



Verhagen
Groep

**UPDATE RISICOANALYSE
TEGEMOETKOMING
IN PLANSCHADE INZAKE
HOV-baan Dichterswijk (Z90)**

Conclusie:

Ondergetekenden adviseren als gevolg van de planologische inpassing van het Bestemmingsplan "HOV-baan Dichterswijk"

Geen aanleiding tot tegemoetkoming in planschade

INHOUDSOPGAVE

1	Opdracht	1
2	Inleiding beoordeling tegemoetkoming in planschade	1
3	Beschrijving project.....	3
4	Beschrijving planologische regimes	4
4.1	Het bestemmingsplan "Dichterswijk Croeselaan"	4
4.2	Het bestemmingsplan "Kanaleneiland"	5
4.3	Voorschriften bebouwde kom Utrecht	7
4.4	Het bestemmingsplan "Actualisering stationsomgeving"	7
5	Inleiding planologische vergelijking	8
9	Conclusie	13

Bijlage fotobladen.

RISICOANALYSE TEGEMOETKOMING IN PLANSCHADE

Opdrachtgever: Gemeente Utrecht, Dienst Stadsontwikkeling,
Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Stadsplateau 1, 3521 AZ
030-2867144
Contactpersoon: de heer S. Rijksen en mevrouw I. de Lange
(hierna te noemen: 'opdrachtgever').

Deskundigen: De heer J.L. Jongkind, Vastgoed Adviseur - Registertaxateur
Mr J.A.P. Luijendijk, Rentmeester NVR - Registertaxateur
werkzaam bij de Verhagen Groep BV, Beneden Oostdijk 6,
3261 KX Oud-Beijerland
0186-615577
Info@verhagen-groep.nl
(hierna te noemen: 'ondergetekenden').

1 Opdracht

Bij e-mail van 19 september 2017 heeft opdrachtgever verzocht een offerte uit te brengen voor een *update* van de in januari 2012 opgestelde risicoanalyse tegemoetkoming in planschade.

De genoemde risicoanalyse betrof de "inpassing van de HOV-Zuidradiaal op het traject Croeselaan - Prins Clausbrug".

De aanvraag voor de update betreft het deel van de Van Zijstweg tussen de Croeselaan en ongeveer 100 m¹ ten zuidoosten voorbij de Kanaalweg waarbij een "passtuk is voorzien met "Transwijk Z80"

Ondergetekenden hebben de situatie ter plaatse opgenomen op 30 oktober 2017. De opdrachtgever heeft de relevante informatie verstrekt.

2 Inleiding beoordeling tegemoetkoming in planschade

Om de tegemoetkoming in planschade te begroten op grond van afdeling 6.1 Wro, dient te worden gezien of sprake is van een wijziging van het planologische regime, waardoor een eigenaar van een planschadegevoelig object in een planologisch nadeliger situatie komt te verkeren, als gevolg waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Teneinde het planschaderisico te begroten, dient een globale vergelijking te worden gemaakt van de planologische regimes.

Een risicoanalyse als de onderhavige heeft een indicatief karakter vanwege het feit dat de waarden zijn begroot aan de hand van geveltaxaties. De planschade is, voor zover daar sprake van is, begroot op basis van thans geldende jurisprudentie en kennis van de onroerendgoedmarkt.

Als vastgesteld wordt dat het risico van een aanvraag tegemoetkoming in planschade niet aanwezig en/of voorzienbaar is wordt er geen (gevel) taxatie uitgevoerd.

De opdrachtgever heeft in zijn mail van 31 oktober 2017 kennisgegeven van aandachtspunten met betrekking tot de risicoanalyse. Hiermee wordt bij deze update rekening gehouden.

Voor de uitvoering van de update van de genoemde analyse is gebruik gemaakt van de op internet beschikbare stukken en de door opdrachtgever overgelegde stukken:

- Tekening Ontwerpbestemmingsplan d.d. 5 oktober 2017;
- regels van Ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKANZNOORD-ON1;
- Integraal programma van eisen en Functioneel Ontwerp Busbaan Dichterswijk mei 2017.

Er is niet gesproken met eventuele belanghebbenden.

Bij de definitieve beoordeling, als er aanvragen om tegemoetkoming in planschade zijn ingediend, zal met de dan geldende procedurele eisen, wetgeving en jurisprudentie rekening worden gehouden.

Bovendien moeten er dan volledige taxaties van de planschadegevoelige objecten worden uitgevoerd

Het is niet uitgesloten dat tot een andersluidende conclusie wordt gekomen. Dit voorbehoud wordt expliciet in deze risicoanalyse opgenomen.

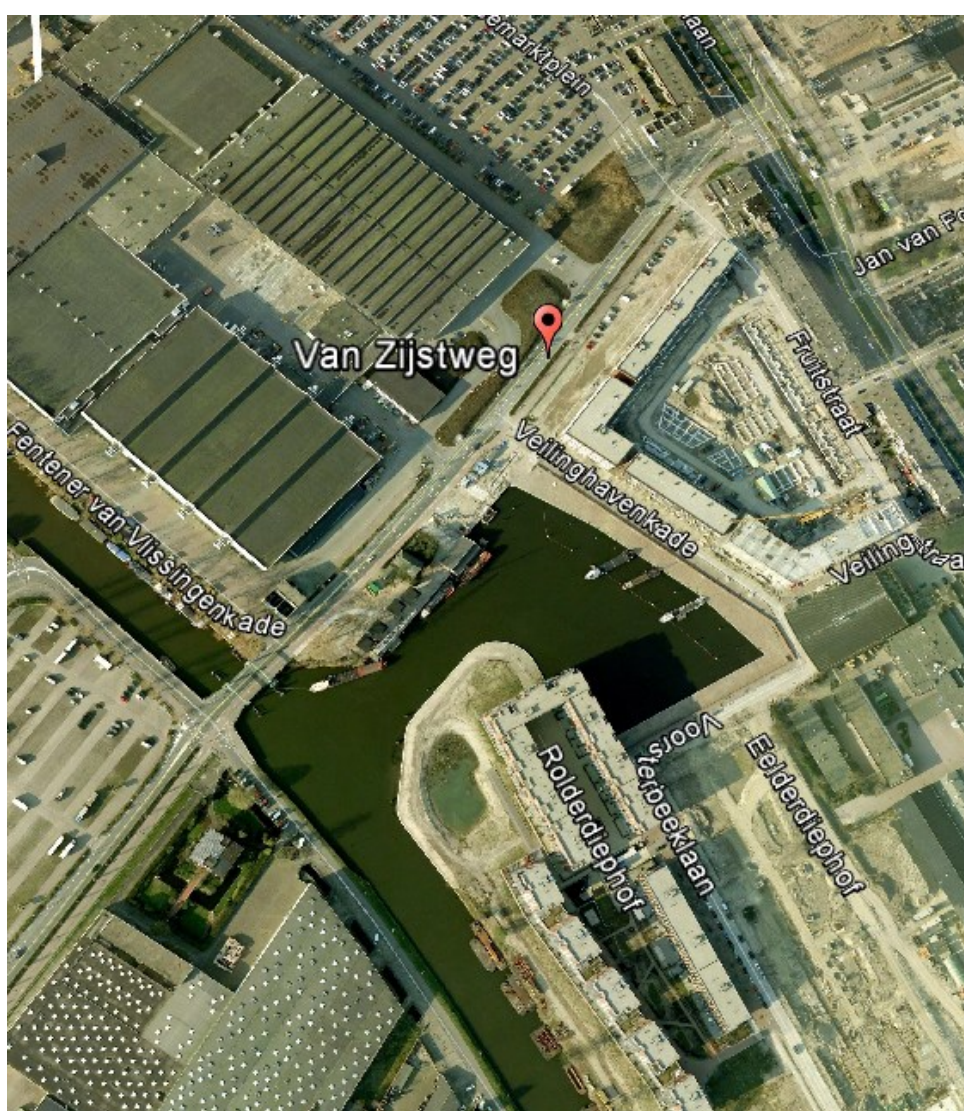
Er is in dit rapport sprake van een update. Uitsluitend het gedeelte betreffende het ontwerpbestemmingsplan "HOV-baan Dichterswijk" is beoordeeld.

3 Beschrijving project

Uitgangspunt voor deze analyse is het Ontwerpbestemmingsplan “HOV-baan Dichterswijk”.

Het traject loopt vanaf de kruising Croeselaan - Van Zijstweg, via de Van Zijstweg, de Dr. M.A. Tellegenlaan tot ongeveer 100 m1 voorbij de Kanaalweg (net voorbij villa Jongerius).

De vrije busbaan zal gebruikt door meerdere OV-maatschappijen en diverse buslijnen.



Figuur 1 locatie

4 Beschrijving planologische regimes

Dit deel van de “HOV-baan Dichterswijk” wordt gesitueerd op bestemmingen in deze paragraaf omschreven.

4.1 *Het bestemmingsplan "Dichterswijk Croeselaan"*

Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 12 april 1990, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 13 november 1990 en onherroepelijk geworden bij Kroonbesluit op 6 augustus 1992.

Aan een deel van het plan is goedkeuring onthouden. Voor dit deel (een strook ten zuiden van de Van Zijstweg) gelden de Voorschriften Bebouwde Kom Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 17 maart 1958 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 14 juli 1958.

Het bestemmingsplan "Dichterswijk Croeselaan" betreft de gronden ter plaatse van de Van Zijstweg en de Croeselaan.

Een groot deel van het bestemmingsplan “Dichterswijk Croeselaan” is vervangen door de Beheersverordening. Het gedeelte voor wat betreft deze risicoanalyse ligt erbuiten.

De relevante bestemmingen zijn 'jaarbeursdoeleinden', 'wegverkeer a', 'woondoeleinden', 'tuin of onbebouwd erf' en 'erf'.

De bestemmingen zijn beschreven in respectievelijk de artikelen 18, 24, 13, 15 en 16.

De bestemming jaarbeursdoeleinden:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor het oprichten en hebben van jaarbeursgebouwen, waaronder begrepen expositieruimte, ruimte ten behoeve van de trade mart, conferentieruimte en manifestatieruimte, met de daarvoor noodzakelijke bouwwerken, waaronder begrepen dienstwoningen, voorzieningen en de daarbij behorende open terreinen.

Er mag maximaal één dienstwoning worden gebouwd, waarvan de inhoud niet meer dan 600 m³ mag bedragen. Indien de dienstwoning vrijstaand wordt gebouwd, mag de goothoogte niet meer dan 5.50 meter bedragen.

De gronden buiten de op de plankaart aangegeven bebouwingsgrens mogen maximaal worden bebouwd met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarvan de hoogte maximaal 2 meter mag bedragen.

De bestemming wegverkeer a:

De als zodanig aangewezen gronden mogen worden gebruikt voor rijbanen, fietspaden, parkeerruimte, voetpaden en bermen, alsmede voor kruisingen met het railverkeer en met watergangen en mogen worden bebouwd met de voor de bestemming noodzakelijke bouwwerken, zoals kunstwerken, lichtmasten, verkeersgeleiders, richtingborden, portalen, bouwwerken ten behoeve van verkeersregelapparatuur, alsmede metabri's en telefooncellen.

De hoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 3 meter en de oppervlakte niet meer dan 5 m².

De bestemming woondoeleinden:

Dit betreft de gronden ter plaatse van de Van Zijstweg 51. De als zodanig bestemde gronden zijn bestemd voor het oprichten en hebben van bouwwerken ten behoeve van woondoeleinden, waaronder gestapeld of niet gestapeld, met daarbij behorende tuinen en erven.

De bestemming tuin of onbebouwd erf:

De gronden mogen uitsluitend overeenkomstig deze bestemming worden gebruikt en mogen slechts worden bebouwd met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming.

De bestemming erf:

De gronden mogen overeenkomstig deze bestemming volgens de voorschriften worden bebouwd met bouwwerken die passen in de bestemming zoals berg-, stallings- en hobbyruimten e.d.

4.2 Het bestemmingsplan "Kanaleneiland"

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

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

De relevante geldende bestemmingen zijn:

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

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

De bestemming industrie:

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

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

De bestemming wegen:

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

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

De bestemming water:

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

De bestemming groenvoorziening A:

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

Op de gronden mag niet worden gebouwd.

De bestemming wijkpark:

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

Ten hoogste 1% van de terreinoppervlakte mag worden bebouwd.

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

De bestemming speelterrein:

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

De bestemming sportterrein:

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

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

De bestemming waterstaatsdoeleinden:

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor waterkering en sluizen, met de daarvoor benodigde bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Eén dienstwoning is toegestaan met één bijgebouw. De inhoud van deze dienstwoning mag niet meer dan 400 m³ bedragen. De oppervlakte van het bijgebouw mag niet groter zijn dan 20 m².

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

De bestemming 'parkeerterrein'

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

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

4.3 Voorschriften bebouwde kom Utrecht

Deze voorschriften zijn vastgesteld door de raad op 17 maart 1958 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 14 juli 1958. Voor de bebouwingsmogelijkheden gelden de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwverordening. Ondergetekenden gaan ervan uit dat de voorschriften gelden als bouwverordening. De gronden ten zuiden van de Van Zijstweg mochten worden benut voor spoorweg- of bedrijfsterrein.

4.4 Het bestemmingsplan "Actualisering stationsomgeving"

Dit bestemmingsplan is 31 oktober 2013 het college vastgesteld.

Artikel 5 Bedrijf - Jaarbeursdoeleinden

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Bedrijf - Jaarbeursdoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor: jaarbeursdoeleinden;

de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;

het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;

de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingsen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn; het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;

in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 10 meter bedragen;

in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte ten behoeve van een overbouw ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouw' niet meer bedragen dan 20 meter.

5 Inleiding planologische vergelijking

Peildatum

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

Planvergelijking

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

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

6 HOV-baan Dichterswijk

Aan de noordzijde van de Van Zijstweg vindt de verbreding plaats op gronden met de bestemming 'Jaarbeursdoeleinden'. De gronden mochten in de oude situatie worden benut als open terrein, behorende bij de Jaarbeurs.

De bestemming 'wegverkeer a', bood al mogelijkheden voor intensivering van de weg. Ondergetekenden rekenen aan deze gewijzigde invulling geen nadeel toe.

Aan de zuidzijde van de Van Zijstweg mochten de gronden worden benut voor bedrijfs- of spoorwegterrein. De Voorschriften Bebouwde Kom Utrecht, waarin het gebruik van deze gronden is beschreven, wordt aangemerkt als een bestemmingsplan in de zin van de WRO/Wro.



De woningen Van Zijstweg 1 tot en met 17:

Dit betreft een gecombineerd pand met een aantal appartementen, een loodgietersbedrijf, een distributiecentrum van de Telegraaf en een aantal garages. Op dit moment heeft het terrein voor het complex twee ontsluitingen op de Van Zijstweg.

De woningen zijn volgens mededeling opdrachtgever aangekocht door de gemeente. Hier is dus geen planschade-risico.

De woningen (appartementen) aan de Groenmarktstraat/Veilinghavenkade zijde Van Zijstweg:

Dit betreft appartementen boven een gemengde of centrumbestemming en zijn gebouwd in 2005/2006. Een deel van de feitelijk aanwezige groenstrook wordt gewijzigd in een langzaamverkeersverbinding.

Ter plaatse van de Groenmarktstraat wordt het fietspad aangelegd op een afstand van 24 meter en de busbaan op een afstand van 36 meter.

In de oude situatie lag het fietspad op een afstand van plm. 24 meter en was er geen aparte busbaan.

Voor de beoordeling van planschade is niet de feitelijke situatie van belang, maar de theoretische. De voorafgaande bestemming werd bepaald door de Voorschriften Bebouwde Kom Utrecht, dat was 'spoorweg- of bedrijventerrein' met de beperking voor categorie-A-inrichtingen. Deze bestemming was bezwarender dan de voorgenomen verkeersbestemming.

De thans aanwezige bebouwing is, naar ondergetekenden aannemen, gerealiseerd met een artikel 19 WRO besluit. Een dergelijk besluit neemt de onderliggende bestemming niet weg, maar stelt vrij daarvan. De onderliggende bestemming geldt derhalve nog en daarvan dient uitgegaan te worden in de planvergelijking.

Alleen als met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid ervan uitgegaan dient te worden dat de bestemming niet gerealiseerd zal worden, hoeft geen rekening gehouden te worden met deze bestemming.

Voor de bewoners van de appartementen aan de Groenmarktstraat is sprake van mogelijke voorzienbaarheid. Ondergetekenden hebben begrepen dat er vanaf 2005 een voorontwerp gereed was. Vanaf voorjaar 2006 heeft de inspraak plaats gevonden. In november 2006 zijn de resultaten vastgesteld. Daarvoor is in 1999 al een besluit vastgesteld over de HOV-baan en in 2003 is er een plan geweest met een hoofdinvalsroute van twee maal twee rijbanen naar de Croeselaan.

Ervanuit gaande dat de plannen eerst bij het voorontwerp min of meer in de huidige vorm bekend waren, zou vanaf 2005 (de datum tervisielegging voorontwerp) voorzienbaarheid kunnen worden aangenomen voor eigenaren van appartementen die hebben verworven na die datum.

Of sprake is van voorzienbaarheid voor die datum dient nader gezien te worden aan de hand van de concreetheid en te verwachten invloed van de besluiten uit 1999 en 2003 en zal per individueel geval moeten worden beoordeeld. Dit valt buiten de scope van deze risicoanalyse.

Indien met zekerheid grenzende waarschijnlijkheid valt uit te sluiten dat de spoorweg- en bedrijfsbestemming niet meer gerealiseerd kunnen worden, ontstaat planschade voor de woningen op de eerste verdieping. Deze schade wordt veroorzaakt door een nadeliger situeringswaarde, nu het fietspad, 30 km-weg en de HOV-baan op geringere afstand gesitueerd worden.

Voor wat betreft de genoemde 16 appartementen op de eerste woonlaag, zal per eigenaar onderzocht moeten worden of er sprake is van voorzienbaarheid.

Sinds de eerste risicoanalyse tegemoetkoming in planschade is er sprake van een ommekeer in de jurisprudentie. Naast uit te gaan van het forfaitaire percentage van 2% uit de wet artikel 6.2 lid 2 Wet ruimtelijke ordening moet er, als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, sowieso rekening worden gehouden met maatschappelijk eigen risico naast de Artikel 6.2 lid 1 Wro.

Belangrijk is hierbij of de ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden beschouwd. Een bewoner in een binnenstedelijk gebied, nabij het hart van de stad, dient rekening te houden met toename van verkeer en aanpassing van infrastructuur. Vanwege het feit dat er ten tijde van de aankoop van de woningen (bouwjaar 2006) al sprake is van stedelijke bebouwing met bijbehorend verkeer, kan er uitgegaan worden van een hoger eigen risico dan de 2% uit de wet. In een dergelijk geval dient naast voorzienbaarheid rekening te worden gehouden met een eigen risico van ca. 5%.

Het risico van het moeten toekennen van planschade op grond van de wijziging mogelijk gemaakt door bestemmingsplan "HOV-baan Dichterswijk" achten ondergetekenden nihil.

Voor de bedrijfspanden in de plint is noch waardedaling, noch omzetsderving te verwachten.

De situatie ter plaatse van de Van Zijstweg 51

Ter plaatse gelden de bestemmingen 'woondoeleinden', 'tuin' en 'erf'. De voormalige hovenierswoning Van Zijstweg 51. De hovenierswoning is eigendom van de gemeente. Potentiele nieuwe gebruikers zijn dan op de hoogte van de komst van de "busbaan".

De situatie ter plaatse van de kruising Van Zijstweg/Veilinghavenkade

Vanaf de Van Zijstweg komt er een nieuw vormgegeven kruising. De Veilinghavenkade blijft bereikbaar.

Ontsluiting Jaarbeurs

Ter ontsluiting van de parkeerplaats P3 die gehandhaafd blijft op de huidige locatie, vindt een herinrichting plaats. Ook hier ontstaat geen planologisch nadeel.

Aansluiting Fentener van Vlissingenkade en kunstwerken Merwedekanaal

Op dit moment is de Fentener van Vlissingenkade zowel vanaf de Graadt van Roggenweg als de Van Zijstweg toegankelijk voor doorgaand fietsverkeer en voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de woonboten.

Nu kan het verkeer zowel links als rechts afslaan op de Van Zijstweg. Het verkeer kan vanuit twee richtingen de kade oprijden. Vanwege de nieuwe inrichting van de Van Zijstweg wordt alleen de rechtsafbeweging vanaf de Fentener van Vlissingenkade naar de Van Zijstweg toegestaan.

Voor het fietsersverkeer vanaf de Kanaalweg aan de Jaarbeurszijde naar de Fentener van Vlissingenkade en vice versa, is een fietspad over de Nelson Mandelabrug opgenomen om onnodig oversteken te voorkomen.

De Nelson Mandelabrug wordt aan beide zijden verbreed met een fietspad. De huidige brug wordt ingericht met vier rijstroken en een voet-/fietspad. Ter plaatse van de zuidoostzijde van de Nelson Mandelabrug gold de bestemming 'verkeer en verblijf'. De gronden mochten uitsluitend worden bebouwd met bij een haven passende bouwwerken. De hoogte was beperkt.

Voor de woonboten aan de Fentener van Vlissingenkade geldt dat de eigenaar op grond van de uitspraak van de Raad van State van 14 januari 2015 geen recht heeft op planschade.

Voor de vier trechters, die gehuurd kunnen worden, ontstaat eveneens geen planschade. De verhuurbaarheid vermindert niet door de aanleg van de bruggen. Dit betreft ook het in één van de trechters gevestigd restaurant. Er is noch omzetting, noch waardedaling te verwachten.

Dr. M.A. Tellegenlaan (gedeeltelijk)

Voor het gebied ten oosten van de Kanaalweg geldt het bestemmingplan 'Kanaleneiland'.

De aansluiting op de Kanaalweg

De verkeerssituatie wordt gewijzigd en wijkt af van de op de plankaart weergegeven situatie. Het enige planschadegevoelige object op dit deel van het tracé is de villa Jongerius. Dit betreft een rijksmonument in handen van de Stichting Jongerius. Deze villa wordt in de oorspronkelijke staat teruggebracht en zal dienen als trouwlocatie. Het Jongeriuscomplex is eveneens een rijksmonument.

Als de villa gebruikt gaat worden als trouwlocatie, kunnen de trouwauto's voorrijden voor de entree aan de zijde van de Kanaalweg. Dit wordt meegenomen in het werk zonder extra technische aanpassingen.

Vanwege de planologische wijziging is niet te verwachten dat de bereikbaarheid van deze villa minder wordt. Het voornemen bestaat om de bereikbaarheid in te passen in het bestemmingsplan 'Merwede deelgebied'. De planologische wijziging zal naar de mening van ondergetekenden niet leiden tot omzetting of waardevermindering. Voor dit object ontstaat geen planschade. De functionaliteit van de bedrijfswoning wordt niet aangetast.

De herinrichting van de aansluiting van de Dr. M.A. Tellegenlaan op de Kanaalweg leidt niet tot planschade.

Tevens is door opdrachtgever te kennen gegeven dat de aanpassing in overleg met de eigenaar van de villa plaats vindt.

9 Conclusie

Ondergetekenden komen naar aanleiding van de ten tijde van de risicoanalyse beschikbare gegevens, tot de conclusie dat het bestemmingsplan "HOV-baan Dichterswijk", naar verwachting van ondergetekenden niet zal leiden tot een tegemoetkoming in planschade op grond van artikel 6.1 Wro.

Oud-Beijerland, 29 november 2017



J.L. Jongkind
Registertaxateur

Bijlage fotobladen



mr. J.A.P. Luijendijk
Jurist, Rentmeester NVR,
Registertaxateur















