gemeente Deventer

Nota voor burgemeester en wethouders
Onderwerp
bezwaar beroep inzake Eureka

Team
DEV-PRO

1- Notagegevens	
Notanummer	2018-001728
Datum	23-10-2018
Programma:	
03 Leefomgeving	
Portefeuillehouder	Weth. Grijsen
	Weth. Rorink

2- Bestuursorgaan	
[X]B & W	23-10-2018
[ ]Raad	--
[ ]Burgemeester	--

College van B & W	
- Burgemeester	- Weth. Kolkman
- Weth. Grijsen	- Weth. Rorink
- Weth. Verhaar	- Weth. Walder

Besluitenlijst	d.d.		d.d.		d.d.
[ ]Akkoordstukken	--	[X]Openbaar	23-10-2018	[ ]Besloten	--

Routing	d.d.
programmamanager	17-10-2018
regiemanager	17-10-2018
wethouder	18-10-2018
wethouder	--

	par.
[ ]adj.secr.	--
[ ]gem.secr.	--
BIS Openbaar	
Status	Definitief2018-10-24

Bijlagen
bezwaar Eureka
verweerschrift namens gemeente
memo "aanpak bezwaar Eureka"

B & W d.d.: 23-10-2018

Besloten wordt:
1 In te stemmen met het verzoek van Eureka tot rechtstreeks beroep bij de rechtbank;
2 Next advocaten opdracht te geven namens de gemeente verweer te voeren bij de rechtbank;
3 dit besluit openbaar te maken maar niet zowel het verweerschrift als de memo "aanpak bezwaar Eureka".

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

[ ] De nota en het besluit openbaar te maken
[ ] De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
[ ] De nota en het besluit openbaar te maken nadat

[X]De nota en het besluit openbaar te maken, behalve…
het verweerschrift en de memo "aanpak bezwaar Eureka" gelet op artikel 10 lid 2, sub b van de Wet Openbaarheid van bestuur
[ ] Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:

[ ] De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee

gemeente Deventer

Bekendmaking conform Awb | Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld? Nee

Toelichting

Inleiding

Op 30 juli jl. heeft u besloten het planschadeverzoek van Redrij Eureka af te wijzen (2018-001322). Op 5 september heeft Justion advocaten namens rederij Eureka bezwaar tegen uw besluit ingediend met het verzoek tot rechtstreeks beroep bij de rechtbank.

Beoogd resultaat

Rechtstreeks beroep voeren bij de rechtbank namens uw college door Next advocaten.

Kader

- Wet Ruimtelijke Ordening
- Bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier
- Project Ruimte voor de Rivier

Argumenten voor en tegen

Een bezwaarprocedure leidt tot herhaling van zetten. Uit oogpunt van o.a. tijd- en geldbesparing is rechtstreeks beroep beter.

Extern draagvlak (partners)

Rechtstreeks beroep bij de rechtbank is op verzoek van bezwaarmaker

Financiële consequenties

Kosten voor juridische ondersteuning worden gedekt vanuit het programma.

Aanpak/uitvoering

Onze huisadvocaat zal namens ons het beroep voeren. Kortheidshalve verwijzend naar het verweerschrift in de vertrouwelijke bijlage.

Van:	Jannet van Brouwershaven-Jacobusse
Aan:	Gemeente Deventer
Cc:	Jolanda van Koeveringe-Dekker; Carolien de Snoo-Verhage
Onderwerp:	Bezwaarschrift inzake besluit afwijzen planschade
Datum:	5 september 2018 16:13:53
Bijlagen:	2018 09 05 Bezwaarschrift besluit afwijzen planschade (incl. bijlagen).pdf

Geachte dames, heren,
Op verzoek van mevrouw mr. J.M. van Koeveringe-Dekker zend ik u hierbij een digitale kopie van het bezwaarschrift met bijlagen inzake Rederij Eureka, zoals wij heden per aangetekende post en per telefax (zonder bijlagen) aan u verzenden.
Kortheidshalve verwijs ik u naar de inhoud hiervan.

Met vriendelijke groet,

J. (Jannet) van Brouwershaven-Jacobusse
secretaresse
afwezig: dinsdag en donderdag

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvb@justionadvocaten.nl

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN
Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Deventer
Postbus 5000
7400 GC DEVENTER

Vooruit per fax: 0570-69 33 37 (zonder bijlagen)
alsmede per e-mail: gemeente@deventer.nl

Datum: 5 september 2018
Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
Ons kenmerk: JvKD/JCS/jvb/161276
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Gemeente Deventer (nadeelcompensatie) bezwaarschrift en verzoek ex artikel 7:1a Awb (prorogatie)
Uw kenmerk: IBL/zaaknr. 1126-2017

Geacht College,

De besloten vennootschap Rederij Eureka BV, gevestigd te Deventer, hierna: "Rederij Eureka" heeft kennis genomen van uw besluit d.d. 30 juli 2018 en het bijhorende rapport van Thorbecke, ontvangen op 2 augustus 2018 (**bijlage 1**). In het besluit wordt het verzoek van Rederij Eureka om tegemoetkoming in planschade afgewezen.

Als advocaat-gemachtigde van Rederij Eureka maak ik hierbij bezwaar tegen dit besluit. De gronden van bezwaar treft u onderstaand, onder punt III en verder aan.

I. Verzoek rechtstreeks beroep

Alvorens in te gaan op de gronden van bezwaar, verzoek ik u namens Rederij Eureka eerst om ex artikel 7:1a Awb in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter.

Rederij Eureka is van mening dat in de voorbereiding van het primaire besluit de standpunten over en weer al uitgebreid zijn gewisseld. Immers, zowel Rederij Eureka als het College hebben hun reactie gegeven naar aanleiding van het concept advies van Thorbecke. Nu Rederij Eureka en het College verschillen van inzicht over de feiten en omstandigheden en ook wat de aanleiding is geweest tot de hele kwestie, het project "Ruimte voor de Rivier" en het daarmee samenhangende bestemmingsplan, zou het doorlopen van de bezwaarprocedure naar de mening van Rederij Eureka slechts een herhaling van zetten zijn. Vanuit het oogpunt van efficiency, tijds- en geldbesparing verzoekt Rederij Eureka u om dit bezwaarschrift ter behandeling door te zenden aan de bestuursrechter.

JUSTION
ADVOCATEN

II. Voorgeschiedenis

Het leek mij goed om – mede met het oog op het verzoek van Rederij Eureka om in te stemmen met rechtstreeks beroep – nog kort de aanloop naar het schadevergoedingsverzoek te schetsen. Rederij Eureka huurde een ponton aan de IJssel, nabij "De Worp", als aanlegvoorziening voor haar boten. Haar boten leggen al sinds 1965 aan op deze locatie.

In het kader van het project "Ruimte voor de Rivier" en het daarmee samenhangende bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" dat op 25 mei 2011 door de Raad is vastgesteld, zijn de aanlegplaatsen niet meer als zodanig bestemd.

Rederij Eureka is hiertegen opgekomen. In de uitspraak van 19 december 2012 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beroepen van Rederij Eureka gegrond geacht (**bijlage 2**). De Afdeling heeft wel geoordeeld dat de rechtsgevolgen in stand kunnen blijven. Dit, echter onder verwijzing naar de door de Raad gedane toezeggingen, waaronder de door de Raad gedane expliciete toezegging dat "*indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt*".

In de periode na de zitting is de vrees van Rederij Eureka bewaarheid gebleken. De bedrijfsvoering is uiteengereten. De alternatieve locaties voldeden niet en de boekingen holden achteruit, en de door de Raad geopperde mogelijkheid van het stadsponton bood helaas geen soelaas. Dit resulteerde uiteindelijk in een schrijven van de (voormalig) wethouder Economie van 26 januari 2016, waarin hij met zoveel woorden stelt geen mogelijkheden te zien om een verandering in de aanleg- en afmeer situatie te brengen. Hij wenst Rederij Eureka veel succes met het bedrijf (**bijlage 3**).

Dit is voor Rederij Eureka reden geweest om op 13 januari 2017 een verzoek om schadevergoeding (nadeelcompensatie) in te dienen (**bijlage 4**). Naar aanleiding van het verzoek van Rederij Eureka heeft overleg plaatsgehad, en heeft de gemeente een deskundige aangesteld (dhr. Groenendijk).

Wat Rederij Eureka en de gemeente op dat moment verdeeld hield was de hoogte van die schade. Dus het feit dàt er schade is geleden, en ook niet de schadeoorzaak (namelijk het project "Ruimte voor de Rivier" en het daaruit voortvloeiende bestemmingsplan met de ingrijpende gevolgen voor de bedrijfsvoering van Rederij Eureka) leek niet ter discussie te staan en dat was ook terecht.

Het College heeft echter plotseling, onder verwijzing naar een uitspraak van de Afdeling van 17 juli 2002 (ECLI:NL:RVS:2002:AE5401) na een half jaar minnelijk overleg aangegeven dat zij het verzoek uitsluitend via het planschadeloket in behandeling wenste te nemen en het College heeft daarbij ook het aanbod tot vergoeding van de schade op basis van de contra-expertise van de heer Groenendijk ingetrokken.

Namens Rederij Eureka heb ik daar bij brief van 15 augustus 2017 mijn verwondering over uitgesproken en daarbij is de route van bindend advies voorgesteld. Uit de brief van 19 september 2017 bleek dat het College hiertoe niet bereid was en alleen nog maar de route via het planschadeloket wilde laten lopen.

JUSTION
ADVOCATEN

In de zienswijze van 23 mei 2018 op het concept planschadeadvies van Thorbecke is deze opmerkelijke gang van zaken uiteengezet (**bijlage 5** met de bijbehorende bijlagen, waarbij bijlage 1 en 2 van de zienswijze hiervoor al zijn overgelegd als bijlage 2 en 4).

Zoals in voormelde zienswijze al uiteen is gezet, is hier sprake van een zeer opmerkelijke gang van zaken. Een gang van zaken die bovendien niet past op de toezeggingen die door de Raad ten overstaan van de bestuursrechter zijn gedaan.

Rederij Eureka heeft daar ook tegen geprotesteerd, maar omdat Rederij Eureka zo echter geen stap verder kwam, heeft zij – **onder nadrukkelijk voorbehoud van alle rechten om alsnog nadeelcompensatie te claimen** – op 3 oktober laten weten dat die weg dan maar moest worden ingeslagen.

Op 2 augustus 2018 ontving Rederij Eureka het besluit van het College, waarin haar verzoek is afgewezen. Rederij Eureka kan zich met het besluit d.d. 30 juli 2018, ontvangen op 2 augustus 2018 niet verenigen om de navolgende redenen.

III. Schadeverzoek te beperkt opgevat

Zoals hiervoor uiteengezet, heeft Rederij Eureka bij het College op 13 januari 2017 een verzoek om schadevergoeding ingediend vanwege de inkomensschade die is ontstaan door het verdwijnen van de door haar voorheen gebruikte ligplaats op de locatie "De Worp" als gevolg van het project "Ruimte voor de Rivier" en het daarmee samenhangende bestemmingsplan.

De Raad had immers tijdens de zitting naar aanleiding van het door Rederij Eureka ingestelde beroep ondubbelzinnig toegezegd:

> *"indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt".*

Deze toezegging is ook opgenomen in de uitspraak van 19 december 2012.

In haar verzoek heeft Rederij Eureka aangegeven dat zij <u>nadeelcompensatie</u> wenst.

Het College wenste het verzoek echter niet op andere wijze dan via het planschadeloket te behandelen. Dat is in strijd met de door haar gedane toezegging en het daardoor opgewekte vertrouwen. Onder protest is Rederij Eureka hier toch mee akkoord gegaan. Deze weg was, gelet op de houding van het College, immers de enige mogelijkheid om in aanmerking te komen voor schadevergoeding.

Rederij Eureka heeft in de reactie op het concept advies van Thorbecke (die door het College was ingeschakeld om planschadeadvies uit te brengen) opnieuw aangegeven dat naar haar mening moet worden beoordeeld of zij recht heeft op nadeelcompensatie.

Desalniettemin heeft het College uitsluitend beoordeeld of Rederij Eureka recht heeft op planschade ex artikel 6.1 Wro.

Zelfs de door het College ingeschakelde deskundige wijst nota bene op de mogelijkheid van nadeelcompensatie:

> *"De adviseur merkt daarbij op dat genoemde planologische schadeoorzaak niet uitsluit dat er sprake kan zijn van meerdere of andere schadeoorzaken welke niet onder de reikwijdte van Afdeling 6.1 Wro vallen, maar mogelijk wel binnen het stelsel van nadeelcompensatie of enig ander schadestelsel vallen. Echter is in het onderhavige planschadeadvies enkel de schade beoordeeld welke binnen het limitatieve opsomming van artikel 6.1 lid 2 Wro valt."*

Door het verzoek van Rederij Eureka uitsluitend als planschadeverzoek te behandelen, en andere schadestelsels, en dan met name het nadeelcompensatiestelsel buiten beschouwing te laten, heeft het College een onvolledig en onzorgvuldig besluit genomen.

Voor zover nog vereist – hetgeen Rederij Eureka betwist, zij heeft immers steeds aangedrongen op het nemen van een besluit op haar verzoek om nadeelcompensatie – doet Rederij Eureka hierbij opnieuw een verzoek om te beslissen op het reeds op 13 januari 2017 ingediende verzoek om <u>nadeelcompensatie</u>.

IV. Planschadeadvies onjuist

Voorts geldt dat het planschadeadvies meerdere onjuistheden bevat en dat het College zich bij het besluit niet op het advies heeft mogen baseren.

a. dagrecreatie sluit bedrijfsmatig gebruik niet uit

In paragraaf 3.1 van het rapport wordt door Thorbecke gesteld dat ingevolge het oude bestemmingsplan Uiterwaarden 2004 nabij de aanduiding "aanmeerfunctie ten behoeve van dagrecreatie" de aanleg van een beperkte aanmeervoorziening met bijbehorende steigers was toegestaan voor maximaal 15 boten.

Opgemerkt wordt tevens dat in artikel 1 van het bestemmingsplan, onder c. is opgenomen dat daarmee een "*voorziening ten behoeve van het aanmeren van boten of schepen van dagrecreanten waarbij geen bebouwing is toegestaan*" wordt bedoeld.

Thorbecke geeft aan dat het aanmeren van salonboten niet onder recreatief gebruik valt omdat aanvrager een bedrijfsmatig belang heeft. Dit standpunt is echter niet nader onderbouwd en ook niet logisch. Immers, het feit dat de aanmeerfunctie is bedoeld voor dagrecreatie sluit niet uit dat boten die bedrijfsmatig varen, worden aangemeerd. De passagiers die worden vervoerd in de boten van Rederij Eureka zijn immers ook dagrecreanten, en vallen daarmee zeker binnen de begripsomschrijving.

Het begrip "dagrecreatie" wordt gebruikt om onderscheid te maken met de categorie "verblijfsrecreatie", waarbij het in deze laatste categorie gaat om een vorm van recreatie waarbij minimaal één overnachting plaatsvindt. Een onderscheid tussen "hobbymatig" en "bedrijfsmatig" gebruik is hiermee niet beoogd.

JUSTION
ADVOCATEN

Dat met het koppelen van de aanlegsteiger aan het begrip "dagrecreatie" is beoogd aan te duiden dat hier geen overnachtingen mogen plaatsvinden, wordt ook tot uitdrukking gebracht in het nieuwe bestemmingsplan. In het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" is immers in artikel 1.36 de passantenhaven gedefinieerd als "een haven voor doorreizende recreatievaartuigen waarbij geen sprake is van overnachtingen".

Waar het dus om gaat is dat de boten die aanmeren worden gebruikt voor en door recreanten die niet bij de aanlegsteiger overnachten.

Ik merk in dit kader ook op dat ook het personeel van de Rederij qua arbeidsvoorwaarden onder de CAO voor de Dagrecreatie valt.

De conclusie van de deskundige, dat het aanmeren van de salonboten van Rederij Eureka niet valt onder "dagrecreatie" omdat Rederij Eureka een bedrijfsmatig belang heeft is dan ook onjuist.

Om die reden had het College zich niet op het advies van Thorbecke mogen baseren.

b. toepasselijkheid overgangsrecht

In paragraaf 4.3 van het planschadeadvies staat vermeld dat het gebruik in ieder geval niet langer onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "ruimte voor de Rivier" is gebracht. Dat is onjuist.

In dit verband verwijst Rederij Eureka naar de tussenuitspraak d.d. 11 april 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BW1603):

> *"2.7. Tussen partijen is niet in geschil dat in ieder geval het gebruik van de locatie als ligplaats voor de salonboten onder het overgangsrecht van het vorige bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" valt en dat de locatie thans nog steeds in gebruik is als ligplaats. Gelet hierop wordt dit gebruik nu wederom onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht."*

De conclusie van de deskundige dat het gebruik niet langer onder het overgangsrecht is gebracht is dus onjuist. Het College had zich ook om deze reden niet op het rapport van Thorbecke mogen baseren.

c. jurisprudentie overgangsrecht

Volgens het planschadeadvies, paragraaf 4.3, moeten de overgangsbepalingen niet bij de planvergelijking worden meegenomen. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 2 maart 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:526) bepaalde de Afdeling echter dat een vergelijking moest worden gemaakt tussen twee planologische regimes waarbij sprake was van een beperking van het overgangsrecht:

> *"6. Het college dient, door middel van een taxatie van de waarde van het gebouw op de peildatum onder het oude en het nieuwe bestemmingsplan, inzichtelijk te maken in hoeverre [appellant] als gevolg van de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan schade, bestaande uit een vermindering van de waarde van het gebouw, heeft geleden. Bij de taxatie dient rekening te worden gehouden met het verschil in overgangsrechtelijke bescherming onder het oude en het nieuwe planologische regime."*

Overigens lijkt het of paragraaf 4.3 van het planschadeadvies niet compleet is. Er wordt immers vermeld dat:

> *"uit de omstandigheid dat de activiteiten van aanvrager werden beschermd op grond van het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan, niet volgt dat een planologische verslechtering niet aan de orde kan zijn"*

maar deze zin wordt niet verder vervolgd. Het advies is daarom onjuist, onvolledig en het College had zich niet op het advies mogen baseren.

In het verlengde en ter onderstreping van de verslechtering waarmee Rederij Eureka zich geconfronteerd heeft gezien en ziet, zij opgemerkt op dat de gemeente Deventer m.b.t. de toezeggingen voor alternatieve ligplaatsen ernstig in gebreke blijft:

- Bij de huidige lage waterstand kunnen de ligplaatsen in de Voorhaven, welke bestemd zijn voor het "parkeren" van de schepen niet gebruikt worden;
- De Riverdream kan al sedert juli niet meer in de Voorhaven liggen door de lage waterstand;
- Ten behoeve van het in- en ontschepen weigert de gemeente ligplaatsen te reserveren aan de Wellekade;
- Sedert 6 augustus 2018 wordt de sluis naar de haven niet meer bediend in verband met de waterstand;
- De toegezegde steiger aan de Wellekade welke voor in- en ontschepen gebruikt zou mogen worden bij extreme waterstanden is er nooit gekomen.

Ter vergelijking: bij de locatie aan De Worp konden de schepen onder alle omstandigheden aanleggen. Ook hierdoor wordt schade geleden.

Namens Rederij Eureka behoud ik mij ter zake hiervan alle rechten voor, maar zij verzoekt tevens deze situatie bij de beoordeling van de bezwaren tegen de afwijzing van de planschade/nadeelcompensatie te betrekken.

JUSTION
ADVOCATEN

V. Conclusie

Het besluit d.d. 30 juli 2018 is onvolledig, onjuist, onzorgvuldig voorbereid, onvoldoende gemotiveerd en in strijd met het vertrouwensbeginsel genomen.

Ik verzoek u daarom de bezwaren van Rederij Eureka gegrond te verklaren, en de in het deskundigenrapport van Horatio becijferde schade ad € 826.581,- alsnog toe te kennen bij wijze van planschade/nadeelcompensatie, nu het evident is dat Rederij Eureka als gevolg van de besluitvorming van de Raad schade heeft geleden en een vergoeding toe te kennen voor de door Rederij Eureka in verband met het bezwaar gemaakte proceskosten.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker
Advocaat-gemachtigde

Van:	Jannet van Brouwershaven-Jacobusse
Aan:	Gemeente Deventer
Cc:	Jolanda van Koeveringe-Dekker; Carolien de Snoo-Verhage
Onderwerp:	Bezwaarschrift inzake besluit afwijzen planschade
Datum:	5 september 2018 16:13:53
Bijlagen:	2018 09 05 Bezwaarschrift besluit afwijzen planschade (incl. bijlagen).pdf

Geachte dames, heren,
Op verzoek van mevrouw mr. J.M. van Koeveringe-Dekker zend ik u hierbij een digitale kopie van het bezwaarschrift met bijlagen inzake Rederij Eureka, zoals wij heden per aangetekende post en per telefax (zonder bijlagen) aan u verzenden.
Kortheidshalve verwijs ik u naar de inhoud hiervan.

Met vriendelijke groet,

J. (Jannet) van Brouwershaven-Jacobusse
secretaresse
afwezig: dinsdag en donderdag

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvb@justionadvocaten.nl

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN
Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Deventer
Postbus 5000
7400 GC DEVENTER

Vooruit per fax: 0570-69 33 37 (zonder bijlagen)
alsmede per e-mail: gemeente@deventer.nl

Datum: 5 september 2018
Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
Ons kenmerk: JvKD/JCS/jvb/161276
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Gemeente Deventer (nadeelcompensatie) bezwaarschrift en verzoek ex artikel 7:1a Awb (prorogatie)
Uw kenmerk: IBL/zaaknr. 1126-2017

Geacht College,

De besloten vennootschap Rederij Eureka BV, gevestigd te Deventer, hierna: "Rederij Eureka" heeft kennis genomen van uw besluit d.d. 30 juli 2018 en het bijhorende rapport van Thorbecke, ontvangen op 2 augustus 2018 (**bijlage 1**). In het besluit wordt het verzoek van Rederij Eureka om tegemoetkoming in planschade afgewezen.

Als advocaat-gemachtigde van Rederij Eureka maak ik hierbij bezwaar tegen dit besluit. De gronden van bezwaar treft u onderstaand, onder punt III en verder aan.

I. Verzoek rechtstreeks beroep

Alvorens in te gaan op de gronden van bezwaar, verzoek ik u namens Rederij Eureka eerst om ex artikel 7:1a Awb in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter.

Rederij Eureka is van mening dat in de voorbereiding van het primaire besluit de standpunten over en weer al uitgebreid zijn gewisseld. Immers, zowel Rederij Eureka als het College hebben hun reactie gegeven naar aanleiding van het concept advies van Thorbecke. Nu Rederij Eureka en het College verschillen van inzicht over de feiten en omstandigheden en ook wat de aanleiding is geweest tot de hele kwestie, het project "Ruimte voor de Rivier" en het daarmee samenhangende bestemmingsplan, zou het doorlopen van de bezwaarprocedure naar de mening van Rederij Eureka slechts een herhaling van zetten zijn. Vanuit het oogpunt van efficiency, tijds- en geldbesparing verzoekt Rederij Eureka u om dit bezwaarschrift ter behandeling door te zenden aan de bestuursrechter.

JUSTION
ADVOCATEN

II. Voorgeschiedenis

Het leek mij goed om – mede met het oog op het verzoek van Rederij Eureka om in te stemmen met rechtstreeks beroep – nog kort de aanloop naar het schadevergoedingsverzoek te schetsen. Rederij Eureka huurde een ponton aan de IJssel, nabij "De Worp", als aanlegvoorziening voor haar boten. Haar boten leggen al sinds 1965 aan op deze locatie.

In het kader van het project "Ruimte voor de Rivier" en het daarmee samenhangende bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" dat op 25 mei 2011 door de Raad is vastgesteld, zijn de aanlegplaatsen niet meer als zodanig bestemd.

Rederij Eureka is hiertegen opgekomen. In de uitspraak van 19 december 2012 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beroepen van Rederij Eureka gegrond geacht (**bijlage 2**). De Afdeling heeft wel geoordeeld dat de rechtsgevolgen in stand kunnen blijven. Dit, echter onder verwijzing naar de door de Raad gedane toezeggingen, waaronder de door de Raad gedane expliciete toezegging dat "*indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt*".

In de periode na de zitting is de vrees van Rederij Eureka bewaarheid gebleken. De bedrijfsvoering is uiteengereten. De alternatieve locaties voldeden niet en de boekingen holden achteruit, en de door de Raad geopperde mogelijkheid van het stadsponton bood helaas geen soelaas. Dit resulteerde uiteindelijk in een schrijven van de (voormalig) wethouder Economie van 26 januari 2016, waarin hij met zoveel woorden stelt geen mogelijkheden te zien om een verandering in de aanleg- en afmeer situatie te brengen. Hij wenst Rederij Eureka veel succes met het bedrijf (**bijlage 3**).

Dit is voor Rederij Eureka reden geweest om op 13 januari 2017 een verzoek om schadevergoeding (nadeelcompensatie) in te dienen (**bijlage 4**). Naar aanleiding van het verzoek van Rederij Eureka heeft overleg plaatsgehad, en heeft de gemeente een deskundige aangesteld (dhr. Groenendijk).

Wat Rederij Eureka en de gemeente op dat moment verdeeld hield was de hoogte van die schade. Dus het feit dàt er schade is geleden, en ook niet de schadeoorzaak (namelijk het project "Ruimte voor de Rivier" en het daaruit voortvloeiende bestemmingsplan met de ingrijpende gevolgen voor de bedrijfsvoering van Rederij Eureka) leek niet ter discussie te staan en dat was ook terecht.

Het College heeft echter plotseling, onder verwijzing naar een uitspraak van de Afdeling van 17 juli 2002 (ECLI:NL:RVS:2002:AE5401) na een half jaar minnelijk overleg aangegeven dat zij het verzoek uitsluitend via het planschadeloket in behandeling wenste te nemen en het College heeft daarbij ook het aanbod tot vergoeding van de schade op basis van de contra-expertise van de heer Groenendijk ingetrokken.

Namens Rederij Eureka heb ik daar bij brief van 15 augustus 2017 mijn verwondering over uitgesproken en daarbij is de route van bindend advies voorgesteld. Uit de brief van 19 september 2017 bleek dat het College hiertoe niet bereid was en alleen nog maar de route via het planschadeloket wilde laten lopen.

JUSTION
ADVOCATEN

In de zienswijze van 23 mei 2018 op het concept planschadeadvies van Thorbecke is deze opmerkelijke gang van zaken uiteengezet (**bijlage 5** met de bijbehorende bijlagen, waarbij bijlage 1 en 2 van de zienswijze hiervoor al zijn overgelegd als bijlage 2 en 4).

Zoals in voormelde zienswijze al uiteen is gezet, is hier sprake van een zeer opmerkelijke gang van zaken. Een gang van zaken die bovendien niet past op de toezeggingen die door de Raad ten overstaan van de bestuursrechter zijn gedaan.

Rederij Eureka heeft daar ook tegen geprotesteerd, maar omdat Rederij Eureka zo echter geen stap verder kwam, heeft zij – **onder nadrukkelijk voorbehoud van alle rechten om alsnog nadeelcompensatie te claimen** – op 3 oktober laten weten dat die weg dan maar moest worden ingeslagen.

Op 2 augustus 2018 ontving Rederij Eureka het besluit van het College, waarin haar verzoek is afgewezen. Rederij Eureka kan zich met het besluit d.d. 30 juli 2018, ontvangen op 2 augustus 2018 niet verenigen om de navolgende redenen.

III. Schadeverzoek te beperkt opgevat

Zoals hiervoor uiteengezet, heeft Rederij Eureka bij het College op 13 januari 2017 een verzoek om schadevergoeding ingediend vanwege de inkomensschade die is ontstaan door het verdwijnen van de door haar voorheen gebruikte ligplaats op de locatie "De Worp" als gevolg van het project "Ruimte voor de Rivier" en het daarmee samenhangende bestemmingsplan.

De Raad had immers tijdens de zitting naar aanleiding van het door Rederij Eureka ingestelde beroep ondubbelzinnig toegezegd:

> *"indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt".*

Deze toezegging is ook opgenomen in de uitspraak van 19 december 2012.

In haar verzoek heeft Rederij Eureka aangegeven dat zij <u>nadeelcompensatie</u> wenst.

Het College wenste het verzoek echter niet op andere wijze dan via het planschadeloket te behandelen. Dat is in strijd met de door haar gedane toezegging en het daardoor opgewekte vertrouwen. Onder protest is Rederij Eureka hier toch mee akkoord gegaan. Deze weg was, gelet op de houding van het College, immers de enige mogelijkheid om in aanmerking te komen voor schadevergoeding.

Rederij Eureka heeft in de reactie op het concept advies van Thorbecke (die door het College was ingeschakeld om planschadeadvies uit te brengen) opnieuw aangegeven dat naar haar mening moet worden beoordeeld of zij recht heeft op nadeelcompensatie.

Desalniettemin heeft het College uitsluitend beoordeeld of Rederij Eureka recht heeft op planschade ex artikel 6.1 Wro.

JUSTION
ADVOCATEN

Zelfs de door het College ingeschakelde deskundige wijst nota bene op de mogelijkheid van nadeelcompensatie:

> *"De adviseur merkt daarbij op dat genoemde planologische schadeoorzaak niet uitsluit dat er sprake kan zijn van meerdere of andere schadeoorzaken welke niet onder de reikwijdte van Afdeling 6.1 Wro vallen, maar mogelijk wel binnen het stelsel van nadeelcompensatie of enig ander schadestelsel vallen. Echter is in het onderhavige planschadeadvies enkel de schade beoordeeld welke binnen het limitatieve opsomming van artikel 6.1 lid 2 Wro valt."*

Door het verzoek van Rederij Eureka uitsluitend als planschadeverzoek te behandelen, en andere schadestelsels, en dan met name het nadeelcompensatiestelsel buiten beschouwing te laten, heeft het College een onvolledig en onzorgvuldig besluit genomen.

Voor zover nog vereist – hetgeen Rederij Eureka betwist, zij heeft immers steeds aangedrongen op het nemen van een besluit op haar verzoek om nadeelcompensatie – doet Rederij Eureka hierbij opnieuw een verzoek om te beslissen op het reeds op 13 januari 2017 ingediende verzoek om <u>nadeelcompensatie</u>.

IV. Planschadeadvies onjuist

Voorts geldt dat het planschadeadvies meerdere onjuistheden bevat en dat het College zich bij het besluit niet op het advies heeft mogen baseren.

a. dagrecreatie sluit bedrijfsmatig gebruik niet uit

In paragraaf 3.1 van het rapport wordt door Thorbecke gesteld dat ingevolge het oude bestemmingsplan Uiterwaarden 2004 nabij de aanduiding "aanmeerfunctie ten behoeve van dagrecreatie" de aanleg van een beperkte aanmeervoorziening met bijbehorende steigers was toegestaan voor maximaal 15 boten.

Opgemerkt wordt tevens dat in artikel 1 van het bestemmingsplan, onder c. is opgenomen dat daarmee een "*voorziening ten behoeve van het aanmeren van boten of schepen van dagrecreanten waarbij geen bebouwing is toegestaan*" wordt bedoeld.

Thorbecke geeft aan dat het aanmeren van salonboten niet onder recreatief gebruik valt omdat aanvrager een bedrijfsmatig belang heeft. Dit standpunt is echter niet nader onderbouwd en ook niet logisch. Immers, het feit dat de aanmeerfunctie is bedoeld voor dagrecreatie sluit niet uit dat boten die bedrijfsmatig varen, worden aangemeerd. De passagiers die worden vervoerd in de boten van Rederij Eureka zijn immers ook dagrecreanten, en vallen daarmee zeker binnen de begripsomschrijving.

Het begrip "dagrecreatie" wordt gebruikt om onderscheid te maken met de categorie "verblijfsrecreatie", waarbij het in deze laatste categorie gaat om een vorm van recreatie waarbij minimaal één overnachting plaatsvindt. Een onderscheid tussen "hobbymatig" en "bedrijfsmatig" gebruik is hiermee niet beoogd.

JUSTION
ADVOCATEN

Dat met het koppelen van de aanlegsteiger aan het begrip "dagrecreatie" is beoogd aan te duiden dat hier geen overnachtingen mogen plaatsvinden, wordt ook tot uitdrukking gebracht in het nieuwe bestemmingsplan. In het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" is immers in artikel 1.36 de passantenhaven gedefinieerd als "een haven voor doorreizende recreatievaartuigen waarbij geen sprake is van overnachtingen".

Waar het dus om gaat is dat de boten die aanmeren worden gebruikt voor en door recreanten die niet bij de aanlegsteiger overnachten.

Ik merk in dit kader ook op dat ook het personeel van de Rederij qua arbeidsvoorwaarden onder de CAO voor de Dagrecreatie valt.

De conclusie van de deskundige, dat het aanmeren van de salonboten van Rederij Eureka niet valt onder "dagrecreatie" omdat Rederij Eureka een bedrijfsmatig belang heeft is dan ook onjuist.

Om die reden had het College zich niet op het advies van Thorbecke mogen baseren.

b. toepasselijkheid overgangsrecht

In paragraaf 4.3 van het planschadeadvies staat vermeld dat het gebruik in ieder geval niet langer onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "ruimte voor de Rivier" is gebracht. Dat is onjuist.

In dit verband verwijst Rederij Eureka naar de tussenuitspraak d.d. 11 april 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BW1603):

> *"2.7. Tussen partijen is niet in geschil dat in ieder geval het gebruik van de locatie als ligplaats voor de salonboten onder het overgangsrecht van het vorige bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" valt en dat de locatie thans nog steeds in gebruik is als ligplaats. Gelet hierop wordt dit gebruik nu wederom onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht."*

De conclusie van de deskundige dat het gebruik niet langer onder het overgangsrecht is gebracht is dus onjuist. Het College had zich ook om deze reden niet op het rapport van Thorbecke mogen baseren.

c. jurisprudentie overgangsrecht

Volgens het planschadeadvies, paragraaf 4.3, moeten de overgangsbepalingen niet bij de planvergelijking worden meegenomen. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 2 maart 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:526) bepaalde de Afdeling echter dat een vergelijking moest worden gemaakt tussen twee planologische regimes waarbij sprake was van een beperking van het overgangsrecht:

JUSTION
ADVOCATEN

> *"6. Het college dient, door middel van een taxatie van de waarde van het gebouw op de peildatum onder het oude en het nieuwe bestemmingsplan, inzichtelijk te maken in hoeverre [appellant] als gevolg van de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan schade, bestaande uit een vermindering van de waarde van het gebouw, heeft geleden. Bij de taxatie dient rekening te worden gehouden met het verschil in overgangsrechtelijke bescherming onder het oude en het nieuwe planologische regime."*

Overigens lijkt het of paragraaf 4.3 van het planschadeadvies niet compleet is. Er wordt immers vermeld dat:

> *"uit de omstandigheid dat de activiteiten van aanvrager werden beschermd op grond van het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan, niet volgt dat een planologische verslechtering niet aan de orde kan zijn"*

maar deze zin wordt niet verder vervolgd. Het advies is daarom onjuist, onvolledig en het College had zich niet op het advies mogen baseren.

In het verlengde en ter onderstreping van de verslechtering waarmee Rederij Eureka zich geconfronteerd heeft gezien en ziet, zij opgemerkt op dat de gemeente Deventer m.b.t. de toezeggingen voor alternatieve ligplaatsen ernstig in gebreke blijft:

- Bij de huidige lage waterstand kunnen de ligplaatsen in de Voorhaven, welke bestemd zijn voor het "parkeren" van de schepen niet gebruikt worden;
- De Riverdream kan al sedert juli niet meer in de Voorhaven liggen door de lage waterstand;
- Ten behoeve van het in- en ontschepen weigert de gemeente ligplaatsen te reserveren aan de Wellekade;
- Sedert 6 augustus 2018 wordt de sluis naar de haven niet meer bediend in verband met de waterstand;
- De toegezegde steiger aan de Wellekade welke voor in- en ontschepen gebruikt zou mogen worden bij extreme waterstanden is er nooit gekomen.

Ter vergelijking: bij de locatie aan De Worp konden de schepen onder alle omstandigheden aanleggen. Ook hierdoor wordt schade geleden.

Namens Rederij Eureka behoud ik mij ter zake hiervan alle rechten voor, maar zij verzoekt tevens deze situatie bij de beoordeling van de bezwaren tegen de afwijzing van de planschade/nadeelcompensatie te betrekken.

JUSTION
ADVOCATEN

V. Conclusie

Het besluit d.d. 30 juli 2018 is onvolledig, onjuist, onzorgvuldig voorbereid, onvoldoende gemotiveerd en in strijd met het vertrouwensbeginsel genomen.

Ik verzoek u daarom de bezwaren van Rederij Eureka gegrond te verklaren, en de in het deskundigenrapport van Horatio becijferde schade ad € 826.581,- alsnog toe te kennen bij wijze van planschade/nadeelcompensatie, nu het evident is dat Rederij Eureka als gevolg van de besluitvorming van de Raad schade heeft geleden en een vergoeding toe te kennen voor de door Rederij Eureka in verband met het bezwaar gemaakte proceskosten.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker
Advocaat-gemachtigde

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGENOVERZICHT

Bijlage 1	:	Besluit gemeente Deventer tot afwijzing planschade Rederij Eureka d.d. 30 juli 2018, inclusief het bijhorende (definitieve) rapport van Thorbecke d.d. 6 juli 2018;
Bijlage 2	:	Uitspraak Raad van State d.d. 19 december 2012;
Bijlage 3	:	Schrijven van de heer Hartogh Heys, toenmalig wethouder Economie van de gemeente Deventer, aan Rederij Eureka d.d. 26 januari 2016;
Bijlage 4	:	Verzoek om nadeelcompensatie d.d. 13 januari 2017;
Bijlage 5	:	Zienswijze concept planadvies Thorbecke d.d. 23 mei 2018;

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 1

ONTVANGEN 0 2 AUG 2018

gemeente
Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693906
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Justion Advocaten
t.a.v mw. mr J.M. van Koeveringe-Dekker
Postbus 132
4330 AC MIDDELBURG

IBL/zaaknr.1126-2017 Kenmerk	uw referentie	Datum 30 juli 2018
J.L. van den Bosch-Koster contactpersoon	besluit afwijzing planschade Rederij Eureka onderwerp	

Geachte mevrouw Van Koeveringe-Dekker,

Naar aanleiding van het door uw cliënt Rederij Eureka ingediende verzoek om tegemoetkoming in planschade, overwegen wij het volgende:

Op 13 januari 2017 (bij ons binnengekomen op 16 januari 2017) hebt u een verzoek om een tegemoetkoming in planschade ingediend namens Rederij Eureka B.V. met betrekking tot de ligplaats op de locatie De Worp. Naar aanleiding van uw verzoek hebben wij de 'procedureverordening planschade 2008' doorlopen. Op 6 juli 2018 hebben wij van de planschadecommissie (Thorbecke) het definitieve planschadeadvies ontvangen. Wij kunnen ons vinden in het definitieve advies van de commissie.

In uw verzoek wordt samengevat gesteld dat er voor aanvrager aanzienlijke inkomensschade is ontstaan doordat de ligplaats op de locatie De Worp aan de IJssel met de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier is komen te vervallen.

Thorbecke concludeert in het advies dat door de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" er geen sprake is van voor aanvrager mogelijk schadeveroorzakende wijziging van de planologische gebruiksmogelijkheden op de locatie De Worp.

Nu daarnaast het feitelijke gebruik door aanvrager reeds onder het voorgaande overgangsrecht viel en daarmee geen planologische grondslag vormt, wordt niet toegekomen aan de beoordeling van de voorzienbaarheid, de schadewaardering en de beoordeling van het normaal maatschappelijk risico.

Thorbecke adviseert daarmee om het verzoek om een tegemoetkoming in planschade af te wijzen.

BESLUIT

Wij nemen het advies van Thorbecke over om uw verzoek om planschade af te wijzen. Daarnaast restitueren we niet het drempelbedrag dat ingevolge het bepaalde in artikel 6.4 lid 4 Wro door uw cliënt voor het in behandeling nemen van zijn aanvraag is betaald.

BEZWAAR

Als u het niet eens bent met dit besluit, dan kunt u daartegen binnen zes weken na de dag van verzending schriftelijk of via het digitaal loket op www.deventer.nl/bezwaar bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen. Houdt u er rekening mee dat bij overschrijding van deze termijn het bezwaarschrift niet inhoudelijk in behandeling wordt genomen. Het bezwaarschrift moet een datum en uw naam en adres vermelden en moet worden ondertekend. Ook vragen wij u het besluit te vermelden waartegen u bezwaar maakt (graag datum en kenmerk van het besluit vermelden).

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, locO - burgemeester,

M.A. Kossen R. König

I.a.a. J.L. van den Bosch-Koster (IBL), M.C. Arnoldus (PRO)

Planschade advies

inzake de aanvraag om tegemoetkoming in planschade
ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening van:

Rederij Eureka B.V.

met betrekking tot:

De wegbestemde Ligplaats de Worp te Deventer

Conclusies:

Wij adviseren het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer om:

- de aanvraag om tegemoetkoming in geleden planschade d.d. 13 januari 2017 (bij de gemeente ingekomen op 16 januari 2017) namens Rederij Eureka B.V. met betrekking tot de wegbestemde ligplaats De Worp, **af te wijzen**;

Alsmede

- het ingevolge het bepaalde in artikel 6.4 lid 4 Wro het door aanvrager voor de in behandelingneming van de aanvraag betaalde drempelbedrag niet te restitueren.

Thorbecke B.V.
Postbus 40097
8004 DB Zwolle

concept: 30 april 2018
definitief: 6 juli 2018

Inhoudsopgave

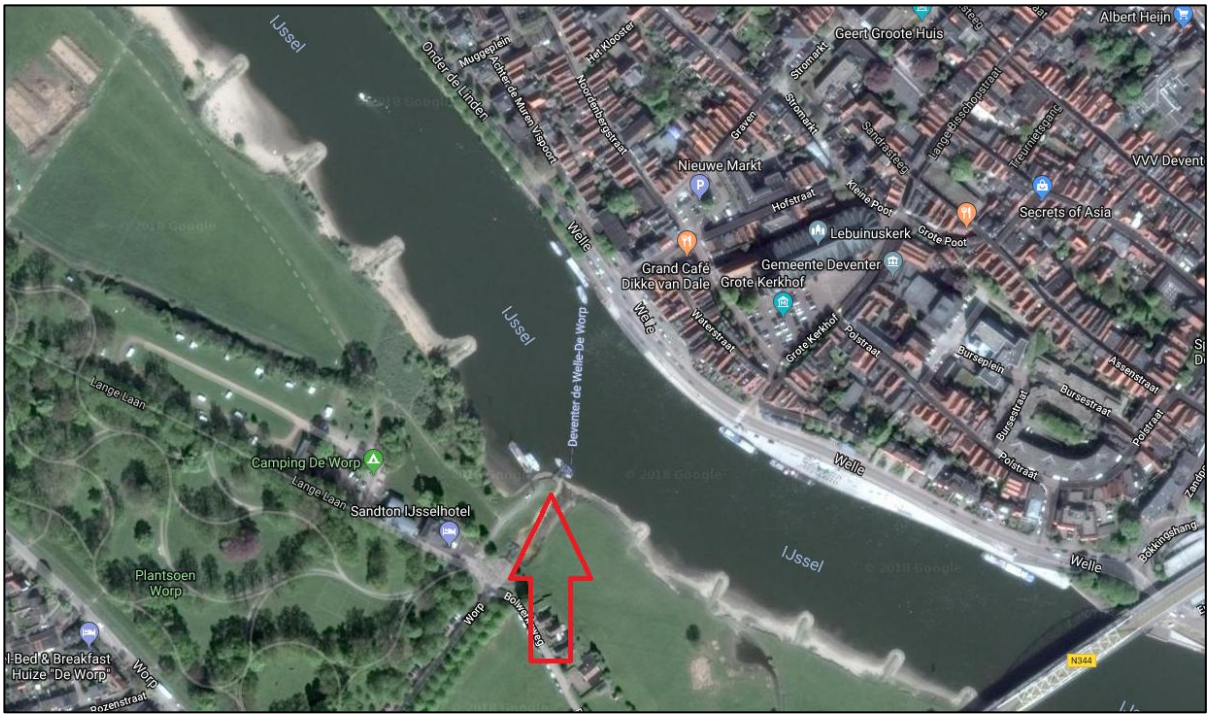
1 Inleiding

De gemeente Deventer heeft Thorbecke B.V. (hierna: Thorbecke) opdracht gegeven om als onafhankelijke deskundige (hierna: de adviseur) een advies uit te brengen met betrekking tot een aanvraag om tegemoetkoming in planschade. Daarbij is namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer bij brief van 14 december 2017 expliciet verzocht om het verzoek zoals is ingediend door mevrouw mr. J.M. van Koeveringe – Dekker, werkzaam bij Justion Advocaten, namens haar cliënt Rederij Eureka B.V. te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Teerlink met betrekking tot de wegbestemde ligplaats aan De Worp te Deventer, als aanvraag om tegemoetkoming in planschade op te vatten en te beoordelen. Op de aanvraag is het formeel wettelijk kader van toepassing, zoals in **bijlage 1** is opgenomen.

Voor de leesbaarheid adviseren wij u eerst het advies te lezen, voordat u de bijlagen raadpleegt.

1.1 Schriftelijke aanvraag

Op 13 januari 2017 (bij de gemeente ingekomen op 16 januari 2017) heeft mevrouw mr. J.M. van Koeveringe – Dekker, werkzaam bij Justion Advocaten, namens haar cliënt Rederij Eureka B.V. (hierna: aanvrager), bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer een schadeclaim ingediend. Deze schadeclaim (hierna: de aanvraag) dient in casu te worden opgevat als een aanvraag gericht op het krijgen van een tegemoetkoming in geleden planschade als bedoeld in artikel 6.1 Wro.



Afbeelding 1: Luchtfoto omgeving voormalige ligplaats De Worp (rode pijl) en omgeving (bron: Google Maps)

Deze aanvraag heeft betrekking op het op 25 mei 2011 door de gemeenteraad van Deventer vastgestelde bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier".

In de aanvraag wordt samengevat gesteld dat er voor aanvrager aanzienlijke inkomensschade is ontstaan doordat de ligplaats aan op de locatie De Worp aan de IJssel met de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan is komen te vervallen. De aanvraag is onderbouwd met een schaderapport van Horatio schade-auditors B.V. d.d. 5 januari 2017. De aanvraag en het schaderapport zijn als **bijlage 2** bij het advies gevoegd.

1.2 Ontvankelijkheid

De gemeente heeft aangegeven dat (namens) aanvrager het verschuldigde recht voor het indienen van een aanvraag om tegemoetkoming in planschade (ex artikel 6.4 Wro) op tijd heeft betaald, zodat aanvrager in ieder geval ontvankelijk in de aanvraag is.

Uit de aanvraag is de adviseur gebleken dat aanvrager daadwerkelijk ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" als rederij gebruik heeft gemaakt van de voormalige ligplaats kan aanvrager worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 6.1 Wro.

Het gestelde schadeveroorzakende bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk, zodat burgemeester en wethouders daadwerkelijk kunnen besluiten over de onderhavige aanvraag om tegemoetkoming in planschade. De adviseur is tot slot van oordeel dat de aanvraag voldoende gemotiveerd is om te kunnen worden beoordeeld.

1.3 Adviesopdracht en –procedure

Op de behandeling van onderhavige aanvraag om tegemoetkoming in planschade is de 'procedureverordening tegemoetkoming in planschade 2008' van de gemeente Deventer van toepassing, zoals deze op 10 februari 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld, en na publicatie met terugwerkende kracht per 1 juli 2008 in werking is getreden.

Gevolggevend aan hetgeen is bepaald in artikel 2 van deze procedureverordening hebben burgemeester en wethouders aan Thorbecke B.V. (hierna: Thorbecke) opdracht verstrekt om hen, als onafhankelijke deskundige (hierna: de adviseur), ten aanzien van de onderhavige aanvraag om tegemoetkoming in planschade te adviseren.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 6 van de gemeentelijke procedureverordening dient de adviseur, voordat zij haar advies aan burgemeester en wethouders uitbrengt, aanvragers, en (een of meer vertegenwoordigers van) het college van burgemeester en wethouders in de gelegenheid te stellen om naar keuze mondeling of schriftelijk hun standpunten ten aanzien van de aanvraag uiteen te zetten, alsmede zich ter plaatse te oriënteren. Van een mondelinge toelichting door partijen wordt door de adviseur een verslag gemaakt, welke bij haar advies wordt opgenomen.

Vervolgens brengt de adviseur een schriftelijk conceptadvies uit aan het college van burgemeester en wethouders. De adviseur doet tevens aanvragers een afschrift van dit

conceptadvies toekomen. Partijen worden daarbij in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken na verzending van het conceptadvies schriftelijk hun zienswijzen op dit conceptadvies aan de adviseur kenbaar te maken. Na verloop van deze zienswijzentermijn brengt de adviseur haar definitieve advies aan burgemeester en wethouders en aanvragers uit, waarbij eventueel ingediende zienswijzen worden betrokken (artikel 6 lid 9).

1.4 Horen van partijen

In overeenstemming met de gemeentelijke procedureverordening, heeft de adviseur (gemachtigde van) aanvrager uitgenodigd om de aanvraag om tegemoetkoming in planschade mondeling nader toe te lichten. Aanvrager heeft bij monde van de heer H. Teerlink van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het college is eveneens uitgenodigd om een reactie op de aanvraag te geven en heeft hier ook gebruik van gemaakt. De hoorzitting heeft op 5 maart 2018 plaatsgevonden op het gemeentehuis van de gemeente Deventer. Het verslag van de hoorzitting is als **bijlage 3** bij dit advies gevoegd.

1.5 Oriëntatie

De adviseur heeft zich eveneens op 5 maart 2018 ter plaatse georiënteerd. Bijgaande fotoreportage (**bijlage 4**) dient ter illustratie.

2 Opvolgende planologische regimes

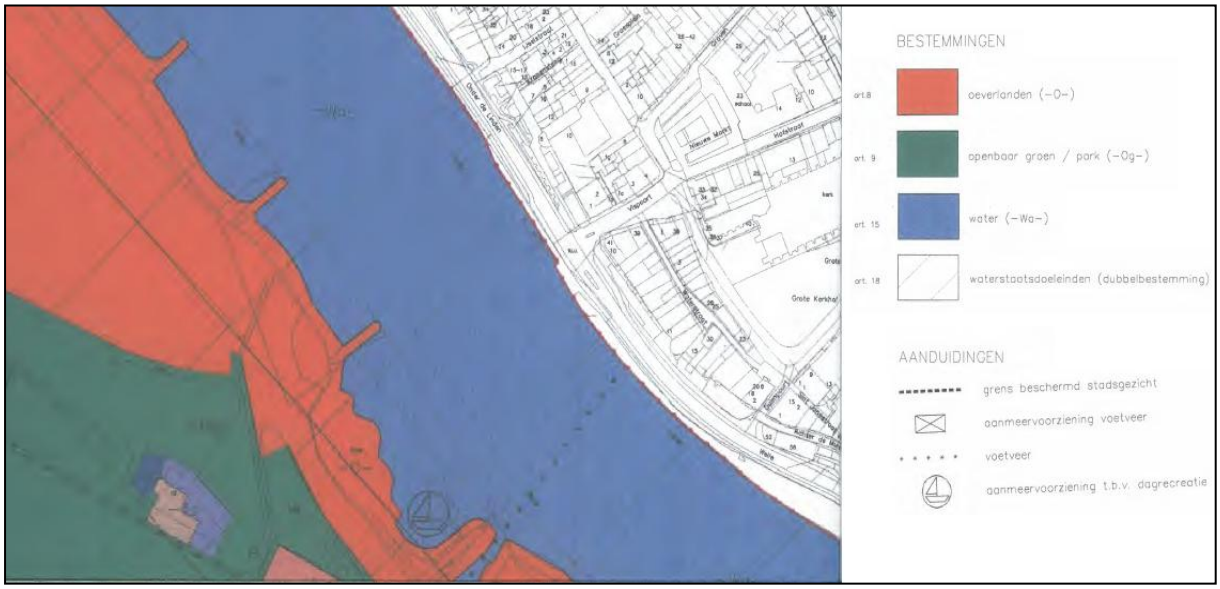
Bij de beoordeling van onderhavige planschadeclaim moet eerst worden nagegaan of de planologische situatie voor aanvrager als gevolg van (de inwerkingtreding van) het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" nadeliger is geworden en of dit mogelijk tot schade heeft geleid, in dit geval in de vorm van inkomensschade.

Het juridisch bindend kader voor beantwoording van de vraag of voor aanvrager sprake is van planologisch nadeel wordt gevormd door een strikt planologische vergelijking tussen het 'oude' en 'nieuwe' planologische regime.

2.1 'Oude' planologische regime

Het oude planologische regime bestaat uit het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004", vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Deventer op 22 november 2004. Dit bestemmingsplan is vervolgens inwerking getreden en onherroepelijk geworden.

Op grond van dit bestemmingsplan waren de voor de aanvraag relevante gronden van het plangebied bestemd tot 'Water - WA' en aangeduid met 'voetveer' en 'aanmeervoorziening t.b.v. dagrecreatie'. Daarnaast was een deel van de gronden dubbelbestemd tot 'Waterstaatdoeleinden'.



Afbeelding 2: uitsnede plankaart bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" met legenda.

In het onderstaande worden de relevante voorschriften aangegeven behorende bij de bestemming.

<u>De bestemming 'Water - WA' (artikel 15)</u>

1. *Doeleindenomschrijving*
   De als zodanig op de plankaart aangegeven gronden zijn bestemd voor rivieren,

kanalen, plassen, watergangen en oeverstroken, alsmede voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en, voor zover van toepassing, voor de scheepvaart met daarbij behorende bebouwing en voorzieningen.

2. *Bebouwingsvoorschriften*
   Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd andere bouwwerken ten dienste van de bestemming met een maximale hoogte van 2 meter, met uitzondering van lichtmasten en kribbebakening ten dienste van de bestemming tot 9 meter hoog.

3. *Aanduidingen*
   a. Op of nabij de aanduiding 'aanmeerfunctie ten behoeve van dagrecreatie' is de aanleg van een beperkte aanmeervoorziening met bijbehorende steigers toegestaan voor maximaal 15 boten. Hierbij mag geen bebouwing worden opgericht.
   b. Op of nabij de aanduiding 'voetveer' is een voerveer toegestaan.
   c. Op of nabij de aanduiding 'aanmeervoorziening voetveer' is de aanleg van voorzieningen ten behoeve van het voetveer met inbegrip van de aanlegplaats toegestaan.

<u>De dubbelbestemming 'Waterstaatsdoeleinden' (artikel 18)</u>

1. *Doeleindenomschrijving*
   De gronden met de bestemming 'Waterstaatsdoeleinden' zijn mede bestemd voor de afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs, voor de waterhuishouding, voor verkeer te water en voor aanleg, onderhoud en verbetering van de hoofdwaterkering, alsmede voor de vergroting van de afvoercapaciteit. Op deze gronden is de beleidslijn Ruimte voor de Rivier van toepassing.

2. *Bebouwing*
   Op de bedoelde gronden mag worden gebouwd/gerealiseerd:
   a. 1) bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
      2) werken, geen gebouw zijnde;
      3) normale onderhouds- en beheerswerkzaamheden alle uitsluitend ten behoeve van de bestemming 'Waterstaatsdoeleinden'.
   b. De gedeeltelijke of gehele vervangende herbouw/vernieuwing van een bouwwerk, mits de oppervlakte niet wordt vergroot ten opzichte van de bestaande oppervlakte.
   c. Bouwwerken ten dienste van de ter plaatse geldende bestemming, met dien verstande dat het bepaalde in de op deze ter plaatse geldende bestemming betrekking hebbende artikelen van overeenkomstige toepassing is.

3. *Toelaatbaarheid*
   Het bouwen kan slechts geschieden nadat de rivierbeheerder en de inspecteur VROM hieromtrent zijn gehoord en hebben geadviseerd. Bovendien is voor alle activiteiten in het rivierbed een vergunning van de rivierbeheerder noodzakelijk in het kader van de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken (Wbr).

Overgangsbepaling (artikel 27)

1. *Bebouwing*

Bouwwerken die bestaan op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan da wel mogen worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning ingevolge artikel 40 Woningwet of krachtens een voor dat tijdstip gedane melding ingevolge artikel 42 Woningwet en die afwijken van dit plan, mogen behoudens onteigening overeenkomstig de wet en mits de planafwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot en overigens geen andere afwijking van het plan ontstaat:

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. uitgebreid worden tot ten hoogste 10% van de inhoud die bestond op het moment dat het plan ter visie werd gelegd;
c. na calamiteit worden herbouwd, mits de bouwaanvraag binnen twee jaar na de calamiteit is ingediend, c.q. binnen deze termijn de melding is gedaan.

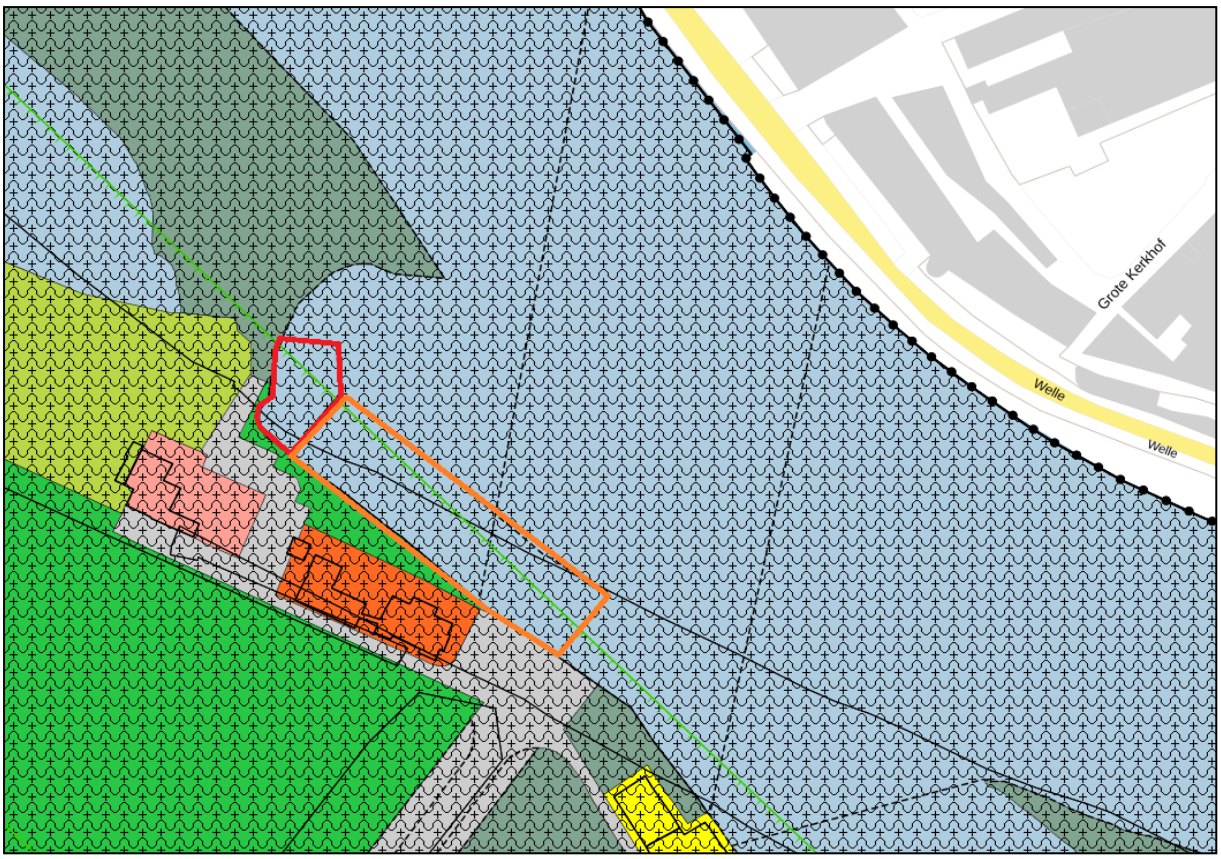
2. *Ander gebruik van de grond en gebruik van de opstallen*

a. Het gebruik van de grond en/of de opstallen, dat strijdig is met het plan op het tijdstip waarop het plan van kracht wordt, mag worden gehandhaafd. Dit geldt echter niet indien het betreft een gebruik dat strijdig met de in het vorige bestemmingsplan aangewezen bestemming was en welk strijdig gebruik een aanvang heeft genomen nadat dit vorige bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen;
b. Wijziging va het met het plan strijdige gebruik van de gronden en/of opstallen is verboden tenzij door de wijziging de afwijking van het plan naar de aard en omvang niet wordt vergroot.

2.2 'Nieuwe' planologische regime

Het nieuwe regime bestaat uit het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier". Dit bestemmingsplan is op 25 mei 2011 door de gemeenteraad van Deventer vastgesteld. Bij einduitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 19 december 2012 is op het bestemmingsplan voor wat betreft de in casu relevante plandelen in werking getreden en onherroepelijk geworden 12 augustus 2016 inwerking getreden en onherroepelijk geworden.

De voor de aanvraag relevante gronden zijn thans bestemd tot 'Water'. Binnen de bestemming komen diverse aanduidingen voor. Relevant zijn de (functie)aanduidingen 'ligplaats', 'passantenhaven', 'specifieke vorm van verkeer – verkeer te water' en 'specifieke vorm van verkeer – voetveer'. Langs de kade zijn de gronden ook aangeduid met een gebedsaanduiding 'vrijwaringszone - straalpad'. Daarnaast zijn de gronden (ten dele) dubbelbestemd tot 'Waarde- Archeologisch verwachtingsgebied', 'Waarde – Beschermd stadsgezicht' en 'Waterstaat – Waterstaatkundige functie'.



Afbeelding 3: uitsnede plankaart bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" met in rood de ligplaats en in oranje de passantenhaven. De loop van de veerdienst is aangeduid middels de stippellijnen,

In het onderstaande worden de relevante voorschriften aangegeven behorende bij de bestemming.

<u>De bestemming 'Water' (artikel 11)</u>

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. rivieren, plassen, watergangen, oeverstroken, alsmede voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
b. voor de aanleg, onderhoud en verbetering van de hoofdwaterkering, alsmede voor de vergroting van de afvoercapaciteit;
c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-verkeer te water': is verkeer te water met daarbij behorende voorzieningen toegestaan;
d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-voetveer' is een voetveer met inbegrip van aanlegplaatsen toegestaan;
e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-trekveer' is een trekveer met bijbehorende voorzieningen toegestaan;
f. ter plaatse van de aanduiding 'passantenhaven' is een passantenhaven voor maximaal 8 pleziervaartuigen toegestaan met bijbehorende voorzieningen;

g. ter plaatse van de aanduiding 'ligplaats' is een ligplaats voor maximaal 5 boten toegestaan, met een maximale breedte van 2 m en een maximale lengte van 6 m per boot;

met de daarbij behorende:

h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen, duikers, taluds, beschoeiingen, kaden, e.d.;
i. oevers en groenvoorzieningen;
j. voet- en fietspaden.

11.2 Bouwregels
11.2.1 Algemeen
Op de tot 'Water' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde die ten dienste staan van deze bestemming.

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

a. de bouwhoogte van bruggen mag niet meer dan 4 m bedragen;
b. de bouwhoogte van nutsvoorzieningen mag niet meer dan 3 m bedragen;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2,5 m bedragen;
d. de bouwhoogte ten behoeve van scheepvaarttekens bedraagt maximaal 15 m;
e. in tegenstelling tot het bepaalde in lid 11.2.2 onder a t/m d mag ter plaatse van de aanduiding 'ligplaats' niet gebouwd worden.

11.3 Specifieke gebruiksregel
Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend:

a. het aanbrengen, verbouwen en behouden van opgaande beplanting en gewassen van hoger dan 0,30 meter;
b. het ophogen van gronden.

11.4 Afwijken van de gebruiksregels
11.4.1 Bevoegdheid
Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 11.3.

11.4.2 Toepassingsvoorwaarden
De in lid 11.4.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, mits vooraf een verklaring van geen bezwaar van de waterbeheerder is verkregen.

<u>De dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied’ (artikel 14)</u>
14.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische verwachtingswaarden.

14.2 Bouwregels

14.2.1 Archeologisch rapport

Het bevoegd gezag kan in geval van een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, voor een bouwwerk of bouwwerken met een oppervlakte groter dan 100 m2 en waarbij benodigde grondingrepen, zoals graafwerkzaamheden, dieper zijn dan 0,5 m onder maaiveld die worden gebouwd op en/of in de gronden als bedoeld in artikel 14.1 verlangen dat alvorens de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, door de aanvrager een rapport wordt overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.

14.2.2 Koppelen voorwaarden

Indien uit het in het vorige lid genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag een of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting, om voorafgaand aan de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, archeologisch onderzoek te laten uitvoeren door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties;
c. de verplichting de werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

14.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

14.3.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op en in de gronden als bedoeld in artikel 14.1 de volgende werken en werkzaamheden met een oppervlakte groter dan 100 m2 uit te voeren:

a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
b. het bodem verlagen of afgraven van gronden;
c. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en grondbewerkingen dieper dan 0,5 m onder maaiveld;
d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
e. het aanleggen of verharden van wegen, rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen, die in bodemingreep dieper dan 0,5 m tot gevolg hebben;
f. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
g. het graven of anderszins aanbrengen, vergroten, verdiepen of herprofileren van watergangen en waterpartijen dieper dan 0,5 m onder maaiveld.

14.3.2 Uitzonderingen
Het in artikel 14.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
b. in het kader van archeologisch onderzoek en/of het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
c. indien op basis van door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg uitgevoerd bureauonderzoek of inventariserend veldonderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen behoudenswaardige archeologische relicten aanwezig zijn;
d. die noodzakelijk zijn met het oog op het realiseren van een bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend;
e. waarmee is of mag worden begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van dit plan;
f. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

14.3.3 Toepassingsvoorwaarden
De in artikel 14.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien door die werken of werkzaamheden, danwel door de daarvan direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, één of meer waarden of functies van de in dit artikel bedoelde gronden, niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, danwel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

14.4 Wijzigingsbevoegdheid
14.4.1 Wijzigingsregels
Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, de bestemming 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied' te wijzigen in die zin dat deze bestemming naar ligging wordt verschoven of naar omvang wordt vergroot of verkleind en in voorkomend geval uit het plan wordt verwijderd, indien als gevolg van een nader archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden van de gronden al dan niet behoudenswaardig zijn of al dan niet langer aanwezig zijn.

14.4.2 Procedure
Op de voorbereiding van een besluit omtrent een wijziging is artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing.

<u>De dubbelbestemming ‘Waarde - Beschermd stadsgezicht’ (artikel 15)</u>
15.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden.

15.2 Bouwregels
15.2.1 Algemeen
In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd.

15.3 Afwijken van de bouwregels
15.3.1 Bevoegdheid
Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 15.2 en toestaan dat de in de andere bestemming genoemde bouwwerken mogen worden gebouwd.

15.3.2 Toepassingsvoorwaarden
De in lid 15.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien:

a. de cultuurhistorische en monumentale waarden van de gronden niet onevenredig worden aangetast;
b. de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind;
c. ter zake daarvan vooraf advies van de Planadviesraad monumenten en beschermd stadsgezicht is ingewonnen.

15.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden
15.4.1 Vergunningplicht
Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden de hierna aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen en verharden van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
b. het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden;
c. het aanleggen van geluid- en andere wallen;
d. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
e. het graven van anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen.

15.4.2 Uitzonderingen
Het in artikel 15.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken en werkzaamheden:

a. werken en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud;
b. werken en werkzaamheden, waarmee op grond van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden is of mag worden begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan;
c. die noodzakelijk zijn met het oog op het realiseren van een bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend;
d. werken en werkzaamheden, waarmee is begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan, indien daarvoor geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden vereist was.

15.4.3 Toepassingsvoorwaarden
Werken en werkzaamheden als bedoeld in 15.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien:

a. door de uitvoering daarvan, dan wel de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en monumentale waarden, en

b. ter zake daarvan vooraf advies van de Planadviesraad monumenten en beschermd stadsgezicht is ingewonnen.

De dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' (artikel 16)
16.1 Bestemmingsomschrijving
De gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' zijn bestemd voor de afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs, voor de waterhuishouding en voor aanleg, onderhoud en verbetering van de hoofdwaterkering, alsmede voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de IJssel.

16.2 Bouwregels
16.2.1 Algemeen
Op de voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van waterstaatkundige doeleinden, met dien verstande dat:

a. de maximale hoogte ten behoeve van scheepvaarttekens 15,0 m bedraagt;
b. de maximale hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde 2,5 m bedraagt.

16.3 Afwijken van de bouwregels
16.3.1 Bevoegdheid
Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 16.2 ten behoeve van de medebestemming, indien de rivierbeheerder en de inspecteur VROM hieromtrent zijn gehoord en hebben geadviseerd.

Overgangsrecht (artikel 24)
24.1 Overgangsrecht bouwwerken
24.1.1 Algemeen
Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

24.1.2 Afwijkingsbevoegdheid
Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in artikel 24.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 24.1.1 met maximaal 10%.

24.1.3 Uitzondering
Artikel 24.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

24.2 Overgangsrecht ten aanzien van het gebruik
24.2.1 Algemeen
Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

24.2.2 Verbod verandering gebruik
Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 24.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

24.2.3 Verbod hervatting strijdig gebruik
Indien het gebruik, bedoeld in artikel 24.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

24.2.4 Uitzondering
Artikel 24.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

3 Planologische vergelijking en schadeanalyse

Wij gaan eerst in op de vraag of voor aanvrager met (de inwerkingtreding van) het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" een planologisch nadeliger situatie is ontstaan.

Uit vaste jurisprudentie volgt dat bij de vergelijking van de verschillende planologische regimes in beginsel moet worden uitgegaan van 'planmaximalisatie'. Dit houdt in dat de schadeanalyse moet plaatsvinden aan de hand van een vergelijking tussen de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden op grond van het 'oude' en 'nieuwe' planologische regime, ongeacht de vraag of verwezenlijking van die maximale mogelijkheden daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden. De gevolgen van feitelijk gerealiseerde situaties spelen bij de beoordeling van een planschadeclaim dan ook géén rol in de planvergelijking. Alleen onder zeer uitzonderlijke omstandigheden moet van voornoemd uitgangspunt worden afgeweken.[1] Dergelijke omstandigheden doen zich voor wanneer invulling van de maximale mogelijkheden dermate onwaarschijnlijk is, dat dit met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid als niet reëel is aan te merken.[2] Bij de maximale invulling moet dan ook uitgegaan worden van de voor aanvragers meest ongunstige invulling, ook als die meest ongunstige invulling niet de meest voor de hand liggende is. Binnenplanse flexibiliteitsbepalingen (o.a. afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden) blijven overigens, zolang niet verwezenlijkt, bij de planvergelijking buiten beschouwing. Dit omdat de bepalingen van o.a. een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan en/of een planwijziging in gevolge artikel 6.1 lid 2 jo. 3.6 Wro/2.1 lid 1 sub c Wabo, in voorkomend geval zelfstandige grondslagen voor (een aanvraag om tegemoetkoming in) planschade vormen.[3]

Aangezien er sprake is van (gesteld) verloren gebruiksmogelijkheden, dient daartoe een vergelijking te worden gemaakt tussen de maximale gebruiksmogelijkheden onder het oude en nieuwe planologische regime en dient te worden beoordeeld of en in hoeverre dit voor aanvrager een direct nadeel veroorzaakt. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat bij de beoordeling of er sprake is van een planologische verslechtering, met een waardeverminderend effect op bedrijfsonroerend goed, met name de volgende factoren betrokken dienen te worden:

- *wijziging van planologische bouw- en /of gebruiksmogelijkheden voor het eigen perceel (directe planschade);*
- *wijziging van gebruiksmogelijkheden als gevolg ontwikkelingen in de nabije omgeving (bijvoorbeeld door 'terugschaling' in toegestane milieucategorie als gevolg van nieuwe milieugevoelige objecten in de directe omgeving);*
- *wijziging verkeers- c.q. parkeersituatie (ontsluitingsmogelijkheden en bereikbaarheid);*
- *verminderde zichtbaarheid/aantasting van de locatiewaarde.*

[1] Zie: ABRvS d.d. 9 september 2009, zaaknummer 200808830/1/H2, inzake gemeente Castricum en ABRvS d.d. 29 april 2009, zaaknummer 200806687/1/H2, inzake gemeente Hof van Twente.
[2] Zie: ABRvS d.d. 24 augustus 2011, zaaknummer 201100142/1/H2, inzake gemeente Drechterland en ABRvS d.d. 1 februari 2012, zaaknummer 201105541/1/A2, inzake gemeente Hof van Twente.
[3] Zie: ABRvS d.d. 17 augustus 2011, zaaknummer 201012871/1/H2, inzake gemeente Horst aan de Maas en ABRvS d.d. 1 augustus 2012, zaaknummer 201108638/1/A2, inzake de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

3.1 Schadeanalyse

Aanvrager drijft onderneming in de vorm van een rederij ten behoeve van recreatieve vaart. Daartoe heeft aanvrager een drietal zogenoemde salonschepen in de vaart. Namens aanvrager wordt gesteld dat het niet positief bestemmen van de ligplaats aan De Worp in Deventer voor aanvrager heeft geleid tot inkomensderving. Aanvrager is in casu aan te merken als bedrijfsmatig gebruiker en stelt inkomensderving door een verlies aan gebruiksmogelijkheden.

Ten aanzien van de bedrijfsmogelijkheden wordt het volgende opgemerkt. Bezien dient te worden of door de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan het bedrijf c.q. de bedrijfsvoering van aanvrager in een planologisch nadeligere situatie is komen te verkeren. Meer in het bijzonder dient bezien te worden of als gevolg van de met het nieuwe bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" opgenomen en verdwenen aanduidingen binnen de bestemming 'Water' in vergelijking met de aanduidingen en mogelijkheden uit het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004", het bedrijf c.q. de bedrijfsvoering van aanvrager in de gebruiks- dan wel uitbreidingsmogelijkheden wordt beperkt waardoor schade op voet van artikel 6.1 Wro kan ontstaan. Een zodanige beperking kan zich voordoen indien bijvoorbeeld geen gebruik meer gemaakt kan worden van vaarroutes, ligplaatsen, e.d. die het oude bestemmingsplan wel toestond.

3.1.1 Eigendomssituatie en gewijzigde bouwmogelijkheden

De gronden waar voorheen het ponton aan de Worp in de IJssel gelegen was, alsmede de ondergrond van de IJssel als de kade (De Worp) zijn in eigendom bij de gemeente Deventer. Deze gronden zijn kadastraal bekend als gemeente Deventer, sectie D, nummers 3366 en 3441. Het ponton zelf is in eigendom bij Rederij Thuishaven, maar deze eigendomssituatie speelt geen rol, aangezien schade in de vorm van vermogensschade op grond van Afdeling 6.1 Wro alleen voor tegemoetkoming in aanmerking komt wanneer er sprake is van waardevermindering van een onroerende zaak. Een drijvend ponton is niet duurzaam met de kade of ondergrond verenigd en zal naar haar aard ook verplaatst kunnen worden, waarmee het ponton is aan te merken als roerend. Daarmee kan eenvoudig worden geconcludeerd dat eventueel gewijzigde bouwmogelijkheden met de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" niet voor aanvrager tot enig nadeel kan hebben geleid.

3.1.2 T.a.v. gebruiksmogelijkheden

Beoordeeld zal moeten worden of er voor aanvrager met de inwerkingtreding van het nieuwe regime sprake is van verloren gebruiksmogelijkheden welke causaal en objectief tot inkomensderving hebben geleid. Daartoe worden de gebruiksmogelijkheden van de bestemming 'Water - WA' met bijbehorende aanduidingen uit het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" vergeleken met de gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming 'Water', opnieuw rekening houdend met de diverse aanduidingen, zoals thans geldend in het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier".

De gronden langs de kade van de worp, gelegen binnen de bestemming 'Water', waren voorheen bestemd tot 'Water - WA'. De gebruiksmogelijkheden binnen beide waterbestemmingen komen grotendeels overeen.

De gronden waren en zijn bestemd voor onder andere rivieren, kanalen, plassen en watergangen alsmede voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding. In de directe omgeving van de Worp is het water tevens ten behoeve van de scheepvaart bestemd. De bestaande veerpont was en is als 'voetveer' met inbegrip van aanlegplaatsen aangeduid.

Voorheen was op of nabij de aanduiding 'aanmeerfunctie ten behoeve van dagrecreatie' de aanleg van een beperkte aanmeervoorziening met bijbehorende steigers toegestaan voor maximaal 15 boten toegestaan. Thans is ter plaatse van de aanduiding 'passantenhaven' een passantenhaven voor maximaal 8 pleziervaartuigen toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'ligplaats' een ligplaats voor maximaal 5 boten toegestaan, met een maximale breedte van 2 meter en een maximale lengte van 6 meter per boot.

Opgemerkt wordt dat in artikel 1 van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" is opgenomen (onder c.) dat met de 'aanmeerfunctie voor dagrecreatie' een voorziening ten behoeve van het aanmeren van boten of schepen van dagrecreanten waarbij geen bebouwing is toegestaan wordt bedoeld. In artikel 1.36 van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" is een passantenhaven gedefinieerd als een haven voor doorreizende recreatievaartuigen waarbij geen sprake is van overnachtingen. Ook hier is specifiek bepaald dat het gebruik recreatief dient te zijn. Het gebruik door aanvrager ten behoeve van het aanmeren van de salonboten valt naar het oordeel van de adviseur niet onder recreatief gebruik, nu aanvrager een bedrijfsmatig belang heeft.

3.2 Conclusie

Het voorgaande overwegend wordt geconcludeerd dat door de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" er geen sprake is van voor aanvrager mogelijk schadeveroorzakende wijziging van de planologische gebruiksmogelijkheden op de locatie De Worp. De IJssel zelf was en is tot water bestemd en kent onder zowel het oude als nieuwe regime vergelijkbare gebruiksmogelijkheden. De voetveer was en is aangeduid en de aanmeermogelijkheden en haven was en is enkel voor beperkt recreatief gebruik. Er is sprake van enige planologische verruiming doordat thans een ligplaats voor maximaal 5 boten is bestemd, maar vanwege de afmetingseisen (maximaal 2 meter breed en 6 meter lang) is dit voor aanvrager niet relevant.

4 Feitelijke gebruik en overgangsrecht

Aanvrager heeft de locatie De Worp ten tijde van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" kunnen gebruiken als opstapplaats en haven ter bevoorrading van verschillende salonschepen. Uit het voorgaande is gebleken dat deze gebruiksmogelijkheid niet in het voorgaande bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" was opgenomen en eveneens niet is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier". Daarmee was dit gebruik of strijdig of onder overgang geplaatst.

4.1 Strijdig of illegaal gebruik

Strijdig gebruik biedt in geen geval grondslag voor planschade omdat het wordt geacht nooit deel te hebben uitgemaakt van de planologische gebruiksmogelijkheden. De hoofdregel is dat schade als gevolg van illegale bouw en illegaal gebruik, alsmede de legalisering achteraf van deze illegale activiteiten niet geacht wordt voort te vloeien uit de legaliserende planologische maatregel.[4] Bij koop zal immers geen rekening worden gehouden met het illegaal gebruik en wordt een eventueel voordeel niet in de investeringsbeslissing betrokken.

4.2 Overgangsbepalingen

Indien het gebruik onder overgangsrecht is gebracht, was dit gebruik al aanwezig voordat het oude regime ter inzage is gelegd. In artikel 27 van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" was opgenomen dat het gebruik van de grond en/of de opstallen, dat strijdig was met het plan op het tijdstip waarop het plan van kracht wordt, mocht worden gehandhaafd. Dit gold echter niet indien het gebruik betrof dat strijdig was met de in het vorige bestemmingsplan aangewezen bestemming en welk strijdig gebruik een aanvang had genomen nadat dit vorige bestemmingsplan rechtskracht had verkregen. Deze bepaling is in overeenstemming met de gangbare inzet van overgangsrechtelijke bepalingen. Immers ziet overgangsrecht op het beëindigen van gebruik binnen de planperiode.

In artikel 24 van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" is ook een overgangsrechtelijke bepaling opgenomen. Voor zover relevant is hierin bepaald dat het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet. Echter is in artikel 24.2.4 opgenomen dat deze bepaling niet van toepassing is op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan. Bovendien is ten aanzien van de bebouwing van belang dat bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan, niet onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" vallen.

[4] Zie ABRvS 8 september 1998, ECLI:NL:RVS:1998:AE0104

4.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande is zowel het gebruik als de bebouwing welke mogelijk onder overgangsrecht van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" viel, in ieder geval niet langer onder overgangsrecht van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" gebracht en speelt daarmee, volgens vaste jurisprudentie, geen rol in de planologische vergelijking. De Afdeling heeft immers al in een uitspraak uit 2006 overwogen dat overgangsbepalingen bij een bestemmingsplan van een andere orde zijn dan de voorschriften betreffende bestemmingen en dat de mogelijkheden die de overgangsbepalingen bieden daarom niet bij de planvergelijking moeten worden vergeleken met de mogelijkheden ingevolge de bestemmingsvoorschriften van het oude of nieuwe planologische regime.[5] Het overgangsrecht heeft bij een bestemmingsplan betrekking op een bestaande situatie die afwijkt van de in het plan opgenomen bestemmingsregeling voor de desbetreffende gronden. [6] De omstandigheid dat deze bestaande situatie niet past binnen deze bestemmingsregeling, betekent dat beoogd wordt om aan deze situatie een einde te maken binnen de planperiode. Aldus zijn de overgangsbepalingen bij een bestemmingsplan van een andere orde dan de voorschriften betreffende bestemmingen. Om deze reden moeten bij de planvergelijking de mogelijkheden ingevolge het oude planologische regime niet worden vergeleken met de mogelijkheden ingevolge de overgangsbepalingen van het nieuwe planologische regime. Dat betekent dat uit de omstandigheid dat de activiteiten van aanvrager werden beschermd op grond van het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan, niet volgt dat een planologische verslechtering niet aan de orde kan zijn[7]

[5] Zie ABRvS 11 oktober 2006 ECLI:NL:RVS:2006:AY9901
[6] Zie ABRvS 18 januari 2012 ECLI:NL:RVS:2012:BV1192
[7] Zie o.a. ABRvS 20 maart 2013 ECLI:NL:RVS:2013:BZ4970

5 Voorzienbaarheid, schadewaardering en het NMR

Nu in de voorgaande hoofdstukken geconcludeerd is dat er voor aanvrager geen sprake is van enig planologisch nadeel, nu het feitelijke gebruik door aanvrager reeds onder het voorgaande overgangsrecht viel en daarmee geen planologische grondslag vormt, wordt niet toegekomen aan de beoordeling van de voorzienbaarheid, de schadewaardering en de beoordeling van het normaal maatschappelijk risico.

6 Reactie(s) op het conceptadvies

Op 30 april 2018 is een conceptversie van dit advies aan zowel burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer, als in afschrift aan gemachtigde van aanvrager toegezonden. Partijen zijn hierbij in de gelegenheid gesteld om binnen vier weken na dagtekening van het conceptadvies hun eventuele zienswijzen ten aanzien van dit conceptadvies bij de adviseur in te dienen. Per e-mailbericht van 23 mei 2018 heeft de adviseur een reactie namens aanvrager ontvangen. Per e-mailbericht van 28 mei 2018 heeft de adviseur een reactie namens het college ontvangen. Deze reactie richt zich met name op de zienswijze namens aanvrager. Daartoe heeft gemachtigde van aanvrager op 4 juni 2018 een aanvullende reactie aan de adviseur gezonden. Omwille van de leesbaarheid wordt deze chronologische volgorde in het navolgende aangehouden.

6.1 Reactie namens aanvrager

Per bericht van 23 mei 2018, verzonden per e-mail en per post, heeft mevrouw mr. J.R. van Koeveringe – Dekker, werkzaam bij Justion advocaten, namens aanvrager een zienswijze op het conceptadvies ingediend. Deze zienswijze is als **bijlage 5** opgenomen bij dit advies.

Gemachtigde begint met een uiteenzetting van de gang van zaken voorafgaande aan de onderhavige aanvraag om tegemoetkoming in planschade. Deze uiteenzetting wordt ter kennisgeving aangenomen, aangezien deze uiteenzetting niet relevant is voor de beoordeling van het gestelde planologische nadeel op peildatum, zijnde de inwerkingtreding van het gesteld schadeveroorzakende regime – het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier".

In het navolgende wordt het deel van de zienswijze namens aanvrager, welke zich op de inhoud van het conceptadvies richt, samengevat (cursief) weergegeven en wordt puntsgewijs op deze zienswijzen gereageerd.

Door gemachtigde wordt gesteld dat het advies te beperkt is nu het enkel planschade behandeld. Gemachtigde stelt dat de schade dient te worden beoordeeld aan de hand van het nadeelcompensatiesysteem en dat hierbij niet moet worden gekeken naar de planologisch maximale invulling van de regimes, maar naar de feitelijke situaties.

De adviseur merkt op dat in het onderhavige advies is beoordeeld in hoeverre de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" voor aanvrager tot planologisch nadeel heeft geleid. De adviseur onderkent dat de brief, welke door het college als aanvraag is opgevat en onderbouwd is met een schaderapport (Horratio), expliciet spreekt over nadeelcompensatie en niet over planschade. De adviseur wijst er echter op dat de expliciet genoemde schadeoorzaak, het verwijderen van de ligplaats voor salonboten aan de Worp, feitelijk het gevolg is van handhaving op grond van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier". In dit bestemmingsplan is de (aan)legplaats immers niet bestemd. Indien gestelde schade het gevolg is van (onder andere) een bepaling van het bestemmingsplan, is er sprake

van de lex specialis planschade, welke, gelet op de specialiteitsregel, boven de lex generalis nadeelcompensatie gaat.[8]

De adviseur merkt daarbij op dat genoemde planologische schadeoorzaak niet uitsluit dat er sprake kan zijn van meerdere of andere schadeoorzaken welke niet onder de reikwijdte van Afdeling 6.1 Wro vallen, maar mogelijk wel binnen het stelsel van nadeelcompensatie of enig ander schadestelsel vallen. Echter is in het onderhavige planschadeadvies enkel de schade beoordeeld welke binnen het limitatieve opsomming van artikel 6.1 lid 2 Wro valt.

In het verlengde van voorgaande moet ten aanzien van de wijze van vergelijken van de situatie onmiddellijk voor en na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State worden uitgegaan van planmaximalisatie. Derhalve moet een vergelijking tussen de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden op grond van het 'oude' en 'nieuwe' planologische regime, ongeacht de vraag of verwezenlijking van die maximale mogelijkheden daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden. De gevolgen van feitelijk gerealiseerde situaties spelen bij de beoordeling van een planschadeaanvraag dan ook géén rol in de planvergelijking. Alleen onder zeer uitzonderlijke omstandigheden moet van voornoemd uitgangspunt worden afgeweken.[9] Daarvan is in casu geen sprake.

Namens aanvrager wordt gesteld dat aanvragers situatie weldegelijk onder het overgangsrecht valt en zodoende betrokken moet worden.

De adviseur merkt op, mede onder verwijzing naar hetgeen onder het navolgende is opgemerkt, dat de lezing van de betrokken overgangsrechtelijke bepaling door gemachtigde niet gevolgd kan worden. Het gebruik van de aanlegplaats op de locatie 'De Worp' was strijdig met het voorheen geldende bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" en kan daarmee niet opnieuw onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" worden gebracht. Gelet op hetgeen in het navolgende wordt overwogen is dit verschil in lezing van artikel 24.2.4 van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" echter überhaupt niet relevant voor de planologische vergelijking, nu overgangsrechtelijke bepalingen buiten deze vergelijking dienen te blijven.

Gemachtigde van aanvrager vervolgt door op te merken dat er weldegelijk sprake is van verloren planologische mogelijkheden, welke geleid hebben tot een planologisch nadeel en daarmee schade.

Gewezen wordt op hetgeen in paragraaf 4.3 reeds is geconcludeerd ten aanzien van het overgangsrecht en planschade. Nog los van hetgeen ten aanzien van de vorige reactie is opgemerkt, valt het overgangsrecht in zijn geheel buiten de planologische vergelijking volgens in paragraaf 4.3 aangehaalde jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

[8] lex specialis derogat legi generali.
[9] ABRvS 29 februari 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV7254.

Gemachtigde stelt ten slotte dat ten onrechte niets met de feitelijke situatie ten aanzien van de door de raad voorgestelde alternatieve locaties is gedaan. Verzocht wordt deze alsnog te betrekken tezamen met het schaderapport van Horratio.

Gelet op hetgeen ten aanzien van de voorgaande punten is overwogen komt de adviseur niet toe aan het betrekken van alternatieve locatie(s), aangezien deze geen deel van de planologische regimes uitmaken. Ten aanzien van de schadeanalyse van Horratio wordt eveneens opgemerkt dat hier belang aan kan worden gehecht ten aanzien van de beoordeelde planschade, nu deze schadeanalyse van andere uitgangspunten uitgaat dan de zuivere planologische vergelijking en maximale invulling van het oude en nieuwe regime.

6.2 Reactie namens het college

Per e-mail van 28 mei 2018 heeft de adviseur een inhoudelijke reactie namens het college ontvangen. Deze reactie is als **bijlage 6** opgenomen bij dit advies.

De reactie namens het college richt zich volledig op de zienswijze namens aanvrager, welke in de voorgaande paragraaf (6.1) is behandeld. De reactie namens het college richt zich niet op het conceptadvies zelf. De adviseur heeft de reactie namens aanvrager reeds zelfstandig beoordeeld en behandeld de afzonderlijke punten daarom niet.

6.3 Nadere reactie namens aanvrager

Per bericht van 4 juni 2018, verzonden per e-mail en per post, heeft mevrouw mr. J.R. van Koeveringe – Dekker namens aanvrager een reactie op het schrijven namens het college ingediend. Deze reactie is als **bijlage 7** opgenomen bij dit advies.

In deze reactie namens aanvrager wordt ingegaan op de reactie namens het college. De reactie richt zich inhoudelijk op een betwisting van de feiten en omstandigheden voorafgaande aan de beoordeling van de aanvraag om tegemoetkoming in planschade. Zoals reeds opgemerkt laat de adviseur zich niet uit over de juistheid van de door partijen geschetste situatie, feiten en omstandigheden voorafgaande aan de advisering, maar beperkt de adviseur zich tot de beoordeling van mogelijk planschade.

6.4 Conclusie

Gelet op hetgeen in de voorgaande paragrafen is overwogen leidt de zienswijze namens aanvrager, de reactie namens het college en de reactie hierop namens aanvrager niet tot aanpassing van het conceptadvies. De adviseur benadrukt dat in dit advies enkel is beoordeeld of er met de inwerkingtreding van het bestemmingsplan “Ruimte voor de Rivier” mogelijk planschade voor aanvrager is ontstaan. De adviseur heeft niet beoordeeld of er door ander rechtmatig overheidshandelen buiten de reikwijdte van afdeling 6.1 Wro mogelijk schade voor aanvrager is ontstaan.

7 Advies

Wij adviseren het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer om:

- de aanvraag om tegemoetkoming in geleden planschade d.d. 13 januari 2017 (bij de gemeente ingekomen op 16 januari 2017) namens Rederij Eureka B.V. met betrekking tot de wegbestemde ligplaats De Worp, **af te wijzen**;

Alsmede

- het ingevolge het bepaalde in artikel 6.4 lid 4 Wro het door aanvrager voor de in behandelingneming van de aanvraag betaalde drempelbedrag niet te restitueren.

Zwolle, 6 juli 2018

Namens Thorbecke B.V.,

De heer mr. G.J.P.M. Bosch, *jurist*
De heer mr. P. Scharenborg, *senior jurist*

Namens deze,

mr. P. Scharenborg

Bijlagen bij dit advies:

- Bijlage 1: Wettelijk kader planschade
- Bijlage 2: aanvraag en schaderapport
- Bijlage 3: Verslag hoorzitting
- Bijlage 4: Fotoreportage
- Bijlage 5: zienswijze namens aanvrager
- Bijlage 6: reactie namens het college
- Bijlage 7: reactie namens aanvrager

Bijlage 1: Formeel wettelijk kader planschade

Artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening

1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:
   a) een bepaling van een bestemmingsplan, beheersverordening of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.3,artikel 3.6, eerste lid, of artikel 3.38, derde of vierde lid;
   b) een bepaling van een wijziging krachtens artikel 3.6, eerste lid, onder a, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.6, tweede lid, of van een uitwerking krachtens artikel 3.6, eerste lid, onder b, of een nadere eis krachtens artikel 3.6, eerste lid, onder d;
   c) een besluit omtrent een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, c of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   d) de aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning ingevolge artikel 3.3, eerste lid, of 3.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   e) een bepaling van een provinciale verordening als bedoeld inartikel 4.1, derde lid, of van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 4.3, derde lid, voor zover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid, onder c, of 2.11, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   f) een bepaling van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, voor zover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid, onder c, 2.11, eerste lid, of 2.12, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   g) een koninklijk besluit als bedoeld in artikel 10.4.
3. De aanvraag bevat een motivering, alsmede een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming.
4. Een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade ten gevolge van een oorzaak als bedoeld in het tweede lid, onder a, b, c, e, f of g, moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop die oorzaak onherroepelijk is geworden.
5. Een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade ten gevolge van een aanhouding als bedoeld in het tweede lid, onder d, kan eerst, en moet worden ingediend binnen vijf jaar na terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan.
6. Schade als gevolg van een bepaling als bedoeld in artikel 3.3 of artikel 3.6, eerste lid, onder c, of artikel 3.38, derde of vierde lid, wordt eerst vastgesteld op grond van een krachtens die bepalingen genomen besluit.

Artikel 6.2 Wet ruimtelijke ordening

1. Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager.
2. In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager:
   a) van schade in de vorm van een inkomensderving: een gedeelte gelijk aan twee procent van het inkomen onmiddellijk voor het ontstaan van de schade;
   b) 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:
      1° van de bestemming van de tot de onroerende zaak behorende grond, of
      2° van op de onroerende zaak betrekking hebbende regels als bedoeld in artikel 3.1.

Artikel 6.3 Wet ruimtelijke ordening

Met betrekking tot de voor tegemoetkoming in aanmerking komende schade betrekken burgemeester en wethouders bij hun beslissing op de aanvraag in ieder geval:

a) de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak;
b) de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken.

Artikel 6.4 Wet ruimtelijke ordening

1. Van de indiener van de aanvraag heffen burgemeester en wethouders een recht.
2. Burgemeester en wethouders wijzen de indiener van de aanvraag op de verschuldigdheid van het recht en delen hem mee dat het verschuldigde bedrag binnen vier weken na de dag van verzending van de mededeling dient te zijn bijgeschreven op de rekening van de gemeente dan wel op de aangegeven plaats dient te zijn gestort. Indien het bedrag niet binnen deze termijn is bijgeschreven of gestort, verklaren zij de aanvraag niet-ontvankelijk, tenzij redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.
3. Het recht bedraagt € 300, welk bedrag bij verordening van de gemeenteraad met ten hoogste twee derde deel kan worden verhoogd of verlaagd.
4. Indien op de aanvraag geheel of ten dele positief wordt beslist, storten burgemeester en wethouders aan de indiener het door hem betaalde recht terug.
5. Het in het derde lid genoemde bedrag kan bij algemene maatregel van bestuur worden gewijzigd voor zover het prijsindexcijfer van de gezinsconsumptie daartoe aanleiding geeft.

Artikel 6.4a Wet ruimtelijke ordening

1. Voor zover schade die op grond van de artikelen 6.1 tot en met 6.3 voor tegemoetkoming in aanmerking zou komen, haar grondslag vindt in een besluit op een verzoek om ten behoeve van de verwezenlijking van een project bepalingen in een bestemmingsplan op te nemen of te wijzigen dan wel een omgevingsvergunning te verlenen voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, anders dan bedoeld in artikel 6.8 of 6.9, kunnen burgemeester en wethouders met de verzoeker overeenkomen dat die schade geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening komt.

2. De verzoeker die een overeenkomst als bedoeld in het eerste lid heeft gesloten, is belanghebbende bij een besluit van burgemeester en wethouders op een aanvraag om tegemoetkoming op grond van artikel 6.1 terzake van de vaststelling van het bestemmingsplan dan wel de verlening van de omgevingsvergunning waarom hij heeft verzocht.
3. Degene die een financieel belang heeft bij de vaststelling van een exploitatiebijdrage, als bedoeld in artikel 6.17, eerste lid, of de herberekening daarvan, is belanghebbende bij een besluit van burgemeester en wethouders op een aanvraag om tegemoetkoming op grond van artikel 6.1 terzake van de vaststelling van het bestemmingsplan, de wijziging of de uitwerking, dan wel terzake van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken indien de tegemoetkoming financiële gevolgen kan hebben voor de exploitatiebijdrage of de herberekening daarvan.

Artikel 6.5 Wet ruimtelijke ordening

Indien burgemeester en wethouders een tegemoetkoming als bedoeld in artikel 6.1 toekennen, vergoeden burgemeester en wethouders daarbij tevens:

a) de redelijkerwijs gemaakte kosten van rechtsbijstand en andere deskundige bijstand;
b) de wettelijke rente, te rekenen met ingang van de datum van ontvangst van de aanvraag.

Artikel 6.6 Wet ruimtelijke ordening

1. Indien provinciale staten met toepassing van artikel 3.26, eerste lid, een inpassingsplan vaststellen, of gedeputeerde staten een omgevingsvergunning verlenen voor een project van provinciaal belang waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, treden gedeputeerde staten voor de toepassing van de bij of krachtens deze afdeling gestelde regels in de plaats van burgemeester en wethouders.
2. Indien Onze Minister met toepassing van artikel 3.28, eerste lid, een inpassingsplan vaststelt, of een omgevingsvergunning verleent voor een project van nationaal belang waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, treedt hij voor de toepassing van de bij of krachtens deze afdeling gestelde regels in de plaats van burgemeester en wethouders.
3. Indien Onze Minister gezamenlijk met Onze aangewezen Minister een besluit als bedoeld in het tweede lid neemt, treedt Onze aangewezen Minister voor de toepassing van de bij of krachtens deze afdeling gestelde regels in de plaats van burgemeester en wethouders.
4. Bij toepassing van dit artikel wordt de aanvraag voor een tegemoetkoming in de schade ingediend bij burgemeester en wethouders. Deze dragen ervoor zorg dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar het desbetreffende bestuursorgaan dat op de aanvraag beslist. Het recht, genoemd in artikel 6.4, wordt geïnd door het beslissend bestuursorgaan; de gemeentelijke verordening, bedoeld in artikel 6.4, derde lid, is hierop niet van toepassing.

5. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op tegemoetkoming in schade ten gevolge van een oorzaak als bedoeld in artikel 6.1, tweede lid, onder e.

Artikel 6.7 Wet ruimtelijke ordening
Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld omtrent de inrichting en behandeling, en nadere regels omtrent de indiening, de motivering en de wijze van beoordeling, van een aanvraag voor een tegemoetkoming in de schade. Die regels kunnen de verplichting voor de gemeenteraad en provinciale staten inhouden hieromtrent een verordening vast te stellen.

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN

Gemeente Deventer
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deventer
Grote Kerkhof 1
7411 KT DEVENTER

Datum: 13 januari 2017
Ons kenmerk: JvKD/rj/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Deventer
Uw kenmerk: -

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geacht College,

Tot mij wendde zich Rederij Eureka, u wel bekend, in verband met de schadeafwikkeling voor Rederij Eureka.

Bij brief van 26 januari 2016 heeft de wethouder Economie, de heer Robin Hartogh Heys, gemeld dat hij geen mogelijkheden ziet om een verandering in de aanleg- en afmeersituatie te brengen en Rederij Eureka veel succes gewenst met het bedrijf.

Echter, met deze mededeling is het dossier uiteraard nog niet gesloten. Ik verwijs u naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, welke is gedaan in het kader van de door de Raad van de gemeente Deventer noodzakelijk geachte amovering van Rederij Eureka van de door haar sedert decennia ingenomen ligplaats voor haar salonboten aan de Worp. De Raad van de gemeente Deventer acht amovering gewenst in verband met het vrije uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer.

Zoals u zich ongetwijfeld zult herinneren, is de besluitvorming ter zake onderwerp geweest van diverse bestuursrechtelijke procedures, waarbij ook nadrukkelijk onderwerp was of en in welke mate er sprake was van een voor de rederij aanvaardbare alternatieve situatie. De Afdeling vond dat niet toereikend gemotiveerd en de Raad is vervolgens bij tussenuitspraak van de Afdeling van 11 april 2012 gelast in te gaan op de motivering waarom het niet bestemmen van de locatie aan de Worp aanvaardbaar was in het licht van de bestaande alternatieven voor de locaties van het aanmeren. In de uitspraak van 19 december 2012, u wel bekend, heeft de Afdeling het beroep van Rederij

JUSTION
ADVOCATEN

Eureka gegrond verklaard, zij heeft echter de rechtsgevolgen in stand gelaten. De Afdeling heeft daarbij een aantal belangrijke toezeggingen meegewogen. In rov. 4.4 heeft de Afdeling in dat kader overwogen:

> *"Door de raad is voorts naar voren gebracht dat indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt".*

Inmiddels is de vrees van Rederij Eureka bewaarheid gebleken. De bedrijfsvoering is uiteengereten. De alternatieve locaties voldoen niet, het aantal boekingen holde achteruit en de door de Raad geopperde mogelijkheid van het stadsponton bood geen soelaas omdat Rijkswaterstaat het belemmerend vond voor de doorvaart. Rederij Eureka staat aldus na enkele jaren feitelijk met een niet rendabel punt meer in Deventer, hetgeen buitengewoon te betreuren valt.

Inmiddels heeft de rederij, op grond van de toezegging van de Raad, door een deskundige op het gebied van nadeelcompensatie, namelijk de heer Van der Schans van het bureau Horatio, laten onderzoeken welke schade de rederij heeft geleden als gevolg van de gewijzigde situatie. U treft bijgaand het schaderapport aan.

Horatio heeft de schade becijferd op € 826.581,-.

Graag treden wij hierover op korte termijn in overleg.

Voor de goede orde bericht ik u dat het wat betreft de rederij gaat om een verzoek tot vergoeding van het door haar geleden nadeel (dus nadeelcompensatie). Rederij Eureka maakt hier dus nadrukkelijk aanspraak op en zal hier ook aanspraak op blijven maken.

Deze brief is tevens uitdrukkelijk bedoeld om de (eventuele) verjaring van het recht op schadevergoeding te stuiten.

In afwachting van uw spoedige berichten,

Hoogachtend,

J.M. van Koeveringe-Dekker

Bijlage: schadeopstelling door Horatio d.d. 5 januari 2017

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

CROWN BUILDING SOUTH
HULLENBERGWEG 365A
1101 CP AMSTERDAM

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 5 januari 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft mij verzocht de door Rederij Eureka B.V. geleden en nog te lijden schade in kaart te brengen als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Onderstaand treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

Drs. E. van der Schans

KVK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

1. Opdracht, verrichte werkzaamheden en beperkende voorwaarden

De heer Teerlink, directeur van Rederij Eureka B.V., heeft ons opdracht gegeven advieswerkzaamheden te verrichten met betrekking tot de omvang van de geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Wij hebben hiertoe de volgende werkzaamheden verricht:

- Het overleggen met opdrachtgever (de heer Teerlink).
- Het opvragen van informatie.
- Het bestuderen van de ter beschikking gestelde stukken en gegevens.
- Het analyseren van de problematiek en het uitvoeren van deskresearch.
- Het begroten van de gevraagde schade elementen.
- Het opstellen van een rapport.

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met de NVCOS 5500N, "Transactiegerelateerde adviesdiensten". Onze advisering is onderworpen aan de Verordening Gedrags- en Beroepsregels Accountants waarbij de fundamentele beginselen zoals professionaliteit, integriteit, objectiviteit, vakbekwaamheid, zorgvuldigheid en vertrouwelijkheid in acht worden genomen.

De overeengekomen omvang van de werkzaamheden heeft tot gevolg dat dit rapport uitsluitend door de opdrachtgever op juiste wijze geïnterpreteerd en beoordeeld kan worden. Dit betekent dat deze notitie uitsluitend bedoeld is voor de betrokken partijen in de procedure en niet verstrekt mag worden aan derden zonder onze uitdrukkelijke toestemming vooraf. Deze opdracht kwalificeert zich niet als assurance-opdracht of een aan assurance verwante opdracht.

De berekeningen in deze notitie zijn uitsluitend gebaseerd op de stukken die ons ter beschikking zijn gesteld. Op het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal is door ons geen accountantscontrole toegepast. Evenmin hebben wij hiertoe een beoordelingsopdracht uitgevoerd. Dit houdt in dat aan onze rapportage geen zekerheid kan worden ontleend omtrent de getrouwheid van het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal en toelichtingen daarop.

Onze opdracht strekt tot het begroten van de omvang van het nadeel. Op deze opdracht zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.

2. Ter beschikking gestelde stukken

De volgende financiële gegevens zijn ons ter beschikking gesteld:

- Jaarstukken Rederij Eureka B.V. over de jaren 2010 t/m 2015.
- Gegevens met betrekking tot het aantal vaarten, de omzetten, en het aantal passagiers van de locatie Deventer.
- Een schatting van de extra logistieke kosten.

Verder zijn ons gedeelten van het procesdossier ter beschikking gesteld en hebben wij diverse mondelinge en schriftelijke informatie ontvangen van de heer Teerlink.

3. Feiten en omstandigheden

Uit de aan ons ter beschikking gestelde stukken en de gevoerde gesprekken met de heer Teerlink hebben wij de volgende relevante feiten en omstandigheden afgeleid:

- Rederij Eureka B.V. (hierna: Eureka) is actief in de evenementenvaart. De vennootschap is opgericht in 1986. De directie wordt gevoerd door de heer H. Teerlink. De aandelen in Eureka zijn in eigendom van H. Teerlink Interim Management B.V. (ultimo 2015). Rederij Scheers B.V. en Rederij Eureka Infra B.V. zijn 100% dochtervennootschappen van Eureka (ultimo 2015). Eureka beschikte over ligplaatsen en/of aanlegplaatsen in Deventer, Dieren, Arnhem en Emmerich. Eureka had 3 schepen in eigendom: de Eureka I (capaciteit circa 600 personen), de Eureka V (capaciteit circa 600 personen)en de River Dream (capaciteit circa 600 personen). De Eureka V is in 2015 verkocht.

- In Deventer beschikte Eureka meer dan 50 jaar over een permanente ligplaats met ponton aan de Worp. Eureka huurde het ponton van Thuishaven B.V. Hiermee konden passagiers onder alle water- en weersomstandigheden worden in- en ontscheept. De locatie lag in het gezichtsveld van het boekingskantoor. Er waren stroom- en watervoorzieningen aanwezig. De bevoorrading van de schepen vond ter plekke plaats. In de omgeving was voldoende gratis parkeerruimte en bussen konden tot aan de kade rijden. De zeer goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie in combinatie met de aanwezige voorzieningen leverde niet alleen een aanzienlijke lokale concurrentievoorsprong op, maar vertegenwoordigde ook landelijk gezien een commerciële waarde.

- In 2010 deelt de gemeente Eureka mee dat de ligplaats aan De Worp in het kader van het nieuwe bestemmingsplan dient te worden ontruimd. Rijkswaterstaat heeft geen bezwaren tegen continuering van de huidige situatie. Ook binnen project Ruimte Voor De Rivier lijkt het technisch mogelijk. Het belang van Eureka moet volgens de gemeente echter wijken voor het belang van een onbelemmerd uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer. De Voorhaven kan volgens de gemeente dienen als alternatieve ligplaats (incl. drijvende steiger) en de Pothoofdkade / Lage Wellekade voor het in- en ontschepen.

- Eureka heeft zich hiertegen verzet. Er zijn hiertoe diverse procedures gevoerd tussen Eureka en de gemeente. Volgens Eureka zijn de door de gemeente voorgedragen alternatieven volstrekt niet toereikend. Eureka wordt dan geconfronteerd met tal van logistieke en commerciële problemen. De Pothoofdkade / Lage Wellekade is ongeschikt omdat er geen drijvende inrichting toegestaan is, waardoor de toegang tot de boten voor mindervalide passagiers problematisch is. Daarnaast is de afmeercapaciteit te beperkt door de sterk wisselende waterstanden. Bussen kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen en er zijn problemen met parkeren. De ligplaats van de schepen is bovendien nu gescheiden van de plek waar kan worden in- en ontscheept en bevoorraad, waardoor diverse logistieke problemen ontstaan. Vrachtauto's kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen. Het boekingskantoor/hoofdkantoor is nu ver afgelegen van de nieuwe locaties. Door het verlies van de prominente zichtlocatie zal ook commerciële schade ontstaan.

- Op 17 december 2012 verklaart de Afdeling het beroep van Eureka gegrond maar bepaalt dat de rechtsgevolgen in de stand blijven. De Afdeling acht de door de gemeente voorgedragen alternatieven aanvaardbaar. Daarbij is overwogen dat de gemeente heeft gesteld dat indien Eureka schade lijdt die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven, deze voor vergoeding in aanmerking komt. Vanuit deze toezegging wenst Eureka haar schade te verhalen.

- In het voorjaar van 2013 heeft Eureka de ligplaats aan de Worp verlaten in verband met werkzaamheden in het kader van een munitie-onderzoek. Na afronding van het onderzoek was een terugkeer naar de Worp niet meer mogelijk. Vanaf dat moment heeft Eureka haar bedrijfsactiviteiten (noodzakelijkerwijs) uitgevoerd vanuit de Voorhaven en de Pothoofdkade / Lage Wellekade.

- Vanuit de nieuwe locaties is het vanwege extra kosten en logistieke problemen lastig om gegarandeerd en concurrerend aan te bieden. De omzet in Deventer is hierdoor voor een groot deel (structureel) weggevallen. Ook wordt Eureka als gevolg van de verplaatsing geconfronteerd met extra jaarlijkse kosten. Daarnaast heeft het verlies van deze commercieel belangrijke zichtlocatie ook een negatief effect op de gehele omzet van Eureka. De concurrentie is nu beter zichtbaar dan Eureka omdat deze wel zijn blijven liggen. De genoemde negatieve effecten zijn permanent van aard.

Financiële gegevens

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de winst- en verliesrekeningen van Rederij Eureka B.V. over de jaren 2009 tot en met 2015. Deze cijfers hebben wij afgeleid uit de jaarrekeningen.

Tabel 1

Rederij Eureka B.V.	*2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netto omzet	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
Inkoopwaarde	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Brutomarge	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.605.341**	**2.565.300**	**2.334.906**	**2.072.546**	**1.866.078**
Overige bedrijfsopbr.			3.000	3.000	3.000	3.000	1.328.605
Bruto-omzetresultaat	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.608.341**	**2.568.300**	**2.337.906**	**2.075.546**	**3.194.683**
Personeelskosten	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Afschrijvingen	609.399	613.008	870.619	898.849	802.477	713.135	548.330
Vrijval HWR			-256.986	-282.265	-310.284	-218.939	-140.679
Overige personeelskosten	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Huisvestingskosten	19.401	20.170	24.858	29.985	32.172	48.760	33.411
Verkoopkosten	63.637	91.698	2.109	66.749	35.113	5.327	30.456
Autokosten	19.602	23.361	29.127	37.767	35.309	31.851	27.434
Kantoorkosten	36.746	29.081	26.915	33.705	64.783	53.174	40.047
Algemene kosten	39.586	150.738	17.420	32.545	-32.742	12.809	11.038
Vaartuigkosten	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Som der bedrijfslasten	**2.759.475**	**3.051.585**	**2.840.553**	**3.046.365**	**2.338.695**	**2.619.476**	**1.923.892**
Bedrijfsresultaat	**-187.194**	**-315.572**	**-232.212**	**-478.065**	**-789**	**-543.930**	**1.270.791**
Financiële baten/lasten	-369.116	-177.078	-142.986	-171.750	-119.268	-130.160	-59.641
Belastingen	120.218	103.399	49.032	121.063	28.997	-184.628	94.812
Resultaat deelnemingen		-95.370	-5.804	-5.536	-5.567	-5.930	-7.080
Netto resultaat	**-436.092**	**-484.621**	**-331.970**	**-534.288**	**-96.627**	**-864.648**	**1.298.882**

* vergelijkende cijfers

Met betrekking tot deze cijfers merken wij het volgende op:

- De bovenstaande cijfers hebben betrekking op alle bedrijfsactiviteiten vanuit alle locaties.
- De vrijval HWR vanaf 2011 heeft betrekking op een stelselwijziging. Vanaf 2011 worden de schepen gewaardeerd tegen de actuele waarde in plaats van tegen verkrijgingsprijs.
- De overige opbrengsten in 2015 hebben te maken met de verkoop van het schip Eureka V.

- De overige personeelskosten bestaan hoofdzakelijk uit de kosten van uitzendkrachten.
- Onder de personeelskosten is de managementfee opgenomen.

Peildatum

Eureka heeft in de winter 2012/2013 de ligplaats aan de Worp ontruimd in verband met het munitie-onderzoek. Hierna is Eureka niet meer teruggekeerd. Het jaar 2012 betrof derhalve het laatste referentiejaar. Wij hebben gelet hierop de peildatum gesteld op ultimo 2012.

Omvang schade

In tabel 2 en 3 is een overzicht opgenomen van de aan ons verstrekte cijfers met betrekking tot het aantal vaarten en de omzet van de locatie Deventer in de jaren 2010-2015. De gegevens zijn afgeleid uit de database van de dagrapporten, die door de bedrijfsleiders na iedere vaart worden opgesteld. Wij hebben geconstateerd dat de totaaltelling van de omzetten uit deze dagrapporten op jaarbasis globaal aansluiten op de in de jaarrekeningen verantwoorde omzetten. De heer Teerlink heeft toegelicht dat de geconstateerde (beperkte) verschillen met name worden veroorzaakt door de omzet derden/diversen, die niet wordt geregistreerd in de dagrapporten.

Met betrekking tot de locatie Deventer wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende vaarten:
- Charters (afgehuurde feesten en partijen)
- Dagtochten (vaarten op vaste tijdstippen)
- Zonnebloem (voorheen een grote klant)
- Carpe Diem (Dit schip is eigendom van Rederij Thuishaven B.V. Eureka verzorgt boekingen voor deze rederij. Van deze omzet wordt 90% afgedragen aan Rederij Thuishaven B.V.. Feitelijk gaat het hier dus om een 10% boekingsprovisie)

De Zonnebloem is geen klant meer van Eureka. Met betrekking tot de Carpe Diem dient te worden opgemerkt dat Rederij Thuishaven momenteel nog beschikt over een steiger aan de Worp. Deze vaarten vertroebelen het beeld en zijn daarom in deze claim verder buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2

Aantal vaarten Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	26	20	26	10	12	9
Dagtochten	6	6	5	6	5	4
Totaal	**32**	**26**	**31**	**16**	**17**	**13**

Tabel 3

Omzet Deventer excl. BTW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
Totaal	**233.458**	**246.517**	**238.504**	**155.471**	**113.131**	**99.399**
Aandeel in totale omzet Eureka	7%	8%	7%	5%	4%	4%

Uit de bovenstaande tabellen blijkt evident dat het aantal vaarten en de omzet vanaf 2013 op een significant lager niveau liggen. Het aandeel van de omzet Deventer in het totaal daalt ook zichtbaar.

Omzetdaling

In tabel 4 is de omzetdaling gekwantificeerd. De omzetten exclusief Zonnebloem zijn vervolgens door middel van een inflatiecorrectie omgerekend naar waarde peildatum (ultimo 2012). Hierbij zijn de consumentenprijsindexcijfers van het CBS gebruikt (1969=100).

Tabel 4

Omzetdaling Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters (tabel 3)	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten (tabel 3)	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
CPI	433,60	443,76	454,65	466,07	470,62	473,66
Omzet charters waarde 2012	209.147	224.617	209.424	114.602	87.487	71.105
Omzet dagtochten waarde 2012	35.644	27.949	29.080	37.059	21.805	24.305
Charters per jaar 2010-2012 gemiddeld			214.396			
Charters per jaar 2013-2016 gemiddeld			91.065			
Omzetdaling per jaar charters			**123.331**			
Daling in %			-58%			
Dagtochten per jaar 2010-2012 gemiddeld			30.891			
Dagtochten per jaar 2013-2016 gemiddeld			27.723			
Omzetdaling per jaar dagtochten			**3.168**			
Daling in %			-10%			

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat omzet op jaarbasis na het vertrek uit de Worp gemiddeld bij de charters 58% lager ligt dan voorheen. Bij de dagtochten ligt de omzet 10% lager.

Besparing directe kosten

Hierop in mindering dienen te worden gebracht de directe omzetafhankelijke kosten die zijn weggevallen bij de daling van de omzet. Deze gegevens zijn niet voorhanden op locatieniveau. Wij hebben de omvang van deze directe kosten op de locatie Deventer geschat aan de hand van de jaarrekeningen van Rederij Eureka B.V.. Als directe kosten kunnen worden aangemerkt de inkoopkosten, de overige personeelskosten (hoofdzakelijk bestaande uit kosten van uitzendkrachten) en de vaartuigkosten (grotendeels bestaande uit kosten van brandstoffen, onderhoud en schoonmaak van de schepen). In de onderstaande tabel zijn deze directe bedrijfskosten uitgedrukt als percentage van de omzet.

Tabel 5

Directe bedrijfskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkoopwaarde*	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Overige pers. kosten*	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Vaartuigkosten*	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Directe bedrijfskosten	**1.451.205**	**1.681.186**	**1.709.563**	**1.785.530**	**1.469.680**	**1.395.355**	**1.136.367**
Omzet*	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
DB / omzet	**46%**	**49%**	**52%**	**55%**	**50%**	**53%**	**49%**

* Tabel 1

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat over de gehele onderneming bezien de directe bedrijfskosten ongeveer 50% van de omzet beslaan. Voor de locatie Deventer stellen wij op basis hiervan de besparing op de directe kosten op 50% van de omzetdaling.

Daarbij merken wij op dat dit niet geldt voor de dagtochten. Deze worden wel gevaren, maar met minder passagiers. Aan boord wordt bovendien niet bediend. Hierdoor is er niet of nauwelijks sprake van besparingen op directe kosten bij deze tochten. De exacte besparing valt lastig te becijferen. Indicatief stellen wij de besparing op 10% van de omzet.

Besparing overige bedrijfskosten

De huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan de centrale aansturing. Gelet op het beperkte aandeel van de locatie Deventer in de totale omzet van Eureka (<10%) achten wij het niet aannemelijk dat hierop een besparing van enige betekenis is gerealiseerd.

De personeelskosten bestaan uit loonkosten van het personeel (brutolonen, sociale lasten, pensioenlasten) en uit managementfee. De managementfee dient buiten beschouwing gelaten te worden omdat deze onderdeel uitmaakt van de ondernemersbeloning. De loonkosten van het personeel (dus niet zijnde uitzendkrachten) hebben betrekking op kapiteins, managers en ondersteunend personeel. In de onderstaande tabel is de opsplitsing weergegeven.

Tabel 6

Personeelskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personeelskosten totaal*	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Managementfee**	-320.000	-320.000	-320.000	-320.000	-120.000	-520.000	-120.000
Loonkosten personeel	**807.951**	**830.417**	**766.581**	**832.743**	**743.358**	**633.527**	**592.020**

* Tabel 1

** Jaarrekeningen Rederij Eureka B.V.

Of, en zo ja in hoeverre, deze daling gedeeltelijk toewijsbaar is aan de omzetdaling in Deventer kan niet concreet worden vastgesteld. Er kunnen immers ook andere oorzaken aan deze kostendaling ten grondslag hebben gelegen die toewijsbaar zijn aan andere locaties.

Het aandeel in de omzet van de locatie Deventer was beperkt tot circa 7% (zie tabel 3). Uitgaande van dit percentage zou in de jaren 2010-2012 een bedrag van circa EUR 60.000 aan loonkosten kunnen worden toegewezen aan de locatie Deventer. De omzetdaling in Deventer met betrekking tot de charters bedraagt 58%. Indien zou worden verondersteld dat loonkosten volledig variabel zijn, bedraagt de jaarlijkse besparing EUR 33.000. De besparing op de loonkosten zou echter evengoed nihil kunnen zijn indien de besparing op arbeidsinzet volledig heeft plaatsgevonden op de uitzendkrachten. Deze kosten zijn reeds in mindering gebracht bij de directe bedrijfskosten. Daarnaast heeft een deel van de loonkosten net als de huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten betrekking op de centrale aansturing van de onderneming. Ook speelt de minimaal benodigde bezetting van de schepen een rol. Op grond van voornoemde overwegingen stellen wij de besparing op de loonkosten indicatief op 50%, oftewel EUR 16.500 op jaarbasis.

Extra logistieke kosten

Op de locatie De Worp kon de gehele logistiek plaatsvinden vanuit dezelfde locatie. In de nieuwe situatie zijn de ligplaatsen gescheiden van de plekken waar kan worden opgestapt en bevoorraad. Dit brengt extra logistieke kosten met zich mee. De heer Teerlink heeft ons een schatting verstrekt van deze logistieke kosten op jaarbasis. Het betreffen de volgende kosten:

1) Kosten van extra vaaruren (leegvaart) van de Voorhaven naar de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Nu moet de bemanning circa 1 uur van te voren aan boord gaan om het schip te verplaatsen naar de opstaplocatie. Voor het ontschepen geldt het omgekeerde. De kosten van leegvaart bedragen circa EUR 225 per uur, bestaande uit EUR 165 per uur vaartuigkosten, EUR 45 per uur voor de kapitein en EUR 15 per uur voor de stuurman.

2) Kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen. Voor circa 4 vaarten per jaar geldt dat de passagiers niet kunnen worden in- en ontscheept aan de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Hiervoor wordt de binnenhaven gebruikt waarbij het schip door de sluis moet worden gevaren. Dit neemt circa 4 uur per vaart in beslag.
3) Kosten van extra autoritten van de directeur voor het opstappen. De directeur bezoekt gemiddeld 1x per week de schepen. Aangezien het kantoor zich in de directe nabijheid bevond nam dit nauwelijks extra tijd in beslag. Nu dient er speciaal een autorit gemaakt te worden. Deze kosten zijn vooralsnog niet meegenomen.
4) Kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers (kapitein, bedrijfsleider, commerciële medewerkers). De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld EUR 40 per uur.
5) Kosten van extra bezoeken van het terrein van medewerkers in verband met toezicht en beveiliging. Bij de ligplaats aan de Worp werd toezicht gehouden door de technisch adviseur, die vanuit zijn woonhuis zicht had op de schepen. Dit is niet meer het geval op de nieuwe locatie. Er wordt nu 2x per week een medewerker langs gestuurd voor het houden van toezicht op de onbemande schepen. De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld circa EUR 30 per uur.

In de onderstaande tabel is de berekening van deze extra logistieke kosten weergegeven.

Tabel 7

Schatting extra logistieke kosten					
	vaarten/jr	**uren/vaart**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
1. Extra vaaruren bemanning	15	2	30	225	**6.750**
2. Extra vaaruren minder validen	2	4	8	225	**1.800**
	bezoek/jr	**uren/bezk**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
4. Extra kosten bezoek schepen	50	2	100	40	**4.000**
5. Extra kosten toezicht	50	2	100	30	**3.000**
Totaal extra kosten per jaar					**15.550**

Dat Eureka in de nieuwe situatie geconfronteerd wordt met extra logistieke kosten achten wij aannemelijk. De opgave van EUR 165 hebben wij getoetst aan de hand van het totale aantal vaaruren dat is opgenomen in de database van de dagrapporten en de bedragen aan vaartuigkosten uit de jaarrekeningen. Daaruit blijkt dat in 2014-2015 deze kosten gemiddeld neerkwamen op EUR 167 per vaaruur. De opgave van de overige gemiddelde uurtarieven kunnen wij niet toetsen op basis van de aan ons ter beschikking gestelde gegevens maar achten op voorhand qua omvang niet onredelijk.

In tabel 8 is de jaarlijkse winstderving in Deventer berekend op basis van de bovenstaande berekeningen.

Tabel 8

Winstderving locatie Deventer	
Omzetdaling charters op jaarbasis (tabel 4)	123.331
Besparing directe kosten charters (50% van omzetdaling)	-61.666
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis (tabel 4)	3.168
Besparing directe kosten dagtochten (10% van omzetdaling)	-317
Besparing loonkosten (geschat)	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis	**63.567**

Verlies commerciële waarde

Door de uitstekende zichtbaarheid was de ligplaats aan de Worp voor Eureka van groot commercieel belang. De ligplaats vormde feitelijk het uithangbord van de organisatie. De alternatieve locaties kunnen in dit opzicht onmogelijk als gelijkwaardig worden beschouwd. Hierdoor heeft Eureka aanzienlijk in commerciële slagkracht ingeboet. Het verlies van dit uithangbord heeft daardoor ook negatieve effecten op de omzet van de andere locaties.

Het verlies van deze commerciële waarde kan uiteraard zeer moeilijk concreet worden becijferd. Deze schadecomponent zal abstract moeten worden benaderd. In de onderstaande tabel hebben de impact berekend indien het negatieve effect wordt gesteld op (slechts) 5% van de omzet. Daarbij zijn wij uitgegaan van een besparing op de directe bedrijfskosten van 50% van de omzet en een additionele besparing op de loonkosten van 12,5% van de omzet. Dit laatste percentage is gebaseerd op feitelijke situatie in 2012, waarbij de loonkosten (EUR 832.743, tabel 6) circa 25% van de omzet (EUR 3.274.543, tabel 1) uitmaakten. Net als in de bovenstaande berekening met betrekking tot Deventer hebben wij verondersteld dat de helft hiervan (12,5%) zou kunnen worden aangemerkt als variabel. In totaal levert dit een besparing van 62,5% van de omzet. De resterende dekkingsbijdrage bedraagt dan 37,5%. In tabel 9 is berekening opgenomen.

Tabel 9

Verlies commerciële waarde		
Omzet Eureka 2012 totaal (tabel 1)		3.274.543
Af: omzet Deventer 2012 (tabel 3)		-238.504
Omzet overige locaties 2012		3.036.039
Geschat omzetverlies op andere locaties toewijsbaar verlies zichtlocatie Deventer	5%	151.802
Dekkingsbijdrage na aftrek besparing loonkosten		37,5%
Verlies commerciële waarde		**56.926**

Totaal schade

In de tabel 10 is de totale door Eureka geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verlies van de ligplaats aan de Worp begroot. Hierbij zijn de volgende aanvullende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de kapitalisatie van de jaarlijkse inkomensschade hebben wij gebruik gemaakt van de in de onteigeningswet opgenomen standaardfactoren. Omdat er sprake was van een huursituatie is er naar onze mening een kapitalisatiefactor 7 van toepassing.

- Voor het normaal maatschappelijk risico hebben wij aansluiting gezocht bij forfaitaire drempel die is opgenomen in de Wro (2%). De onderhavige schade-oorzaak hoofdzakelijk is gelegen in de voorkeur van de gemeente voor een onbelemmerd uitzicht op de IJssel. Dit kan naar onze mening niet als een normaal maatschappelijke ontwikkeling worden gezien die in enige mate kon worden voorzien. Wij zijn daarom van mening er geen aanleiding is om een hoger percentage te veronderstellen.

- De wettelijke rente en de proceskosten zijn op PM gesteld.

Tabel 10

Schade Eureka a.g.v. verlies ligplaats aan de Worp	
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis (tabel 8)	63.567
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies (tabel 9)	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

Bijlage 3 Verslag hoorzitting

Betreft:	Hoorzitting in verband met de aanvraag om tegemoetkoming in planschade namens Eureka B.V.
Plaats:	Stadhuis te Deventer
Datum en tijd:	5 maart 2018 om 10.30 uur
Aanwezig:	De heer H. Teerlink (namens aanvrager) Mevrouw J. van den Bosch (gemeente Deventer) Mevrouw M. van Manen (gemeente Deventer) De heer M. Arnoldus (gemeente Deventer) De heer P. Scharenborg (Thorbecke)

Inleiding
Aanvrager heeft een aanvraag ingediend om planschadevergoeding ex. artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening als gevolg van de planologische wijziging waardoor aanvragers bedrijfsvoering is geschaad (inkomstenderving). De gemeente heeft op grond van haar procedureverordening Thorbecke B.V. (verder te noemen: Thorbecke) gevraagd om over de aanvraag advies uit te brengen aan het college.

Samenvatting
De heer Scharenborg legt de bedoeling van de hoorzitting uit en stelt de commissie voor. Hij zal eerst een korte uitleg van de procedure geven en vervolgens bestaat de mogelijkheid om de aanvraag toe te lichten. De heer Scharenborg geeft aan dat van de hoorzitting een verslag wordt gemaakt en dat de adviseur na afloop van de hoorzitting zich ter plaatse zal oriënteren. Indien de commissie vaststelt dat er sprake is van schade ex. artikel 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening die bovendien niet voor rekening van aanvrager blijft, zal de commissie een deskundige inschakelen om de hoogte van (eventuele) schade te kunnen vaststellen.

De heer Scharenborg geeft aan dat naar aanleiding van het door de commissie opgestelde conceptadvies binnen vier weken na verzending hiervan een zienswijze door c.q. namens aanvrager kan worden ingediend bij de commissie. Vervolgens zal de commissie binnen vier weken na verloop van voornoemde termijn een definitief advies uitbrengen aan het college van burgemeester en wethouders. Het is aan het college het advies al dan niet aan haar besluit ten grondslag te leggen. Tegen het besluit van het college staat vervolgens bezwaar en beroep open.

De heer Scharenborg schetst daarnaast het toetsingskader. Gekeken wordt naar de belanghebbendheid en de voorzienbaarheid. Tevens wordt bekeken of sprake is van planologische na- of voordelen. Hierbij wordt niet uitgegaan van de feitelijke situatie, maar van de maximale planologische mogelijkheden onder het oude en nieuwe regime. Tenslotte wordt in het kort uitgelegd wat het normaal maatschappelijk risico inhoudt.

De heer Teerlink geeft aan dat gewezen wordt op de aanvraag en uitgebreide motivatie en het schaderapport. Wel wordt opgemerkt het wordt betreurd dat de procedure zo lang duurt en dat het proces bijna 6 maanden heeft stilgelegen.

De heer Scharenborg geeft aan dat binnen de termijn, gesteld in de procedureverordening, een conceptadvies zal worden uitgebracht. Wel wordt gewezen op eventuele mogelijkheid tot verlengen indien daar noodzaak tot is.

Mevrouw Van Manen reageert en merkt op dat het overleg tot minnelijke schikking helaas niet geslaagd is en dat daarom is besloten om middels onafhankelijke advisering het schadeverzoek af te handelen. Ten aanzien van de planologische vergelijking wordt opgemerkt dat er geen sprake van een expliciete planologische wijziging is, omdat de aanlegplaats onder het oude bestemmingsplan al niet was bestemd.

De heer Scharenborg vraagt of het gebruik dan mogelijk eerder onder overgangsrecht is gebracht?

Mevrouw Van Manen sluit dit niet uit, maar geeft aan dat de mogelijkheid in ieder geval al niet meer aanwezig was met de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Uiterwaarden" in 2004. Daarnaast wordt gewezen op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State ten aanzien het advies van Pels Reijken en wordt opgemerkt dat volgens vaste jurisprudentie (Zeeman arrest) schade concern breed beoordeeld moet worden.

De heer Scharenborg geeft aan dat schadebeperkende maatregelen en de lijn der verwachting beoordeeld zal worden onder het normaal maatschappelijk risico. Daarbij wordt de drempel inderdaad bepaald ten aanzien van de gehele omzet.

De heer Arnoldus merkt op dat de gemeente gehoor heeft gegeven aan de uitspraak van de Afdeling en compensatiemaatregelen zoals nieuwe en alternatieve ligplaatsen heeft genomen.

De heer Scharenborg sluit, nu er verder niets meer aan de orde is, de zitting en geeft aan zich op de locatie te oriënteren.

Bijlage 4 **Fotoreportage** i.v.m. de aanvraag om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro van Rederij Eureka B.V. met betrekking tot De wegbestemde Ligplaats de Worp te Deventer.

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN
Thorbecke B.V.
t.a.v. de heer P. Scharenborg
Postbus 40097
8004 DB ZWOLLE

Vooruit per e-mail: info@thorbecke.nl

Datum: 23 mei 2018
Ons kenmerk: JvKD/zp/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Zienswijze concept planadvies Thorbecke inzake Rederij Eureka, ligplaats de Worp, d.d. 30 april 2018
Uw kenmerk: --

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geachte heer Scharenborg,

Namens mijn cliënte, Rederij Eureka B.V., reageer ik hierbij op het concept advies van Thorbecke dat strekt tot het afwijzen van het verzoek tot schadevergoeding.

Aanloop, verzoek om schadevergoeding wegens nadeelcompensatie /onrechtmatig handelen

Rederij Eureka kan zich om een aantal redenen niet vinden in dit concept advies, nu hierin helaas niet wordt onderkend waar het hier werkelijk om gaat, in het licht van historie, de feitelijke en de juridische situatie en de gedane toezeggingen mede in het licht van de afdelingsuitspraken van de Afdeling en de redenen waarom de toezeggingen zijn gedaan.

In de uitspraak van 19 december 2012 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beroepen van Rederij Eureka gegrond geacht (**bijlage 1**). De Afdeling heeft wel geoordeeld dat de rechtsgevolgen in stand kunnen blijven. Dit, echter onder verwijzing naar de door de Raad gedane toezeggingen, waaronder de expliciete toezegging dat "*indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt*".

Het verzoek om vergoeding van het nadeel dat bij brief van 13 januari 2017 (**bijlage 2**) is gedaan, is ook zo binnen de gemeente Deventer opgevat, getuige de overleggen die hebben plaatsgevonden over de hoogte van de schade. Er is toen op geen enkele manier verwezen naar het planschadeloket, nu daar feitelijk niet aan gedacht werd en het ook niet als zodanig was geduid. Ik verwijs u naar de correspondentie (**bijlage 3**) die heeft

JUSTION
ADVOCATEN

plaatsgevonden over de beoordeling van het schaderapport van Horatio, die tot een schade kwam van € 826.581,-- (**bijlage 4**) en de beoordeling van de door de gemeente ingeschakelde deskundige, dhr. Groenendijk, die tot een schade kwam van € 156.441,- (**bijlage 5**). Daarop is weer gereageerd door Horatio (**bijlage 6**).

Op basis van voormelde correspondentie kan gesteld worden dat partijen het, gelet op de rapportages er in elk geval over eens waren dat hier inderdaad sprake is van schade die redelijkerwijs niet voor rekening van rederij Eureka diende te blijven. Wat Rederij Eureka en de gemeente op dat moment wel verdeeld hield was de hoogte van die schade. Dus het feit dàt er schade is geleden, en ook niet de schadeoorzaak (namelijk het project "Ruimte voor de Rivier" en het daaruit voortvloeiende bestemmingsplan met de ingrijpende gevolgen voor de bedrijfsvoering van Rederij Eureka) leek niet ter discussie te staan en dat was ook terecht.

Het College heeft echter plotseling, onder verwijzing naar een uitspraak van de Afdeling van 17 juli 2002 (ECLI:NL:RVS:2002:AE5401) na een half jaar minnelijk overleg aangegeven dat hij het verzoek uitsluitend via het planschadeloket in behandeling wenste te nemen en het College heeft daarbij ook het aanbod tot vergoeding van de schade op basis van de contra-expertise van de heer Groenendijk ingetrokken (**bijlage 7**, brief d.d. 20 juli 2017).

Namens Rederij Eureka heb ik daar bij brief van 15 augustus 2017 mijn verwondering over uitgesproken en daarbij is de route van bindend advies voorgesteld (**bijlage 8**). Uit de brief van 19 september 2017 (**bijlage 9**) bleek dat het College hiertoe niet bereid was en alleen nog maar de route via het planschadeloket wilde laten lopen.

Een zeer opmerkelijke gang van zaken. Een gang van zaken die bovendien niet past op de toezeggingen die ten overstaan van de bestuursrechter is gedaan, waarover hieronder meer (zie de brief van 13 januari 2017).

Rederij Eureka heeft daar ook tegen geprotesteerd, maar omdat Rederij Eureka zo echter geen stap verder kwam, heeft zij – onder nadrukkelijk voorbehoud van alle rechten om alsnog nadeelcompensatie te claimen – op 3 oktober laten weten dat die weg dan maar moest worden ingeslagen (**bijlage 10**). Tot zover de aanloop. Het leek mij dienstig om die onder verwijzing naar de stukken nog eens te benoemen.

De concept rapportage

Nu wordt in de concept rapportage geconcludeerd dat er in het geheel schade zou zijn die voor vergoeding in aanmerking zou kunnen komen. Die uitkomst is voor rederij Eureka niet navolgbaar, noch acceptabel.

Immers, zij leidt wel degelijk schade en de oorzaak van de schade staat ook vast, nu haar bedrijfsvoering als gevolg van het bestemmingsplan, welk bestemmingsplan een direct uitvloeisel is van de PKB Ruimte voor rivier, permanent ingrijpend negatief is beïnvloed.

In het geval van nadeelcompensatie wordt een vergelijking tussen de feitelijke situatie voor en na ten grondslag aan de beschouwing. In dit geval is in de samenwerking tussen

JUSTION
ADVOCATEN

RWS en de gemeente, in het kader van Ruimte voor de Rivier een doorvertaling geweest in het bestemmingsplan. Het is ook niet voor niets dat de gemeente in de betreffende periode is bijgestaan door de landsadvocaat nu RWS hier ten nauwste bij betrokken was.

Het is dan de vraag of een verzoek om nadeelcompensatie/planschade wel bekeken zou mag/moeten worden door de maximale planvergelijking zoals in het concept advies is gedaan. Zou dit schadeverzoek dan niet veel beter afgehandeld dienen te worden door de schadecommissie volgens het nadeelcompensatiesysteem, vanwege het rechtstreekse verband tussen het project en de bestemmingsplanwijziging. Dat zou wel logisch en rechtvaardig zijn en ook recht doen aan de benadeelde positie van Rederij Eureka.

Thorbecke gaat daar niet eens op in, en schrijft de situatie weg met de constatering dat er feitelijk niets veranderd is en omdat Rederij Eureka niet onder het overgangsrecht zou hebben gevallen. Dat is echter zowel feitelijk als juridisch niet juist, zoals hierna nog zal worden uiteengezet.

In haar uitspraak van 31 augustus 2011 (**bijlage 11**) heeft de Afdeling het verzoek van Rederij Eureka voor het treffen van een voorlopige voorziening namelijk afgewezen op grond van de volgende overweging:

> *"Ingevolge artikel 24.2.4 is artikel 24.2.1 niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dit plan.*
>
> *Nu ter zitting is gebleken dat het gebruik van de locatie als ligplaats onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" valt en vaststaat dat de locatie thans nog steeds in gebruik is als ligplaats,* ***wordt dit gebruik eveneens onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht. Gelet hierop kan het gebruik van de locatie als ligplaats onder het onderhavige plan worden voortgezet*** *(...)."(arcering door mij, JvK)*

De Afdeling is op het voormelde standpunt niet teruggekomen in de tussen uitspraak van 11 april 2012 (**bijlage 12**). De Afdeling heeft in de tussenuitspraak de Raad namelijk opgedragen om te motiveren waarom het wel aanvaardbaar kan zijn om het gebruik dat onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode beëindigd zal worden (rov. 2.10 en 2.12). Ik merk daarbij op dat de Afdeling in de tussenuitspraak ook twijfels had aangaande de haalbaarheid van de alternatieven (rov. 2.9).

In de einduitspraak van 19 december 2012 (zie hierover bijlage 1) is beoordeeld wat de gemeente kon en zou bieden en bij wijze van vangnet in dat kader heeft de Afdeling dus ook de hiervoor geciteerde toezegging opgenomen. Die zaken zijn niet voor niets expliciet opgeschreven en meegewogen. Welnu zoals in de brief van 13 januari 2017 is aangegeven voldoen de toegezegde alternatieve locaties niet, zijn de boekingen achteruit gehold en ook het door de Raad geopperde stadsponton heeft geen soelaas geboden omdat RWS het te belemmerend vindt voor de doorvaart.

Thorbecke geeft, gelet op het voorgaande derhalve in de eerste plaats een totaal verkeerde uitleg aan artikel 24.2.4 van het bestemmingsplan en concludeert daarmee

JUSTION
ADVOCATEN

ten onrechte dat de ligplaats niet onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" zou vallen.

Ik merk hierbij overigens op dat blijkens het verslag van de mondelinge behandeling, mevrouw Van Manen van de gemeente dat overigens ook niet uitsloot. Mevrouw Van Manen was kennelijk niet goed op de hoogte van de uitspraak van de Afdeling. Hoe dan ook de rapportage is op dit punt fout.
Door deze verkeerde juridische insteek in de rapportage komt Thorbecke ook niet meer toe aan de beoordeling van de schaderapporten als zodanig.

Ook de feitelijke constateringen die Thorbecke doet met betrekking tot de eigendomssituatie en de gebruiksmogelijkheden passen in het geheel niet op de casus die aan de orde is en in de concept rapportage wordt bovendien niet onderkend dat die gebruiksmogelijkheden, waar Rederij Eureka dus al decennia gebruik van maakte als gevolg van het bestemmingsplan, wel degelijk en definitief veranderd zijn.

Waarom zouden anders alle toezeggingen van de Raad nodig zijn geweest voor het oordeel dat, gelet op die toezeggingen, de beroepen gegrond waren maar de rechtsgevolgen in stand konden blijven?

Daarnaast doen deze uiteraard ook niet af aan de toezeggingen die de Raad heeft gedaan aan Rederij Eureka ten overstaan van de bestuursrechter om het nieuwe bestemmingsplan met een wegbestemming van het gebruik aanvaardbaar te achten. De Afdeling vond dat – na de tussen uitspraak – aanvaardbaar, juist in het licht van en gelet op de gedane toezeggingen.

Tot slot gaat het concept advies voorbij aan de feitelijke situatie met betrekking tot de alternatieven die door de Raad in het vooruitzicht waren gesteld en waar niets van terecht is gekomen, zoals vermeld in de brief van 13 januari 2017. Een situatie waaraan de wethouder zegt niets te kunnen doen.

Ik verzoek u om, gelet op het voorgaande, om het concept advies te herzien en alsnog het schaderapport van Horatio in beschouwing te nemen en daarmee ook nadrukkelijk de samenloop van het PKB besluit vertaald in het bestemmingsplan in beschouwing te nemen. Op deze manier komen we anders geen stap verder en deze insteek leidt niet tot oplossingen maar weer tot rechtszaken en ook Deventer heeft aangegeven die juist te willen vermijden.

Ik stuur een afschrift van dit schrijven aan het College van B&W van de gemeente Deventer. Rederij Eureka blijft bereid tot een toelichting en nader overleg met uw bureau dan wel met de gemeente.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker

gemeente
Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693677/ 06-51696006
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Thorbecke B.V.
t.a.v. de heer P. Scharenborg
Postbus 40097
8004 DB ZWOLLE

Voorafgaand per e-mail: info@thorbecke.nl

DEV-PRO/zaakdossier 1980995 kenmerk	uw referentie	28 mei 2018 datum
M.C. Arnoldus contactpersoon	Claim Rederij Eureka B.V. onderwerp	

Geachte heer Scharenborg,

Het college heeft kennis genomen van de zienswijze, die namens Rederij Eureka B.V. is ingediend op het door u aan partijen toegezonden concept-advies. U heeft ons aangegeven dat hier desgewenst op kan worden gereageerd. Graag maakt het college van deze gelegenheid gebruik en houden wij in reactie op de zienswijze van de zijde van verzoekster het navolgende voor.

1. De zienswijze valt voor zover wij kunnen vaststellen uiteen in twee delen: het eerste deel heeft voornamelijk betrekking op hetgeen verzoekster omschrijft als de aanloop tot het verzoekschrift respectievelijk het verzoek om schadevergoeding wegens nadeelcompensatie/onrechtmatig handelen, terwijl het tweede deel dan vervolgens ziet op het door u uitgebrachte concept-advies zelf.

2. Het college hecht eraan om op beide delen afzonderlijk in te gaan en merkt in dat kader het navolgende op.

3. De ratio van de opmerkingen, die van de zijde van Rederij Eureka B.V. in het eerste deel van de zienswijze worden gemaakt, ontgaat het college.

   Niet alleen zijn de betreffende opmerkingen feitelijk onjuist en/of berusten zij op een rechtens onjuiste interpretatie van hetgeen door partijen respectievelijk de Afdeling in de planprocedures (het verzoek tot het treffen van voorlopige voorzieningen daaronder begrepen) naar voren gebracht is, maar eerst en vooral ook merken wij op dat een schets van het voorafgaande per definitie geen betekenis kan hebben voor de beoordeling van een verzoek tot planschadevergoeding als in casu aan de orde is.

4. Waar het in deze procedure om gaat, is de vraag of Rederij Eureka B.V. door het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "*Ruimte voor de rivier*" in een planologisch nadeliger situatie verkeren dan waarin zij verkeerde onder de bepalingen van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan "*Uiterwaarden 2004*".

Alle overige opmerkingen, die Rederij Eureka B.V. in het eerste deel van haar zienswijze naar voren brengt om "*het licht van de historie, de feitelijke en de juridische situatie en de gedane toezeggingen*" te schetsen, zijn - zo al feitelijk juist, hetgeen niet het geval is - in het kader van het verzoek tot planschadevergoeding als het onderhavige niet terzake doende.

5. Desalniettemin hechten wij eraan om de opmerkingen in de zienswijze waar nodig als volgt te weerspreken:

- De uitleg, die wordt gegeven aan de uitspraak van 19 december 2012, is volstrekt onjuist; de Afdeling heeft inderdaad geoordeeld dat de rechtsgevolgen van het in de tussenuitspraak vernietigde besluit in stand konden blijven, maar heeft daaraan niet de door Rederij Eureka B.V. als zodanig gekwalificeerde "*toezeggingen*" ten grondslag gelegd. De dragende overweging was dat de raad na de tussenuitspraak alsnog het door de Afdeling gelaste nader onderzoek had verricht en het besluit in zoverre nadien nader had gemotiveerd, waarbij aannemelijk was gemaakt dat het gebruik van de ligplaatsen aan De Worp binnen de planperiode kon worden beëindigd. Gewezen zij op hetgeen de Afdeling in r.o. 5.2 van de uitspraak van 19 december 2012 aan partijen heeft voorgehouden;

- Tijdens de behandeling van de procedure heeft de raad inderdaad aangegeven dat "*indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt*", maar daarmee heeft de raad geen toezegging gedaan. Zij heeft gewezen op de mogelijkheid van planschadevergoeding: voor zover daartoe termen aanwezig zijn, komt schade die als gevolg van de vaststelling van een bestemmingsplan redelijkerwijze niet voor rekening behoort te blijven van de daarbij betrokken belanghebbenden, krachtens het bepaalde in artikel 6.1 Wro e.v. voor vergoeding in aanmerking;

- In de correspondentie, die partijen na de brief van 13 januari 2017 met elkaar hebben gevoerd, is gezocht naar overleg en om die reden is Rederij Eureka B.V. niet aanstonds naar het planschadeloket verwezen. Daarbij is van de zijde van het college duidelijk gemaakt dat de door Rederij Eureka B.V. gevorderde vergoeding van € 826.581,-- alleen al op basis van een cijfermatige herberekening eenvoudigweg niet voor vergoeding in aanmerking zou kunnen komen;

- In dat kader hebben wij een berekening laten opstellen, die uitkwam op een bedrag van € 156.441,--, maar dit bedrag is uitdrukkelijk niet als aanbod aan Rederij Eureka B.V. kenbaar gemaakt; beoogd is slechts aan te geven dat er binnen de bedragen, die Rederij Eureka B.V. voor ogen stond, geen overleg mogelijk bleek;

- Nadat (verder) overleg vruchteloos was gebleken, hebben wij Rederij Eureka B.V. te kennen gegeven het overleg te beëindigen en aangegeven dat de kwestie verder op de door de wet voorgeschreven formele wijze (via het planschadeloket) diende te worden afgewikkeld;

- Daar geen sprake was van enig aanbod tot vergoeding van de schade op basis van de contra-expertise van de heer Groenendijk, is ook geen sprake geweest van de intrekking van enig aanbod, maar voor zover Rederij Eureka B.V. thans - achteraf gezien - van oordeel zou zijn dat het beter is te concluderen dat destijds wel van een aanbod sprake geweest zou zijn, dient te worden vastgesteld dat dit aanbod destijds door haar niet is aanvaard (laat staan binnen een redelijke termijn), zodat het ons ook in dat geval vrijstond dit aanbod (als het al gedaan zou zijn, hetgeen wij uitdrukkelijk ontkennen) in te trekken.

6. Kort samengevat is er derhalve geen sprake geweest van een historie, laat staat van een feitelijke en juridische situatie en al helemaal niet van toezeggingen, die tot de conclusie zouden moeten leiden dat de afwikkeling van dit dossier door ons college dusdanig opmerkelijk zou zijn dat het u als commissie respectievelijk ons als college niet zou vrijstaan om te concluderen dat het verzoek tot vergoeding van planschade dient te worden afgewezen.

7. Wat het tweede deel van de zienswijze betreft, stellen wij vast dat Rederij Eureka B.V. zich niet kan verenigen met de uitkomst (althans de voorlopige uitkomst) van uw advies.

8. Rederij Eureka B.V. werpt in dat kader in de eerste plaats de vraag op of een verzoek om nadeelcompensatie/planschade wel bekeken zou mogen/moeten worden door de planvergelijking, zoals u die in uw concept-advies heeft gemaakt. Beter zou het zijn, aldus Rederij Eureka B.V., te komen tot een advies op basis van het "*nadeelcompensatiesysteem*", vanwege het rechtstreekse verband tussen het project en de bestemmingsplanwijziging.

9. Wij willen ten aanzien van die vraag volstaan met de opmerking dat een dergelijk verzoek in casu niet is gedaan, maar daar tegelijk aan toe voegen dat niet valt in te zien waarom het door Rederij Eureka B.V. als zodanig gekwalificeerde "*nadeelcompensatiesysteem*" tot een andere afweging zou moeten leiden dan in casu voorligt. Sterker nog, in het nadeelcompensatiesysteem, waar Rederij Eureka B.V. kennelijk op doelt, gaat het volgens de jurisprudentie niet om de beoordeling van schade op het niveau van één schip, maar wordt gekeken naar de vraag of sprake is van een schade op concernniveau die redelijkerwijze voor vergoeding in aanmerking zou komen respectievelijk het normaal maatschappelijk risico te boven gaat. Die discussie is in casu niet aan de orde, maar voor zover deze vraag aan de orde zou zijn, hecht het college eraan vast te stellen dat uit de eerder tussen partijen gevoerde besprekingen duidelijk geworden is dat ook in dat verband geen sprake is van schade die voor vergoeding in aanmerking komt.

10. In casu gaat het echter om een verzoek tot vergoeding op grond van het bepaalde in de artikelen 6.1 Wro e.v. en in dat kader dient de planvergelijking plaats te vinden, zoals die in het concept-advies uitgevoerd is.

11. In dat verband heeft Rederij Eureka B.V. verwezen naar de uitspraak van de Voorzitter van de Afdeling ten aanzien van het verzoek tot het treffen van voorlopige voorzieningen en op te merken dat de Afdeling niet is teruggekomen op het standpunt van de Voorzitter dat het gebruik van de ligplaats onder het overgangsrecht viel van het bestemmingsplan "*Uiterwaarden 2004*" en, waarna het oordeel van Voorzitter vaststond dat de locatie thans nog steeds in gebruik als ligplaats, dit gebruik eveneens onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht werd.

12. Wij merken terzake in de eerste plaats op dat een uitspraak die is gedaan in het kader van een verzoek tot het treffen van voorlopige voorzieningen, een voorlopig karakter heeft en niet bindend is in de bodemprocedure.

    Dit volgt uit het systeem van de wet en wordt door de voorzieningenrechter standaard opgenomen in de uitspraak zelf (zo ook in casu: r.o. 2.1 van de uitspraak van 31 augustus 2011).

13. In de tweede plaats wijzen wij erop dat de bodemprocedure door de raad gesteld is dat het gebruik van de ligplaats niet viel onder het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan "*Uiterwaarden 2004*", zodat ook niet kon worden gesteld dat dit gebruik onder het overgangsrecht van het nieuwe bestemmingsplan "*Ruimte voor de Rivier*" zou vallen, waarna de raad vervolgens uitvoerig aangegeven heeft waarom te verwachten viel dat het gebruik in de komende planperiode diende te worden beëindigd en waarom het derhalve gerechtvaardigd was dat het gebruik niet positief bestemd was.

14. In de overwegingen, die de Afdeling terzake getroffen heeft, is op geen enkele wijze tot uiting gebracht dat de gemeente Deventer een vangnet zou (kunnen c.q. moeten) bieden, maar wat daarvan ook zij: in de uitspraak van de Afdeling valt al helemaal niet te lezen dat sprake zou zijn van een soort van voorwaardelijke vergoedingsplicht van de gemeente Deventer in die zin dat, als er geen alternatieve locaties voor handen zouden zijn, de gemeente tot planschadevergoeding c.q. nadeelcompensatie zou zijn gehouden. Sterker nog: het bestaande gebruik van de ligplaats was illegaal en er bestond naar het oordeel van de gemeente geen reden om dit illegale gebruik positief te bestemmen.

gemeente
Deventer

DEV-PRO/zaakdossier 1980995
kenmerk

Wij vertrouwen erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd en zien uw definitieve advies tegemoet.

In afwachting daarvan verblijven wij,

Namens burgemeester en wethouders van Deventer,

M.C. Arnoldus
Projectleider

Bijlagen -

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN
Thorbecke B.V.
t.a.v. de heer P. Scharenborg
Postbus 40097
8004 DB ZWOLLE

Vooruit per e-mail: info@thorbecke.nl

Datum: 4 juni 2018
Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
Ons kenmerk: JvKD/zp/161276
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Zienswijze concept planadvies Thorbecke inzake Rederij Eureka, ligplaats de Worp, d.d. 30 april 2018
Uw kenmerk: --

Geachte heer Scharenborg,

Donderdag 31 mei jl. ontvingen wij de reactie van de gemeente Deventer. Het is duidelijk dat de gemeente Deventer en Rederij Eureka verschillen van inzicht over de feiten en omstandigheden en ook wat nu de aanleiding is geweest tot de hele kwestie, het project 'Ruimte voor de Rivier' en het daarmee samenhangende bestemmingsplan, en dat wordt ten onrechte in de reactie niet onderkend. Als wij nu de punten in de brief zouden nalopen zou dit neerkomen op een herhaling van zetten.

Wij willen echter graag nog wel specifiek reageren op de volgende punten:

De gemeente stelt onder 5 dat er geen toezegging zou zijn gedaan. Dat is niet juist. Zo is het ook niet beschouwd door de Afdeling. Dat blijkt uit de overwegingen van de Afdeling en de context van rov. 4.4, tweede alinea. Het is juist een overweging in een reeks van toezeggingen die zijn gedaan en niet voor niets door de Afdeling zijn opgetekend en door de Afdeling van belang zijn geacht om te komen tot het besluit dat het beroep weliswaar gegrond was, maar de rechtsgevolgen in stand mochten blijven in het licht van de overwegingen met betrekking tot de alternatieve locaties.

In dit verband is ook relevant hetgeen door de raadsman van de Raad op dit punt is gesteld in het nadere besluit van 1 augustus 2012, om te kunnen voldoen aan de opdracht van de Afdeling in het kader van de tussenuitspraak:

JUSTION
ADVOCATEN

"1.5 Compensatie

In het vorenstaande is ingegaan op de alternatieven voor het parkeren van de salonboten en voor het in – en ontschepen van passagiers. Zoals wordt bevestigd door het rapport van MARIN, is sprake van reële alternatieven waardoor de rederijen niet onaanvaardbaar in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Indien de rederijen niettemin schade leiden die redelijkerwijs niet voor hun eigen rekening behoort te blijven komt deze schade voor vergoeding in aanmerking."

Van deze toezegging is door de Afdeling nota genomen en dit is overigens geschied onder het kopje compensatie (het woord planschade komt in de toezegging niet voor) en daarnaast is ook een koppeling gelegd met de alternatieven, waarvan – zoals is aangegeven in het schrijven van 13 januari 2017 – feitelijk niets terecht is gekomen.

Het is dus door de Afdeling niet zo opgevat en ook door Rederij Eureka is het niet zo beschouwd, en – dat willen wij nogmaals onderstrepen – ook niet door de gemeente zelf. Dat blijkt immers uit het handelen van de gemeente na het verzoek van 13 januari 2017, waarbij een contraexpertise is ingeschakeld om het schaderapport te beoordelen en door dhr. Arnoldus overigens expliciet is aangegeven dat het de insteek was om de minnelijke weg te bewandelen.

Ook de opmerking in punt 9 dat er geen verzoek om nadeelcompensatie zou zijn gedaan is uiteraard niet juist. Ik verwijs naar de brief van 13 januari 2017.

In punt 13 (het overgangsrecht) staat ook een belangrijke onjuiste overweging. Zoals ook blijkt uit rov. 5 van de Afdeling heeft de Raad alleen ten aanzien van Rederij Thuishaven gesteld dat de ligplaats niet onder het overgangsrecht valt, omdat de schepen pas in 2007 aangeschaft zijn. Ten aanzien van Rederij Eureka speelt dit argument nadrukkelijk niet.

Ten opzichte van het gestelde in punt 14 verwijs ik naar het hiervoor gestelde.

Ik verzoek u vriendelijk om deze reactie nog bij het advies te betrekken.

Een afschrift van deze brief zond ik aan het College van B&W van de gemeente Deventer.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker
advocaat-gemachtigde

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 2

Raad van State

Uitspraak 201107337/1/R1

Datum van uitspraak:	woensdag 19 december 2012
Tegen:	de raad van de gemeente Deventer
Proceduresoort:	Eerste aanleg - meervoudig
Rechtsgebied:	RO - Overijssel

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2012:BY6765**

201107337/1/R1.
Datum uitspraak: 19 december 2012

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V., gevestigd te Deventer,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: Rederij Thuishaven), gevestigd onderscheidenlijk wonend te Deventer,
appellanten,

en

de raad van de gemeente Deventer,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 25 mei 2011 heeft de raad het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Rederij Eureka en Rederij Thuishaven beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De raad en Rederij Eureka hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 januari 2012, waar Rederij Eureka, vertegenwoordigd door [directeur], en Rederij Thuishaven, vertegenwoordigd door [directeur], beiden bijgestaan door mr. R. van Eck, advocaat te Enschede, en de raad, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts, advocaat te Den Haag, en ir. J.T. Lobeek, ing. I.A. Visser, M. Daggenvoorde en ing. S. Klaver, allen werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen. Tevens zijn als partij gehoord het college van gedeputeerde staten van Overijssel, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts en drs. M. Tonkes, alsmede de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het dagelijks bestuur van het Waterschap van Groot Salland, beiden vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts.

Op de zitting van 2 januari 2012 is tevens het beroep van [belanghebbende] en anderen, allen wonend te Deventer, behandeld. De Afdeling heeft vervolgens het beroep van [belanghebbende] en anderen onder zaak nr. 201107337/6/R1 afgesplitst van de beroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven.

Bij tussenuitspraak van 11 april 2012, nr. 201107337/1/T1/R1, heeft de Afdeling de raad opgedragen om binnen zestien weken na verzending van de tussenuitspraak het daarin omschreven gebrek in het besluit van 25 mei 2011 te herstellen. Deze tussenuitspraak is aangehecht.

Bij brief van 1 augustus 2012 heeft de raad aangegeven het gebrek in het besluit te hebben hersteld.

Rederij Eureka en Rederij Thuishaven hebben zienswijzen naar voren gebracht.

Rederij Eureka en Rederij Thuishaven hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft bepaald dat een nadere zitting achterwege blijft. Vervolgens heeft de Afdeling het onderzoek gesloten.

Overwegingen

1. Bij de tussenuitspraak heeft de Afdeling de raad opgedragen om met inachtneming van hetgeen daarin is overwogen het besluit van 25 mei 2011 alsnog toereikend te motiveren om welke redenen het niet als zodanig bestemmen van de ligplaatsen van de salonboten van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven aan de Worp aanvaardbaar is, gelet op voor hen bestaande alternatieve locaties voor het aanmeren en het in- en ontschepen van passagiers, en voorts waarop de verwachting is gebaseerd dat het gebruik dat thans onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode zal worden beëindigd.

2. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de gebreken in het besluit zijn hersteld met de overgelegde nadere motivering, waarbij tevens wordt verwezen naar een onderzoek van het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) van juli 2012.

3. In hun zienswijzen hebben Rederij Eureka en Rederij Thuishaven te kennen gegeven zich niet te kunnen verenigen met de wijze waarop de raad de gebreken in het besluit van 25 mei 2011 heeft hersteld.

Alternatieve locaties

4. De raad heeft aangegeven dat de Voorhaven kan worden gebruikt als alternatieve ligplaats voor de boten, waartoe op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een ligplaatsvergunning is verleend. Volgens de raad blijkt uit het rapport van MARIN dat de Voorhaven goed bereikbaar is vanaf de wal en dat bevoorrading met bevoorradingskarretjes kan plaatsvinden. Voorts is volgens de raad de afstand tot het kantoor van Rederij Eureka beperkt en aanvaardbaar.

Het in- en ontschepen van passagiers kan volgens de raad plaatsvinden aan de Lage Wellekade en de Pothoofdkade. In het rapport van MARIN is opgenomen dat in- en ontschepen op de Pothoofdkade en de Lage Wellekade mogelijk is in het grootste deel, te weten 80%, van de benodigde tijd per maand, uitgaande van een te overbruggen afstand van 75 cm tussen de kade en het dek. Volgens de raad is ook een afstand van 125 cm te overbruggen. Verder is volgens de raad voldoende ruimte aanwezig aan deze kades (totaal 510 meter) en blijken deze in de praktijk, blijkens de kadereserveringen over de jaren 2009-2012, ook voldoende beschikbaar te zijn. Bussen kunnen hier niet parkeren, maar wel passagiers afzetten. De raad stelt verder dat het ook mogelijk is om in gevallen waarin door de lage waterstand de Lage Wellekade en de Pothoofdkade niet beschikbaar zijn, gebruik te maken van de Binnenhaven, waar het waterpeil vast op ongeveer 100 cm onder de kademuur is. Volgens de raad is hier voldoende ruimte voor parkeren.

Het gebruik van verschillende locaties naast elkaar is volgens de raad niet nadelig voor de bedrijfsvoering. Het waterpeil fluctueert niet sterk, zodat enkele dagen vantevoren een inschatting van de benodigde locatie kan worden gemaakt en aan de bezoekers kan worden gemeld. Het gebruik van de schutten in de Binnenhaven kost ongeveer twintig minuten per enkele reis. De raad is bereid om ter compensatie hiervan geen lig- en schutgeld in rekening te brengen.

De raad heeft daarnaast aangegeven bereid te zijn mee te werken aan een verzoek van Rederij Thuishaven om in- en ontschepen te laten plaatsvinden aan haar ponton aan de stadszijde.

De raad wijst er verder op dat uit het onderzoek van MARIN volgt dat Rederij Eureka afvaarten vanaf diverse locaties heeft, waarvan slechts een beperkt deel vanuit Deventer plaatsvindt. Volgens de raad gaat het om gemiddeld ongeveer 11-12 vaarten per maand in de piekmaanden mei tot en met september en gemiddeld drie vaarten per maand in de dalmaanden november tot april.

4.1. Volgens Rederij Eureka is de raad niet consequent, nu het alternatief Binnenhaven niet bij de eerdere besluitvorming was betrokken, maar wel in het rapport van MARIN opgenomen en het in de zomer besproken alternatief - een ponton aan de stadszijde - ten onrechte niet in dat rapport is opgenomen. Verder is er een alternatief besproken waarbij de boten wel aan de Worp zouden in- en ontschepen, maar aan de Voorhaven aanleggen, hetgeen ten onrechte niet in het rapport is opgenomen. Volgens Rederij Eureka zou de opsteller van het MARIN-rapport hebben aangegeven dat dit in zijn ogen weliswaar het meest realistische alternatief is, doch dat de raad daaromtrent om voor Rederij Eureka onbekende redenen heeft gesteld dat het waterschap daarmee niet wil instemmen.

Het rapport bevat volgens Rederij Eureka een groot aantal onjuistheden. Voorts kent de locatie Voorhaven volgens Rederij Eureka een aantal tekortkomingen, met name ten aanzien van de constructie van de steiger en de inrichting daarvan, die volgens haar door MARIN ten onrechte niet in het rapport zijn opgenomen.

Volgens Rederij Eureka zijn aan de gemeente op diens verzoek overgelegde cijfers ten onrechte aan MARIN verstrekt, terwijl dat niet aan Rederij Eureka te kennen was gegeven. Rederij Eureka ging ervan uit dat de aan de gemeente verstrekte gegevens nodig waren voor de berekening van nadeelcompensatie en dat, nu zij rechtstreeks in contact stond met MARIN, deze direct om gegevens zou vragen. Verder stelt Rederij Eureka dat de raad, anders dan vereist op grond van de tussenuitspraak, niet ingaat op de gevolgen van het naast elkaar moeten gebruiken van de alternatieven.

Rederij Eureka herhaalt dat de Pothoofdkade en de Wellekade geen drijvende inrichting hebben en dat deze locaties per auto en bus slecht bereikbaar zijn.

Verder heeft volgens Rederij Eureka MARIN de zogeheten 'downtime' onjuist bepaald, omdat niet van de juiste inscheephoogtes is uitgegaan. Verder verwijst Rederij Eureka naar een reactie van Koninklijke Schuttevaer van 12 september 2012 op het rapport. Daarin wordt geconcludeerd dat het rapport van MARIN gedegen is opgesteld, maar dat geen rekening wordt gehouden met golfslag en veiligheidsaspecten, in verband waarmee een drijvend ponton het beste werkt. Ook is volgens Schuttevaer ten onrechte geen rekening gehouden met de stahoogte, die wordt beperkt door de ligging van de loopplank in de doorgang, waarvoor extra 'downtime' had moeten worden gerekend.

Voorts is in het alternatief Binnenhaven volgens Rederij Eureka niet verdisconteerd dat het schip zowel op de heen- als de terugweg door de sluis moet noch dat de Binnenhaven ver van het centrum is gelegen en geen representatieve uitstraling heeft. Ook wijst Rederij Eureka op de passage in het rapport van MARIN waarin staat vermeld dat er voor gebruikmaking van de alternatieven constructieve veranderingen op de schepen dienen plaats te vinden. Volgens Rederij Eureka is niet aangegeven om welke kosten dit gaat, noch hoe dit gecompenseerd zal worden.

Verder bagatelliseert de raad volgens Rederij Eureka ten onrechte het belang van het zicht vanaf het kantoor op de schepen op de huidige locatie aan de Worp. Ten slotte heeft Rederij Eureka verwezen naar het door Rederij Thuishaven overgelegde nadere stuk van 18 september 2012.

4.2. Rederij Thuishaven wijst eveneens op de buiten het rapport om besproken alternatieven. Verder stelt Rederij Thuishaven dat de benodigde technische aanpassingen aan de Voorhaven nog niet zijn gerealiseerd en ook niet duidelijk is wanneer deze gerealiseerd zouden kunnen worden. Ook wijst Rederij Thuishaven op de problemen met de verkeersafwikkeling op de Wellekade, waar volgens haar geen ruimte is om met bussen te stoppen. Er is volgens Rederij Thuishaven geen akkoord bereikt met de gemeente over het alternatief van een aanlegplaats bij het voetveer aan de stadszijde, nu haar voorkeur uitgaat naar het in- en ontschepen aan de Worp en dan pas naar dat alternatief. Door Rederij Thuishaven is voorts een notitie overgelegd van de gemeente van 18 september 2012 "Inpassing busparkeren aanlegplek salonboten tpv (verlengd) voetveerponton" (hierna: de parkeernotitie). Volgens haar volgt hieruit dat nog niet vaststaat dat de verkeersafwikkeling aan de Wellekade is in te passen.

4.3. De Afdeling is van oordeel dat de raad toereikend heeft onderbouwd dat de Voorhaven als alternatieve ligplaats voor de salonboten kan dienen. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat inmiddels is toegezegd, met het besluit van 1 augustus 2012, dat Rederij Eureka en Rederij Thuishaven een voorkeursrecht wordt gegeven op de gerealiseerde voorziening aan de Voorhaven. Voor zover Rederij Eureka en Rederij Thuishaven stellen dat dit besluit niet gepubliceerd is, doet dit, wat daar ook van zij, niet af aan de daarmee gedane toezegging. Daarnaast heeft de raad aangegeven desgewenst bereid te zijn om de voorrangspositie

voor de rederijen en hun eventuele rechtsopvolgers vast te leggen in een notariële of onderhandse akte. Voor zover Rederij Eureka en Rederij Thuishaven stellen dat nog niet alle benodigde faciliteiten aan de Voorhaven zijn gerealiseerd, ziet de Afdeling hierin geen aanleiding om aan te nemen dat de raad de locatie aan de Voorhaven niet geschikt heeft kunnen achten als ligplaats voor de salonboten. Daarbij betrekt de Afdeling dat de raad naar voren heeft gebracht dat deze locatie wordt ingericht in overleg met de rederijen en dat daar walstroom en voorzieningen om drinkwater in te nemen en afvalwater te lozen zijn gerealiseerd. Verder heeft de raad toegezegd dat op verzoek van de rederijen nog een drijvende steiger wordt aangebracht. Dat aan de Voorhaven bevoorrading niet direct met een vrachtwagen maar via bevoorradingskarretjes vanuit de vrachtwagen dient plaats te vinden, geeft evenmin aanleiding voor een ander oordeel. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat op de huidige ligplaats aan de Worp bevoorrading op een vergelijkbare wijze plaatsvindt. Ten slotte heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling niet onevenredig belemmerend hoeven achten dat de Voorhaven op een enigszins grotere afstand van het kantoor van Rederij Eureka is gelegen dan de huidige locatie aan de Worp, waarbij geen direct zicht vanuit het kantoor op de boten meer zal bestaan.

4.4. Voorts heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling thans inzichtelijk gemaakt dat aanvaardbare alternatieve locaties voor het in- en ontschepen van passagiers bestaan. Daarbij acht de Afdeling van belang dat in het MARIN-rapport is aangegeven dat in- en ontschepen aan de Lage Wellekade en de Pothoofdkade, uitgaande van een te overbruggen afstand van 75 cm tussen de kade en het dek, in 80% van de tijd mogelijk is. De Afdeling ziet geen aanleiding om Rederij Eureka en Rederij Thuishaven te volgen in hun standpunt dat het MARIN-rapport niet heeft kunnen uitgaan van een afstand van 75 cm. Daarbij betrekt de Afdeling het standpunt van de raad dat dat eenzelfde hoogte is als die via de loopplank op het ponton aan de Worpzijde overbrugd kan worden van ponton tot dek. Zo Rederij Eureka al zou moeten worden gevolgd in haar standpunt dat de downtime tussen de 21 en 49% van de tijd ligt, anders dan de 20% waarvan MARIN is uitgegaan, dan ziet de Afdeling nog geen aanleiding voor het oordeel dat het standpunt van de raad ten aanzien van de alternatieven niet houdbaar is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat blijkens de stukken Rederij Eureka slechts beperkt afvaarten vanuit Deventer verzorgt, namelijk zo'n 11 a 12 keer per maand in de piekmaanden in de zomer. Dat in de overige gevallen moet worden uitgeweken naar de Binnenhaven, acht de Afdeling niet onaanvaardbaar. Daarbij wordt in aanmerking genomen de toezegging dat ter compensatie van de schuttijd geen lig- en schutgeld in rekening zal worden gebracht. De Afdeling ziet geen aanleiding om Rederij Eureka - onder verwijzing naar het rapport van Schuttevaer - en Rederij Thuishaven te volgen in hun stelling dat door het ontbreken van een ponton aan de Wellekade en de Pothoofdkade de veiligheid van passagiers bij het in- en ontschepen niet voldoende gegarandeerd kan worden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat deze kades zijn aangelegd en ingericht als aanlegpunt voor boten en daarvan ook reeds geruime tijd gebruik wordt gemaakt. Niet aannemelijk is gemaakt dat het gebruik van deze kades, ook voor de specifieke doelgroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven, in de juiste omstandigheden met de juiste voorzieningen als onveilig moet worden aangemerkt. Wat betreft de benodigde constructieve voorzieningen voor in- en ontschepen zonder ponton, staat in het rapport vermeld dat deze aan de boten of aan de kade kunnen worden uitgevoerd.

Voorts acht de Afdeling gelet op de in het rapport van MARIN opgenomen gegevens over de kadereserveringen aan de Lage Wellekade en de Pothoofdkade, waarnaar de raad verwezen heeft inzichtelijk gemaakt dat aan deze kades voldoende plaats beschikbaar is, zodat het feit dat ook andere schepen gebruik maken van deze locatie geen belemmering vormt voor het aanmerken van deze kades als aanvaardbaar alternatief. Ook heeft de raad inzichtelijk gemaakt op welke wijze de Lage Wellekade en Pothoofdkade bereikbaar zijn en hoe in parkeermogelijkheden wordt voorzien. Dat op deze locaties touringcars passagiers kunnen afzetten, maar op een verder weg gelegen locatie moeten parkeren, acht de Afdeling niet onevenredig belemmerend. Verder heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling in de bespreking van de alternatieven voldoende aandacht besteed aan de gevolgen voor de bedrijfsvoering van de rederijen van het naast elkaar gebruiken van de alternatieven. Door de raad is voorts naar voren gebracht dat indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt. Verder is toegezegd, met het besluit van 1 augustus 2012, dat Rederij Eureka vrijgesteld wordt van het betalen van liggelden en schutgelden bij het gebruik van de kade aan de Binnenhaven voor het in- en ontschepen van passagiers.

Verder neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad voor Rederij Thuishaven een extra alternatief beziet, namelijk het in- en ontschepen naast het voetveer aan de stadszijde, dat zij exploiteert.

Wat betreft het betoog van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven dat blijkens de parkeernotitie nog niet vaststaat dat de verkeersafwikkeling van de ontschepingsmogelijkheid aan de Wellekade is in te passen, stelt de Afdeling vast dat er volgens deze notitie geen optimale locatie is voor busparkeren voor meer dan twee bussen, maar dat er ook locaties gecombineerd kunnen worden. Gelet hierop bestaat naar het oordeel van de Afdeling geen aanleiding om aan te nemen dat de raad zich uit een oogpunt van verkeersafwikkeling op het standpunt had moeten stellen dat deze locatie niet als alternatieve locatie voor in- en ontschepen kan worden aangemerkt.

Voor zover Rederij Eureka en Rederij Thuishaven stellen dat andere alternatieven in het rapport hadden moeten worden opgenomen, ziet de Afdeling daarin geen aanleiding om het rapport onzorgvuldig te achten. Evenmin wordt daartoe aanleiding gezien in de stelling van Rederij Eureka dat voor het rapport gegevens gebruikt zijn die zij aan de gemeente had verstrekt, zonder dat was vermeld dat deze in het rapport gebruikt zouden worden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in de brief van de raad waarin om de informatie wordt verzocht, wordt aangegeven dat dit wordt gedaan in aanvulling op het onderzoek en dat de gegevens worden gebruikt om inzicht te krijgen in de consequenties voor de bedrijfsvoering bij de alternatieven die de gemeente biedt voor de huidige afvaartmogelijkheid aan de Worp.

Beëindiging gebruik

5. De raad stelt dat het gebruik van de ligplaats aan de Worp door Rederij Thuishaven niet onder het overgangsrecht valt. Daartoe stelt de raad dat Rederij Thuishaven haar twee boten pas in 2007 heeft aangeschaft, toen het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" al van kracht was. Daarnaast is volgens de raad het ponton waaraan de boten zijn gelegen gerealiseerd zonder bouwvergunning, zodat daartegen kan en zal worden opgetreden. De rederijen zijn reeds bij brieven van het college van burgemeester en wethouders van 6 december 2010 en 18 maart 2011 hiervan op de hoogte gesteld. Het in- en ontschepen aan de locatie aan de Worp is na verwijdering van het ponton niet langer mogelijk. Voorts moeten de boten volgens de raad de locatie verlaten vanwege de werkzaamheden in het kader van het project Ruimte voor de Rivier. Verder brengt de raad naar voren dat het innemen van ligplaatsen op grond van de APV verboden is, omdat in het daarbij behorende aanwijzingsbesluit de locatie aan de Worp niet is aangewezen als gebied waar ligplaats mag worden ingenomen. Daarbij is erop gewezen dat door het college van burgemeester en wethouders uitdrukkelijk is verklaard dat tegen het innemen van ligplaats ter plaatse handhavend zal worden opgetreden. Volgens de raad is dan ook aannemelijk dat dit gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd.

5.1. Rederij Eureka heeft naar voren gebracht dat zonder aanvaardbaar alternatief het gebruik van de ligplaatsen aan de Worp niet zal worden beëindigd. Volgens Rederij Eureka en Rederij Thuishaven zou, zo al zou moeten worden geconcludeerd dat de pontons niet legaal aanwezig zijn - hetgeen zij bestrijden - handhavend optreden niet zijn toegestaan vanwege de onevenredigheid daarvan in de gegeven omstandigheden. Daarbij zou het handhavend optreden tegen het ponton het onder het gebruiksovergangsrecht vallende gebruik als ligplaats belemmeren.

Het optreden op grond van de APV om het gebruik te beëindigen zou volgens Rederij Eureka en Rederij Thuishaven détournement de pouvoir opleveren en in strijd zijn met het specialiteitsbeginsel. Verder is dit volgens Rederij Eureka niet in overeenstemming met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, nu de APV per 1 januari 2012 is gewijzigd en daaruit volgt dat een voorschot is genomen op de start van de uitvoering van het project "Ruimte voor de Rivier", voordat uitspraak is gedaan in de onderhavige procedure.

5.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de ligplaatsen aan de Worp binnen de planperiode kan worden beëindigd. Daarbij wordt van belang geacht dat gelet op het vorenstaande naar het oordeel van de Afdeling in toereikende alternatieven voor deze ligplaatsen kan worden voorzien. Verder betrekt de Afdeling in haar oordeel dat op grond van de APV en het daarbij behorende aanwijzigingsbesluit, de omgeving van de Worp niet als ligplaatsgebied is aangewezen en het college van burgemeester en wethouders aan de rederijen reeds te kennen heeft gegeven dat zij van de betrokken percelen in het zogeheten beheersgebied van de gemeente geen gebruik meer zullen kunnen maken. De Afdeling ziet in de verwijzing van de raad naar de in de APV opgenomen mogelijkheid om op te treden tegen het innemen van een ligplaats aan de Worp, anders dan de rederijen stellen, niet een argument dat in dit geval niet kan worden gehanteerd. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat binnen de gemeente diverse instrumenten en vergunningstelsels naast elkaar kunnen bestaan, met eigen besluitvormingstrajecten. Het niet aanwijzen van de Worp als ligplaatsgebied in het aanwijzingsbesluit is onderdeel van brede besluitvorming ten

aanzien van dit gebied. Daarnaast is het consistent met de visie van de raad bij de vaststelling van dit plan om ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit de ligplaatsen van de salonboten ter hoogte van de Worp niet als zodanig te bestemmen. Van strijd met de door de rederijen genoemde beginselen is dan ook geen sprake.

6. Gelet op de in de tussenuitspraak geconstateerde gebreken zijn de beroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven gegrond. Het besluit van 25 mei 2011 dient wegens strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) te worden vernietigd, voor zover het betreft het plandeel voor de locatie aan de Worp, met de bestemming "Water", de dubbelbestemming "Waarde - Beschermd Stadsgezicht" en de aanduidingen "passantenhaven", "ligplaats" en "specifieke vorm van verkeer - verkeer te water".

Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, wordt vastgesteld dat de raad alsnog nader onderzoek heeft verricht en het besluit in zoverre nadien heeft gemotiveerd. Er is geen grond het nadere onderzoek en de nadere motivering niet toereikend te achten. Gelet daarop ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Awb te bepalen dat de rechtsgevolgen van het besluit in zoverre in stand blijven.

7. De raad dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Deventer van 25 mei 2011 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier", voor zover het betreft het plandeel voor de locatie aan de Worp, met de bestemming "Water", de dubbelbestemming "Waarde - Beschermd Stadsgezicht" en de aanduidingen "passantenhaven", "ligplaats" en "specifieke vorm van verkeer - verkeer te water";

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in zoverre geheel in stand blijven;

IV. veroordeelt de raad van de gemeente Deventer tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 2.221,82 (zegge: tweeduizend tweehonderdeenentwintig euro en tweeëntachtig cent), waarvan € 1.092,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

veroordeelt de raad tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1135,02 (zegge: elfhonderdvijfendertig euro en twee cent), waarvan € 1.092,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

V. gelast dat de raad van de gemeente Deventer aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 302,00 (zegge: driehonderdtwee euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V., en € 302,00 (zegge: driehonderdtwee euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen vergoedt, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. J.G.C. Wiebenga en mr. E. Helder, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.W. Wijers, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Wijers
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 19 december 2012

444.

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 3

gemeente
Deventer

Grote Kerkhof 1, Deventer
Postbus 5000
7400 GC Deventer

0570 - 693911
telefoon

0570 – 693379
direct telefoonnummer

s.meijerhof@deventer.nl
e-mail

Rederij Eureka
De heer H. Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW DEVENTER

1713703 Kenmerk	uw referentie	26 januari 2016 datum
S. Meijerhof Contactpersoon	Diverse onderwerpen aangaande rederij Eureka onderwerp	

Geachte heer Teerlink,

Op 22 september 2015 heeft er een gesprek tussen u, de heer M. Maassen van Recron, mij en enkele ambtenaren plaatsgevonden over diverse onderwerpen aangaande uw rederij Eureka. Hierna hebben er nog diverse interne gesprekken over deze dossiers plaatsgevonden zowel bestuurlijk als ambtelijk. In deze brief geven wij een inhoudelijke terugkoppeling en reactie op de volgende onderwerpen: reclame aan het pand, ligging schepen en tarieven havengeld.

Reclame aan pand
Dit dossier is inmiddels opgelost/afgesloten en hier wordt in deze brief dan ook niet verder ingegaan.

Ligging schepen
Over dit onderwerp heeft, zoals u zelf ook weet en tijdens het gesprek heeft aangegeven, al de nodige besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad plaatsgevonden. Dit is geweest voordat ik hier aangetreden ben als wethouder. Ik heb mij daarom hierop uitvoerig bij laten praten door zowel de collegeleden als medewerkers die hier destijds bij betrokken waren. Hoewel ik begrip heb voor uw economisch belang, zijn er geen mogelijkheden om deze besluitvorming open te breken. Het spijt mij daarom u te moeten meedelen dat ik geen verandering in uw aanleg- en afmeersituatie kan brengen.

Tarieven havengelden
Over de havengelden wordt begin 2016 een discussiememo over eventuele wijziging van de tarieven aan de gemeenteraad aangeboden. Daarin worden enkele tariefscenario's voorgelegd. De raad neemt hierover uiteindelijk een besluit. Wellicht is dat het moment voor u om gebruik te maken van het inspreekrecht bij de raad om uw opvattingen en wensen kenbaar te maken.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht en wens u veel succes met uw bedrijf.

Met vriendelijke groet,

Robin Hartogh Heys,
Wethouder Economie.

t.a.a. D. Lobeek (ORB), R. Huls (ORB), M. Eggel (OV), M. Arnoldus (ORB).

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 4

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN

Gemeente Deventer
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deventer
Grote Kerkhof 1
7411 KT DEVENTER

Datum: 13 januari 2017
Ons kenmerk: JvKD/rj/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Deventer
Uw kenmerk: -

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geacht College,

Tot mij wendde zich Rederij Eureka, u wel bekend, in verband met de schadeafwikkeling voor Rederij Eureka.

Bij brief van 26 januari 2016 heeft de wethouder Economie, de heer Robin Hartogh Heys, gemeld dat hij geen mogelijkheden ziet om een verandering in de aanleg- en afmeersituatie te brengen en Rederij Eureka veel succes gewenst met het bedrijf.

Echter, met deze mededeling is het dossier uiteraard nog niet gesloten. Ik verwijs u naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, welke is gedaan in het kader van de door de Raad van de gemeente Deventer noodzakelijk geachte amovering van Rederij Eureka van de door haar sedert decennia ingenomen ligplaats voor haar salonboten aan de Worp. De Raad van de gemeente Deventer acht amovering gewenst in verband met het vrije uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer.

Zoals u zich ongetwijfeld zult herinneren, is de besluitvorming ter zake onderwerp geweest van diverse bestuursrechtelijke procedures, waarbij ook nadrukkelijk onderwerp was of en in welke mate er sprake was van een voor de rederij aanvaardbare alternatieve situatie. De Afdeling vond dat niet toereikend gemotiveerd en de Raad is vervolgens bij tussenuitspraak van de Afdeling van 11 april 2012 gelast in te gaan op de motivering waarom het niet bestemmen van de locatie aan de Worp aanvaardbaar was in het licht van de bestaande alternatieven voor de locaties van het aanmeren. In de uitspraak van 19 december 2012, u wel bekend, heeft de Afdeling het beroep van Rederij

JUSTION
ADVOCATEN

Eureka gegrond verklaard, zij heeft echter de rechtsgevolgen in stand gelaten. De Afdeling heeft daarbij een aantal belangrijke toezeggingen meegewogen. In rov. 4.4 heeft de Afdeling in dat kader overwogen:

> *"Door de raad is voorts naar voren gebracht dat indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt".*

Inmiddels is de vrees van Rederij Eureka bewaarheid gebleken. De bedrijfsvoering is uiteengereten. De alternatieve locaties voldoen niet, het aantal boekingen holde achteruit en de door de Raad geopperde mogelijkheid van het stadsponton bood geen soelaas omdat Rijkswaterstaat het belemmerend vond voor de doorvaart. Rederij Eureka staat aldus na enkele jaren feitelijk met een niet rendabel punt meer in Deventer, hetgeen buitengewoon te betreuren valt.

Inmiddels heeft de rederij, op grond van de toezegging van de Raad, door een deskundige op het gebied van nadeelcompensatie, namelijk de heer Van der Schans van het bureau Horatio, laten onderzoeken welke schade de rederij heeft geleden als gevolg van de gewijzigde situatie. U treft bijgaand het schaderapport aan.

Horatio heeft de schade becijferd op € 826.581,-.

Graag treden wij hierover op korte termijn in overleg.

Voor de goede orde bericht ik u dat het wat betreft de rederij gaat om een verzoek tot vergoeding van het door haar geleden nadeel (dus nadeelcompensatie). Rederij Eureka maakt hier dus nadrukkelijk aanspraak op en zal hier ook aanspraak op blijven maken.

Deze brief is tevens uitdrukkelijk bedoeld om de (eventuele) verjaring van het recht op schadevergoeding te stuiten.

In afwachting van uw spoedige berichten,

Hoogachtend,

J.M. van Koeveringe-Dekker

Bijlage: schadeopstelling door Horatio d.d. 5 januari 2017

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

CROWN BUILDING SOUTH
HULLENBERGWEG 365A
1101 CP AMSTERDAM

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 5 januari 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft mij verzocht de door Rederij Eureka B.V. geleden en nog te lijden schade in kaart te brengen als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Onderstaand treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

Drs. E. van der Schans

KVK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

1. Opdracht, verrichte werkzaamheden en beperkende voorwaarden

De heer Teerlink, directeur van Rederij Eureka B.V., heeft ons opdracht gegeven advieswerkzaamheden te verrichten met betrekking tot de omvang van de geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Wij hebben hiertoe de volgende werkzaamheden verricht:

- Het overleggen met opdrachtgever (de heer Teerlink).
- Het opvragen van informatie.
- Het bestuderen van de ter beschikking gestelde stukken en gegevens.
- Het analyseren van de problematiek en het uitvoeren van deskresearch.
- Het begroten van de gevraagde schade elementen.
- Het opstellen van een rapport.

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met de NVCOS 5500N, "Transactiegerelateerde adviesdiensten". Onze advisering is onderworpen aan de Verordening Gedrags- en Beroepsregels Accountants waarbij de fundamentele beginselen zoals professionaliteit, integriteit, objectiviteit, vakbekwaamheid, zorgvuldigheid en vertrouwelijkheid in acht worden genomen.

De overeengekomen omvang van de werkzaamheden heeft tot gevolg dat dit rapport uitsluitend door de opdrachtgever op juiste wijze geïnterpreteerd en beoordeeld kan worden. Dit betekent dat deze notitie uitsluitend bedoeld is voor de betrokken partijen in de procedure en niet verstrekt mag worden aan derden zonder onze uitdrukkelijke toestemming vooraf. Deze opdracht kwalificeert zich niet als assurance-opdracht of een aan assurance verwante opdracht.

De berekeningen in deze notitie zijn uitsluitend gebaseerd op de stukken die ons ter beschikking zijn gesteld. Op het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal is door ons geen accountantscontrole toegepast. Evenmin hebben wij hiertoe een beoordelingsopdracht uitgevoerd. Dit houdt in dat aan onze rapportage geen zekerheid kan worden ontleend omtrent de getrouwheid van het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal en toelichtingen daarop.

Onze opdracht strekt tot het begroten van de omvang van het nadeel. Op deze opdracht zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.

2. Ter beschikking gestelde stukken

De volgende financiële gegevens zijn ons ter beschikking gesteld:

- Jaarstukken Rederij Eureka B.V. over de jaren 2010 t/m 2015.
- Gegevens met betrekking tot het aantal vaarten, de omzetten, en het aantal passagiers van de locatie Deventer.
- Een schatting van de extra logistieke kosten.

Verder zijn ons gedeelten van het procesdossier ter beschikking gesteld en hebben wij diverse mondelinge en schriftelijke informatie ontvangen van de heer Teerlink.

3. Feiten en omstandigheden

Uit de aan ons ter beschikking gestelde stukken en de gevoerde gesprekken met de heer Teerlink hebben wij de volgende relevante feiten en omstandigheden afgeleid:

- Rederij Eureka B.V. (hierna: Eureka) is actief in de evenementenvaart. De vennootschap is opgericht in 1986. De directie wordt gevoerd door de heer H. Teerlink. De aandelen in Eureka zijn in eigendom van H. Teerlink Interim Management B.V. (ultimo 2015). Rederij Scheers B.V. en Rederij Eureka Infra B.V. zijn 100% dochtervennootschappen van Eureka (ultimo 2015). Eureka beschikte over ligplaatsen en/of aanlegplaatsen in Deventer, Dieren, Arnhem en Emmerich. Eureka had 3 schepen in eigendom: de Eureka I (capaciteit circa 600 personen), de Eureka V (capaciteit circa 600 personen)en de River Dream (capaciteit circa 600 personen). De Eureka V is in 2015 verkocht.

- In Deventer beschikte Eureka meer dan 50 jaar over een permanente ligplaats met ponton aan de Worp. Eureka huurde het ponton van Thuishaven B.V. Hiermee konden passagiers onder alle water- en weersomstandigheden worden in- en ontscheept. De locatie lag in het gezichtsveld van het boekingskantoor. Er waren stroom- en watervoorzieningen aanwezig. De bevoorrading van de schepen vond ter plekke plaats. In de omgeving was voldoende gratis parkeerruimte en bussen konden tot aan de kade rijden. De zeer goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie in combinatie met de aanwezige voorzieningen leverde niet alleen een aanzienlijke lokale concurrentievoorsprong op, maar vertegenwoordigde ook landelijk gezien een commerciële waarde.

- In 2010 deelt de gemeente Eureka mee dat de ligplaats aan De Worp in het kader van het nieuwe bestemmingsplan dient te worden ontruimd. Rijkswaterstaat heeft geen bezwaren tegen continuering van de huidige situatie. Ook binnen project Ruimte Voor De Rivier lijkt het technisch mogelijk. Het belang van Eureka moet volgens de gemeente echter wijken voor het belang van een onbelemmerd uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer. De Voorhaven kan volgens de gemeente dienen als alternatieve ligplaats (incl. drijvende steiger) en de Pothoofdkade / Lage Wellekade voor het in- en ontschepen.

- Eureka heeft zich hiertegen verzet. Er zijn hiertoe diverse procedures gevoerd tussen Eureka en de gemeente. Volgens Eureka zijn de door de gemeente voorgedragen alternatieven volstrekt niet toereikend. Eureka wordt dan geconfronteerd met tal van logistieke en commerciële problemen. De Pothoofdkade / Lage Wellekade is ongeschikt omdat er geen drijvende inrichting toegestaan is, waardoor de toegang tot de boten voor mindervalide passagiers problematisch is. Daarnaast is de afmeercapaciteit te beperkt door de sterk wisselende waterstanden. Bussen kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen en er zijn problemen met parkeren. De ligplaats van de schepen is bovendien nu gescheiden van de plek waar kan worden in- en ontscheept en bevoorraad, waardoor diverse logistieke problemen ontstaan. Vrachtauto's kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen. Het boekingskantoor/hoofdkantoor is nu ver afgelegen van de nieuwe locaties. Door het verlies van de prominente zichtlocatie zal ook commerciële schade ontstaan.

- Op 17 december 2012 verklaart de Afdeling het beroep van Eureka gegrond maar bepaalt dat de rechtsgevolgen in de stand blijven. De Afdeling acht de door de gemeente voorgedragen alternatieven aanvaardbaar. Daarbij is overwogen dat de gemeente heeft gesteld dat indien Eureka schade lijdt die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven, deze voor vergoeding in aanmerking komt. Vanuit deze toezegging wenst Eureka haar schade te verhalen.

- In het voorjaar van 2013 heeft Eureka de ligplaats aan de Worp verlaten in verband met werkzaamheden in het kader van een munitie-onderzoek. Na afronding van het onderzoek was een terugkeer naar de Worp niet meer mogelijk. Vanaf dat moment heeft Eureka haar bedrijfsactiviteiten (noodzakelijkerwijs) uitgevoerd vanuit de Voorhaven en de Pothoofdkade / Lage Wellekade.

- Vanuit de nieuwe locaties is het vanwege extra kosten en logistieke problemen lastig om gegarandeerd en concurrerend aan te bieden. De omzet in Deventer is hierdoor voor een groot deel (structureel) weggevallen. Ook wordt Eureka als gevolg van de verplaatsing geconfronteerd met extra jaarlijkse kosten. Daarnaast heeft het verlies van deze commercieel belangrijke zichtlocatie ook een negatief effect op de gehele omzet van Eureka. De concurrentie is nu beter zichtbaar dan Eureka omdat deze wel zijn blijven liggen. De genoemde negatieve effecten zijn permanent van aard.

Financiële gegevens

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de winst- en verliesrekeningen van Rederij Eureka B.V. over de jaren 2009 tot en met 2015. Deze cijfers hebben wij afgeleid uit de jaarrekeningen.

Tabel 1

Rederij Eureka B.V.	*2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netto omzet	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
Inkoopwaarde	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Brutomarge	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.605.341**	**2.565.300**	**2.334.906**	**2.072.546**	**1.866.078**
Overige bedrijfsopbr.			3.000	3.000	3.000	3.000	1.328.605
Bruto-omzetresultaat	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.608.341**	**2.568.300**	**2.337.906**	**2.075.546**	**3.194.683**
Personeelskosten	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Afschrijvingen	609.399	613.008	870.619	898.849	802.477	713.135	548.330
Vrijval HWR			-256.986	-282.265	-310.284	-218.939	-140.679
Overige personeelskosten	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Huisvestingskosten	19.401	20.170	24.858	29.985	32.172	48.760	33.411
Verkoopkosten	63.637	91.698	2.109	66.749	35.113	5.327	30.456
Autokosten	19.602	23.361	29.127	37.767	35.309	31.851	27.434
Kantoorkosten	36.746	29.081	26.915	33.705	64.783	53.174	40.047
Algemene kosten	39.586	150.738	17.420	32.545	-32.742	12.809	11.038
Vaartuigkosten	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Som der bedrijfslasten	**2.759.475**	**3.051.585**	**2.840.553**	**3.046.365**	**2.338.695**	**2.619.476**	**1.923.892**
Bedrijfsresultaat	**-187.194**	**-315.572**	**-232.212**	**-478.065**	**-789**	**-543.930**	**1.270.791**
Financiële baten/lasten	-369.116	-177.078	-142.986	-171.750	-119.268	-130.160	-59.641
Belastingen	120.218	103.399	49.032	121.063	28.997	-184.628	94.812
Resultaat deelnemingen		-95.370	-5.804	-5.536	-5.567	-5.930	-7.080
Netto resultaat	**-436.092**	**-484.621**	**-331.970**	**-534.288**	**-96.627**	**-864.648**	**1.298.882**

* vergelijkende cijfers

Met betrekking tot deze cijfers merken wij het volgende op:

- De bovenstaande cijfers hebben betrekking op alle bedrijfsactiviteiten vanuit alle locaties.
- De vrijval HWR vanaf 2011 heeft betrekking op een stelselwijziging. Vanaf 2011 worden de schepen gewaardeerd tegen de actuele waarde in plaats van tegen verkrijgingsprijs.
- De overige opbrengsten in 2015 hebben te maken met de verkoop van het schip Eureka V.

- De overige personeelskosten bestaan hoofdzakelijk uit de kosten van uitzendkrachten.
- Onder de personeelskosten is de managementfee opgenomen.

Peildatum

Eureka heeft in de winter 2012/2013 de ligplaats aan de Worp ontruimd in verband met het munitie-onderzoek. Hierna is Eureka niet meer teruggekeerd. Het jaar 2012 betrof derhalve het laatste referentiejaar. Wij hebben gelet hierop de peildatum gesteld op ultimo 2012.

Omvang schade

In tabel 2 en 3 is een overzicht opgenomen van de aan ons verstrekte cijfers met betrekking tot het aantal vaarten en de omzet van de locatie Deventer in de jaren 2010-2015. De gegevens zijn afgeleid uit de database van de dagrapporten, die door de bedrijfsleiders na iedere vaart worden opgesteld. Wij hebben geconstateerd dat de totaaltelling van de omzetten uit deze dagrapporten op jaarbasis globaal aansluiten op de in de jaarrekeningen verantwoorde omzetten. De heer Teerlink heeft toegelicht dat de geconstateerde (beperkte) verschillen met name worden veroorzaakt door de omzet derden/diversen, die niet wordt geregistreerd in de dagrapporten.

Met betrekking tot de locatie Deventer wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende vaarten:
- Charters (afgehuurde feesten en partijen)
- Dagtochten (vaarten op vaste tijdstippen)
- Zonnebloem (voorheen een grote klant)
- Carpe Diem (Dit schip is eigendom van Rederij Thuishaven B.V. Eureka verzorgt boekingen voor deze rederij. Van deze omzet wordt 90% afgedragen aan Rederij Thuishaven B.V.. Feitelijk gaat het hier dus om een 10% boekingsprovisie)

De Zonnebloem is geen klant meer van Eureka. Met betrekking tot de Carpe Diem dient te worden opgemerkt dat Rederij Thuishaven momenteel nog beschikt over een steiger aan de Worp. Deze vaarten vertroebelen het beeld en zijn daarom in deze claim verder buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2

Aantal vaarten Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	26	20	26	10	12	9
Dagtochten	6	6	5	6	5	4
Totaal	**32**	**26**	**31**	**16**	**17**	**13**

Tabel 3

Omzet Deventer excl. BTW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
Totaal	**233.458**	**246.517**	**238.504**	**155.471**	**113.131**	**99.399**
Aandeel in totale omzet Eureka	7%	8%	7%	5%	4%	4%

Uit de bovenstaande tabellen blijkt evident dat het aantal vaarten en de omzet vanaf 2013 op een significant lager niveau liggen. Het aandeel van de omzet Deventer in het totaal daalt ook zichtbaar.

Omzetdaling

In tabel 4 is de omzetdaling gekwantificeerd. De omzetten exclusief Zonnebloem zijn vervolgens door middel van een inflatiecorrectie omgerekend naar waarde peildatum (ultimo 2012). Hierbij zijn de consumentenprijsindexcijfers van het CBS gebruikt (1969=100).

Tabel 4

Omzetdaling Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters (tabel 3)	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten (tabel 3)	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
CPI	433,60	443,76	454,65	466,07	470,62	473,66
Omzet charters waarde 2012	209.147	224.617	209.424	114.602	87.487	71.105
Omzet dagtochten waarde 2012	35.644	27.949	29.080	37.059	21.805	24.305
Charters per jaar 2010-2012 gemiddeld			214.396			
Charters per jaar 2013-2016 gemiddeld			91.065			
Omzetdaling per jaar charters			**123.331**			
Daling in %			-58%			
Dagtochten per jaar 2010-2012 gemiddeld			30.891			
Dagtochten per jaar 2013-2016 gemiddeld			27.723			
Omzetdaling per jaar dagtochten			**3.168**			
Daling in %			-10%			

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat omzet op jaarbasis na het vertrek uit de Worp gemiddeld bij de charters 58% lager ligt dan voorheen. Bij de dagtochten ligt de omzet 10% lager.

Besparing directe kosten

Hierop in mindering dienen te worden gebracht de directe omzetafhankelijke kosten die zijn weggevallen bij de daling van de omzet. Deze gegevens zijn niet voorhanden op locatieniveau. Wij hebben de omvang van deze directe kosten op de locatie Deventer geschat aan de hand van de jaarrekeningen van Rederij Eureka B.V.. Als directe kosten kunnen worden aangemerkt de inkoopkosten, de overige personeelskosten (hoofdzakelijk bestaande uit kosten van uitzendkrachten) en de vaartuigkosten (grotendeels bestaande uit kosten van brandstoffen, onderhoud en schoonmaak van de schepen). In de onderstaande tabel zijn deze directe bedrijfskosten uitgedrukt als percentage van de omzet.

Tabel 5

Directe bedrijfskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkoopwaarde*	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Overige pers. kosten*	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Vaartuigkosten*	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Directe bedrijfskosten	**1.451.205**	**1.681.186**	**1.709.563**	**1.785.530**	**1.469.680**	**1.395.355**	**1.136.367**
Omzet*	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
DB / omzet	**46%**	**49%**	**52%**	**55%**	**50%**	**53%**	**49%**

* Tabel 1

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat over de gehele onderneming bezien de directe bedrijfskosten ongeveer 50% van de omzet beslaan. Voor de locatie Deventer stellen wij op basis hiervan de besparing op de directe kosten op 50% van de omzetdaling.

Daarbij merken wij op dat dit niet geldt voor de dagtochten. Deze worden wel gevaren, maar met minder passagiers. Aan boord wordt bovendien niet bediend. Hierdoor is er niet of nauwelijks sprake van besparingen op directe kosten bij deze tochten. De exacte besparing valt lastig te becijferen. Indicatief stellen wij de besparing op 10% van de omzet.

Besparing overige bedrijfskosten

De huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan de centrale aansturing. Gelet op het beperkte aandeel van de locatie Deventer in de totale omzet van Eureka (<10%) achten wij het niet aannemelijk dat hierop een besparing van enige betekenis is gerealiseerd.

De personeelskosten bestaan uit loonkosten van het personeel (brutolonen, sociale lasten, pensioenlasten) en uit managementfee. De managementfee dient buiten beschouwing gelaten te worden omdat deze onderdeel uitmaakt van de ondernemersbeloning. De loonkosten van het personeel (dus niet zijnde uitzendkrachten) hebben betrekking op kapiteins, managers en ondersteunend personeel. In de onderstaande tabel is de opsplitsing weergegeven.

Tabel 6

Personeelskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personeelskosten totaal*	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Managementfee**	-320.000	-320.000	-320.000	-320.000	-120.000	-520.000	-120.000
Loonkosten personeel	**807.951**	**830.417**	**766.581**	**832.743**	**743.358**	**633.527**	**592.020**

* Tabel 1

** Jaarrekeningen Rederij Eureka B.V.

Of, en zo ja in hoeverre, deze daling gedeeltelijk toewijsbaar is aan de omzetdaling in Deventer kan niet concreet worden vastgesteld. Er kunnen immers ook andere oorzaken aan deze kostendaling ten grondslag hebben gelegen die toewijsbaar zijn aan andere locaties.

Het aandeel in de omzet van de locatie Deventer was beperkt tot circa 7% (zie tabel 3). Uitgaande van dit percentage zou in de jaren 2010-2012 een bedrag van circa EUR 60.000 aan loonkosten kunnen worden toegewezen aan de locatie Deventer. De omzetdaling in Deventer met betrekking tot de charters bedraagt 58%. Indien zou worden verondersteld dat loonkosten volledig variabel zijn, bedraagt de jaarlijkse besparing EUR 33.000. De besparing op de loonkosten zou echter evengoed nihil kunnen zijn indien de besparing op arbeidsinzet volledig heeft plaatsgevonden op de uitzendkrachten. Deze kosten zijn reeds in mindering gebracht bij de directe bedrijfskosten. Daarnaast heeft een deel van de loonkosten net als de huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten betrekking op de centrale aansturing van de onderneming. Ook speelt de minimaal benodigde bezetting van de schepen een rol. Op grond van voornoemde overwegingen stellen wij de besparing op de loonkosten indicatief op 50%, oftewel EUR 16.500 op jaarbasis.

Extra logistieke kosten

Op de locatie De Worp kon de gehele logistiek plaatsvinden vanuit dezelfde locatie. In de nieuwe situatie zijn de ligplaatsen gescheiden van de plekken waar kan worden opgestapt en bevoorraad. Dit brengt extra logistieke kosten met zich mee. De heer Teerlink heeft ons een schatting verstrekt van deze logistieke kosten op jaarbasis. Het betreffen de volgende kosten:

1) Kosten van extra vaaruren (leegvaart) van de Voorhaven naar de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Nu moet de bemanning circa 1 uur van te voren aan boord gaan om het schip te verplaatsen naar de opstaplocatie. Voor het ontschepen geldt het omgekeerde. De kosten van leegvaart bedragen circa EUR 225 per uur, bestaande uit EUR 165 per uur vaartuigkosten, EUR 45 per uur voor de kapitein en EUR 15 per uur voor de stuurman.

2) Kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen. Voor circa 4 vaarten per jaar geldt dat de passagiers niet kunnen worden in- en ontscheept aan de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Hiervoor wordt de binnenhaven gebruikt waarbij het schip door de sluis moet worden gevaren. Dit neemt circa 4 uur per vaart in beslag.
3) Kosten van extra autoritten van de directeur voor het opstappen. De directeur bezoekt gemiddeld 1x per week de schepen. Aangezien het kantoor zich in de directe nabijheid bevond nam dit nauwelijks extra tijd in beslag. Nu dient er speciaal een autorit gemaakt te worden. Deze kosten zijn vooralsnog niet meegenomen.
4) Kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers (kapitein, bedrijfsleider, commerciële medewerkers). De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld EUR 40 per uur.
5) Kosten van extra bezoeken van het terrein van medewerkers in verband met toezicht en beveiliging. Bij de ligplaats aan de Worp werd toezicht gehouden door de technisch adviseur, die vanuit zijn woonhuis zicht had op de schepen. Dit is niet meer het geval op de nieuwe locatie. Er wordt nu 2x per week een medewerker langs gestuurd voor het houden van toezicht op de onbemande schepen. De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld circa EUR 30 per uur.

In de onderstaande tabel is de berekening van deze extra logistieke kosten weergegeven.

Tabel 7

Schatting extra logistieke kosten					
	vaarten/jr	**uren/vaart**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
1. Extra vaaruren bemanning	15	2	30	225	**6.750**
2. Extra vaaruren minder validen	2	4	8	225	**1.800**
	bezoek/jr	**uren/bezk**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
4. Extra kosten bezoek schepen	50	2	100	40	**4.000**
5. Extra kosten toezicht	50	2	100	30	**3.000**
Totaal extra kosten per jaar					**15.550**

Dat Eureka in de nieuwe situatie geconfronteerd wordt met extra logistieke kosten achten wij aannemelijk. De opgave van EUR 165 hebben wij getoetst aan de hand van het totale aantal vaaruren dat is opgenomen in de database van de dagrapporten en de bedragen aan vaartuigkosten uit de jaarrekeningen. Daaruit blijkt dat in 2014-2015 deze kosten gemiddeld neerkwamen op EUR 167 per vaaruur. De opgave van de overige gemiddelde uurtarieven kunnen wij niet toetsen op basis van de aan ons ter beschikking gestelde gegevens maar achten op voorhand qua omvang niet onredelijk.

In tabel 8 is de jaarlijkse winstderving in Deventer berekend op basis van de bovenstaande berekeningen.

Tabel 8

Winstderving locatie Deventer	
Omzetdaling charters op jaarbasis (tabel 4)	123.331
Besparing directe kosten charters (50% van omzetdaling)	-61.666
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis (tabel 4)	3.168
Besparing directe kosten dagtochten (10% van omzetdaling)	-317
Besparing loonkosten (geschat)	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis	**63.567**

Verlies commerciële waarde

Door de uitstekende zichtbaarheid was de ligplaats aan de Worp voor Eureka van groot commercieel belang. De ligplaats vormde feitelijk het uithangbord van de organisatie. De alternatieve locaties kunnen in dit opzicht onmogelijk als gelijkwaardig worden beschouwd. Hierdoor heeft Eureka aanzienlijk in commerciële slagkracht ingeboet. Het verlies van dit uithangbord heeft daardoor ook negatieve effecten op de omzet van de andere locaties.

Het verlies van deze commerciële waarde kan uiteraard zeer moeilijk concreet worden becijferd. Deze schadecomponent zal abstract moeten worden benaderd. In de onderstaande tabel hebben de impact berekend indien het negatieve effect wordt gesteld op (slechts) 5% van de omzet. Daarbij zijn wij uitgegaan van een besparing op de directe bedrijfskosten van 50% van de omzet en een additionele besparing op de loonkosten van 12,5% van de omzet. Dit laatste percentage is gebaseerd op feitelijke situatie in 2012, waarbij de loonkosten (EUR 832.743, tabel 6) circa 25% van de omzet (EUR 3.274.543, tabel 1) uitmaakten. Net als in de bovenstaande berekening met betrekking tot Deventer hebben wij verondersteld dat de helft hiervan (12,5%) zou kunnen worden aangemerkt als variabel. In totaal levert dit een besparing van 62,5% van de omzet. De resterende dekkingsbijdrage bedraagt dan 37,5%. In tabel 9 is berekening opgenomen.

Tabel 9

Verlies commerciële waarde		
Omzet Eureka 2012 totaal (tabel 1)		3.274.543
Af: omzet Deventer 2012 (tabel 3)		-238.504
Omzet overige locaties 2012		3.036.039
Geschat omzetverlies op andere locaties toewijsbaar verlies zichtlocatie Deventer	5%	151.802
Dekkingsbijdrage na aftrek besparing loonkosten		37,5%
Verlies commerciële waarde		**56.926**

Totaal schade

In de tabel 10 is de totale door Eureka geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verlies van de ligplaats aan de Worp begroot. Hierbij zijn de volgende aanvullende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de kapitalisatie van de jaarlijkse inkomensschade hebben wij gebruik gemaakt van de in de onteigeningswet opgenomen standaardfactoren. Omdat er sprake was van een huursituatie is er naar onze mening een kapitalisatiefactor 7 van toepassing.

- Voor het normaal maatschappelijk risico hebben wij aansluiting gezocht bij forfaitaire drempel die is opgenomen in de Wro (2%). De onderhavige schade-oorzaak hoofdzakelijk is gelegen in de voorkeur van de gemeente voor een onbelemmerd uitzicht op de IJssel. Dit kan naar onze mening niet als een normaal maatschappelijke ontwikkeling worden gezien die in enige mate kon worden voorzien. Wij zijn daarom van mening er geen aanleiding is om een hoger percentage te veronderstellen.

- De wettelijke rente en de proceskosten zijn op PM gesteld.

Tabel 10

Schade Eureka a.g.v. verlies ligplaats aan de Worp	
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis (tabel 8)	63.567
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies (tabel 9)	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 5

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN
Thorbecke B.V.
t.a.v. de heer P. Scharenborg
Postbus 40097
8004 DB ZWOLLE

Vooruit per e-mail: info@thorbecke.nl

Datum: 23 mei 2018
Ons kenmerk: JvKD/zp/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Zienswijze concept planadvies Thorbecke inzake Rederij Eureka, ligplaats de Worp, d.d. 30 april 2018
Uw kenmerk: --

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geachte heer Scharenborg,

Namens mijn cliënte, Rederij Eureka B.V., reageer ik hierbij op het concept advies van Thorbecke dat strekt tot het afwijzen van het verzoek tot schadevergoeding.

Aanloop, verzoek om schadevergoeding wegens nadeelcompensatie /onrechtmatig handelen

Rederij Eureka kan zich om een aantal redenen niet vinden in dit concept advies, nu hierin helaas niet wordt onderkend waar het hier werkelijk om gaat, in het licht van historie, de feitelijke en de juridische situatie en de gedane toezeggingen mede in het licht van de afdelingsuitspraken van de Afdeling en de redenen waarom de toezeggingen zijn gedaan.

In de uitspraak van 19 december 2012 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beroepen van Rederij Eureka gegrond geacht (**bijlage 1**). De Afdeling heeft wel geoordeeld dat de rechtsgevolgen in stand kunnen blijven. Dit, echter onder verwijzing naar de door de Raad gedane toezeggingen, waaronder de expliciete toezegging dat "*indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt*".

Het verzoek om vergoeding van het nadeel dat bij brief van 13 januari 2017 (**bijlage 2**) is gedaan, is ook zo binnen de gemeente Deventer opgevat, getuige de overleggen die hebben plaatsgevonden over de hoogte van de schade. Er is toen op geen enkele manier verwezen naar het planschadeloket, nu daar feitelijk niet aan gedacht werd en het ook niet als zodanig was geduid. Ik verwijs u naar de correspondentie (**bijlage 3**) die heeft

JUSTION
ADVOCATEN

plaatsgevonden over de beoordeling van het schaderapport van Horatio, die tot een schade kwam van € 826.581,-- (**bijlage 4**) en de beoordeling van de door de gemeente ingeschakelde deskundige, dhr. Groenendijk, die tot een schade kwam van € 156.441,- (**bijlage 5**). Daarop is weer gereageerd door Horatio (**bijlage 6**).

Op basis van voormelde correspondentie kan gesteld worden dat partijen het, gelet op de rapportages er in elk geval over eens waren dat hier inderdaad sprake is van schade die redelijkerwijs niet voor rekening van rederij Eureka diende te blijven. Wat Rederij Eureka en de gemeente op dat moment wel verdeeld hield was de hoogte van die schade. Dus het feit dàt er schade is geleden, en ook niet de schadeoorzaak (namelijk het project "Ruimte voor de Rivier" en het daaruit voortvloeiende bestemmingsplan met de ingrijpende gevolgen voor de bedrijfsvoering van Rederij Eureka) leek niet ter discussie te staan en dat was ook terecht.

Het College heeft echter plotseling, onder verwijzing naar een uitspraak van de Afdeling van 17 juli 2002 (ECLI:NL:RVS:2002:AE5401) na een half jaar minnelijk overleg aangegeven dat hij het verzoek uitsluitend via het planschadeloket in behandeling wenste te nemen en het College heeft daarbij ook het aanbod tot vergoeding van de schade op basis van de contra-expertise van de heer Groenendijk ingetrokken (**bijlage 7**, brief d.d. 20 juli 2017).

Namens Rederij Eureka heb ik daar bij brief van 15 augustus 2017 mijn verwondering over uitgesproken en daarbij is de route van bindend advies voorgesteld (**bijlage 8**). Uit de brief van 19 september 2017 (**bijlage 9**) bleek dat het College hiertoe niet bereid was en alleen nog maar de route via het planschadeloket wilde laten lopen.

Een zeer opmerkelijke gang van zaken. Een gang van zaken die bovendien niet past op de toezeggingen die ten overstaan van de bestuursrechter is gedaan, waarover hieronder meer (zie de brief van 13 januari 2017).

Rederij Eureka heeft daar ook tegen geprotesteerd, maar omdat Rederij Eureka zo echter geen stap verder kwam, heeft zij – onder nadrukkelijk voorbehoud van alle rechten om alsnog nadeelcompensatie te claimen – op 3 oktober laten weten dat die weg dan maar moest worden ingeslagen (**bijlage 10**). Tot zover de aanloop. Het leek mij dienstig om die onder verwijzing naar de stukken nog eens te benoemen.

De concept rapportage

Nu wordt in de concept rapportage geconcludeerd dat er in het geheel schade zou zijn die voor vergoeding in aanmerking zou kunnen komen. Die uitkomst is voor rederij Eureka niet navolgbaar, noch acceptabel.

Immers, zij leidt wel degelijk schade en de oorzaak van de schade staat ook vast, nu haar bedrijfsvoering als gevolg van het bestemmingsplan, welk bestemmingsplan een direct uitvloeisel is van de PKB Ruimte voor rivier, permanent ingrijpend negatief is beïnvloed.

In het geval van nadeelcompensatie wordt een vergelijking tussen de feitelijke situatie voor en na ten grondslag aan de beschouwing. In dit geval is in de samenwerking tussen

JUSTION
ADVOCATEN

RWS en de gemeente, in het kader van Ruimte voor de Rivier een doorvertaling geweest in het bestemmingsplan. Het is ook niet voor niets dat de gemeente in de betreffende periode is bijgestaan door de landsadvocaat nu RWS hier ten nauwste bij betrokken was.

Het is dan de vraag of een verzoek om nadeelcompensatie/planschade wel bekeken zou mag/moeten worden door de maximale planvergelijking zoals in het concept advies is gedaan. Zou dit schadeverzoek dan niet veel beter afgehandeld dienen te worden door de schadecommissie volgens het nadeelcompensatiesysteem, vanwege het rechtstreekse verband tussen het project en de bestemmingsplanwijziging. Dat zou wel logisch en rechtvaardig zijn en ook recht doen aan de benadeelde positie van Rederij Eureka.

Thorbecke gaat daar niet eens op in, en schrijft de situatie weg met de constatering dat er feitelijk niets veranderd is en omdat Rederij Eureka niet onder het overgangsrecht zou hebben gevallen. Dat is echter zowel feitelijk als juridisch niet juist, zoals hierna nog zal worden uiteengezet.

In haar uitspraak van 31 augustus 2011 (**bijlage 11**) heeft de Afdeling het verzoek van Rederij Eureka voor het treffen van een voorlopige voorziening namelijk afgewezen op grond van de volgende overweging:

> *"Ingevolge artikel 24.2.4 is artikel 24.2.1 niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dit plan.*
>
> *Nu ter zitting is gebleken dat het gebruik van de locatie als ligplaats onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" valt en vaststaat dat de locatie thans nog steeds in gebruik is als ligplaats,* ***wordt dit gebruik eveneens onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht. Gelet hierop kan het gebruik van de locatie als ligplaats onder het onderhavige plan worden voortgezet*** *(...)."(arcering door mij, JvK)*

De Afdeling is op het voormelde standpunt niet teruggekomen in de tussen uitspraak van 11 april 2012 (**bijlage 12**). De Afdeling heeft in de tussenuitspraak de Raad namelijk opgedragen om te motiveren waarom het wel aanvaardbaar kan zijn om het gebruik dat onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode beëindigd zal worden (rov. 2.10 en 2.12). Ik merk daarbij op dat de Afdeling in de tussenuitspraak ook twijfels had aangaande de haalbaarheid van de alternatieven (rov. 2.9).

In de einduitspraak van 19 december 2012 (zie hierover bijlage 1) is beoordeeld wat de gemeente kon en zou bieden en bij wijze van vangnet in dat kader heeft de Afdeling dus ook de hiervoor geciteerde toezegging opgenomen. Die zaken zijn niet voor niets expliciet opgeschreven en meegewogen. Welnu zoals in de brief van 13 januari 2017 is aangegeven voldoen de toegezegde alternatieve locaties niet, zijn de boekingen achteruit gehold en ook het door de Raad geopperde stadsponton heeft geen soelaas geboden omdat RWS het te belemmerend vindt voor de doorvaart.

Thorbecke geeft, gelet op het voorgaande derhalve in de eerste plaats een totaal verkeerde uitleg aan artikel 24.2.4 van het bestemmingsplan en concludeert daarmee

JUSTION
ADVOCATEN

ten onrechte dat de ligplaats niet onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" zou vallen.

Ik merk hierbij overigens op dat blijkens het verslag van de mondelinge behandeling, mevrouw Van Manen van de gemeente dat overigens ook niet uitsloot. Mevrouw Van Manen was kennelijk niet goed op de hoogte van de uitspraak van de Afdeling. Hoe dan ook de rapportage is op dit punt fout.
Door deze verkeerde juridische insteek in de rapportage komt Thorbecke ook niet meer toe aan de beoordeling van de schaderapporten als zodanig.

Ook de feitelijke constateringen die Thorbecke doet met betrekking tot de eigendomssituatie en de gebruiksmogelijkheden passen in het geheel niet op de casus die aan de orde is en in de concept rapportage wordt bovendien niet onderkend dat die gebruiksmogelijkheden, waar Rederij Eureka dus al decennia gebruik van maakte als gevolg van het bestemmingsplan, wel degelijk en definitief veranderd zijn.

Waarom zouden anders alle toezeggingen van de Raad nodig zijn geweest voor het oordeel dat, gelet op die toezeggingen, de beroepen gegrond waren maar de rechtsgevolgen in stand konden blijven?

Daarnaast doen deze uiteraard ook niet af aan de toezeggingen die de Raad heeft gedaan aan Rederij Eureka ten overstaan van de bestuursrechter om het nieuwe bestemmingsplan met een wegbestemming van het gebruik aanvaardbaar te achten. De Afdeling vond dat – na de tussen uitspraak – aanvaardbaar, juist in het licht van en gelet op de gedane toezeggingen.

Tot slot gaat het concept advies voorbij aan de feitelijke situatie met betrekking tot de alternatieven die door de Raad in het vooruitzicht waren gesteld en waar niets van terecht is gekomen, zoals vermeld in de brief van 13 januari 2017. Een situatie waaraan de wethouder zegt niets te kunnen doen.

Ik verzoek u om, gelet op het voorgaande, om het concept advies te herzien en alsnog het schaderapport van Horatio in beschouwing te nemen en daarmee ook nadrukkelijk de samenloop van het PKB besluit vertaald in het bestemmingsplan in beschouwing te nemen. Op deze manier komen we anders geen stap verder en deze insteek leidt niet tot oplossingen maar weer tot rechtszaken en ook Deventer heeft aangegeven die juist te willen vermijden.

Ik stuur een afschrift van dit schrijven aan het College van B&W van de gemeente Deventer. Rederij Eureka blijft bereid tot een toelichting en nader overleg met uw bureau dan wel met de gemeente.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 1

Raad van State

Uitspraak 201107337/1/R1

Datum van uitspraak:	woensdag 19 december 2012
Tegen:	de raad van de gemeente Deventer
Proceduresoort:	Eerste aanleg - meervoudig
Rechtsgebied:	RO - Overijssel

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2012:BY6765**

201107337/1/R1.
Datum uitspraak: 19 december 2012

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V., gevestigd te Deventer,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: Rederij Thuishaven), gevestigd onderscheidenlijk wonend te Deventer,
appellanten,

en

de raad van de gemeente Deventer,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 25 mei 2011 heeft de raad het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Rederij Eureka en Rederij Thuishaven beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De raad en Rederij Eureka hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 januari 2012, waar Rederij Eureka, vertegenwoordigd door [directeur], en Rederij Thuishaven, vertegenwoordigd door [directeur], beiden bijgestaan door mr. R. van Eck, advocaat te Enschede, en de raad, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts, advocaat te Den Haag, en ir. J.T. Lobeek, ing. I.A. Visser, M. Daggenvoorde en ing. S. Klaver, allen werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen. Tevens zijn als partij gehoord het college van gedeputeerde staten van Overijssel, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts en drs. M. Tonkes, alsmede de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het dagelijks bestuur van het Waterschap van Groot Salland, beiden vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts.

Op de zitting van 2 januari 2012 is tevens het beroep van [belanghebbende] en anderen, allen wonend te Deventer, behandeld. De Afdeling heeft vervolgens het beroep van [belanghebbende] en anderen onder zaak nr. 201107337/6/R1 afgesplitst van de beroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven.

Bij tussenuitspraak van 11 april 2012, nr. 201107337/1/T1/R1, heeft de Afdeling de raad opgedragen om binnen zestien weken na verzending van de tussenuitspraak het daarin omschreven gebrek in het besluit van 25 mei 2011 te herstellen. Deze tussenuitspraak is aangehecht.

Bij brief van 1 augustus 2012 heeft de raad aangegeven het gebrek in het besluit te hebben hersteld.

Rederij Eureka en Rederij Thuishaven hebben zienswijzen naar voren gebracht.

Rederij Eureka en Rederij Thuishaven hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft bepaald dat een nadere zitting achterwege blijft. Vervolgens heeft de Afdeling het onderzoek gesloten.

Overwegingen

1. Bij de tussenuitspraak heeft de Afdeling de raad opgedragen om met inachtneming van hetgeen daarin is overwogen het besluit van 25 mei 2011 alsnog toereikend te motiveren om welke redenen het niet als zodanig bestemmen van de ligplaatsen van de salonboten van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven aan de Worp aanvaardbaar is, gelet op voor hen bestaande alternatieve locaties voor het aanmeren en het in- en ontschepen van passagiers, en voorts waarop de verwachting is gebaseerd dat het gebruik dat thans onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode zal worden beëindigd.

2. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de gebreken in het besluit zijn hersteld met de overgelegde nadere motivering, waarbij tevens wordt verwezen naar een onderzoek van het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) van juli 2012.

3. In hun zienswijzen hebben Rederij Eureka en Rederij Thuishaven te kennen gegeven zich niet te kunnen verenigen met de wijze waarop de raad de gebreken in het besluit van 25 mei 2011 heeft hersteld.

Alternatieve locaties

4. De raad heeft aangegeven dat de Voorhaven kan worden gebruikt als alternatieve ligplaats voor de boten, waartoe op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een ligplaatsvergunning is verleend. Volgens de raad blijkt uit het rapport van MARIN dat de Voorhaven goed bereikbaar is vanaf de wal en dat bevoorrading met bevoorradingskarretjes kan plaatsvinden. Voorts is volgens de raad de afstand tot het kantoor van Rederij Eureka beperkt en aanvaardbaar.

Het in- en ontschepen van passagiers kan volgens de raad plaatsvinden aan de Lage Wellekade en de Pothoofdkade. In het rapport van MARIN is opgenomen dat in- en ontschepen op de Pothoofdkade en de Lage Wellekade mogelijk is in het grootste deel, te weten 80%, van de benodigde tijd per maand, uitgaande van een te overbruggen afstand van 75 cm tussen de kade en het dek. Volgens de raad is ook een afstand van 125 cm te overbruggen. Verder is volgens de raad voldoende ruimte aanwezig aan deze kades (totaal 510 meter) en blijken deze in de praktijk, blijkens de kadereserveringen over de jaren 2009-2012, ook voldoende beschikbaar te zijn. Bussen kunnen hier niet parkeren, maar wel passagiers afzetten. De raad stelt verder dat het ook mogelijk is om in gevallen waarin door de lage waterstand de Lage Wellekade en de Pothoofdkade niet beschikbaar zijn, gebruik te maken van de Binnenhaven, waar het waterpeil vast op ongeveer 100 cm onder de kademuur is. Volgens de raad is hier voldoende ruimte voor parkeren.

Het gebruik van verschillende locaties naast elkaar is volgens de raad niet nadelig voor de bedrijfsvoering. Het waterpeil fluctueert niet sterk, zodat enkele dagen vantevoren een inschatting van de benodigde locatie kan worden gemaakt en aan de bezoekers kan worden gemeld. Het gebruik van de schutten in de Binnenhaven kost ongeveer twintig minuten per enkele reis. De raad is bereid om ter compensatie hiervan geen lig- en schutgeld in rekening te brengen.

De raad heeft daarnaast aangegeven bereid te zijn mee te werken aan een verzoek van Rederij Thuishaven om in- en ontschepen te laten plaatsvinden aan haar ponton aan de stadszijde.

De raad wijst er verder op dat uit het onderzoek van MARIN volgt dat Rederij Eureka afvaarten vanaf diverse locaties heeft, waarvan slechts een beperkt deel vanuit Deventer plaatsvindt. Volgens de raad gaat het om gemiddeld ongeveer 11-12 vaarten per maand in de piekmaanden mei tot en met september en gemiddeld drie vaarten per maand in de dalmaanden november tot april.

4.1. Volgens Rederij Eureka is de raad niet consequent, nu het alternatief Binnenhaven niet bij de eerdere besluitvorming was betrokken, maar wel in het rapport van MARIN opgenomen en het in de zomer besproken alternatief - een ponton aan de stadszijde - ten onrechte niet in dat rapport is opgenomen. Verder is er een alternatief besproken waarbij de boten wel aan de Worp zouden in- en ontschepen, maar aan de Voorhaven aanleggen, hetgeen ten onrechte niet in het rapport is opgenomen. Volgens Rederij Eureka zou de opsteller van het MARIN-rapport hebben aangegeven dat dit in zijn ogen weliswaar het meest realistische alternatief is, doch dat de raad daaromtrent om voor Rederij Eureka onbekende redenen heeft gesteld dat het waterschap daarmee niet wil instemmen.

Het rapport bevat volgens Rederij Eureka een groot aantal onjuistheden. Voorts kent de locatie Voorhaven volgens Rederij Eureka een aantal tekortkomingen, met name ten aanzien van de constructie van de steiger en de inrichting daarvan, die volgens haar door MARIN ten onrechte niet in het rapport zijn opgenomen.

Volgens Rederij Eureka zijn aan de gemeente op diens verzoek overgelegde cijfers ten onrechte aan MARIN verstrekt, terwijl dat niet aan Rederij Eureka te kennen was gegeven. Rederij Eureka ging ervan uit dat de aan de gemeente verstrekte gegevens nodig waren voor de berekening van nadeelcompensatie en dat, nu zij rechtstreeks in contact stond met MARIN, deze direct om gegevens zou vragen. Verder stelt Rederij Eureka dat de raad, anders dan vereist op grond van de tussenuitspraak, niet ingaat op de gevolgen van het naast elkaar moeten gebruiken van de alternatieven.

Rederij Eureka herhaalt dat de Pothoofdkade en de Wellekade geen drijvende inrichting hebben en dat deze locaties per auto en bus slecht bereikbaar zijn.

Verder heeft volgens Rederij Eureka MARIN de zogeheten 'downtime' onjuist bepaald, omdat niet van de juiste inscheephoogtes is uitgegaan. Verder verwijst Rederij Eureka naar een reactie van Koninklijke Schuttevaer van 12 september 2012 op het rapport. Daarin wordt geconcludeerd dat het rapport van MARIN gedegen is opgesteld, maar dat geen rekening wordt gehouden met golfslag en veiligheidsaspecten, in verband waarmee een drijvend ponton het beste werkt. Ook is volgens Schuttevaer ten onrechte geen rekening gehouden met de stahoogte, die wordt beperkt door de ligging van de loopplank in de doorgang, waarvoor extra 'downtime' had moeten worden gerekend.

Voorts is in het alternatief Binnenhaven volgens Rederij Eureka niet verdisconteerd dat het schip zowel op de heen- als de terugweg door de sluis moet noch dat de Binnenhaven ver van het centrum is gelegen en geen representatieve uitstraling heeft. Ook wijst Rederij Eureka op de passage in het rapport van MARIN waarin staat vermeld dat er voor gebruikmaking van de alternatieven constructieve veranderingen op de schepen dienen plaats te vinden. Volgens Rederij Eureka is niet aangegeven om welke kosten dit gaat, noch hoe dit gecompenseerd zal worden.

Verder bagatelliseert de raad volgens Rederij Eureka ten onrechte het belang van het zicht vanaf het kantoor op de schepen op de huidige locatie aan de Worp. Ten slotte heeft Rederij Eureka verwezen naar het door Rederij Thuishaven overgelegde nadere stuk van 18 september 2012.

4.2. Rederij Thuishaven wijst eveneens op de buiten het rapport om besproken alternatieven. Verder stelt Rederij Thuishaven dat de benodigde technische aanpassingen aan de Voorhaven nog niet zijn gerealiseerd en ook niet duidelijk is wanneer deze gerealiseerd zouden kunnen worden. Ook wijst Rederij Thuishaven op de problemen met de verkeersafwikkeling op de Wellekade, waar volgens haar geen ruimte is om met bussen te stoppen. Er is volgens Rederij Thuishaven geen akkoord bereikt met de gemeente over het alternatief van een aanlegplaats bij het voetveer aan de stadszijde, nu haar voorkeur uitgaat naar het in- en ontschepen aan de Worp en dan pas naar dat alternatief. Door Rederij Thuishaven is voorts een notitie overgelegd van de gemeente van 18 september 2012 "Inpassing busparkeren aanlegplek salonboten tpv (verlengd) voetveerponton" (hierna: de parkeernotitie). Volgens haar volgt hieruit dat nog niet vaststaat dat de verkeersafwikkeling aan de Wellekade is in te passen.

4.3. De Afdeling is van oordeel dat de raad toereikend heeft onderbouwd dat de Voorhaven als alternatieve ligplaats voor de salonboten kan dienen. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat inmiddels is toegezegd, met het besluit van 1 augustus 2012, dat Rederij Eureka en Rederij Thuishaven een voorkeursrecht wordt gegeven op de gerealiseerde voorziening aan de Voorhaven. Voor zover Rederij Eureka en Rederij Thuishaven stellen dat dit besluit niet gepubliceerd is, doet dit, wat daar ook van zij, niet af aan de daarmee gedane toezegging. Daarnaast heeft de raad aangegeven desgewenst bereid te zijn om de voorrangspositie

voor de rederijen en hun eventuele rechtsopvolgers vast te leggen in een notariële of onderhandse akte. Voor zover Rederij Eureka en Rederij Thuishaven stellen dat nog niet alle benodigde faciliteiten aan de Voorhaven zijn gerealiseerd, ziet de Afdeling hierin geen aanleiding om aan te nemen dat de raad de locatie aan de Voorhaven niet geschikt heeft kunnen achten als ligplaats voor de salonboten. Daarbij betrekt de Afdeling dat de raad naar voren heeft gebracht dat deze locatie wordt ingericht in overleg met de rederijen en dat daar walstroom en voorzieningen om drinkwater in te nemen en afvalwater te lozen zijn gerealiseerd. Verder heeft de raad toegezegd dat op verzoek van de rederijen nog een drijvende steiger wordt aangebracht. Dat aan de Voorhaven bevoorrading niet direct met een vrachtwagen maar via bevoorradingskarretjes vanuit de vrachtwagen dient plaats te vinden, geeft evenmin aanleiding voor een ander oordeel. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat op de huidige ligplaats aan de Worp bevoorrading op een vergelijkbare wijze plaatsvindt. Ten slotte heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling niet onevenredig belemmerend hoeven achten dat de Voorhaven op een enigszins grotere afstand van het kantoor van Rederij Eureka is gelegen dan de huidige locatie aan de Worp, waarbij geen direct zicht vanuit het kantoor op de boten meer zal bestaan.

4.4. Voorts heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling thans inzichtelijk gemaakt dat aanvaardbare alternatieve locaties voor het in- en ontschepen van passagiers bestaan. Daarbij acht de Afdeling van belang dat in het MARIN-rapport is aangegeven dat in- en ontschepen aan de Lage Wellekade en de Pothoofdkade, uitgaande van een te overbruggen afstand van 75 cm tussen de kade en het dek, in 80% van de tijd mogelijk is. De Afdeling ziet geen aanleiding om Rederij Eureka en Rederij Thuishaven te volgen in hun standpunt dat het MARIN-rapport niet heeft kunnen uitgaan van een afstand van 75 cm. Daarbij betrekt de Afdeling het standpunt van de raad dat dat eenzelfde hoogte is als die via de loopplank op het ponton aan de Worpzijde overbrugd kan worden van ponton tot dek. Zo Rederij Eureka al zou moeten worden gevolgd in haar standpunt dat de downtime tussen de 21 en 49% van de tijd ligt, anders dan de 20% waarvan MARIN is uitgegaan, dan ziet de Afdeling nog geen aanleiding voor het oordeel dat het standpunt van de raad ten aanzien van de alternatieven niet houdbaar is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat blijkens de stukken Rederij Eureka slechts beperkt afvaarten vanuit Deventer verzorgt, namelijk zo'n 11 a 12 keer per maand in de piekmaanden in de zomer. Dat in de overige gevallen moet worden uitgeweken naar de Binnenhaven, acht de Afdeling niet onaanvaardbaar. Daarbij wordt in aanmerking genomen de toezegging dat ter compensatie van de schuttijd geen lig- en schutgeld in rekening zal worden gebracht. De Afdeling ziet geen aanleiding om Rederij Eureka - onder verwijzing naar het rapport van Schuttevaer - en Rederij Thuishaven te volgen in hun stelling dat door het ontbreken van een ponton aan de Wellekade en de Pothoofdkade de veiligheid van passagiers bij het in- en ontschepen niet voldoende gegarandeerd kan worden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat deze kades zijn aangelegd en ingericht als aanlegpunt voor boten en daarvan ook reeds geruime tijd gebruik wordt gemaakt. Niet aannemelijk is gemaakt dat het gebruik van deze kades, ook voor de specifieke doelgroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven, in de juiste omstandigheden met de juiste voorzieningen als onveilig moet worden aangemerkt. Wat betreft de benodigde constructieve voorzieningen voor in- en ontschepen zonder ponton, staat in het rapport vermeld dat deze aan de boten of aan de kade kunnen worden uitgevoerd.

Voorts acht de Afdeling gelet op de in het rapport van MARIN opgenomen gegevens over de kadereserveringen aan de Lage Wellekade en de Pothoofdkade, waarnaar de raad verwezen heeft inzichtelijk gemaakt dat aan deze kades voldoende plaats beschikbaar is, zodat het feit dat ook andere schepen gebruik maken van deze locatie geen belemmering vormt voor het aanmerken van deze kades als aanvaardbaar alternatief. Ook heeft de raad inzichtelijk gemaakt op welke wijze de Lage Wellekade en Pothoofdkade bereikbaar zijn en hoe in parkeermogelijkheden wordt voorzien. Dat op deze locaties touringcars passagiers kunnen afzetten, maar op een verder weg gelegen locatie moeten parkeren, acht de Afdeling niet onevenredig belemmerend. Verder heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling in de bespreking van de alternatieven voldoende aandacht besteed aan de gevolgen voor de bedrijfsvoering van de rederijen van het naast elkaar gebruiken van de alternatieven. Door de raad is voorts naar voren gebracht dat indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt. Verder is toegezegd, met het besluit van 1 augustus 2012, dat Rederij Eureka vrijgesteld wordt van het betalen van liggelden en schutgelden bij het gebruik van de kade aan de Binnenhaven voor het in- en ontschepen van passagiers.

Verder neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad voor Rederij Thuishaven een extra alternatief beziet, namelijk het in- en ontschepen naast het voetveer aan de stadszijde, dat zij exploiteert.

Wat betreft het betoog van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven dat blijkens de parkeernotitie nog niet vaststaat dat de verkeersafwikkeling van de ontschepingsmogelijkheid aan de Wellekade is in te passen, stelt de Afdeling vast dat er volgens deze notitie geen optimale locatie is voor busparkeren voor meer dan twee bussen, maar dat er ook locaties gecombineerd kunnen worden. Gelet hierop bestaat naar het oordeel van de Afdeling geen aanleiding om aan te nemen dat de raad zich uit een oogpunt van verkeersafwikkeling op het standpunt had moeten stellen dat deze locatie niet als alternatieve locatie voor in- en ontschepen kan worden aangemerkt.

Voor zover Rederij Eureka en Rederij Thuishaven stellen dat andere alternatieven in het rapport hadden moeten worden opgenomen, ziet de Afdeling daarin geen aanleiding om het rapport onzorgvuldig te achten. Evenmin wordt daartoe aanleiding gezien in de stelling van Rederij Eureka dat voor het rapport gegevens gebruikt zijn die zij aan de gemeente had verstrekt, zonder dat was vermeld dat deze in het rapport gebruikt zouden worden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in de brief van de raad waarin om de informatie wordt verzocht, wordt aangegeven dat dit wordt gedaan in aanvulling op het onderzoek en dat de gegevens worden gebruikt om inzicht te krijgen in de consequenties voor de bedrijfsvoering bij de alternatieven die de gemeente biedt voor de huidige afvaartmogelijkheid aan de Worp.

Beëindiging gebruik

5. De raad stelt dat het gebruik van de ligplaats aan de Worp door Rederij Thuishaven niet onder het overgangsrecht valt. Daartoe stelt de raad dat Rederij Thuishaven haar twee boten pas in 2007 heeft aangeschaft, toen het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" al van kracht was. Daarnaast is volgens de raad het ponton waaraan de boten zijn gelegen gerealiseerd zonder bouwvergunning, zodat daartegen kan en zal worden opgetreden. De rederijen zijn reeds bij brieven van het college van burgemeester en wethouders van 6 december 2010 en 18 maart 2011 hiervan op de hoogte gesteld. Het in- en ontschepen aan de locatie aan de Worp is na verwijdering van het ponton niet langer mogelijk. Voorts moeten de boten volgens de raad de locatie verlaten vanwege de werkzaamheden in het kader van het project Ruimte voor de Rivier. Verder brengt de raad naar voren dat het innemen van ligplaatsen op grond van de APV verboden is, omdat in het daarbij behorende aanwijzingsbesluit de locatie aan de Worp niet is aangewezen als gebied waar ligplaats mag worden ingenomen. Daarbij is erop gewezen dat door het college van burgemeester en wethouders uitdrukkelijk is verklaard dat tegen het innemen van ligplaats ter plaatse handhavend zal worden opgetreden. Volgens de raad is dan ook aannemelijk dat dit gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd.

5.1. Rederij Eureka heeft naar voren gebracht dat zonder aanvaardbaar alternatief het gebruik van de ligplaatsen aan de Worp niet zal worden beëindigd. Volgens Rederij Eureka en Rederij Thuishaven zou, zo al zou moeten worden geconcludeerd dat de pontons niet legaal aanwezig zijn - hetgeen zij bestrijden - handhavend optreden niet zijn toegestaan vanwege de onevenredigheid daarvan in de gegeven omstandigheden. Daarbij zou het handhavend optreden tegen het ponton het onder het gebruiksovergangsrecht vallende gebruik als ligplaats belemmeren.

Het optreden op grond van de APV om het gebruik te beëindigen zou volgens Rederij Eureka en Rederij Thuishaven détournement de pouvoir opleveren en in strijd zijn met het specialiteitsbeginsel. Verder is dit volgens Rederij Eureka niet in overeenstemming met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, nu de APV per 1 januari 2012 is gewijzigd en daaruit volgt dat een voorschot is genomen op de start van de uitvoering van het project "Ruimte voor de Rivier", voordat uitspraak is gedaan in de onderhavige procedure.

5.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de ligplaatsen aan de Worp binnen de planperiode kan worden beëindigd. Daarbij wordt van belang geacht dat gelet op het vorenstaande naar het oordeel van de Afdeling in toereikende alternatieven voor deze ligplaatsen kan worden voorzien. Verder betrekt de Afdeling in haar oordeel dat op grond van de APV en het daarbij behorende aanwijzigingsbesluit, de omgeving van de Worp niet als ligplaatsgebied is aangewezen en het college van burgemeester en wethouders aan de rederijen reeds te kennen heeft gegeven dat zij van de betrokken percelen in het zogeheten beheersgebied van de gemeente geen gebruik meer zullen kunnen maken. De Afdeling ziet in de verwijzing van de raad naar de in de APV opgenomen mogelijkheid om op te treden tegen het innemen van een ligplaats aan de Worp, anders dan de rederijen stellen, niet een argument dat in dit geval niet kan worden gehanteerd. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat binnen de gemeente diverse instrumenten en vergunningstelsels naast elkaar kunnen bestaan, met eigen besluitvormingstrajecten. Het niet aanwijzen van de Worp als ligplaatsgebied in het aanwijzingsbesluit is onderdeel van brede besluitvorming ten

aanzien van dit gebied. Daarnaast is het consistent met de visie van de raad bij de vaststelling van dit plan om ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit de ligplaatsen van de salonboten ter hoogte van de Worp niet als zodanig te bestemmen. Van strijd met de door de rederijen genoemde beginselen is dan ook geen sprake.

6. Gelet op de in de tussenuitspraak geconstateerde gebreken zijn de beroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven gegrond. Het besluit van 25 mei 2011 dient wegens strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) te worden vernietigd, voor zover het betreft het plandeel voor de locatie aan de Worp, met de bestemming "Water", de dubbelbestemming "Waarde - Beschermd Stadsgezicht" en de aanduidingen "passantenhaven", "ligplaats" en "specifieke vorm van verkeer - verkeer te water".

Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, wordt vastgesteld dat de raad alsnog nader onderzoek heeft verricht en het besluit in zoverre nadien heeft gemotiveerd. Er is geen grond het nadere onderzoek en de nadere motivering niet toereikend te achten. Gelet daarop ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Awb te bepalen dat de rechtsgevolgen van het besluit in zoverre in stand blijven.

7. De raad dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Deventer van 25 mei 2011 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier", voor zover het betreft het plandeel voor de locatie aan de Worp, met de bestemming "Water", de dubbelbestemming "Waarde - Beschermd Stadsgezicht" en de aanduidingen "passantenhaven", "ligplaats" en "specifieke vorm van verkeer - verkeer te water";

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in zoverre geheel in stand blijven;

IV. veroordeelt de raad van de gemeente Deventer tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 2.221,82 (zegge: tweeduizend tweehonderdeenentwintig euro en tweeëntachtig cent), waarvan € 1.092,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

veroordeelt de raad tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1135,02 (zegge: elfhonderdvijfendertig euro en twee cent), waarvan € 1.092,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

V. gelast dat de raad van de gemeente Deventer aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 302,00 (zegge: driehonderdtwee euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V., en € 302,00 (zegge: driehonderdtwee euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen vergoedt, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. J.G.C. Wiebenga en mr. E. Helder, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.W. Wijers, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Wijers
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 19 december 2012

444.

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 2

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN

Gemeente Deventer
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Deventer
Grote Kerkhof 1
7411 KT DEVENTER

Datum: 13 januari 2017
Ons kenmerk: JvKD/rj/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Deventer
Uw kenmerk: -

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geacht College,

Tot mij wendde zich Rederij Eureka, u wel bekend, in verband met de schadeafwikkeling voor Rederij Eureka.

Bij brief van 26 januari 2016 heeft de wethouder Economie, de heer Robin Hartogh Heys, gemeld dat hij geen mogelijkheden ziet om een verandering in de aanleg- en afmeersituatie te brengen en Rederij Eureka veel succes gewenst met het bedrijf.

Echter, met deze mededeling is het dossier uiteraard nog niet gesloten. Ik verwijs u naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, welke is gedaan in het kader van de door de Raad van de gemeente Deventer noodzakelijk geachte amovering van Rederij Eureka van de door haar sedert decennia ingenomen ligplaats voor haar salonboten aan de Worp. De Raad van de gemeente Deventer acht amovering gewenst in verband met het vrije uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer.

Zoals u zich ongetwijfeld zult herinneren, is de besluitvorming ter zake onderwerp geweest van diverse bestuursrechtelijke procedures, waarbij ook nadrukkelijk onderwerp was of en in welke mate er sprake was van een voor de rederij aanvaardbare alternatieve situatie. De Afdeling vond dat niet toereikend gemotiveerd en de Raad is vervolgens bij tussenuitspraak van de Afdeling van 11 april 2012 gelast in te gaan op de motivering waarom het niet bestemmen van de locatie aan de Worp aanvaardbaar was in het licht van de bestaande alternatieven voor de locaties van het aanmeren. In de uitspraak van 19 december 2012, u wel bekend, heeft de Afdeling het beroep van Rederij

JUSTION
ADVOCATEN

Eureka gegrond verklaard, zij heeft echter de rechtsgevolgen in stand gelaten. De Afdeling heeft daarbij een aantal belangrijke toezeggingen meegewogen. In rov. 4.4 heeft de Afdeling in dat kader overwogen:

> *"Door de raad is voorts naar voren gebracht dat indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt".*

Inmiddels is de vrees van Rederij Eureka bewaarheid gebleken. De bedrijfsvoering is uiteengereten. De alternatieve locaties voldoen niet, het aantal boekingen holde achteruit en de door de Raad geopperde mogelijkheid van het stadsponton bood geen soelaas omdat Rijkswaterstaat het belemmerend vond voor de doorvaart. Rederij Eureka staat aldus na enkele jaren feitelijk met een niet rendabel punt meer in Deventer, hetgeen buitengewoon te betreuren valt.

Inmiddels heeft de rederij, op grond van de toezegging van de Raad, door een deskundige op het gebied van nadeelcompensatie, namelijk de heer Van der Schans van het bureau Horatio, laten onderzoeken welke schade de rederij heeft geleden als gevolg van de gewijzigde situatie. U treft bijgaand het schaderapport aan.

Horatio heeft de schade becijferd op € 826.581,-.

Graag treden wij hierover op korte termijn in overleg.

Voor de goede orde bericht ik u dat het wat betreft de rederij gaat om een verzoek tot vergoeding van het door haar geleden nadeel (dus nadeelcompensatie). Rederij Eureka maakt hier dus nadrukkelijk aanspraak op en zal hier ook aanspraak op blijven maken.

Deze brief is tevens uitdrukkelijk bedoeld om de (eventuele) verjaring van het recht op schadevergoeding te stuiten.

In afwachting van uw spoedige berichten,

Hoogachtend,

J.M. van Koeveringe-Dekker

Bijlage: schadeopstelling door Horatio d.d. 5 januari 2017

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

CROWN BUILDING SOUTH
HULLENBERGWEG 365A
1101 CP AMSTERDAM

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 5 januari 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft mij verzocht de door Rederij Eureka B.V. geleden en nog te lijden schade in kaart te brengen als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Onderstaand treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

Drs. E. van der Schans

KVK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

1. Opdracht, verrichte werkzaamheden en beperkende voorwaarden

De heer Teerlink, directeur van Rederij Eureka B.V., heeft ons opdracht gegeven advieswerkzaamheden te verrichten met betrekking tot de omvang van de geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Wij hebben hiertoe de volgende werkzaamheden verricht:

- Het overleggen met opdrachtgever (de heer Teerlink).
- Het opvragen van informatie.
- Het bestuderen van de ter beschikking gestelde stukken en gegevens.
- Het analyseren van de problematiek en het uitvoeren van deskresearch.
- Het begroten van de gevraagde schade elementen.
- Het opstellen van een rapport.

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met de NVCOS 5500N, "Transactiegerelateerde adviesdiensten". Onze advisering is onderworpen aan de Verordening Gedrags- en Beroepsregels Accountants waarbij de fundamentele beginselen zoals professionaliteit, integriteit, objectiviteit, vakbekwaamheid, zorgvuldigheid en vertrouwelijkheid in acht worden genomen.

De overeengekomen omvang van de werkzaamheden heeft tot gevolg dat dit rapport uitsluitend door de opdrachtgever op juiste wijze geïnterpreteerd en beoordeeld kan worden. Dit betekent dat deze notitie uitsluitend bedoeld is voor de betrokken partijen in de procedure en niet verstrekt mag worden aan derden zonder onze uitdrukkelijke toestemming vooraf. Deze opdracht kwalificeert zich niet als assurance-opdracht of een aan assurance verwante opdracht.

De berekeningen in deze notitie zijn uitsluitend gebaseerd op de stukken die ons ter beschikking zijn gesteld. Op het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal is door ons geen accountantscontrole toegepast. Evenmin hebben wij hiertoe een beoordelingsopdracht uitgevoerd. Dit houdt in dat aan onze rapportage geen zekerheid kan worden ontleend omtrent de getrouwheid van het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal en toelichtingen daarop.

Onze opdracht strekt tot het begroten van de omvang van het nadeel. Op deze opdracht zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.

2. Ter beschikking gestelde stukken

De volgende financiële gegevens zijn ons ter beschikking gesteld:

- Jaarstukken Rederij Eureka B.V. over de jaren 2010 t/m 2015.
- Gegevens met betrekking tot het aantal vaarten, de omzetten, en het aantal passagiers van de locatie Deventer.
- Een schatting van de extra logistieke kosten.

Verder zijn ons gedeelten van het procesdossier ter beschikking gesteld en hebben wij diverse mondelinge en schriftelijke informatie ontvangen van de heer Teerlink.

3. Feiten en omstandigheden

Uit de aan ons ter beschikking gestelde stukken en de gevoerde gesprekken met de heer Teerlink hebben wij de volgende relevante feiten en omstandigheden afgeleid:

- Rederij Eureka B.V. (hierna: Eureka) is actief in de evenementenvaart. De vennootschap is opgericht in 1986. De directie wordt gevoerd door de heer H. Teerlink. De aandelen in Eureka zijn in eigendom van H. Teerlink Interim Management B.V. (ultimo 2015). Rederij Scheers B.V. en Rederij Eureka Infra B.V. zijn 100% dochtervennootschappen van Eureka (ultimo 2015). Eureka beschikte over ligplaatsen en/of aanlegplaatsen in Deventer, Dieren, Arnhem en Emmerich. Eureka had 3 schepen in eigendom: de Eureka I (capaciteit circa 600 personen), de Eureka V (capaciteit circa 600 personen)en de River Dream (capaciteit circa 600 personen). De Eureka V is in 2015 verkocht.

- In Deventer beschikte Eureka meer dan 50 jaar over een permanente ligplaats met ponton aan de Worp. Eureka huurde het ponton van Thuishaven B.V. Hiermee konden passagiers onder alle water- en weersomstandigheden worden in- en ontscheept. De locatie lag in het gezichtsveld van het boekingskantoor. Er waren stroom- en watervoorzieningen aanwezig. De bevoorrading van de schepen vond ter plekke plaats. In de omgeving was voldoende gratis parkeerruimte en bussen konden tot aan de kade rijden. De zeer goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie in combinatie met de aanwezige voorzieningen leverde niet alleen een aanzienlijke lokale concurrentievoorsprong op, maar vertegenwoordigde ook landelijk gezien een commerciële waarde.

- In 2010 deelt de gemeente Eureka mee dat de ligplaats aan De Worp in het kader van het nieuwe bestemmingsplan dient te worden ontruimd. Rijkswaterstaat heeft geen bezwaren tegen continuering van de huidige situatie. Ook binnen project Ruimte Voor De Rivier lijkt het technisch mogelijk. Het belang van Eureka moet volgens de gemeente echter wijken voor het belang van een onbelemmerd uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer. De Voorhaven kan volgens de gemeente dienen als alternatieve ligplaats (incl. drijvende steiger) en de Pothoofdkade / Lage Wellekade voor het in- en ontschepen.

- Eureka heeft zich hiertegen verzet. Er zijn hiertoe diverse procedures gevoerd tussen Eureka en de gemeente. Volgens Eureka zijn de door de gemeente voorgedragen alternatieven volstrekt niet toereikend. Eureka wordt dan geconfronteerd met tal van logistieke en commerciële problemen. De Pothoofdkade / Lage Wellekade is ongeschikt omdat er geen drijvende inrichting toegestaan is, waardoor de toegang tot de boten voor mindervalide passagiers problematisch is. Daarnaast is de afmeercapaciteit te beperkt door de sterk wisselende waterstanden. Bussen kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen en er zijn problemen met parkeren. De ligplaats van de schepen is bovendien nu gescheiden van de plek waar kan worden in- en ontscheept en bevoorraad, waardoor diverse logistieke problemen ontstaan. Vrachtauto's kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen. Het boekingskantoor/hoofdkantoor is nu ver afgelegen van de nieuwe locaties. Door het verlies van de prominente zichtlocatie zal ook commerciële schade ontstaan.

- Op 17 december 2012 verklaart de Afdeling het beroep van Eureka gegrond maar bepaalt dat de rechtsgevolgen in de stand blijven. De Afdeling acht de door de gemeente voorgedragen alternatieven aanvaardbaar. Daarbij is overwogen dat de gemeente heeft gesteld dat indien Eureka schade lijdt die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven, deze voor vergoeding in aanmerking komt. Vanuit deze toezegging wenst Eureka haar schade te verhalen.

- In het voorjaar van 2013 heeft Eureka de ligplaats aan de Worp verlaten in verband met werkzaamheden in het kader van een munitie-onderzoek. Na afronding van het onderzoek was een terugkeer naar de Worp niet meer mogelijk. Vanaf dat moment heeft Eureka haar bedrijfsactiviteiten (noodzakelijkerwijs) uitgevoerd vanuit de Voorhaven en de Pothoofdkade / Lage Wellekade.

- Vanuit de nieuwe locaties is het vanwege extra kosten en logistieke problemen lastig om gegarandeerd en concurrerend aan te bieden. De omzet in Deventer is hierdoor voor een groot deel (structureel) weggevallen. Ook wordt Eureka als gevolg van de verplaatsing geconfronteerd met extra jaarlijkse kosten. Daarnaast heeft het verlies van deze commercieel belangrijke zichtlocatie ook een negatief effect op de gehele omzet van Eureka. De concurrentie is nu beter zichtbaar dan Eureka omdat deze wel zijn blijven liggen. De genoemde negatieve effecten zijn permanent van aard.

Financiële gegevens

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de winst- en verliesrekeningen van Rederij Eureka B.V. over de jaren 2009 tot en met 2015. Deze cijfers hebben wij afgeleid uit de jaarrekeningen.

Tabel 1

Rederij Eureka B.V.	*2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netto omzet	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
Inkoopwaarde	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Brutomarge	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.605.341**	**2.565.300**	**2.334.906**	**2.072.546**	**1.866.078**
Overige bedrijfsopbr.			3.000	3.000	3.000	3.000	1.328.605
Bruto-omzetresultaat	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.608.341**	**2.568.300**	**2.337.906**	**2.075.546**	**3.194.683**
Personeelskosten	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Afschrijvingen	609.399	613.008	870.619	898.849	802.477	713.135	548.330
Vrijval HWR			-256.986	-282.265	-310.284	-218.939	-140.679
Overige personeelskosten	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Huisvestingskosten	19.401	20.170	24.858	29.985	32.172	48.760	33.411
Verkoopkosten	63.637	91.698	2.109	66.749	35.113	5.327	30.456
Autokosten	19.602	23.361	29.127	37.767	35.309	31.851	27.434
Kantoorkosten	36.746	29.081	26.915	33.705	64.783	53.174	40.047
Algemene kosten	39.586	150.738	17.420	32.545	-32.742	12.809	11.038
Vaartuigkosten	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Som der bedrijfslasten	**2.759.475**	**3.051.585**	**2.840.553**	**3.046.365**	**2.338.695**	**2.619.476**	**1.923.892**
Bedrijfsresultaat	**-187.194**	**-315.572**	**-232.212**	**-478.065**	**-789**	**-543.930**	**1.270.791**
Financiële baten/lasten	-369.116	-177.078	-142.986	-171.750	-119.268	-130.160	-59.641
Belastingen	120.218	103.399	49.032	121.063	28.997	-184.628	94.812
Resultaat deelnemingen		-95.370	-5.804	-5.536	-5.567	-5.930	-7.080
Netto resultaat	**-436.092**	**-484.621**	**-331.970**	**-534.288**	**-96.627**	**-864.648**	**1.298.882**

* vergelijkende cijfers

Met betrekking tot deze cijfers merken wij het volgende op:

- De bovenstaande cijfers hebben betrekking op alle bedrijfsactiviteiten vanuit alle locaties.
- De vrijval HWR vanaf 2011 heeft betrekking op een stelselwijziging. Vanaf 2011 worden de schepen gewaardeerd tegen de actuele waarde in plaats van tegen verkrijgingsprijs.
- De overige opbrengsten in 2015 hebben te maken met de verkoop van het schip Eureka V.

- De overige personeelskosten bestaan hoofdzakelijk uit de kosten van uitzendkrachten.
- Onder de personeelskosten is de managementfee opgenomen.

Peildatum

Eureka heeft in de winter 2012/2013 de ligplaats aan de Worp ontruimd in verband met het munitie-onderzoek. Hierna is Eureka niet meer teruggekeerd. Het jaar 2012 betrof derhalve het laatste referentiejaar. Wij hebben gelet hierop de peildatum gesteld op ultimo 2012.

Omvang schade

In tabel 2 en 3 is een overzicht opgenomen van de aan ons verstrekte cijfers met betrekking tot het aantal vaarten en de omzet van de locatie Deventer in de jaren 2010-2015. De gegevens zijn afgeleid uit de database van de dagrapporten, die door de bedrijfsleiders na iedere vaart worden opgesteld. Wij hebben geconstateerd dat de totaaltelling van de omzetten uit deze dagrapporten op jaarbasis globaal aansluiten op de in de jaarrekeningen verantwoorde omzetten. De heer Teerlink heeft toegelicht dat de geconstateerde (beperkte) verschillen met name worden veroorzaakt door de omzet derden/diversen, die niet wordt geregistreerd in de dagrapporten.

Met betrekking tot de locatie Deventer wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende vaarten:
- Charters (afgehuurde feesten en partijen)
- Dagtochten (vaarten op vaste tijdstippen)
- Zonnebloem (voorheen een grote klant)
- Carpe Diem (Dit schip is eigendom van Rederij Thuishaven B.V. Eureka verzorgt boekingen voor deze rederij. Van deze omzet wordt 90% afgedragen aan Rederij Thuishaven B.V.. Feitelijk gaat het hier dus om een 10% boekingsprovisie)

De Zonnebloem is geen klant meer van Eureka. Met betrekking tot de Carpe Diem dient te worden opgemerkt dat Rederij Thuishaven momenteel nog beschikt over een steiger aan de Worp. Deze vaarten vertroebelen het beeld en zijn daarom in deze claim verder buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2

Aantal vaarten Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	26	20	26	10	12	9
Dagtochten	6	6	5	6	5	4
Totaal	**32**	**26**	**31**	**16**	**17**	**13**

Tabel 3

Omzet Deventer excl. BTW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
Totaal	**233.458**	**246.517**	**238.504**	**155.471**	**113.131**	**99.399**
Aandeel in totale omzet Eureka	7%	8%	7%	5%	4%	4%

Uit de bovenstaande tabellen blijkt evident dat het aantal vaarten en de omzet vanaf 2013 op een significant lager niveau liggen. Het aandeel van de omzet Deventer in het totaal daalt ook zichtbaar.

Omzetdaling

In tabel 4 is de omzetdaling gekwantificeerd. De omzetten exclusief Zonnebloem zijn vervolgens door middel van een inflatiecorrectie omgerekend naar waarde peildatum (ultimo 2012). Hierbij zijn de consumentenprijsindexcijfers van het CBS gebruikt (1969=100).

Tabel 4

Omzetdaling Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters (tabel 3)	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten (tabel 3)	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
CPI	433,60	443,76	454,65	466,07	470,62	473,66
Omzet charters waarde 2012	209.147	224.617	209.424	114.602	87.487	71.105
Omzet dagtochten waarde 2012	35.644	27.949	29.080	37.059	21.805	24.305
Charters per jaar 2010-2012 gemiddeld			214.396			
Charters per jaar 2013-2016 gemiddeld			91.065			
Omzetdaling per jaar charters			**123.331**			
Daling in %			-58%			
Dagtochten per jaar 2010-2012 gemiddeld			30.891			
Dagtochten per jaar 2013-2016 gemiddeld			27.723			
Omzetdaling per jaar dagtochten			**3.168**			
Daling in %			-10%			

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat omzet op jaarbasis na het vertrek uit de Worp gemiddeld bij de charters 58% lager ligt dan voorheen. Bij de dagtochten ligt de omzet 10% lager.

Besparing directe kosten

Hierop in mindering dienen te worden gebracht de directe omzetafhankelijke kosten die zijn weggevallen bij de daling van de omzet. Deze gegevens zijn niet voorhanden op locatieniveau. Wij hebben de omvang van deze directe kosten op de locatie Deventer geschat aan de hand van de jaarrekeningen van Rederij Eureka B.V.. Als directe kosten kunnen worden aangemerkt de inkoopkosten, de overige personeelskosten (hoofdzakelijk bestaande uit kosten van uitzendkrachten) en de vaartuigkosten (grotendeels bestaande uit kosten van brandstoffen, onderhoud en schoonmaak van de schepen). In de onderstaande tabel zijn deze directe bedrijfskosten uitgedrukt als percentage van de omzet.

Tabel 5

Directe bedrijfskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkoopwaarde*	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Overige pers. kosten*	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Vaartuigkosten*	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Directe bedrijfskosten	**1.451.205**	**1.681.186**	**1.709.563**	**1.785.530**	**1.469.680**	**1.395.355**	**1.136.367**
Omzet*	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
DB / omzet	**46%**	**49%**	**52%**	**55%**	**50%**	**53%**	**49%**

* Tabel 1

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat over de gehele onderneming bezien de directe bedrijfskosten ongeveer 50% van de omzet beslaan. Voor de locatie Deventer stellen wij op basis hiervan de besparing op de directe kosten op 50% van de omzetdaling.

Daarbij merken wij op dat dit niet geldt voor de dagtochten. Deze worden wel gevaren, maar met minder passagiers. Aan boord wordt bovendien niet bediend. Hierdoor is er niet of nauwelijks sprake van besparingen op directe kosten bij deze tochten. De exacte besparing valt lastig te becijferen. Indicatief stellen wij de besparing op 10% van de omzet.

Besparing overige bedrijfskosten

De huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan de centrale aansturing. Gelet op het beperkte aandeel van de locatie Deventer in de totale omzet van Eureka (<10%) achten wij het niet aannemelijk dat hierop een besparing van enige betekenis is gerealiseerd.

De personeelskosten bestaan uit loonkosten van het personeel (brutolonen, sociale lasten, pensioenlasten) en uit managementfee. De managementfee dient buiten beschouwing gelaten te worden omdat deze onderdeel uitmaakt van de ondernemersbeloning. De loonkosten van het personeel (dus niet zijnde uitzendkrachten) hebben betrekking op kapiteins, managers en ondersteunend personeel. In de onderstaande tabel is de opsplitsing weergegeven.

Tabel 6

Personeelskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personeelskosten totaal*	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Managementfee**	-320.000	-320.000	-320.000	-320.000	-120.000	-520.000	-120.000
Loonkosten personeel	**807.951**	**830.417**	**766.581**	**832.743**	**743.358**	**633.527**	**592.020**

* Tabel 1

** Jaarrekeningen Rederij Eureka B.V.

Of, en zo ja in hoeverre, deze daling gedeeltelijk toewijsbaar is aan de omzetdaling in Deventer kan niet concreet worden vastgesteld. Er kunnen immers ook andere oorzaken aan deze kostendaling ten grondslag hebben gelegen die toewijsbaar zijn aan andere locaties.

Het aandeel in de omzet van de locatie Deventer was beperkt tot circa 7% (zie tabel 3). Uitgaande van dit percentage zou in de jaren 2010-2012 een bedrag van circa EUR 60.000 aan loonkosten kunnen worden toegewezen aan de locatie Deventer. De omzetdaling in Deventer met betrekking tot de charters bedraagt 58%. Indien zou worden verondersteld dat loonkosten volledig variabel zijn, bedraagt de jaarlijkse besparing EUR 33.000. De besparing op de loonkosten zou echter evengoed nihil kunnen zijn indien de besparing op arbeidsinzet volledig heeft plaatsgevonden op de uitzendkrachten. Deze kosten zijn reeds in mindering gebracht bij de directe bedrijfskosten. Daarnaast heeft een deel van de loonkosten net als de huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten betrekking op de centrale aansturing van de onderneming. Ook speelt de minimaal benodigde bezetting van de schepen een rol. Op grond van voornoemde overwegingen stellen wij de besparing op de loonkosten indicatief op 50%, oftewel EUR 16.500 op jaarbasis.

Extra logistieke kosten

Op de locatie De Worp kon de gehele logistiek plaatsvinden vanuit dezelfde locatie. In de nieuwe situatie zijn de ligplaatsen gescheiden van de plekken waar kan worden opgestapt en bevoorraad. Dit brengt extra logistieke kosten met zich mee. De heer Teerlink heeft ons een schatting verstrekt van deze logistieke kosten op jaarbasis. Het betreffen de volgende kosten:

1) Kosten van extra vaaruren (leegvaart) van de Voorhaven naar de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Nu moet de bemanning circa 1 uur van te voren aan boord gaan om het schip te verplaatsen naar de opstaplocatie. Voor het ontschepen geldt het omgekeerde. De kosten van leegvaart bedragen circa EUR 225 per uur, bestaande uit EUR 165 per uur vaartuigkosten, EUR 45 per uur voor de kapitein en EUR 15 per uur voor de stuurman.

2) Kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen. Voor circa 4 vaarten per jaar geldt dat de passagiers niet kunnen worden in- en ontscheept aan de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Hiervoor wordt de binnenhaven gebruikt waarbij het schip door de sluis moet worden gevaren. Dit neemt circa 4 uur per vaart in beslag.
3) Kosten van extra autoritten van de directeur voor het opstappen. De directeur bezoekt gemiddeld 1x per week de schepen. Aangezien het kantoor zich in de directe nabijheid bevond nam dit nauwelijks extra tijd in beslag. Nu dient er speciaal een autorit gemaakt te worden. Deze kosten zijn vooralsnog niet meegenomen.
4) Kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers (kapitein, bedrijfsleider, commerciële medewerkers). De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld EUR 40 per uur.
5) Kosten van extra bezoeken van het terrein van medewerkers in verband met toezicht en beveiliging. Bij de ligplaats aan de Worp werd toezicht gehouden door de technisch adviseur, die vanuit zijn woonhuis zicht had op de schepen. Dit is niet meer het geval op de nieuwe locatie. Er wordt nu 2x per week een medewerker langs gestuurd voor het houden van toezicht op de onbemande schepen. De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld circa EUR 30 per uur.

In de onderstaande tabel is de berekening van deze extra logistieke kosten weergegeven.

Tabel 7

Schatting extra logistieke kosten					
	vaarten/jr	**uren/vaart**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
1. Extra vaaruren bemanning	15	2	30	225	**6.750**
2. Extra vaaruren minder validen	2	4	8	225	**1.800**
	bezoek/jr	**uren/bezk**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
4. Extra kosten bezoek schepen	50	2	100	40	**4.000**
5. Extra kosten toezicht	50	2	100	30	**3.000**
Totaal extra kosten per jaar					**15.550**

Dat Eureka in de nieuwe situatie geconfronteerd wordt met extra logistieke kosten achten wij aannemelijk. De opgave van EUR 165 hebben wij getoetst aan de hand van het totale aantal vaaruren dat is opgenomen in de database van de dagrapporten en de bedragen aan vaartuigkosten uit de jaarrekeningen. Daaruit blijkt dat in 2014-2015 deze kosten gemiddeld neerkwamen op EUR 167 per vaaruur. De opgave van de overige gemiddelde uurtarieven kunnen wij niet toetsen op basis van de aan ons ter beschikking gestelde gegevens maar achten op voorhand qua omvang niet onredelijk.

In tabel 8 is de jaarlijkse winstderving in Deventer berekend op basis van de bovenstaande berekeningen.

Tabel 8

Winstderving locatie Deventer	
Omzetdaling charters op jaarbasis (tabel 4)	123.331
Besparing directe kosten charters (50% van omzetdaling)	-61.666
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis (tabel 4)	3.168
Besparing directe kosten dagtochten (10% van omzetdaling)	-317
Besparing loonkosten (geschat)	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis	**63.567**

Verlies commerciële waarde

Door de uitstekende zichtbaarheid was de ligplaats aan de Worp voor Eureka van groot commercieel belang. De ligplaats vormde feitelijk het uithangbord van de organisatie. De alternatieve locaties kunnen in dit opzicht onmogelijk als gelijkwaardig worden beschouwd. Hierdoor heeft Eureka aanzienlijk in commerciële slagkracht ingeboet. Het verlies van dit uithangbord heeft daardoor ook negatieve effecten op de omzet van de andere locaties.

Het verlies van deze commerciële waarde kan uiteraard zeer moeilijk concreet worden becijferd. Deze schadecomponent zal abstract moeten worden benaderd. In de onderstaande tabel hebben de impact berekend indien het negatieve effect wordt gesteld op (slechts) 5% van de omzet. Daarbij zijn wij uitgegaan van een besparing op de directe bedrijfskosten van 50% van de omzet en een additionele besparing op de loonkosten van 12,5% van de omzet. Dit laatste percentage is gebaseerd op feitelijke situatie in 2012, waarbij de loonkosten (EUR 832.743, tabel 6) circa 25% van de omzet (EUR 3.274.543, tabel 1) uitmaakten. Net als in de bovenstaande berekening met betrekking tot Deventer hebben wij verondersteld dat de helft hiervan (12,5%) zou kunnen worden aangemerkt als variabel. In totaal levert dit een besparing van 62,5% van de omzet. De resterende dekkingsbijdrage bedraagt dan 37,5%. In tabel 9 is berekening opgenomen.

Tabel 9

Verlies commerciële waarde		
Omzet Eureka 2012 totaal (tabel 1)		3.274.543
Af: omzet Deventer 2012 (tabel 3)		-238.504
Omzet overige locaties 2012		3.036.039
Geschat omzetverlies op andere locaties toewijsbaar verlies zichtlocatie Deventer	5%	151.802
Dekkingsbijdrage na aftrek besparing loonkosten		37,5%
Verlies commerciële waarde		**56.926**

Totaal schade

In de tabel 10 is de totale door Eureka geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verlies van de ligplaats aan de Worp begroot. Hierbij zijn de volgende aanvullende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de kapitalisatie van de jaarlijkse inkomensschade hebben wij gebruik gemaakt van de in de onteigeningswet opgenomen standaardfactoren. Omdat er sprake was van een huursituatie is er naar onze mening een kapitalisatiefactor 7 van toepassing.

- Voor het normaal maatschappelijk risico hebben wij aansluiting gezocht bij forfaitaire drempel die is opgenomen in de Wro (2%). De onderhavige schade-oorzaak hoofdzakelijk is gelegen in de voorkeur van de gemeente voor een onbelemmerd uitzicht op de IJssel. Dit kan naar onze mening niet als een normaal maatschappelijke ontwikkeling worden gezien die in enige mate kon worden voorzien. Wij zijn daarom van mening er geen aanleiding is om een hoger percentage te veronderstellen.

- De wettelijke rente en de proceskosten zijn op PM gesteld.

Tabel 10

Schade Eureka a.g.v. verlies ligplaats aan de Worp	
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis (tabel 8)	63.567
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies (tabel 9)	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 3

Van: Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
Verzonden: woensdag 15 februari 2017 9:34
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker <jvk@justionadvocaten.nl>
Onderwerp: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte mevrouw van Koeveringe-Dekker,

Zoals afgelopen dinsdagmiddag telefonisch afgesproken, mail ik u hierbij onze reactie op uw schrijven van 13 januari jl. inzake bovengemeld onderwerp. Gezien de investering in tijd en reizen hebben we daartoe afgesproken.

Het college begrijpt dat u stelt nadeel te hebben ondervonden van de verplaatsing van de salonboten. Het bijbehorende schaderapport van Horatio is door ons bestudeerd. Zonder al te gedetailleerd op het rapport in te gaan is onze indruk dat er geen aandacht besteed lijkt aan de teruglopende conjunctuur. Algemeen is er in alle bedrijfstakken in Nederland sprake van een teruggang van besteding door burgers, bedrijven en overheid. Dit valt niet in de cijfers terug te vinden. Ook lijkt er geen aandacht geschonken aan wat als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden. Bij ons is daarmee een beeld ontstaan dat niet alle aspecten gewikt en gewogen zijn. Wij willen daarom een contra expertise laten uitvoeren.

Voor een contra expertise is het dan wel nodig dat Eureka haar boeken ter beschikking stelt. Wij gaan er van uit dat uw cliënt daar toestemming voor zal geven. Wij zullen op korte termijn op zoek gaan naar een geschikte partij en dat vervolgens aan u meedelen.
Ik kan niet uitsluiten dat ons schaderapport wezenlijk afwijkt van dat van Horatio. Wij zullen daarover dan nadere afspraken maken over de wijze waarop we daarmee omgaan.

Ik stel er tenslotte prijs op te zeggen dat onze insteek is dat we de minnelijke weg willen bewandelen en er het vertrouwen in hebben niet de stap naar de rechter te hoeven maken.

Graag verneem ik uw antwoord,

Namens Burgemeester en wethouders,

gemeente Deventer

met vriendelijke groeten,
Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

Van: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Verzonden: vrijdag 17 februari 2017 17:21
Aan: 'Arnoldus, Menno' <mc.arnoldus@deventer.nl>
CC: 'Hans Teerlink' <teerl043@planet.nl>; Horatio | Enno van der Schans (eschans@assurance.nl) <eschans@assurance.nl>
Onderwerp: RE: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte heer Arnoldus,

Naar aanleiding van uw mail van 15 februari jl. bericht ik u het volgende.

In uw mail geeft u met betrekking tot de schadeopstelling aan dat de indruk bestaat dat er geen aandacht is geschonken aan de teruglopende conjunctuur en aan hetgeen als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden, zodat u een contra expertise wil laten uitvoeren.

Ik heb uw mail bericht voorgelegd aan de door Rederij Eureka ingeschakelde deskundige, dhr. Enno van der Schans en hij heeft aangegeven dat de (landelijke) laagconjunctuur jaren wel degelijk in de norm is verwerkt, dat is te zien in de norm in het schademodel. Daarnaast heeft hij met betrekking tot het normaal maatschappelijk Risico (NMR) een aftrek toegepast conform de Wro.

Het staat u natuurlijk vrij om een en ander voor te leggen aan uw eigen adviseur. Wat ons betreft lijkt het het meest praktisch als de beide deskundigen dan samen overleg plegen over de rapportage en de bevindingen aan ons terugkoppelen. Dan zouden we aan de hand daarvan nader overleg kunnen hebben.

Dhr. Van der Schans heeft laten weten volgende week met voorjaarsvakantie te zijn, daarna is hij beschikbaar om met uw deskundige in overleg te gaan.
Volgens mij hebben wij zo dezelfde route voor ogen.

Neemt u het initiatief voor het beleggen van het overleg tussen de deskundigen? Dan verneem ik graag van u op welke termijn dat plaats zou kunnen vinden.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

mr. J.M. (Jolanda) van Koeveringe-Dekker
advocaat/partner

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
D: +31(0)118-670021
M: +31(0)6-54622201
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvk@justionadvocaten.nl

Van: Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
Verzonden: woensdag 15 februari 2017 9:34
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker <jvk@justionadvocaten.nl>
Onderwerp: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte mevrouw van Koeveringe-Dekker,

Zoals afgelopen dinsdagmiddag telefonisch afgesproken, mail ik u hierbij onze reactie op uw schrijven van 13 januari jl. inzake bovengemeld onderwerp. Gezien de investering in tijd en reizen hebben we daartoe afgesproken.

Het college begrijpt dat u stelt nadeel te hebben ondervonden van de verplaatsing van de salonboten. Het bijbehorende schaderapport van Horatio is door ons bestudeerd. Zonder al te gedetailleerd op het rapport in te gaan is onze indruk dat er geen aandacht besteed lijkt aan de teruglopende conjunctuur. Algemeen is er in alle bedrijfstakken in Nederland sprake van een teruggang van besteding door burgers, bedrijven en overheid. Dit valt niet in de cijfers terug te vinden. Ook lijkt er geen aandacht geschonken aan wat als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden. Bij ons is daarmee een beeld ontstaan dat niet alle aspecten gewikt en gewogen zijn. Wij willen daarom een contra expertise laten uitvoeren.

Voor een contra expertise is het dan wel nodig dat Eureka haar boeken ter beschikking stelt. Wij gaan er van uit dat uw cliënt daar toestemming voor zal geven. Wij zullen op korte termijn op zoek gaan naar een geschikte partij en dat vervolgens aan u meedelen.
Ik kan niet uitsluiten dat ons schaderapport wezenlijk afwijkt van dat van Horatio. Wij zullen daarover dan nadere afspraken maken over de wijze waarop we daarmee omgaan.

Ik stel er tenslotte prijs op te zeggen dat onze insteek is dat we de minnelijke weg willen bewandelen en er het vertrouwen in hebben niet de stap naar de rechter te hoeven maken.

Graag verneem ik uw antwoord,

Namens Burgemeester en wethouders,

gemeente
Deventer

met vriendelijke groeten,
Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

Van: Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
Verzonden: maandag 20 februari 2017 14:31
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker <jvk@justionadvocaten.nl>
Onderwerp: RE: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte mevrouw Van Koeveringe-Dekker,

Hartelijk dank voor uw mail die ik in goede orde heb ontvangen.

Ik heb hedenochtend contact gehad met onze taxateur met wie ik deze week nadere afspraken hoop te maken. Ik kan daarom op dit moment nog niet zeggen op welke termijn zijn rapport gereed zal zijn. Zodra ik zijn planning weet zal ik u nader berichten.
Ik zal dan vervolgens overleg tussen de deskundigen plannen.

Ik vertrouw er op dat ik u hiermee goed op de hoogte heb gebracht van de laatste stand van zaken.

gemeente Deventer

met vriendelijke groeten,
Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

Van: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Verzonden: vrijdag 17 februari 2017 17:21
Aan: 'Arnoldus, Menno' <mc.arnoldus@deventer.nl>
CC: 'Hans Teerlink' <teerl043@planet.nl>; Horatio | Enno van der Schans (eschans@assurance.nl) <eschans@assurance.nl>
Onderwerp: RE: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte heer Arnoldus,

Naar aanleiding van uw mail van 15 februari jl. bericht ik u het volgende.

In uw mail geeft u met betrekking tot de schadeopstelling aan dat de indruk bestaat dat er geen aandacht is geschonken aan de teruglopende conjunctuur en aan hetgeen als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden, zodat u een contra expertise wil laten uitvoeren.

Ik heb uw mail bericht voorgelegd aan de door Rederij Eureka ingeschakelde deskundige, dhr. Enno van der Schans en hij heeft aangegeven dat de (landelijke) laagconjunctuur jaren wel degelijk in de norm is verwerkt, dat is te zien in de norm in het schademodel. Daarnaast heeft hij met betrekking tot het normaal maatschappelijk Risico (NMR) een aftrek toegepast conform de Wro.

Het staat u natuurlijk vrij om een en ander voor te leggen aan uw eigen adviseur. Wat ons betreft lijkt het het meest praktisch als de beide deskundigen dan samen overleg plegen over de rapportage en de bevindingen aan ons terugkoppelen. Dan zouden we aan de hand daarvan nader overleg kunnen hebben.

Dhr. Van der Schans heeft laten weten volgende week met voorjaarsvakantie te zijn, daarna is hij beschikbaar om met uw deskundige in overleg te gaan.
Volgens mij hebben wij zo dezelfde route voor ogen.

Neemt u het initiatief voor het beleggen van het overleg tussen de deskundigen? Dan verneem ik graag van u op welke termijn dat plaats zou kunnen vinden.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

mr. J.M. (Jolanda) van Koeveringe-Dekker
advocaat/partner

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
D: +31(0)118-670021
M: +31(0)6-54622201
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvk@justionadvocaten.nl

Van: Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
Verzonden: woensdag 15 februari 2017 9:34
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker <jvk@justionadvocaten.nl>
Onderwerp: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte mevrouw van Koeveringe-Dekker,

Zoals afgelopen dinsdagmiddag telefonisch afgesproken, mail ik u hierbij onze reactie op uw schrijven van 13 januari jl. inzake bovengemeld onderwerp. Gezien de investering in tijd en reizen hebben we daartoe afgesproken.

Het college begrijpt dat u stelt nadeel te hebben ondervonden van de verplaatsing van de salonboten. Het bijbehorende schaderapport van Horatio is door ons bestudeerd. Zonder al te gedetailleerd op het rapport in te gaan is onze indruk dat er geen aandacht besteed lijkt aan de teruglopende conjunctuur. Algemeen is er in alle bedrijfstakken in Nederland sprake van een teruggang van besteding door burgers, bedrijven en overheid. Dit valt niet in de cijfers terug te vinden. Ook lijkt er geen aandacht geschonken aan wat als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden. Bij ons is daarmee een beeld ontstaan dat niet alle aspecten gewikt en gewogen zijn. Wij willen daarom een contra expertise laten uitvoeren.

Voor een contra expertise is het dan wel nodig dat Eureka haar boeken ter beschikking stelt. Wij gaan er van uit dat uw cliënt daar toestemming voor zal geven. Wij zullen op korte termijn op zoek gaan naar een geschikte partij en dat vervolgens aan u meedelen.
Ik kan niet uitsluiten dat ons schaderapport wezenlijk afwijkt van dat van Horatio. Wij zullen daarover dan nadere afspraken maken over de wijze waarop we daarmee omgaan.

Ik stel er tenslotte prijs op te zeggen dat onze insteek is dat we de minnelijke weg willen bewandelen en er het vertrouwen in hebben niet de stap naar de rechter te hoeven maken.

Graag verneem ik uw antwoord,

Namens Burgemeester en wethouders,

gemeente Deventer

met vriendelijke groeten,

Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

Van: Eric Groenendijk <eric.groenendijk@gmail.com>
Verzonden: maandag 13 maart 2017 14:12
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker <jvk@justionadvocaten.nl>; Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
Onderwerp: Rederij Eureka B.V.

Geachte mevrouw van Koeveringe,

De gemeente Deventer heeft mij verzocht een Deskundigenbericht uit te brengen inzake de schade die Rederij Eureka B.V. heeft geleden als gevolg van het project Ruimte Voor de Rivier,

In dat kader zou ik graag van uw cliënt de volgende stukken willen ontvangen:

- Jaarstukken 2010 – 2015
- Dagrapporten alle vaarten 2010 - 2015
- Verkoopovereenkomst Eureka V
- Facturen Zonnebloem 2010 – 2015
- Facturen steigerhuur 2013 - 2014
- Boekingen + provisie Carpe Diem 2010 - 2015

Indien u wenst dat ik mij voortaan rechtstreeks tot uw cliënt wend, dan verneem ik dat graag. Voor technische zaken is dit zeker aan te bevelen.

Een afschrift van dit emailbericht stuur ik aan de gemeente Deventer.

U bij voorbaat dankend,

met vriendelijke groet,

E. Groenendijk

Ir. E.J.M. Groenendijk MBA
Jan Campertlaan 14
2343 DH Oegstgeest
06-42049071 / 00-31-642049071

Van: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Verzonden: woensdag 15 maart 2017 8:38
Aan: 'Eric Groenendijk' <eric.groenendijk@gmail.com>; Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
CC: Horatio | Enno van der Schans (eschans@assurance.nl) <eschans@assurance.nl>; 'Hans Teerlink' <teerl043@planet.nl>; secmid2 <secmid2@justionadvocaten.nl>
Onderwerp: RE: Rederij Eureka B.V.

Geachte heer Groenendijk,

Uw onderstaande mail heb ik door geleid aan dhr. Teerlink van rederij Eureka en dhr. Van der Schans. Het lijkt ons het beste als u en de dhr. van der Schans rechtstreeks met elkaar contact hebben. Wilt u zich dan tot hem wenden?

U treft hieronder zijn contactgegevens aan en ik heb hem in de mail CC gezet zodat u ook zijn mailadres hebt:

Enno van der Schans

HORATIO ASSURANCE GROUP B.V.

Stroombaan 6-8
1181 VX Amstelveen

tel 020-7147100
fax 020-7147101
www.assurance.nl

Met vriendelijke groet,

mr. J.M. (Jolanda) van Koeveringe-Dekker
advocaat/partner

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
D: +31(0)118-670021
M: +31(0)6-54622201
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvk@justionadvocaten.nl

Van: Eric Groenendijk [mailto:eric.groenendijk@gmail.com]
Verzonden: maandag 13 maart 2017 14:12
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker; Arnoldus, Menno
Onderwerp: Rederij Eureka B.V.

Geachte mevrouw van Koeveringe,

De gemeente Deventer heeft mij verzocht een Deskundigenbericht uit te brengen inzake de schade die Rederij Eureka B.V. heeft geleden als gevolg van het project Ruimte Voor de Rivier,

In dat kader zou ik graag van uw cliënt de volgende stukken willen ontvangen:

- Jaarstukken 2010 – 2015
- Dagrapporten alle vaarten 2010 - 2015
- Verkoopovereenkomst Eureka V
- Facturen Zonnebloem 2010 – 2015
- Facturen steigerhuur 2013 - 2014
- Boekingen + provisie Carpe Diem 2010 - 2015

Indien u wenst dat ik mij voortaan rechtstreeks tot uw cliënt wend, dan verneem ik dat graag. Voor technische zaken is dit zeker aan te bevelen.

Een afschrift van dit emailbericht stuur ik aan de gemeente Deventer.

U bij voorbaat dankend,

met vriendelijke groet,

E. Groenendijk

Ir. E.J.M. Groenendijk MBA
Jan Campertlaan 14
2343 DH Oegstgeest
06-42049071 / 00-31-642049071

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 4

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

CROWN BUILDING SOUTH
HULLENBERGWEG 365A
1101 CP AMSTERDAM

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 5 januari 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft mij verzocht de door Rederij Eureka B.V. geleden en nog te lijden schade in kaart te brengen als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Onderstaand treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

Drs. E. van der Schans

KvK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

1. Opdracht, verrichte werkzaamheden en beperkende voorwaarden

De heer Teerlink, directeur van Rederij Eureka B.V., heeft ons opdracht gegeven advieswerkzaamheden te verrichten met betrekking tot de omvang van de geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Wij hebben hiertoe de volgende werkzaamheden verricht:

- Het overleggen met opdrachtgever (de heer Teerlink).
- Het opvragen van informatie.
- Het bestuderen van de ter beschikking gestelde stukken en gegevens.
- Het analyseren van de problematiek en het uitvoeren van deskresearch.
- Het begroten van de gevraagde schade elementen.
- Het opstellen van een rapport.

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met de NVCOS 5500N, "Transactiegerelateerde adviesdiensten". Onze advisering is onderworpen aan de Verordening Gedrags- en Beroepsregels Accountants waarbij de fundamentele beginselen zoals professionaliteit, integriteit, objectiviteit, vakbekwaamheid, zorgvuldigheid en vertrouwelijkheid in acht worden genomen.

De overeengekomen omvang van de werkzaamheden heeft tot gevolg dat dit rapport uitsluitend door de opdrachtgever op juiste wijze geïnterpreteerd en beoordeeld kan worden. Dit betekent dat deze notitie uitsluitend bedoeld is voor de betrokken partijen in de procedure en niet verstrekt mag worden aan derden zonder onze uitdrukkelijke toestemming vooraf. Deze opdracht kwalificeert zich niet als assurance-opdracht of een aan assurance verwante opdracht.

De berekeningen in deze notitie zijn uitsluitend gebaseerd op de stukken die ons ter beschikking zijn gesteld. Op het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal is door ons geen accountantscontrole toegepast. Evenmin hebben wij hiertoe een beoordelingsopdracht uitgevoerd. Dit houdt in dat aan onze rapportage geen zekerheid kan worden ontleend omtrent de getrouwheid van het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal en toelichtingen daarop.

Onze opdracht strekt tot het begroten van de omvang van het nadeel. Op deze opdracht zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.

2. Ter beschikking gestelde stukken

De volgende financiële gegevens zijn ons ter beschikking gesteld:

- Jaarstukken Rederij Eureka B.V. over de jaren 2010 t/m 2015.
- Gegevens met betrekking tot het aantal vaarten, de omzetten, en het aantal passagiers van de locatie Deventer.
- Een schatting van de extra logistieke kosten.

Verder zijn ons gedeelten van het procesdossier ter beschikking gesteld en hebben wij diverse mondelinge en schriftelijke informatie ontvangen van de heer Teerlink.

3. Feiten en omstandigheden

Uit de aan ons ter beschikking gestelde stukken en de gevoerde gesprekken met de heer Teerlink hebben wij de volgende relevante feiten en omstandigheden afgeleid:

- Rederij Eureka B.V. (hierna: Eureka) is actief in de evenementenvaart. De vennootschap is opgericht in 1986. De directie wordt gevoerd door de heer H. Teerlink. De aandelen in Eureka zijn in eigendom van H. Teerlink Interim Management B.V. (ultimo 2015). Rederij Scheers B.V. en Rederij Eureka Infra B.V. zijn 100% dochtervennootschappen van Eureka (ultimo 2015). Eureka beschikte over ligplaatsen en/of aanlegplaatsen in Deventer, Dieren, Arnhem en Emmerich. Eureka had 3 schepen in eigendom: de Eureka I (capaciteit circa 600 personen), de Eureka V (capaciteit circa 600 personen)en de River Dream (capaciteit circa 600 personen). De Eureka V is in 2015 verkocht.

- In Deventer beschikte Eureka meer dan 50 jaar over een permanente ligplaats met ponton aan de Worp. Eureka huurde het ponton van Thuishaven B.V. Hiermee konden passagiers onder alle water- en weersomstandigheden worden in- en ontscheept. De locatie lag in het gezichtsveld van het boekingskantoor. Er waren stroom- en watervoorzieningen aanwezig. De bevoorrading van de schepen vond ter plekke plaats. In de omgeving was voldoende gratis parkeerruimte en bussen konden tot aan de kade rijden. De zeer goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie in combinatie met de aanwezige voorzieningen leverde niet alleen een aanzienlijke lokale concurrentievoorsprong op, maar vertegenwoordigde ook landelijk gezien een commerciële waarde.

- In 2010 deelt de gemeente Eureka mee dat de ligplaats aan De Worp in het kader van het nieuwe bestemmingsplan dient te worden ontruimd. Rijkswaterstaat heeft geen bezwaren tegen continuering van de huidige situatie. Ook binnen project Ruimte Voor De Rivier lijkt het technisch mogelijk. Het belang van Eureka moet volgens de gemeente echter wijken voor het belang van een onbelemmerd uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer. De Voorhaven kan volgens de gemeente dienen als alternatieve ligplaats (incl. drijvende steiger) en de Pothoofdkade / Lage Wellekade voor het in- en ontschepen.

- Eureka heeft zich hiertegen verzet. Er zijn hiertoe diverse procedures gevoerd tussen Eureka en de gemeente. Volgens Eureka zijn de door de gemeente voorgedragen alternatieven volstrekt niet toereikend. Eureka wordt dan geconfronteerd met tal van logistieke en commerciële problemen. De Pothoofdkade / Lage Wellekade is ongeschikt omdat er geen drijvende inrichting toegestaan is, waardoor de toegang tot de boten voor mindervalide passagiers problematisch is. Daarnaast is de afmeercapaciteit te beperkt door de sterk wisselende waterstanden. Bussen kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen en er zijn problemen met parkeren. De ligplaats van de schepen is bovendien nu gescheiden van de plek waar kan worden in- en ontscheept en bevoorraad, waardoor diverse logistieke problemen ontstaan. Vrachtauto's kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen. Het boekingskantoor/hoofdkantoor is nu ver afgelegen van de nieuwe locaties. Door het verlies van de prominente zichtlocatie zal ook commerciële schade ontstaan.

- Op 17 december 2012 verklaart de Afdeling het beroep van Eureka gegrond maar bepaalt dat de rechtsgevolgen in de stand blijven. De Afdeling acht de door de gemeente voorgedragen alternatieven aanvaardbaar. Daarbij is overwogen dat de gemeente heeft gesteld dat indien Eureka schade lijdt die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven, deze voor vergoeding in aanmerking komt. Vanuit deze toezegging wenst Eureka haar schade te verhalen.

- In het voorjaar van 2013 heeft Eureka de ligplaats aan de Worp verlaten in verband met werkzaamheden in het kader van een munitie-onderzoek. Na afronding van het onderzoek was een terugkeer naar de Worp niet meer mogelijk. Vanaf dat moment heeft Eureka haar bedrijfsactiviteiten (noodzakelijkerwijs) uitgevoerd vanuit de Voorhaven en de Pothoofdkade / Lage Wellekade.

- Vanuit de nieuwe locaties is het vanwege extra kosten en logistieke problemen lastig om gegarandeerd en concurrerend aan te bieden. De omzet in Deventer is hierdoor voor een groot deel (structureel) weggevallen. Ook wordt Eureka als gevolg van de verplaatsing geconfronteerd met extra jaarlijkse kosten. Daarnaast heeft het verlies van deze commercieel belangrijke zichtlocatie ook een negatief effect op de gehele omzet van Eureka. De concurrentie is nu beter zichtbaar dan Eureka omdat deze wel zijn blijven liggen. De genoemde negatieve effecten zijn permanent van aard.

Financiële gegevens

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de winst- en verliesrekeningen van Rederij Eureka B.V. over de jaren 2009 tot en met 2015. Deze cijfers hebben wij afgeleid uit de jaarrekeningen.

Tabel 1

Rederij Eureka B.V.	*2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netto omzet	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
Inkoopwaarde	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Brutomarge	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.605.341**	**2.565.300**	**2.334.906**	**2.072.546**	**1.866.078**
Overige bedrijfsopbr.			3.000	3.000	3.000	3.000	1.328.605
Bruto-omzetresultaat	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.608.341**	**2.568.300**	**2.337.906**	**2.075.546**	**3.194.683**
Personeelskosten	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Afschrijvingen	609.399	613.008	870.619	898.849	802.477	713.135	548.330
Vrijval HWR			-256.986	-282.265	-310.284	-218.939	-140.679
Overige personeelskosten	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Huisvestingskosten	19.401	20.170	24.858	29.985	32.172	48.760	33.411
Verkoopkosten	63.637	91.698	2.109	66.749	35.113	5.327	30.456
Autokosten	19.602	23.361	29.127	37.767	35.309	31.851	27.434
Kantoorkosten	36.746	29.081	26.915	33.705	64.783	53.174	40.047
Algemene kosten	39.586	150.738	17.420	32.545	-32.742	12.809	11.038
Vaartuigkosten	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Som der bedrijfslasten	**2.759.475**	**3.051.585**	**2.840.553**	**3.046.365**	**2.338.695**	**2.619.476**	**1.923.892**
Bedrijfsresultaat	**-187.194**	**-315.572**	**-232.212**	**-478.065**	**-789**	**-543.930**	**1.270.791**
Financiële baten/lasten	-369.116	-177.078	-142.986	-171.750	-119.268	-130.160	-59.641
Belastingen	120.218	103.399	49.032	121.063	28.997	-184.628	94.812
Resultaat deelnemingen		-95.370	-5.804	-5.536	-5.567	-5.930	-7.080
Netto resultaat	**-436.092**	**-484.621**	**-331.970**	**-534.288**	**-96.627**	**-864.648**	**1.298.882**

* vergelijkende cijfers

Met betrekking tot deze cijfers merken wij het volgende op:

- De bovenstaande cijfers hebben betrekking op alle bedrijfsactiviteiten vanuit alle locaties.
- De vrijval HWR vanaf 2011 heeft betrekking op een stelselwijziging. Vanaf 2011 worden de schepen gewaardeerd tegen de actuele waarde in plaats van tegen verkrijgingsprijs.
- De overige opbrengsten in 2015 hebben te maken met de verkoop van het schip Eureka V.

- De overige personeelskosten bestaan hoofdzakelijk uit de kosten van uitzendkrachten.
- Onder de personeelskosten is de managementfee opgenomen.

Peildatum

Eureka heeft in de winter 2012/2013 de ligplaats aan de Worp ontruimd in verband met het munitie-onderzoek. Hierna is Eureka niet meer teruggekeerd. Het jaar 2012 betrof derhalve het laatste referentiejaar. Wij hebben gelet hierop de peildatum gesteld op ultimo 2012.

Omvang schade

In tabel 2 en 3 is een overzicht opgenomen van de aan ons verstrekte cijfers met betrekking tot het aantal vaarten en de omzet van de locatie Deventer in de jaren 2010-2015. De gegevens zijn afgeleid uit de database van de dagrapporten, die door de bedrijfsleiders na iedere vaart worden opgesteld. Wij hebben geconstateerd dat de totaaltelling van de omzetten uit deze dagrapporten op jaarbasis globaal aansluiten op de in de jaarrekeningen verantwoorde omzetten. De heer Teerlink heeft toegelicht dat de geconstateerde (beperkte) verschillen met name worden veroorzaakt door de omzet derden/diversen, die niet wordt geregistreerd in de dagrapporten.

Met betrekking tot de locatie Deventer wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende vaarten:
- Charters (afgehuurde feesten en partijen)
- Dagtochten (vaarten op vaste tijdstippen)
- Zonnebloem (voorheen een grote klant)
- Carpe Diem (Dit schip is eigendom van Rederij Thuishaven B.V. Eureka verzorgt boekingen voor deze rederij. Van deze omzet wordt 90% afgedragen aan Rederij Thuishaven B.V.. Feitelijk gaat het hier dus om een 10% boekingsprovisie)

De Zonnebloem is geen klant meer van Eureka. Met betrekking tot de Carpe Diem dient te worden opgemerkt dat Rederij Thuishaven momenteel nog beschikt over een steiger aan de Worp. Deze vaarten vertroebelen het beeld en zijn daarom in deze claim verder buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2

Aantal vaarten Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	26	20	26	10	12	9
Dagtochten	6	6	5	6	5	4
Totaal	**32**	**26**	**31**	**16**	**17**	**13**

Tabel 3

Omzet Deventer excl. BTW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
Totaal	**233.458**	**246.517**	**238.504**	**155.471**	**113.131**	**99.399**
Aandeel in totale omzet Eureka	7%	8%	7%	5%	4%	4%

Uit de bovenstaande tabellen blijkt evident dat het aantal vaarten en de omzet vanaf 2013 op een significant lager niveau liggen. Het aandeel van de omzet Deventer in het totaal daalt ook zichtbaar.

Omzetdaling

In tabel 4 is de omzetdaling gekwantificeerd. De omzetten exclusief Zonnebloem zijn vervolgens door middel van een inflatiecorrectie omgerekend naar waarde peildatum (ultimo 2012). Hierbij zijn de consumentenprijsindexcijfers van het CBS gebruikt (1969=100).

Tabel 4

Omzetdaling Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters (tabel 3)	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten (tabel 3)	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
CPI	433,60	443,76	454,65	466,07	470,62	473,66
Omzet charters waarde 2012	209.147	224.617	209.424	114.602	87.487	71.105
Omzet dagtochten waarde 2012	35.644	27.949	29.080	37.059	21.805	24.305
Charters per jaar 2010-2012 gemiddeld			214.396			
Charters per jaar 2013-2016 gemiddeld			91.065			
Omzetdaling per jaar charters			**123.331**			
Daling in %			-58%			
Dagtochten per jaar 2010-2012 gemiddeld			30.891			
Dagtochten per jaar 2013-2016 gemiddeld			27.723			
Omzetdaling per jaar dagtochten			**3.168**			
Daling in %			-10%			

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat omzet op jaarbasis na het vertrek uit de Worp gemiddeld bij de charters 58% lager ligt dan voorheen. Bij de dagtochten ligt de omzet 10% lager.

Besparing directe kosten

Hierop in mindering dienen te worden gebracht de directe omzetafhankelijke kosten die zijn weggevallen bij de daling van de omzet. Deze gegevens zijn niet voorhanden op locatieniveau. Wij hebben de omvang van deze directe kosten op de locatie Deventer geschat aan de hand van de jaarrekeningen van Rederij Eureka B.V.. Als directe kosten kunnen worden aangemerkt de inkoopkosten, de overige personeelskosten (hoofdzakelijk bestaande uit kosten van uitzendkrachten) en de vaartuigkosten (grotendeels bestaande uit kosten van brandstoffen, onderhoud en schoonmaak van de schepen). In de onderstaande tabel zijn deze directe bedrijfskosten uitgedrukt als percentage van de omzet.

Tabel 5

Directe bedrijfskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkoopwaarde*	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Overige pers. kosten*	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Vaartuigkosten*	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Directe bedrijfskosten	**1.451.205**	**1.681.186**	**1.709.563**	**1.785.530**	**1.469.680**	**1.395.355**	**1.136.367**
Omzet*	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
DB / omzet	**46%**	**49%**	**52%**	**55%**	**50%**	**53%**	**49%**

* Tabel 1

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat over de gehele onderneming bezien de directe bedrijfskosten ongeveer 50% van de omzet beslaan. Voor de locatie Deventer stellen wij op basis hiervan de besparing op de directe kosten op 50% van de omzetdaling.

Daarbij merken wij op dat dit niet geldt voor de dagtochten. Deze worden wel gevaren, maar met minder passagiers. Aan boord wordt bovendien niet bediend. Hierdoor is er niet of nauwelijks sprake van besparingen op directe kosten bij deze tochten. De exacte besparing valt lastig te becijferen. Indicatief stellen wij de besparing op 10% van de omzet.

Besparing overige bedrijfskosten

De huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan de centrale aansturing. Gelet op het beperkte aandeel van de locatie Deventer in de totale omzet van Eureka (<10%) achten wij het niet aannemelijk dat hierop een besparing van enige betekenis is gerealiseerd.

De personeelskosten bestaan uit loonkosten van het personeel (brutolonen, sociale lasten, pensioenlasten) en uit managementfee. De managementfee dient buiten beschouwing gelaten te worden omdat deze onderdeel uitmaakt van de ondernemersbeloning. De loonkosten van het personeel (dus niet zijnde uitzendkrachten) hebben betrekking op kapiteins, managers en ondersteunend personeel. In de onderstaande tabel is de opsplitsing weergegeven.

Tabel 6

Personeelskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personeelskosten totaal*	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Managementfee**	-320.000	-320.000	-320.000	-320.000	-120.000	-520.000	-120.000
Loonkosten personeel	**807.951**	**830.417**	**766.581**	**832.743**	**743.358**	**633.527**	**592.020**

* Tabel 1

** Jaarrekeningen Rederij Eureka B.V.

Of, en zo ja in hoeverre, deze daling gedeeltelijk toewijsbaar is aan de omzetdaling in Deventer kan niet concreet worden vastgesteld. Er kunnen immers ook andere oorzaken aan deze kostendaling ten grondslag hebben gelegen die toewijsbaar zijn aan andere locaties.

Het aandeel in de omzet van de locatie Deventer was beperkt tot circa 7% (zie tabel 3). Uitgaande van dit percentage zou in de jaren 2010-2012 een bedrag van circa EUR 60.000 aan loonkosten kunnen worden toegewezen aan de locatie Deventer. De omzetdaling in Deventer met betrekking tot de charters bedraagt 58%. Indien zou worden verondersteld dat loonkosten volledig variabel zijn, bedraagt de jaarlijkse besparing EUR 33.000. De besparing op de loonkosten zou echter evengoed nihil kunnen zijn indien de besparing op arbeidsinzet volledig heeft plaatsgevonden op de uitzendkrachten. Deze kosten zijn reeds in mindering gebracht bij de directe bedrijfskosten. Daarnaast heeft een deel van de loonkosten net als de huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten betrekking op de centrale aansturing van de onderneming. Ook speelt de minimaal benodigde bezetting van de schepen een rol. Op grond van voornoemde overwegingen stellen wij de besparing op de loonkosten indicatief op 50%, oftewel EUR 16.500 op jaarbasis.

Extra logistieke kosten

Op de locatie De Worp kon de gehele logistiek plaatsvinden vanuit dezelfde locatie. In de nieuwe situatie zijn de ligplaatsen gescheiden van de plekken waar kan worden opgestapt en bevoorraad. Dit brengt extra logistieke kosten met zich mee. De heer Teerlink heeft ons een schatting verstrekt van deze logistieke kosten op jaarbasis. Het betreffen de volgende kosten:

1) Kosten van extra vaaruren (leegvaart) van de Voorhaven naar de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Nu moet de bemanning circa 1 uur van te voren aan boord gaan om het schip te verplaatsen naar de opstaplocatie. Voor het ontschepen geldt het omgekeerde. De kosten van leegvaart bedragen circa EUR 225 per uur, bestaande uit EUR 165 per uur vaartuigkosten, EUR 45 per uur voor de kapitein en EUR 15 per uur voor de stuurman.

2) Kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen. Voor circa 4 vaarten per jaar geldt dat de passagiers niet kunnen worden in- en ontscheept aan de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Hiervoor wordt de binnenhaven gebruikt waarbij het schip door de sluis moet worden gevaren. Dit neemt circa 4 uur per vaart in beslag.
3) Kosten van extra autoritten van de directeur voor het opstappen. De directeur bezoekt gemiddeld 1x per week de schepen. Aangezien het kantoor zich in de directe nabijheid bevond nam dit nauwelijks extra tijd in beslag. Nu dient er speciaal een autorit gemaakt te worden. Deze kosten zijn vooralsnog niet meegenomen.
4) Kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers (kapitein, bedrijfsleider, commerciële medewerkers). De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld EUR 40 per uur.
5) Kosten van extra bezoeken van het terrein van medewerkers in verband met toezicht en beveiliging. Bij de ligplaats aan de Worp werd toezicht gehouden door de technisch adviseur, die vanuit zijn woonhuis zicht had op de schepen. Dit is niet meer het geval op de nieuwe locatie. Er wordt nu 2x per week een medewerker langs gestuurd voor het houden van toezicht op de onbemande schepen. De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld circa EUR 30 per uur.

In de onderstaande tabel is de berekening van deze extra logistieke kosten weergegeven.

Tabel 7

Schatting extra logistieke kosten					
	vaarten/jr	**uren/vaart**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
1. Extra vaaruren bemanning	15	2	30	225	**6.750**
2. Extra vaaruren minder validen	2	4	8	225	**1.800**
	bezoek/jr	**uren/bezk**	**uren/jr**	**kost/uur**	**kosten/jr**
4. Extra kosten bezoek schepen	50	2	100	40	**4.000**
5. Extra kosten toezicht	50	2	100	30	**3.000**
Totaal extra kosten per jaar					**15.550**

Dat Eureka in de nieuwe situatie geconfronteerd wordt met extra logistieke kosten achten wij aannemelijk. De opgave van EUR 165 hebben wij getoetst aan de hand van het totale aantal vaaruren dat is opgenomen in de database van de dagrapporten en de bedragen aan vaartuigkosten uit de jaarrekeningen. Daaruit blijkt dat in 2014-2015 deze kosten gemiddeld neerkwamen op EUR 167 per vaaruur. De opgave van de overige gemiddelde uurtarieven kunnen wij niet toetsen op basis van de aan ons ter beschikking gestelde gegevens maar achten op voorhand qua omvang niet onredelijk.

In tabel 8 is de jaarlijkse winstderving in Deventer berekend op basis van de bovenstaande berekeningen.

Tabel 8

Winstderving locatie Deventer	
Omzetdaling charters op jaarbasis (tabel 4)	123.331
Besparing directe kosten charters (50% van omzetdaling)	-61.666
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis (tabel 4)	3.168
Besparing directe kosten dagtochten (10% van omzetdaling)	-317
Besparing loonkosten (geschat)	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis	**63.567**

Verlies commerciële waarde

Door de uitstekende zichtbaarheid was de ligplaats aan de Worp voor Eureka van groot commercieel belang. De ligplaats vormde feitelijk het uithangbord van de organisatie. De alternatieve locaties kunnen in dit opzicht onmogelijk als gelijkwaardig worden beschouwd. Hierdoor heeft Eureka aanzienlijk in commerciële slagkracht ingeboet. Het verlies van dit uithangbord heeft daardoor ook negatieve effecten op de omzet van de andere locaties.

Het verlies van deze commerciële waarde kan uiteraard zeer moeilijk concreet worden becijferd. Deze schadecomponent zal abstract moeten worden benaderd. In de onderstaande tabel hebben de impact berekend indien het negatieve effect wordt gesteld op (slechts) 5% van de omzet. Daarbij zijn wij uitgegaan van een besparing op de directe bedrijfskosten van 50% van de omzet en een additionele besparing op de loonkosten van 12,5% van de omzet. Dit laatste percentage is gebaseerd op feitelijke situatie in 2012, waarbij de loonkosten (EUR 832.743, tabel 6) circa 25% van de omzet (EUR 3.274.543, tabel 1) uitmaakten. Net als in de bovenstaande berekening met betrekking tot Deventer hebben wij verondersteld dat de helft hiervan (12,5%) zou kunnen worden aangemerkt als variabel. In totaal levert dit een besparing van 62,5% van de omzet. De resterende dekkingsbijdrage bedraagt dan 37,5%. In tabel 9 is berekening opgenomen.

Tabel 9

Verlies commerciële waarde		
Omzet Eureka 2012 totaal (tabel 1)		3.274.543
Af: omzet Deventer 2012 (tabel 3)		-238.504
Omzet overige locaties 2012		3.036.039
Geschat omzetverlies op andere locaties toewijsbaar verlies zichtlocatie Deventer	5%	151.802
Dekkingsbijdrage na aftrek besparing loonkosten		37,5%
Verlies commerciële waarde		**56.926**

Totaal schade

In de tabel 10 is de totale door Eureka geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verlies van de ligplaats aan de Worp begroot. Hierbij zijn de volgende aanvullende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de kapitalisatie van de jaarlijkse inkomensschade hebben wij gebruik gemaakt van de in de onteigeningswet opgenomen standaardfactoren. Omdat er sprake was van een huursituatie is er naar onze mening een kapitalisatiefactor 7 van toepassing.

- Voor het normaal maatschappelijk risico hebben wij aansluiting gezocht bij forfaitaire drempel die is opgenomen in de Wro (2%). De onderhavige schade-oorzaak hoofdzakelijk is gelegen in de voorkeur van de gemeente voor een onbelemmerd uitzicht op de IJssel. Dit kan naar onze mening niet als een normaal maatschappelijke ontwikkeling worden gezien die in enige mate kon worden voorzien. Wij zijn daarom van mening er geen aanleiding is om een hoger percentage te veronderstellen.

- De wettelijke rente en de proceskosten zijn op PM gesteld.

Tabel 10

Schade Eureka a.g.v. verlies ligplaats aan de Worp	
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis (tabel 8)	63.567
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies (tabel 9)	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 5

DESKUNDIGENBERICHT

In opdracht van

Gemeente Deventer

inzake

de door Rederij Eureka B.V geleden schade

als gevolg van

het project Ruimte voor de Rivier

Concept d.d. 18 april 2017

Inhoudsopgave

1 GEGEVENS DESKUNDIGE

Ir. Eric J.M. Groenendijk MBA
Jan Campertlaan 14
2343 DH Oegstgeest
06-42049071
eric.groenendijk@gmail.com

Deskundige is aan de Faculteit der Rechtsgeleerdheid van de Universiteit Leiden gediplomeerd voor de postacademische opleiding *'Specialisatieopleiding Gerechtelijk Deskundige'*. Deze opleiding is een initiatief van het gerechtshof 's-Gravenhage.
Het diploma is voor gerechtelijke instanties de garantie dat iemand over zowel de juiste vakkennis beschikt als over voldoende juridische kennis om gerechtelijke instanties op de juiste wijze te adviseren.

Geslaagden kunnen vervolgens, onder condities, opgenomen worden in het Landelijk Register Gerechtelijke Deskundigen. Deskundige is in dit register ingeschreven, evenals in de Deskundigen Index (DIX) van de rechtbank Haarlem. Deskundige is tevens lid van het European Expertise and Expert Institute (EEEI).

Deskundige is aan de Economische faculteit van de Erasmus Universiteit Rotterdam en aan de William E. Simon School Graduate School of Business Administration van de University of Rochester (USA) gediplomeerd voor een Executive-MBA. Deze Executive-MBA draait volledig om het berekenen van (economische) verwachtingen ten behoeve van besluitvorming, in de breedste zin des woord. Econometrie vormt hiervoor de basis. Deskundige is bij zijn afstuderen *"in recognition of high scolastic achievement"* (~ Cum Laude) geëerd met een permanent lidmaatschap van de Internationale Academic Honor Society *'Beta Gamma Sigma'*.

Deskundige is voordien afgestudeerd aan de Faculteit Landbouwwetenschappen van de Universiteit Wageningen (specialisaties Tuinbouwplantenteelt, Tropische Plantenteelt en Plantenfysiologie). Deskundige heeft onderzoek gedaan aan de Cornell University, Ithaca, New York.

Deskundige is ook docent Vedische wiskunde.

Deskundige heeft sinds 1992 deskundigenberichten gemaakt voor onder andere rechtbanken, de StAB, onteigeningscommissies en ondernemers.

Deskundige houdt zich - ongeacht de opdrachtgever - aan de *"Gedragscode gerechtelijke deskundigen in civielrechtelijke en bestuursrechtelijke zaken"* [1] als vastgesteld door de Centrale Raad van Beroep en de landelijke overleggen van sectorvoorzitters van de rechtbanken en de gerechtshoven.

Artikel 4.4 van de Gedragscode luidt: *"De deskundige maakt uitsluitend gebruik van voor de uitvoering van de opdracht geschikte methoden, apparatuur en materialen."* Deskundige heeft alle berekeningen dan ook uitgevoerd op een wetenschappelijk algemeen aanvaarde wijze.

Deskundige houdt zich voor de opbouw van zijn Deskundigenberichten aan het *"Model Deskundigenbericht"* van de Raad voor de Rechtspraak.

---

[1] zie https://www.rechtspraak.nl/Actualiteiten/Nieuws/Pages/Gedragscode-voor-deskundigen-Civiel-en-Bestuur.aspx

2 GEGEVENS PARTIJEN EN HUN BELANGENBEHARTIGERS

Partij A (opdrachtgever):

Gemeente Deventer
Belangenbehartiger: mr. Menno C. Arnoldus
Corr. Adres: Postbus 5000, 7400 GC Deventer
Telefoonnummer: 0570-693677
Emailadres: mc.arnoldus@deventer.nl

Partij B:

Rederij Eureka B.V.
Belangenbehartiger: mr. Mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
Corr. Adres: Postbus 132, 4330 AC Middelburg
Telefoonnummer: 0118-623719
Emailadres: jvk@justionadvocaten.nl

3 STUKKEN

Deskundige heeft het volledige procesdossier ontvangen.

Voor dit deskundigenbericht is gebruik gemaakt van de volgende stukken:

Bijlage 1. Gedragscode voor gerechtelijk deskundigen in civielrechtelijke en bestuursrechtelijke zaken, januari 2012, 6 pagina's;

Bijlage 2. Het gebruik van referentieperioden bij de schatting van bedrijfsschade. Driehuis, W. (2014). Maandblad voor Vermogensrecht, 24(10), pagina's 270-277;

Bijlage 3. Schaderapport Horatio Schade-Auditors B.V., 5 januari 2017, 12 pagina's;

Bijlage 4. Rapport inzake de jaarstukken 2010, 6 april 2011, 32 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;

Bijlage 5. Rapport inzake de jaarstukken 2011, 26 maart 2012, 32 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;

Bijlage 6. Rapport inzake de jaarstukken 2012, 13 maart 2013, 33 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;

Bijlage 7. Rapport inzake de jaarstukken 2013, 9 juli 2014, 28 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;

Bijlage 8. Rapport inzake de jaarstukken 2014, 18 juni 2015, 31 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;

Bijlage 9.Rapport inzake de jaarstukken 2015, 22 september 2016, 32 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;

Bijlage 10. Dagrapportages 2010 – 2015, Excelbestand, 5 tabbladen. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;

Bijlage 11. Verkoopovereenkomst Eureka V, 15 pagina's, 19 december 2014. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;

Bijlage 12.Grootboekmutaties Berekende Provisies Carpe Diem, 2010 – 2016, 21 pagina's. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;

Bijlage 13.Grootboekmutaties Havengelden/Algemeen, 2010 – 2014, 16 pagina's. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;

Bijlage 14. Emailbericht van de heer Teerlink van 31 maart 2017, 3 pagina's;

Bijlage 15. Internetpagina Rederij Eureka, 10 april 2017, 5 pagina's;

Bijlage 16.;Dagtochten programma vanuit Deventer, 10 april 2017, 1 pagina;

Bijlage 17. Verkeersonderzoek doorgaand verkeer Wilhelminaweg, maart 2016, 34 pagina's. Bron: gemeente Deventer;

Bijlage 18. Emailberichten van de havenmeester, de heer G. Groenveld, 13 maart en 6 april 2017, 2 pagina's.

Andere gebruikte bronnen worden in de tekst als voetnoot vermeld.

4 DE TE BEANTWOORDEN VRAGEN

De heer mr. Menno C. Arnoldus heeft namens de gemeente Deventer Deskundige de volgende vragen voorgelegd:

1. *Welke schade is aannemelijk door Rederij Eureka B.V. geleden als gevolg van het project Ruimte voor de Rivier?*
2. *Zijn er nog andere met de voorgaande vraag samenhangende punten waarvan partijen volgens u kennis dienen te nemen bij de verdere beoordeling?*

5 INRICHTING VAN HET ONDERZOEK

Bij brief van 13 januari 2017 heeft mevrouw mr. J. van Koeveringe-Dekker de gemeente Deventer een schaderapport van het Bureau Horatio doen toekomen. Dit rapport stelt, kort samengevat, dat Rederij Eureka met de volgende schadeposten is/wordt geconfronteerd:

I. Ten gevolge van het verlies van de zichtlocatie aan De Worp:
   a. Verlies commerciële waarde (= landelijk omzetverlies);
   b. Omzetverlies in Deventer door:
      i. verslechterde concurrentiepositie;
      ii. verminderde bereikbaarheid;
      iii. verslechterde parkeersituatie;
      iv. het ontbreken van een ponton voor het in- en ontschepen van passagiers.

II. Ten gevolge van de fysieke verplaatsing extra logistieke kosten door:
   e. extra vaaruren voor de kapitein en bemanning;
   f. extra vaaruren door schutten ten behoeve van mindervaliden;
   g. extra reistijd voor bezoeken aan schepen;
   h. extra toezicht.

Deskundige heeft elke schadepost geanalyseerd of deze aannemelijk is en heeft, zo ja, de schadeomvang ervan bepaald.

6 DE BEANTWOORDING VAN DE VRAGEN

6.1 Uitgangspunten

6.1.1 Rederij Eureka B.V.

Rederij Eureka is een besloten vennootschap. De vennootschap is opgericht in 1986.

Het hoofdkantoor bevindt zich aan de Waterstraat 26 7411 KW Deventer.

De bezoekersingang bevindt zich aan de Welle 12A te Deventer.

6.1.1.1 Boekjaar

Het boekjaar van Rederij Eureka loopt van 1 januari tot en met 31 december.

6.1.1.2 Branche

Rederij Eureka vermeldt op internet:

> *"Rederij Eureka is al meer dan 40 jaar toonaangevend in het organiseren van dagtochten op het water, niet alleen voor bedrijven en instellingen, maar ook voor particulieren. Groepen van 50 tot 1500 mensen kunnen op onze schepen een onvergetelijke dag beleven. Goede service, maatwerk en ouderwetse gastvrijheid staan bij ons centraal.*
>
> *In 1962 begon de heer Scheers als schipper van het voetveer over de IJssel bij Deventer. Toen in 1965 de brug over de IJssel werd aangelegd, startte hij met korte rondvaarten in de omgeving van Deventer. In de loop der jaren werden de vloot en de bijbehorende dienstverlening steeds verder uitgebreid. Inmiddels beschikt Rederij Eureka over vier moderne dagpassagiersschepen waarop jaarlijks meer dan 50.000 gasten worden verwelkomd."*

6.1.1.3 Vloot

Rederij Eureka vermeldt op internet:

"Onze vier moderne schepen voldoen aan de hoogste milieu- en veiligheidseisen en zijn uitgerust met geavanceerde communicatiemiddelen."

Bij deze tekst staan 4 schepen afgebeeld:

- RIVER DREAM
- EUREKA V
- CARPE DIEM
- EUREKA I

RIVER DREAM

Inzake de RIVER DREAM vermeldt Rederij Eureka op internet:

"RIVER DREAM
Het vlaggenschip van Rederij Eureka, de River Dream, is een modern videschip voor 150 tot 600 gasten. Dankzij de luxe uitstraling en het multifunctionele interieur is de River Dream uitermate geschikt voor zakelijke bijeenkomsten van hoge kwaliteit.
Voordelen River Dream
Comfortabele, luxe gala-uitstraling
Voorzien van alle communicatiefaciliteiten zoals beamer, videoscherm, geluidsinstallatie
Unieke mogelijkheid van een centraal punt alle 600 gasten toe te spreken
Volledige culinaire verzorging
Groot zonnedek
Aankomst- en vertreklocatie zelf te bepalen"

Figuur 1 geeft de gegevens weer als geregistreerd in de databank van de Vereniging 'De Binnenvaart'.

SCHIP DETAILGEGEVENS

Home » Databank: De Binnenvaartschepen » RIVER DREAM

RIVER DREAM

1ste bekende naam	River Dream
Scheepscategorie	Passagiersschepen
EU Nummer	2326019
Bouwjaar	2002
Bouwnummer	165
Bouwwerf	Lux Werft, Mondorf Duitsland
1ste Eigenaar	Rederij Eureka BV in Deventer
Nationaliteit	Nederland
Aantal passagiers	600

Foto: Ruud Mulder

Laatste naam	River Dream
Scheepstype	Passagiersschip
EU Nummer	2326019
Eigenaar	Rederij Eureka BV in Deventer

	Eerste bekend	Laatste bekend
Lengte	6800 cm	6800 cm
Breedte	1120 cm	1120 cm
Diepgang	130 cm	130 cm
Voortstuwing	Volvo Penta 2 x 510 pk	Volvo Penta 2 x 510 pk
Motortype	TAMD 165 C	TAMD 165 C

Figuur 1. Detailgegevens van River Dream.

EUREKA V

Inzake de EUREKA V vermeldt Rederij Eureka op internet:

> *EUREKA V*
> *Bouwjaar 1999*
> *Lengte 56,35 m, breedte 10,60 m, diepgang 1,40 m*

Figuur 2 geeft de gegevens weer als geregistreerd in de databank van de Vereniging 'De Binnenvaart'.

SCHIP DETAILGEGEVENS

Home » Databank: De Binnenvaartschepen » EUREKA V

EUREKA V

1ste bekende naam	Eureka V
Scheepscategorie	Passagiersschepen
EU Nummer	2324262
Bouwjaar	1999
Bouwwerf	Lux Werft, Mondorf Duitsland
1ste Eigenaar	Eureka BV in Deventer
Nationaliteit	Nederland
Aantal passagiers	600

Foto Willi Hendriks

Laatste naam	Stadt Vallendar
Scheepstype	Passagiersschip
ENI Nummer	02324262
Eigenaar	Personenschiffahrt Gilles GmbH in Vallendar

	Eerste bekend	Laatste bekend
Lengte	5630 cm	5630 cm
Breedte	1060 cm	1060 cm
Diepgang	140 cm	140 cm
Voortstuwing	Volvo 2 x 510 pk	Volvo 2 x 510 pk
Motortype	TAMD 162 C B	TAMD 162 C B

Vorige / volgende scheepsnamen			Vorige / volgende eigenaren	
1	1999	Eureka V	1	Eureka BV in Deventer
2	2015	Stadt Vallendar	2	Personenschiffahrt Gilles GmbH in Vallendar

Figuur 2. Detailgegevens van Eureka V.

De Eureka V is op 19 December 2014 verkocht aan de *Gesellschaft bürgerlichen Rechts Hans-Werner und Guido Gilles GbR.*

Uit de dagrapporten blijkt dat de Eureka V in 2015 inderdaad geen tochten heeft gemaakt voor Rederij Eureka.

CARPE DIEM

Inzake de CARPE DIEM vermeldt Rederij Eureka op internet:

> *CARPE DIEM*
> *Bouwjaar 2007*
> *Lengte 26 m, breedte 6,50 m, diepgang 1,10 m*
> *vanaf 10 t/m 50 personen*

Figuur 3 geeft de gegevens weer als geregistreerd in de databank van Binnenvaart.eu.

CARPE DIEM (02329539)

« terug naar de zoekresultaten

Scheepsgegevens

Scheepstype	Passagiersschip
ENI-nummer	02329539
Bouwjaar	2007
Bouwwerf	Lux Werft in Mondorf
Afmetingen	26.00 x 6.50 x 1.10
Voortstuwing	2 x 122 pk Volvo Penta
Kopschroef	60 pk Kalkman
Aantal passagiers	100

Mutaties

Mutatiedatum	2007
Naam	CARPE DIEM
Eigenaar	Deventer Thuishaven Rederij BV in Deventer

De Carpe Diem op de IJssel bij Zutphen.
21-09-2014 | Foto: Huib van Dongeren (www.focusopzutphen.nl)

Figuur 3. Detailgegevens van Carpe Diem.

De Carpe Diem is dus geen eigendom van Rederij Eureka, maar van Rederij Thuishaven B.V.. Rederij Thuishaven B.V. beschikt over een ligplaats aan De Worp.

Rederij Eureka verzorgt slechts de boekingen voor Rederij Thuishaven.

De omzetten van de Carpe Diem staan niet vermeld in de dagrapporten.

EUREKA I

Inzake de EUREKA I vermeldt Rederij Eureka op internet:

> *"EUREKA I*
> *Bouwjaar 1985, geheel gemoderniseerd in 2000*
> *Lengte 55 m, breedte 9,60 m, diepgang 1,40 m"*

Figuur 4 geeft de gegevens weer als geregistreerd in de databank van de Vereniging 'De Binnenvaart'.

SCHIP DETAILGEGEVENS

Home » Databank: De Binnenvaartschepen » EUREKA

EUREKA

1ste bekende naam	Eureka
Scheepscategorie	Passagiersschepen
EU Nummer	2317475
Bouwjaar	1985
Bouwwerf	De Kaap, Meppel Nederland
1ste Eigenaar	Rederij Eureka BV in Deventer
Nationaliteit	Nederland
Aantal passagiers	575

Foto: Willem Kerer

Laatste naam	Eureka
Scheepstype	Passagiersschip
ENI Nummer	02326314
Eigenaar	Rederij Eureka BV in Deventer

	Eerste bekend	Laatste bekend
Lengte	5500 cm	5500 cm
Breedte	960 cm	960 cm
Diepgang	130 cm	130 cm
Voortstuwing	Volvo 2 x 367 pk	Volvo 2 x 367 pk
Motortype	TAMD 122 A	TAMD 122 A
Kopschroef		220 pk - Gerlien

Figuur 4. Detailgegevens van Eureka I.

Tabel 1 vat de gegevens voor de maximale capaciteit per schip van Rederij Eureka samen.

Tabel 1. Schepen (met maximale capaciteit) behorende tot de vloot van Rederij Eureka in de periode 2010 – 2014 en in 2015.

Naam schip	**Maximaal aantal passagiers**	
	2010 - 2014	**2015**
River Dream	600	600
Eureka I	575	575
Eureka V	600	-

De totale capaciteit van Rederij Eureka B.V. bedroeg tot en met 2014 dus 1775 passagiers. Vanaf begin 2015 bedraagt de capaciteit 1175 passagiers. De totale capaciteit bedraagt in 2015 dus 33% minder dan in 2014.

.

6.1.1.4 Thuishaven

Tot begin 2013 heeft Rederij Eureka gebruik gemaakt van een ponton verbonden met de westelijke oever van de IJssel (De Worp geheten). Deze ligplaats is tot 2013 gebruikt voor zowel in/ontschepen als voor de bevoorrading. Aan De Worp is water en 220V aanwezig. Foto's op internet tonen aan dat de ponton bij hoog water niet bruikbaar is.

Vanaf 2013 heeft Rederij Eureka voor het in/ontschepen gebruik gemaakt van de kade aan de Welle en het Pothoofd. Er is (nog) geen ponton beschikbaar.

Voor de bevoorrading wordt gebruik gemaakt van een ponton gelegen vlak voor de sluis. Er is stromend water en krachtstroom (380V) aanwezig. Voor de bevoorrading is een speciale vrachtwagenparkeerplaats aangelegd. Er is ook gelegenheid tot parkeren voor medewerkers.

6.1.1.5 Vertrekplaatsen

Als vertrekplaatsen in Nederland vermeldt Rederij Eureka op internet:

Alkmaar: *Kanaalkade bij de fietsbrug*
Amsterdam: *steiger 14 achter het Centraal Station*
Arnhem: *De Praets*
Arnhem: *Rijnkade*
Deventer: *Aan de stadszijde bij het voetveer*
Dieren: *Monding van het Apeldoorns kanaal*
Doesburg: *IJsselkade bij de Hanzeweg (in de haven)*
Nijmegen: *Waalkade, tegenover het Casino*
Nijmegen (Spoorbrug): *Waalkade bij de Spoorbrug*
Wijhe: *Loswal*
Zutphen: *IJsselkade*

Rederij Eureka beschikt in 2017 in Nederland dus over 11 vertrekplaatsen in Nederland.

De twee aanlegplaatsen het dichtst in de buurt van Deventer zijn Zutphen (hemelsbreed 12 km ten zuiden) en Wijhe (hemelsbreed 16 km ten noorden). Uit de dagrapporten blijkt dat de vertrekplaats Wijhe pas in 2013 in gebruik is genomen.

6.1.1.6 Klanten

Rederij Eureka richt zich op twee soorten klanten:

- Particulieren
- Bedrijven en instellingen

Rederij Eureka vermeldt op internet:

"PARTICULIEREN

Huwelijksfeest, verjaardagsfeestje of familieuitje?

Een romantisch huwelijksfeest, een onvergetelijke verjaardag of een themafeest op onze partyboot? Wat u ook wilt, wij organiseren het voor u. Onze moderne schepen met gastvrije bemanning staan geheel tot uw beschikking.

Maar wij doen meer. Dankzij onze jarenlange ervaring kunnen wij u deskundig adviseren. Welke drankjes er wanneer worden geserveerd, hoe laat het buffet klaar moet staan, hoe groot het podium moet zijn maar ook welke geluidsinstallatie het

beste past bij uw partij. Wij zorgen ervoor dat uw feest vlekkeloos verloopt, in alle opzichten.

Wellicht wilt u wel eens een mooie en gezellige dagtocht maken over de rivieren. Ook hiervoor kunt u bij Rederij Eureka terecht."

en:

"BEDRIJVEN

Bedrijfsuitje, klantenseminar of personeelsfeest?
Een bedrijfspresentatie, een bedrijfsuitje, een klantenseminar, een managementbijeenkomst of een personeelsfeest. Als u op zoekt bent naar een originele locatie met een prettige sfeer, goed verzorgde, gastvriendelijke catering en professionele communicatiemiddelen, dan bent u bij Rederij Eureka aan het juiste adres.

Op basis van uw wensen maken wij een compleet voorstel. Wij verzorgen alles, van de ontvangst van de gasten tot aan het vertrek. Als u daar prijs op stelt, spreken we de prijs van tevoren met u af. All in. Zodat u precies weet waar u aan toe bent. En u als opdrachtgever ook zelf zorgeloos kunt genieten."

6.1.1.7 Activiteiten

Rederij Eureka heeft dagrapporten toegestuurd voor de jaren 2010 – 2015. De heer Teerlink heeft bevestigd dat de dagrapporten de complete informatie bevatten.

Uit de dagrapporten blijkt dat Rederij Eureka in de periode 2010 – 2015 de volgende activiteiten heeft onderscheiden:

- Dagtochten
- Reizen naar/in Duitsland
- Partytochten
- Productpresentaties
- Reizen voor 'de Zonnebloem'

Deze activiteiten zijn vanuit het oogpunt van marketing in te delen in:

- aanbod-gestuurde activiteiten (dagtochten)
- vraag-gestuurde activiteiten (charters)

Tabel 2 geeft voor alle havens tezamen het aantal charters en dagtochten, voor de jaren 2010 tot en met 2015.

Tabel 2. Totaal aantal charters en dagtochten per jaar,voor de periode 2010 – 2015.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Charters	338	294	281	237	171	148
Dagtochten	39	51	54	43	46	37
Totaal	377	345	335	280	217	185

Tabel 3 geeft het totaal aantal charters en dagtochten vanuit Deventer, voor de jaren 2010 tot en met 2015.

Tabel 3. Totaal aantal charters en dagtochten per jaar vanuit Deventer voor de periode 2010 – 2015.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	34	26	31	12	12	10
Dagtochten	5	4	5	4	3	2

6.1.1.8 Omzet

Uit de jaarstukken van 2010 tot en met 2015 blijken de omzetten uit gewone bedrijfsuitoefening als weergegeven in Tabel 4.

Tabel 4. Totale omzet van Rederij Eureka als weergegeven in de jaarstukken.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet	3444087	3274994	3274543	2956077	2648069	2340610

De dagrapporten van 2010 tot en met 2015 vermelden de opbrengst per tocht en per activiteit. Tabel 5 geeft de totale omzetten van de aanbod-gestuurde activiteiten (dagtochten) en de vraag-gestuurde activiteiten (charters), voor de jaren 2010 – 2015.

Tabel 5. Totale omzet van charters en dagtochten van Rederij Eureka als weergegeven in de dagrapporten.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	3226419	2984609	2881799	2706685	2433824	2084688
Dagtochten	147889	225427	157107	156852	201306	153856
Totaal	3374308	3210036	3038906	2863537	2635130	2238544

De totale omzet van de dagrapporten sluit niet geheel aan bij de omzetten uit gewone bedrijfsuitoefening als vermeld in de jaarstukken. Het schaderapport van het Bureau Horatio vermeldt hierover: *"De heer Teerlink heeft toegelicht dat de geconstateerde (beperkte) verschillen met name worden veroorzaakt door de omzet derden/diversen, die niet wordt geregistreerd in de dagrapporten."* De totale omzet uit de dagrapporten is systematisch kleiner dan de omzet vermeld in de jaarstukken.

De dagrapporten van 2010 tot en met 2015 vermelden de totale omzet per haven. Tabel 6 geeft de omzetten uit de dagrapporten weer voor Deventer.

Tabel 6. Omzet voor charters + dagtochten vanuit Deventer, voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Deventer	258699	267315	271345	146542	102763	91363

De dagrapporten van 2010 tot en met 2015 vermelden ook welke schepen zijn gebruikt voor het genereren van de omzet. Tabel 7 geeft weer welke schepen zijn gebruikt in de periode 2010 – 2015.

Tabel 7. Aantal tochten dat elk schip heeft gemaakt in de periode 2010 – 2015.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Eureka I	139	128	109	114	56	96
Eureka V	124	117	125	95	84	
River Dream	114	100	101	71	77	89

Uit bovenstaande blijkt dat de Eureka V in het jaar 2015 geen enkele tocht heeft gemaakt.

6.1.1.9 Kosten

Uit de winst- en verliesrekeningen vermeld in de jaarstukken blijken onder andere kosten als weergegeven in Tabel 8.

Tabel 8. Kosten als vermeldt in de jaarstukken, voor de periode 2010 – 2015.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkoopwaarde omzet	708074	669653	709240	621171	575523	474532
Bruto lonen	945887	1000574	599114	687375	519589	494269
Sociale lasten	149843	140694	147488	138930	106783	85605
Pensioenlasten			4089	10.554	8681	12.505
Vaartuigkosten	589665	93644	675184	434764	433717	362994
Uitzendkrachten	355177	423433	401105	413745	365856	278810
Totaal	**2327998**	**2536220**	**2306539**	**2010149**	**1708715**	**2748646**

6.1.2 Concurrenten

Er zijn naast Rederij Eureka nog enkele ander rederijen die boottochten aanbieden vanuit Deventer. Slechts één rederij biedt evenwel tochten aan die vergelijkbaar zijn met die van Rederij Eureka: Rederij Celjo.

Rederij Celjo heeft als thuishaven Deventer. Ligplaats is aan de Welle.

Rederij Celjo beschikt over twee schepen: het partyschepen Organza en Nirvana.

De internetpagina van Celjo vermeldt inzake de Organza:

> ***"Partyschip Organza***
>
> *Ons Partyschip Organza kenmerkt zich door een intieme sfeer en een maximum aan comfort. De Organza is ideaal wanneer u met een kleiner gezelschap (van 30 tot 90 personen) een cruise wilt maken over de Nederlandse rivieren of meren. De Organza*

heeft twee salons: een Panorama-salon op het bovendek en de geriefelijke Hanze-salon op het benedendek, inclusief een luxe bar en een dansvloer. Het maakt de Organza bij uitstek geschikt voor (familie-)feesten, jubilea of een reünie.

U stapt met uw gezelschap aan boord in één van de vele mogelijke ligplaatsen. Wij zorgen ervoor dat het u aan boord aan niets ontbreekt. Een bijzondere lunch, een diner-dansant, een sportief uitstapje in een van de sfeervolle steden langs de vaarroute, wij maken van iedere vaardag een feestdag, uw feestdag."

Figuur 5 geeft de gegevens weer als geregistreerd in de databank van de Vereniging 'De Binnenvaart'.

SCHIP DETAILGEGEVENS

Home » Databank: De Binnenvaartschepen » ORGANZA

ORGANZA

1ste bekende naam	Fortuna
Scheepscategorie	Vrachtschepen
Registratienummer	496 St Goar
Bouwjaar	1954
Bouwwerf	Chr. Ruthof, Mainz-Kastel Duitsland
1ste Eigenaar	A. Latsch in Diez
Nationaliteit	Duitsland

Foto: Henry Platje

Laatste naam	Organza
Scheepstype	Passagiersschip
ENI Nummer	02316706
Eigenaar	Celjo Rederij in Deventer

	Eerste bekend	Laatste bekend
Tonnage	190 ton	190 ton
Lengte	3384 cm	3384 cm
Breedte	518 cm	518 cm
Diepgang	190 cm	190 cm
Voortstuwing	MWM 160 pk	Cummins 225 pk

Figuur 5. Detailgegevens van Organza.

De internetpagina van Celjo vermeldt inzake de Nirvana:

"Partyschip Nirvana

De Nirvana is ons luxueuze partyschip waarop wij groepen van 60 tot 250 personen gastvrij kunnen onthalen. Het moderne rivierschip is van alle gemakken voorzien en voor iedereen toegankelijk dankzij onder andere airconditioning, een invalidetoilet en een baby-kleedruimte.

Partyschip Nirvana wordt behalve voor besloten (familie-)feesten ook vaak ingezet voor zakelijke bijeenkomsten. Met een sfeervolle salon en een riant zonnedek is de

Nirvana een stijlvolle varende locatie voor iedere gelegenheid. ***Vanaf het voorjaar 2016 beschikt ons schip de Nirvana over een invalidelift."***

Figuur 6 geeft de gegevens weer als geregistreerd in de databank van de Vereniging 'De Binnenvaart'.

SCHIP DETAILGEGEVENS

Home » Databank: De Binnenvaartschepen » NIRVANA

NIRVANA

1ste bekende naam	Kraggenburg
Scheepscategorie	Vrachtschepen
EU Nummer	2005295
Bouwjaar	1958
Bouwwerf	van Langerbrugge, Gent België
1ste Eigenaar	J. Vredenburg in Rotterdam
Nationaliteit	Nederland

Foto: Willi Hendriks

Laatste naam	Nirvana
Scheepstype	Passagiersschip
ENI Nummer	02005295
Eigenaar	Rederij Celjo in Deventer

	Eerste bekend	Laatste bekend
Tonnage	449 ton	
Lengte	4838 cm	4856 cm
Breedte	642 cm	710 cm
Diepgang	226 cm	131 cm
Voortstuwing	Bolnes 300 pk	GM 400 pk
Motortype		8 V 92 TA

Figuur 6. Detailgegevens van Nirvana.

Tabel 9 vat voor Rederij Celjo de gegevens voor de maximale capaciteit per schip samen, met daaronder ter vergelijking de schepen van Rederij Eureka.

Tabel 9. Schepen (met maximale capaciteit) in eigendom van Rederij Celjo, met ter vergelijking de schepen van Rederij Eureka.

Naam schip	Maximaal aantal passagiers	Rederij
Organza	90	Celjo
Nirvana	250	Celjo
River Dream	600	Eureka
Eureka I	575	Eureka
Eureka V	600	Eureka

De vloot van rederij Celjo bestaat dus uit schepen met een aanzienlijk kleinere capaciteit dan die van Rederij Eureka: 1 keer 90 passagiers + 1 keer 250 passagiers tegen 3 keer minstens 575 passagiers. Verder organiseert Rederij Celjo géén tochten naar Duitsland. Rederij Celjo

en Rederij Eureka opereren dus grotendeels in verschillende marktsegmenten. De concurrentie is dus zeer beperkt.

Er zijn in de periode 2010 – 2015 geen concurrenten bij gekomen of verdwenen.

6.1.3 Methodiek

Bij het begroten van schades moeten altijd keuzes worden gemaakt. Het gaat erom dat die keuzes redelijk en aanvaardbaar zijn. De belangrijkste keuzes zijn:

- Wel of niet-causale methode
- Wel of niet meest aannemelijke norm
- Wijze van correctie voor inflatie
- Keuze van referentie- en schadeperiode

6.1.3.1 Causale methode

Deskundige hanteert, voor zover mogelijk, een causale methode voor het begroten van de schadeomvang. Voor de motivatie hiervoor, verwijst Deskundige naar het bijgesloten artikel van prof.dr. W. Driehuis, emeritus hoogleraar van het *Amsterdam Center for Law & Economics*.

De omzet wordt bepaald door externe en interne factoren.

Op grond van de onder 6.1.1 en 6.1.2.genoemde uitgangspunten hebben de volgende de externe factoren de omzet kunnen beïnvloeden:

- de zichtlocatie
- de vraag naar dagtochten en overige tochten
- de concurrenten in de nabije omgeving

De interne factoren die de omzet hebben kunnen beïnvloeden zijn de beslissingen van de heer Teerlink, met name de verkoop van de Eureka V.

6.1.3.2 Meest aannemelijke norm

Het vaststellen van een norm aan de hand van gegevens uit het verleden gaat altijd gepaard met een zekere mate van onzekerheid. Deze onzekerheid moet tot het minimum worden beperkt.

Voor het vaststellen van een norm aan de hand van gegevens uit het verleden zijn diverse forecastmethodes beschikbaar.

De forecastmethode die in het verleden het best zou hebben voorspeld, is statistisch gezien de methode die ook de nabije toekomst het best zal voorspellen.

Om te bepalen welke forecastmethode het verleden het best zou hebben voorspeld, kan gebruik worden gemaakt van de Mean Absolute Error (MAE) en de Mean Squared Error (MSE). De wijze van berekenen van de MAE en de MSE is wiskundig vastgelegd[2].

De forecastmethode met de kleinste MAE en MSE heeft de grootste kans de norm juist vast te stellen.

Indien een norm berekend moet worden, berekent Deskundige eerst de MAE en MSE van diverse forecastmethoden. Deskundige gebruikt vervolgens de forecastmethode met de kleinste MAE en MSE. Deze werkwijze resulteert in een norm die het aannemelijkst is.

6.1.3.3 Inflatiecorrectie

Om juiste analyses te kunnen maken, moet er worden gerekend met reële bedragen. Nominale gegevens (= gegevens zoals vermeld in de jaarstukken, dagrapporten, etc.) moeten daarom worden gecorrigeerd voor de inflatie.

Deskundige corrigeert voor inflatie aan de hand van de Consumentenprijs Index (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Omwille van de nauwkeurigheid wordt gewerkt met de CPI gebaseerd op het recentst samengesteld pakket (in casu 2015 = 100).

De correctie heeft plaats door voorafgaand aan enige analyse de werkelijke financiële gegevens te standaardiseren naar het jaar waarin de index 100 bedraagt. De bewerking is: delen door de van toepassing zijnde index, gevolg door vermenigvuldiging met 100.

Aan het einde van de analyse worden de resultaten terug-gecorrigeerd naar peildatum. De bewerking is: delen door 100, gevolg door vermenigvuldiging met de van toepassing zijnde index.

Tabel 10 geeft de CBS-index voor de jaren 2010 t/m 2015 (2015 = 100)

Tabel 10. Consumentenprijs Index (CPI), 2015 = 100. Bron: CBS.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
CPI	91,59	93,73	96,04	98,44	99,4	100

6.1.3.4 Schadeperiode

Rederij Eureka heeft sinds begin 2013 geen gebruik meer gemaakt van de ligplaats aan De Worp.

Deskundige gaat daarom uit van een schadeperiode die start per 1 januari 2013. Elk schadejaar valt dus samen met het boekjaar (1 januari – 31 december).

De schade is blijvend.

[2] De MAE wordt berekend door het verschil tussen de forecast en de werkelijke waarde te berekenen, hiervan de absolute waarde te nemen, alle gevonden waarden bij elkaar op te tellen en deze som te delen door het aantal forecasts. De MSE wordt berekend door het verschil tussen de forecast en de werkelijke waarde te berekenen, dit verschil te kwadrateren, deze kwadraten bij elkaar op te tellen en deze som te delen door het aantal forecasts.

6.2 Analyse en berekeningen

6.2.1 Zichtlocatie

Een zichtlocatie is *"een goed bereikbare plaats waar het gunstig voor bedrijven en winkels is om zich te vestigen. Voorbeeld: `Een zichtlocatie is vaak gelegen in de buurt van een belangrijke doorgangsweg.'"* [3]

Een doorgangsweg is een weg die wordt gebruikt door doorgaand verkeerd. Dit is verkeer dat door een bepaald gebied gaat, maar niet zijn herkomst of bestemming in dat gebied heeft.

Voor het beoordelen of sprake is van een zichtlocatie moeten eerst dus worden vastgesteld of sprake is van een doorgangsweg.

Figuur 7 geeft de feitelijke situatie weer. De gele cirkel is de ligplaats De Worp. De rode cirkel is de ligplaats van Rederij Celjo.

De Worp is zichtbaar vanuit twee wegen: de Welle (blauwe lijn) en de N344 (de rode lijn).

Figuur 7. Bovenaanzicht omgeving van De Worp. Bron satellietfoto: Google Earth.

De Welle is onderdeel van een lokale rondweg rond Deventer. De weg leidt niet tot een bestemming buiten Deventer. De Welle is dus geen doorgangsweg. Er is dus ook geen sprake van een zichtlocatie t.o.v. de Welle.

[3] Bron: https://nl.wiktionary.org/wiki/zichtlocatie

De vraag of bij de N344 sprake is van een doorgaande weg kan worden beantwoord aan de hand van het *'Verkeersonderzoek doorgaand verkeer Wilhelminaweg'* van 28 maart 2016. Daaruit blijkt dat per etmaal gemiddeld 20.009 motorvoertuigen over de Wilhelminabrug rijden. Hiervan hebben 4718 motorvoertuigen zowel een herkomst als een bestemming buiten Deventer. Voor deze 4718 voertuigen is dus sprake van een doorgaande weg en derhalve van een zichtlocatie.

De N344 loopt van Twello dwars door Deventer via Bathmen naar onder andere Holten. De ANWB routeplanner adviseert echter voor de reis van Twello naar Bathmen of Holten om via de A1 te rijden. Dat is in tijd aanzienlijk korter. Verkeer dat afkomstig is van verder gelegen plaatsen of verder gelegen bestemmingen heeft zal dus niet via de N344 rijden, maar via de A1 rijden.

Ter hoogte van Deventer bedraagt de verkeersintensiteit van de A1 ruim 80.000 motorvoertuigen per etmaal[4]. Er is vanuit de A1 geen zicht op De Worp: de kleinste afstand hemelsbreed bedraagt 2,3 kilometer en De Worp wordt aan het zicht onttrokken door de verhoogde N344.

Er is dus geen sprake van een zichtlocatie voor (inter)nationaal verkeer.

Deskundige is van mening dat, omdat er geen sprake is van een zichtlocatie voor (inter)nationaal verkeer, het niet meer mogen gebruiken van De Worp niet leidt tot omzetverlies op landelijk niveau. Er is dan ook geen sprake van verlies van commerciële waarde.

6.2.2 Gederfde inkomsten

De omzet van Rederij Eureka wordt beïnvloed door:

- externe factoren (o.a. zichtlocatie, de vraag naar charters en dagtochten, de concurrenten in de nabije omgeving)
- interne factoren (= beslissingen van de heer Teerlink, waaronder de verkoop van de Eureka V).

Er is geen aanleiding te denken dat in de periode 2010 – 2015 de vraag naar charters of dagtochten in Deventer afwijkend is van de vraag in andere havens van waaruit Rederij Eureka afvaart (nader te noemen: overige havens).

Er is geen aanleiding om te denken dat in de periode 2010 – 2015 de concurrentie-verhouding wezenlijk is gewijzigd. Ook in Deventer is het aantal concurrenten, voor zover daar al sprake van is, in de periode 2010 – 2015 gelijk gebleven.

Hiervoor is uiteengezet dat in de periode 2010 – 2015 er slechts sprake is van een zichtlocatie voor verkeer uit de omgeving van Deventer.

De enige verstorende factor is de reductie van de vloot door verkoop van de Eureka V. De omzet van 2015 is daarom ongeschikt als referentie. Voor de overige jaren (2010 – 2014) bestaat de vloot uit drie gelijkwaardige schepen.

---

[4] Bron: https://www.wegenwiki.nl/A1_(Nederland)#Verkeersintensiteiten

Met uitzondering van 2015 weerspiegelt de omzet van de overige havens over de periode 2010 – 2015 dus de landelijke vraag naar charters c.q. dagtochten en de beslissingen van de heer Teerlink.

Deskundige gebruikt daarom de gegevens van 2010 – 2014 als referentie om de normomzet voor Deventer vast te stellen voor de jaren 2013, 2014 en 2015. Deskundige maakt daarbij gebruik van de verhouding tussen de omzet van Deventer en die van de overige havens.

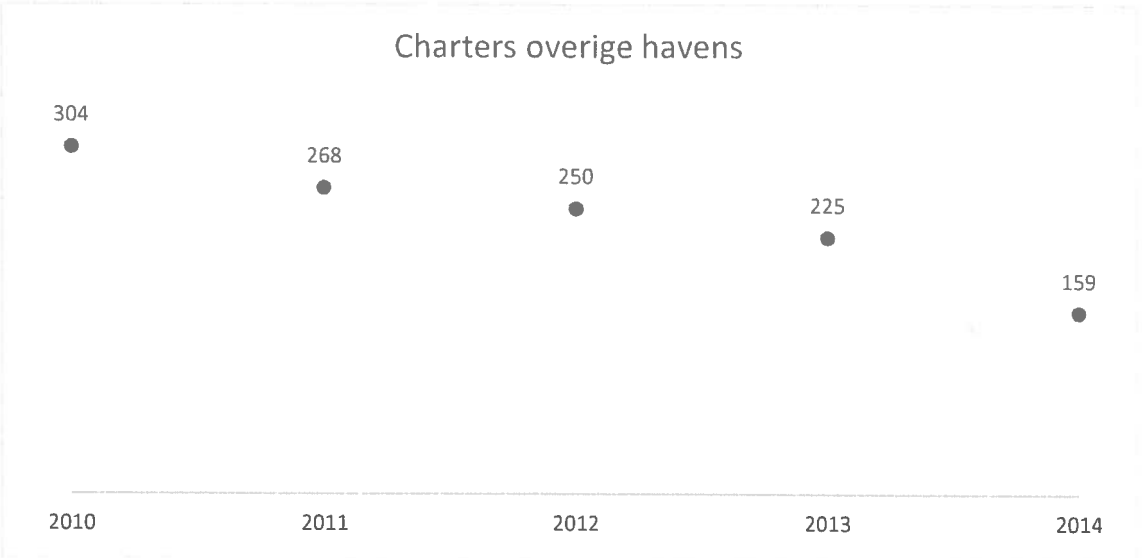
6.2.2.1 Norm aantal charters vanuit Deventer

Uit Tabel 2 en Tabel 3 valt te berekenen hoeveel charters in de periode 2010 – 2014 vanuit de overige havens zijn gerealiseerd. Tabel 11 geeft dit weer.

Tabel 11. Aantal charters vanuit overige havens (= zonder Deventer), voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Overige havens	304	268	250	225	159

Figuur 8 geeft de gegevens van Tabel 11 grafisch weer.



Figuur 8. Aantal charters vanuit overige havens (= zonder Deventer) voor de jaren 2010 – 2014.

Uit Figuur 8 blijkt dat het aantal charters vanuit de overige havens sinds 2010 gestaag daalt. Of dit het gevolg is van een geringere vraag en/of het gevolg van beslissingen van de heer Teerlink, is niet te achterhalen, maar in deze ook niet relevant.

Omdat voor 2015 geen representatieve gegevens beschikbaar zijn, heeft Deskundige aan de hand van de representatieve gegevens van 2010 – 2014 een forecast gemaakt van het aantal charters vanuit de overige havens voor 2015.

De forecastmethode die het aantal charters in het verleden het best zou hebben voorspeld, is statistisch gezien de methode die ook de nabije toekomst het best zal voorspellen.

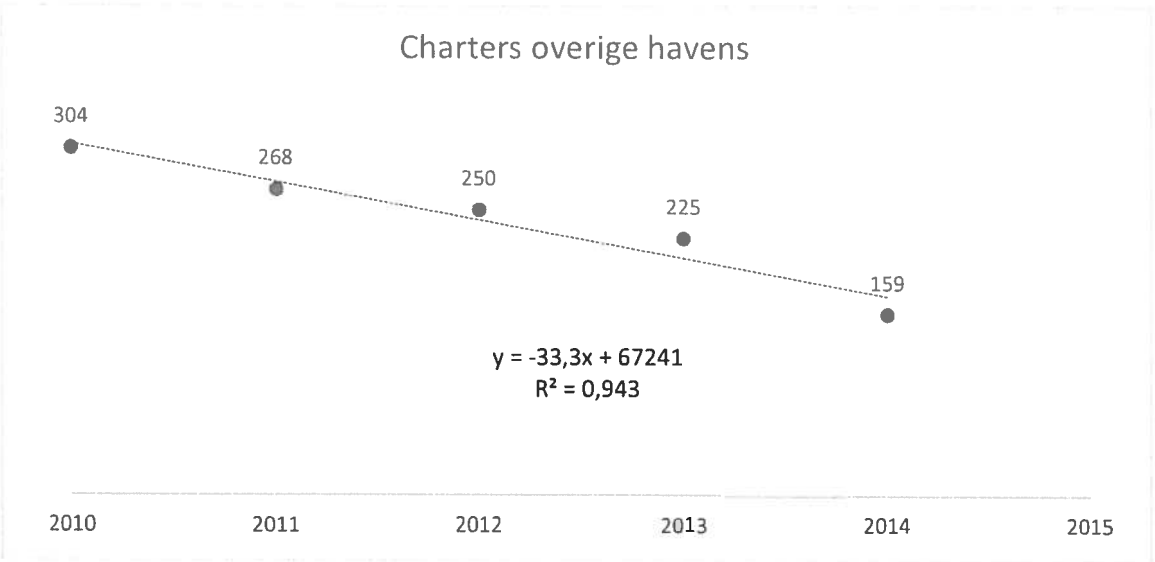
Om te bepalen welke forecastmethode het verleden het best zou hebben voorspeld, heeft Deskundige op de gebruikelijke wijze de MAE en de MSE berekend van diverse forecastmethodes. De forecastmethode met de kleinste MAE en MSE heeft de grootste kans de norm juist te berekenen. Tabel 12 toont het resultaat van de berekening van de MAE en MSE.

Tabel 12. MAE en MSE van diverse forecastmethoden bij gebruik van het aantal charters vanuit overige havens, voor de jaren 2010 – 2014.

Forecastmethode	MAE	MSE
Naïeve forecast	36	1650
Rekenkundig gemiddelde	40	2252
Voortschrijdend gemiddelde	18	413
Meetkundig gemiddelde	19	444
Mediaan	40	2521
Lineaire regressie	5	64

Lineaire regressie resulteert in de geringste fout (MAE = 5, MSE = 64). Deskundige heeft de norm voor het aantal charters uit overige havens voor 2015 daarom vastgesteld met behulp van lineaire regressie. De hieruit resulterende norm is het meest aannemelijk.

Figuur 9 geeft de analyse weer voor lineaire regressie, met de vergelijking voor de regressielijn.



Figuur 9. Lineaire regressielijn door het aantal charters vanuit overige havens (= zonder Deventer) voor de jaren 2010 – 2014.

Op grond van de vergelijking bedraagt de norm voor het aantal charters vanuit de overige havens voor 2015 141,5 charters.

Het aantal charters vanuit overige havens bedraagt in de periode 2010 – 2012 in totaal 822 charters. Vanuit Deventer bedraagt het aantal charters in diezelfde periode 91. Het aantal charters vanuit Deventer bedraagt dus 11,1% van het aantal charters vanuit de overige havens. Aan de hand hiervan kan de norm voor het aantal charters vanuit Deventer worden berekend. Tabel 13 geeft het resultaat van deze berekening weer voor de jaren 2013 - 2015.

Tabel 13. Berekende norm voor het aantal charters vanuit Deventer voor de jaren 2013 – 2015, op basis van 3 schepen.

	2013	2014	2015
Vanuit overige havens	225	159	141,5
Norm vanuit Deventer	24,9	17,6	15,7

De norm voor 2015 is evenwel de norm voor een vloot van drie schepen. Omdat in 2015 de vloot slechts twee schepen telt, moet de norm met 1/3 worden verminderd. Tabel 14 geeft de definitieve norm voor het aantal charters.

Tabel 14. Berekende norm voor het aantal charters vanuit Deventer voor de jaren 2013 – 2015, op basis van de werkelijke omvang van de vloot.

	2013	2014	2015
Norm vanuit Deventer	24,9	17,6	11,4

Uit Tabel 15 blijkt dat in de periode 2010 -2012 de totale omzet uit charters (na correctie voor inflatie, 2015 = 100) en het totaal aantal charters

Tabel 15. Totale omzet (in euro, na correctie voor inflatie, 2015 = 100) voor de charters vanuit alle havens, voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Charters	338	294	281	237	171	148
Omzet totaal	3522676	3184262	3000623	2749578	2448515	2084688

Het aantal charters uit alle havens bedraagt in de periode 2010 – 2012 in totaal 913 charters. De totale omzet aan charters uit alle havens bedraagt in die periode (na correctie voor inflatie) € 9.707.561. De gemiddelde opbrengst per charter bedraagt in de periode 2010 – 2012 dus € 10.632 per tocht. Met dit gegeven is de norm voor charters vanuit Deventer in geld uit te drukken. Tabel 16 geeft het resultaat weer.

Tabel 16. Normomzet (in euro) voor Deventer voor 2013 – 2015.

	2013	2014	2015
Norm vanuit Deventer	265549	187655	166765

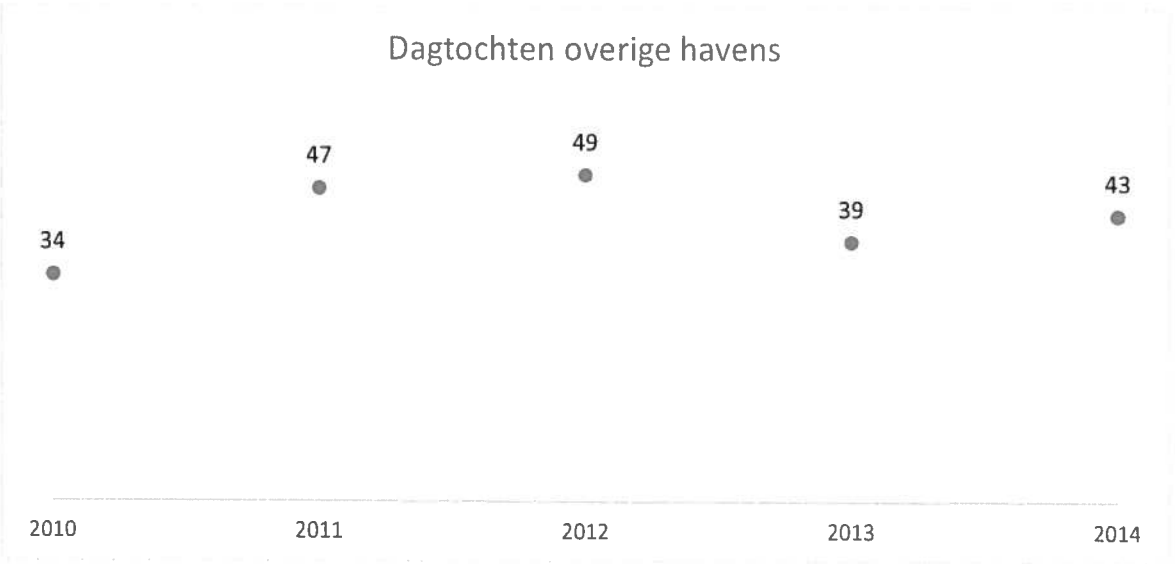
6.2.2.2 Norm aantal dagtochten vanuit Deventer

Uit Tabel 2 en Tabel 3 valt te berekenen hoeveel dagtochten in de periode 2010 – 2014 vanuit de overige havens zijn gerealiseerd. Tabel 17 geeft dit weer.

Tabel 17. Aantal dagtochten vanuit overige havens (= zonder Deventer), voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	2011	2012	2013	2014
Overige havens	34	47	49	39	43

Figuur 10 geeft de gegevens van Tabel 17 grafisch weer.



Figuur 10. Aantal dagtochten vanuit overige havens (= zonder Deventer) voor de jaren 2010 – 2014.

Omdat voor 2015 geen representatieve gegevens beschikbaar zijn, heeft Deskundige aan de hand van de gegevens van 2010 – 2014 een forecast gemaakt van het aantal dagtochten vanuit de overige havens voor 2015.

De forecastmethode die het aantal dagtochten in het verleden het best zou hebben voorspeld, is statistisch gezien de methode die ook de nabije toekomst het best zal voorspellen.

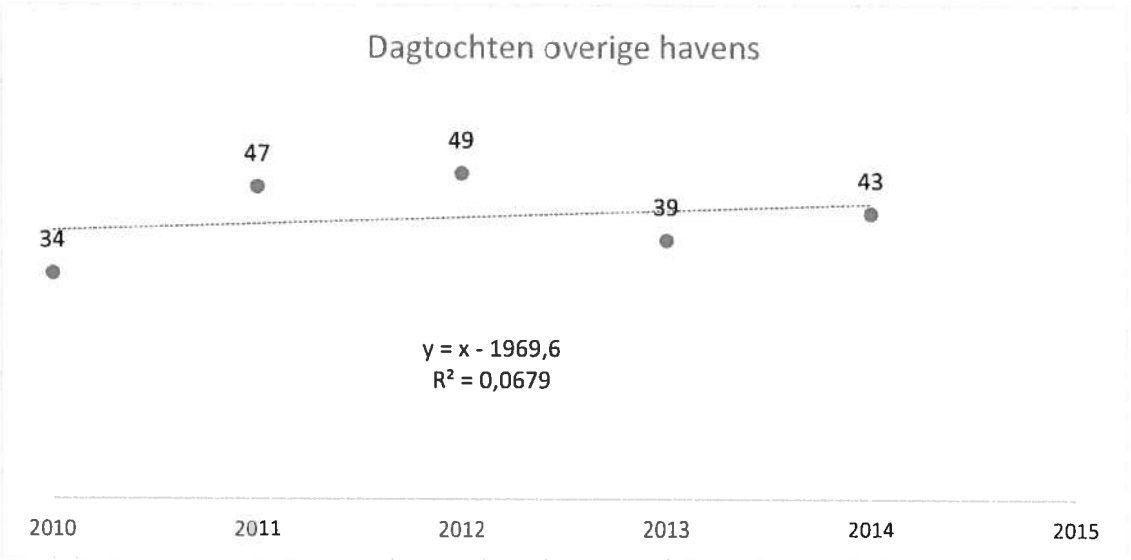
Om te bepalen welke forecastmethode het verleden het best zou hebben voorspeld, heeft Deskundige op de gebruikelijke wijze de MAE en de MSE berekend van diverse forecastmethodes. Tabel 18 toont het resultaat van deze berekening.

Tabel 18. MAE en MSE van diverse forecastmethoden bij gebruik van het aantal dagtochten vanuit overige havens, voor de jaren 2010 – 2014.

Berekeningsmethode	MAE	MSE
Naïeve forecast	7	72
Rekenkundig gemiddelde	4	21
Voortschrijdend gemiddelde	4	18
Meetkundig gemiddelde	7	73
Mediaan	3	16
Lineaire regressie	2	10

Lineaire regressie resulteert in de geringste fout (MAE = 2, MSE = 10). Deskundige heeft de norm voor 2015 voor het aantal dagtochten daarom vastgesteld met behulp van lineaire regressie. De hieruit resulterende norm is het meest aannemelijk.

Figuur 11 geeft de analyse weer voor lineaire regressie.



Figuur 11. Lineaire regressielijn door het aantal dagtochten vanuit overige havens (= zonder Deventer) voor de jaren 2010 – 2014.

Voor 2015 bedraagt de norm voor het aantal dagtochten vanuit de overige havens op grond hiervan 45,4 (2015 – 1969,6).

Het aantal dagtochten vanuit overige havens bedraagt in de periode 2010 – 2012 in totaal 130 dagtochten. Vanuit Deventer bedraagt het aantal dagtochten in diezelfde periode 14. Het aantal dagtochten vanuit Deventer bedraagt dus 10,8% van het aantal dagtochten vanuit de overige havens. Aan de hand hiervan kan de norm voor het aantal dagtochten vanuit Deventer worden berekend. Tabel 19 geeft het resultaat van deze berekening weer.

Tabel 19. Berekende norm voor het aantal dagtochten vanuit Deventer voor de jaren 2013 – 2015, op basis van 3 schepen.

	2013	2014	2015
Vanuit overige havens	39	43	45,4
Norm vanuit Deventer	4,2	4,6	4,9

De norm voor 2015 is evenwel gebaseerd op het aantal dagtochten dat is uitgevoerd met een vloot bestaande uit drie schepen. Omdat in 2015 de vloot slechts twee schepen telt, moet de norm met 1/3 worden verminderd. Tabel 20 geeft de definitieve norm voor het aantal dagtochten.

Tabel 20. Berekende norm voor het aantal dagtochten vanuit Deventer voor de jaren 2013 – 2015, op basis van de werkelijke omvang van de vloot.

	2013	2014	2015
Norm vanuit Deventer	4,2	4,6	3,3

Uit Tabel 2 blijkt het aantal dagtochten en uit Tabel 5 de omzet uit dagtochten (vóór correctie voor inflatie, 2015 = 100) voor alle havens tezamen. Tabel 21 geeft deze gegevens weer na correctie voor inflatie.

Tabel 21. Totale omzet (in euro, na correctie voor inflatie, 2015 = 100) voor de dagtochten vanuit alle havens, voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	**2011**	**2012**
Aantal dagtochten	39	51	54
Omzet dagtochten	161468	240507	163585

Het aantal dagtochten vanuit alle havens bedraagt in de periode 2010 – 2012 in totaal 144 dagtochten. De omzet aan dagtochten uit alle havens bedraagt in die periode (na correctie voor inflatie) in totaal € 565.560. De gemiddelde opbrengst per dagtochten bedraagt dus € 3928. Daarmee is de norm voor dagtochten vanuit Deventer in geld uit te drukken. Tabel 22 geeft het resultaat weer.

Tabel 22. Normomzet voor dagtochten vanuit Deventer voor 2013, 2014 en 2015.

Dagtochten	2013	2014	2015
Norm vanuit Deventer	16496	18187	12802

6.2.2.3 Normomzet Deventer totaal

De totale normomzet voor Deventer volgt uit 6.2.2.1 en 6.2.2.2. Tabel 23 geeft het resultaat weer.

Tabel 23. Totale normomzet voor Deventer (charters + dagtochten) voor 2013, 2014 en 2015.

	2013	2014	2015
Norm charters	265549	187655	166765
Norm dagtochten	16496	18187	12802
Norm totaal	**282045**	**205842**	**179566**

6.2.2.4 Gederfde omzet

Tabel 24 geeft de normomzet, de werkelijke omzet (na correctie voor de inflatie, 2015 = 100) en de gederfde omzet voor 2013 – 2015.

Tabel 24. Gederfde omzet voor Deventer voor 2013, 2014 en 2015.

	2013	2014	2015
Norm totaal	282045	205842	179566
Werkelijke omzet	148865	103383	91363
Gederfde omzet	**133180**	**102459**	**88203**

6.2.3 Bespaarde kosten

Elke charter en elke dagtocht vereist gebruik van een schip. De besturing van het schip vereist minimaal een kapitein en een stuurman. Voor de verzorging van de passagiers moeten goederen worden ingekocht en is bedienend personeel nodig

Tabel 25 geeft deze kosten weer als vermeld in Tabel 8.

Tabel 25. Omzet en omzetgerelateerde kosten (inkoop omzet, vaartuigkosten, bruto lonen, sociale lasten, pensioenlasten uitzendkrachten) voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Omzet	3444087	3274994	3274543	2956077	2648069	2340610
Inkoop omzet	708074	669653	709240	621171	575523	474532
Vaartuigkosten	589665	593644	675184	434764	433717	362994
Bruto lonen	945887	1000574	599114	687375	519589	494269
Sociale lasten	149843	140694	147488	138930	106783	85605
Pensioenlasten	[5]		4089	10.554	8681	12.505
Uitzendkrachten	355177	423433	401105	413745	365856	278810

[5] In 2010 en 2011 zijn de pensioenlasten in de jaarstukken samengevoegd met de sociale lasten.

Tabel 26 geeft de kosten van Tabel 25 weer na correctie voor inflatie (2015 = 100).

Tabel 26. Omzet en omzetgerelateerde kosten (inkoop omzet, vaartuigkosten, bruto lonen, sociale lasten, pensioenlasten uitzendkrachten) na correctie voor de inflatie (2015 = 100), voor de jaren 2010 – 2015.

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Omzet	3760331	3494072	3409562	3002923	2664053	2340610
Inkoop omzet	773091	714449	738484	631015	578997	474532
Vaartuigkosten	643809	633355	703024	441654	436335	362994
Bruto lonen	1032740	1067507	623817	698268	522725	494269
Sociale lasten	163602	150106	153569	141132	107428	85605
Pensioenlasten	0	0	4258	10721	8733	12505
Uitzendkrachten	387790	451758	417644	420302	368064	278810
Loonkosten tot.	1584133	1669371	1199288	1270423	1006951	871189

Tabel 27 geeft de gemiddelde kosten over de periode 2010 -2014 weer[6] als percentage van de omzet.

Tabel 27. Gemiddelde omzetgerelateerde kosten als percentage van de omzet over de periode 2010 -2014[7].

	Inkoop omzet	Vaartuigkosten	Loonkosten totaal
Percentage	21,0	17,5	41,2

In totaal is er bedragen de kosten voor inkoop, vaartuigkosten en lonen dus 78,9% van de omzet. Aan de hand hiervan kunnen de bespaarde kosten worden berekend voor de jaren 2013 – 2015. Hieruit resulteert de gederfde netto winst. Tabel 28 geeft het resultaat van deze berekening weer.

Tabel 28. Gederfde omzet, bespaarde kosten, en gederfde winst voor Deventer voor de jaren 2013 – 2015.

	2013	2014	2015
Gederfde omzet	133180	102459	88203
Bespaaarde kosten (79,8%)	106278	81762	70386
Gederfde winst	26902	20697	17817

Er is sprake van een permanente situatie. De schade loopt na 2015 dus nog door. Deze toekomstige schades moeten dus contant worden gemaakt.

[6] 2015 is niet representatief
[7] 2015 is niet representatief

Rederij Eureka is geen eigenaar maar huurder van de ligplaats. Toekomstige schadebedragen worden daarom, in navolging van het onteigeningsrecht, contant gemaakt met factor 7. Omdat de vloot tot 2015 bestaat uit drie schepen en daarna uit twee schepen, wordt de totale schade opgebouwd uit de schade in 2013 + de schade in 2014 plus factor 5 keer de schade in 2015. De schade bedraagt daarmee ultimo 2015 (2015 = 100) **€ 136.141**. Deze schade is allesomvattend: het is onmogelijk enig deel ervan betrouwbaar toe te wijzen aan een verslechterde concurrentiepositie als gevolg van het verlies van de zichtlocatie aan De Worp en/of verminderde bereikbaarheid en/of verslechterde parkeersituatie en/of het ontbreken van een ponton voor het in- en ontschepen van passagiers.

6.2.4 Extra logistieke kosten

6.2.4.1 Extra af- en ontmeren

In de nieuwe situatie is Rederij Eureka genoodzaakt de schepen te verplaatsen tussen de plaats waar in- en ontscheept wordt en de plaats waar bevoorraad wordt. Er moet dus per tocht 2 keer extra worden afgemeerd en ontmeerd. De afstand is maximaal 1 kilometer (de Welle – Parkeerhaven). Deskundige schat dat hiervoor gemiddeld 45 minuten per enkel reis nodig is, oftewel 1,5 uur per tocht. De norm voor Deventer is 11,4 charters per jaar en 3,3 dagtochten per jaar, afgerond 15 tochten per jaar. Per jaar is dus nodig 15 keer anderhalf uur, zijnde 22,5 uur per jaar.

Volgens opgave van Rederij Eureka kost de kapitein € 45 per uur en de stuurman € 15 per uur, samen € 60 per uur.

Uit de jaarstukken van 2015 blijkt dat € 125.507 is uitgegeven aan brandstof voor de schepen. Uit de dagrapporten blijkt dat hiermee 2275 uur is gevaren. Dit komt overeen met € 55 per uur.

De kosten voor het extra af- en ontmeren bedragen daarmee op jaarbasis 22,5 uur à € 115 per uur, oftewel afgerond € 2.600 op jaarbasis.

Volgens opgave van Rederij Eureka moet twee keer per jaar worden geschut. Volgens de havenmeester kost schutten gemiddeld 20 minuten. Uitgaande van 30 minuten per keer schutten, resulteert dit in 2 extra uren per jaar, oftewel € 300 op jaarbasis.

De extra kosten voor af- en ontmeren bedragen op jaarbasis dus € 2.900.

Dit is een permanente situatie. Deskundige past daarom factor 7 toe. De contante waarde van het extra af- en ontmeren bedraagt dus **€ 20.300**.

6.2.4.2 Extra kosten toezicht

Rederij Eureka stelt dat bij de ligplaats aan De Worp de technisch adviseur vanuit zijn woonhuis zicht had op de schepen en aldus toezicht hield.

Zicht hebben op is "*de mogelijkheid om iets te zien*".

Toezicht houden is *"door systematische controle ervoor waken dat iets gebeurt en dat het gebeurt volgens bepaalde normen"*. [8]

---

[8] Bron: http://www.encyclo.nl/lokaal/10273

Het *zicht* hebben op iets is niet voldoende om te kunnen spreken van *toezicht*. Daarnaast moet sprake zijn van een *systematiek* en *uitvoering volgens bepaalde normen*. Het *zicht hebben op iets* kan niet gelijk worden gesteld aan *systematiek* of *uitvoering volgens bepaalde normen*. Deskundige is dan ook van mening dat er geen sprake is van 'toezicht' door de technisch adviseur.

Deskundige acht een vergoeding hier dan ook niet op zijn plaats.

6.2.4.3 Extra reistijd hoofdkantoor – ligplaats

De aanlegplaats De Worp is vanuit het hoofdkantoor van Rederij Eureka met de auto en te voet te bereiken.

Per auto bedraagt de reistijd 6 minuten enkele reis[9].

Te voet is het noodzakelijk gebruik te maken van het voetveer. Het voetveer bevindt zich dat op 2 minuten looptijd van het hoofdkantoor is gelegen. Dit voetveer vaart om de 7,5 minuten[10], waardoor het statistisch ongeveer 6,75 minuten vergt voor een enkele reis te voet. Het retourtarief voor het voetveer bedraagt € 1,50 per persoon.

Vanaf 2013 is de in/ontschepingsplaats aan de Welle of het Pothoofd. Zowel de Welle als het Pothoofd is te voet, per fiets en per auto te bereiken. Het Pothoofd is het verst verwijderd. De reistijd tot het Pothoofd bedraagt met de auto 3 minuten, met de fiets 2 minuten en te voet 7 minuten.

De bevoorradingsplaats is vanaf 2013 eveneens met de auto, de fiets en te voet te bereiken. De reistijd bedraagt zowel met de auto als met de fiets 4 minuten, te voet 12 minuten.

Er is dus geen (noemenswaardige) sprake van extra reistijd van het hoofdkantoor naar de ligplaats. Er is eerder sprake van enige besparing op kosten.

Deskundige acht een vergoeding hier dan ook niet op zijn plaats.

6.2.5 Samenvatting

Tabel 29. Overzicht van de berekende schadeposten.

Gederfde inkomsten		€ 136.141
Extra kosten	Af- en ontmeren + schutten	€ 20.300
	Toezicht	€ 0
	Reistijd hoofdkantoor – ligplaats	€ 0
TOTAAL		**€ 156.441**

[9] Alle reistijden zijn berekend met behulp van Google Maps.
[10] Bron: http://wiki.ovinnederland.nl/wiki/Veerdienst_Deventer,_Grote_Kerkhof_-_De_Worp

6.3 Beantwoording van de vragen

6.3.1. Antwoord op vraag 1

Vraag:

Welke schade is aannemelijk door Rederij Eureka B.V. geleden als gevolg van het project Ruimte voor de Rivier?

Antwoord:

Aannemelijk is dat Rederij Eureka B.V. als gevolg van het project Ruimte voor de Rivier een totale schade lijdt van € 156.441.

6.3.2. Antwoord op vraag 2

Vraag:

Zijn er nog andere met de voorgaande vraag samenhangende punten waarvan partijen volgens u kennis dient te nemen bij de verdere beoordeling?

Antwoord:

Er zijn volgens Deskundige geen andere punten waarvan partijen kennis dienen te nemen bij de verdere beoordeling.

7 INZAGE EN BLOKKERINGSRECHT

Het inzage- en blokkeringsrecht is op dit onderzoek niet van toepassing.

8 HOOR EN WEDERHOOR

Gelet op de door deskundige te volgen gedragscode voor gerechtelijk deskundigen, alsmede gegeven het gezamenlijke standpunt van de door het Hof in Den Haag opgeleide gerechtelijk deskundigen, past deskundige hoor en wederhoor toe. Het is echter voor de partijen geen verplichting hieraan gehoor te geven.

Deskundige heeft op 18 april 2017 het concept deskundigenbericht inclusief de bijlagen aan partijen gezonden en daarbij vermeld dat zij gelegenheid hebben tot het maken van opmerkingen en het doen van verzoeken binnen vier weken na dagtekening.

9 EINDNOTA

Er is bij dit Deskundigenbericht geen eindnota bijgesloten.

10 ONDERTEKENING

Oegstgeest, 18 april 2017

E.J.M. Groenendijk

11 OVERZICHT VAN TABELLEN

12 OVERZICHT VAN FIGUREN

13 OVERZICHT VAN BIJLAGEN

Bijlage 1. Gedragscode voor gerechtelijk deskundigen in civielrechtelijke en bestuursrechtelijke zaken, januari 2012, 6 pagina's;
Bijlage 2. Het gebruik van referentieperioden bij de schatting van bedrijfsschade. Driehuis, W. (2014). Maandblad voor Vermogensrecht, 24(10), pagina's 270-277;
Bijlage 3. Schaderapport Horatio Schade-Auditors B.V., 5 januari 2017, 12 pagina's;
Bijlage 4. Rapport inzake de jaarstukken 2010, 6 april 2011, 32 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;
Bijlage 5. Rapport inzake de jaarstukken 2011, 26 maart 2012, 32 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;
Bijlage 6. Rapport inzake de jaarstukken 2012, 13 maart 2013, 33 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;
Bijlage 7. Rapport inzake de jaarstukken 2013, 9 juli 2014, 28 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;
Bijlage 8. Rapport inzake de jaarstukken 2014, 18 juni 2015, 31 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;
Bijlage 9.Rapport inzake de jaarstukken 2015, 22 september 2016, 32 pagina's. Bron: Schuiteman Accountants & Adviseurs B.V.;
Bijlage 10. Dagrapportages 2010 – 2015, Excelbestand, 5 tabbladen. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;
Bijlage 11. Verkoopovereenkomst Eureka V, 15 pagina's, 19 december 2014. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;
Bijlage 12.Grootboekmutaties Berekende Provisies Carpe Diem, 2010 – 2016, 21 pagina's. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;
Bijlage 13.Grootboekmutaties Havengelden/Algemeen, 2010 – 2014, 16 pagina's. Bron: Rederij Eureka, de heer Teerlink;
Bijlage 14. Emailbericht van de heer Teerlink van 31 maart 2017, 3 pagina's;
Bijlage 15. Internetpagina Rederij Eureka, 10 april 2017, 5 pagina's;
Bijlage 16.;Dagtochten programma vanuit Deventer, 10 april 2017, 1 pagina;
Bijlage 17. Verkeersonderzoek doorgaand verkeer Wilhelminaweg, maart 2016, 34 pagina's. Bron: gemeente Deventer;
Bijlage 18. Emailberichten van de havenmeester, de heer G. Groenveld, 13 maart en 6 april 2017, 2 pagina's.

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 6

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

STROOMBAAN 6-8
1181 VX AMSTELVEEN

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 15 mei 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft ons verzocht een reactie te formuleren op het door dhr. E.J.M. Groenendijk opgestelde concept-rapport d.d. 18 april 2017. Hierbij treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

i/o

Drs. E. van der Schans

KVK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

Uitkomsten rapportage

In onze rapportage d.d. 5 januari 2017 hebben wij de door Eureka geleden en nog te lijden schade als volgt begroot:

Tabel 1

Horatio	
Omzetdaling charters op jaarbasis	123.331
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis	3.168
Besparing directe kosten charters	-61.666
Besparing directe kosten dagtochten	-317
Besparing loonkosten	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

De heer E.J.M. Groenendijk komt in zijn concept-rapportage van 18 april 2017 tot de volgende schadeopstelling:

Tabel 2

Partijdeskundige	2013	2014	2015	Totaal
Gederfde omzet	133.180	102.459	88.203	
Variabele kosten / omzet	79,8%	79,8%	79,8%	
Bespaarde kosten	106.278	81.762	70.386	
Gederfde winst per jaar	**26.902**	**20.697**	**17.817**	
Factor	1	1	5	
Totaal inkomensderving	**26.902**	**20.697**	**89.085**	**136.684**
Extra logistieke kosten				20.300
Totaal schade				**156.984**

Algemeen

In het kader van hoor en wederhoor wordt u in de gelegenheid gesteld te reageren op dit concept-rapport. Daarmee wordt de suggestie gewekt dat het zou gaan om een onafhankelijk deskundigenonderzoek dat heeft plaatsgevonden. U bent echter niet betrokken geweest bij de benoeming van de deskundige en ook niet bij de formulering van de opdracht aan deze deskundige. Er heeft geen hoorzitting of descente in het bijzijn van beide partijen plaatsgevonden. De deskundige kan hierdoor uitsluitend worden gezien als partijdeskundige. Het is doordoor ook niet noodzakelijk dat u, bijvoorbeeld in het kader van het behoud van rechten, reageert op een concept-rapport van de partijdeskundige van de wederpartij. Het is ook niet gebruikelijk. U heeft de gemeente Deventer ook niet verzocht te reageren op ons concept-rapport.

Onze visie op de door u geleden en nog te lijden schade is reeds verwoord in onze rapportage van 5 januari 2017. Weliswaar heeft de partijdeskundige niet exact dezelfde stukken en bronnen gebruikt bij de begroting maar het rapport van partijdeskundige geeft geen aanleiding om onze standpunten en/of berekeningen te herzien. Onze onderstaande bevindingen ten aanzien van het concept-rapport van de partijdeskundige dient u daarom te zien als een verklaring van de verschillen in de uitkomsten. Het betekent evenwel niet dat wij de systematiek en uitgangspunten die door de

partijdeskundige worden gehanteerd bij de schadebegroting – niet, wel of deels aangepast na uw kritiek op het concept – omarmen of aanvaardbaar achten.

Cijfers Deventer

De cijfers met betrekking tot Deventer die de partijdeskundige in tabel 3 en 6 hanteert zijn niet de juiste. Voor de juiste cijfers verwijzen wij naar onze eerdere rapportage (tabel 2 en 3). De partijdeskundige lijkt echter wel hetzelfde bronbestand te hebben gebruikt.

Hoe de partijdeskundige tot deze afwijkende cijfers is gekomen is ons niet duidelijk. Wellicht zijn er andere bronnen gehanteerd of is er een andere interpretatie van het cijfermateriaal gemaakt. Een toelichting ontbreekt echter.

De inkomstenderving

Verlies commerciële waarde

Partijdeskundige is van mening dat het verlies van de Worp niet leidt tot omzetverlies op landelijk niveau omdat er geen sprake zou zijn van een zichtlocatie. Deze conclusie baseert de deskundige op verkeersgegevens die er op zouden duiden dat zowel de N344 als De Welle niet zouden kunnen worden gekwalificeerd als doorgaande wegen. Daarmee lijkt de stelling te worden betrokken dat deze wegen hoofdzakelijk zou worden bereden door lokaal verkeer, waardoor er geen sprake kan zijn van een landelijke betekenis voor de onderneming.

Ook indien het juist zou zijn dat er hoofdzakelijk sprake is van lokaal verkeer betekent dit nog niet dat dit per definitie geen financiële gevolgen zou kunnen hebben voor de landelijk omzet. De locatie was prominent zichtbaar in Deventer. Niet alleen vanaf de weg, maar ook vanaf het water. Daarnaast zijn er nog fietsers, wandelaars, bussen, etc., waarbij de passagiers overal vandaan komen. Mensen die Deventer bezoeken lopen vrijwel altijd naar de IJssel en/of maken gebruik van de voetveer. Het ponton met de schepen van Eureka (soms met 3 tegelijk) lagen dan pontificaal in beeld voor het IJsselhotel. Ook op televisie rond het journaal (prime time) waren voorheen regelmatig promo's te zien met de skyline van Deventer waarop de schepen van Eureka zichtbaar waren. Ook voor sfeerbeelden rond weerberichten, reclamespotjes etc. zijn vaak dergelijke beelden gebruikt. Nu is daar alleen de boot van concurrent Celjo zichtbaar. Het is evident dat deze zeer goede zichtlokatie een positieve invloed heeft gehad op de landelijke aanvragen.

De commerciële kracht van een dergelijke locatie zit dan ook iets complexer in elkaar dan een eenvoudige weggebruikers analyse doet vermoeden. In de tweede plaats is het niet alleen aannemelijk dat er hierdoor omzetverlies zal ontstaan, er is ook feitelijk sprake van een afgenomen omzet op landelijk niveau. De vraag is alleen in hoeverre dit toerekenbaar zou kunnen zijn aan het wegvallen van de locatie. Deze toerekening op 0% zetten op basis van een verkeersonderzoek aan de N344 is dan ook veel te kort door de bocht. De partijdeskundige heeft bovendien niet met u gesproken om uw visie hierin te horen.

De bepaling van de normomzet aan de hand van het aantal vaarten vanuit overige havens

De normomzet in Deventer is mede bepaald aan de hand van de ontwikkeling van het aantal vaarten (zowel voor charters als voor dagtochten) van Eureka vanuit andere havens in de jaren 2013-2015.

1. De daling van het aantal vaarten vanuit andere havens is toewijsbaar aan andere oorzaken en kan zeker niet 1 op 1 geprojecteerd worden op de normatieve ontwikkeling vanuit Deventer. Andere oorzaken worden in het rapport niet genoemd waardoor het er op lijkt dat de partijdeskundige dit niet heeft onderzocht. De partijdeskundige heeft ook niet met u gesproken om uw visie hierin te horen. Er wordt slechts volstaan met de opmerking dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat het aantal vaarten in Deventer in 2013-2015 anders zou zijn verlopen (de schadeoorzaak weggedacht) dan het totaal van de vaarten in alle ander havens. De aanleiding is er echter zeker wel, in meerdere opzichten. Het verloop van de vaarten in Duitsland is niet vergelijkbaar met Nederland. Daarnaast is de Zonnebloem weggevallen. Ook in andere locaties liggen andere oorzaken aan het omzetverloop ten grondslag.
2. De daling van het aantal vaarten vanuit andere havens is mede veroorzaakt door dezelfde schade-oorzaak (zie verlies commerciële waarde). Het niet-erkennen van de schadelijke effecten op landelijk niveau leidt daardoor ook tot een gevolg-fout in berekening van de normatieve omzet in Deventer.

Invloed verkoop Eureka V

De meest ingrijpende fout zit in de toegekende invloed van de verkoop van het schip Eureka V. De norm wordt gemakshalve en zonder enige onderbouwing of toelichting met 33% verminderd. De redenering van de partijdeskundige is kennelijk dat als de capaciteit met 33% afneemt, de omzet ook met 33% zal dalen. Deze redenering is (bijna vanzelfsprekend) te kort door de bocht en ook onjuist. Allereerst gaat de partijdeskundige hiermee voorbij aan het begrip bezettingsgraad. Het is uiteraard zo dat met 3 schepen in totaal meer passagiers vervoerd kunnen worden dan met 2. Het is echter niet zo dat de omzet die Eureka in de jaren 2010-2013 behaalde op 3 schepen niet ook met 2 schepen zou kunnen worden behaald. Dat is evenwel mogelijk bij een hogere bezettingsgraad. Dergelijke beslissingen kunnen dus ook vanuit efficiency overwegingen zijn genomen. De verkoop geschiedde in dit geval op last van de bank, waardoor de verkoop heeft in dit geval zelfs een causaal verband heeft met de schade-oorzaak.

Er zijn slechts vijf vuurwerkvaarten (waarbij de gehele vloot gelijktijdig werd ingezet) geannuleerd. Dit betroffen echter allen vaarten in Duitsland. In Nederland is verder geen enkele partij geannuleerd door Eureka in verband met een capaciteitsafname. Het effect van de verkoop is slechts dat de bezettingsgraad hoger werd op de twee overgebleven schepen. De aanname omtrent de verminderde norm is dan ook onjuist.

Kostenbesparingen

De partijdeskundige veronderstelt dat 100% van de loonkosten van het personeel in vaste dienst meteen en 1 op 1 zullen afnemen bij een lager aantal vaarten. Het is bijna overbodig om te stellen dat deze bewering bedrijfseconomische onjuist is. De onderbouwing hiervan ontbreekt bovendien geheel. In onze rapportage hebben wij uitvoerig een goed onderbouwde inschatting van de besparingen op de bedrijfskosten opgenomen. Eureka zelf rekent in interne berekeningen altijd met een verhouding variabele kosten / omzet van circa 50%. Dat is ook waar wij in onze berekeningen min of meer op uitkwamen. De partijdeskundige stelt dit percentage in zijn berekeningen ten oprechte op 79,8%.

Extra logistieke kosten

De partijdeskundige hanteert een bedrag van EUR 115 als vaarkosten per uur, zijnde de brandstofkosten per vaaruur in 2015. Daarmee wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat met betrekking tot de schepen uitsluitend de brandstofkosten zouden toenemen bij

meer vaaruren. Die benadering is te kort door de bocht. Op de lange termijn gaat het uiteraard ook om zaken als onderhoud, afschrijvingen, reparaties, en allerlei overige kosten die direct samenhangen met de inzet van extra personeel (niet zijnde loonkosten). In de jaarrekeningen worden deze kosten onder andere verantwoord onder de vaarkosten. Gemiddeld bedroegen deze kosten in 2014-2015 EUR 167 per vaaruur. Wij verwijzen hiervoor naar onze eerdere rapportage. Daarmee zijn nog niet eens de variabele overige kosten in aanmerking genomen die zijn verantwoord onder andere kostenposten. Wij zijn in onze berekeningen uitgegaan van EUR 165 per uur als vaarprijs per uur. De afschrijvingen zijn daarbij nog niet eens in aanmerking genomen. De daadwerkelijke integrale kostprijs ligt nog veel hoger. Inconsequent is dat bij de inkomstenderving wel wordt verondersteld dat deze vaartuigkosten 1 op 1 afnemen bij een lager aantal vaarten, maar bij extra vaaruren kennelijk niet worden geacht toe te nemen. Er wordt op dit punt met twee maten gemeten.

Op de kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen wordt in het geheel (ten onrechte) niet ingegaan door de partijdeskundige. Het is daardoor niet duidelijk of de partijdeskundige van mening is dat deze vaaruren er niet zijn of dat hiermee geen extra kosten samenhangen.

De extra kosten van toezicht worden door de partijdeskundige op nihil gesteld. Niet omdat deze extra kosten er niet zouden zijn, maar omdat "zicht" volgens de partijdeskundige niet gelijk is aan "toezicht", waarbij de partijdeskundige verwijst naar een digitale encyclopedie. De logica van deze redenering is niet duidelijk. Feit is dat deze kosten wel worden gemaakt. De omvang hiervan is in alle redelijkheid onderbouwd en ingeschat. Wij verwijzen hiervoor naar onze eerdere rapportage.

De extra kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers worden door de partijdeskundige op nihil gesteld omdat de reistijd volgens Google maps verwaarloosbaar zou zijn. Er wordt echter gerekend met netto reistijd zonder wachttijd, instaptijd, etc. Ook deze benadering is te kort door de bocht. De partijdeskundige heeft hiertoe ook geen door-to-door check gedaan. De inschatting van 100 uur op jaarbasis is alleszins redelijk. Wij verwijzen hiervoor naar onze eerdere rapportage.

De vergoedingsvraag

De vergoedingsvraag (NMR) is door de partijdeskundige buiten beschouwing gelaten.

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 7

gemeente Deventer

ONTVANGEN 26 JUL 2017

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693677/ 06-51696006
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Justion Advocaten
t.a.v. mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
Postbus 132
4330 AC Middelburg

ORB/ 2017-001169 kenmerk	JvKD/rj/161276 uw referentie	20 juli 2017 datum
M.C. Arnoldus contactpersoon	schadeclaim Eureka onderwerp	

Geachte mevrouw Van Koeveringe-Dekker,

Bij brief van 13 januari 2017 heeft u namens uw cliënt, de besloten vennootschap Rederij Eureka B.V., de gemeente Deventer aansprakelijk gesteld voor de schade die uw cliënt stelt te hebben geleden ten gevolge van de vaststelling van het bestemmingsplan "Ruimte voor de rivier". Dit bestemmingsplan is bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 december 2012 onherroepelijk geworden. In uw brief heeft u aangegeven dat uw cliënt een (eventuele) verjaring van haar recht op schadevergoeding stuit. De schade, die uw cliënt stelt te hebben geleden als gevolg van de door de vaststelling van dit bestemmingsplan gewijzigde situatie bedroeg volgens het door u meegezonden onderzoeksrapport een bedrag van € 826.581,-.

Naar aanleiding van deze brief is ons college met u en uw cliënt in overleg getreden, nadat ook van onze kant een schaderapport is opgemaakt. In dat overleg hebben wij u kenbaar gemaakt dat de schade wat ons betreft € 156.441,- ten finale bedraagt. Voor zover u dit zou kunnen beschouwen als een (eventueel) aanbod in het kader van minnelijk overleg en ter voorkoming van procedures, trekt ons college dit aanbod met deze brief dan ook in. Op dit aanbod kan derhalve geen beroep meer worden gedaan.

Wat nu resteert is de formele afwikkeling van uw brief van 13 januari 2017.

Het is ons nog niet duidelijk op welke grondslag u de schade claimt, omdat u dat in uw brief niet uitdrukkelijk als zodanig kenbaar maakt, leiden wij uit uw verwijzing naar de destijds gevolgde bestemmingsplanprocedure af dat u de claim van uw cliënt kwalificeert als planschade. U stelt immers dat de schade is ontstaan als gevolg van het "niet bestemmen van de locatie aan de Worp". Indien u namens uw cliënt daadwerkelijk een verzoek tot vergoeding van de planschade wenst in te dienen, dan kunt u dat doen via de gemeentelijke website (https://www.deventer.nl/loketten/digitaal-loket/planschade-vergoeding.) Uw verzoek zal dan worden afgehandeld conform de Procedure verordening voor tegemoetkoming in planschade 2008.

Wij vertrouwen er op u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,

de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen ir. A.P. Heidema

I.a.a. M.C. Arnoldus, H. Bottenberg, D. Lobeek

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 8

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN

Gemeente Deventer
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Deventer
Grote Kerkhof 1
7411 KT DEVENTER

Datum: 15 augustus 2017
Ons kenmerk: JvKD/jvb/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Deventer
Uw kenmerk: –

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geacht College,

In het kader van de schadeafwikkeling voor Rederij Eureka hebben wij kennis genomen van uw schrijven van 20 juli jl. In verband met de vakantieperiode ben ik eerst nu in de gelegenheid om hier inhoudelijk op te reageren.

Dezerzijds is hier met grote verwondering kennis van genomen.

Ik breng in herinnering dat de insteek van uw gemeente is om in deze de minnelijke weg te bewandelen, maar dat er behoefte was aan een contra-expertise. Onzerzijds is daarop in constructieve zin gereageerd in de mail van 17 februari 2017, waarop weer gereageerd is door de heer Arnoldus. U kunt dit teruglezen in het in afschrift bijgevoegde mailverkeer (**bijlage 1 bij deze brief**).

De contra-expertise leidde tot een afwijkende benadering van de hoogte van de schade en daarna is bij u op het stadskantoor gesproken over de afwijkende analyses van de deskundige van Rederij Eureka, de heer Enno van der Schans van het bureau Horatio en van uw deskundige, de heer Erik Groenendijk. Beiden zijn erkend deskundig op dit gebied.

In onze ogen zou, gelet op de discussie, een voor de hand liggende route zijn dat een derde deskundige een advies zou geven over de hoogte van de schade. Die deskundige zou dan door de beide partijen benoemd kunnen worden.

JUSTION
ADVOCATEN

In dat kader is ook besproken dat dit een logische route is omdat, als we er onverhoopt niet met elkaar uit zouden komen en een procedure noodzakelijk zou zijn, de rechter ook behoefte zou hebben aan een berekening die is opgemaakt door een deskundige.

De heer Arnoldus heeft dit, voor zover mij bekend, ook in die zin aan u voorgesteld.

Het voorstel is ook in lijn met de toezegging die namens uw Raad is gedaan ten overstaan van de Afdeling bestuursrechtspraak, waarin uw Raad heeft toegezegd om de schade die voor de rederij zou ontstaan en die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te komen, zal vergoeden. Ik verwijs u naar mijn brief van 13 januari jl.

In uw brief schrijft u dat in de brief van 13 januari 2017 niet duidelijk zou zijn wat de grondslag is van de schadeclaim en u stelt dat u vermoedt dat het een planschadeclaim is en u stelt verder dat, als mijn cliënte daadwerkelijk een beroep zou willen doen op planschade, dit dient te geschieden via het loket "planschadevergoeding".

Welnu, in de brief van 13 januari 2017 is duidelijk aangegeven wat de grondslag is; dat is namelijk nadeelcompensatie, dit woord komt twee maal in de bewuste brief voor. Wat betref Rederij Eureka gaat het hier dus om nadeelcompensatie en, als het zou gaan om het niet nakomen van de gedane toezeggingen, om schade als gevolg van onrechtmatig handelen door de Raad. In onze ogen is de figuur van nadeelcompensatie hier de meest logische figuur omdat het immers gaat om de aantastingen in de bedrijfsvoering en de inkomstenderving als gevolg van het verplichte verkassen van de aan- en afmeerplaats van de rederij en het ponton in de IJssel.

Ik wijs u op de schadeberekening van Horatio en wijs u ook op het feit dat het beroep van Rederij Eureka gegrond is verklaard. Het gaat dus feitelijk om een mankerend besluit, waar de rechtsgevolgen in stand zijn gelaten onder de expliciete vermelding van een aantal toezeggingen van de Raad die de Afdeling bij zijn oordeel in aanmerking heeft genomen, waaronder die dat de schade die voor Rederij Eureka ontstaat en die redelijkerwijs niet voor haar rekening dient te komen, vergoed wordt. Die toezegging is dus niet te duiden als een toezegging om de planschade te vergoeden. Het gaat hier wel degelijk om schade als gevolg van een de facto onjuist bevonden besluit, maar waar de rechtgevolgen in stand gelaten mochten blijven, gelet op nadere onderbouwing en de toezeggingen die de Raad heeft gedaan teneinde in het kader van de belangenafweging een aantal angels weg te nemen, waarmee het besluit in stand zou blijven. Als die toezeggingen dan niet meer gestand zouden worden gedaan, wordt het handelen van de gemeente wel onrechtmatig.

U verwijst nu ineens naar het loket planschade. Naar het oordeel van cliënte is dat niet alleen geen juist etiket in het kader van het hiervoor gestelde, het is ook geen redelijke reactie gelet op het feit dat wij al feitelijk meer dan half jaar met elkaar in gesprek zijn. Het is dan ongepast om na een half jaar ineens te doen voorkomen dat u de behandeling van de claim nu ineens afkapt omdat de grondslag niet duidelijk zou zijn en de aanmelding dan eerst alsnog via het loket gedaan zou moeten worden.

Als gezegd is de grondslag wel duidelijk en als gezegd gaat het hier om nadeelcompensatie/onrechtmatig handelen als u weigerachtig blijft om die schade te vergoeden.

JUSTION
ADVOCATEN

Cliënt wenst dus graag op korte termijn het gesprek met u voort te zetten en met uw College tot een minnelijke regeling te komen. De meest voor de hand liggende route is om bindend advies in te laten winnen door een derde schadedeskundige.

Mocht een positieve reactie uitblijven zal de gang naar de civiele rechter onvermijdelijk zijn (waarvan u eerder heeft aangegeven die niet te willen).

Ik zie uw nadere reactie met grote belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 1

Van: Arnoldus, Menno [mailto:mc.arnoldus@deventer.nl]
Verzonden: vrijdag 10 februari 2017 14:42
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Onderwerp: Rederij Eureka Deventer

Betreft uw kenmerk: JvKD/rj/161276

Geachte mevrouw van Koeveringe-Dekker,

Zoals daarnet telefonisch afgesproken stuur ik u hierbij mijn gegevens die u onderstaand aantreft. Ik wacht uw reactie af.

gemeente
Deventer

met vriendelijke groeten,
Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677 / 06 51 696 006*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

Van: Arnoldus, Menno [mailto:mc.arnoldus@deventer.nl]
Verzonden: woensdag 15 februari 2017 9:34
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Onderwerp: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte mevrouw van Koeveringe-Dekker,

Zoals afgelopen dinsdagmiddag telefonisch afgesproken, mail ik u hierbij onze reactie op uw schrijven van 13 januari jl. inzake bovengemeld onderwerp. Gezien de investering in tijd en reizen hebben we daartoe afgesproken.

Het college begrijpt dat u stelt nadeel te hebben ondervonden van de verplaatsing van de salonboten. Het bijbehorende schaderapport van Horatio is door ons bestudeerd. Zonder al te gedetailleerd op het rapport in te gaan is onze indruk dat er geen aandacht besteed lijkt aan de teruglopende conjunctuur. Algemeen is er in alle bedrijfstakken in Nederland sprake van een teruggang van besteding door burgers, bedrijven en overheid. Dit valt niet in de cijfers terug te vinden. Ook lijkt er geen aandacht geschonken aan wat als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden. Bij ons is daarmee een beeld ontstaan dat niet alle aspecten gewikt en gewogen zijn. Wij willen daarom een contra expertise laten uitvoeren.

Voor een contra expertise is het dan wel nodig dat Eureka haar boeken ter beschikking stelt. Wij gaan er van uit dat uw cliënt daar toestemming voor zal geven. Wij zullen op korte termijn op zoek gaan naar een geschikte partij en dat vervolgens aan u meedelen.
Ik kan niet uitsluiten dat ons schaderapport wezenlijk afwijkt van dat van Horatio. Wij zullen daarover dan nadere afspraken maken over de wijze waarop we daarmee omgaan.

Ik stel er tenslotte prijs op te zeggen dat onze insteek is dat we de minnelijke weg willen bewandelen en er het vertrouwen in hebben niet de stap naar de rechter te hoeven maken.

Graag verneem ik uw antwoord,

Namens Burgemeester en wethouders,

gemeente
Deventer

met vriendelijke groeten,
Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

Van: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Verzonden: vrijdag 17 februari 2017 17:21
Aan: 'Arnoldus, Menno' <mc.arnoldus@deventer.nl>
CC: 'Hans Teerlink' <teerl043@planet.nl>; Horatio | Enno van der Schans (eschans@assurance.nl) <eschans@assurance.nl>
Onderwerp: RE: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte heer Arnoldus,

Naar aanleiding van uw mail van 15 februari jl. bericht ik u het volgende.

In uw mail geeft u met betrekking tot de schadeopstelling aan dat de indruk bestaat dat er geen aandacht is geschonken aan de teruglopende conjunctuur en aan hetgeen als een normaal gebruikelijk te aanvaarden bedrijfsrisico beschouwd kan worden, zodat u een contra expertise wil laten uitvoeren.

Ik heb uw mail bericht voorgelegd aan de door Rederij Eureka ingeschakelde deskundige, dhr. Enno van der Schans en hij heeft aangegeven dat de (landelijke) laagconjunctuur jaren wel degelijk in de norm is verwerkt, dat is te zien in de norm in het schademodel. Daarnaast heeft hij met betrekking tot het normaal maatschappelijk Risico (NMR) een aftrek toegepast conform de Wro.

Het staat u natuurlijk vrij om een en ander voor te leggen aan uw eigen adviseur. Wat ons betreft lijkt het het meest praktisch als de beide deskundigen dan samen overleg plegen over de rapportage en de bevindingen aan ons terugkoppelen. Dan zouden we aan de hand daarvan nader overleg kunnen hebben.

Dhr. Van der Schans heeft laten weten volgende week met voorjaarsvakantie te zijn, daarna is hij beschikbaar om met uw deskundige in overleg te gaan.
Volgens mij hebben wij zo dezelfde route voor ogen.

Neemt u het initiatief voor het beleggen van het overleg tussen de deskundigen? Dan verneem ik graag van u op welke termijn dat plaats zou kunnen vinden.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

mr. J.M. (Jolanda) van Koeveringe-Dekker
advocaat/partner

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
D: +31(0)118-670021
M: +31(0)6-54622201
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvk@justionadvocaten.nl

Van: Arnoldus, Menno [mailto:mc.arnoldus@deventer.nl]
Verzonden: maandag 20 februari 2017 14:31
Aan: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Onderwerp: RE: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Devente

Geachte mevrouw Van Koeveringe-Dekker,

Hartelijk dank voor uw mail die ik in goede orde heb ontvangen.

Ik heb hedenochtend contact gehad met onze taxateur met wie ik deze week nadere afspraken hoop te maken. Ik kan daarom op dit moment nog niet zeggen op welke termijn zijn rapport gereed zal zijn. Zodra ik zijn planning weet zal ik u nader berichten.
Ik zal dan vervolgens overleg tussen de deskundigen plannen.

Ik vertrouw er op dat ik u hiermee goed op de hoogte heb gebracht van de laatste stand van zaken.

gemeente
Deventer

met vriendelijke groeten,
Menno (M.C.) Arnoldus
senior projectmanager
team Ontwikkeling, Realisatie & Beheer
☎ *0570 69 3677*
Postbus 5000, 7400 GC Deventer
bezoekadres Grote Kerkhof 1
mc.arnoldus@deventer.nl

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 9

gemeente
Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693677/ 06-51696006
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Justion Advocaten
t.a.v. mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
Postbus 132
4330 AC Middelburg

PRO/ 2017-001404
kenmerk

JvKD/jvb/161276
uw referentie

Datum 19-09-2017

M.C. Arnoldus
contactpersoon

Schadeclaim Rederij Eureka
onderwerp

Geachte mevrouw van Koeveringe-Dekker,

Uw brief van 15 augustus jl. ontvingen wij in goede orde. Uw brief geeft ons aanleiding tot de navolgende reactie.

Anders dan u kennelijk concludeert, ging de correspondentie die ons college tot dusverre met u gevoerd heeft niet over de "afwikkeling" van de schade die uw cliënte Rederij Eureka B.V. stelt te hebben geleden. Ons college heeft immers nooit erkend dat uw cliënte schade geleden heeft, laat staat dat de gemeente Deventer c.q. een van haar bestuursorganen zou kunnen worden aangesproken tot vergoeding van de schade die uw cliënte stelt te hebben geleden.

De door u bedoelde correspondentie, heeft uitsluitend en alleen plaatsgevonden in het kader van een poging om in der minne tot een oplossing te komen. Wij hebben deze correspondentie beëindigd, omdat de standpunten van partijen geen uitzicht boden op een dergelijke minnelijke regeling en een procedure, zoals u eerder al aangegeven had, derhalve onvermijdelijk was. Om die reden hebben wij in onze brief van 20 juli jl. dan ook aangegeven dat diende te worden overgegaan tot de formele afwikkeling van uw brief van 13 januari van dit jaar.

U geeft aan dat het, gelet op de discussie, de voor de hand liggende route zou zijn dat een derde deskundige een advies zou geven over de hoogte van de schade. Dit standpunt delen wij niet. Wanneer immers, zoals thans het geval is, door partijen wordt vastgesteld dat zij er niet in der minne uitkomen en dat een procedure noodzakelijk is, is een discussie omtrent de hoogte van de schade ondergeschikt aan de discussie omtrent de vraag of de gemeente Deventer überhaupt tot schadevergoeding - uit welken hoofde dan ook - aangesproken kan worden. Uw voorstel om een bindend advies in te winnen van een derde schadedeskundige wordt door ons college dan ook niet aanvaard. Zoals u zelf aangegeven heeft, is een procedure onvermijdelijk geworden en om die reden is de gemeente van mening dat een formele afwikkeling van uw brief van 13 januari 2017 aan de orde is.

In uw brief van 15 augustus jl. geeft u aan dat het naar het oordeel van uw cliënte in dit dossier niet gaat om vergoeding van planschade, maar om nadeelcompensatie en, indien

het zou gaan om het niet-nakomen van gedane toezeggingen, om schade als gevolg van onrechtmatig handelen door de raad. Ons college kan u ook hierin niet volgen.

Zoals wij in onze brief van 20 juli jl. hebben aangegeven, is de door uw cliënte gestelde schade, althans wanneer uw uitleg gevolgd dient te worden, het gevolg van het besluit van de Raad van de gemeente Deventer om bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" de locatie aan De Worp niet te bestemmen voor de door uw cliënte beoogde doeleinden. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het door uw cliënte ingestelde beroep tegen dit besluit weliswaar gegrond verklaard, maar heeft na toepassing van de bestuurlijke lus in de einduitspraak van 19 december 2012 de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand gelaten. Derhalve kan dit besluit niet gezien worden als grondslag voor een door uw cliënte te vorderen vergoeding van schade als gevolg van onrechtmatig handelen onzerzijds.

Ook uw stelling dat sprake zou moeten zijn van nadeelcompensatie, waartoe u in uw brief van 13 januari 2017 verwijst naar een passage uit de Afdelingsuitspraak van 19 december 2012, delen wij niet. De Afdeling citeert daarin een passage uit het verweerschrift van de raad waarin naar voren is gebracht dat, indien de rederijen schade lijden die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt.

Anders dan u is ons college van oordeel dat aan dit standpunt van de raad geen verdere betekenis kan worden toegedicht dan dat dit de gebruikelijke formulering voor de vergoeding ten titel van planschade is. Zulks is in het kader van de onderhavige procedure ook een volstrekt logische uitleg van de desbetreffende passage in het verweerschrift, omdat het hier immers alleen gaat om de uitwerking van het besluit van de raad om aan de locatie op De Worp niet de door uw cliënte gewenste bestemming te geven.

Het is dan ook om die reden dat ons college in de brief van 20 juli 2017 uitdrukkelijk heeft aangegeven dat voor het indienen van een verzoek tot planschadevergoeding de gebruikelijke procedure openstaat. Mocht u van oordeel zijn, dat uw brief van 13 januari 2017 gezien moet worden als een dergelijk verzoek, dan zal het college daarop verdere besluitvorming laten plaatsvinden en zal uw verzoek als een planschadeverzoek worden afgehandeld.

In uw brief van 15 augustus jl. geeft u nochtans aan dat het in dit geval niet gaat om een verzoek tot planschadevergoeding, maar om een verzoek tot nadeelcompensatie. Wij kunnen u hierin niet volgen. Het volgens u schadeveroorzakende besluit is immers het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" van de Raad van de gemeente Deventer van 25 mei 2011. De procedure als bedoeld in artikel 6.1 e.v. Wro is volgens vaste jurisprudentie (ABRvS 17 juli 2012: ECLI:NL:RVS:2002:AE5401) de exclusieve procedure voor de beoordeling van verzoeken tot vergoeding van schade waarvan gesteld wordt dat deze door een bestemmingsplan wordt veroorzaakt. Het handelen als gevolg waarvan u stelt dat uw cliënte schade geleden heeft is een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan en de daaruit volgens uw cliënte voortvloeiende schade dient dan ook langs de weg van de planschadevergoedingsregeling te worden afgewikkeld.

Wij vertrouwen erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd en verblijven,

PRO/ 2017-001404
kenmerk

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,

de secretaris,	de burgemeester,
M.A. Kossen	ir. A.P. Heidema

l.a.a. M.C. Arnoldus, H. Bottenberg, D. Lobeek

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 10

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN

Gemeente Deventer
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Deventer
Grote Kerkhof 1
7411 KT DEVENTER

Datum: 3 oktober 2017
Ons kenmerk: JvKD/zp/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Deventer
Uw kenmerk: -

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geacht College,

Naar aanleiding van uw schrijven van 19 september jl. bericht ik u als volgt. Wij vinden het onbegrijpelijk dat na ruim een half jaar onderhandelen en wisseling van stukken en rapporten u ineens stelt dat naar uw mening de planschadevergoedingsregeling hier de – enige – weg is die ingeslagen moet/kan worden. Teneinde o.i. nutteloze verdere discussie te voorkomen, zijn wij, zij het met tegenzin, bereid de door u nu voorgestelde procedure te volgen.

Met betrekking tot hetgeen u heeft gesteld ten aanzien van de geciteerde passage uit de uitspraak, blijft cliënte erbij dat deze toezegging een van de toezeggingen is die door de Afdeling zijn meegewogen in het oordeel om het beroep gegrond te verklaren, maar de rechtsgevolgen in stand te laten, dit ook in het licht van de tussenuitspraak van de Afdeling rov. 2.9 waarin ook werd geoordeeld wat de invloed is van het naast elkaar moeten gebruiken van de alternatieven voor de bedrijfsvoering van Rederij Eureka. U begrijpt dat cliënte zich in dat opzicht alle rechten blijft voorbehouden.

U gaf in uw schrijven aan dat het verzoek dan als een planschade verzoek wordt afgehandeld. Ik verzoek u bij de afhandeling dan uit te gaan van de claim van 13 januari jl. met de schadeclaim en de onderbouwing daarvan en daarbij tevens te betrekken de reactie van onze deskundige de heer E. van der Schans van 15 mei jl. op de schadeopstelling van de heer Groenendijk. Volledigheidshalve voeg ik de betreffende documenten nog als bijlage aan deze brief toe (**bijlage 1 en 2**).

JUSTION
ADVOCATEN

Wij zijn graag tot een nadere toelichting bereid en zien uw nadere berichten omtrent het vervolg met grote belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

J.M. van Koeveringe-Dekker

Bijlage 1: brief van 13 januari 2017 met schadeopstelling door Horatio d.d. 5 januari 2017
Bijlage 2: brief van 15 mei 2017 van Horatio in reactie op schadeopstelling Groenendijk

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 1

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T 0118 62 37 19
F 0118 63 83 47
E info@justionadvocaten.nl
I www.justionadvocaten.nl

AANTEKENEN

Gemeente Deventer
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Deventer
Grote Kerkhof 1
7411 KT DEVENTER

Datum: 13 januari 2017
Ons kenmerk: JvKD/rj/161276
Doorkiesnr. 0118 – 670021
Inzake: Rederij Eureka/Schadeclaim gemeente Deventer
Uw kenmerk: -

Behandelend advocaat: mw. mr. J.M. van Koeveringe-Dekker
E-mailadres: jvk@justionadvocaten.nl

Geacht College,

Tot mij wendde zich Rederij Eureka, u wel bekend, in verband met de schadeafwikkeling voor Rederij Eureka.

Bij brief van 26 januari 2016 heeft de wethouder Economie, de heer Robin Hartogh Heys, gemeld dat hij geen mogelijkheden ziet om een verandering in de aanleg- en afmeersituatie te brengen en Rederij Eureka veel succes gewenst met het bedrijf.

Echter, met deze mededeling is het dossier uiteraard nog niet gesloten. Ik verwijs u naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, welke is gedaan in het kader van de door de Raad van de gemeente Deventer noodzakelijk geachte amovering van Rederij Eureka van de door haar sedert decennia ingenomen ligplaats voor haar salonboten aan de Worp. De Raad van de gemeente Deventer acht amovering gewenst in verband met het vrije uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer.

Zoals u zich ongetwijfeld zult herinneren, is de besluitvorming ter zake onderwerp geweest van diverse bestuursrechtelijke procedures, waarbij ook nadrukkelijk onderwerp was of en in welke mate er sprake was van een voor de rederij aanvaardbare alternatieve situatie. De Afdeling vond dat niet toereikend gemotiveerd en de Raad is vervolgens bij tussenuitspraak van de Afdeling van 11 april 2012 gelast in te gaan op de motivering waarom het niet bestemmen van de locatie aan de Worp aanvaardbaar was in het licht van de bestaande alternatieven voor de locaties van het aanmeren. In de uitspraak van 19 december 2012, u wel bekend, heeft de Afdeling het beroep van Rederij

JUSTION
ADVOCATEN

Eureka gegrond verklaard, zij heeft echter de rechtsgevolgen in stand gelaten. De Afdeling heeft daarbij een aantal belangrijke toezeggingen meegewogen. In rov. 4.4 heeft de Afdeling in dat kader overwogen:

> *"Door de raad is voorts naar voren gebracht dat indien de rederijen schade lijden, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt".*

Inmiddels is de vrees van Rederij Eureka bewaarheid gebleken. De bedrijfsvoering is uiteengereten. De alternatieve locaties voldoen niet, het aantal boekingen holde achteruit en de door de Raad geopperde mogelijkheid van het stadsponton bood geen soelaas omdat Rijkswaterstaat het belemmerend vond voor de doorvaart. Rederij Eureka staat aldus na enkele jaren feitelijk met een niet rendabel punt meer in Deventer, hetgeen buitengewoon te betreuren valt.

Inmiddels heeft de rederij, op grond van de toezegging van de Raad, door een deskundige op het gebied van nadeelcompensatie, namelijk de heer Van der Schans van het bureau Horatio, laten onderzoeken welke schade de rederij heeft geleden als gevolg van de gewijzigde situatie. U treft bijgaand het schaderapport aan.

Horatio heeft de schade becijferd op € 826.581,-.

Graag treden wij hierover op korte termijn in overleg.

Voor de goede orde bericht ik u dat het wat betreft de rederij gaat om een verzoek tot vergoeding van het door haar geleden nadeel (dus nadeelcompensatie). Rederij Eureka maakt hier dus nadrukkelijk aanspraak op en zal hier ook aanspraak op blijven maken.

Deze brief is tevens uitdrukkelijk bedoeld om de (eventuele) verjaring van het recht op schadevergoeding te stuiten.

In afwachting van uw spoedige berichten,

Hoogachtend,

J.M. van Koeveringe-Dekker

Bijlage: schadeopstelling door Horatio d.d. 5 januari 2017

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

CROWN BUILDING SOUTH
HULLENBERGWEG 365A
1101 CP AMSTERDAM

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 5 januari 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft mij verzocht de door Rederij Eureka B.V. geleden en nog te lijden schade in kaart te brengen als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Onderstaand treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

Drs. E. van der Schans

KvK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

1. Opdracht, verrichte werkzaamheden en beperkende voorwaarden

De heer Teerlink, directeur van Rederij Eureka B.V., heeft ons opdracht gegeven advieswerkzaamheden te verrichten met betrekking tot de omvang van de geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verdwijnen van de ligplaats aan de Worp te Deventer. Wij hebben hiertoe de volgende werkzaamheden verricht:

- Het overleggen met opdrachtgever (de heer Teerlink).
- Het opvragen van informatie.
- Het bestuderen van de ter beschikking gestelde stukken en gegevens.
- Het analyseren van de problematiek en het uitvoeren van deskresearch.
- Het begroten van de gevraagde schade elementen.
- Het opstellen van een rapport.

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met de NVCOS 5500N, "Transactiegerelateerde adviesdiensten". Onze advisering is onderworpen aan de Verordening Gedrags- en Beroepsregels Accountants waarbij de fundamentele beginselen zoals professionaliteit, integriteit, objectiviteit, vakbekwaamheid, zorgvuldigheid en vertrouwelijkheid in acht worden genomen.

De overeengekomen omvang van de werkzaamheden heeft tot gevolg dat dit rapport uitsluitend door de opdrachtgever op juiste wijze geïnterpreteerd en beoordeeld kan worden. Dit betekent dat deze notitie uitsluitend bedoeld is voor de betrokken partijen in de procedure en niet verstrekt mag worden aan derden zonder onze uitdrukkelijke toestemming vooraf. Deze opdracht kwalificeert zich niet als assurance-opdracht of een aan assurance verwante opdracht.

De berekeningen in deze notitie zijn uitsluitend gebaseerd op de stukken die ons ter beschikking zijn gesteld. Op het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal is door ons geen accountantscontrole toegepast. Evenmin hebben wij hiertoe een beoordelingsopdracht uitgevoerd. Dit houdt in dat aan onze rapportage geen zekerheid kan worden ontleend omtrent de getrouwheid van het in de schadebegroting opgenomen cijfermateriaal en toelichtingen daarop.

Onze opdracht strekt tot het begroten van de omvang van het nadeel. Op deze opdracht zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.

2. Ter beschikking gestelde stukken

De volgende financiële gegevens zijn ons ter beschikking gesteld:

- Jaarstukken Rederij Eureka B.V. over de jaren 2010 t/m 2015.
- Gegevens met betrekking tot het aantal vaarten, de omzetten, en het aantal passagiers van de locatie Deventer.
- Een schatting van de extra logistieke kosten.

Verder zijn ons gedeelten van het procesdossier ter beschikking gesteld en hebben wij diverse mondelinge en schriftelijke informatie ontvangen van de heer Teerlink.

3. Feiten en omstandigheden

Uit de aan ons ter beschikking gestelde stukken en de gevoerde gesprekken met de heer Teerlink hebben wij de volgende relevante feiten en omstandigheden afgeleid:

- Rederij Eureka B.V. (hierna: Eureka) is actief in de evenementenvaart. De vennootschap is opgericht in 1986. De directie wordt gevoerd door de heer H. Teerlink. De aandelen in Eureka zijn in eigendom van H. Teerlink Interim Management B.V. (ultimo 2015). Rederij Scheers B.V. en Rederij Eureka Infra B.V. zijn 100% dochtervennootschappen van Eureka (ultimo 2015). Eureka beschikte over ligplaatsen en/of aanlegplaatsen in Deventer, Dieren, Arnhem en Emmerich. Eureka had 3 schepen in eigendom: de Eureka I (capaciteit circa 600 personen), de Eureka V (capaciteit circa 600 personen)en de River Dream (capaciteit circa 600 personen). De Eureka V is in 2015 verkocht.

- In Deventer beschikte Eureka meer dan 50 jaar over een permanente ligplaats met ponton aan de Worp. Eureka huurde het ponton van Thulshaven B.V. Hiermee konden passagiers onder alle water- en weersomstandigheden worden in- en ontscheept. De locatie lag in het gezichtsveld van het boekingskantoor. Er waren stroom- en watervoorzieningen aanwezig. De bevoorrading van de schepen vond ter plekke plaats. In de omgeving was voldoende gratis parkeerruimte en bussen konden tot aan de kade rijden. De zeer goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie in combinatie met de aanwezige voorzieningen leverde niet alleen een aanzienlijke lokale concurrentievoorsprong op, maar vertegenwoordigde ook landelijk gezien een commerciële waarde.

- In 2010 deelt de gemeente Eureka mee dat de ligplaats aan De Worp in het kader van het nieuwe bestemmingsplan dient te worden ontruimd. Rijkswaterstaat heeft geen bezwaren tegen continuering van de huidige situatie. Ook binnen project Ruimte Voor De Rivier lijkt het technisch mogelijk. Het belang van Eureka moet volgens de gemeente echter wijken voor het belang van een onbelemmerd uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer. De Voorhaven kan volgens de gemeente dienen als alternatieve ligplaats (incl. drijvende steiger) en de Pothoofdkade / Lage Wellekade voor het in- en ontschepen.

- Eureka heeft zich hiertegen verzet. Er zijn hiertoe diverse procedures gevoerd tussen Eureka en de gemeente. Volgens Eureka zijn de door de gemeente voorgedragen alternatieven volstrekt niet toereikend. Eureka wordt dan geconfronteerd met tal van logistieke en commerciële problemen. De Pothoofdkade / Lage Wellekade is ongeschikt omdat er geen drijvende inrichting toegestaan is, waardoor de toegang tot de boten voor mindervalide passagiers problematisch is. Daarnaast is de afmeercapaciteit te beperkt door de sterk wisselende waterstanden. Bussen kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen en er zijn problemen met parkeren. De ligplaats van de schepen is bovendien nu gescheiden van de plek waar kan worden in- en ontscheept en bevoorraad, waardoor diverse logistieke problemen ontstaan. Vrachtauto's kunnen niet meer voorrijden tot aan de schepen. Het boekingskantoor/hoofdkantoor is nu ver afgelegen van de nieuwe locaties. Door het verlies van de prominente zichtlocatie zal ook commerciële schade ontstaan.

- Op 17 december 2012 verklaart de Afdeling het beroep van Eureka gegrond maar bepaalt dat de rechtsgevolgen in de stand blijven. De Afdeling acht de door de gemeente voorgedragen alternatieven aanvaardbaar. Daarbij is overwogen dat de gemeente heeft gesteld dat indien Eureka schade lijdt die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven, deze voor vergoeding in aanmerking komt. Vanuit deze toezegging wenst Eureka haar schade te verhalen.

- In het voorjaar van 2013 heeft Eureka de ligplaats aan de Worp verlaten in verband met werkzaamheden in het kader van een munitie-onderzoek. Na afronding van het onderzoek was een terugkeer naar de Worp niet meer mogelijk. Vanaf dat moment heeft Eureka haar bedrijfsactiviteiten (noodzakelijkerwijs) uitgevoerd vanuit de Voorhaven en de Pothoofdkade / Lage Wellekade.

- Vanuit de nieuwe locaties is het vanwege extra kosten en logistieke problemen lastig om gegarandeerd en concurrerend aan te bieden. De omzet in Deventer is hierdoor voor een groot deel (structureel) weggevallen. Ook wordt Eureka als gevolg van de verplaatsing geconfronteerd met extra jaarlijkse kosten. Daarnaast heeft het verlies van deze commercieel belangrijke zichtlocatie ook een negatief effect op de gehele omzet van Eureka. De concurrentie is nu beter zichtbaar dan Eureka omdat deze wel zijn blijven liggen. De genoemde negatieve effecten zijn permanent van aard.

Financiële gegevens

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de winst- en verliesrekeningen van Rederij Eureka B.V. over de jaren 2009 tot en met 2015. Deze cijfers hebben wij afgeleid uit de jaarrekeningen.

Tabel 1

Rederij Eureka B.V.	*2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netto omzet	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
Inkoopwaarde	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Brutomarge	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.605.341**	**2.565.300**	**2.334.906**	**2.072.546**	**1.866.078**
Overige bedrijfsopbr.			3.000	3.000	3.000	3.000	1.328.605
Bruto-omzetresultaat	**2.572.281**	**2.736.013**	**2.608.341**	**2.568.300**	**2.337.906**	**2.075.546**	**3.194.683**
Personeelskosten	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Afschrijvingen	609.399	613.008	870.619	898.849	802.477	713.135	548.330
Vrijval HWR			-256.986	-282.265	-310.284	-218.939	-140.679
Overige personeelskosten	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Huisvestingskosten	19.401	20.170	24.858	29.985	32.172	48.760	33.411
Verkoopkosten	63.637	91.698	2.109	66.749	35.113	5.327	30.456
Autokosten	19.607	23.361	29.127	37.767	35.309	31.851	27.434
Kantoorkosten	36.746	29.081	26.915	33.705	64.783	53.174	40.047
Algemene kosten	39.586	150.738	17.420	32.545	-32.742	12.809	11.038
Vaartuigkosten	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Som der bedrijfslasten	**2.759.475**	**3.051.585**	**2.840.553**	**3.046.365**	**2.338.695**	**2.619.476**	**1.923.892**
Bedrijfsresultaat	**-187.194**	**-315.572**	**-232.212**	**-478.065**	**-789**	**-543.930**	**1.270.791**
Financiële baten/lasten	-369.116	-177.078	-142.986	-171.750	-119.268	-130.160	-59.641
Belastingen	120.218	103.399	49.032	121.063	28.997	-184.628	94.812
Resultaat deelnemingen		-95.370	-5.804	-5.536	-5.567	-5.930	-7.080
Netto resultaat	**-436.092**	**-484.621**	**-331.970**	**-534.288**	**-96.627**	**-864.648**	**1.298.882**

* vergelijkende cijfers

Met betrekking tot deze cijfers merken wij het volgende op:

- De bovenstaande cijfers hebben betrekking op alle bedrijfsactiviteiten vanuit alle locaties.
- De vrijval HWR vanaf 2011 heeft betrekking op een stelselwijziging. Vanaf 2011 worden de schepen gewaardeerd tegen de actuele waarde in plaats van tegen verkrijgingsprijs.
- De overige opbrengsten in 2015 hebben te maken met de verkoop van het schip Eureka V.

- De overige personeelskosten bestaan hoofdzakelijk uit de kosten van uitzendkrachten.
- Onder de personeelskosten is de managementfee opgenomen.

Peildatum

Eureka heeft in de winter 2012/2013 de ligplaats aan de Worp ontruimd in verband met het munitie-onderzoek. Hierna is Eureka niet meer teruggekeerd. Het jaar 2012 betrof derhalve het laatste referentiejaar. Wij hebben gelet hierop de peildatum gesteld op ultimo 2012.

Omvang schade

In tabel 2 en 3 is een overzicht opgenomen van de aan ons verstrekte cijfers met betrekking tot het aantal vaarten en de omzet van de locatie Deventer in de jaren 2010-2015. De gegevens zijn afgeleid uit de database van de dagrapporten, die door de bedrijfsleiders na iedere vaart worden opgesteld. Wij hebben geconstateerd dat de totaaltelling van de omzetten uit deze dagrapporten op jaarbasis globaal aansluiten op de in de jaarrekeningen verantwoorde omzetten. De heer Teerlink heeft toegelicht dat de geconstateerde (beperkte) verschillen met name worden veroorzaakt door de omzet derden/diversen, die niet wordt geregistreerd in de dagrapporten.

Met betrekking tot de locatie Deventer wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende vaarten:
- Charters (afgehuurde feesten en partijen)
- Dagtochten (vaarten op vaste tijdstippen)
- Zonnebloem (voorheen een grote klant)
- Carpe Diem (Dit schip is eigendom van Rederij Thuishaven B.V. Eureka verzorgt boekingen voor deze rederij. Van deze omzet wordt 90% afgedragen aan Rederij Thuishaven B.V.. Feitelijk gaat het hier dus om een 10% boekingsprovisie)

De Zonnebloem is geen klant meer van Eureka. Met betrekking tot de Carpe Diem dient te worden opgemerkt dat Rederij Thuishaven momenteel nog beschikt over een steiger aan de Worp. Deze vaarten vertroebelen het beeld en zijn daarom in deze claim verder buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2

Aantal vaarten Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Charters	26	20	26	10	12	9
Dagtochten	6	6	5	6	5	4
Totaal	**32**	**26**	**31**	**16**	**17**	**13**

Tabel 3

Omzet Deventer excl. BTW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
Totaal	**233.458**	**246.517**	**238.504**	**155.471**	**113.131**	**99.399**
Aandeel in totale omzet Eureka	7%	8%	7%	5%	4%	4%

Uit de bovenstaande tabellen blijkt evident dat het aantal vaarten en de omzet vanaf 2013 op een significant lager niveau liggen. Het aandeel van de omzet Deventer in het totaal daalt ook zichtbaar.

Omzetdaling

In tabel 4 is de omzetdaling gekwantificeerd. De omzetten exclusief Zonnebloem zijn vervolgens door middel van een inflatiecorrectie omgerekend naar waarde peildatum (ultimo 2012). Hierbij zijn de consumentenprijsindexcijfers van het CBS gebruikt (1969=100).

Tabel 4

Omzetdaling Deventer	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omzet charters (tabel 3)	199.464	219.237	209.424	117.481	90.560	74.078
Omzet dagtochten (tabel 3)	33.994	27.280	29.080	37.990	22.571	25.321
CPI	433,60	443,76	454,65	466,07	470,62	473,66
Omzet charters waarde 2012	209.147	224.617	209.424	114.602	87.487	71.105
Omzet dagtochten waarde 2012	35.644	27.949	29.080	37.059	21.805	24.305
Charters per jaar 2010-2012 gemiddeld			214.396			
Charters per jaar 2013-2016 gemiddeld			91.065			
Omzetdaling per jaar charters			**123.331**			
Daling in %			-58%			
Dagtochten per jaar 2010-2012 gemiddeld			30.891			
Dagtochten per jaar 2013-2016 gemiddeld			27.723			
Omzetdaling per jaar dagtochten			**3.168**			
Daling in %			-10%			

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat omzet op jaarbasis na het vertrek uit de Worp gemiddeld bij de charters 58% lager ligt dan voorheen. Bij de dagtochten ligt de omzet 10% lager.

Besparing directe kosten

Hierop in mindering dienen te worden gebracht de directe omzetafhankelijke kosten die zijn weggevallen bij de daling van de omzet. Deze gegevens zijn niet voorhanden op locatieniveau. Wij hebben de omvang van deze directe kosten op de locatie Deventer geschat aan de hand van de jaarrekeningen van Rederij Eureka B.V.. Als directe kosten kunnen worden aangemerkt de inkoopkosten, de overige personeelskosten (hoofdzakelijk bestaande uit kosten van uitzendkrachten) en de vaartuigkosten (grotendeels bestaande uit kosten van brandstoffen, onderhoud en schoonmaak van de schepen). In de onderstaande tabel zijn deze directe bedrijfskosten uitgedrukt als percentage van de omzet.

Tabel 5

Directe bedrijfskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkoopwaarde*	608.052	708.074	669.653	709.243	621.171	575.523	474.532
Overige pers. kosten*	343.664	383.447	446.266	401.105	413.745	386.115	298.841
Vaartuigkosten*	499.489	589.665	593.644	675.182	434.764	433.717	362.994
Directe bedrijfskosten	**1.451.205**	**1.681.186**	**1.709.563**	**1.785.530**	**1.469.680**	**1.395.355**	**1.136.367**
Omzet*	3.180.333	3.444.087	3.274.994	3.274.543	2.956.077	2.648.069	2.340.610
DB / omzet	**46%**	**49%**	**52%**	**55%**	**50%**	**53%**	**49%**

* Tabel 1

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat over de gehele onderneming bezien de directe bedrijfskosten ongeveer 50% van de omzet beslaan. Voor de locatie Deventer stellen wij op basis hiervan de besparing op de directe kosten op 50% van de omzetdaling.

Daarbij merken wij op dat dit niet geldt voor de dagtochten. Deze worden wel gevaren, maar met minder passagiers. Aan boord wordt bovendien niet bediend. Hierdoor is er niet of nauwelijks sprake van besparingen op directe kosten bij deze tochten. De exacte besparing valt lastig te becijferen. Indicatief stellen wij de besparing op 10% van de omzet.

Besparing overige bedrijfskosten

De huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan de centrale aansturing. Gelet op het beperkte aandeel van de locatie Deventer in de totale omzet van Eureka (<10%) achten wij het niet aannemelijk dat hierop een besparing van enige betekenis is gerealiseerd.

De personeelskosten bestaan uit loonkosten van het personeel (brutolonen, sociale lasten, pensioenlasten) en uit managementfee. De managementfee dient buiten beschouwing gelaten te worden omdat deze onderdeel uitmaakt van de ondernemersbeloning. De loonkosten van het personeel (dus niet zijnde uitzendkrachten) hebben betrekking op kapiteins, managers en ondersteunend personeel. In de onderstaande tabel is de opsplitsing weergegeven.

Tabel 6

Personeelskosten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personeelskosten totaal*	1.127.951	1.150.417	1.086.581	1.152.743	863.358	1.153.527	712.020
Managementfee**	-320.000	-320.000	-320.000	-320.000	-120.000	-520.000	-120.000
Loonkosten personeel	**807.951**	**830.417**	**766.581**	**832.743**	**743.358**	**633.527**	**592.020**

* Tabel 1

** Jaarrekeningen Rederij Eureka B.V.

Of, en zo ja in hoeverre, deze daling gedeeltelijk toewijsbaar is aan de omzetdaling in Deventer kan niet concreet worden vastgesteld. Er kunnen immers ook andere oorzaken aan deze kostendaling ten grondslag hebben gelegen die toewijsbaar zijn aan andere locaties.

Het aandeel in de omzet van de locatie Deventer was beperkt tot circa 7% (zie tabel 3). Uitgaande van dit percentage zou in de jaren 2010-2012 een bedrag van circa EUR 60.000 aan loonkosten kunnen worden toegewezen aan de locatie Deventer. De omzetdaling in Deventer met betrekking tot de charters bedraagt 58%. Indien zou worden verondersteld dat loonkosten volledig variabel zijn, bedraagt de jaarlijkse besparing EUR 33.000. De besparing op de loonkosten zou echter evengoed nihil kunnen zijn indien de besparing op arbeidsinzet volledig heeft plaatsgevonden op de uitzendkrachten. Deze kosten zijn reeds in mindering gebracht bij de directe bedrijfskosten. Daarnaast heeft een deel van de loonkosten net als de huisvestingskosten, kantoorkosten, verkoopkosten, autokosten en algemene kosten betrekking op de centrale aansturing van de onderneming. Ook speelt de minimaal benodigde bezetting van de schepen een rol. Op grond van voornoemde overwegingen stellen wij de besparing op de loonkosten indicatief op 50%, oftewel EUR 16.500 op jaarbasis.

Extra logistieke kosten

Op de locatie De Worp kon de gehele logistiek plaatsvinden vanuit dezelfde locatie. In de nieuwe situatie zijn de ligplaatsen gescheiden van de plekken waar kan worden opgestapt en bevoorraad. Dit brengt extra logistieke kosten met zich mee. De heer Teerlink heeft ons een schatting verstrekt van deze logistieke kosten op jaarbasis. Het betreffen de volgende kosten:

1) Kosten van extra vaaruren (leegvaart) van de Voorhaven naar de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Nu moet de bemanning circa 1 uur van te voren aan boord gaan om het schip te verplaatsen naar de opstaplocatie. Voor het ontschepen geldt het omgekeerde. De kosten van leegvaart bedragen circa EUR 225 per uur, bestaande uit EUR 165 per uur vaartuigkosten, EUR 45 per uur voor de kapitein en EUR 15 per uur voor de stuurman.

2) Kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen. Voor circa 4 vaarten per jaar geldt dat de passagiers niet kunnen worden in- en ontscheept aan de Pothoofdkade / Lage Wellekade. Hiervoor wordt de binnenhaven gebruikt waarbij het schip door de sluis moet worden gevaren. Dit neemt circa 4 uur per vaart in beslag.
3) Kosten van extra autoritten van de directeur voor het opstappen. De directeur bezoekt gemiddeld 1x per week de schepen. Aangezien het kantoor zich in de directe nabijheid bevond nam dit nauwelijks extra tijd in beslag. Nu dient er speciaal een autorit gemaakt te worden. Deze kosten zijn vooralsnog niet meegenomen.
4) Kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers (kapitein, bedrijfsleider, commerciële medewerkers). De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld EUR 40 per uur.
5) Kosten van extra bezoeken van het terrein van medewerkers in verband met toezicht en beveiliging. Bij de ligplaats aan de Worp werd toezicht gehouden door de technisch adviseur, die vanuit zijn woonhuis zicht had op de schepen. Dit is niet meer het geval op de nieuwe locatie. Er wordt nu 2x per week een medewerker langs gestuurd voor het houden van toezicht op de onbemande schepen. De kosten hiervan worden gesteld op gemiddeld circa EUR 30 per uur.

In de onderstaande tabel is de berekening van deze extra logistieke kosten weergegeven.

Tabel 7

Schatting extra logistieke kosten					
	vaarten/jr	uren/vaart	uren/jr	kost/uur	kosten/jr
1. Extra vaaruren bemanning	15	2	30	225	**6.750**
2. Extra vaaruren minder validen	2	4	8	225	**1.800**
	bezoek/jr	uren/bezk	uren/jr	kost/uur	kosten/jr
4. Extra kosten bezoek schepen	50	2	100	40	**4.000**
5. Extra kosten toezicht	50	2	100	30	**3.000**
Totaal extra kosten per jaar					**15.550**

Dat Eureka in de nieuwe situatie geconfronteerd wordt met extra logistieke kosten achten wij aannemelijk. De opgave van EUR 165 hebben wij getoetst aan de hand van het totale aantal vaaruren dat is opgenomen in de database van de dagrapporten en de bedragen aan vaartuigkosten uit de jaarrekeningen. Daaruit blijkt dat in 2014-2015 deze kosten gemiddeld neerkwamen op EUR 167 per vaaruur. De opgave van de overige gemiddelde uurtarieven kunnen wij niet toetsen op basis van de aan ons ter beschikking gestelde gegevens maar achten op voorhand qua omvang niet onredelijk.

In tabel 8 is de jaarlijkse winstderving in Deventer berekend op basis van de bovenstaande berekeningen.

Tabel 8

Winstderving locatie Deventer	
Omzetdaling charters op jaarbasis (tabel 4)	123.331
Besparing directe kosten charters (50% van omzetdaling)	-61.666
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis (tabel 4)	3.168
Besparing directe kosten dagtochten (10% van omzetdaling)	-317
Besparing loonkosten (geschat)	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis	**63.567**

Verlies commerciële waarde

Door de uitstekende zichtbaarheid was de ligplaats aan de Worp voor Eureka van groot commercieel belang. De ligplaats vormde feitelijk het uithangbord van de organisatie. De alternatieve locaties kunnen in dit opzicht onmogelijk als gelijkwaardig worden beschouwd. Hierdoor heeft Eureka aanzienlijk in commerciële slagkracht ingeboet. Het verlies van dit uithangbord heeft daardoor ook negatieve effecten op de omzet van de andere locaties.

Het verlies van deze commerciële waarde kan uiteraard zeer moeilijk concreet worden becijferd. Deze schadecomponent zal abstract moeten worden benaderd. In de onderstaande tabel hebben de impact berekend indien het negatieve effect wordt gesteld op (slechts) 5% van de omzet. Daarbij zijn wij uitgegaan van een besparing op de directe bedrijfskosten van 50% van de omzet en een additionele besparing op de loonkosten van 12,5% van de omzet. Dit laatste percentage is gebaseerd op feitelijke situatie in 2012, waarbij de loonkosten (EUR 832.743, tabel 6) circa 25% van de omzet (EUR 3.274.543, tabel 1) uitmaakten. Net als in de bovenstaande berekening met betrekking tot Deventer hebben wij verondersteld dat de helft hiervan (12,5%) zou kunnen worden aangemerkt als variabel. In totaal levert dit een besparing van 62,5% van de omzet. De resterende dekkingsbijdrage bedraagt dan 37,5%. In tabel 9 is berekening opgenomen.

Tabel 9

Verlies commerciële waarde		
Omzet Eureka 2012 totaal (tabel 1)		3.274.543
Af: omzet Deventer 2012 (tabel 3)		-238.504
Omzet overige locaties 2012		3.036.039
Geschat omzetverlies op andere locaties toewijsbaar verlies zichtlocatie Deventer	5%	151.802
Dekkingsbijdrage na aftrek besparing loonkosten		37,5%
Verlies commerciële waarde		**56.926**

Totaal schade

In de tabel 10 is de totale door Eureka geleden en nog te lijden schade als gevolg van het verlies van de ligplaats aan de Worp begroot. Hierbij zijn de volgende aanvullende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de kapitalisatie van de jaarlijkse inkomensschade hebben wij gebruik gemaakt van de in de onteigeningswet opgenomen standaardfactoren. Omdat er sprake was van een huursituatie is er naar onze mening een kapitalisatiefactor 7 van toepassing.

- Voor het normaal maatschappelijk risico hebben wij aansluiting gezocht bij forfaitaire drempel die is opgenomen in de Wro (2%). De onderhavige schade-oorzaak hoofdzakelijk is gelegen in de voorkeur van de gemeente voor een onbelemmerd uitzicht op de IJssel. Dit kan naar onze mening niet als een normaal maatschappelijke ontwikkeling worden gezien die in enige mate kon worden voorzien. Wij zijn daarom van mening er geen aanleiding is om een hoger percentage te veronderstellen.

- De wettelijke rente en de proceskosten zijn op PM gesteld.

Tabel 10

Schade Eureka a.g.v. verlies ligplaats aan de Worp	
Winstderving locatie Deventer op jaarbasis (tabel 8)	63.567
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies (tabel 9)	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 2

Van: Jolanda van Koeveringe-Dekker
Verzonden: maandag 15 mei 2017 17:08
Aan: 'Eric Groenendijk' <eric.groenendijk@gmail.com>; Arnoldus, Menno <mc.arnoldus@deventer.nl>
CC: 'Hans Teerlink' <teerl043@planet.nl>; Horatio | Enno van der Schans (eschans@assurance.nl) <eschans@assurance.nl>; secmid2 <secmid2@justionadvocaten.nl>
Onderwerp: reactie drs Van der Schans
Urgentie: Hoog

Geachte heer Groenendijk, Geachte heer Arnoldus

Naar aanleiding van de mail van 18 april jl. van de heer Groenendijk stuur ik u hierbij de reactie van drs. E. van der Schans op het door de heer Groenendijk opgestelde concept rapport. Kortheidshalve verwijs ik u naar de inhoud daarvan.

Wij zien uw berichten omtrent de vervolgstap graag op korte termijn tegemoet.

Tot slot verzoek ik u vriendelijk om aan mij te bevestigen of u de rapportage in goede orde hebt ontvangen.

Met vriendelijke groet,

mr. J.M. (Jolanda) van Koeveringe-Dekker
advocaat/partner

JUSTION
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN
Park Veldzigt 45
4336 DW Middelburg
P Postbus 132
4330 AC Middelburg
T: +31(0)118-623719
D: +31(0)118-670021
M: +31(0)6-54622201
F: +31(0)118-638347
I: www.justionadvocaten.nl
E: jvk@justionadvocaten.nl

HORATIO
SCHADE-AUDITORS B.V.

STROOMBAAN 6-8
1181 VX AMSTELVEEN

TELEFOON: 020-7147100
FAX: 020-7147101
E-MAIL: INFO@ASSURANCE.NL
WWW.ASSURANCE.NL

Rederij Eureka B.V.
T.a.v. de heer Teerlink
Waterstraat 26
7411 KW Deventer

Amsterdam, 15 mei 2017

Betreft: Schade Rederij Eureka Deventer

Geachte heer Teerlink,

U heeft ons verzocht een reactie te formuleren op het door dhr. E.J.M. Groenendijk opgestelde concept-rapport d.d. 18 april 2017. Hierbij treft u onze bevindingen aan.

Met vriendelijke groet,

i/o

Drs. E. van der Schans

KvK 34236322 - BTW NUMMER NL8151.30.491.B01

Uitkomsten rapportage

In onze rapportage d.d. 5 januari 2017 hebben wij de door Eureka geleden en nog te lijden schade als volgt begroot:

Tabel 1

Horatio	
Omzetdaling charters op jaarbasis	123.331
Omzetdaling dagtochten op jaarbasis	3.168
Besparing directe kosten charters	-61.666
Besparing directe kosten dagtochten	-317
Besparing loonkosten	-16.500
Extra logistieke kosten	15.550
Verlies commerciële waarde bij 5% omzetverlies	56.926
Totaal schade op jaarbasis	**120.493**
Factor	7
Inkomensschade per peildatum 31-12-2012	**843.450**
NMR (2%)	-16.869
Te vergoeden inkomensschade	**826.581**
Wettelijk rente vanaf 1-1-2013	PM
Proceskosten	PM
Totaal te vergoeden	**826.581**

De heer E.J.M. Groenendijk komt in zijn concept-rapportage van 18 april 2017 tot de volgende schadeopstelling:

Tabel 2

Partijdeskundige	2013	2014	2015	Totaal
Gederfde omzet	133.180	102.459	88.203	
Variabele kosten / omzet	79,8%	79,8%	79,8%	
Bespaarde kosten	106.278	81.762	70.386	
Gederfde winst per jaar	**26.902**	**20.697**	**17.817**	
Factor	1	1	5	
Totaal inkomensderving	**26.902**	**20.697**	**89.085**	**136.684**
Extra logistieke kosten				20.300
Totaal schade				**156.984**

Algemeen

In het kader van hoor en wederhoor wordt u in de gelegenheid gesteld te reageren op dit concept-rapport. Daarmee wordt de suggestie gewekt dat het zou gaan om een onafhankelijk deskundigenonderzoek dat heeft plaatsgevonden. U bent echter niet betrokken geweest bij de benoeming van de deskundige en ook niet bij de formulering van de opdracht aan deze deskundige. Er heeft geen hoorzitting of descente in het bijzijn van beide partijen plaatsgevonden. De deskundige kan hierdoor uitsluitend worden gezien als partijdeskundige. Het is doordoor ook niet noodzakelijk dat u, bijvoorbeeld in het kader van het behoud van rechten, reageert op een concept-rapport van de partijdeskundige van de wederpartij. Het is ook niet gebruikelijk. U heeft de gemeente Deventer ook niet verzocht te reageren op ons concept-rapport.

Onze visie op de door u geleden en nog te lijden schade is reeds verwoord in onze rapportage van 5 januari 2017. Weliswaar heeft de partijdeskundige niet exact dezelfde stukken en bronnen gebruikt bij de begroting maar het rapport van partijdeskundige geeft geen aanleiding om onze standpunten en/of berekeningen te herzien. Onze onderstaande bevindingen ten aanzien van het concept-rapport van de partijdeskundige dient u daarom te zien als een verklaring van de verschillen in de uitkomsten. Het betekent evenwel niet dat wij de systematiek en uitgangspunten die door de

partijdeskundige worden gehanteerd bij de schadebegroting – niet, wel of deels aangepast na uw kritiek op het concept – omarmen of aanvaardbaar achten.

Cijfers Deventer

De cijfers met betrekking tot Deventer die de partijdeskundige in tabel 3 en 6 hanteert zijn niet de juiste. Voor de juiste cijfers verwijzen wij naar onze eerdere rapportage (tabel 2 en 3). De partijdeskundige lijkt echter wel hetzelfde bronbestand te hebben gebruikt.

Hoe de partijdeskundige tot deze afwijkende cijfers is gekomen is ons niet duidelijk. Wellicht zijn er andere bronnen gehanteerd of is er een andere interpretatie van het cijfermateriaal gemaakt. Een toelichting ontbreekt echter.

De inkomstenderving

Verlies commerciële waarde

Partijdeskundige is van mening dat het verlies van de Worp niet leidt tot omzetverlies op landelijk niveau omdat er geen sprake zou zijn van een zichtlocatie. Deze conclusie baseert de deskundige op verkeersgegevens die er op zouden duiden dat zowel de N344 als De Welle niet zouden kunnen worden gekwalificeerd als doorgaande wegen. Daarmee lijkt de stelling te worden betrokken dat deze wegen hoofdzakelijk zou worden bereden door lokaal verkeer, waardoor er geen sprake kan zijn van een landelijke betekenis voor de onderneming.

Ook indien het juist zou zijn dat er hoofdzakelijk sprake is van lokaal verkeer betekent dit nog niet dat dit per definitie geen financiële gevolgen zou kunnen hebben voor de landelijk omzet. De locatie was prominent zichtbaar in Deventer. Niet alleen vanaf de weg, maar ook vanaf het water. Daarnaast zijn er nog fietsers, wandelaars, bussen, etc., waarbij de passagiers overal vandaan komen. Mensen die Deventer bezoeken lopen vrijwel altijd naar de IJssel en/of maken gebruik van de voetveer. Het ponton met de schepen van Eureka (soms met 3 tegelijk) lagen dan pontificaal in beeld voor het IJsselhotel. Ook op televisie rond het journaal (prime time) waren voorheen regelmatig promo's te zien met de skyline van Deventer waarop de schepen van Eureka zichtbaar waren. Ook voor sfeerbeelden rond weerberichten, reclamespotjes etc. zijn vaak dergelijke beelden gebruikt. Nu is daar alleen de boot van concurrent Celjo zichtbaar. Het is evident dat deze zeer goede zichtlokatie een positieve invloed heeft gehad op de landelijke aanvragen.

De commerciële kracht van een dergelijke locatie zit dan ook iets complexer in elkaar dan een eenvoudige weggebruikers analyse doet vermoeden. In de tweede plaats is het niet alleen aannemelijk dat er hierdoor omzetverlies zal ontstaan, er is ook feitelijk sprake van een afgenomen omzet op landelijk niveau. De vraag is alleen in hoeverre dit toerekenbaar zou kunnen zijn aan het wegvallen van de locatie. Deze toerekening op 0% zetten op basis van een verkeersonderzoek aan de N344 is dan ook veel te kort door de bocht. De partijdeskundige heeft bovendien niet met u gesproken om uw visie hierin te horen.

De bepaling van de normomzet aan de hand van het aantal vaarten vanuit overige havens

De normomzet in Deventer is mede bepaald aan de hand van de ontwikkeling van het aantal vaarten (zowel voor charters als voor dagtochten) van Eureka vanuit andere havens in de jaren 2013-2015.

1. De daling van het aantal vaarten vanuit andere havens is toewijsbaar aan andere oorzaken en kan zeker niet 1 op 1 geprojecteerd worden op de normatieve ontwikkeling vanuit Deventer. Andere oorzaken worden in het rapport niet genoemd waardoor het er op lijkt dat de partijdeskundige dit niet heeft onderzocht. De partijdeskundige heeft ook niet met u gesproken om uw visie hierin te horen. Er wordt slechts volstaan met de opmerking dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat het aantal vaarten in Deventer in 2013-2015 anders zou zijn verlopen (de schadeoorzaak weggedacht) dan het totaal van de vaarten in alle ander havens. De aanleiding is er echter zeker wel, in meerdere opzichten. Het verloop van de vaarten in Duitsland is niet vergelijkbaar met Nederland. Daarnaast is de Zonnebloem weggevallen. Ook in andere locaties liggen andere oorzaken aan het omzetverloop ten grondslag.
2. De daling van het aantal vaarten vanuit andere havens is mede veroorzaakt door dezelfde schade-oorzaak (zie verlies commerciële waarde). Het niet-erkennen van de schadelijke effecten op landelijk niveau leidt daardoor ook tot een gevolg-fout in berekening van de normatieve omzet in Deventer.

Invloed verkoop Eureka V

De meest ingrijpende fout zit in de toegekende invloed van de verkoop van het schip Eureka V. De norm wordt gemakshalve en zonder enige onderbouwing of toelichting met 33% verminderd. De redenering van de partijdeskundige is kennelijk dat als de capaciteit met 33% afneemt, de omzet ook met 33% zal dalen. Deze redenering is (bijna vanzelfsprekend) te kort door de bocht en ook onjuist. Allereerst gaat de partijdeskundige hiermee voorbij aan het begrip bezettingsgraad. Het is uiteraard zo dat met 3 schepen in totaal meer passagiers vervoerd kunnen worden dan met 2. Het is echter niet zo dat de omzet die Eureka in de jaren 2010-2013 behaalde op 3 schepen niet ook met 2 schepen zou kunnen worden behaald. Dat is evenwel mogelijk bij een hogere bezettingsgraad. Dergelijke beslissingen kunnen dus ook vanuit efficiency overwegingen zijn genomen. De verkoop geschiedde in dit geval op last van de bank, waardoor de verkoop heeft in dit geval zelfs een causaal verband heeft met de schade-oorzaak.

Er zijn slechts vijf vuurwerkvaarten (waarbij de gehele vloot gelijktijdig werd ingezet) geannuleerd. Dit betroffen echter allen vaarten in Duitsland. In Nederland is verder geen enkele partij geannuleerd door Eureka in verband met een capaciteitsafname. Het effect van de verkoop is slechts dat de bezettingsgraad hoger werd op de twee overgebleven schepen. De aanname omtrent de verminderde norm is dan ook onjuist.

Kostenbesparingen

De partijdeskundige veronderstelt dat 100% van de loonkosten van het personeel in vaste dienst meteen en 1 op 1 zullen afnemen bij een lager aantal vaarten. Het is bijna overbodig om te stellen dat deze bewering bedrijfseconomische onjuist is. De onderbouwing hiervan ontbreekt bovendien geheel. In onze rapportage hebben wij uitvoerig een goed onderbouwde inschatting van de besparingen op de bedrijfskosten opgenomen. Eureka zelf rekent in interne berekeningen altijd met een verhouding variabele kosten / omzet van circa 50%. Dat is ook waar wij in onze berekeningen min of meer op uitkwamen. De partijdeskundige stelt dit percentage in zijn berekeningen ten oprechte op 79,8%.

Extra logistieke kosten

De partijdeskundige hanteert een bedrag van EUR 115 als vaarkosten per uur, zijnde de brandstofkosten per vaaruur in 2015. Daarmee wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat met betrekking tot de schepen uitsluitend de brandstofkosten zouden toenemen bij

meer vaaruren. Die benadering is te kort door de bocht. Op de lange termijn gaat het uiteraard ook om zaken als onderhoud, afschrijvingen, reparaties, en allerlei overige kosten die direct samenhangen met de inzet van extra personeel (niet zijnde loonkosten). In de jaarrekeningen worden deze kosten onder andere verantwoord onder de vaarkosten. Gemiddeld bedroegen deze kosten in 2014-2015 EUR 167 per vaaruur. Wij verwijzen hiervoor naar onze eerdere rapportage. Daarmee zijn nog niet eens de variabele overige kosten in aanmerking genomen die zijn verantwoord onder andere kostenposten. Wij zijn in onze berekeningen uitgegaan van EUR 165 per uur als vaarprijs per uur. De afschrijvingen zijn daarbij nog niet eens in aanmerking genomen. De daadwerkelijke integrale kostprijs ligt nog veel hoger. Inconsequent is dat bij de inkomstenderving wel wordt verondersteld dat deze vaartuigkosten 1 op 1 afnemen bij een lager aantal vaarten, maar bij extra vaaruren kennelijk niet worden geacht toe te nemen. Er wordt op dit punt met twee maten gemeten.

Op de kosten van extra vaaruren naar de haven voor minder validen wordt in het geheel (ten onrechte) niet ingegaan door de partijdeskundige. Het is daardoor niet duidelijk of de partijdeskundige van mening is dat deze vaaruren er niet zijn of dat hiermee geen extra kosten samenhangen.

De extra kosten van toezicht worden door de partijdeskundige op nihil gesteld. Niet omdat deze extra kosten er niet zouden zijn, maar omdat "zicht" volgens de partijdeskundige niet gelijk is aan "toezicht", waarbij de partijdeskundige verwijst naar een digitale encyclopedie. De logica van deze redenering is niet duidelijk. Feit is dat deze kosten wel worden gemaakt. De omvang hiervan is in alle redelijkheid onderbouwd en ingeschat. Wij verwijzen hiervoor naar onze eerdere rapportage.

De extra kosten van bezichtiging van het schip in verband met bezoek van klanten, ontvangst van leveranciers en het afstemmen met derden aan boord door medewerkers worden door de partijdeskundige op nihil gesteld omdat de reistijd volgens Google maps verwaarloosbaar zou zijn. Er wordt echter gerekend met netto reistijd zonder wachttijd, instaptijd, etc. Ook deze benadering is te kort door de bocht. De partijdeskundige heeft hiertoe ook geen door-to-door check gedaan. De inschatting van 100 uur op jaarbasis is alleszins redelijk. Wij verwijzen hiervoor naar onze eerdere rapportage.

De vergoedingsvraag

De vergoedingsvraag (NMR) is door de partijdeskundige buiten beschouwing gelaten.

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 11

Raad
van State

201107337/2/R1.
Datum uitspraak: 31 augustus 2011

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak van de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op de verzoeken om het treffen van een voorlopige voorziening (artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht) in het geding tussen onder meer:

1. T.M.J. Mollink en anderen, wonend te Deventer,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V., gevestigd te Deventer,

verzoekers,

en

1. het college van gedeputeerde staten van Overijssel,
2. de raad van de gemeente Deventer,
3. het dagelijks bestuur van het Waterschap Groot Salland,
4. de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,

verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 25 mei 2011, nummer 514556, heeft de raad het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" vastgesteld.

Door verweerders zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan op grond van artikel 3.35, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) uitvoeringsbesluiten genomen.

Tegen het besluit tot vaststelling van het plan hebben onder meer Mollink en anderen bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 25 juli 2011, en Rederij Eureka B.V. bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 26 juli 2011, beroep ingesteld.
Bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 25 juli 2011, hebben Mollink en anderen de voorzitter verzocht een voorlopige voorziening te treffen. Bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 26 juli 2011 heeft Rederij Eureka B.V. de voorzitter verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

De voorzitter heeft de verzoeken ter zitting behandeld op 30 augustus 2011, waar Mollink en anderen, bijgestaan door drs. ing. D.H. Baalman, Rederij Eureka B.V., vertegenwoordigd door mr. J.M. van Koeveringe-Dekker, advocaat te Middelburg, en H. Teerlinks, directeur, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts, advocaat te Den Haag, zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Het oordeel van de voorzitter heeft een voorlopig karakter en is niet bindend in de bodemprocedure.

2.2. Met het plan wordt onder meer beoogd meer ruimte te bieden aan de IJssel door uiterwaardenuitgravingen. Daarnaast voorziet het plan in verscheidene ontwikkelingen langs het rivierengebied.

Het verzoek van Mollink en anderen

2.3. Mollink en anderen, wonend aan de Rembrandtkade, kunnen zich niet verenigen met het plan voor zover dat ziet op de bouwmogelijkheden in en in de nabijheid van de Zandweerdplas. Zij wensen schorsing van het plan op dit punt.

2.3.1. Aan de Zandweerdplas is de bestemming "Water" met de nadere aanduiding 'recreatiegebied' toegekend. Aan een deel van deze gronden is een bouwvlak toegekend.
Ingevolge artikel 20, lid 20.6.1 van de planregels, voor zover hier van belang, zijn de gronden waaraan de aanduiding 'recreatiegebied' is toegekend mede bestemd voor een jachthaven, watersportverenigingen, extensieve dagrecreatie en bedrijfswoningen.
Ingevolge artikel 20, lid 20.6.2, onder a, mogen ter plaatse van de aanduiding 'recreatiegebied' bouwwerken worden gebouwd ten dienste van de functies van zoals opgenomen in artikel 20, lid 20.6.1.

Ingevolge artikel 20, lid 20.6.3, onder b, mogen gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, uitsluitend binnen het bouwvlak worden gerealiseerd. De bouwhoogte mag maximaal 9 meter bedragen en de totale oppervlakte van de bebouwing mag ingevolge artikel 20, lid 20.6.2, onder d, niet meer bedragen dan 1400 m².

2.3.2. Ter zitting is komen vast te staan dat het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" ter plaatse van de Zandweerdplas ruimere, dan wel soortgelijke, bouwmogelijkheden biedt als het onderhavige plan. De door Mollink en anderen bestreden ontwikkelingen zijn derhalve reeds op grond van dat bestemmingsplan mogelijk. Met schorsing van het onderhavige plan kan het door Mollink en anderen gewenste resultaat dan ook niet worden bereikt. In dat geval zou immers het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" van kracht blijven. Overigens is namens verweerders ter zitting verklaard dat met de uitvoering van het plan in zoverre pas medio 2013 zal worden begonnen.

Gelet op het vorenstaande bestaat geen spoedeisend belang bij het treffen van een voorlopige voorziening.

Het verzoek van Rederij Eureka B.V.

2.4. Rederij Eureka B.V. betoogt dat het door haar gebruikte ponton in de nabijheid van de Worp ten onrechte niet positief is bestemd. Zij wenst het ponton als zodanig ook in de toekomst te gebruiken als aanlegvoorziening. Daarnaast wenst Rederij Eureka B.V. het gebruik van de locatie in de nabijheid van de Worp als ligplaats voort te kunnen zetten. Om onomkeerbare gevolgen te voorkomen wenst zij schorsing van het plan op dit punt.

2.4.1. Aan de gronden waar het ponton is gelegen is de bestemming "Water" toegekend. Vaststaat dat het ponton niet past binnen de bestemmingsregeling. Ter zitting is voorts komen vast te staan dat het ponton evenmin was toegelaten op grond van de voorgaande bestemmingsplannen. Voor zover het verzoek erop is gericht een positieve bestemming voor het ponton te verkrijgen, overweegt de voorzitter dat Rederij Eureka B.V. in zoverre niet is gebaat bij een schorsing, nu hiermee niet het door haar gewenste resultaat wordt gerealiseerd. In dat geval zou immers het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" van kracht blijven en op grond van dat plan is het ponton ter plaatse evenmin toegelaten. Daarnaast is gebleken dat het ponton ter plaatse zonder bouwvergunning is opgericht. Een voorlopige voorziening die zou voorzien in de door Rederij Eureka B.V. gewenste positieve bestemming voor het ponton moet te verstrekkend worden geacht.

2.4.2. Met betrekking tot het betoog van Rederij Eureka B.V. dat zij de locatie aan de Worp als ligplaats wenst te blijven gebruiken, overweegt de voorzitter als volgt.

Ingevolge artikel 24.2.1 van de planregels bij het onderhavige plan mag het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, worden voortgezet.

Ingevolge artikel 24.2.4 is artikel 24.2.1 niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Nu ter zitting is gebleken dat het gebruik van de locatie als ligplaats onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" valt en vaststaat dat de locatie thans nog steeds in gebruik is als ligplaats, wordt dit gebruik eveneens onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht. Gelet hierop kan het gebruik van de locatie als ligplaats onder het onderhavige plan worden voortgezet en bestaat in zoverre geen spoedeisend belang bij het treffen van een voorlopige voorziening.

Conclusie

2.5. Gelet op het vorenstaande ziet de voorzitter geen aanleiding voor het treffen van een voorlopige voorziening. De verzoeken dienen te worden afgewezen.

Proceskostenveroordeling

2.6. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

wijst de verzoeken af.

Aldus vastgesteld door mr. Th.C. van Sloten, als voorzitter, in tegenwoordigheid van mr. L. Brand, ambtenaar van staat.

w.g. Van Sloten
voorzitter

w.g. Brand
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 31 augustus 2011

575.
Verzonden: 31 augustus 2011

Voor eensluidend afschrift,
de secretaris van de Raad van State,

mr. H.H.C. Visser

JUSTION
ADVOCATEN

BIJLAGE 12

Raad van State

Uitspraak 201107337/1/T1/R1

Datum van uitspraak:	woensdag 11 april 2012
Tegen:	de raad van de gemeente Deventer
Proceduresoort:	Eerste aanleg - meervoudig
Rechtsgebied:	RO - Overijssel

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2012:BW1603**

201107337/1/T1/R1.
Datum uitspraak: 11 april 2012

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Eureka B.V., gevestigd te Deventer,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij Thuishaven B.V. en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: Rederij Thuishaven), gevestigd onderscheidenlijk wonend te Deventer,
appellanten,

en

de raad van de gemeente Deventer,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 25 mei 2011 heeft de raad het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" vastgesteld.

Daartegen hebben Rederij Eureka bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 26 juli 2011, en Rederij Thuishaven bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 juli 2011, beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De raad en Rederij Eureka hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 januari 2012, waar Rederij Eureka, vertegenwoordigd door [directeur], en Rederij Thuishaven, vertegenwoordigd door [directeur], beiden bijgestaan door mr. R. van Eck, advocaat te Enschede, en de raad, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts, advocaat te Den Haag, en ir. J.T. Lobeek, ing. I.A. Visser, M. Daggenvoorde en ing. S. Klaver, allen werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen. Tevens zijn als partij gehoord het college van gedeputeerde staten van Overijssel, vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts en drs. M. Tonkes, alsmede de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het dagelijks bestuur van het Waterschap van Groot Salland, beiden vertegenwoordigd door mr. R.J.J. Aerts.

Op de zitting van 2 januari 2012 is tevens het beroep van [persoon] en anderen, allen wonend te Deventer, behandeld. De Afdeling heeft vervolgens het beroep van [persoon] en anderen onder zaak nr. 201107337/6/R1 afgesplitst van de beroepen van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven.

2. Overwegingen

2.1. Ingevolge artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

2.2. Rederij Thuishaven exploiteert aan de IJssel nabij de Worp twee salonboten voor dagtochten en heeft daar twee pontons die als aanlegvoorziening functioneren. Rederij Eureka huurt een ponton als aanlegvoorziening voor haar boten.

2.3. Rederij Eureka en Rederij Thuishaven komen op tegen het niet als zodanig bestemmen van de ligplaatsen voor hun schepen en van de pontons waaraan deze zijn gelegen. Volgens hen had de raad rekening moeten houden met hun bestaande rechten, nu hun boten sinds 1965 op deze locatie aanleggen.

Rederij Eureka en Rederij Thuishaven betogen verder dat wat betreft de door de raad gestelde beperking van het uitzicht door het toestaan van de pontons en van de ligplaatsen aan de Worp, er vanaf de Worp slechts vanuit één woning en vanuit het IJsselhotel zicht is op de locatie en dat het zicht beperkt is door de ligging in het water en door verkeer op de aanliggende weg. Volgens de Rederijen maken hun boten ook deel uit van het stadsgezicht. Verder wijst Rederij Eureka erop dat in het plan op deze locatie een schipbrugconstructie wordt voorzien met een aanlegsteiger voor het voetveer, evenals ligplaatsen voor vijf scoutingvletten en acht passantenaanlegplaatsen. Volgens Rederij Thuishaven en Rederij Eureka heeft de raad hun belangen onvoldoende in het bestreden besluit betrokken en in strijd met het vertrouwensbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel gehandeld, nu hun activiteiten op deze locatie al meer dan 45 jaar plaatsvinden. Verder belemmert de aanwezigheid van de schepen niet het project Ruimte voor de Rivier, aldus Rederij Thuishaven en Rederij Eureka. Voorts wijst Rederij Eureka erop dat het verdwijnen van de huidige zichtlocatie grote gevolgen zal hebben voor haar concurrentiepositie. Volgens haar is geen rekening gehouden met een schadevergoeding bij verplaatsing.

Rederij Thuishaven en Rederij Eureka betogen verder dat er geen adequate alternatieven beschikbaar zijn. Volgens de Rederijen zijn de locaties aan de Pothoofdkade en de Wellekade niet geschikt, omdat daar sprake is van sterk wisselende waterstanden en een drijvende inrichting ontbreekt. Verder is deze locatie slecht bereikbaar voor mindervaliden, terwijl juist veel vaarten voor deze doelgroep worden uitgevoerd, kan op deze locaties slechts één schip per rederij liggen en is de parkeerruimte beperkt, aldus Rederij Thuishaven en Rederij Eureka. Ook het alternatief aan de Voorhaven is volgens Rederij Eureka niet aanvaardbaar, omdat daar geen vrachtwagens voor bevoorrading kunnen komen en deze locatie is gelegen op geruime afstand van haar kantoor, hetgeen de bedrijfsvoering bemoeilijkt.

2.4. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat ook indien het overgangsrecht van toepassing is, voldoende is onderbouwd waarom de pontons en de ligplaatsen in onderhavig plan niet als zodanig zijn bestemd. Daarbij wijst de raad erop dat het vrije uitzicht op de IJssel en het stadsfront van Deventer door de aanwezigheid van de pontons en de salonboten wordt beperkt. Volgens de raad is de ruimtelijke uitstraling van het voetveer kleiner dan die van de salonboten en vervult het voetveer een maatschappelijke functie. Verder wordt de schipbrugconstructie haaks op de wal voorzien, zodat deze het uitzicht niet beperkt, aldus de raad.

Voorts zijn volgens de raad de geboden alternatieven toereikend, waarbij hij stelt dat bij laagwaterstand de Wellekade, die lager ligt dan de Pothoofdkade, als uitwijkmogelijkheid kan worden gebruikt. Op beide locaties is volgens de raad voldoende ruimte beschikbaar voor auto's en touringcars om passagiers af te zetten en kunnen de touringcars op korte afstand parkeren. Wat de Voorhaven betreft heeft de raad aangegeven dat deze inderdaad niet rechtstreeks bereikbaar is voor vrachtwagens, maar dat op korte afstand kan worden geparkeerd. Verder acht de raad niet onaanvaardbaar dat de afmeerlocaties zich niet meer in de nabijheid van het kantoor zullen bevinden, maar op enkele autominuten daar vandaan. De raad heeft er tevens op gewezen dat bij de Worp geen voorzieningen voor lozing van afvalwater aanwezig zijn en deze wel aan de Voorhaven zullen worden gerealiseerd.

2.5. In het plan geldt voor de locatie aan de Worp, voor zover van belang, de bestemming "Water" met de dubbelbestemming "Waarde - Beschermd Stadsgezicht" en gedeeltelijk de aanduidingen "passantenhaven", "ligplaats" en "specifieke vorm van verkeer - verkeer te water".

2.6. Ingevolge artikel 11, lid 11.1 van de planregels, zijn de voor "Water" bestemde gronden bestemd voor:

(..)

c. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-verkeer te water" is verkeer te water met daarbij behorende voorzieningen toegestaan;

(..)

f. ter plaatse van de aanduiding "passantenhaven" is een passantenhaven voor maximaal 8 pleziervaartuigen met bijbehorende voorzieningen toegestaan.

g. ter plaatse van de aanduiding "ligplaats" is een ligplaats voor maximaal 5 boten toegestaan, met een maximale breedte van 2 m en een maximale lengte van 6 m per boot;

Ingevolge lid 11.2.2, sub a en sub c, geldt voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dat de bouwhoogte van bruggen niet meer dan 4 m en de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer dan 2,5 m mag bedragen.

Ingevolge artikel 1, lid 1.36 wordt onder passantenhaven verstaan een haven voor doorreizende recreatievaartuigen waarbij geen sprake is van overnachtingen.

2.7. Tussen partijen is niet in geschil dat in ieder geval het gebruik van de locatie als ligplaats voor de salonboten onder het overgangsrecht van het vorige bestemmingsplan "Uiterwaarden 2004" valt en dat de locatie thans nog steeds in gebruik is als ligplaats. Gelet hierop wordt dit gebruik nu wederom onder het overgangsrecht van het onderhavige plan gebracht.

2.8. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit een belang is gelegen om de ligplaatsen van de salonboten ter hoogte van de Worp niet als zodanig te bestemmen. Daarbij betrekt de Afdeling dat gelet op de omvang van de boten, die een lengte tot 60 meter kunnen hebben en bestaan uit enkele verdiepingen, aannemelijk is dat door de aanwezigheid van de salonboten het zicht van het historische stadscentrum van Deventer op de Worp - die beide als beschermd stadsgezicht zijn aangemerkt - en omgekeerd, wordt belemmerd. Het door Rederij Eureka overgelegde advies van Bosch Slabbers van 29 augustus 2011 geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. De enkele stelling in dit rapport dat het ruimtelijk bezwaar door de raad sterk wordt overdreven en dat scheepvaart, ook salonboten, bij het beeld van een levendige stad aan de rivier behoort, juist ook midden in de stad, is daartoe onvoldoende. Voorts overweegt de Afdeling dat de in het advies gedane suggestie voor een verplaatsing van de ligplaatsen enkele tientallen meters stroomafwaarts alleen een vrij zicht op het op de Worp aanwezige IJsselhotel met zich zou brengen, doch hierdoor nog steeds het zicht van en naar het stadscentrum en ook van en naar de Worp zou worden belemmerd. In die zin zou sprake zijn van verplaatsing van het probleem van het ontbreken van vrij uitzicht. Wat betreft de stelling dat in het bestemmingsplan aan de Worp een passantenhaven is voorzien die ook tot zichtbelemmering kan leiden, stelt de Afdeling vast dat gelet op de maximaal toegestane omvang en de beperkte duur van het verblijf van de toegestane vaartuigen, deze mogelijke beperking van het zicht niet vergelijkbaar is met inperking door de aanwezigheid van de salonboten. Dit geldt eveneens voor het op grond van het plan toegelaten voetveer en de schipbrugconstructie.

Vorenstaande belang acht de Afdeling evenwel niet van zodanig gewicht, dat de raad op grond daarvan zonder meer tot het niet als zodanig bestemmen van de ligplaatsen van de salonboten kon overgaan.

2.9. De Afdeling begrijpt het standpunt van de raad zo dat Rederij Thuishaven en Rederij Eureka als alternatief voor het innemen van ligplaatsen aan de locatie aan de Worp voor langere tijd kunnen aanmeren aan de Voorhaven, en dat voor het ontschepen van passagiers de Pothoofdkade, de Lage Wellekade of de Eerste Havenarm gebruikt kunnen worden. De Afdeling acht evenwel door de raad niet voldoende inzichtelijk gemaakt in hoeverre de door de raad gestelde alternatieven voor Rederij Eureka en Rederij Thuishaven voldoende concreet en uitvoerbaar zijn. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad weliswaar heeft gesteld dat Rederij Eureka en Rederij Thuishaven aan de Voorhaven een voorkeurspositie krijgen bij het innemen van een ligplaats, doch dat ter zitting is gebleken dat hieraan nog geen concrete invulling is gegeven.

Wat betreft de genoemde alternatieven voor het ontschepen van passagiers, stelt de Afdeling vast dat uit de stukken is gebleken dat gebruik van de Pothoofdkade zowel naar tijd (maximaal 48 uur) als naar ruimte (110 meter) beperkt is. Verder hebben Rederij Eureka en Rederij Thuishaven aangegeven dat het ontschepen van mindervalide passagiers op deze locatie door wisselende waterstanden wordt bemoeilijkt. Gelet hierop is onvoldoende inzichtelijk dat deze locatie voor Rederij Thuishaven en Rederij Eureka als een reëel alternatief

kan worden aangemerkt gelet op de mogelijke effecten op hun bedrijfsvoering. De enkele stelling van de raad dat andere rederijen positieve ervaringen hebben met het gebruik van de Pothoofdkade geeft geen aanleiding voor een ander oordeel, reeds omdat niet is onderbouwd dat dit gebruik vergelijkbaar is met het voorgestane gebruik door Rederij Eureka en Rederij Thuishaven. Voorts heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende onderbouwd dat naast de Pothoofdkade, de Lage Wellekade of de Eerste Havenarm als aanvaardbare alternatieven voor het ontschepen kunnen worden aangemerkt. Dat eerder incidenteel gebruik zou zijn gemaakt van de genoemde alternatieven is daartoe ontoereikend. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat, zoals Rederij Thuishaven en Rederij Eureka naar voren hebben gebracht, het type passagier en het waterpeil van belang zijn en dit per vaart kan verschillen. Verder acht de Afdeling niet inzichtelijk gemaakt in hoeverre het gebruik van de sluis het alternatief bij de Eerste Havenarm op reguliere basis aanvaardbaar maakt. Ten slotte acht de Afdeling onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van het naast elkaar moeten gebruiken van de alternatieven voor de bedrijfsvoering van Rederij Thuishaven en Rederij Eureka.

2.10. De Afdeling overweegt voorts dat de raad onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt dat het innemen van de ligplaatsen, dat opnieuw onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode zal worden beëindigd.

2.11. In hetgeen Rederij Eureka en Rederij Thuishaven hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering. Het bestreden besluit is in zoverre genomen in strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb).

2.12. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de raad op de voet van artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State op te dragen de gebreken in het bestreden besluit te herstellen.

De raad dient daartoe met inachtneming van het vorenstaande het besluit van 25 mei 2011 alsnog toereikend te motiveren om welke redenen het niet als zodanig bestemmen van de ligplaatsen van de salonboten van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven aan de Worp aanvaardbaar is, gelet op voor hen bestaande alternatieve locaties voor het aanmeren en het ontschepen van passagiers, en voorts waarop de verwachting is gebaseerd dat het gebruik dat thans onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode zal worden beëindigd, dan wel, zonder dat daarbij toepassing behoeft te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb, het bestreden besluit te wijzigen door vaststelling van een andere planregeling. In het laatste geval dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te worden gemaakt. De Afdeling zal daartoe een termijn stellen.

2.13. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van griffierecht.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

draagt de raad van de gemeente Deventer op om binnen zestien weken na de verzending van deze tussenuitspraak:

1. het besluit van 25 mei 2011 alsnog toereikend te motiveren om welke redenen het niet als zodanig bestemmen van de ligplaatsen van de salonboten van Rederij Eureka en Rederij Thuishaven aan de Worp aanvaardbaar is, gelet op voor hen bestaande alternatieve locaties voor het aanmeren en het ontschepen van passagiers, en voorts waarop de verwachting is gebaseerd dat het gebruik dat thans onder het overgangsrecht wordt gebracht, binnen de planperiode zal worden beëindigd, dan wel het bestreden besluit te wijzigen door vaststelling van een andere planregeling; in het laatste geval dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te worden gemaakt;

2. de uitkomst aan de Afdeling mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. J.G.C. Wiebenga en mr. E. Helder, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.W. Wijers, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Wijers
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 11 april 2012

444.

de Rechtspraak

Rechtbank Overijssel

het college van burgemeester en wethouders van Deventer
Postbus 5000
7400 GC Deventer

GEMEENTE DEVENTER
Nr
Ontv. 25 SEP 2018
Port.
Sect.
Afd.
Kopie
Dep.
Ontv. bevestiging J N

Bestuursrecht

bezoekadres
Schuurmanstraat 2
8011 KP Zwolle

correspondentieadres
Postbus 10067
8000 GB Zwolle

t (088) 361 5555
f (088) 361 0067
www.rechtspraak.nl

Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.

datum	24 september 2018
onderdeel	Overige bestuursgeschillen
contactpersoon	dhr A. Bos
doorkiesnummer	088 - 3613893
ons kenmerk	zaaknummer ZWO 18 / 1796 WET PRM
uw kenmerk	IBL/zaaknr. 1126-2017
bijlage(n)	
faxnummer afdeling	(088) 361 0068/69
onderwerp	het beroep van Rederij Eureka B.V. te Deventer

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met zaaknummer ZWO 18 / 1796 WET PRM deel ik u het volgende mee.

Hierbij bevestig ik de ontvangst van het verzoek om rechtstreeks beroep als bedoeld in artikel 7:1a Awb. De rechtbank stemt in met rechtstreeks beroep als bedoeld in artikel 7:1a Awb.

Bij de behandeling van het beroep volgt de rechtbank de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de richtlijnen van de Procesregeling bestuursrecht. Meer informatie hierover kunt u vinden op de website die boven aan deze brief wordt vermeld.

Ik verzoek u **binnen vier weken** na de datum van verzending van deze brief de stukken in te dienen die betrekking hebben op deze zaak.

U moet – indien van toepassing – de bijzondere regelgeving die op deze zaak betrekking heeft meesturen, dan wel aangeven waar deze is gepubliceerd.

Ik verzoek u:

- **alle** aan het bestreden besluit voorafgaande stukken toe te sturen, inclusief de al bij het beroepschrift overgelegde stukken;
- de stukken te nummeren;
- de stukken in chronologische volgorde te leggen;
- de stukken in tweevoud aan te leveren;
- vergezeld van een inventarislijst;
- aan te geven of er volgens u sprake is van een belanghebbende en zo ja, de volledige naam- en adresgegevens van de belanghebbende te vermelden.

de Rechtspraak

Rechtbank Overijssel

Indien het beroep is gericht tegen een beschikking waarbij de verplichting tot betaling van een geldsom is vastgesteld, heeft dit mede betrekking op een bijkomende beschikking van hetzelfde bestuursorgaan omtrent verrekening, uitstel van betaling, verlening van een voorschot, vaststelling van de rente of gehele of gedeeltelijke kwijtschelding, voor zover de belanghebbende deze beschikking betwist.

Ik verzoek u daarom om (een) eventuele bijkomende beschikking(en) en eventuele bezwaren van de belanghebbende daartegen aan de rechtbank te zenden.

Bij het uitblijven van een reactie zal de rechtbank de gevolgtrekkingen maken die haar geraden voorkomen.

Als u wilt dat op bepaalde stukken geheimhouding wordt toegepast, dan moet u de betreffende stukken in een afzonderlijke gesloten envelop doen, met daarop de vermelding "geheimhouding art. 8.29 Awb". De gesloten envelop moet u vervolgens met de redenen waarom u verzoekt om geheimhouding in een gewone envelop verzenden of met een koeriersdienst laten bezorgen.
Wilt u naam, telefoon- en faxnummer van de functionaris die de zaak bij u behandelt vermelden?

Ik stel u in de gelegenheid om **binnen vier weken** na de datum van verzending van deze brief een verweerschrift in te dienen. Als in het beroepschrift niet de gronden van het beroep zijn vermeld, dan heeft de indiener inmiddels de gelegenheid gekregen dit alsnog te doen. Zodra ik het aanvullende beroepschrift heb ontvangen, zal ik u daarvan een kopie sturen.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtend,

de griffier

de Rechtspraak

Rechtbank Overijssel

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

Postbus 10067, 8000 GB Zwolle

Z13CC #5241XOX#OO#OOOO#