

RISICOANALYSE PLANSCHADE

met betrekking tot het project “Brug
Noordhollandsch Kanaal” in de gemeente
Amsterdam

Opdracht
Datum
Adviseur
Referentie

3837990
april 2019
mr. drs. C.M.L. van der Lee KRMT
2016-04 indirecte planschade

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Opdracht.....	3
1.2	Gesprek.....	3
1.3	Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen	3
2	WETGEVING EN JURISPRUDENTIE	4
2.1	Wet ruimtelijke ordening	4
2.2	Actualiteiten rechtspraak	5
3	PLANGEBIED.....	6
4	HUIDIGE PLANOLOGIE.....	7
5	NIEUWE PLANOLOGIE	12
6	PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER.....	14
6.1	Selectie en beoordeling van relevante aspecten.....	14
6.2	Recapitulatie planvergelijking	16
7	CONCLUSIE.....	17

1 INLEIDING

1.1 Opdracht

De gemeente Amsterdam heeft de SAOZ te Rotterdam opdracht gegeven om een risicoanalyse planschade op te stellen met betrekking tot het project “Brug Noordhollandsch Kanaal”. Het project bestaat uit de realisering van een verbinding voor langzaam verkeer over het Noordhollandsch Kanaal.

1.2 Gesprek

Het dossier is op 27 februari 2019 besproken. Opdrachtgever werd daarbij vertegenwoordigd door meerdere medewerkers van de gemeente, waarbij mevrouw M. Zee fungeert als primaire contactpersoon.

1.3 Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen

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

- Vigerende bestemmingsplannen “Sixhaven”, “Oud Noord” en “Noord-zuidlijn”;
- Concept verbeelding bestemmingsplan “Brug Noordhollandsch Kanaal” d.d. 27 november 2018;
- Onderzoek naar vervoerwaarde bruggen over het zuidelijk deel van het Noordhollandsch Kanaal (ambtelijk concept);
- Tekenset van de brug;
- Diverse stukken met betrekking tot het project “Sprong over het IJ”, waarvan het onderhavige project deel van uitmaakt.

Door ons zijn ook de volgende bronnen geraadpleegd:

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

2 WETGEVING EN JURISPRUDENTIE

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

2.1 Wet ruimtelijke ordening

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

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

Artikel 6.2 heeft betrekking op het normale maatschappelijke risico:

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

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

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

2.2 Actualiteiten rechtspraak

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

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

3 PLANGEBIED

Het plangebied en de omgeving daarvan zijn vanaf de openbare weg bekeken. De deskundige van SAOZ heeft niet met derden over het project gesproken.



Het plangebied wordt begrensd door de Buiksloterweg in het noorden en de IJtunnel in het zuiden. Het betreft het Noordhollandsch Kanaal. Westelijk van het plangebied bevindt zich de Willemssluis, oostelijk van het plangebied bevindt zich een vaste verbinding over het Noordhollandsch Kanaal (Wagenaarbrug).

Op enige afstand van het plangebied bevinden zich woningen en woonschepen aan de Buiksloterweg.

4 HUIDIGE PLANOLOGIE

Het nu geldende bestemmingsplan vormt de basis voor onze planologische vergelijking. Volgens de verstrekte informatie geldt voor het plangebied de bestemmingsplannen “Oud Noord” en “Sixhaven”.

Het bestemmingsplan **“Oud Noord”** is van toepassing op het noordelijk deel van het plangebied, omvattende een deel van de Buiksloterweg, de aanlanding van de geprojecteerde brug en een deel van de brug zelf.



Figuur: fragment plankaart bestemmingsplan "Oud Noord"

De Buiksloterweg heeft de bestemming “Verkeer”, en is daarmee bestemd voor onder meer rijwegen, fiets- en voetpaden. De tussen de Buiksloterweg en het Noordhollandsch Kanaal gelegen gronden hebben de bestemming “Groen”. Deze bestemming maakt expliciet de aanleg van fietspaden mogelijk.

Het binnen dit bestemmingsplan liggende noordelijke deel van het Noordhollandsch Kanaal heeft de bestemming “Water 1”. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor “de waterhuishouding, de scheepvaart en voorzieningen ten behoeve van het verkeer in en over het water”. Op en in deze gronden geldt voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dat deze slechts ten dienste van de bestemming mogen worden gehandhaafd, herbouwd of opgericht, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de hoogte mag niet meer dan 10 meter bedragen;
- b. de vrijevaartheogte in het Noordhollandsch Kanaal mag niet minder dan 4 meter en in het BuiksloterKanaal niet minder dan 3 meter bedragen.

Het bestemmingsplan “**Sixhaven**”, in werking getreden op 9 juli 2014, is van toepassing op het zuidelijk deel van het plangebied, omvattende het zuidelijk deel van het Noordhollandsch Kanaal, de aanlanding van de geprojecteerde brug en een langzaam verkeersverbinding die vanaf de aanlanding voert in de richting van de Meeuwenlaan.



Figuur: fragment verbeelding bestemmingsplan "Sixhaven"

Het binnen dit bestemmingsplan liggende zuidelijke deel van het Noordhollandsch Kanaal heeft de bestemming “Water”. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. vaarwater;
- c. vaarweg ter plaatse van de aanduiding (vw);
- d. waterstaatkundige werken;
- e. voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer;
- f. ondergrondse voetgangersverbindingen en vluchtschachten;
- g. ligplaatsen voor riviercruiseschepen ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding (lp);
- h. een aanlandingsvoorziening voor de aanlanding van een veerpont ter plaatse van de aanduiding (sv);
- i. een ligplaats voor een woonboot, woonark en woonvaartuig, inclusief aan-huis-gebonden-beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten ter plaatse van de aanduidingsvlakken met de aanduiding (swa-1), (swa-2), (swa-3) en (swa-4);
- j. loopplanken, steigers en afmeervoorzieningen ten behoeve van ligplaatsen voor woonschepen;
- k. en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

De gronden ten zuiden van het Noordhollandsch Kanaal kregen de bestemming “Bedrijf – voorlopig”. De bestemming is voorlopig in die zin, dat in de periode tot 5 jaar na het in werking treden van het bestemmingsplan – ergo tot 9 juli 2019 – de gronden bestemd zijn voor:

- a. werkterrein;
- b. ondergrondse voetgangersverbindingen en vluchtschachten;
- c. voet- en fietspaden

met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen, verkeersvoorzieningen, water, bergingen en nevenruimten en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

Vanaf 9 juli 2019 vervalt de voorlopige bestemming en zullen de gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. park;
- c. plantsoen;
- d. voet- en fietspaden;
- e. rijwegen ten behoeve van hulp- en blusdiensten;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. ondergrondse voetgangersverbindingen en vluchtschachten;
- h. speelvoorzieningen;
- i. verblijfsrecreatie;
- j. opslag voor reserve sluisdeuren

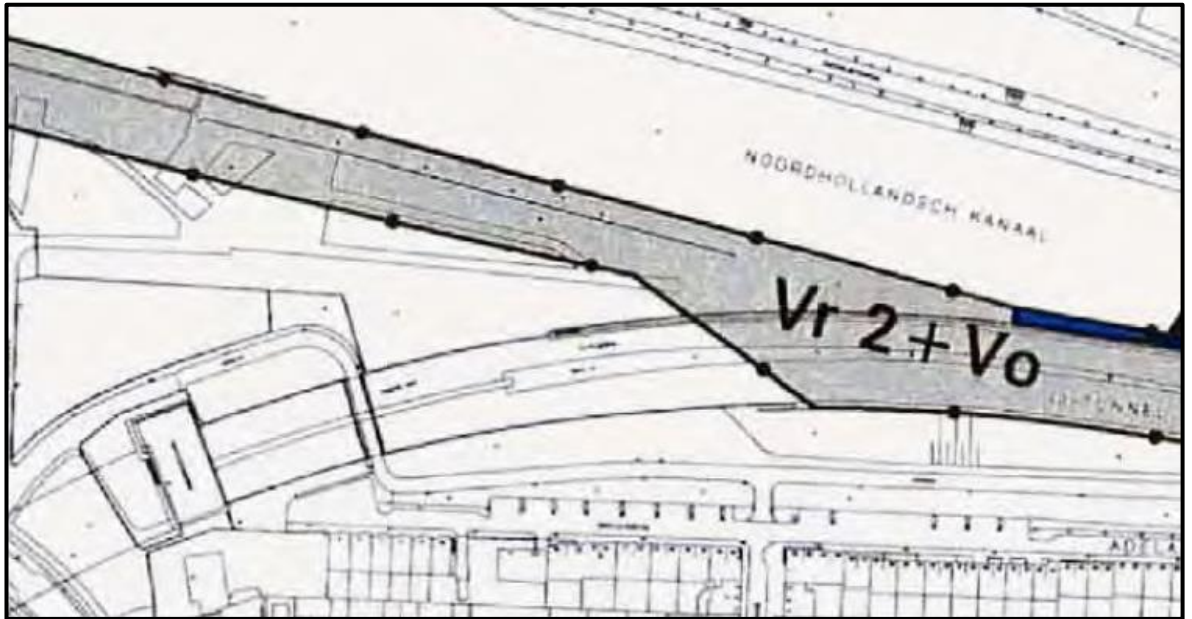
met de daarbij behorende verkeersvoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

Maximale invulling huidige planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de huidige planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit de realisering van fietspaden aan beide zijden van het Noordhollandsch Kanaal. Het realiseren van een fietsverbinding op de locatie zoals gedacht is evenwel planologisch niet mogelijk. Het bestemmingsplan “Oud Noord” staat aan het aanleggen van een fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal niet in de weg, maar het bestemmingsplan “Sixhaven” maakt binnen de bestemming “Water” geen verkeersverbindingen mogelijk.

Planologie in de onmiddellijke omgeving

Relevant voor de beoordeling is, dat op betrekkelijk korte afstand ten oosten van het plangebied (globaal gezien ten oosten van de doorgetrokken Reigerweg) het bestemmingsplan “Oud Noord” het gehele Noordhollandsch Kanaal omvat en aan de zuidzijde van het Kanaal aansluit op gronden, die op grond van het bestemmingsplan “Noord-Zuidlijn” de bestemming “VR 2 + VO” hebben.



Figuur: fragment plankaart bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn"

De bestemming "VR 2 + VO" staat voor "ondergronds railtracé waarboven openbare ruimte", waarbij relevant is dat de bestemming bovengronds voorziet in de aanleg van "verkeersareaal".

5 NIEUWE PLANOLOGIE

Op het moment dat deze risicoanalyse wordt uitgebracht, is het nieuwe planologische regime nog niet in werking getreden. De ontwikkeling zal planologisch mogelijk worden gemaakt door middel van een nieuw bestemmingsplan "Brug Noordhollandsch Kanaal", dat zich momenteel in conceptfase bevindt.



Figuur: verbeelding conceptbestemmingsplan "Brug Noordhollandsch Kanaal"

In de nieuwe planologische situatie krijgt het plangebied de bestemmingen “Groen”, “Water” en “Verkeer”. Over het Noordhollandsch Kanaal krijgen de gronden met de verkeersbestemming de aanduiding “brug”.

Wij beschikken niet over concept planregels van het nieuwe bestemmingsplan, doch nemen op grond van de door opdrachtgever gegeven toelichting als basis dat de verkeersbestemming alleen vormen van langzaam verkeer mogelijk zal maken, hetgeen de bedoeling is van het project.

Ten aanzien van de doorvaarthoogte heeft opdrachtgever aangegeven dat deze lager is dan de doorvaarthoogte zoals deze wordt voorgeschreven in het bestemmingsplan “Oud Noord”. Ons is – bij gebreke van concept planregels – niet bekend of deze lagere doorvaarthoogte planologisch verankerd gaat worden. Voor de woonobjecten in de omgeving, die in dit advies beoordeeld worden, heeft dit aspect geen relevantie. Eventuele andere gevolgen van de lagere doorvaarthoogte vallen buiten het kader van dit onderzoek.

Maximale invulling nieuwe planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de nieuwe planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie zal komen, zal bestaan uit de realisering van een verbinding voor langzaam verkeer over het Noordhollandsch Kanaal, tussen de Buiksloterweg aan de noordzijde en het IJtunneltracé aan de zuidzijde.

6 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER

6.1 Selectie en beoordeling van relevante aspecten

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

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

Hierna beoordelen wij per aspect of de voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een planologische verandering.

Uitzicht en schaduwwerking

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

In de directe omgeving van de geprojecteerde brug bevinden zich geen woonobjecten die in visueel opzicht hinder zouden kunnen ondervinden van de nieuwe brug. Daarbij komt, dat binnen de bestemming “Water” van zowel het bestemmingsplan “Oud Noord” als het bestemmingsplan “Sixhaven” zichtbeperkende bouwwerken, zoals bruggen (“Oud Noord”) en waterstaatswerken (“Sixhaven”) mogelijk zijn die bouwwerken van een gelijke aard, orde en afmetingen mogelijk maken. Ten aanzien van het aspect “uitzicht” zal geen sprake zijn van een verslechtering voor omwonenden.

Gelet op de door ons getrokken conclusie wat betreft het uitzicht is evenmin sprake van een relevant effect op de bezonning van omliggende objecten.

Karakter van de bestemming

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

Qua karakter van de bestemming levert de realisering van de rug geen nadeel op. Bruggen als de onderhavige passen bij het karakter van vaarwegen.

Privacy

Met name wanneer in de nieuwe planologische situatie meer mensen aanwezig kunnen zijn dan voorheen en/of wanneer sprake is van meer permanent menselijk verblijf, kunnen omwonenden dat als een beperking van hun persoonlijke levenssfeer ervaren. Óf en de mate waarin er een inbreuk op de privacy kan ontstaan, wordt in belangrijke mate bepaald door de mate waarin waarnemer en waargenomene elkaar kunnen zien en/of elkaar kunnen horen. Daarbij spelen de onderlinge afstand en eventuele mogelijkheden van tussenliggende bestemmingen een belangrijke rol.

Gelet op de afstand van de brug tot de woningen van omwonenden is geen sprake van een relevante aantasting van de privacy.

Hinder

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

Gegeven de aard van het gebruik (langzaam verkeersverbinding) zal van een toename van fijnstof, licht-, trilling- en/of geurhinder geen sprake zijn. Uitgaande van een “normaal” gebruik van de brug is een relevante toename van geluidhinder voor direct omwonenden evenmin aannemelijk.

Verkeer, ontsluiting en parkeren

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

De gedachte planologische maatregel voorziet in de realisering van een verbinding voor langzaam verkeer, en zal op grond daarvan een verkeersaantrekkende werking hebben. Dit betekent in beginsel, dat in de directe en wijdere omgeving van de brug sprake zal kunnen zijn van een toename van langzaam verkeer (met name fietsers).

Voor de woonobjecten aan de Buiksloterweg heeft de aanleg van de brug tot gevolg dat een aanzienlijk deel van het fietsverkeer vanuit het Noorderpark kiest voor de nieuwe brug en niet meer langs de betreffende woonobjecten zal fietsen. Voor de woonobjecten in de “wijdere” omgeving geldt dat al naar gelang de afstand tot de brug toeneemt, de consequenties van de aanleg van de brug diffuser worden omdat fietsers beschikken over meerdere alternatieven om van noord naar zuid te fietsen. Gevoegd bij het gegeven dat op korte afstand ten oosten van de geprojecteerde brug het samenstel van de vigerende bestemmingsplannen “Oud Noord” en “Noord-zuidlijn” de realisering van een fietsverbinding over het Noordhollandsch Kanaal al mogelijk maakt, verwachten wij dat de in de wijdere omgeving van de brug woonachtige bewoners niet aannemelijk zullen kunnen maken dat zij als gevolg van het bestemmingsplan “Brug Noordhollandsch Kanaal” in een planologisch nadeliger positie zijn komen te verkeren.

6.2 Recapitulatie planvergelijking

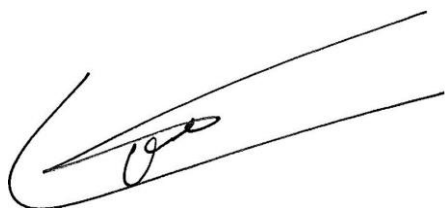
In deze zaak zullen naar verwachting in planologisch opzicht geen negatieve effecten ontstaan, zodat geen sprake zal zijn van een planologisch nadeel. Het afbakenen van de invloedssfeer en een taxatie zijn daarom niet nodig. Evenmin behoeft te worden ingegaan op de voorzienbaarheid van de maatregel en het normaal maatschappelijk risico. Wij stellen het planschaderisico op “NIHIL”.

7 CONCLUSIE

De op basis van artikel 6.1 Wro te vergoeden indirecte planschade taxeren wij op:

NIHIL

Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken



mr. drs. C.M.L. van der Lee KRMT
Directeur