

Risicoanalyse planschade
in het kader van het
Bestemmingsplan
‘Boerenweteringgarage 2013’

16 juli 2013

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Opdracht	1
1.2	Doel	1
1.3	Overweging en uitgangspunten	1
1.4	Verantwoording	1
2.	Plangebied en omgeving	3
2.1	Ligging plangebied in de omgeving	3
2.2	Begrenzing plangebied	3
2.3	Beschrijving bestaande situatie	4
2.4	Planschadegevoelige objecten binnen de invloedssfeer	5
3.	Vigerende planologische regeling	6
3.1	Bestemmingsplan 'De Pijp 2005'	6
3.2	Bestemmingsplan 'Water in de Pijp'	6
3.3	Bestemmingsplan 'Museumkwartier en Valeriusbuurt'	7
4.	Nieuwe planologische regeling	8
4.1	Bestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2013'	8
4.2	Planologische vergelijking	10
5.	Beoordeling gevolgen wijziging planologisch regime	11
5.1	Beperking uitzicht	11
5.2	Beperking privacy	12
5.3	Schaduwwerking	13
5.4	Toename en overlast van verkeersbewegingen	14
5.5	Overige hinder en milieuaspecten	15
6.	Voorzienbaarheid	15
7.	Normaal maatschappelijk risico	16
8.	Conclusie	16

1 Inleiding

1.1 Opdracht

In opdracht van de stadsdeel Zuid is door middel van een risicoanalyse planschade onderzocht of er planschade kan worden verwacht door de in het vast te stellen bestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2013' mogelijk gemaakte bouw van een parkeergarage onder de Boerenwetering. De geldende bestemmingsplannen voorzien niet in de bouw mogelijkheden die nu beoogd worden.

In deze risicoanalyse planschade is, aan de hand van de beoordeelde ruimtelijke gevolgen, aangegeven of er voor objecten in de omgeving van het project planschade kan worden verwacht.

1.2 Doel

De voorliggende risicoanalyse planschade is bedoeld om inzicht te krijgen in de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving en een indicatie te krijgen of er voor de objecten in de omgeving sprake kan zijn van planschade.

1.3 Overwegingen en uitgangspunten

Voor de risicoanalyse planschade gelden de volgende overwegingen en uitgangspunten:

- Artikel 6.1 Wro: in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een belanghebbende op diens verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen, voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van onder andere de bepalingen van een bestemmingsplan of een ander ruimtelijk besluit schade lijdt of zal lijden en de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de belanghebbende behoort te blijven en voor zover tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Er geldt een eigen risico van 2% voor degene die planschade lijdt. Een verzoek tot schadevergoeding kan worden ingediend binnen vijf jaar nadat de desbetreffende bepaling van het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.
- Gehanteerde basisgegevens: voor de risicoanalyse planschade is gebruik gemaakt van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen 'De Pijp 2005', 'Water in de Pijp', 'Museumkwartier en Valeriusbuurt' en het naar aanleiding van zienswijzen gewijzigde bestemmingsplan voor vaststelling 'Boerenweteringgarage 2013' d.d. 9 juli 2013.
- Planologische vergelijking: bij de risicoanalyse planschade wordt rekening gehouden met de maximale mogelijkheden die het geldende planologische regime biedt. Of deze mogelijkheden daadwerkelijk zijn benut wordt buiten beschouwing gelaten. Ten aanzien van de nieuwe planologische situatie wordt uitgegaan van de situatie zoals maximaal mogelijk zal zijn wanneer het nieuwe bestemmingsplan wordt vastgesteld en in deze vorm van kracht wordt.

1.4 Verantwoording

Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat bij de behandeling van eventuele daadwerkelijke verzoeken voor schadevergoeding afwijkend van deze risicoanalyse wordt geoordeeld. De redenen hiervoor kunnen zijn:

1. De planvorming voor het plangebied bevindt zich op dit moment nog niet in een definitief stadium. Door een wijziging in de planvorming kan er een veranderde situatie ontstaan met betrekking tot de ruimtelijke effecten waar in deze risicoanalyse rekening mee is gehouden;
2. De in deze risicoanalyse planschade aangegeven gevolgen van de ruimtelijke effecten zijn indicatief;
3. In deze risicoanalyse planschade is geen rekening gehouden met eventuele argumenten van belanghebbenden en met de beleving vanuit het planschadegevoelige object zelf. Er is wel getracht om hier een zo goed mogelijk beeld van te vormen;
4. Zodra de nieuwe planologische regeling waarin de herontwikkeling van de locatie mogelijk wordt gemaakt in werking zal zijn getreden bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om een verzoek om vergoeding van planschade ex artikel 6.1 Wro in te dienen. In dat geval zal een schadebeoordelingscommissie de verzoeken beoordelen, mede aan de hand van het

horen van belanghebbende(n) en een volledige taxatie. Het is daarbij niet uitgesloten dat deze schadebeoordelingscommissie tot een ander oordeel komt dan de indicatie die voortkomt uit deze risicoanalyse planschade. Verder geldt dat het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid in eerste aanleg een besluit zal nemen ten aanzien van een planschadevergoedingsverzoek. Eventueel zal het laatste oordeel worden gegeven door de Rechtbank of de Raad van State.

De voorliggende risicoanalyse planschade kan enkel worden beschouwd als een indicatie omtrent de mogelijkheid van planschade. De risicoanalyse planschade kan niet in de plaats worden gesteld van het advies dat door een schadebeoordelingscommissie aan het stadsdeel zal worden uitgebracht.

Gelet op het voorgaande kunnen er geen mogelijke rechtsgevolgen met betrekking tot aansprakelijkheid tegen de opsteller (Van Riezen & Partners) en opdrachtgever (Stadsdeel Zuid) van deze risicoanalyse planschade worden verbonden indien er eventueel nadelige gevolgen ontstaan voor stadsdeel Zuid en/of derden doordat een schadebeoordelingscommissie, bij een volledige behandeling van planschadeverzoeken, tot een ander oordeel komt dan in deze risicoanalyse planschade is aangegeven.

2 Plangebied

2.1 Ligging plangebied in de omgeving

Het plangebied ligt in het stadsdeel Zuid aan de noordwestelijke rand van de Pijp. De garage is geprojecteerd onder de Boerenwetering, noordelijk van de Albert Cuypstraat en zuidelijk van de brug die in het verlengde ligt van de Eerste Jacob van Campenstraat.

De Boerenwetering loopt vanaf de Singelgracht langs de Hobbemakade / Ruysdaelkade naar het zuiden van de Pijp.

2.2 Begrenzing plangebied

De grenzen van het bestemmingsplan zijn als volgt:

- noordzijde: 4 meter noordelijk vanaf de rand van de bestaande brug naar de Eerste Jacob van Campenstraat;
- oostzijde: Ruysdaelkade, 2 meter vanaf de gevel van de bestaande bebouwing;
- zuidzijde: het hart van de straat (Albert Cuypstraat);
- westzijde: de kade van de Hobbemakade.

In de onderstaande figuur zijn de grenzen weergegeven.



2.3 Beschrijving bestaande situatie

De Boerenwetering loopt vanaf de Singelgracht langs de Hobbemakade / Ruysdaelkade naar het zuiden van de Pijp. De waterloop heeft een breedte van 20 tot 25 meter. Aan de westzijde van de Boerenwetering ligt de Hobbemakade, een belangrijke wijkontsluitingsweg in Zuid. Ten oosten van de Boerenwetering ligt de Ruysdaelkade. De Ruysdaelkade is ingericht als een éénrichtingsverkeerstraat waarbij veelal aan beide zijden van de straat wordt geparkeerd.

Noordwestelijk van de Boerenwetering ligt het Rijksmuseum. De overige bebouwing langs de Boerenwetering is grotendeels opgebouwd uit 4 tot 6 bouwlagen in veelal gesloten bouwblokken, met een gemengde functionele invulling. De openbare oevers met een enkele bomenrij heeft een stenig karakter.

Het deel van de Boerenwetering waar de parkeergarage wordt geprojecteerd wordt gebruikt als ligplaats voor pleziervaartuigen. Ook liggen langs de kades lange rijen met vlonders welke beplant zijn met diverse waterplanten. Deze vlonders, drijvende tuinen genoemd, hebben als doel de waterkwaliteit te verbeteren en zorgen bovendien voor een stukje natuur in de Pijp. Door de afwezigheid van woonschepen is de Boerenwetering vanuit de omgeving goed waarneembaar. Door de lage kade is deze zone goed en veilig te gebruiken als aanlegplaats voor pleziervaartuigen.



2.4 Planschadegevoelige objecten binnen de invloedssfeer

Definitie mogelijke objecten

Aan de hand van de verbeelding van de bestemmingsplannen zijn objecten geïdentificeerd waarbij, vanwege hun ligging nabij het plangebied, beoordeeld dient te worden of de kans op planschade aanwezig is. Dit zijn de planschadegevoelige objecten. Deze objecten zijn alle gelegen aan of nabij de grenzen van het plangebied. Uitgangspunt voor de bepaling van de planschadegevoelige objecten is of vanuit deze objecten zicht op de nieuwbouw bestaat en de ligging van de ontsluitingswegen van het project. Ook verkeers- en schaduweffecten kunnen gevolgen hebben voor deze objecten.

Als gevolg van de gewijzigde planologische situatie kunnen er voor de volgende adressen ruimtelijke effecten ontstaan die kunnen leiden tot planschade:

- a. Ruysdaelkade 57 t/m 115
- b. Albert Cuypstraat 13
- c. Gerard Doustraat 2
- d. Saenredamstraat 1A t/m 1^E
- e. Daniël Stalpertstraat 1
- f. Quellijnstraat 28
- g. Eerste Jacob van Campenstraat 1 en 2
- h. Hobbemakade 24 t/m 54
- i. Honthorststraat 52

De genoemde adressen onder a tot en met g bevinden zich alle langs de Ruysdaelkade, oostelijk van de Boerenwetering, waarbij de onder b tot en met g genoemde adressen de hoekpanden van de dwarsstraten betreft.

Het betreft alle woonpanden met in voorkomende gevallen niet-woonfuncties (winkel, horeca, bedrijf) in de eerste bouwlaag. Op het adres Quellijnstraat 28 zijn de Heinekenstallen gevestigd.

De adressen onder h en i bevinden zich westelijk van de Boerenwetering. Honthorststraat 52 en Hobbemakade 24 tot en met 28 zijn woningen in alle bouwlagen. Hobbemastraat 29 tot en met 31 betreft panden met woningen op de verdiepingen en niet-woonfuncties op de begane grond. Het pand Hobbemakade 50 is geheel als hotel in gebruik en Hobbemakade 51 tot en met 54 is een onderwijsgebouw.

3 Vigerende planologische regeling

Op de plek waar de parkeergarage wordt gerealiseerd gelden drie bestemmingsplannen:

1. bestemmingsplan 'De Pijp 2005' voor wat betreft de Ruysdaelkade;
2. bestemmingsplan 'Water in de Pijp' voor wat betreft de oostelijke helft van het water;
3. bestemmingsplan 'Museumkwartier en Valeriusbuurt' voor wat betreft de westelijke helft van het water.

In de navolgende tekst worden de voor de voorliggende locatie relevante aspecten per bestemmingsplan beschreven, waarbij per bestemmingen onderscheid is gemaakt in de toegestane functies (wat is het toegestane gebruik) en de bouwvoorschriften (maatvoering en situering gebouwen).

3.1 Bestemmingsplan 'De Pijp 2005'

Het bestemmingsplan 'De Pijp 2005' is op 12 juli 2006 door de stadsdeelraad vastgesteld. Op 13 maart 2007 is het bestemmingsplan goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland met uitzondering van twee onjuist ingetekende waterkavels Amsteldijk 703, het verst gelegen in de Amstel, op de plankaart (plandeel B). Op 11 juni 2008 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

In het bestemmingsplan zijn de Ruysdaelkade en de Albert Cuypstraat bestemd als 'Verkeersareaal'. Op grond van artikel 11, eerste lid zijn ter plaatse van de Ruysdaelkade toegestaan:

- rijwegen, fiets- en voetpaden met inbegrip van bijbehorende ongebouwde parkeervoorzieningen en bermen;
- openbare ruimte en groenvoorzieningen;
- ondergrondse vuilcontainers met bijbehorende bovengrondse voorzieningen;
- evenementen als bedoeld in artikel 2.11 van de algemene plaatselijke verordening 1994, laatstelijk gewijzigd d.d. 23 maart 2005.

Binnen deze bestemming zijn weliswaar parkeervoorzieningen toegestaan, maar uitsluitend ongebouwde.

Op en onder de in het eerste lid 1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de daar genoemde bestemming worden gebouwd. Voor die bouwwerken geldt een maximum bouwhoogte van 10 meter.

3.2 Bestemmingsplan 'Water in de Pijp'

Op 25 mei 2011 heeft de deelraad het bestemmingsplan Water in de Pijp vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft met ingang van 1 augustus 2011 rechtskracht verkregen. Op 30 mei 2012 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure inzake het bestemmingsplan en is het plan onherroepelijk geworden.

In het bestemmingsplan is de Boerenwetering bestemd als 'Water'. Op grond van artikel 4, eerste lid zijn deze gronden bestemd voor:

- waterberging;
- waterhuishouding;
- waterlopen en waterpartijen;
- waterwegen;
- waterstaatkundige werken;
- nutsvoorzieningen.

Ondergrondse parkeergarages zijn op grond van het bestemmingsplan niet toegestaan.

De bruggen in het verlengde van de Eerste Jacob van Campenstraat en de Albert Cuypstraat zijn bestemd als 'Verkeer'. Op grond van artikel 3, eerste lid is daarbinnen toegestaan: wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie;

- voet- en rijwielpaden;
- parkeervoorzieningen;
- tramvoorzieningen ter plaatse van de Albert Cuypstraat;
- nutsvoorzieningen;

- waterstaatkundige werken;
- opslag;
- waterlopen en waterpartijen;
- oeververbindingen (bruggen);
- werken voor de beeldende kunst;
- laden en lossen

Voor nutsvoorzieningen geldt dat de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen maximaal 3 meter bedraagt, met een maximale oppervlakte per gebouw van 15 m².

Voor het bouwen van lichtmasten, zendmasten, sirenemasten, bewegwijzering en verkeersregulering geldt een maximale bouwhoogte van bedraagt 12 meter, de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt 5 meter.

Ook geldt hier de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2', die ertoe leidt dat wanneer sprake is van bodemverstoring, de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport te overleggen. Deze dubbelbestemming heeft voor het aspect planschade geen betekenis.

3.3 Bestemmingsplan 'Museumkwartier en Valeriusbuurt'

Op 25 mei 2011 heeft de deelraad het bestemmingsplan Museumkwartier en Valeriusbuurt vastgesteld. Op een klein deel na (in het water van de Singel, buiten dit plangebied) heeft het bestemmingsplan met ingang van 5 oktober 2011 rechtskracht verkregen. Het bestemmingsplan is voor het grootste deel onherroepelijk geworden na uitspraak door de Raad van State op 25 juli 2012, voor delen is de inwerkingtreding van het bestemmingsplan op die datum geschorst totdat de Afdeling een einduitspraak heeft gedaan. Het bestemmingsplan is voor de Boerenwetering in werking en onherroepelijk.

De Boerenwetering is in het bestemmingsplan Museumkwartier en Valeriusbuurt bestemd als 'Water'. Op grond van artikel 18, eerste lid zijn ter plaatse van de Boerenwetering toegestaan:

- waterberging;
- waterhuishouding;
- waterlopen en waterpartijen;
- waterwegen
- groenvoorzieningen;
- kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding;
- werken voor de beeldende kunst;
- infiltratie voorzieningen;
- nutsvoorziening.

Ondergrondse parkeergarages zijn op grond van het bestemmingsplan niet toegestaan.

Ook geldt hier de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 1', die ertoe leidt dat wanneer sprake is van bodemverstoring, de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport te overleggen. Deze dubbelbestemming heeft voor het aspect planschade geen betekenis.

Tenslotte geldt voor een deel van de gronden, met een breedte van 6,5 meter vanaf de westelijke kade, de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Deze bestemming leidt ertoe dat de aangewezen gronden tevens zijn bestemd voor de bescherming en het behoud van een waterkering. Deze dubbelbestemming heeft voor het aspect planschade geen betekenis.

4 Nieuwe planologische regeling

4.1 Bestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2013'

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in de volgende bestemmingen:

'Verkeer'

Toegestane functies

- a. wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie;
- b. voet- en fietspaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. tramvoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de Albert Cuypstraat;
- e. groenvoorzieningen, waaronder bermen en beplanting;
- f. kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding;
- g. oeververbindingen (bruggen);
- h. waterberging, waterhuishouding, waterlopen, waterwegen en waterpartijen ter plaatse van bruggen.

Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. maximum bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: 5 meter.

'Verkeer-Verblijfsgebied'

Toegestane functies

- a. pleinen;
- b. verblijfsgebied;
- c. wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie;
- d. voet- en fietspaden;
- e. parkeervoorzieningen op maaiveld;
- f. terras;
- g. gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende voorzieningen zoals in- en uitritten, (entree)gebouwen, nooduitgangen en ventilatievoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-1', 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-2' en 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-3';
- h. groenvoorzieningen;
- i. kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding;
- j. oeververbindingen (bruggen);
- k. waterberging, waterhuishouding, waterlopen, waterwegen en waterpartijen ter plaatse van bruggen.

Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met dien verstande dat gebouwen slechts zijn toegestaan binnen de op de verbeelding aangegeven aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-1' en 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-2' en 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-3'.

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van parkeervoorzieningen.
- b. voor parkeervoorzieningen geldt:
 1. ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-1', 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-2' en 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-3' zijn gebouwen uitsluitend ondergronds toegestaan;
 2. ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-1', 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-2' en 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-3' zijn tevens bovengrondse delen van gebouwen voor nooduitgangen toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:

- maximum aantal bovengrondse nooduitgangen: 3;
 - maximum oppervlakte bovengrondse nooduitgangen: 10 m² per uitgang;
 - maximum bouwhoogte bovengrondse nooduitgangen: 1 meter;
3. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-2' zijn tevens bovengrondse (entree)gebouwen voor voetgangers en fietsers, met ventilatievoorzieningen toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:
- maximum aantal bovengrondse (entree)gebouwen: 2;
 - maximum oppervlakte bovengrondse (entree)gebouwen: 20 m² per gebouw;
 - maximum bouwhoogte bovengrondse (entree)gebouwen: 4 meter;
4. in- en uitritten van een parkeergarage zijn uitsluitend er plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-3' toegestaan.
5. de maximale ondergrondse bouwdiepte bedraagt 16 meter onder NAP.

4.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. maximum bouwhoogte van muren, hekwerken en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: 1,5 meter;
- b. maximum bouwhoogte doorrijhoogtebeveiliging: 3,5 meter;
- c. het maximum aantal rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op de brug tussen de Hobbemakade en de Eerste Jacob van Campenstraat bedraagt 1.

'Water'

Toegestane functies

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging, waterhuishouding, waterlopen, waterwegen en waterpartijen;
- b. ligplaatsen voor pleziervaartuigen;
- c. gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende voorzieningen zoals nooduitgangen en ventilatievoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen, waaronder vloten in de vorm van drijvende groenvoorzieningen;
- e. kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding;
- f. oeververbindingen (bruggen, landhoofden);
- g. werken voor de beeldende kunst.

Bouwregels

- a. gebouwen zijn uitsluitend onder waterpeil toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:
 1. maximale diepte: 3 bouwlagen onder de waterbodem;
 2. maximale bouwvloerdiepte: 16 meter onder NAP.
- b. het aantal gebouwde parkeerplaatsen bedraagt maximaal 600.
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-4' zijn tevens bovengrondse delen van gebouwen voor nooduitgangen toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:
 1. maximum aantal bovengrondse nooduitgangen: 3;
 2. maximum oppervlakte bovengrondse nooduitgangen: 10 m² per uitgang;
 3. maximum bouwhoogte bovengrondse nooduitgangen: 1 meter, gemeten vanaf de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de nooduitgang.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter.

4.2 Planologische vergelijking

De verandering van planologisch regime wordt gevormd door de bouw- en gebruiksmogelijkheden op/onder de Ruysdaelkade en de Boerenwetering. De bestemming 'Verkeer' ter plaatse van de Albert Cuypstraat kent geen wezenlijke verandering.

Ruysdaelkade

Op de Ruysdaelkade is het van belang dat ten behoeve van de gebouwde parkeervoorzieningen bijbehorende (entree)huisjes en in-/uitritten kunnen worden gerealiseerd langs de gehele kade in een strook van 7 meter vanaf de waterkant.

Gebouwen mogen slechts ondergronds worden gerealiseerd, maar ten behoeve van de (entree)huisjes kunnen tegenover het eerste en het laatste bouwblok langs dit rak een (entree)huis worden gebouwd.

Bovendien mogen bovengronds maximaal 3 trappenhuizen voor nooduitgangen worden gebouwd, met een maximale bouwhoogte van 1 meter. Deze bouwhoogte dient gerekend te worden vanaf het straatpeil. De nooduitgangen kunnen worden gerealiseerd in een strook van 7 meter vanaf de waterkant. Het oppervlak van de trappenhuizen is gemaximeerd op 10 m².

Tenslotte kunnen bouwwerken geen gebouwen worden opgericht tot een hoogte van 1,5 meter voor muren en hekken en 3,5 meter voor doorrijhoogtebeveiliging.

De in- en uitritten kunnen tegenover de middelste drie bouwblokken langs dit rak worden gerealiseerd.

Boerenwetering

In het water ontstaat op grond van het nieuwe bestemmingsplan de mogelijkheid een ondergrondse parkeergarage in ten hoogste 3 lagen onder de waterbodem te bouwen.

Bovendien mogen bovengronds maximaal 3 trappenhuizen voor nooduitgangen worden gebouwd, met een maximale bouwhoogte van 1 meter. Deze bouwhoogte dient gerekend te worden vanaf het straatpeil. De nooduitgangen kunnen worden gerealiseerd in een strook van 7 meter vanaf de waterkant.

Het oppervlak van de trappenhuizen is gemaximeerd op 10 m².

Brug in het verlengde van de Eerste Jacob van Campenstraat

De brug in het verlengde van de Eerste Jacob van Campenstraat mag ter weerszijden 4 meter breder worden, maar het aantal rijstroken blijft gelijk aan bestaand: één rijstrook.

5 Beoordeling gevolgen wijziging planologische regime

De ruimtelijke effecten die in het kader van planschade dienen te worden beoordeeld zijn:

1. beperking uitzicht;
2. beperking privacy;
3. schaduwwerking;
4. toename / overlast van verkeersbewegingen;
5. overige hinder en milieuaspecten.

In het navolgende wordt nader op de ruimtelijke effecten ingegaan. Waar in het navolgende gesproken wordt over de woningen langs de Ruysdaelkade, worden daaronder – tenzij expliciet anders vermeld – tevens de hoekpanden van de dwarsstraten bedoeld.

5.1 Beperking uitzicht

Een eventuele beperking van het uitzicht kan optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de afstand van nieuwe bebouwing tot planschadegevoelige objecten afneemt.

Beoordeling

De ondergrondse garage leidt slechts voor wat betreft de entreegebouwen, noodtrappenhuizen en in- en uitritten tot zichtbare bouwmassa's die van invloed kunnen zijn op uitzicht.

Ruysdaelkade

Het nieuwe bestemmingsplan maakt mogelijk dat op een afstand van 7,3 tot 7,9 meter vanaf de voorgevel van de woningen langs de Ruysdaelkade twee entreegebouwen, de in-/uitritten en 3 nooduitgangen kunnen worden gerealiseerd.

De entreegebouwen kunnen niet tegenover alle panden langs de Ruysdaelkade worden gerealiseerd: alleen tegenover het eerste en het laatste bouwblok.

De in- en uitritten kunnen ook niet tegenover alle panden langs de Ruysdaelkade worden gerealiseerd: alleen tegenover de middelste drie bouwblokken.

De noodtrappenhuizen kunnen wel tegenover alle panden langs de Ruysdaelkade worden gesitueerd.

De bouwhoogte van de 2 entreegebouwen bedraagt 4 meter vanaf maaiveldpeil en van de 3 noodgebouwen geldt een maximum van 1 meter vanaf straatpeil. De belemmering van uitzicht heeft daarom alleen betrekking op het souterrain en de begane grondverdieping van het eerste en het tweede bouwblok. Vanaf de eerste verdieping en hoger kunnen de gebouwen weliswaar worden gezien, maar zij leiden tot slechts geringe vermindering van uitzicht om de ramen van de woningen aan de Ruysdaelkade zich boven 4 meter vanaf maaiveld bevinden.

Ten behoeve van de bestemming, waaronder de in-/uitritten, kunnen bouwwerken geen gebouwen zijnde met een hoogte van maximaal 1,5 meter worden gebouwd. Aangezien langs de in-/uitritten valbeveiliging nodig zal zijn moet onder de bouw mogelijkheden worden geschaard dat langs de in-/uitritten muren worden gebouwd. Gezien de toegestane hoogte moet rekening worden gehouden met muren of hekken van 1,5 meter hoogte. Bij de in- en uitgang zijn 3,5 meter hoge portalen voor doorrijbeveiliging aan de orde.

De oppervlakte per entreegebouw is maximaal 20 m². In de planregels is niet bepaald wat de maximale lengte- en breedtematen van de gebouwen is, maar gezien de functie van de gebouwen als trappenhuizen ligt een vierkante of rechthoekige gebouwvorm voor de hand. Een plattegrond van 5 x 4 meter (lengte maal breedte of breedte maal lengte) is aannemelijk, zodat rekening moet worden gehouden met een gebouwbreedte van 5 meter in het zicht van de woningen.

De oppervlakte van de noodtrappenhuizen is beperkt tot 10 m².

In de planregels is niet exact bepaald voor welke percelen van het eerste en het laatste bouwblok gerealiseerd mogen worden. Daarom moet in de planologische vergelijking worden uitgegaan van de meest nadelige situatie dat tegenover elk pand van deze blokken de mogelijkheid bestaat dat een entreegebouw wordt gebouwd. Er moet daarom bij elk pand rekening worden gehouden met een

volledig gesloten wand op een afstand van circa 7 meter met een hoogte van 4 meter voor gebouwen. De invloed van deze gebouwen op het uitzicht is significant.

Voor de in- en uitritten tegenover de drie middelste bouwblokken geldt dit ook, maar is de van invloed zijnde bouwmassa beperkt tot de muren/hekken van 1,5 meter hoogte. De invloed op het uitzicht van deze muren/hekken is aanwezig, maar beperkt.

De nooduitgangen kunnen overal worden gerealiseerd, maar met een maximum oppervlak van 10 m² en een maximale hoogte van 1 meter. De invloed op het uitzicht ten gevolge van deze voorzieningen is verwaarloosbaar.

Hobbemakade

De entreegebouwen, in-/uitritten en nooduitgangen en kunnen alleen op resp. aan de oever van de Ruysdaelkade worden gerealiseerd, zodat de minimale afstand van de gebouwen 45 meter bedraagt. Deze afstand, in samenhang met de maximale hoogte van 4 meter en de maximale oppervlakte van 20 m², is zodanig dat de nieuwe planologische situatie niet van invloed is op het uitzicht vanuit de panden aan de Hobbemakade.

Conclusie

Binnen de bestemmingen van de geldende bestemmingsplannen zijn geen gebouwen toegestaan. De 2 entreegebouwen en de muren/hekken die verband houden met de in- en uitritten vormen daardoor juridisch-planologisch een nieuwe belemmering van het uitzicht vanuit de panden langs de Ruysdaelkade.

5.2 Beperking privacy

Een eventuele beperking van de privacy van nabij gesitueerde panden kan optreden door een wijziging van de toegestane functies, een toename van de toegestane bouwhoogte en/of het toegestane programma/bouwvolume en/of een afname van de afstand van nieuwe functies en bebouwing tot planschadegevoelige objecten.

Beoordeling

Ruysdaelkade

De twee entreegebouwen op de oever van de Ruysdaelkade bevinden zich op 7 tot 8 meter afstand van de bestaande panden. Gezien de planologisch maximale capaciteit van de garage van 600 tot parkeerplaatsen en het feit dat het gebruik planologisch gezien niet beperkt wordt tot bewonersparkeren, zijn er ten opzichte van de huidige situatie grotere aantallen publiek mogelijk. Bij grotendeelse bezetting van de garage kunnen in het geval van bezoekersparkeren dagelijks vele verschillende auto's gebruik maken van de garage met bijbehorende voetgangersstromen over de Ruysdaelkade.

Dat betekent een intensivering van het publiek langs de ramen van de panden aan de Ruysdaelkade.

De 3 noodtrappenhuizen worden alleen in geval van nood gebruikt. Aangezien deze situatie zich alleen onder uitzonderlijke omstandigheden zal voordoen hebben de noodtrappenhuizen geen invloed op de privacy van de panden langs de Ruysdaelkade.

Hobbemakade

De op de Ruysdaelkade te realiseren entreegebouwen en nooduitgangen hebben geen invloed op de privacy van de panden langs de Hobbemakade, aangezien het publiek dat daarvan gebruik maakt niet langs de panden van de Hobbemakade komt.

Bovendien is de Hobbemakade een zeer drukke stedelijke weg waarover ook veel fietsers en voetgangers gaan, zodat zich al veel publiek bij de panden aan de Hobbemakade bevindt.

Verbreiding van de brug

De verbreding van de brug in het verlengde van de Eerste Jacob van Campenstraat heeft geen nadelig effect op de beleving van privacy in de panden in de nabijheid daarvan.

Conclusie

De bouw van de planologisch grootst mogelijke garage en gebruik als bezoekersgarage kan leiden tot grotere publieksstromen direct langs de gevel (ramen) van de panden aan de Ruysdaelkade. Dat leidt tot een vermindering van de beleving van privacy.

Enige nuance is dat sprake is van een centrumstedelijke situatie. De Pijp geniet grote bekendheid en populariteit, zodat ook nu publiek langs de gevels van de panden aan de Ruysdaelkade loopt. Een indicatie dat reeds nu een beperking in de privacy wordt ervaren, is dat de gordijnen voor de meeste van de ramen van souterrains en de begane grondverdiepingen overwegend gesloten zijn.

5.3 Schaduwwerking

Schaduwwerking kan net als bij de beperking van het uitzicht optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de minimale afstand van nieuwe bebouwing tot planschadegevoelige objecten afneemt.

Beoordeling

De ondergrondse garage leidt slechts voor wat betreft de entreegebouwen die van invloed kunnen zijn op schaduwwerking. Gezien de geringe hoogte van de nooduitgangen en de muren/hekken binnen de bestemming Verkeer-Verblijf is het effect op de bezonning van deze bouwwerken bij voorbaat nihil.

Ruysdaelkade

In de planregels is niet exact bepaald voor welke percelen van het eerste en het laatste bouwblok gerealiseerd mogen worden. Daarom moet in de planologische vergelijking worden uitgegaan van de meest nadelige situatie dat tegenover elk pand van deze blokken de mogelijkheid bestaat dat een entreegebouw wordt gebouwd. Er moet daarom bij elk pand rekening worden gehouden met een volledig gesloten wand op een afstand van circa 7 meter met een hoogte van 4 meter voor gebouwen. De invloed van deze gebouwen op schaduwwerking door deze gebouwen is in de bijlage, door middel van een schaduwstudie, inzichtelijk gemaakt.

Hobbemakade

De entreegebouwen, in-/uitritten en nooduitgangen kunnen alleen op resp. aan de oever van de Ruysdaelkade worden gerealiseerd, zodat de minimale afstand van de gebouwen 45 meter bedraagt. Ten gevolge van deze afstand, in samenhang met de maximale hoogte van 4 meter, blijkt uit de schaduwstudie dat er geen nadelige effecten zijn voor de woningen aan de Hobbemakade.

Conclusie

In de winter wordt door de entreehuisjes geen extra schaduw veroorzaakt.

In de lente/herfst kan in de vroege avond een geringe afname van bezonning aan de orde zijn voor de begane grond van de panden aan de Ruysdaelkade 107-115. De aanwezigheid van bomen vermindert het effect niet, omdat zich nu tegenover de onbebouwde ruimte tussen Hobbemakade 53 en 54 geen bomen bevinden.

In de zomer leiden beide entreehuisjes in de avond vanaf 20.00 uur tot extra schaduw op de gevel van de begane grond van de panden aan de Ruysdaelkade, maar is het effect ter plaatse van de nummers 107-109 en 115 nihil wegens de aanwezigheid van bomen die tenminste even hoog zijn als het entreehuis en in de zomer in blad staan.

Het resultaat van de bezonningsstudie is dat het effect op de bezonning dermate gering is dat daaruit niet of nauwelijks een verslechtering van de planologische situatie volgt.

5.4 Toename en overlast van verkeersbewegingen

Beoordeling

Ten behoeve van het project zijn verkeersgegevens gegenereerd door de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer. Dit betreffen de verkeersgegevens van de huidige situatie (2012), autonome ontwikkeling (2022) en het toekomstige jaar met de parkeergarage (2022). Uit de gegevens blijkt dat de etmaalgemiddelden ten gevolge van de realisatie van de parkeergarage slechts in beperkte mate toenemen.

De grootste toename in absolute zin is te zien op de Hobbemakade, waar de etmaalintensiteit toeneemt van 6.200 motorvoertuigen naar 6.450 motorvoertuigen ten gevolge van het project. De toename is 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

De grootste toename in relatieve zin vindt plaats op de Ruysdaelkade. De etmaalintensiteit neemt hier toe met 150 voertuigen. Het verschil is in verhouding groot, maar het aantal motorvoertuigen blijft gering.

Uit onderzoek van ingenieursbureau Royal HaskoningDHV d.d. februari 2013 blijkt dat er alleen op de Ruysdaelkade tussen de Eerste Jacob van Campenstraat en de Quellijnstraat een toename van geluid is als gevolg van de parkeergarage. De toename bedraagt 7,0 dB.

Op dit wegvak zijn de intensiteiten zeer laag, waardoor een relatief grote toename optreedt. De indicatieve geluidbelasting bedraagt in de situatie met parkeergarage 48 dB. Deze waarde is gelijk aan de voorkeurgrenswaarde die in de Wet geluidhinder wordt gehanteerd. De voorkeurgrenswaarde is niet gelijk maar lager dan de maximaal toelaatbare waarde.

Uit onderzoek van dRO (d.d. 5 april 2012) blijkt dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten en wegvakken in de directe omgeving van de toekomstige parkeergarage geen problemen oplevert en er geen maatregelen nodig zijn. De kruisingen met de Ruysdaelstraat en de kruising met de Eerste Jacob van Campenstraat zijn voor de situatie met extra verkeer van en naar de parkeergarage bij de huidige profielconfiguratie goed regelbaar en hebben nog restcapaciteit.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn blijkens het onderzoek van ingenieursbureau Royal HaskoningDHV van februari 2013 op alle wegvakken verwaarloosbaar, gezien de geringe toename van verkeersintensiteiten.

Conclusie

De grootste toename in absolute zin is te zien op de Hobbemakade, waar de etmaalintensiteit toeneemt van 6.200 motorvoertuigen naar 6.450 motorvoertuigen ten gevolge van het project. De toename is 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en is dermate gering dat geen sprake is van significant planologisch nadeel dat leidt tot planschade.

De grootste toename van verkeer in relatieve zin vindt plaats op de Ruysdaelkade, waar de etmaalintensiteit toeneemt met 150 motorvoertuigen ten gevolge van het project. Het verschil is in verhouding groot, maar het aantal motorvoertuigen blijft gering. Uit de toename van de verkeersintensiteit volgt op zichzelf geen significant planologisch nadeel, maar er is op de Ruysdaelkade tussen de Eerste Jacob van Campenstraat en de Quellijnstraat wel sprake van een significante toename van geluidhinder (7 dB) ten gevolge van het project. Dit is een nadelig planologisch effect dat leidt tot planschade.

De toename van verkeerintensiteiten hebben voor het overige een zodanig geringe omvang dat de verkeersafwikkeling er niet door verslechtert.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn op alle wegvakken verwaarloosbaar en leiden daarom niet tot planschade.

5.5 Overige hinder en milieuaspecten

Bij overige hinder en milieuaspecten gaat het om mogelijke hinder door geluid, geur en visuele hinder.

Beoordeling

Ten behoeve van de garage zullen ventilatievoorzieningen nodig zijn, waarvan hinder kan worden ondervonden. Dat kan bestaan uit visuele hinder en geur.

In het bestemmingsplan worden de ventilatievoorzieningen bij recht mogelijk gemaakt als onderdeel van de entreehuisjes en met een gelijke hoogte als de entreehuisjes. Op overige locaties zijn ventilatievoorzieningen slechts mogelijk na binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan. Alleen de bij recht mogelijk gemaakte ventilatievoorzieningen kunnen tot planschade leiden.

Uit onderzoek van Deerns (oktober 2012) is gebleken dat de hinder van geur nihil is. Omdat uit de resultaten van dit onderzoek geen nadelig effect op de gevels van de woningen blijken, is op grond daarvan geen planschade te verwachten.

Bovendien kan hinder worden veroorzaakt door geluid- en geurhinder ter plaatse van de in- en uitritten. Desgevraagd heeft ingenieursbureau Royal HaskoningDHV op 24 augustus 2012 echter aangegeven dat het schuiven van de in- en uitritten geen noemenswaardig effect heeft op geluid en luchtkwaliteit. Daaruit volgt dat de in- en uitritten ten opzichte van de gevolgen van de toename van verkeer geen zelfstandige negatieve effecten op de geluid- en luchtkwaliteitsituatie hebben.

Zowel de ventilatievoorzieningen als de in- en uitritten kunnen, afhankelijk van de wijze van uitvoeren, wel visuele hinder veroorzaken. Omdat de uitvoering niet wordt geregeld in het bestemmingsplan moet in deze risicoanalyse van visuele hinder worden uitgegaan.

Conclusie

Van geluidhinder of geuroverlast vanwege de in- en uitritten en de ventilatievoorzieningen is geen planschade te verwachten. Wel is er visuele hinder mogelijk en daaruit volgend planologisch nadeel te verwachten, wat kan leiden tot planschade.

6 Voorzienbaarheid

Planschade behoort redelijkerwijs voor rekening van de aanvrager te blijven indien sprake is van een voorzienbare ontwikkeling. Om te bepalen of de nadelige planologische wijziging, hier in de vorm van het realiseren van een grote parkeergarage, voorzienbaar was. Daarbij dient rekening te worden gehouden met concrete beleidsvoornemens die openbaar zijn gemaakt. Voor voorzienbaarheid is niet vereist dat een dergelijk beleidsvoornemen een formele status heeft.

In het geval van de Boerenweteringgarage is al enkele jaren sprake van het concrete beleidsvoornemen om een grote parkeergarage te realiseren.

- a. In september 2007 heeft het stadsdeel de nota "Parkeren in Oud Zuid: Plaats maken voor leefbare buurten" vastgesteld. Een centrale doelstelling in deze parkeernota is het verbeteren van de openbare ruimte door parkeerplaatsen op straat te vervangen door parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages. Behoud van de bestaande parkeercapaciteit is daarbij uitgangspunt. Het water van de Boerenwetering is in de parkeernota genoemd als één van de mogelijke locaties. Voor de parkeergarage onder de Boerenwetering werden al ruimtelijke uitgangspunten geformuleerd.
- b. Op 15 mei 2008 vond een startbijeenkomst plaats in de Oranjekerk, waarbij alle bewoners en gebruikers van de Frans Halsbuurt waren uitgenodigd. Tussen medio mei en medio juni 2008 vonden ideeënateliers plaats, waarbij alle bewoners van de buurt waren uitgenodigd deel te nemen. Op 9 oktober 2008 is de buurt in een terugkombijeenkomst geïnformeerd over de voorliggende varianten voor de herinrichting van de buurt.
- c. In de zomer van 2009 is een voorontwerp van een bestemmingsplan voor de parkeergarage in inspraak gebracht.
- d. Er zijn voor verschillende bewoners- en ondernemersgroepen informatieavonden georganiseerd op 19 april, 23 mei, 12 september, 16 september en 13 december 2011.

- e. Het voorontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2012 heeft samen met het concept Integraal Programma van Eisen (IPvE) van 14 juni tot en met 26 juli 2012 ter inzage gelegen voor inspraak.
- f. Het ontwerpbestemmingsplan Boerenweteringgarage 2012 heeft van 28 januari tot en met 11 maart 2013 ter inzage gelegen.

Voor eigenaren van panden waar sprake is van planologisch nadeel, die na september 2007 het onroerend goed hebben verworven geldt daarom dat de ontwikkeling van de Boerenweteringgarage voorzienbaar is geweest, zodat zij geen recht hebben op vergoeding van planschade.

7 Normaal maatschappelijk risico

Op grond van artikel 6.2, eerste lid, van de Wro blijft binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade voor rekening van de aanvrager. Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder b, van dit artikel – voor zover hier relevant – blijft, van schade in de vorm van een vermindering van de waarde van een onroerende zaak, *in ieder geval* voor rekening van de aanvrager: een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade.

In de sfeer van nadeelcompensatie bestaat al jarenlange jurisprudentie over de vraag wat onder normaal maatschappelijk risico moet worden gevat. De jurisprudentie omtrent normaal maatschappelijk risico *in relatie tot planschade* is echter nog weinig ontwikkeld, aangezien de betreffende regeling in de Wet ruimtelijk ordening van vrij recente datum is en de meeste jurisprudentie ten aanzien van dit onderwerp nog betrekking heeft op gevallen die speelden rond de overgang van de oude naar de nieuwe wet. Er is dus nog geen algemeen bruikbaar toetsingskader om te bepalen wat, ten aanzien van planschade, onder normaal maatschappelijk risico kan worden verstaan.

8 Conclusie

uitzicht

De vermindering van uitzicht is significant voor de panden Ruysdaelkade 59-71 en Ruysdaelkade 107-115 op de eerste bouwlaag en in afnemende mate op de hogere bouwlagen. Op grond daarvan moet planschade worden verwacht.

privacy

De bouw van de planologisch grootst mogelijke garage en gebruik als bezoekersgarage kan leiden tot nieuwe publieksstromen direct langs de gevel (ramen) van de panden aan de Ruysdaelkade. Dat leidt tot een vermindering van de beleving van privacy en daarom tot planschade.

Enige nuance is dat sprake is van een centrumstedelijke situatie. De Pijp geniet grote bekendheid en populariteit, zodat ook nu publiek langs de gevels van de panden aan de Ruysdaelkade loopt. Een indicatie dat reeds nu een beperking in de privacy wordt ervaren, is dat de gordijnen voor de meeste van de ramen van souterrains en de begane grondverdiepingen overwegend gesloten zijn.

bezonning

Het resultaat van de bezonningsstudie is dat het effect op de bezonning dermate gering is dat daaruit niet of nauwelijks een verslechtering van de planologische situatie volgt.

toename van hinder door verkeer

De grootste toename in absolute zin is te zien op de Hobbemakade, waar de etmaalintensiteit toeneemt van 6.200 motorvoertuigen naar 6.450 motorvoertuigen ten gevolge van het project. De toename is 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en is dermate gering dat geen sprake is van significant planologisch nadeel dat leidt tot planschade.

De grootste toename van verkeer in relatieve zin vindt plaats op de Ruysdaelkade, waar de etmaalintensiteit toeneemt met 150 motorvoertuigen ten gevolge van het project. Het verschil is in verhouding groot, maar het aantal motorvoertuigen blijft gering. Uit de toename van de verkeersintensiteit volgt op zichzelf geen significant planologisch nadeel, maar er is op de Ruysdaelkade tussen de Eerste Jacob van Campenstraat en de Quellijnstraat wel sprake van een significante toename van geluidhinder (7 dB) ten gevolge van het project. Dit is een nadelig planologisch effect dat leidt tot planschade.

De toename in van verkeerintensiteiten hebben voor het overige een zodanig geringe omvang dat de verkeersafwikkeling er niet door verslechtert.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn op alle wegvakken verwaarloosbaar en leiden daarom niet tot planschade.

geur- en geluidhinder in- en uitritten

Desgevraagd heeft ingenieursbureau Royal GaskoningDHV op 24 augustus 2012 aangegeven dat het schuiven van de in- en uitritten geen noemenswaardig effect heeft op geluid en luchtkwaliteit. Daaruit volgt dat de in- en uitritten ten opzichte de gevolgen van de toename van verkeer geen zelfstandige negatieve effecten op de geluid- en luchtkwaliteitsituatie hebben. De positie van de in- en uitritten geven daarom voor wat betreft de geluidhinder en luchtkwaliteit geen aanleiding planschade te verwachten.

geurhinder ventilatievoorzieningen

Uit het onderzoek blijkt dat geen nadelig geureffect op de gevels van de woningen ontstaat, zodat op grond daarvan geen planschade te verwachten is.

visuele hinder in- en uitritten en ventilatievoorzieningen

Zowel de ventilatievoorzieningen als de in- en uitritten kunnen, afhankelijk van de wijze van uitvoeren, wel visuele hinder veroorzaken. Omdat de uitvoering niet wordt geregeld in het bestemmingsplan moet in deze risicoanalyse van visuele hinder worden uitgegaan en daardoor van enige planschade.

voorzienbaarheid

Voor eigenaren van panden waar sprake is van planologisch nadeel, die na september 2007 het onroerend goed hebben verworven geldt dat de ontwikkeling van de Boerenweteringgarage voorzienbaar is geweest, zodat zij geen recht hebben op vergoeding van planschade.

normaal maatschappelijk risico

Een waardedaling gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade blijft wegens het normale maatschappelijke risico voor rekening van de aanvrager. Over de vraag of en in welk geval een hoger percentage voor rekening van de aanvrager blijft moet jurisprudentie zich nog ontwikkelen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande hoofdstukken is het risico significant dat het nieuwe bestemmingsplan leidt tot planschade die voor tegemoetkoming in aanmerking komt. In bijlage 2 is een indicatieve berekening van de mogelijke planschade opgenomen.

Bijlage 1: schaduwstudie

Schaduwstudie Boerenweteringgarage Ruysdaelkade Amsterdam

16 november 2012

Inleiding en uitgangspunten

Doel

Deze bezonningsstudie is uitgevoerd in het kader van een risicoanalyse planschade. Een risico analyse planschade is bedoeld om vast te stellen of er voor enig object in de omgeving van een nieuw bouw- of bestemmingsplan planschade aan de orde kan zijn omdat een planologisch slechtere situatie ontstaat.

De eerste stap in de risicoanalyse planschade bestaat uit het analyseren en beschrijven van de verschillen tussen de huidige planologische regeling(en) en het gewenste bouwplan dat mogelijk moet worden gemaakt met de te doorlopen planologische procedure. Deze bezonningsstudie heeft daarom tot doel inzichtelijk te maken of het nieuwe bestemmingsplan veranderingen veroorzaakt voor wat betreft de schaduwwerking op de bestaande panden in de omgeving.

Werkwijze

De schaduwstudie is tot stand gekomen door middel van een computersimulatie. Het computerprogramma voorziet in de verschillende zonstanden die gedurende het jaar en gedurende de dag aan de orde zijn. Door de gebouwen in de juiste coördinaten te plaatsen is het mogelijk een waarheidsgetrouwe weergave te geven van de bezonning en bijbehorende schaduwwerking op verschillende tijdstippen van een jaar en op een dag. Op 21 december staat de zon het laagst en is de dag het kortst. De zon staat dan boven de zuidelijke keerkring. Op 21 juni staat de zon boven de noordelijke keerkring, hierdoor worden lange dagen en hoge zonnestanden bereikt. Ook draait de zon dan ver door; in de avond schijnt de zon zelfs vanuit noordwestelijke richting. De zonstand is op 21 maart en 21 september ongeveer gelijk en dus worden dezelfde schaduweffecten bereikt. Op die data staat de zon boven de evenaar.

Wij hebben een lengtegraad van $4^{\circ}58''$ en een breedtegraad van $52^{\circ}21''$ aangehouden. De gehanteerde tijdzone (Greenwich Mean Time) offset is GMT=+1 in december en maart en GMT=+2 in juni (zomertijd).

Uitgangspunten bestaande situatie

Bij een risicoanalyse planschade wordt rekening gehouden met de maximale mogelijkheden die het geldende planologische regime biedt. Of deze mogelijkheden daadwerkelijk zijn benut wordt buiten beschouwing gelaten. Voor de bezonningsstudie is daarom uitgegaan van de maximale bouw mogelijkheden die worden geboden door de ter plaatse geldende bestemmingsplannen 'De Pijp 2005', 'Water in de Pijp', 'Museumkwartier en Valeriusbuurt'.

Uitgangspunten nieuwe situatie

Ten aanzien van de nieuwe planologische situatie wordt uitgegaan van de situatie zoals maximaal mogelijk zal zijn wanneer het nieuwe bestemmingsplan van kracht wordt.

Als nieuwe planologische situatie is uitgegaan van het in voorbereiding zijnde ontwerpbestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2012'. Dat wijkt af van het in inspraak gebrachte voorontwerp bestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2012' d.d. 29 mei 2012, doordat significante veranderingen in de bouw mogelijkheden van de bovengrondse bebouwing worden aangebracht. Het aantal entreehuisjes is afgenomen van 7 naar 2, de positie van die entreehuisjes is vastgelegd (namelijk alleen nog tegenover Ruysdaelkade 59-71 en Ruysdaelkade 107-115) en de omvang en situering van de noodtrappenhuizen is beperkt tot 1 meter hoogte en uitsluitend aan de zijde van de Ruysdaelkade.

De hoogte van de noodtrappenhuizen in het ontwerpbestemmingsplan is zo gering, dat daaruit geen schaduw effect kan volgen. Op de noodtrappenhuizen wordt in deze bezonningstudie dan ook niet ingegaan.

Analyse schaduwwerking door nieuwbouw op bestaande bebouwing

21 december

Tot 14.00 uur ontstaat door de entreehuisjes geen extra schaduw op de gevels van omliggende bebouwing. Na dat tijdstip zou weliswaar schaduw op de gevels van de Ruysdaelkade kunnen ontstaan, ware het niet dat deze gevels al in de schaduw zijn gekomen van de bebouwing aan de overzijde van de Hobbemakade. In de winter hebben de entreehuisjes dus geen effect op de bezonning van de gebouwen aan de Ruysdaelkade.

21 maart/september

Tot 16.00 uur ontstaat door de entreehuisjes geen extra schaduw. Na dat tijdstip zijn de gevels van de panden Ruysdaelkade 59-71 al in de schaduw gekomen van de bebouwing aan de overzijde van de Hobbemakade. Dat geldt ook voor de panden Ruysdaelkade 107-115, maar door de onbebouwde ruimte tussen Hobbemakade 53 en 54 is er om 18.00 uur een strook zon mogelijk die over de panden aan de Ruysdaelkade trekt. Het entreehuis tegenover Ruysdaelkade 107-115 kan, afhankelijk van de positie van het entreehuis, veroorzaken dat de bedoelde strook zon niet meer op de voorgevel van de begane grond komt te vallen. In de lente en herfst kan in de vroege avond één van de beide entreehuisjes dus een effect hebben op de bezonning van de gebouwen aan de Ruysdaelkade.

21 juni

Door de hoge zonnestand op 21 juni zijn er tot 18.00 uur geen effecten op de bezonning van de gevels aan de Ruysdaelkade. Op 20.00 uur ontstaat er op de begane grond wel extra schaduw. In de zomer leiden beide entreehuisjes in de avond tot extra schaduw op de gevel van de begane grond van de panden aan de Ruysdaelkade.

Bomen

Tegenover de panden Ruysdaelkade 59-71 staan drie bomen met een kruinhoogte van circa 4-7 meter en tegenover de panden Ruysdaelkade 107-115 ook twee. In de uitspraak van de ABRS op 25 april 2012, zaaknr. 201107256/1/A2 is in het kader van planschade het effect van schaduw door bestaande bomen erkend, met als kanttekening dat de invloed van de bomen op de zonlichttoetreding seizoensgebonden is.

Conclusie

In de winter wordt door de entreehuisjes geen extra schaduw veroorzaakt.

In de lente/herfst kan in de vroege avond een geringe afname van bezonning aan de orde zijn voor de begane grond van de panden aan de Ruysdaelkade 107-115. De aanwezigheid van bomen vermindert het effect niet, omdat zich nu tegenover de onbebouwde ruimte tussen Hobbemakade 53 en 54 geen bomen bevinden.

In de zomer leiden beide entreehuisjes in de avond vanaf 20.00 uur tot extra schaduw op de gevel van de begane grond van de panden aan de Ruysdaelkade, maar is het effect ter plaatse van de nummers 107-109 en 115 nihil wegens de aanwezigheid van bomen die tenminste even hoog zijn als het entreehuis en in de zomer in blad staan.

Het resultaat van de bezonningsstudie is dat het effect op de bezonning dermate gering is dat daaruit niet of nauwelijks een verslechtering van de planologische situatie volgt.

Inhoud

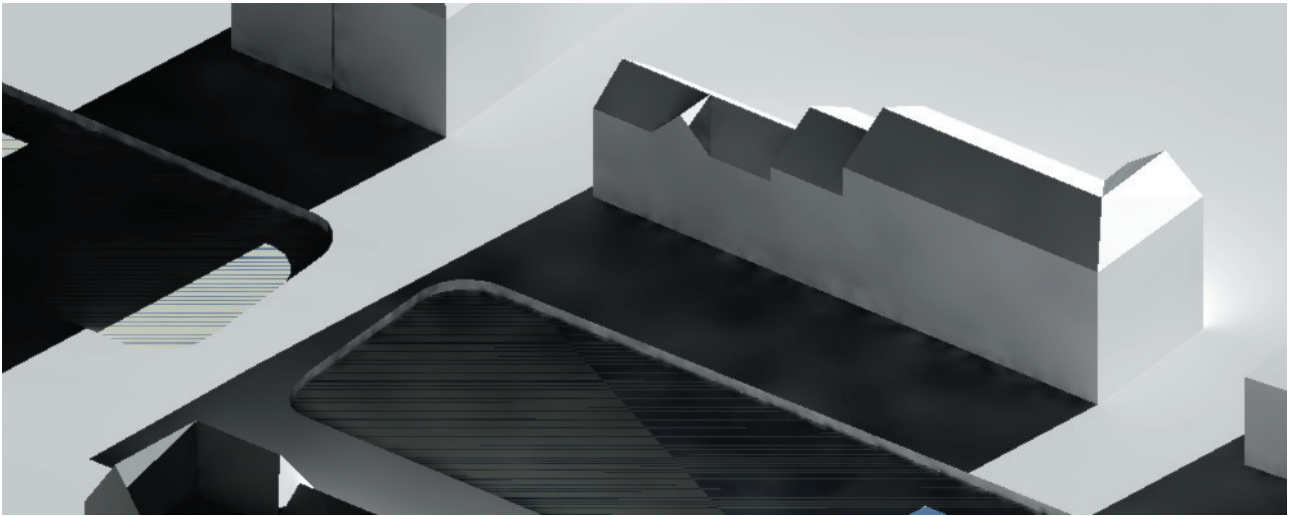
21 maart.....
8.00 uur.....
10.00 uur.....
12.00 uur.....
14.00 uur.....
16.00 uur.....
18.00 uur.....

21 juni.....
8.00 uur.....
10.00 uur.....
12.00 uur.....
14.00 uur.....
16.00 uur.....
18.00 uur.....
20.00 uur.....

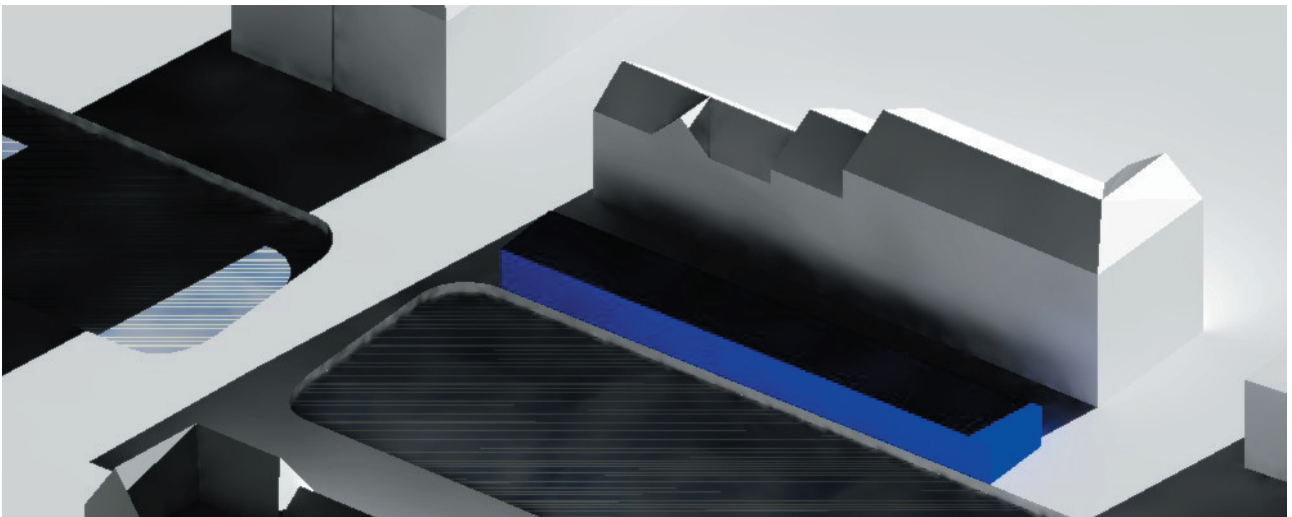
21 december.....
10.00 uur.....
12.00 uur.....
14.00 uur.....
16.00 uur.....

21 Maart
GMT=+1

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

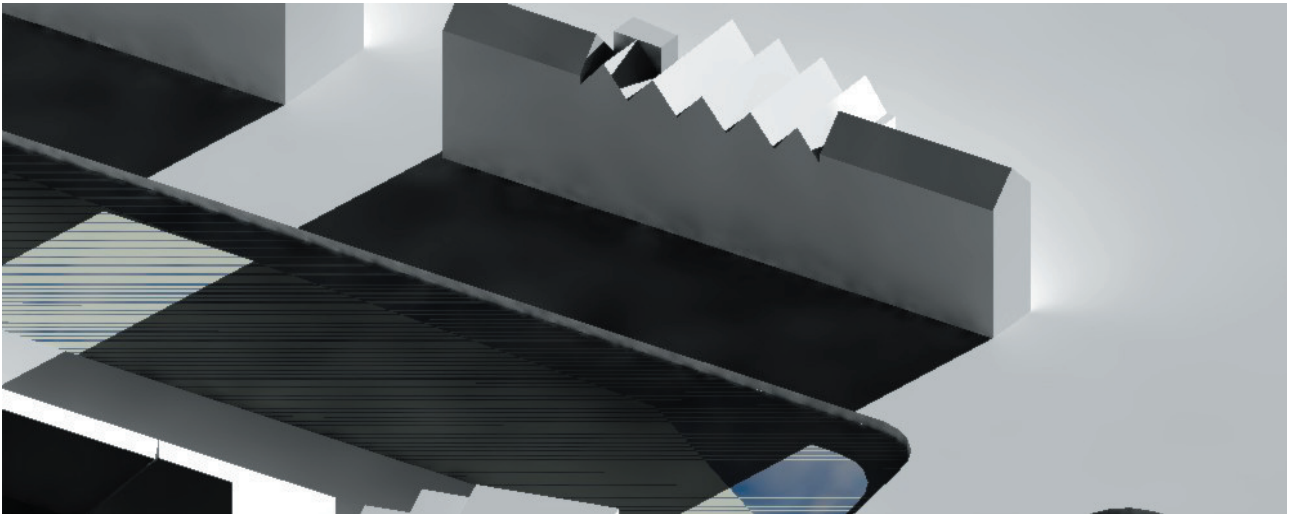


8.00 uur bestaande situatie

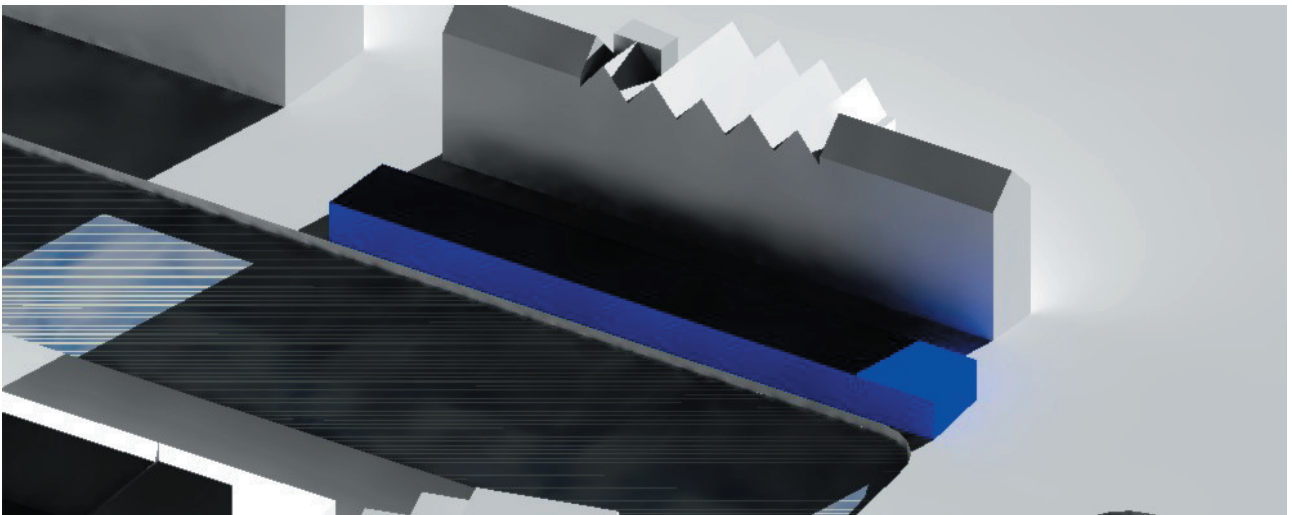


8.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

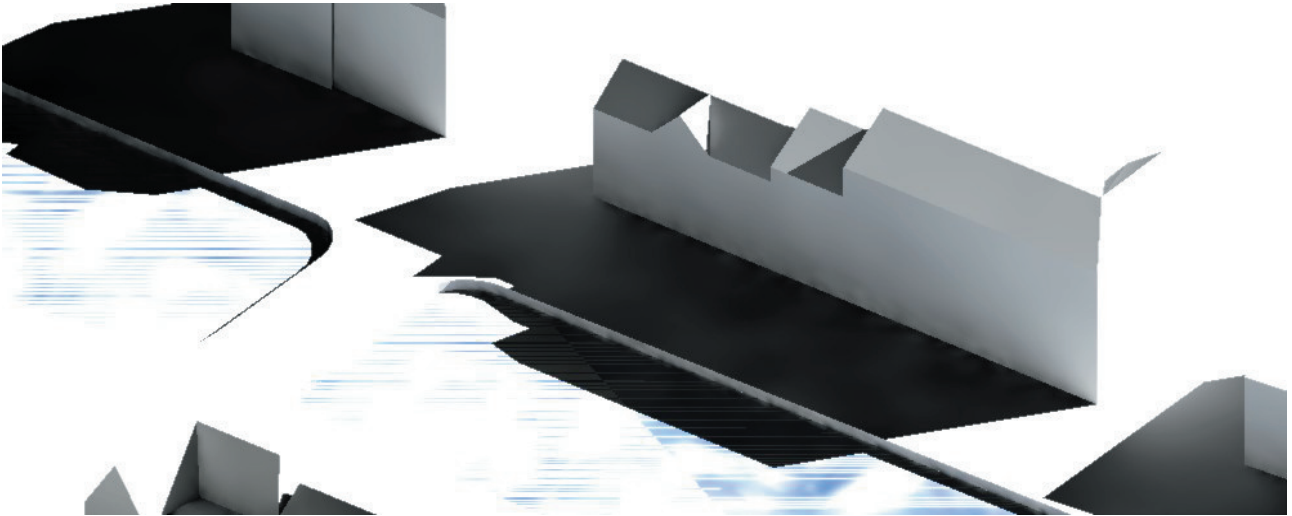


8.00 uur bestaande situatie

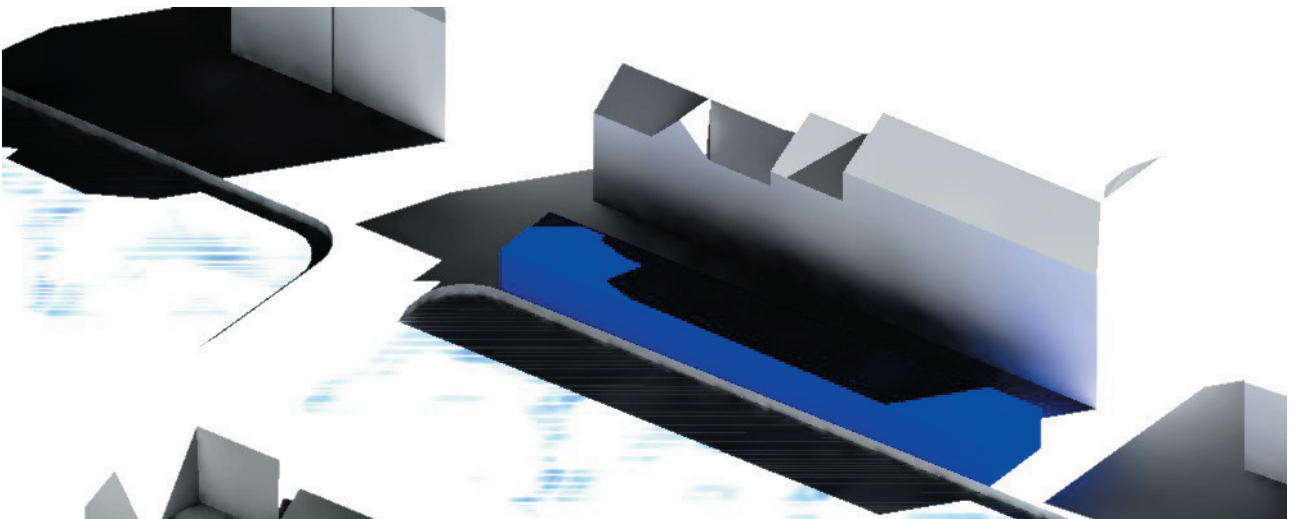


8.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

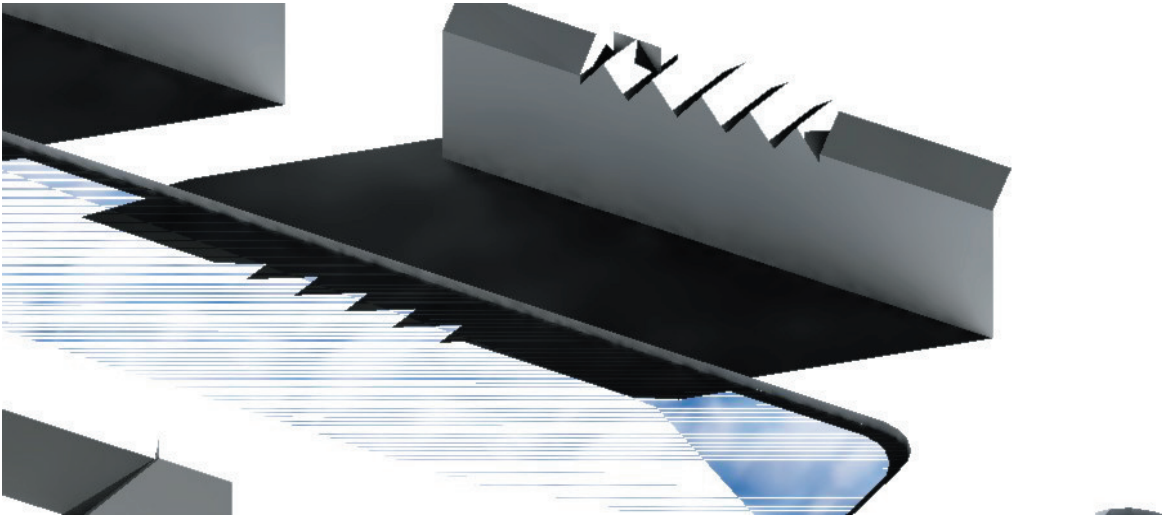


10.00 uur bestaande situatie

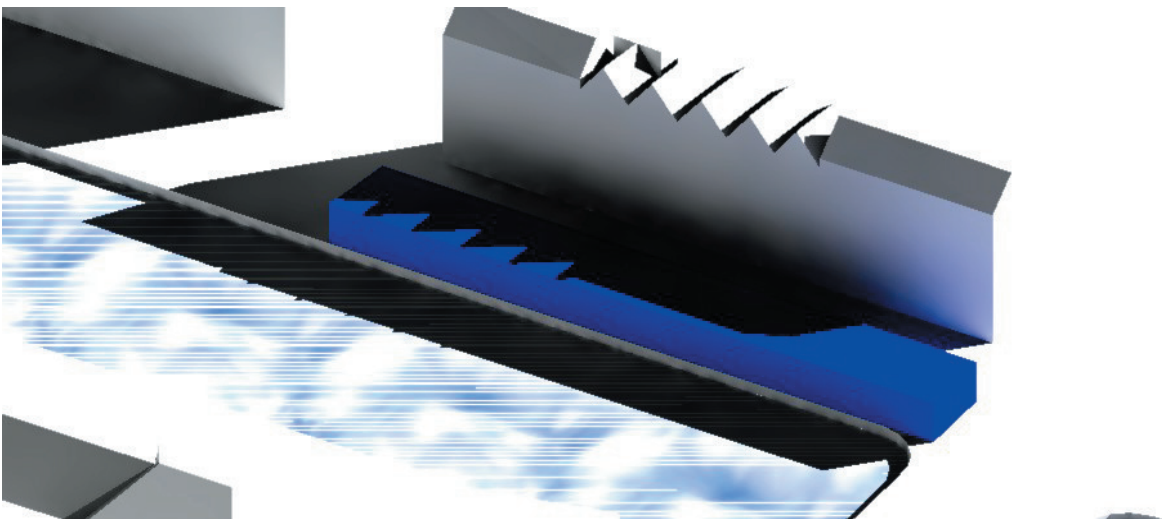


10.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

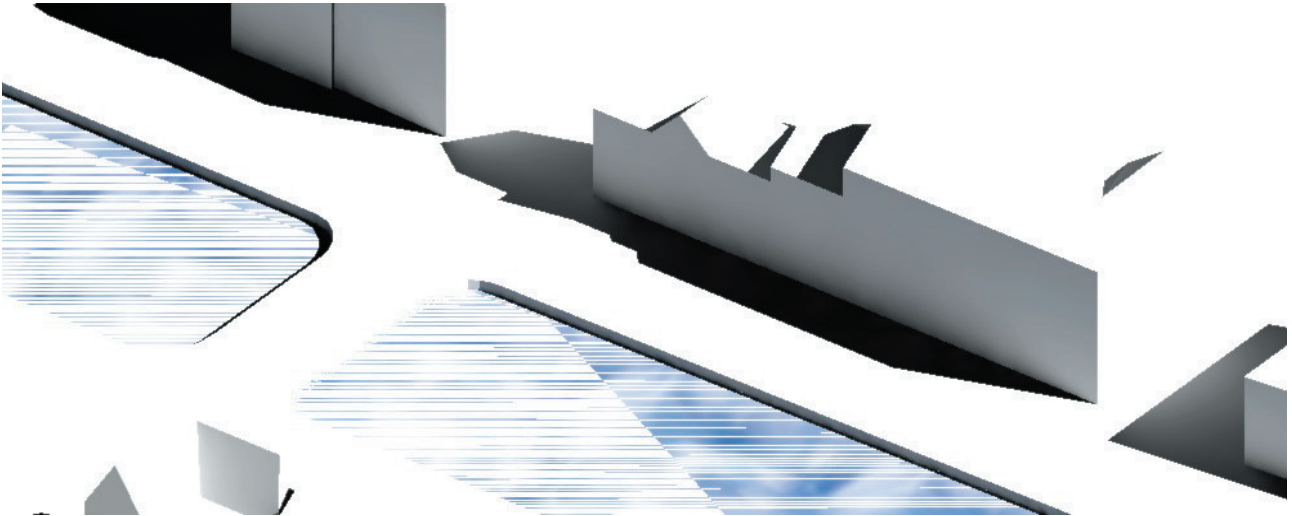


10.00 uur bestaande situatie

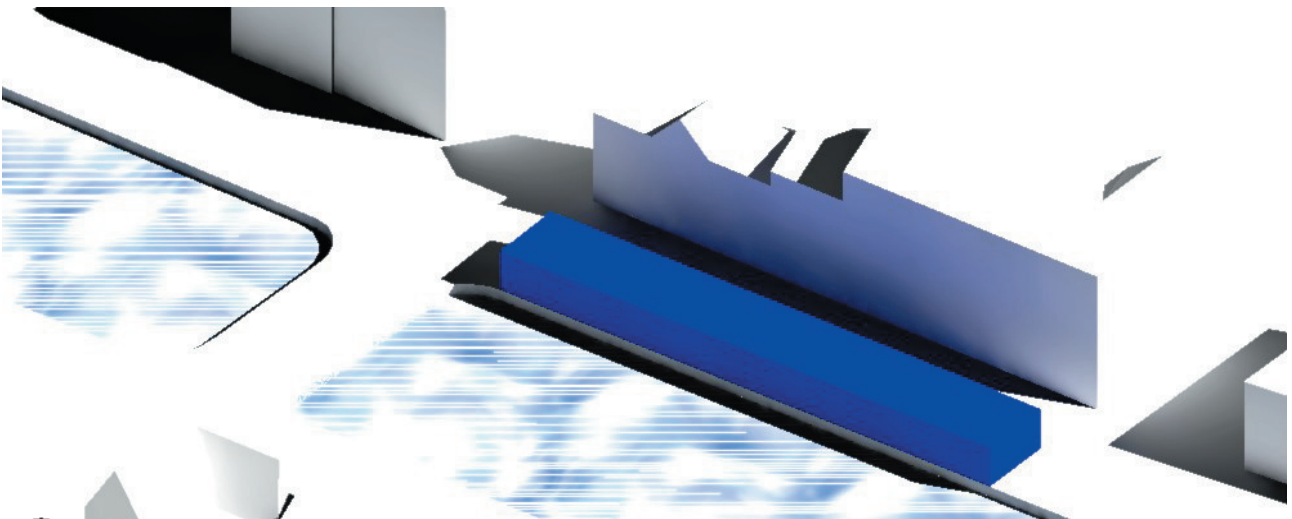


10.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

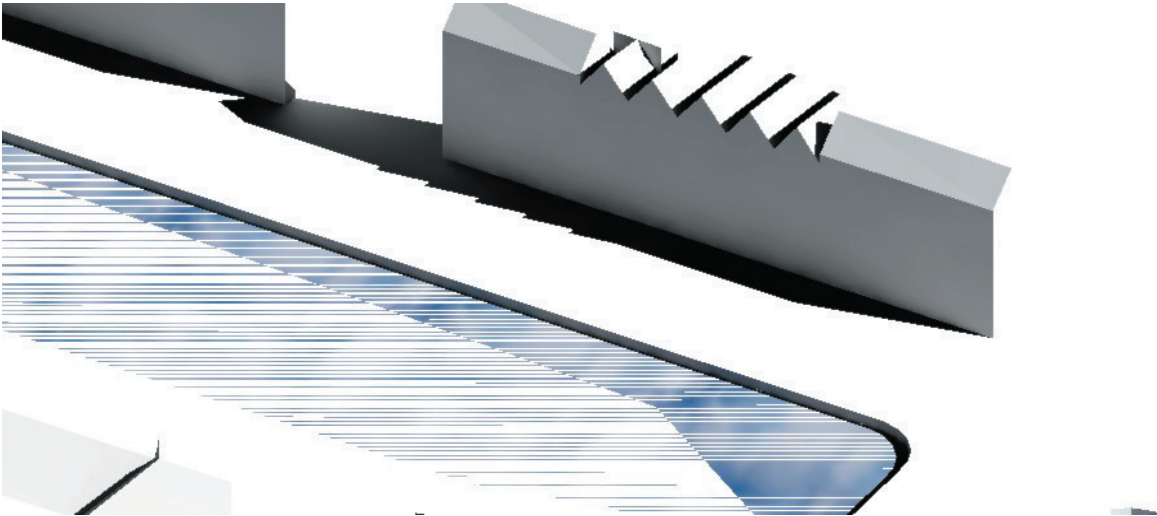


12.00 uur bestaande situatie

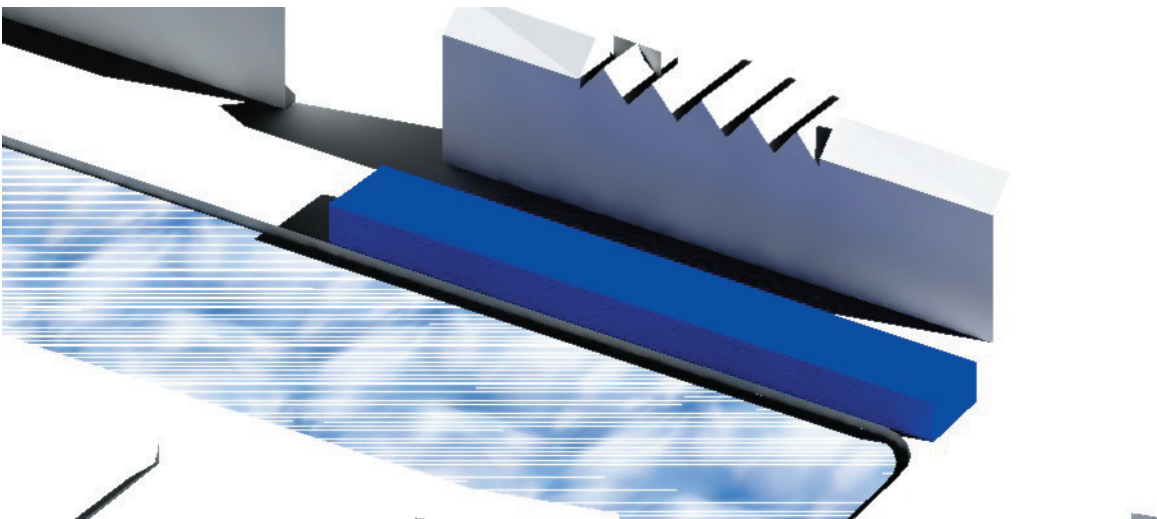


12.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

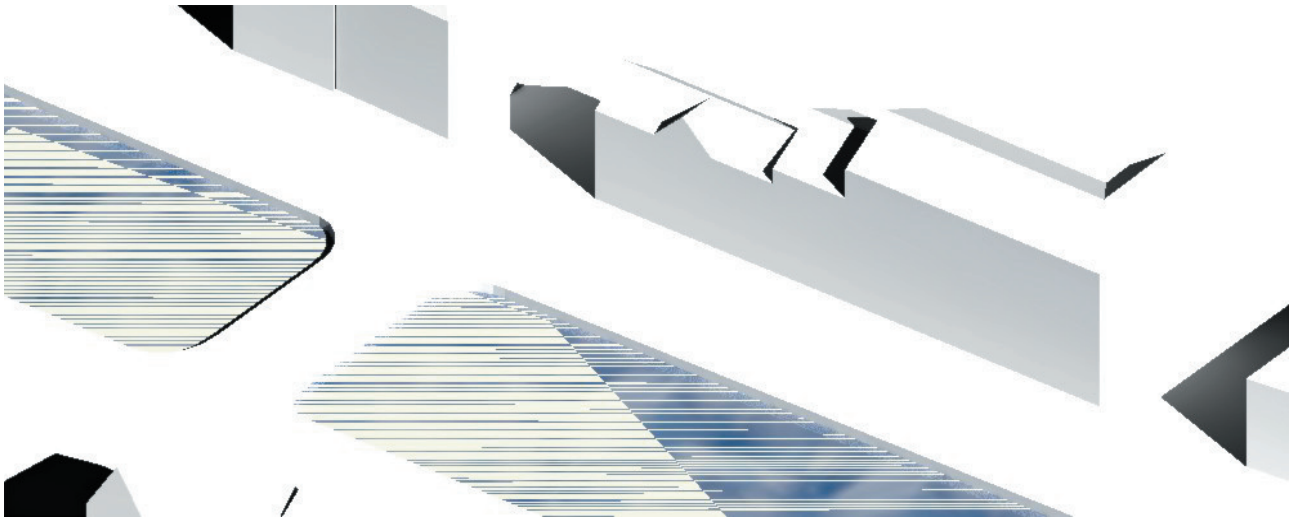


12.00 uur bestaande situatie

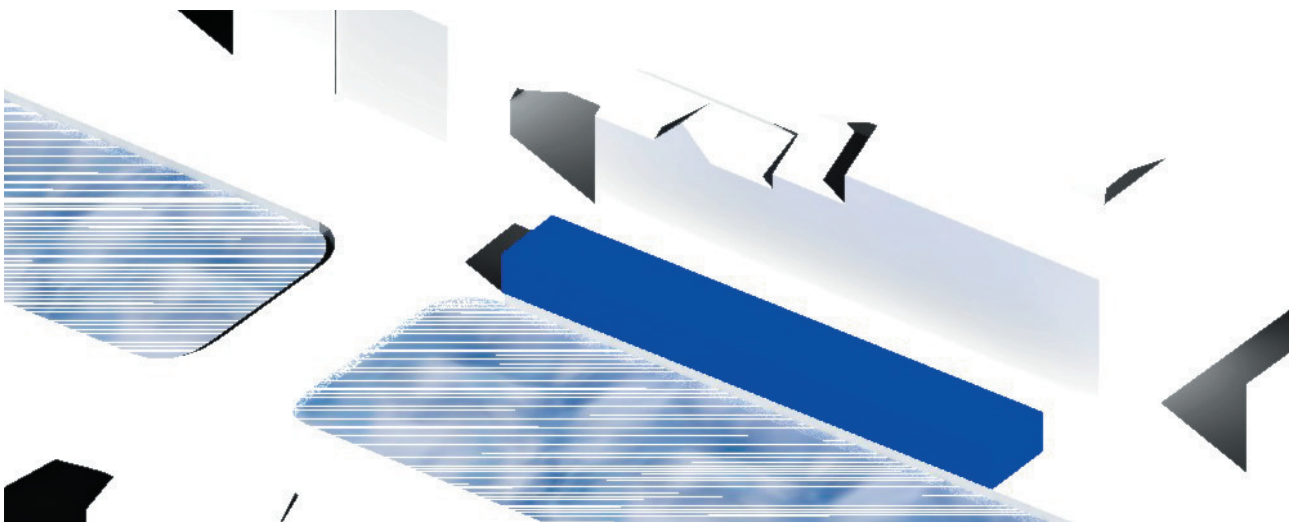


12.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

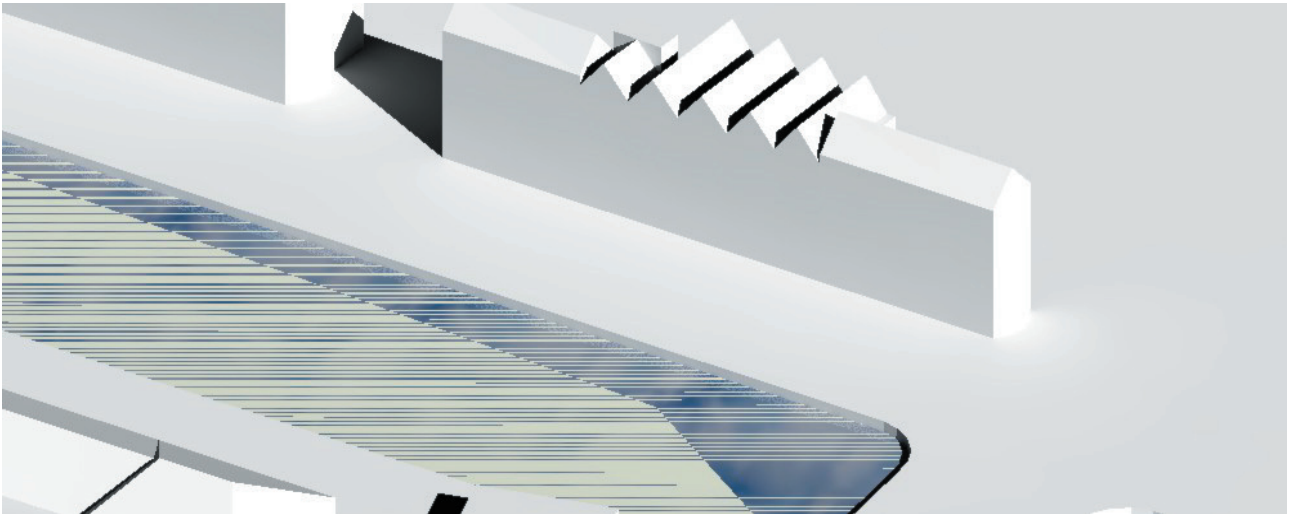


14.00 uur bestaande situatie

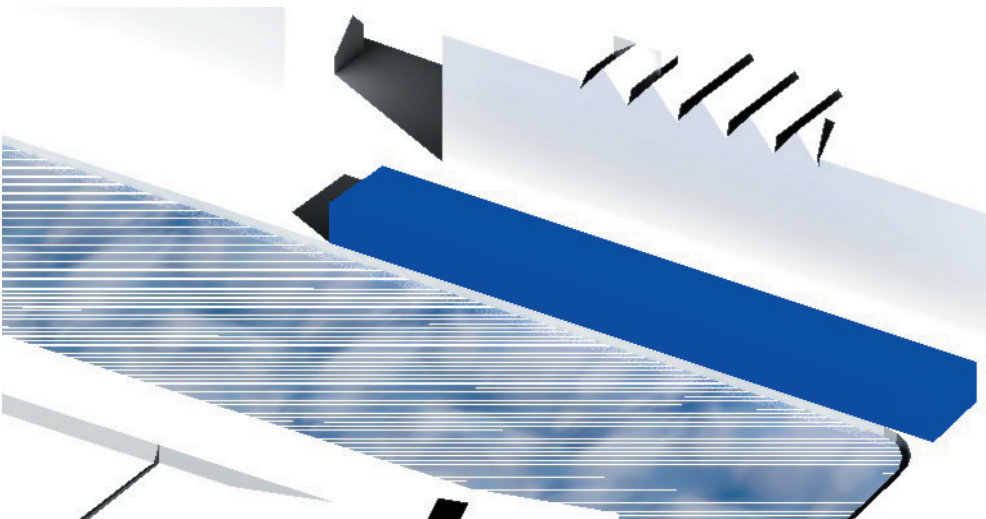


14.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

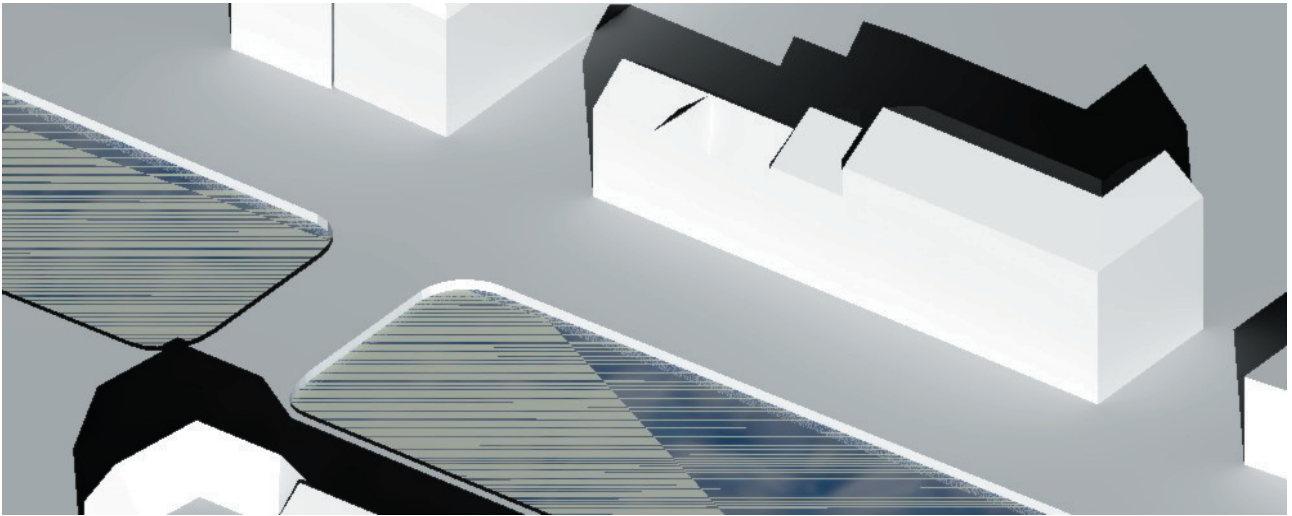


14.00 uur bestaande situatie

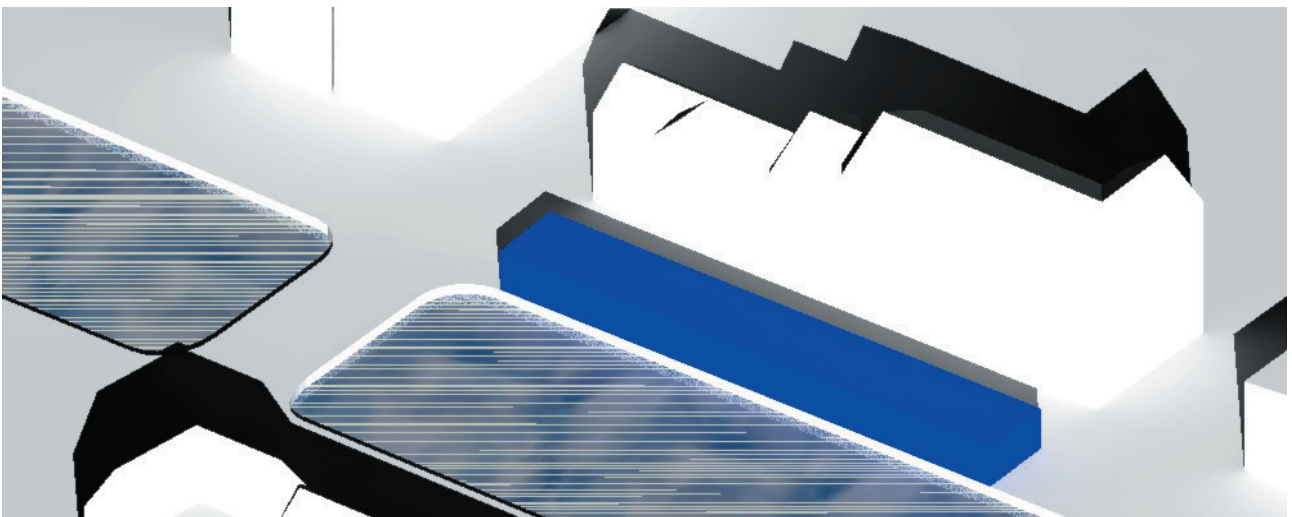


14.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

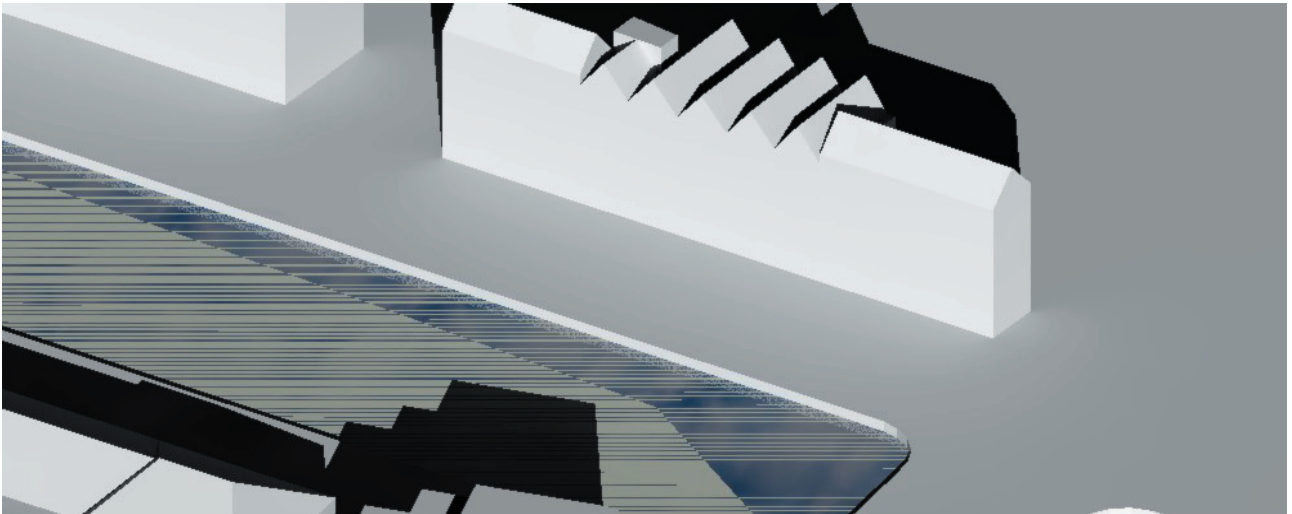


16.00 uur bestaande situatie

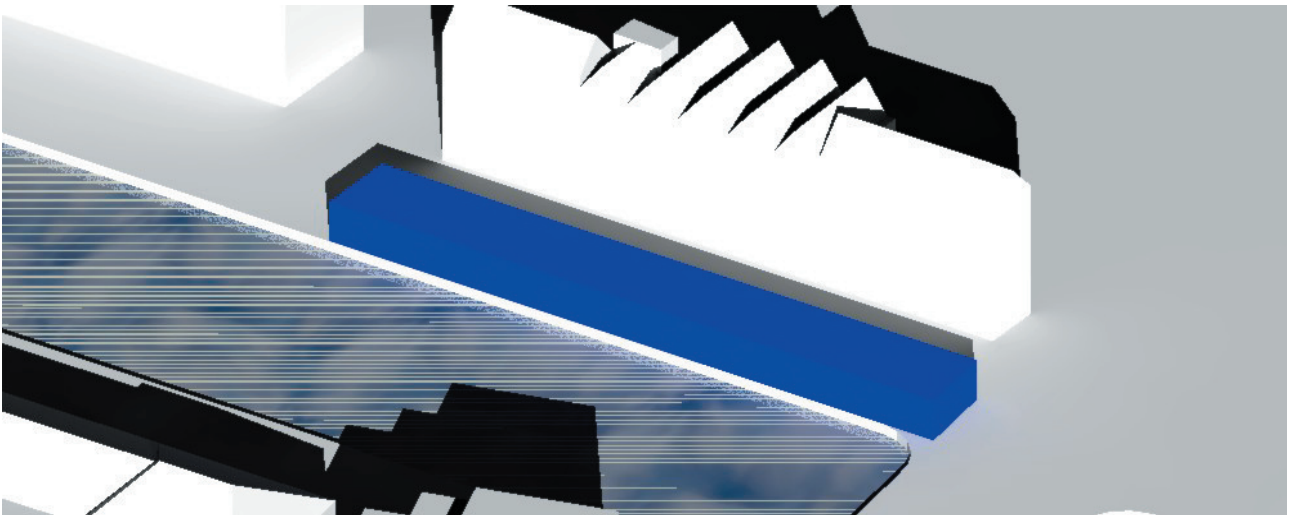


16.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

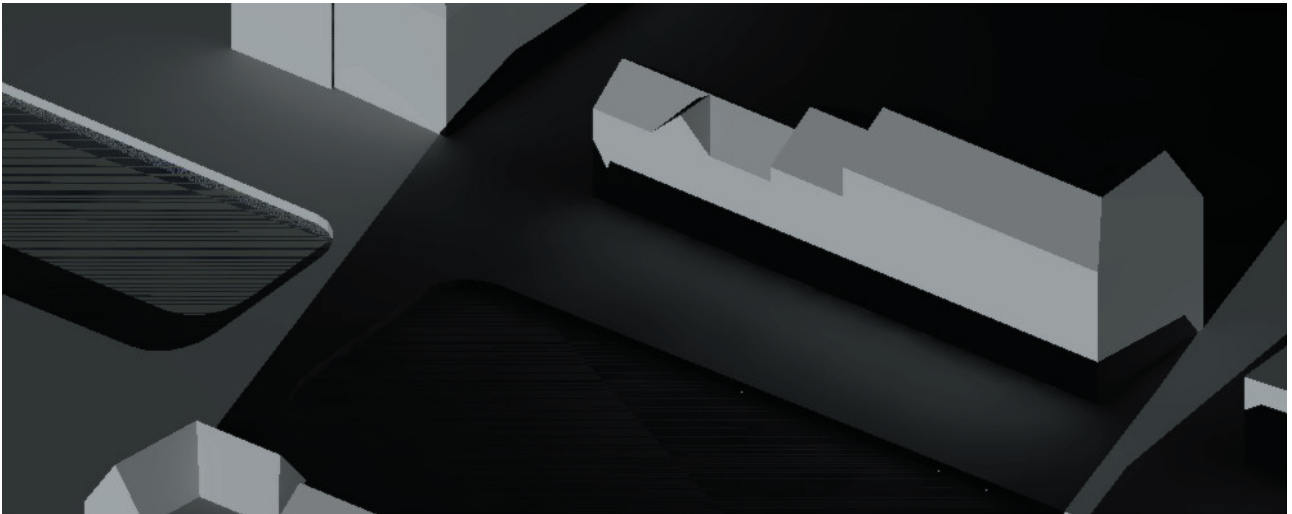


16.00 uur bestaande situatie

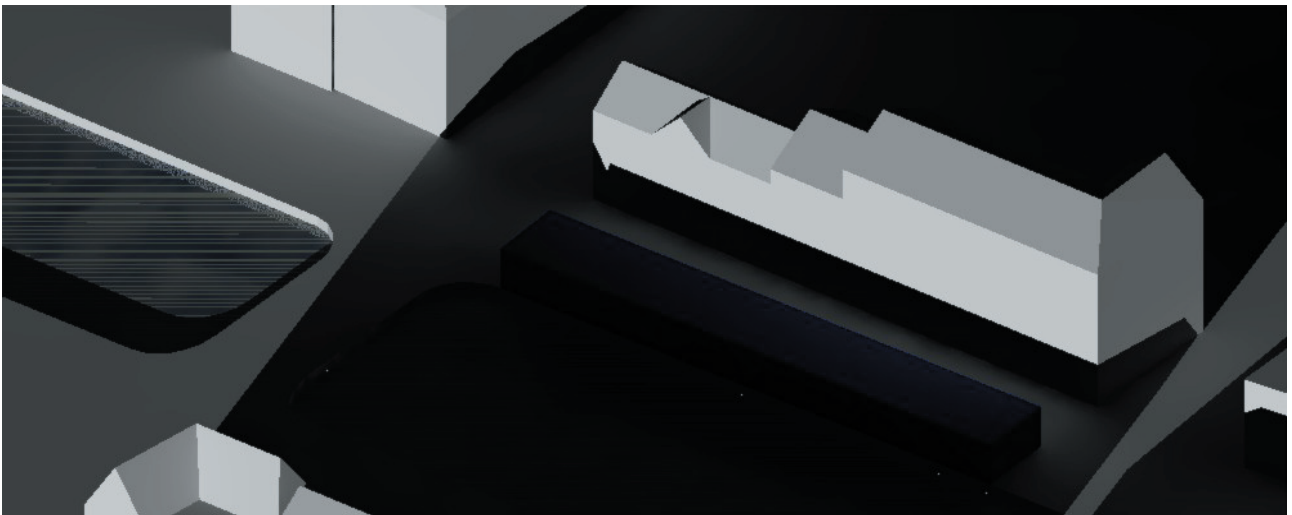


16.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

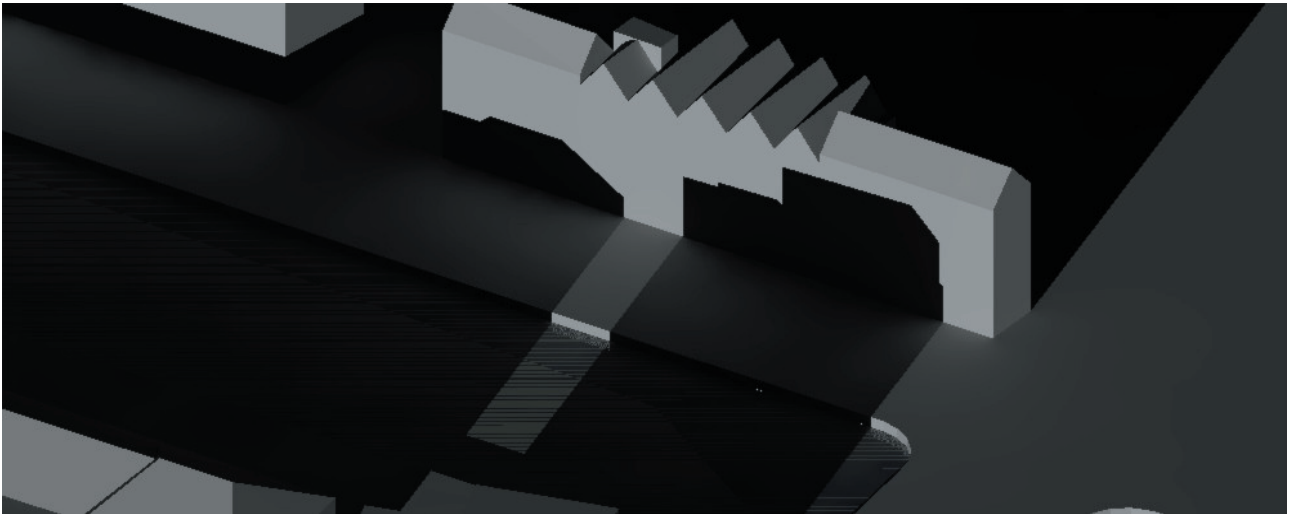


18.00 uur bestaande situatie

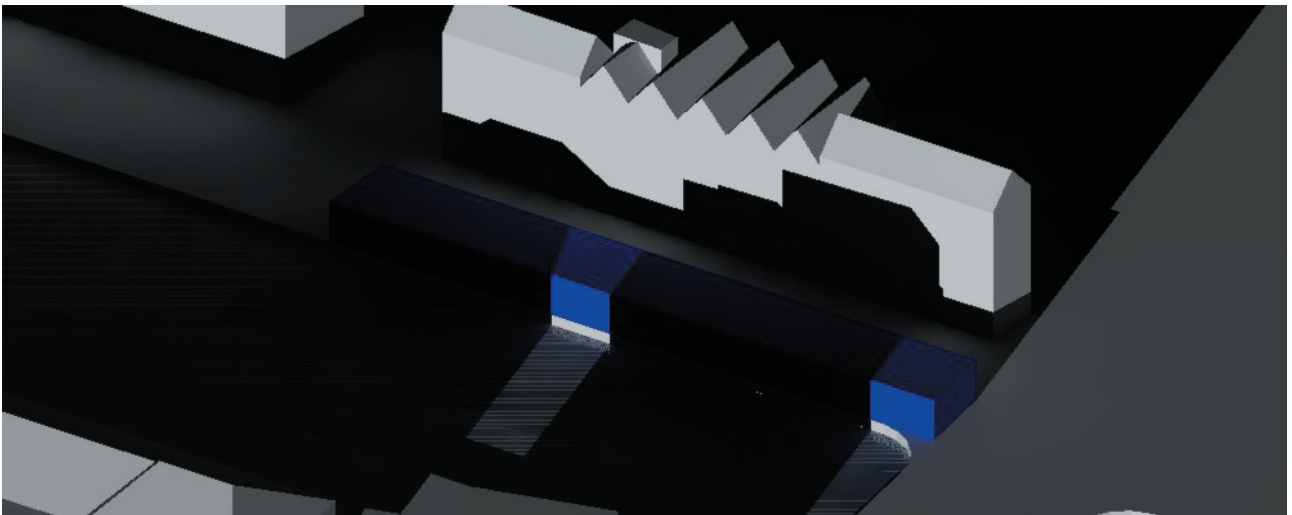


18.00 uur nieuwe situatie

21 maart
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat



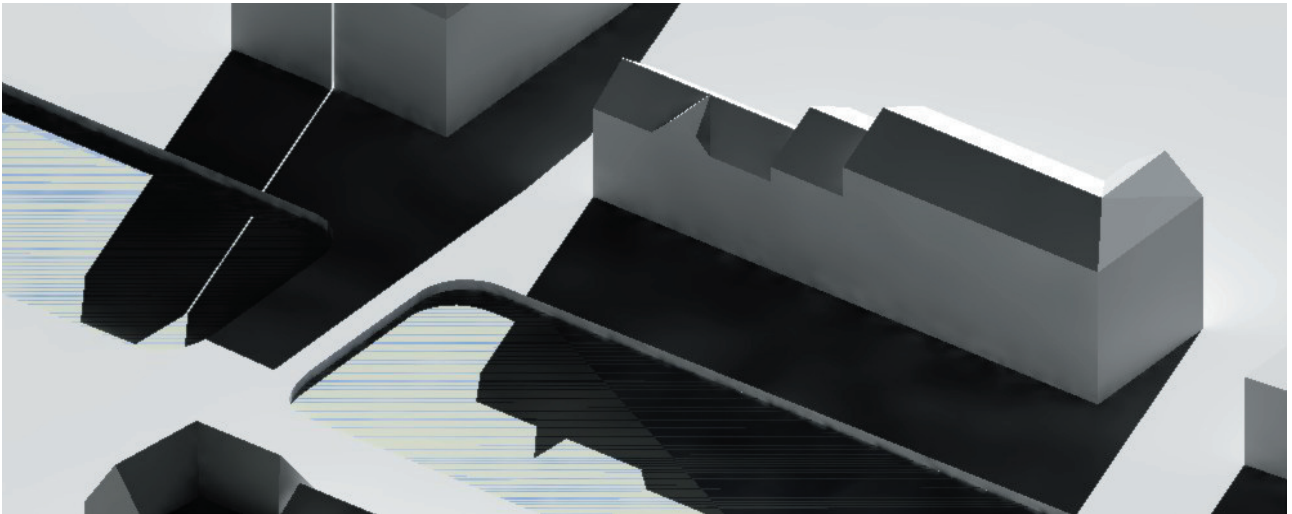
18.00 uur bestaande situatie



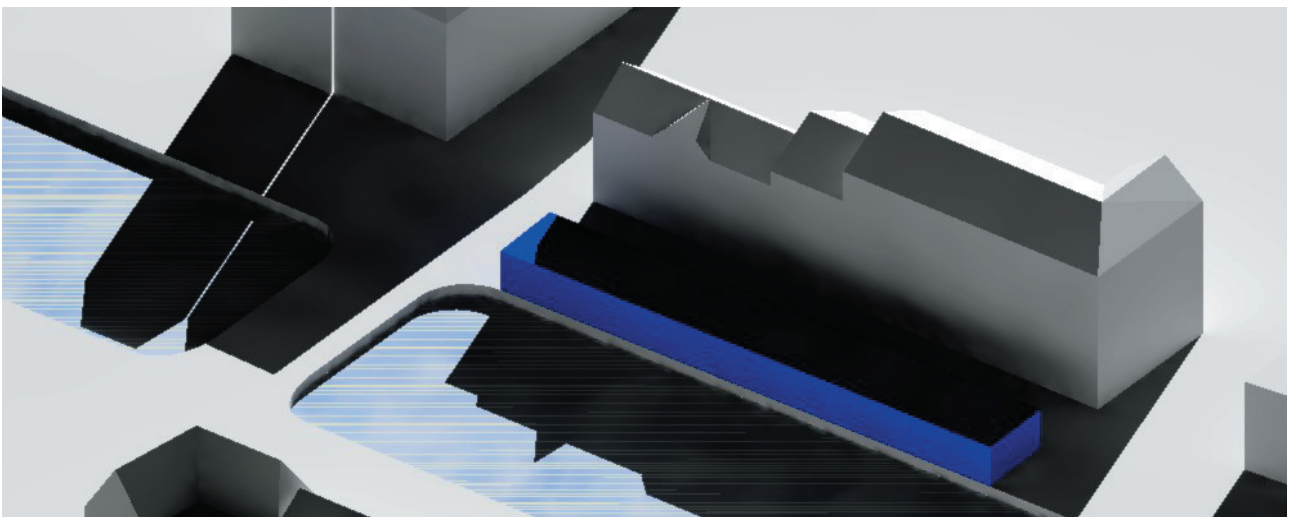
18.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
GMT=+2

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

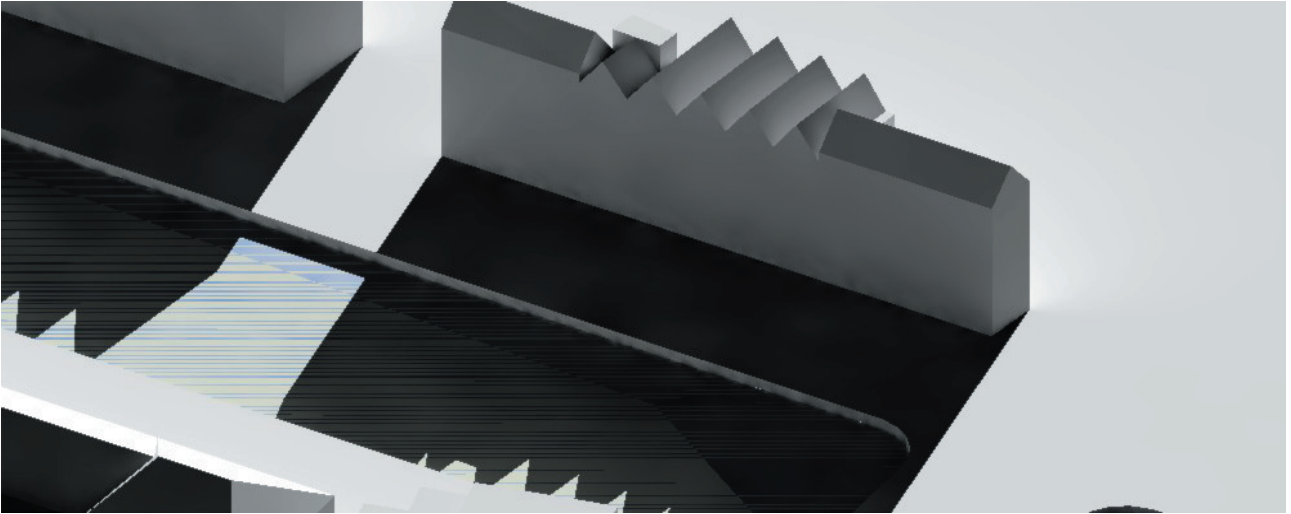


8.00 uur bestaande situatie

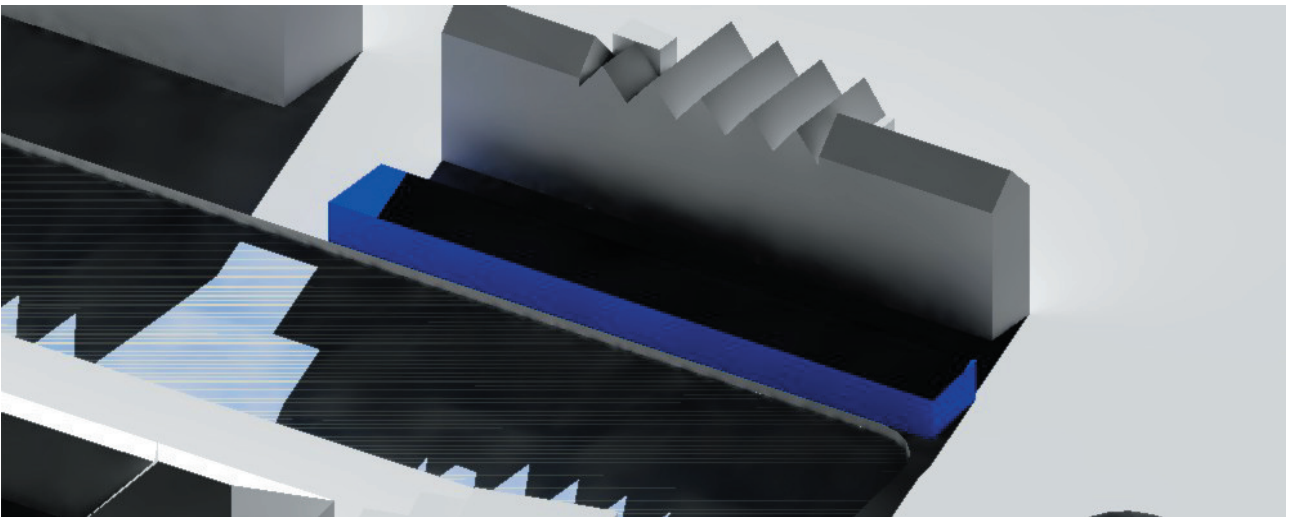


8.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

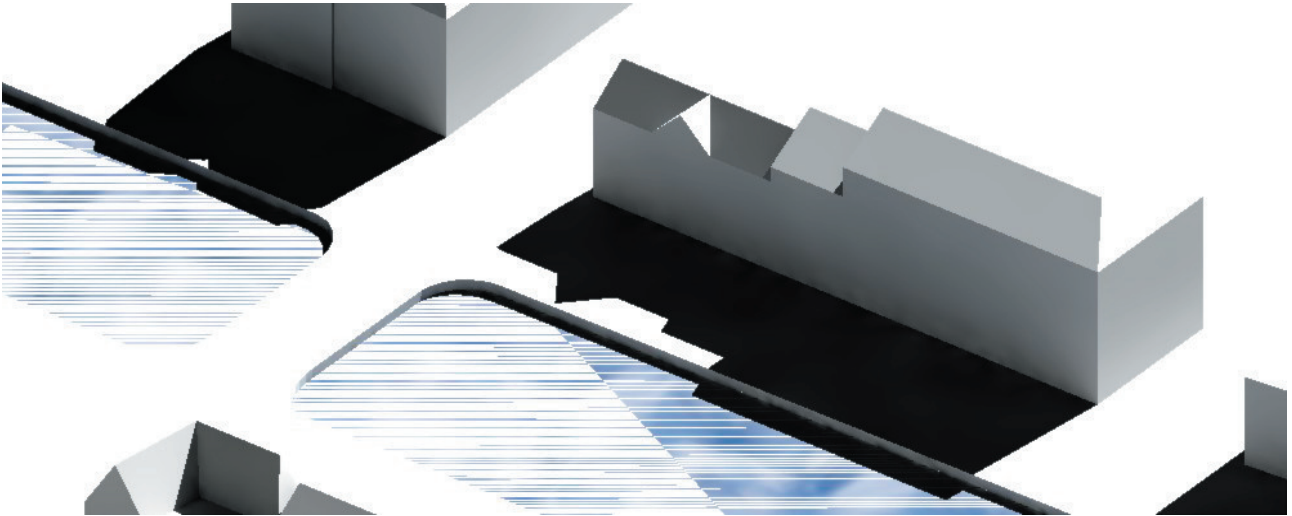


8.00 uur bestaande situatie

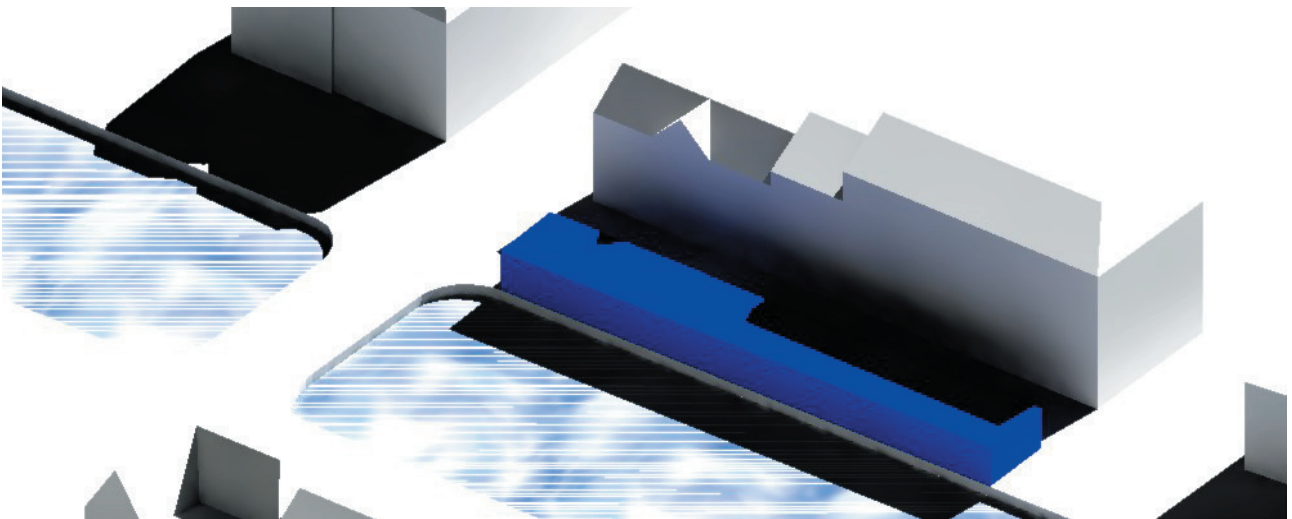


8.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

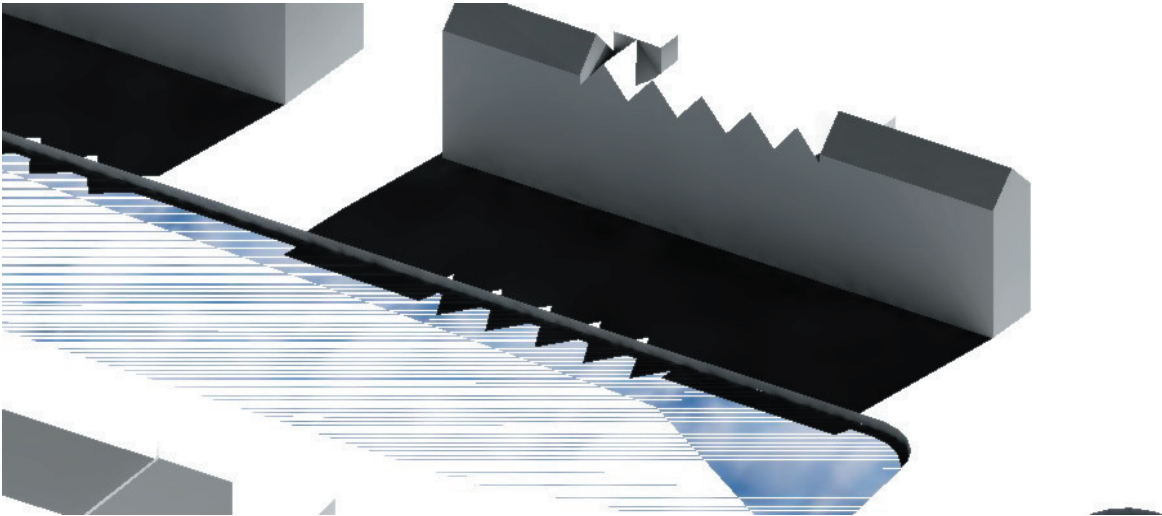


10.00 uur bestaande situatie

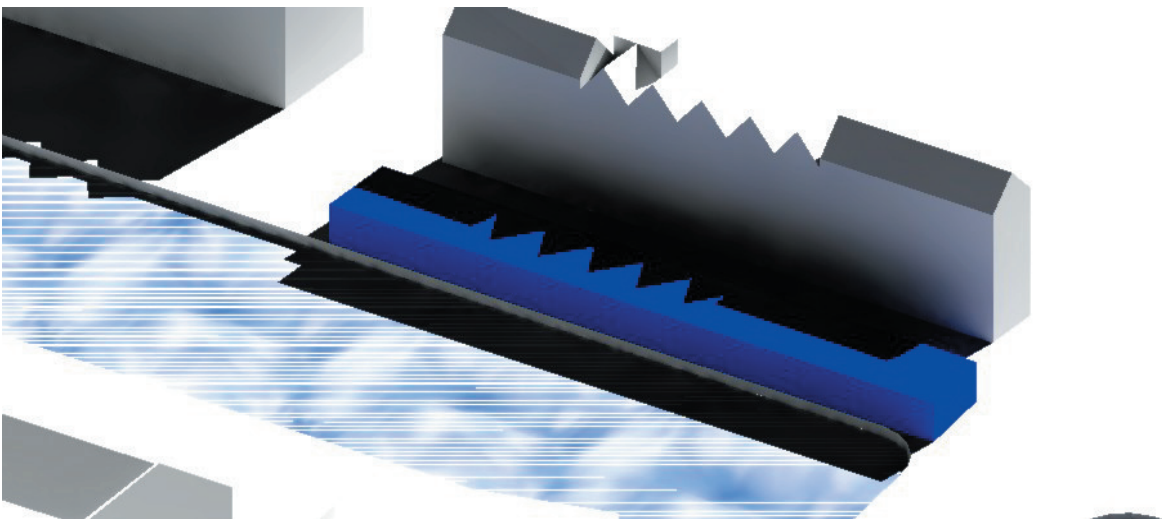


10.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

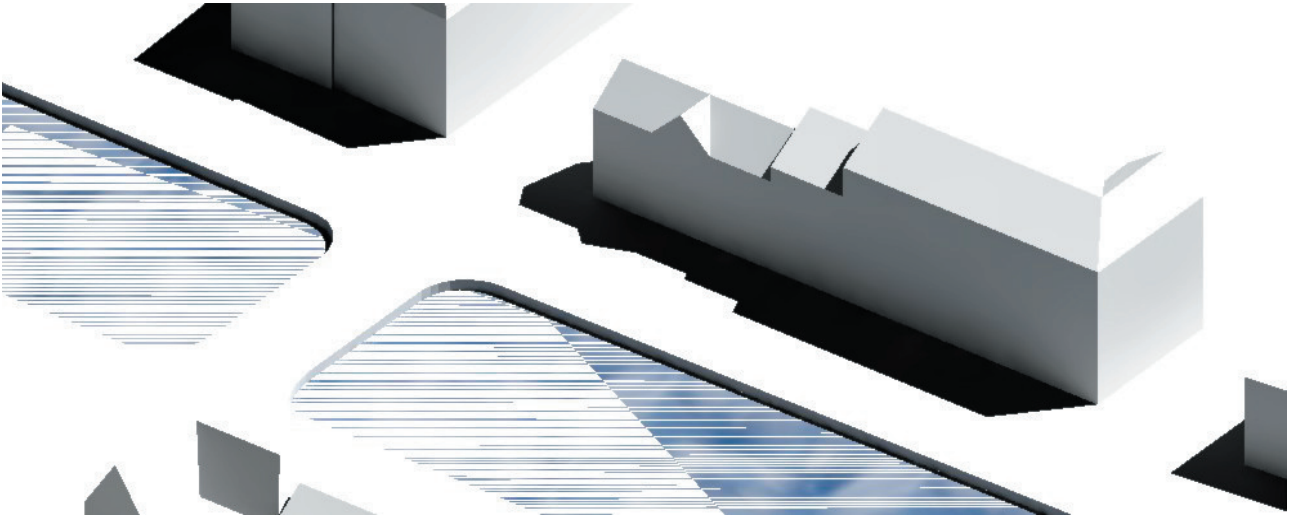


10.00 uur bestaande situatie

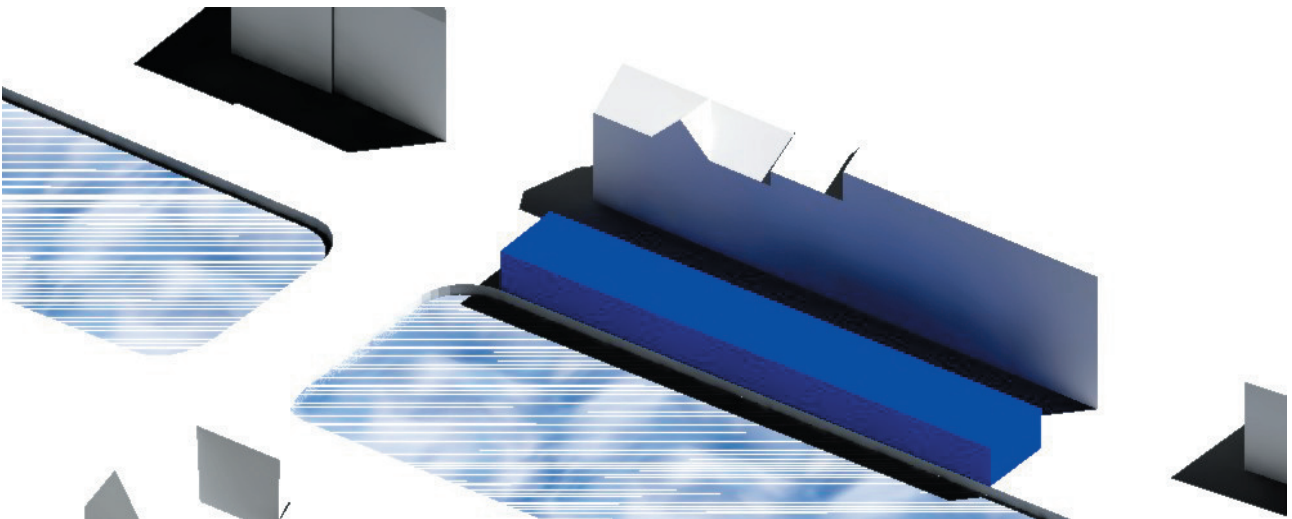


10.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

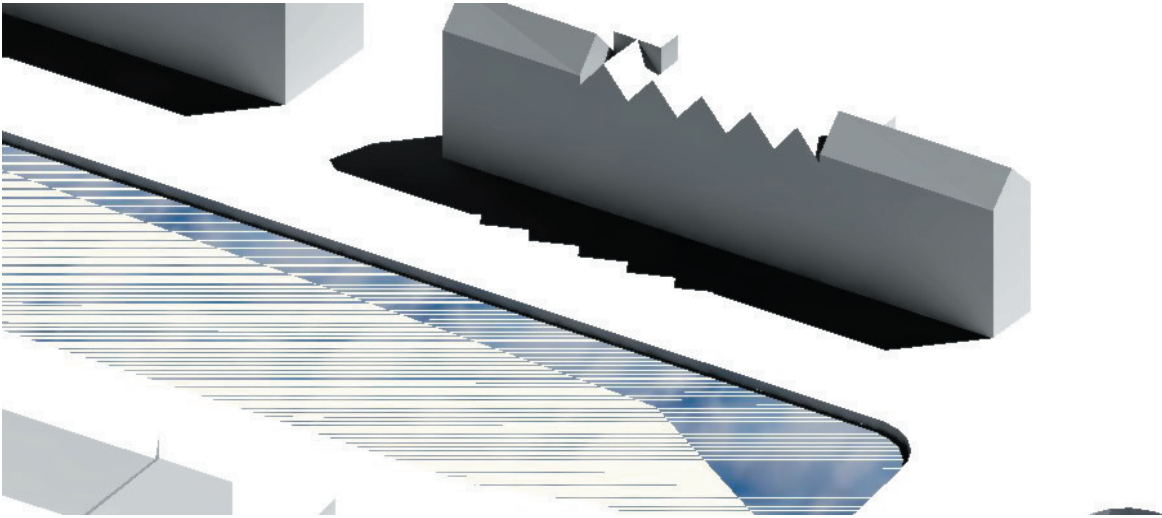


12.00 uur bestaande situatie

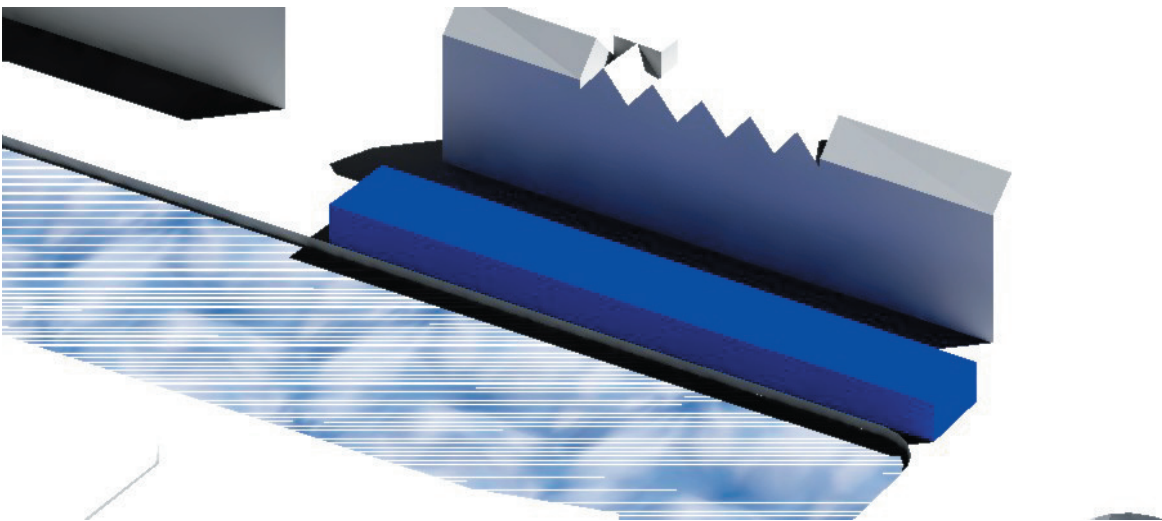


12.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

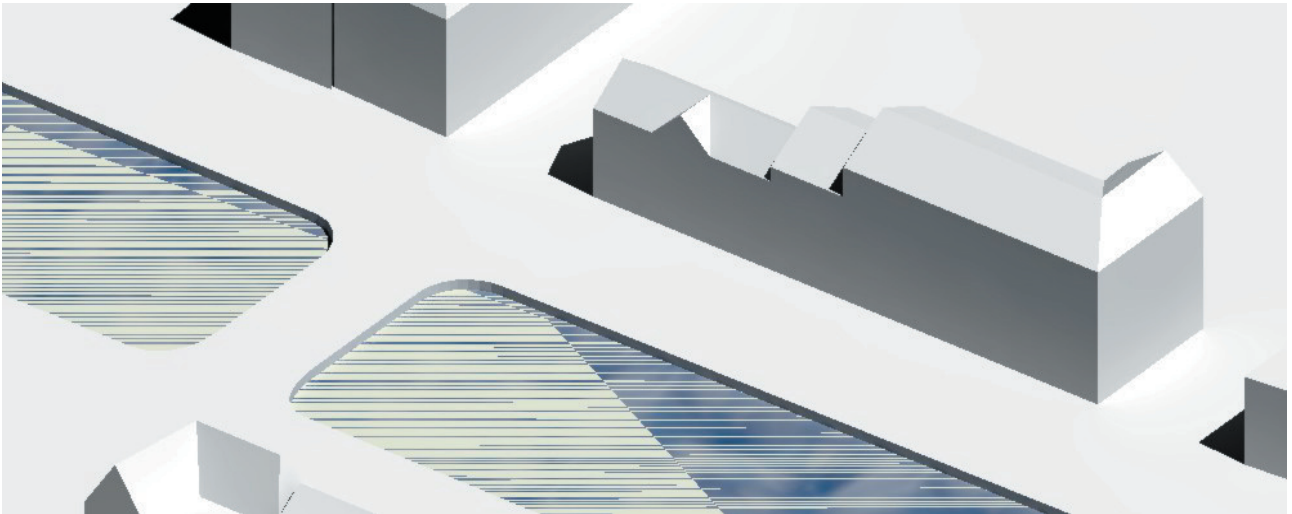


12.00 uur bestaande situatie

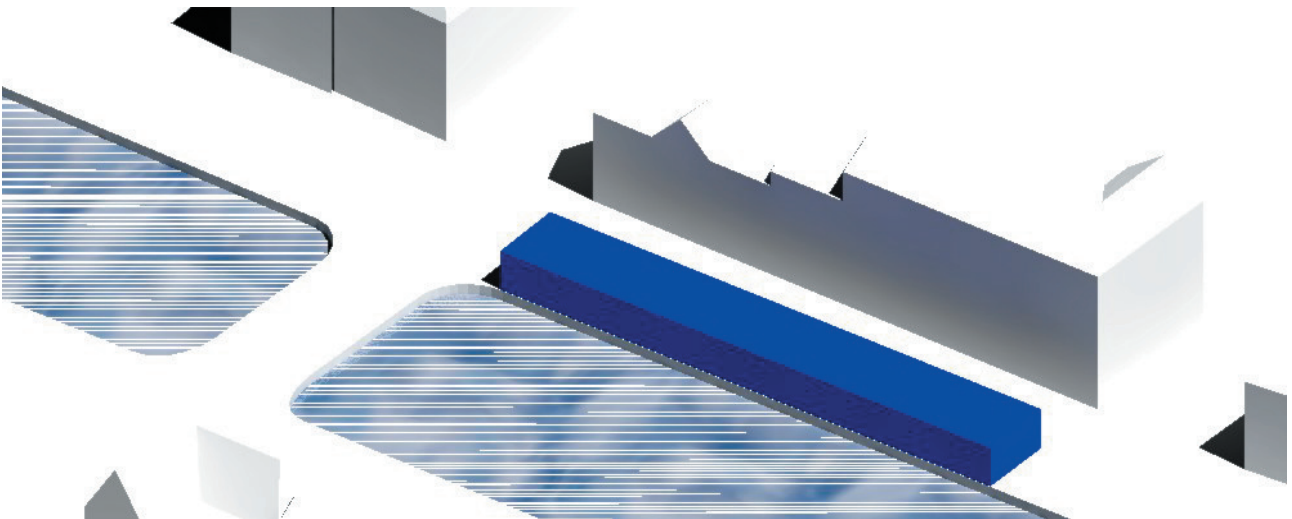


12.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

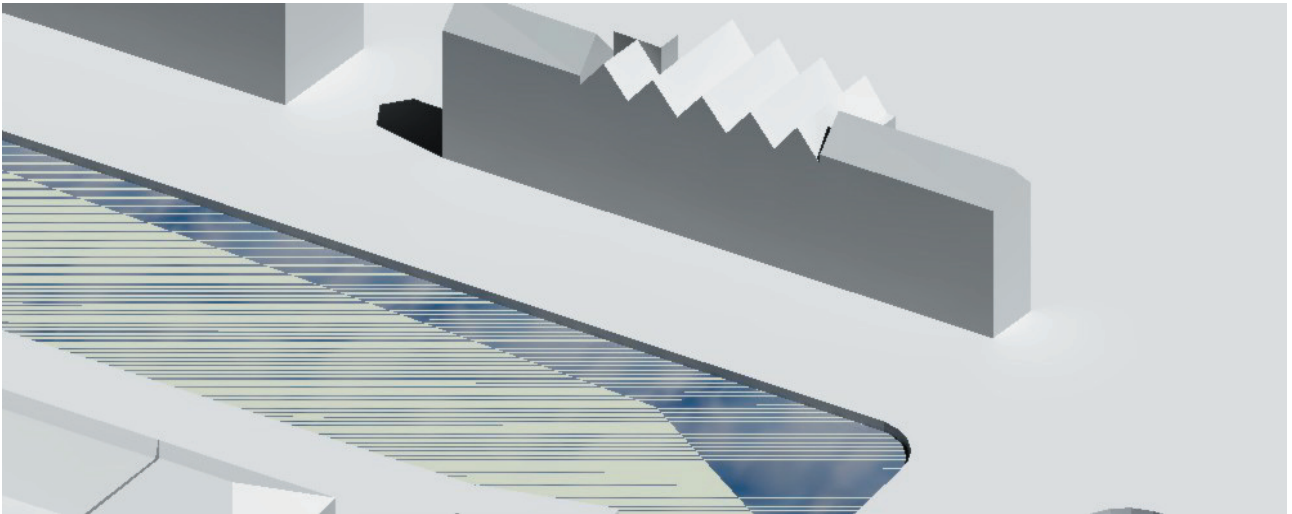


14.00 uur bestaande situatie

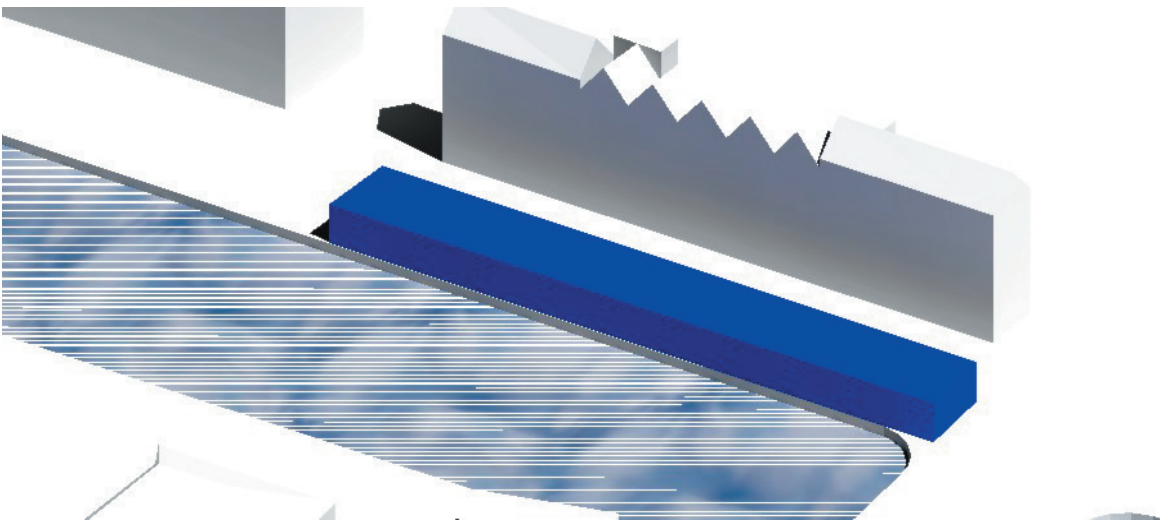


14.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

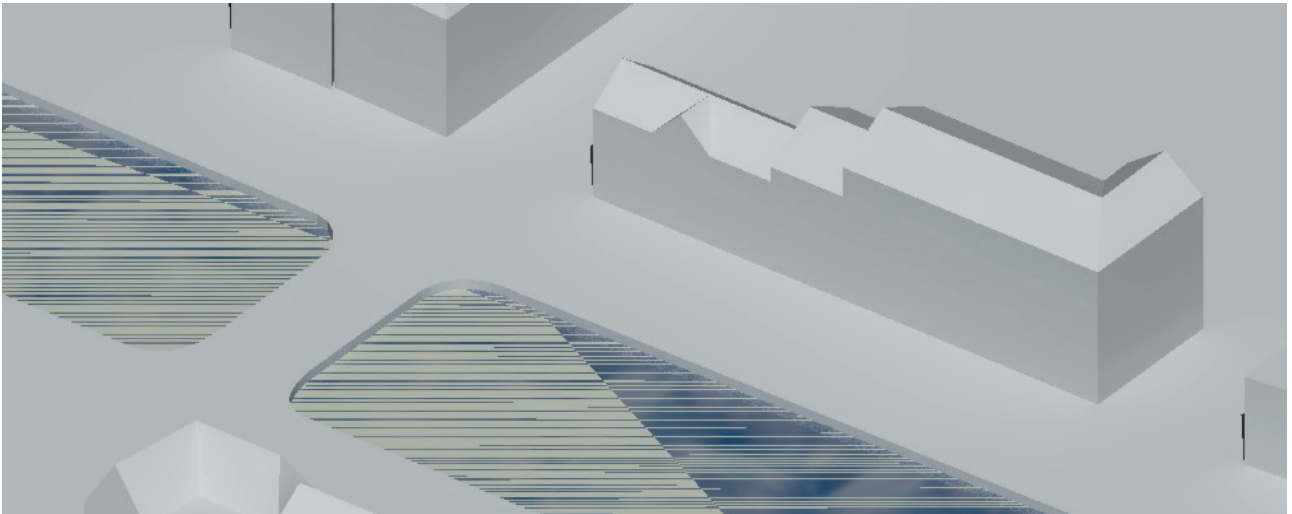


14.00 uur bestaande situatie

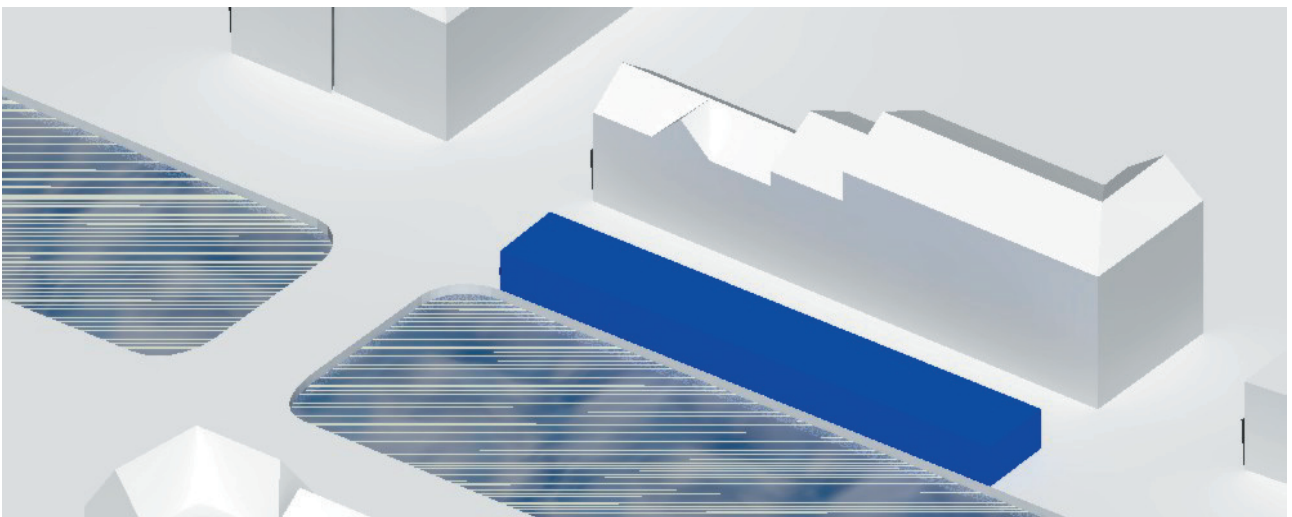


14.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

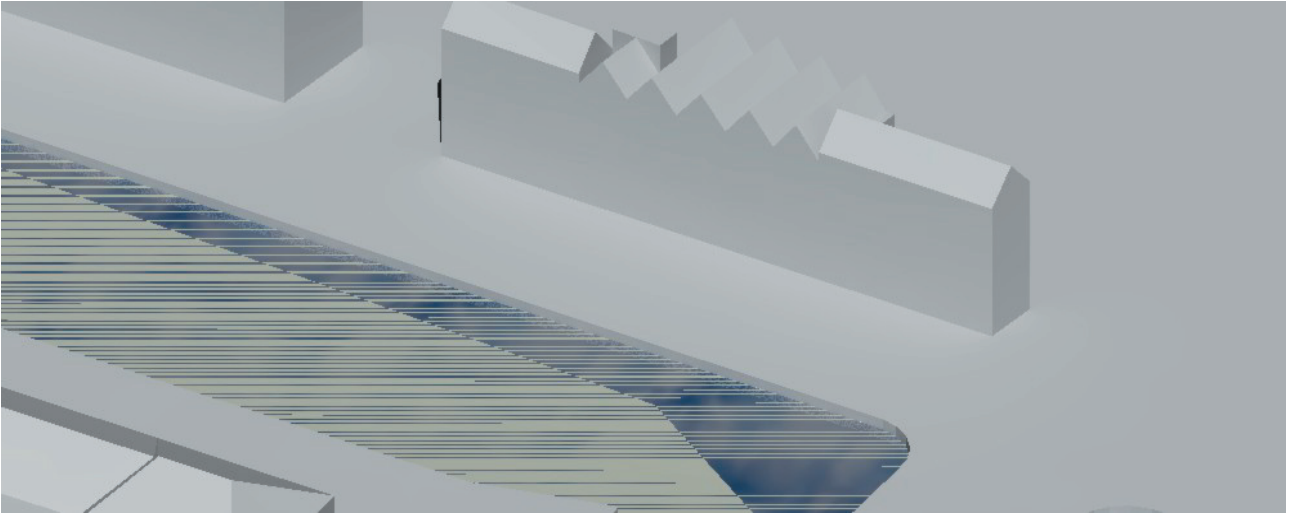


16.00 uur bestaande situatie

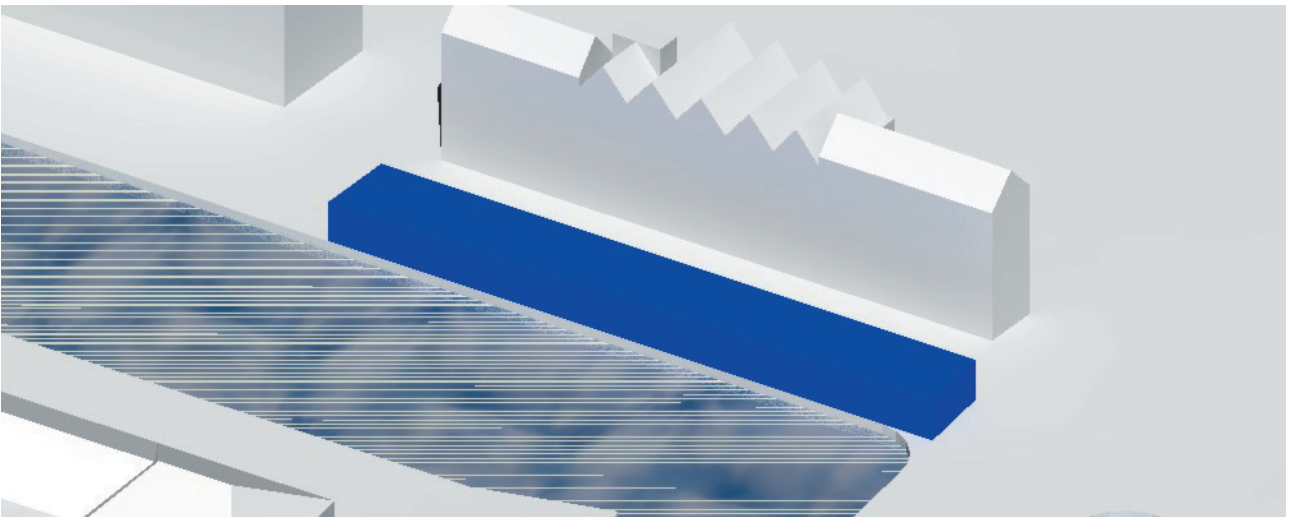


16.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

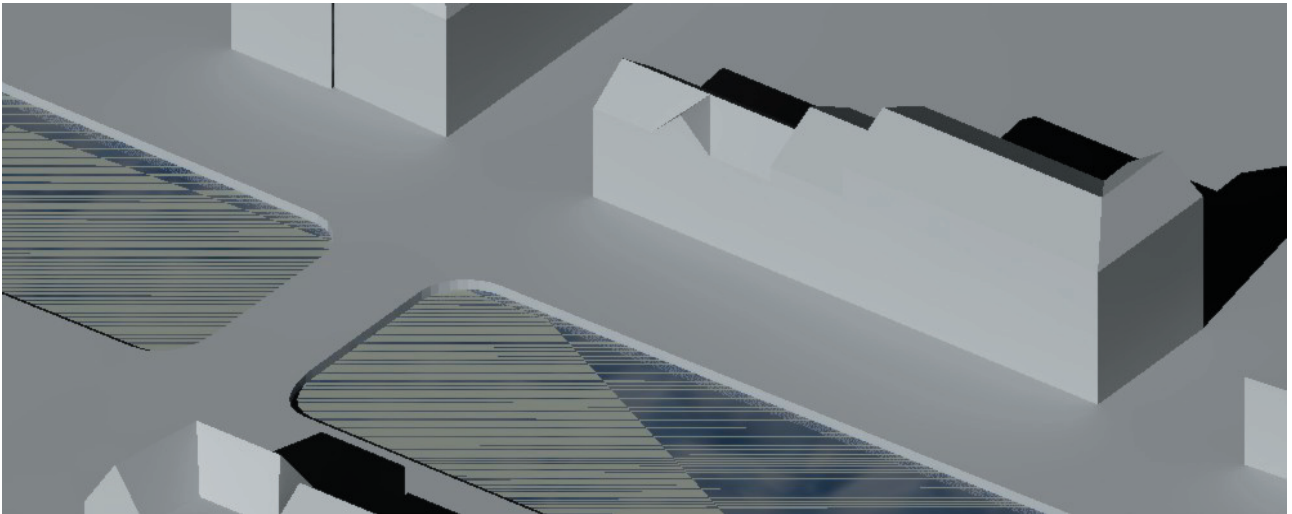


16.00 uur bestaande situatie

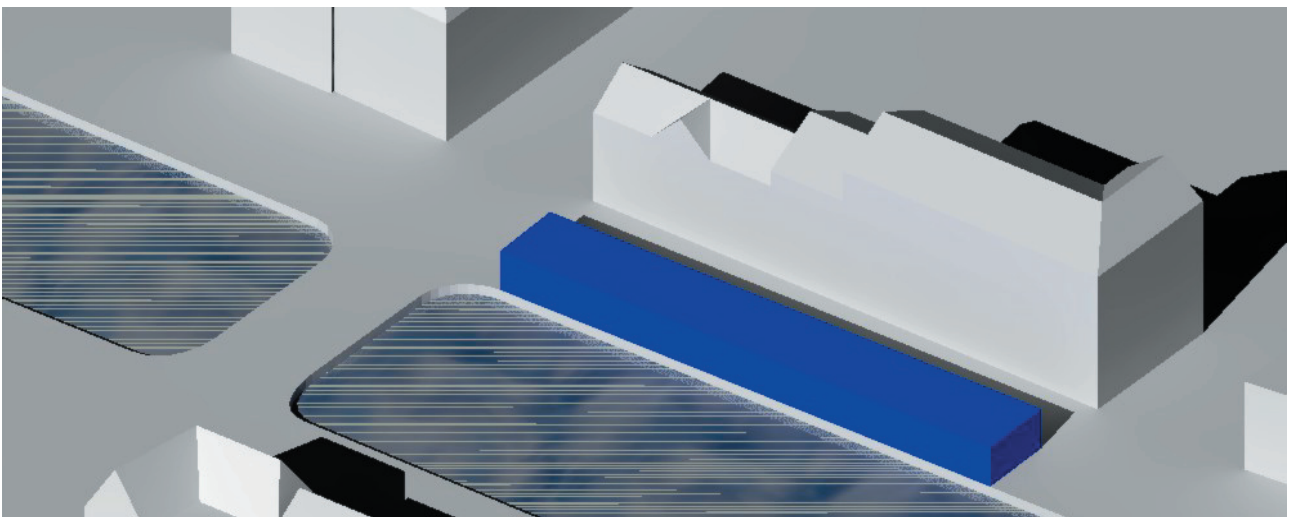


16.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

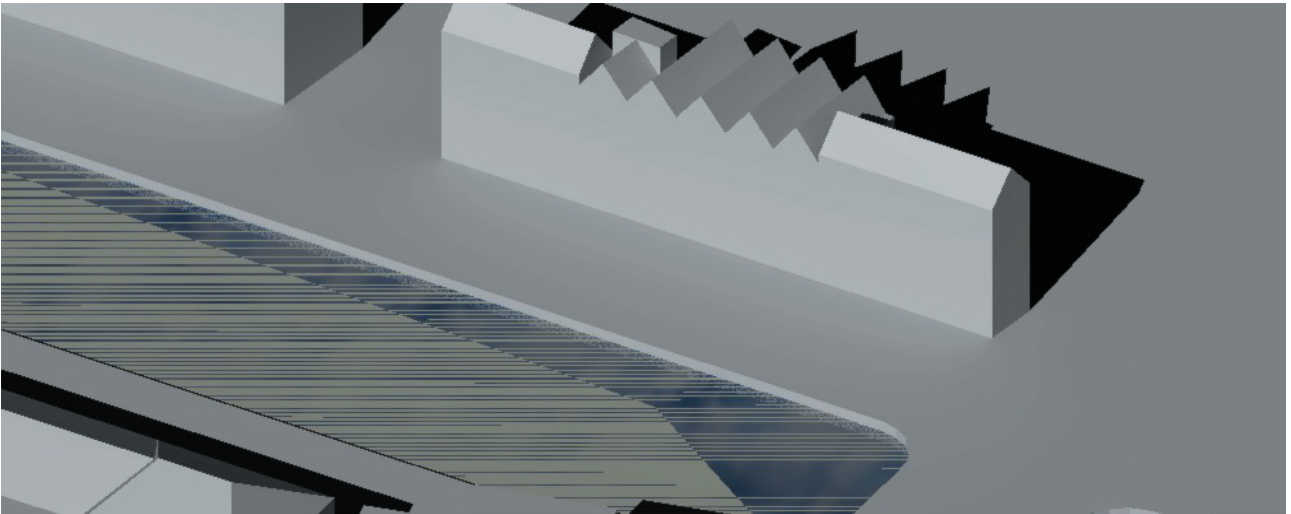


18.00 uur bestaande situatie

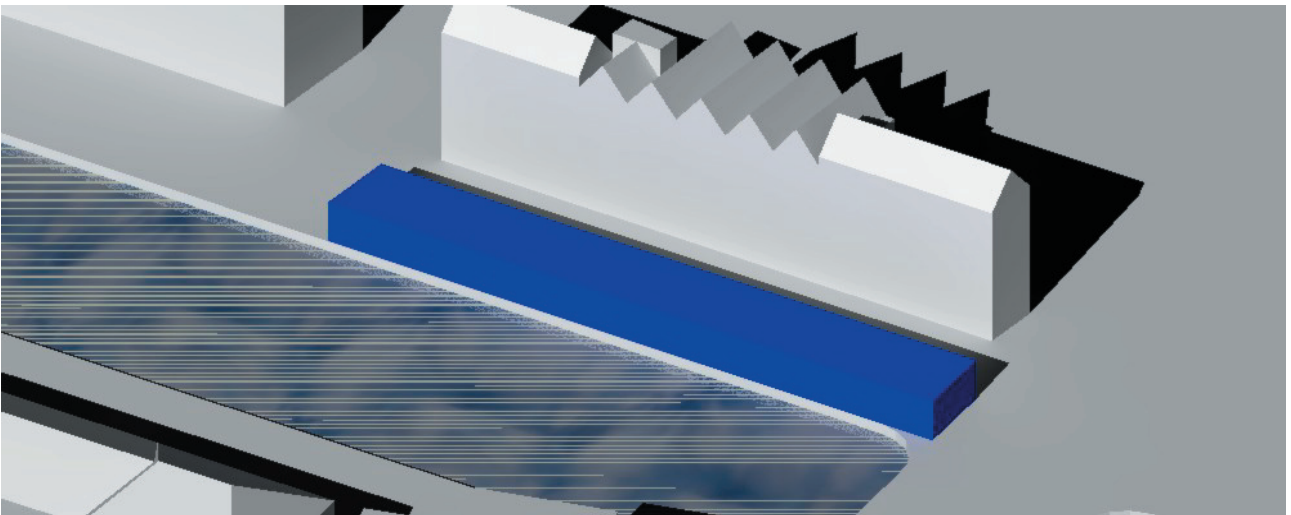


18.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

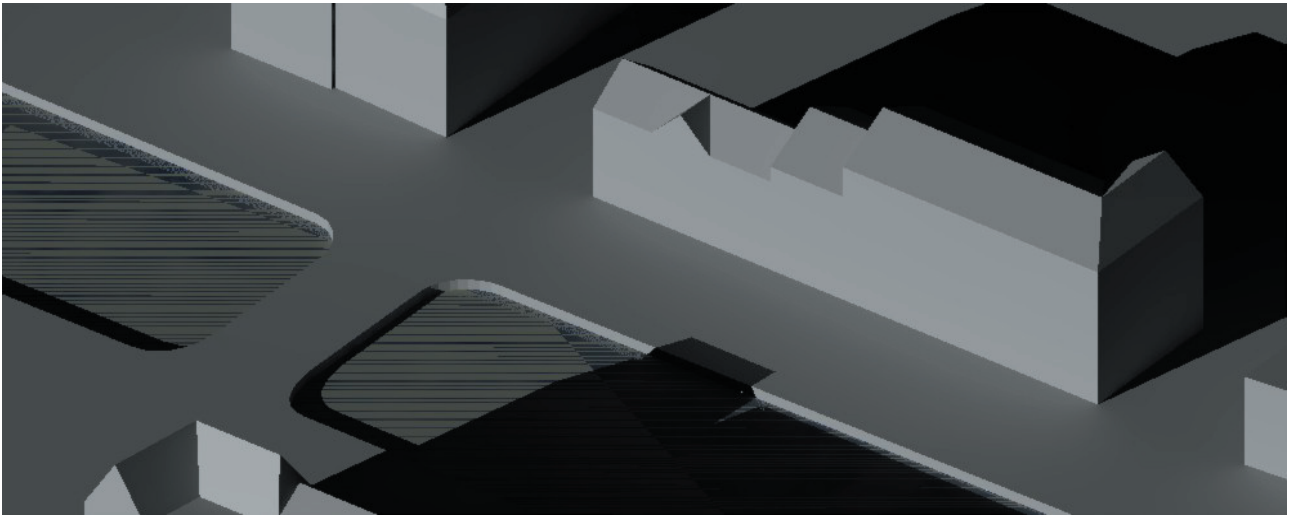


18.00 uur bestaande situatie

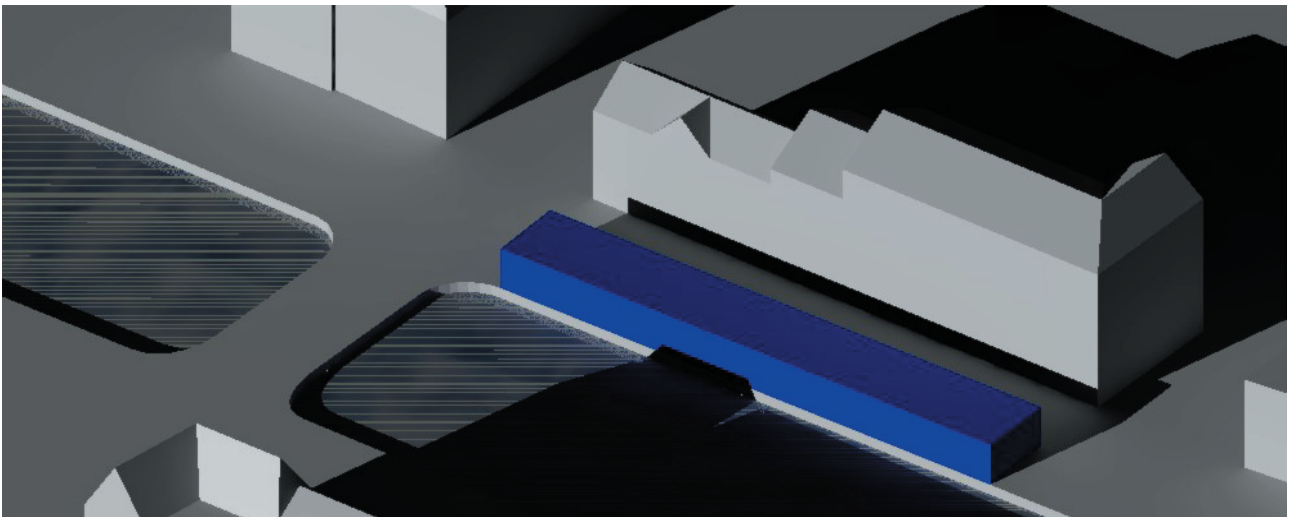


18.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

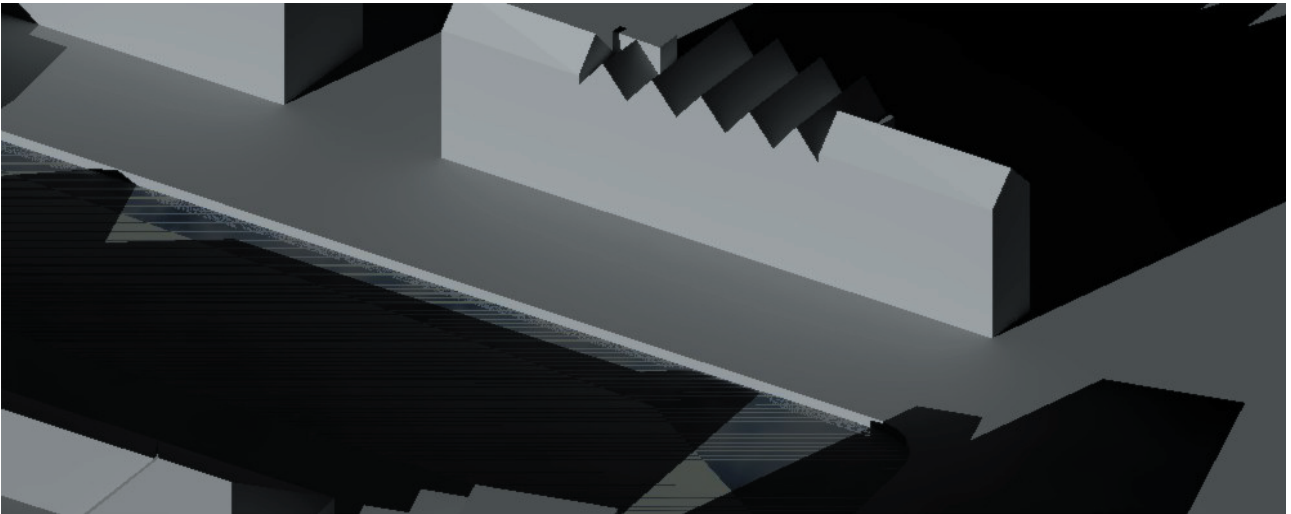


20.00 uur bestaande situatie

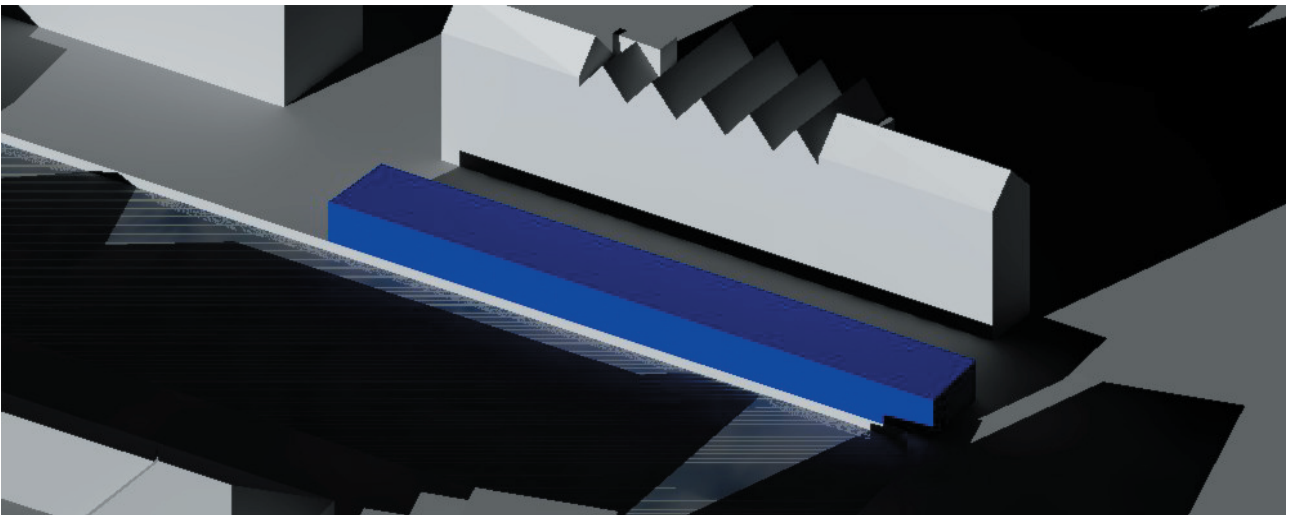


20.00 uur nieuwe situatie

21 Juni
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat



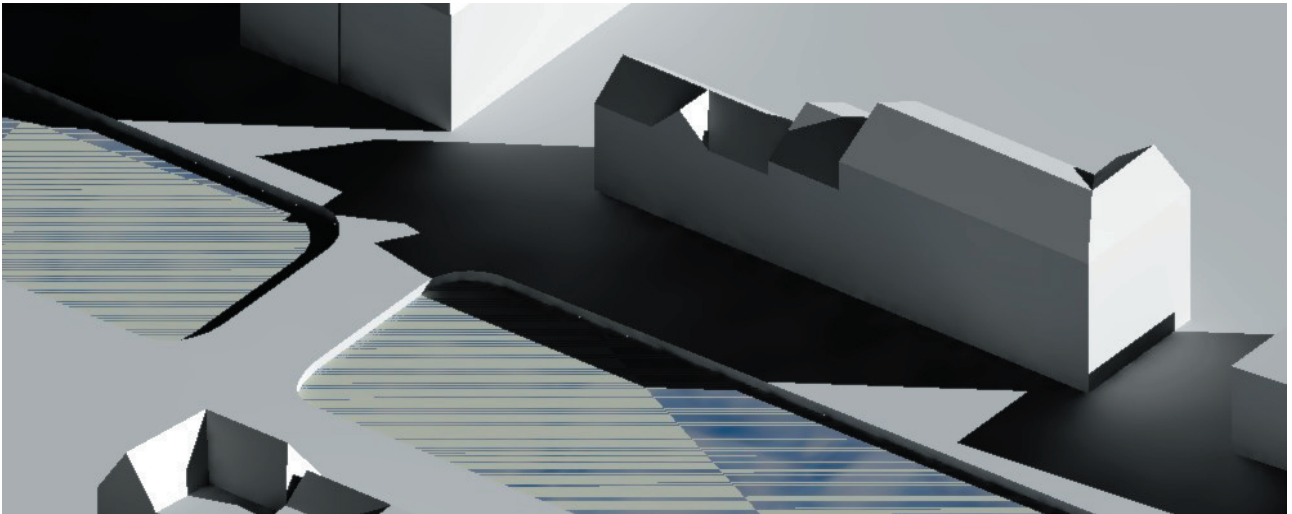
20.00 uur bestaande situatie



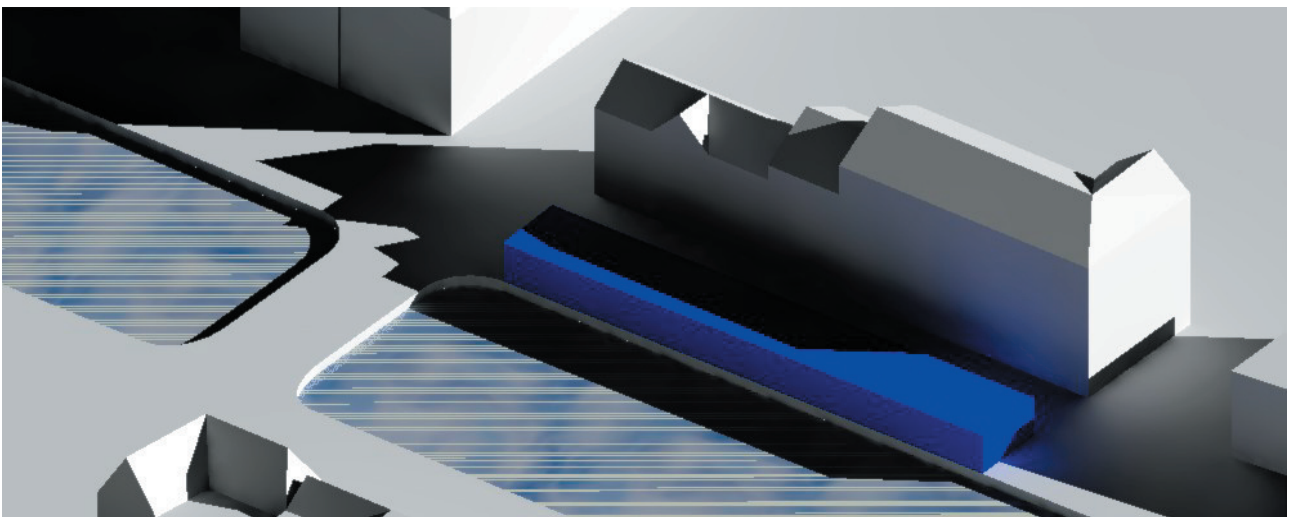
20.00 uur nieuwe situatie

21 December
GMT=+1

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

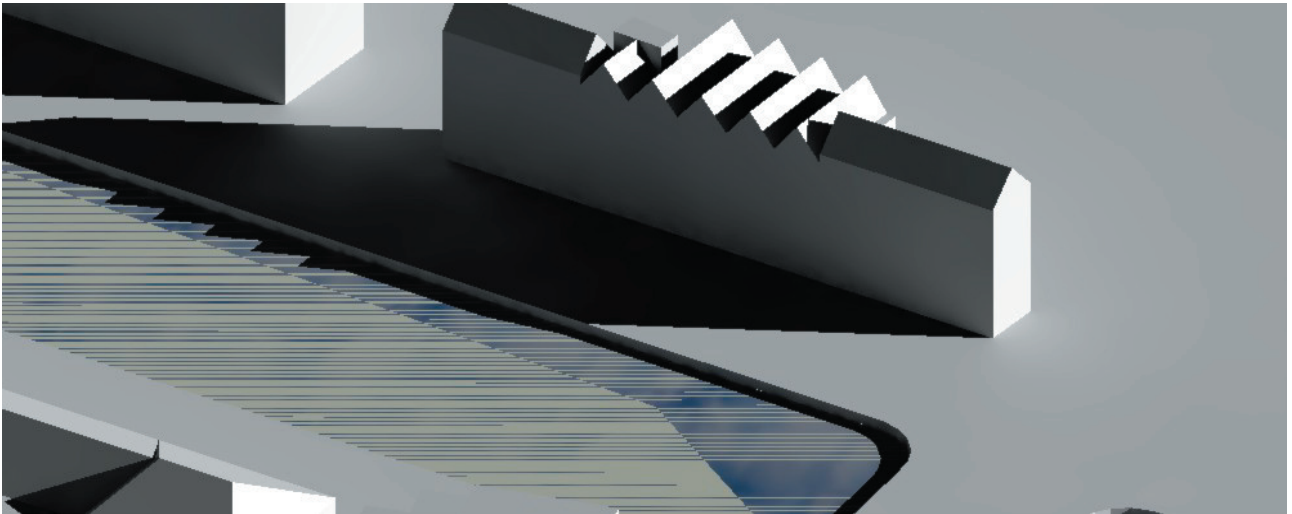


10.00 uur bestaande situatie

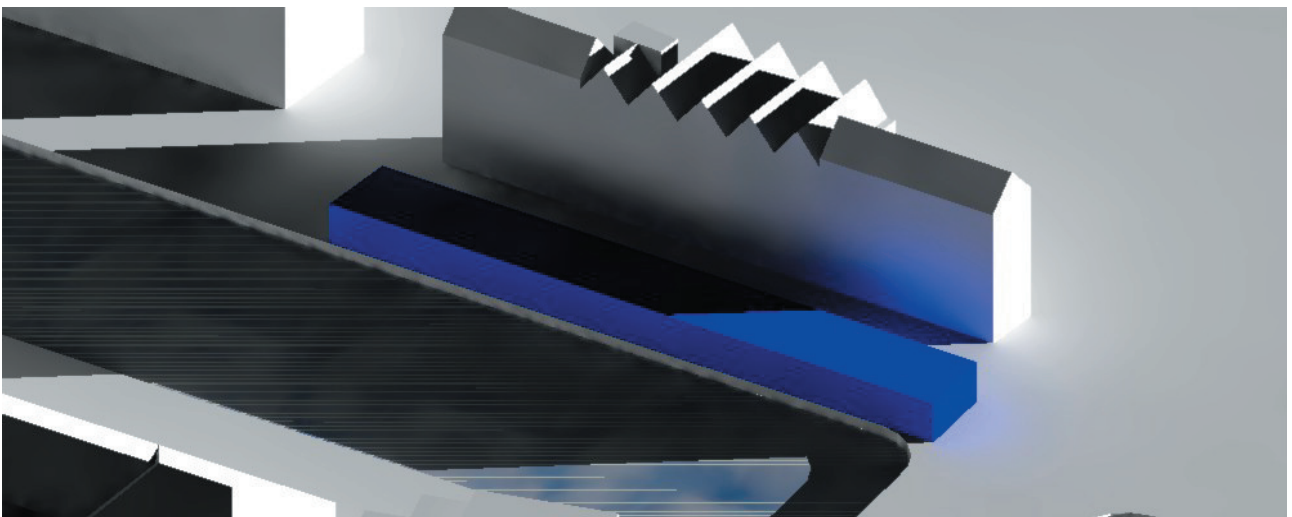


10.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

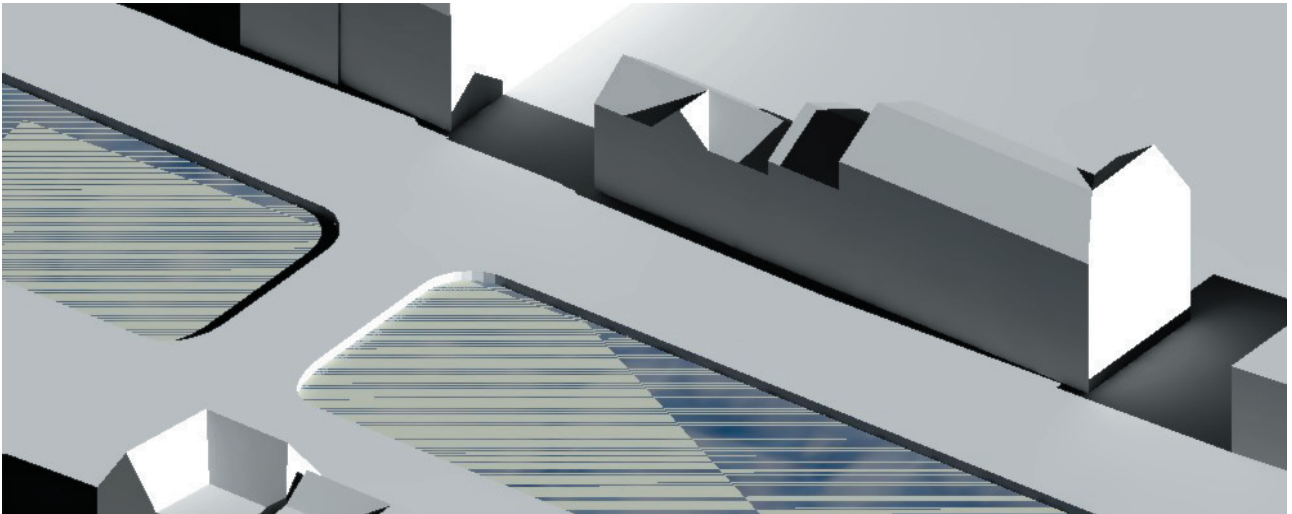


10.00 uur bestaande situatie

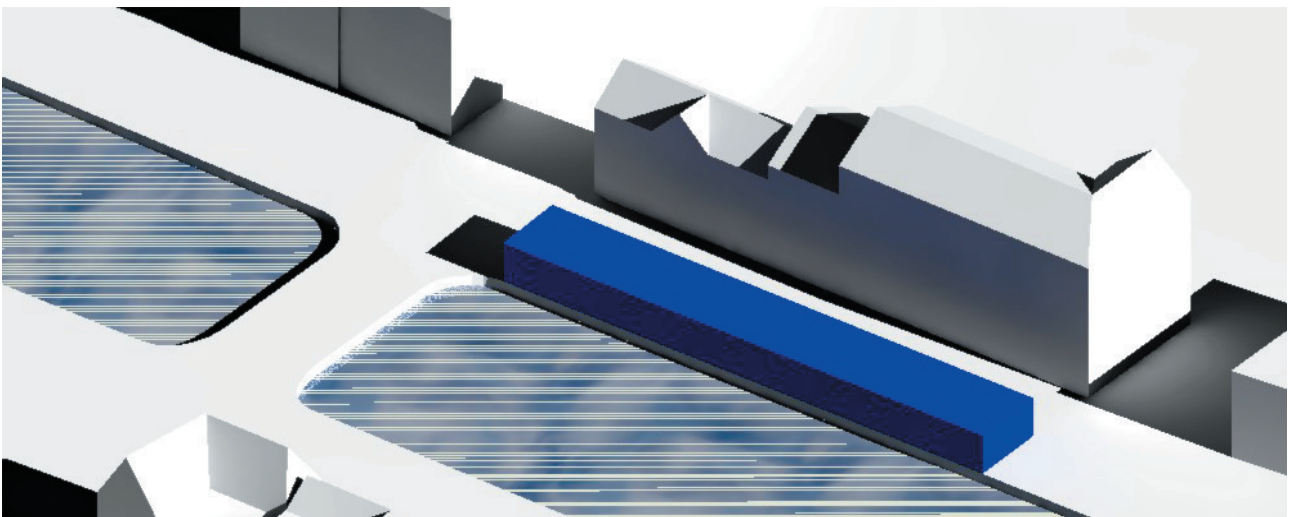


10.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

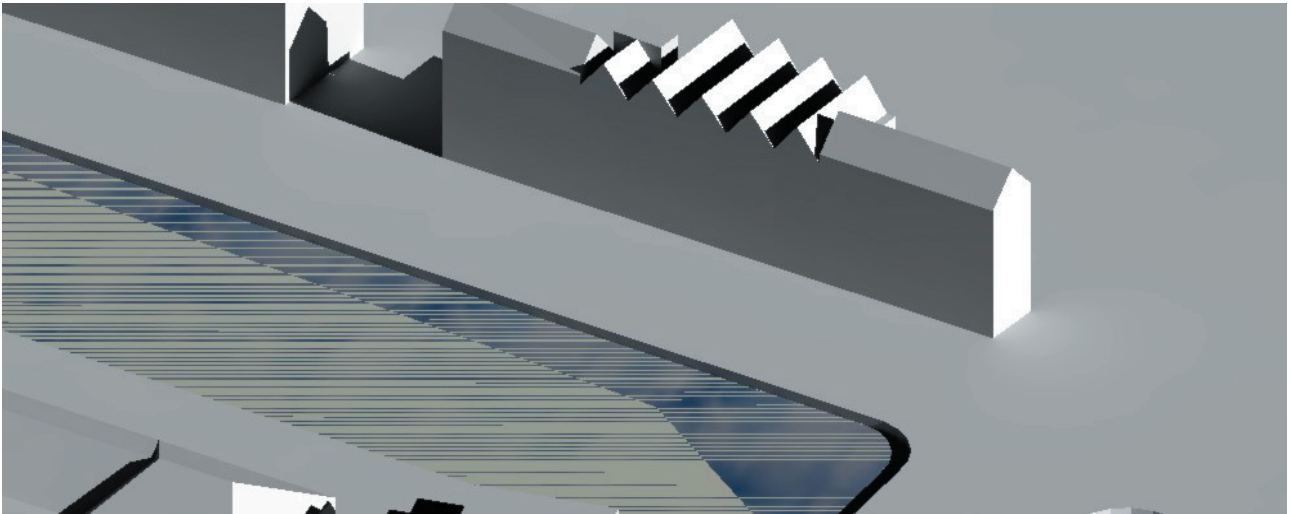


12.00 uur bestaande situatie

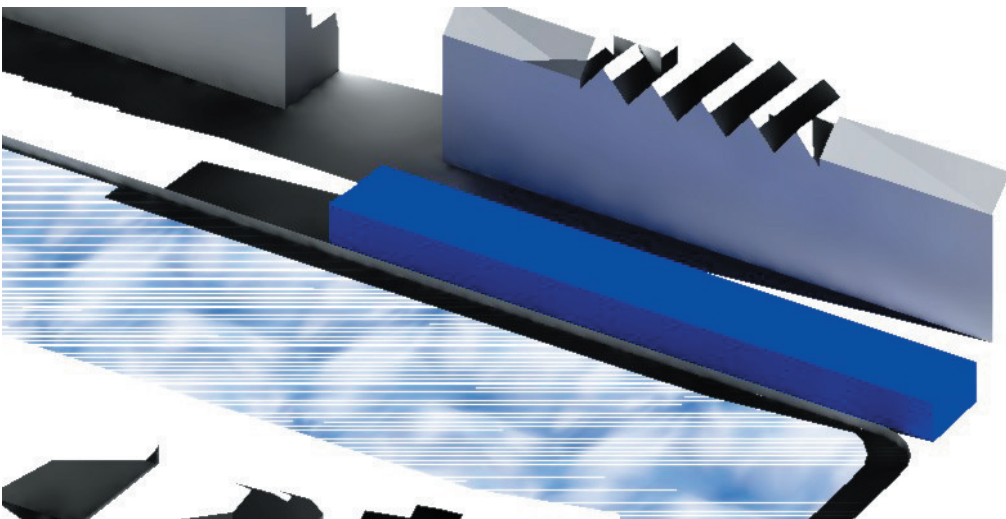


12.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

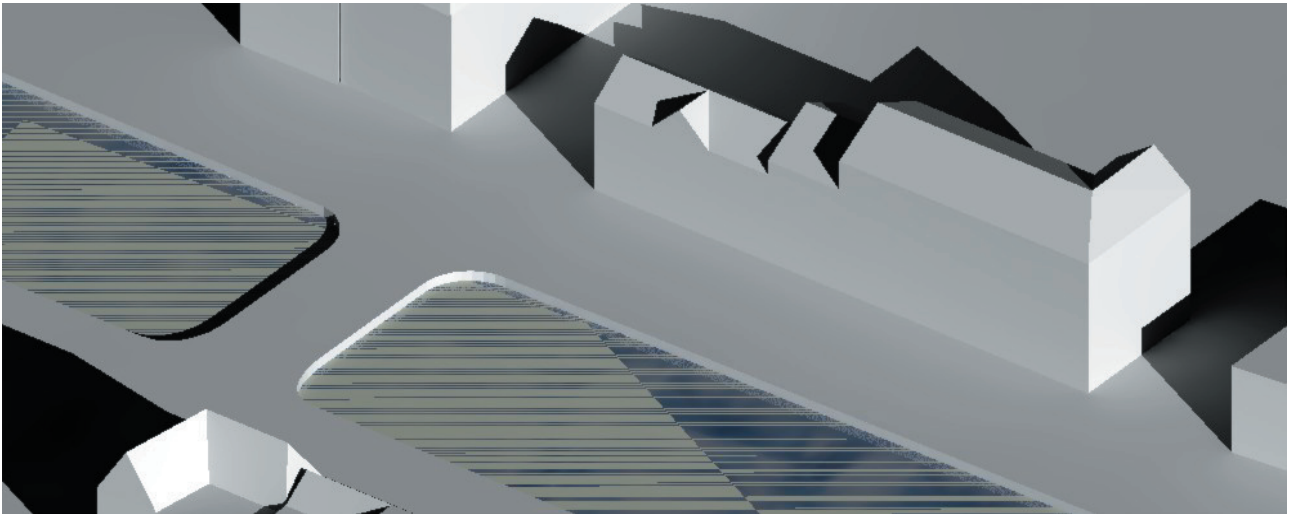


12.00 uur bestaande situatie

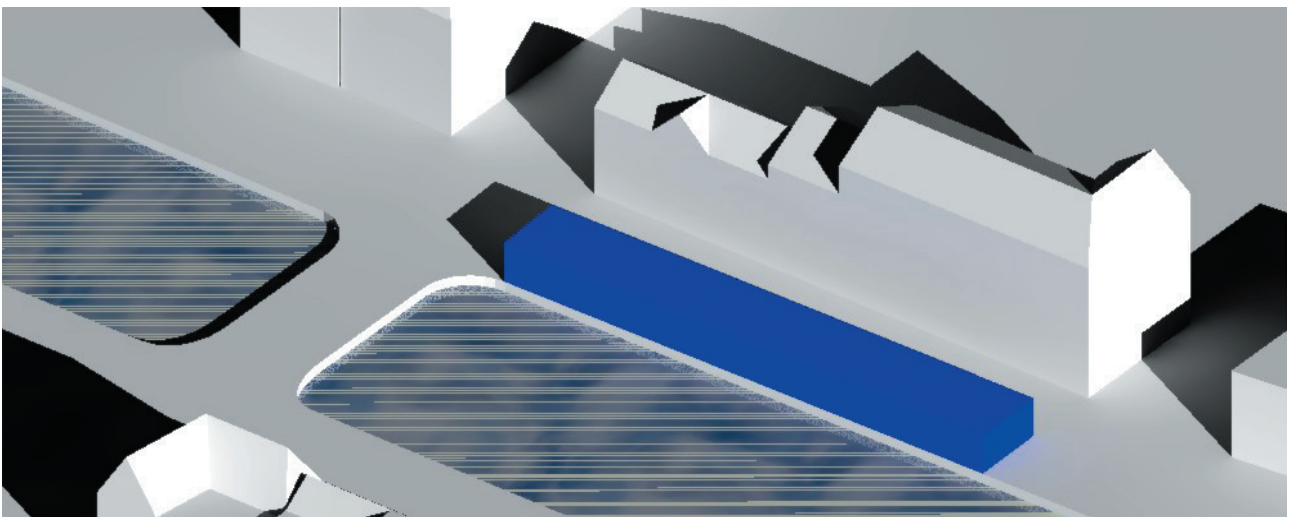


12.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

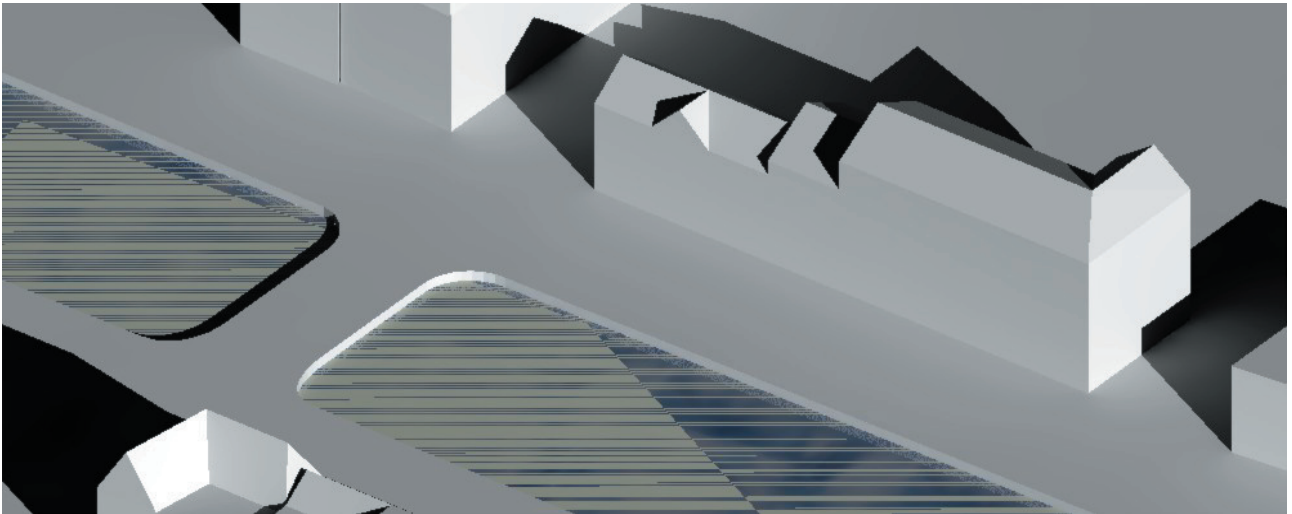


14.00 uur bestaande situatie



14.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat

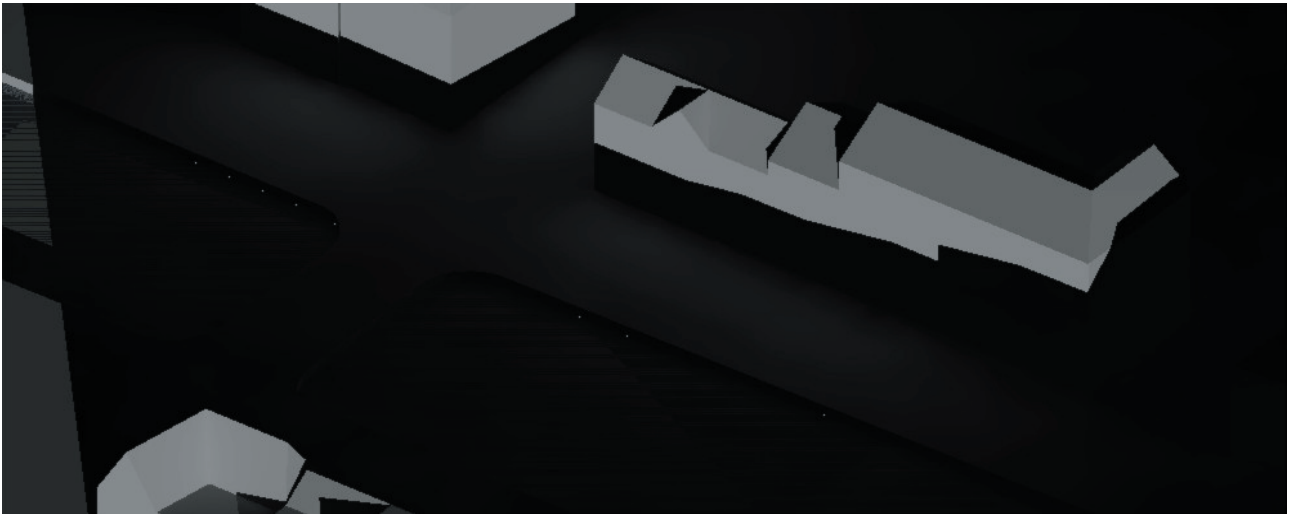


14.00 uur bestaande situatie

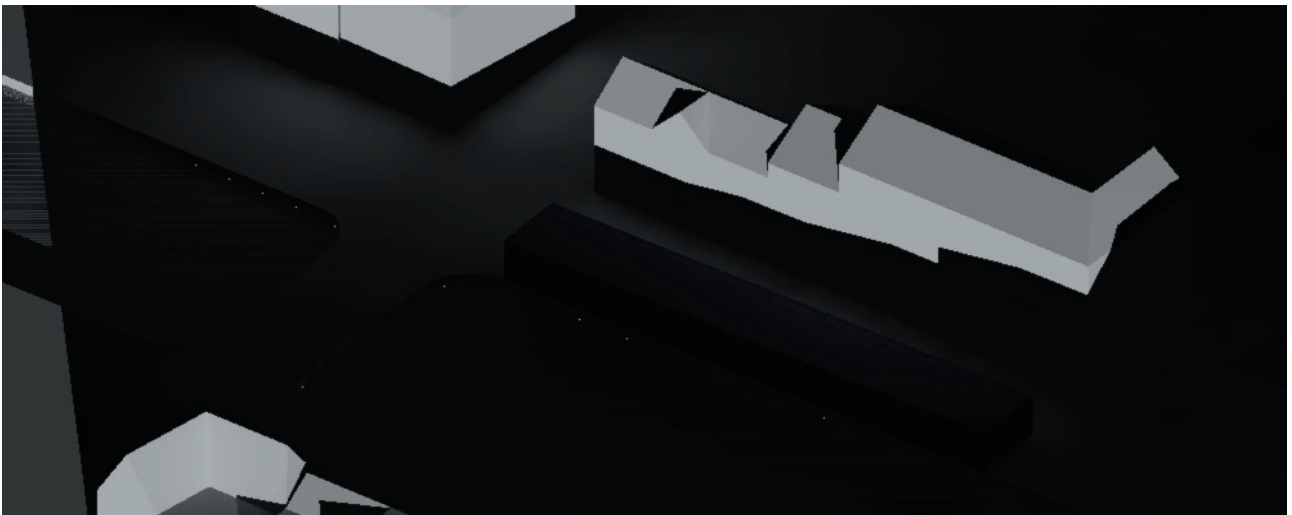


14.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Eerste Jacob van Campenstraat

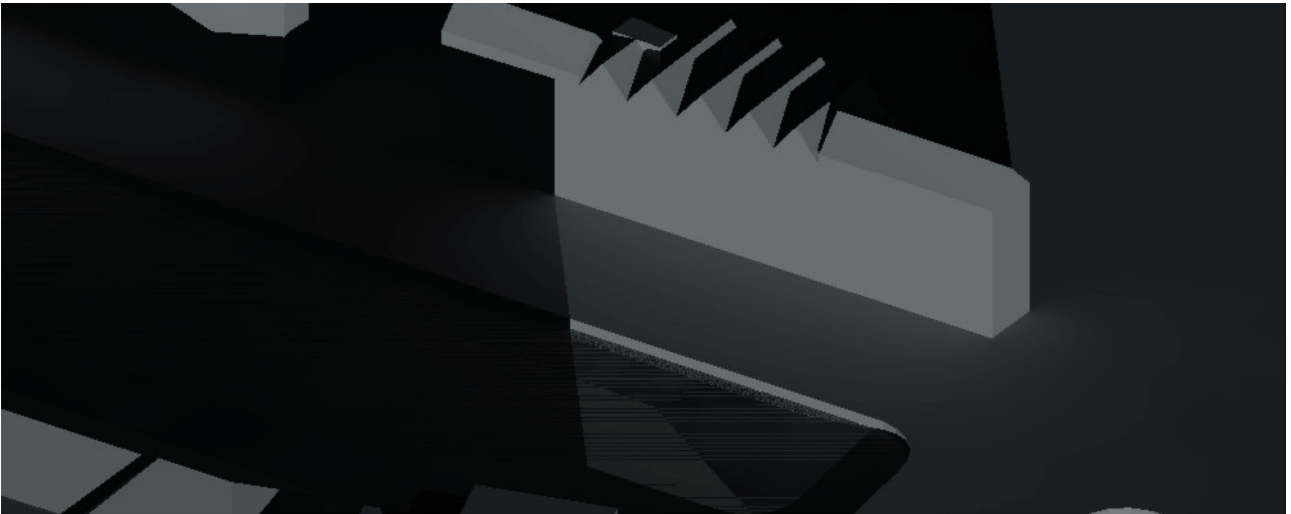


16.00 uur bestaande situatie

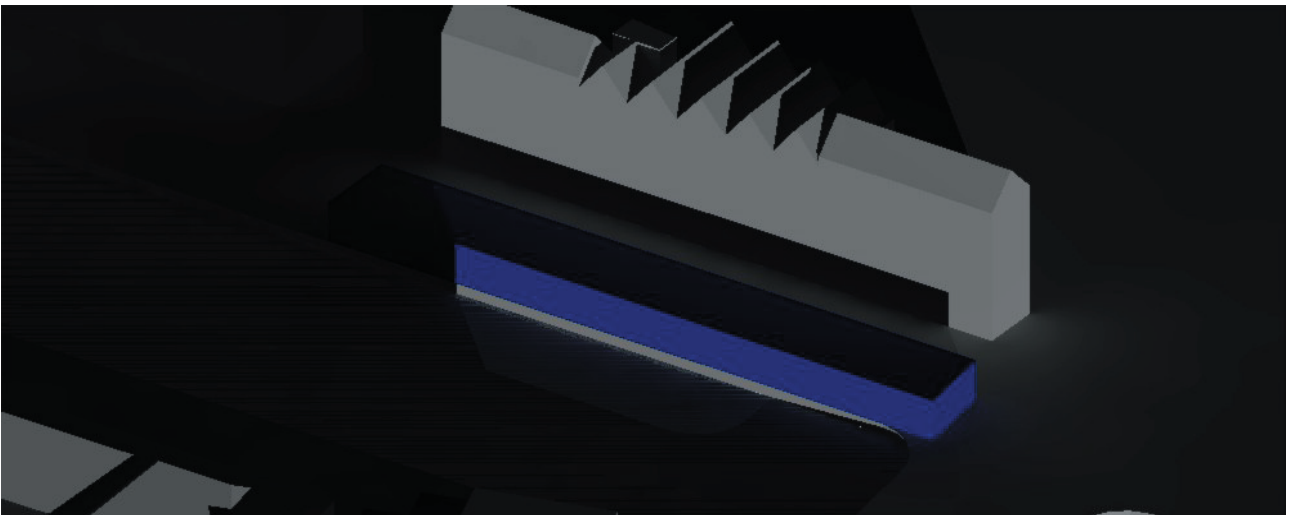


16.00 uur nieuwe situatie

21 December
thv kruising Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat



16.00 uur bestaande situatie



16.00 uur nieuwe situatie

Bijlage 2: indicatieve berekening van de mogelijke planschade

1 pand aan begin en 1 blok in het midden: geen entreehuisje, geen in-/uitritten, wel inrijdende auto's						
aantal percelen Ruysdaelkade		8				
	per won waarde	totaal waarde	waardevermindering	eigen risico	risico stadsdeel	in €
begane grond	€ 225.000,00	€ 1.800.000,00	5,0%	2%	3,0%	€ 54.000,00
1e verd	€ 250.000,00	€ 2.000.000,00	3,0%	2%	1,0%	€ 20.000,00
2e verd	€ 250.000,00	€ 2.000.000,00	2,0%	2%	0,0%	€ -
3e verd	€ 270.000,00	€ 2.160.000,00	2,0%	2%	0,0%	€ -
		€ 7.960.000,00				€ 74.000,00
1 blok aan begin: wel entreehuisje, geen in-/uitritten, wel inrijdende auto's						
aantal percelen Ruysdaelkade		7				
	per won waarde	totaal waarde	waardevermindering	eigen risico	risico stadsdeel	in €
begane grond	€ 225.000,00	€ 1.575.000,00	8,0%	2%	6,0%	€ 94.500,00
1e verd	€ 250.000,00	€ 1.750.000,00	5,0%	2%	3,0%	€ 52.500,00
2e verd	€ 250.000,00	€ 1.750.000,00	3,0%	2%	1,0%	€ 17.500,00
3e verd	€ 270.000,00	€ 1.890.000,00	2,0%	2%	0,0%	€ -
		€ 6.965.000,00				€ 164.500,00
1 blok aan einde: wel entreehuisje, geen in-/uitritten, wel uitrijdende auto's die A. Cuypstraat op moeten						
aantal percelen Ruysdaelkade		7				
	per won waarde	totaal waarde	waardevermindering	eigen risico	risico stadsdeel	in €
begane grond	€ 225.000,00	€ 1.575.000,00	8,0%	2%	6,0%	€ 94.500,00
1e verd	€ 250.000,00	€ 1.750.000,00	5,5%	2%	3,5%	€ 61.250,00
2e verd	€ 250.000,00	€ 1.750.000,00	3,5%	2%	1,5%	€ 26.250,00
3e verd	€ 270.000,00	€ 1.890.000,00	2,0%	2%	0,0%	€ -
		€ 6.965.000,00				€ 182.000,00
2 blokken in midden (excl. Heinekenstallen): geen entreehuisjes, noodtrappenhuizen max 1 meter hoog, wel in-/uitritten						
aantal percelen Ruysdaelkade		8				
	per won waarde	totaal waarde	waardevermindering	eigen risico	risico stadsdeel	in €
begane grond	€ 225.000,00	€ 1.800.000,00	8,0%	2%	6,0%	€ 108.000,00
1e verd	€ 250.000,00	€ 2.000.000,00	5,5%	2%	3,5%	€ 70.000,00
2e verd	€ 250.000,00	€ 2.000.000,00	3,5%	2%	1,5%	€ 30.000,00
3e verd	€ 270.000,00	€ 2.160.000,00	2,0%	2%	0,0%	€ -
		€ 7.960.000,00				€ 208.000,00
					TOTAAL	€ 628.500,00