan



Kruising Rembrandtweg / Beneluxbaan



In de nieuwe planologische situatie krijgt het plangebied de bestemmingen:

- Verkeer – Openbaar vervoer;
- Verkeer;
- Groen.

Maximale invulling nieuwe planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de nieuwe planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie zal komen, zal bestaan uit:

- Een terrein waarop het mogelijk is trams die niet worden gebruikt te plaatsen en een gebouw ten behoeve van het personeel alsmede parkeerruimte voor het personeel. Voor het gebouw hanteren wij een hoogte van maximaal 4 tot 5 m¹, omdat in de regels geen maatvoering is opgenomen. Tevens wordt er een ontsluitingsweg aangelegd naar het opstelterrein.

CONCEPT

6 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER

6.1 Selectie van relevante aspecten

In deze risicoanalyse planschade beoordelen wij de mogelijk te verwachten indirecte planschade. Deze schade doet zich voor indien in de omgeving van objecten van derden ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van die objecten.

Of sprake is van een nadelige wijziging van één of meer aspecten, wordt bepaald aan de hand van een planologische vergelijking. Daarbij is niet de feitelijke verandering van belang, maar hetgeen op grond van de huidige en nieuwe planologie maximaal kan worden gerealiseerd.

Hierna beoordelen wij per aspect of de voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een planologische verandering. Wij merken hier op dat wij op basis van het vigerende planologische regime van mening zijn dat de trambaan thans al verdiept kan worden aangelegd. In de regels wordt een verdiepte aanleg niet uitgesloten. Wanneer een verdiepte aanleg niet wordt uitgesloten moet er vanuit worden gegaan dat deze is toegestaan. Wij verwijzen hiervoor onder andere naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 september 2006, zaaknummer 200509762/1.

Uitzicht

Daar waar bebouwingsmogelijkheden wijzigen, kan dit gevolgen hebben voor het zicht vanuit een omliggend object: dit kan daardoor worden beperkt of juist verruimd. Niet elke wijziging hoeft echter nadelige gevolgen te hebben voor de waarde van dat object. Of sprake is van verlies van waarde bepalend uitzicht is zowel afhankelijk van de afstand als van de zichthoek gemeten vanaf een waarneempunt. Naarmate de afstand toeneemt en de zichthoek (horizontaal of verticaal) groter wordt, zal de invloed van bebouwing op het uitzicht afnemen.

Zowel in de nieuwe als in de bestaande situatie is de aanleg van een verhoogde kruising mogelijk. Het gewijzigde zicht op de kruising door de hogere ligging heeft dan ook geen nadelig effect. Het realiseren van de verdiepte ligging van de trambaan inclusief de doorgaande verbinding heeft een positief effect op het uitzicht. Ter hoogte van de

krusingen wordt het zicht rustiger doordat het autoverkeer en de trams merendeels aan het zicht worden onttrokken door de verdiepte ligging.

Wanneer wij verder de bouw mogelijkheden in de bestemmingsplannen met elkaar vergelijken dan zijn de mogelijkheden op hoofdlijnen met elkaar vergelijkbaar. De bouwmogelijkheden bij de bouwwerken geen gebouwen zijnde worden in de nieuwe situatie enigszins uitgebreid, bijvoorbeeld in de vorm van reclame uitingen met een hoogte van 6 m¹ inplaats van 3 m¹. Deze uitbreidingen hebben, alle wijzigingen qua uitzicht in aanmerking nemende geen nadelig effect. Dit aspect veroorzaakt dan ook geen schade.

Schaduw

Daglichttoetreding en bezonning dragen bij aan het woongenot. Worden deze aangetast, dan kan dat onder omstandigheden leiden tot een waardevermindering.

De voorgenomen verdiepte aanleg van de trambaan in combinatie met het doorgaande verkeer zal geen nadeel veroorzaken voor de omgeving. De verhoogde aanleg van de rotonde heeft eveneens geen nadelig effect op de omgeving. In de huidige situatie is dat ook mogelijk. Daarbij komt dat de verhoogde aanleg niet van dien aard is dat er nadelig effect voor de omgeving ontstaat. Dit aspect veroorzaakt geen nadeel.

Karakter van de bestemming

Bij de beoordeling van de wijziging van het karakter van de bestemming bezien wij de gevolgen van de mutatie voor de situeringswaarde van het te beoordelen object. Daartoe behoort ook de kwaliteit van het zicht.

Het karakter van het gebied wordt thans bepaald door een hoofdontsluitingsweg inclusief een tramverbinding in het midden van de weg die wordt gekruist door c.q. waar wijkontsluitingswegen op aansluiten. In de nieuwe situatie zal hier geen wijziging in worden aangebracht. Ter plaatse blijft een hoofdontsluitingsweg liggen inclusief een trambaan waarop de wijkontsluitingswegen op aansluiten. Vanuit planologisch oogpunt is er dan ook geen nadelige wijziging van het karakter van het gebied.

Privacy

Met name wanneer in de nieuwe planologische situatie meer mensen aanwezig kunnen zijn dan voorheen en/of wanneer sprake is van meer permanent menselijk verblijf, kunnen omwonenden dat als een beperking van hun persoonlijke levenssfeer ervaren. Óf en de

mate waarin er een inbreuk op de privacy kan ontstaan, wordt in belangrijke mate bepaald door de mate waarin waarnemer en waargenomene elkaar kunnen zien en/of elkaar kunnen horen. Daarbij spelen de onderlinge afstand en eventuele mogelijkheden van tussenliggende bestemmingen een belangrijke rol.

In de bestaande situatie bevinden de perrons zich op maaiveld niveau. In de nieuwe situatie worden de perrons ter hoogte van de kruisingen verdiept aangelegd. Doordat de perrons verdiept worden aangelegd zal er een voordeel ontstaan voor de omgeving. Het zicht vanaf de perrons op de omgeving komt immers merendeels te vervallen.

Wat betreft de verhoogde aanleg van de wegen merken wij op dat dit in de oude situatie eveneens mogelijk was. De verhoogde aanleg zal dan ook geen nadelig effect op de omgeving hebben door een toename van de inbreuk op de privacy.

Dit aspect heeft een positief effect op de omgeving

Hinder

Het mogelijk maken van voorheen niet toegestane gebruiksfuncties met de daaraan inherente vormen van overlast zoals geluid, geur, licht, stof en trilling kan leiden tot een toename van hinder voor de nabije omgeving. Hetzelfde geldt voor het toelaten van een intensivering van een al bestaande functie. Bij de beoordeling hiervan mag echter volgens de jurisprudentie alleen worden uitgegaan van ruimtelijk relevante gevolgen van de planologie en moet voorts uitgegaan worden van normaal gebruik. Misdragingen als burenoverlast, hangjongeren, het niet naleven van milieuregels en dergelijke gelden als normafwijkend en eventueel nadeel daarvan kan niet leiden tot planschade.

Zoals wij hiervoor hebben aangegeven is het thans al mogelijk om een verhoogde kruising aan te leggen. De verhoogde aanleg van de rotonde heeft planologisch dan ook geen nadelig effect. Dit geldt onder andere voor het geluid, lichthinder en trillingshinder.

Zou er al een nadelig effect ontstaan van de verhoogde aanleg van de rotonde door toegenomen geluidhinder dan merken wij daarover het volgende op. Pas bij een toename van het geluid van meer dan 3dB is er sprake van een geluidstoename die waarneembaar is voor het menselijk oor. Bij een verschil van 5 dB(A) is de toename van geluid pas goed waarneembaar is. Deze waarden zijn bepaald aan de hand van een verdubbeling van het verkeer. Een verhoging van 3 dB(A) staat voor een verdubbeling van de

verkeersintensiteit (vgl. ABRS 23 februari 1998, No HO1.96.0479 inzake gemeente Venlo).

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt een toename van de geluidshinder genoemd van maximaal 3dB. In het onderhavige geval ontstaat er geen verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen maar ontstaat de toename door de gewijzigde ligging en de toegenomen snelheid. Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven is de planologisch maximale invulling bepalend voor de vergelijking met de nieuwe situatie. Uit de toelichting op het bestemmingsplan is ons niet duidelijk of het geluidsonderzoek is uitgevoerd op basis van de maximale invulling van het bestemmingsplan. De vraag is dan ook of met een vergelijkbare frequentie vervoersbewegingen (tram) mogelijk zou zijn geweest onder het vigerende bestemmingsplan. Wij gaan er vanuit, gelet op de reeds aanwezige bestemming voor "Verkeer Openbaar vervoer" een vergelijkbare frequentie en snelheid mogelijk was en dat bij het geluidsonderzoek niet de maximale situatie is beoordeeld.

Zou dit toch het geval zijn dan is de toename van de geluidshinder als gevolg van de toegenomen snelheid en frequentie niet meer dan 3dB en daarmee niet van die aard dat dit een waarneembaar nadeel veroorzaakt. Wij zijn dan ook van mening dat het aspect geluid geen nadeel veroorzaakt.

Wat betreft het aspect lichthinder is van belang de vraag of in de bestaande situatie ter plaatse al een vergelijkbare vorm mogelijk is als de voorgenomen wegconstructie in de vorm van een rotonde. Zoals wij al eerder hebben aangegeven is het naar onze mening mogelijk dat ter plaatse binnen het vigerende bestemmingsplan een rotonde zou worden aangelegd. Deze rotonde zou dan zowel het doorgaande verkeer als het verkeer van de wijkontsluitingen verwerken. In de nieuwe situatie wordt op de rotonde alleen het verkeer van en naar de wijkontsluitingen verwerkt. Door het mogelijk maken van een verdiepte kruising voor het doorgaande verkeer en de tram ontstaat er qua lichthinder een positief effect.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de mogelijke trillingshinder als gevolg van de verdiepte aanleg van de trambaan en de doorgaande weg. In de bestaande situatie is in ieder geval de aanleg van een bak op het traject van de openbaar vervoersverbinding planologisch mogelijk. Ten opzichte van de nieuwe situatie zal de weg dan als extra element verdiept worden aangelegd.

Uit het onderzoek dat in de toelichting wordt vermeldt blijkt dat de weg in principe geen toename van de trillingshinder veroorzaakt. Op basis van het onderzoek wordt geen

vergelijking gemaakt met de situatie waar een bak voor de tramlijn aanwezig is. Vooral nog hanteren wij het uitgangspunt dat er geen nadeligere situatie zal ontstaan qua trillingshinder. Dit aspect veroorzaakt dan ook geen nadeel.

CONCEPT

Verkeer, ontsluiting en parkeren

Aan verkeer gerelateerde vormen van hinder, waaronder ook de wijze van ontsluiting en de manier waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien, kunnen leiden tot een vermindering van het woongenot. Omstandigheden als het aantal verkeersbewegingen, het soort verkeer en de afstand zijn daarbij uiteraard mede van belang.

In het onderhavige geval is alleen de gewijzigde beoordeling van de verkeersstroom en de effecten daarvan relevant. In de bestaande situatie wordt het gemotoriseerd verkeer op maaiveld niveau afgerond. In de nieuwe situatie zal het doorgaande verkeer door de verdiepte ligging een beter doorstroming hebben. Het verkeer zal niet meer ter hoogte van de kruisingen worden afgeremd door verkeerslichten. De aansluiting van de wijkontsluitingen wijzigt in de nieuwe situatie. De gewijzigde aansluiting heeft naar onze mening geen nadelig effect. Doordat het verkeer een betere doorstroming heeft is er een positieve wijziging. In de nieuwe aansluiting van het verkeer van de wijkontsluitingen zien wij eveneens geen nadelige situatie. Dit aspect veroorzaakt geen nadeel

6.2 Kwalificatie van de relevante en nader te beoordelen aspecten

In deze zaak zullen naar verwachting geen relevante negatieve effecten ontstaan. De voorgenomen ontwikkeling heeft enkele positieve wijzigingen. Van een planologisch nadeel zal dan ook geen sprake zijn. Het afbakenen van de invloedssfeer en de concrete beoordeling per cluster zijn daarom niet nodig. Zou er al een planologisch nadeel ontstaan dan zal dit nadeel kleiner zijn dan het op grond van artikel 6.2 lid 2 Wro gegeven eigen risico van in ieder geval 2% van de waarde van een onroerende zaak .

7 CONCLUSIE

De op basis van artikel 6.1 Wro te vergoeden indirecte planschade taxeren wij op basis van de gemaakte planologische vergelijking op Nihil.

Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken,

mr. J.G.E. Geleijns RT
Directeur

CONCEPT