

## ***Risicoanalyse planschade***

### ***In verband met bestemmingplan “De Voorwaarts”***

---

#### **1. Inleiding**

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke projecten kan een risicoanalyse de financiële gevolgen van mogelijke schadeclaims in beeld brengen. Die risicoanalyse kan dan een belangrijk instrument vormen voor de economische- en planologische haalbaarheid van het project en de besluitvorming.

Het bestemmingsplan voorziet in de planologische basis voor onder meer:

1. De aanleg van een transferium aan de Barnewinkel;
2. De verdubbeling van het aantal rijstroken van de Zutphensestraat;
3. Het aanleggen van een kruispunt Zutphensestraat/Laan van Osseveld en de aanpassing van de Laan van Osseveld.

Deze risicoanalyse heeft betrekking op deze planologische wijzigingen.

#### **2. Vergelijking planologische regimes**

Bij de beoordeling van mogelijke planschade(claims) moet worden nagegaan of sprake is van een planologische verslechtering c.q. nadeliger positie voor belanghebbenden / omwonenden.

De gronden waarop de nieuwe ontwikkelingen betrekking hebben, zijn gelegen in de volgende vigerende bestemmingsplannen:

1. Woudhuis, vastgesteld 25 juni 1992, goedgekeurd 28 januari 1993 en onherroepelijk op 5 september 1994
2. Laan van Osseveld, vastgesteld 25 augustus 1983, goedgekeurd op 6 juni 1984 en onherroepelijk op 2 augustus 1984
3. Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1947

Uit vaste jurisprudentie blijkt dat bij vergelijking van de planologische regimes voor de beoordeling of sprake is van een planologische verslechtering in principe dient te worden uitgegaan van zogenaamde “planmaximalisatie”, d.w.z. bij de schadeanalyse (waaronder bijvoorbeeld privacy- en uitzichtbeperking een rol spelen) dienen de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden (inclusief objectief begrensde flexibiliteitsbepalingen) op grond van het oude planologische regime in relatie tot die van het nieuwe planologische regime in aanmerking te worden genomen.

#### **3. Vigerende bestemmingsplannen**

Hieronder volgt een uiteenzetting van de vigerende bestemmingsplannen binnen het plangebied. Per bestemmingsplan worden de relevante bestemmingen weergegeven.

## **Bestemmingsplan “Woudhuis”**

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de Zutphensestraat en heeft de bestemming ‘Verkeersgebied’.

### **De bestemming ‘Verkeersgebied’**

De bestemming voorziet in de aanleg en beheer van verkeerswegen ten behoeve van de stedelijke hoofdstructuur.

### **Vrijstellingsbepalingen**

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van:

1. Het met niet meer dan 10 meter afwijken van bestemmingsgrenzen, bebouwingsgrenzen en overige aanduidingen op de plankaart ter aanpassing van de bij uitmeting blijvende werkelijke toestand van het terrein dan wel ter verkrijging van de meest doelmatige verkaveling van de betreffende grond.
2. afwijkingen ten aanzien van de voorgeschreven hoogte en hoogte van gebouwen, hoogte van andere bouwwerken, oppervlakte van bebouwing en overige aanwijzingen, maten en afstanden tot maximaal 10%

## **Bestemmingsplan “Laan van Osseveld”**

Dit bestemmingsplan voorziet in de planologische basis voor een deel van de Laan van Erica, de Zutphensestraat en de Laan van Osseveld. De onderhavige gronden hebben, voor zover relevant, de bestemming ‘Verkeersdoeleinden’.

### **De bestemming ‘Verkeersdoeleinden’**

De met deze bestemming aangewezen gronden zijn bestemd voor rijbanen, voet- en fietspaden en bermen (in- en uitritten, bushaltes en parkeerhavens daaronder begrepen) met de daarbij behorende andere bouwwerken.

Deze gronden moeten voldoen aan de op de plankaart opgenomen indeling van de bestemming met in achtneming van de op de plankaart opgenomen profielen. Afwijkingen van de breedtematen van rijbanen en paden is mogelijk tot maximaal 15%.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen voor het verschuiven van rijbanen en paden met ten hoogste 10 meter.

Op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd dienende voor het verkeer of krachtens hun aard bij deze bestemming horende met een hoogte van maximaal 2,50 meter en een oppervlakte van maximaal 8 m<sup>2</sup>. Andere bouwwerken zijn slechts toegestaan voor zover het betreft bij deze bestemming behorende andere bouwwerken, zoals lichtmasten, informatieborden en verkeerslichten.

### **Vrijstellingsbepalingen**

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen voor:

1. Het bouwen van niet voor bewoning bestemde gebouwtjes van openbaar nut met een maximale inhoud van 50 m<sup>3</sup> en een maximale goothoogte van 3 meter en voor andere

bouwwerken met een maximale oppervlakte van 8 m<sup>2</sup> en een maximale hoogte van 3 meter (uitgezonderd antennes, lichtmasten en ontluchtingspijpen).

2. Het afwijken van bestemmingsgrenzen, indeling van wegen en kruispunten, pleinen, groenstroken en bebouwingsgrenzen met niet meer dan 10 meter.

3. Afwijkingen ten aanzien van de voorgeschreven goothoogte en hoogte van gebouwen, hoogte van bouwwerken, oppervlakte van bebouwing en bebouwingspercentages tot maximaal 10%.

### **Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1947**

Bestemming: agrarische bedrijven, klasse B (10 ha-gebied)

Per 10 ha mag een agrarisch bedrijf worden gevestigd met een agrarische bedrijfswoning en de voor het bedrijf noodzakelijk bedrijfsgebouwen

Met vrijstelling is een tweede bedrijfswoning toegestaan (37<sup>e</sup> herziening).

De voorgevelrooilijn is 20 meter uit as van de weg, i.c. Barnewinkel

Oppervlakte bedrijfsgebouwen is niet beperkt

Maximale hoogte in voorgevelrooilijn 15 meter; daarboven een kap toegestaan van maximaal 45° (aanvullende werking Bouwverordening)

Hoofdgebouw minimaal 35 meter uit zijferscheiding

Oppervlakte terrein circa 14 ha, zodat planologisch voldaan kan worden aan de eisen voor de vestiging van een agrarisch bedrijf

## **4. Het komende recht.**

### **Ontwerpbestemmingsplan De Voorwaarts**

De volgende specifieke gebruiksregels zijn van toepassing voor de reconstructie van de Zutphensestraat

- a. maximaal 2 x 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm (met uitzondering van afslagstroken) voor de Zutphensestraat vanaf het kruispunt van de Laan van Erica tot aan de A-50;
- b. handhaving van de bestaande breedte van de ventweg aan de Zutphensestraat;
- c. verbreding van de berm, gelegen naast de ventweg aan de Zutphensestraat naar een minimale breedte van 5 meter met uitzondering van de plaatsen waar afslagstroken en bushaltes nodig zijn;
- d. vervanging van de rotondes bij de Kasteellaan en de Mansardehof door kruisingen;
- e. maximaal 2 x 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm (met uitzondering van afslagstroken) voor de Laan van Erica;
- f. maximaal 2 rijstroken (met uitzondering van afslag- en invoegstroken) voor de Laan van Osseveld;
- g. de aanleg van nieuwe afslag- en invoegstroken voor de Laan van Osseveld en de Zutphensestraat (gelegen tussen het kruispunt met de Laan van Erica en de spoorlijn Apeldoorn-Deventer) in verband met de aanpassing van de kruising met de Laan van Erica de Zutphensestraat en de Laan van Osseveld;
- h. aanpassing van het kruispunt Zutphensestraat, Laan van Erica en Laan van Osseveld

transferium

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verblijfsgebied waarbij geldt dat

een transferium en carpoolplaats uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-transferium';

de ontsluiting moet plaatsvinden binnen 10 meter van de aanduiding '(os)';

- b. evenementen met uitzondering ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm verkeer-transferium';
  - c. markten met uitzondering ter plaatse van de aanduiding specifieke vorm verkeertransferium en standplaatsen voor ambulante handel;
  - d. terras uitsluitend ter plaats van de aanduiding "terras";
  - e. watergangen;
  - f. nutsvoorzieningen;
  - g. tuin;
- met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Op het transferium is 1 bouwwerk t.b.v. promotionele activiteiten toegestaan met een maximale hoogte van 38 m .

### **Vergelijking planologische regimes**

Hieronder zal worden aangegeven of er sprake is van een planologisch nadeliger situatie.

### **Verdubbeling rijstroken Zutphensestraat**

De Zutphensestraat heeft op grond van de vigerende bestemmingsplannen grotendeels de bestemming 'Verkeersgebied'. Op de plankaart is voor de Zutphensestraat geen wegprofiel aangegeven. De Zutphensestraat bestaat momenteel uit twee rijstroken. Voor de woningen en de bedrijven aan de Zutphensestraat loopt een ventweg. Tussen de ventweg en de twee rijstroken loopt een berm. De ventweg en de berm vallen in de bestemming 'Woongebied'. Een klein deel van de gronden, ter hoogte van de aansluiting van het Mansardehof op de Zutphensestraat, hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden'.

In het nieuwe bestemmingsplan krijgt de Zutphensestraat één bestemming, namelijk 'Verkeersdoeleinden'. In dit plan is vastgelegd dat de ventweg en de berm gehandhaafd dienen te blijven. De verdubbeling van het aantal rijstroken van 2 naar 4 zal dus niet aan de zijde van de woningen en bedrijven aan de Zutphensestraat worden gerealiseerd, maar van deze (woon)objecten af. Uitgaande van de maximale invulling van de vigerende planologie dan moet geconcludeerd worden dat de verdubbeling van het aantal rijstroken al op grond van het vigerende planologische regime kan worden gerealiseerd. Er is aldus geen sprake van een nadelige planologische wijziging. Eventuele toename van (geluids)overlast kan dus al op grond van het vigerende bestemmingsplan worden ondervonden. In het nieuwe bestemmingsplan is tevens vastgelegd dat de huidige ventweg met berm gehandhaafd dient te blijven, zodat het planologisch niet mogelijk is het aantal rijstroken te verdubbelen in de richting van de (woon)objecten aan de Zutphensestraat.

### **Transferium hoek Zutphensestraat**

De gronden gelegen aan de Barnewinkel ten zuiden van de Zutphensestraat, worden bestemd tot 'Verblijfsgebied'. Op deze gronden zal een transferium en een carpoolplaats worden aangelegd (feitelijke invulling).

De geldende bestemming is agrarische bedrijven klasse B. Per 10 ha mag een agrarisch bedrijf worden gevestigd met een agrarische bedrijfswoning en met vrijstelling is een tweede bedrijfswoning toegestaan..

Er is geen sprake van een planologisch nadeliger situatie vanwege de ligging nabij de A-50 en het feit dat het transferium beperkt wordt gebruikt bij evenementen in het Omnisportcentrum.

### **Kruispunt Zutphensestraat/Laan van Osseveld en wijziging wegprofiel Laan van Osseveld**

In verband met de verdubbeling van het aantal rijstroken van de Zutphensestraat en de Laan van Erica (op het gedeelte van deze weg dat is gelegen tussen de Zutphensestraat en de Voorwaarts) moet het kruispunt Zutphensestraat/Laan van Erica/Laan van Osseveld worden gereconstrueerd en zal het wegprofiel van de Laan van Osseveld worden gewijzigd.

De Laan van Osseveld zal gereconstrueerd worden voor wat betreft het gedeelte van deze weg dat is gelegen tussen het kruispunt Zutphensestraat en de spoorlijn Apeldoorn-Deventer. De huidige ventweg en de berm naast de ventweg zullen worden gehandhaafd. Dit is ook als zodanig geregeld in het nieuwe bestemmingsplan en vastgelegd in de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Voor zover nodig kunnen nieuwe rijstroken worden aangelegd in verband met de reconstructie van het kruispunt.

Het onderhavige gedeelte van de Laan van Osseveld heeft conform het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor rijbanen, voet- en fietspaden en bermen. Deze gronden moeten voldoen aan de op de plankaart opgenomen indeling van de bestemming en aan de op de plankaart opgenomen profielen. Een afwijking van 15% is toegestaan van de breedtematen van rijbanen en paden indien dit voor een doelmatige verkeersafwikkeling wenselijk is. Verder kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor verschuivingen van rijbanen en paden met ten hoogste 10 meter.

Uitgaande van de handhaving van de ventweg en de berm onder het nieuwe planologische regime en de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid van het vigerende planologische regime is er geen sprake van een planologisch nadeliger situatie. De reconstructie van de laan van Osseveld is dus al op grond van het vigerende planologische regime mogelijk. Eventuele toename van (geluids)overlast kan dus al op grond van het vigerende bestemmingsplan worden ondervonden.

## **5. Conclusie**

Gezien het vorenstaande moet geconcludeerd worden dat het ontwerpbestemmingsplan "De Voorwaarts" geen nadelige gevolgen met zich meebrengt.

RJZ/ november 2011