

141-546

Structuurschema Verkeer en Vervoer



De hogesnelheidslijn in Nederland

*Grondverwerving, schade- en
compensatieregelingen*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Het kabinet heeft het voornemen om Nederland hoogwaardig aan te sluiten op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Hiervoor moet een nieuw tracé worden aangelegd dat speciaal geschikt is voor snelheden tot 300 kilometer per uur. Om te komen tot de beste keuze daarvoor, doorloopt het hogesnelheidslijnproject een grote inspraak- en besluitvormingsprocedure.

De Nederlandse bevolking wordt daarom zo goed mogelijk over het project ingelicht. Dat gebeurt op verschillende manieren. Deze publikatie gaat in op grondverwerving, schade- en compensatieregelingen met betrekking tot de aanleg van de hogesnelheidslijn.



A4

A1v

M18

A44

BBLN

A17

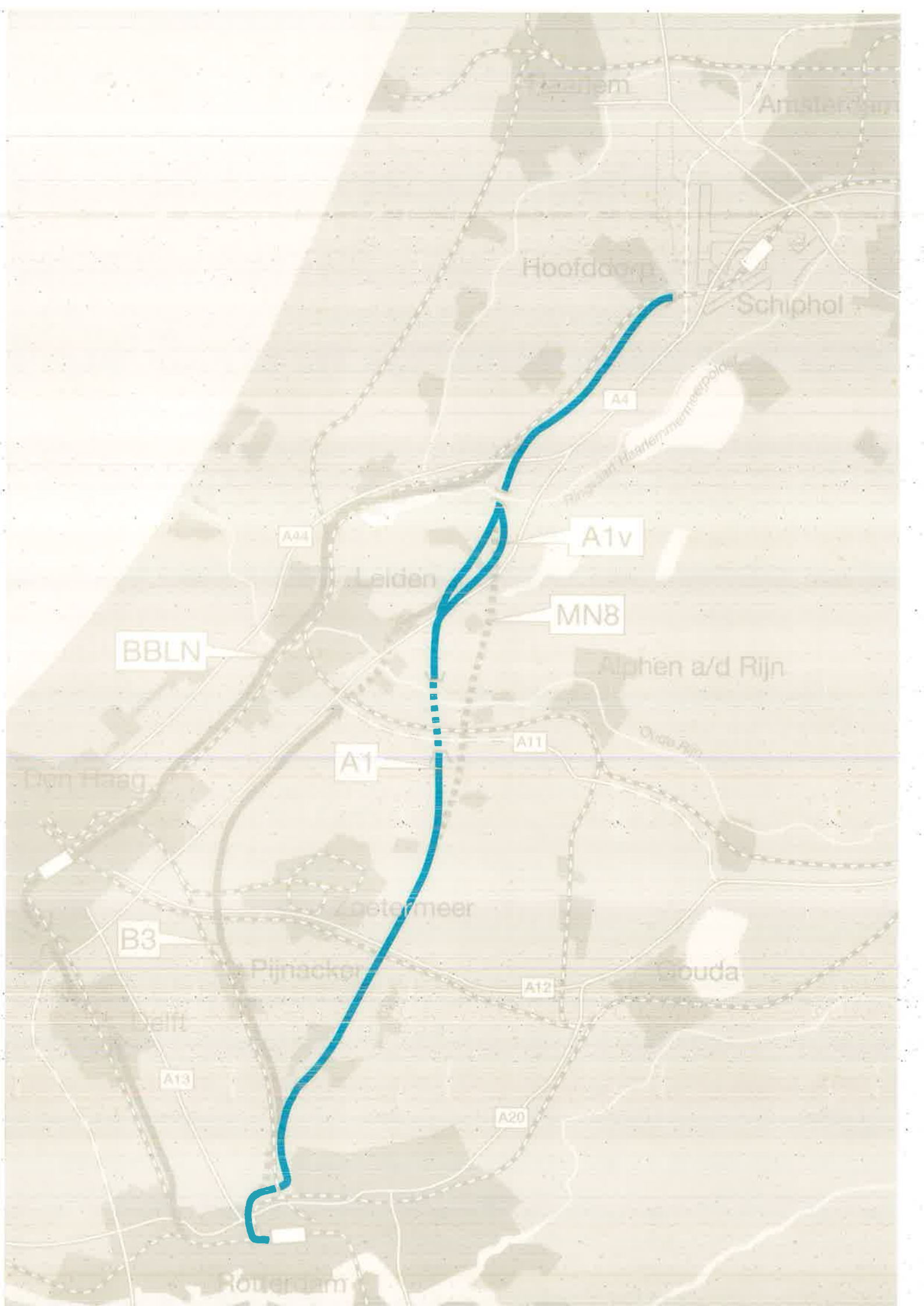
A1

A13

B3

A20

A12



BBLN

A1

A1v

MN8

B3

A11

A13

A12

A20

A4

Rotterdam

Den Haag

Leiden

Hoofddorp

Schiphol

Alphen a/d Rijn

Zoetermeer

Pijnacker

Gouda

Haarlem

Amsterdam

Rijkswateringenmeester

Grondverwerving

Naar aanleiding van de plannen over de hogesnelheidslijn kunnen particulieren en organisaties vermoeden dat zij overlast en schade zullen ondervinden van bepaalde voorstellen. Totdat de plannen definitief zijn bestaat er geen mogelijkheid op vergoedingen van welke schade dan ook.

De schade- en vergoedingsmogelijkheden die hier worden behandeld zijn grondverwerving, planschade, nadeelcompensatie, bouwschade en gewasschade. Aangegeven wordt voor welke situaties een verzoek tot schadevergoeding mogelijk is, waar een schadevergoeding moet worden ingediend en op welk moment een verzoek tot schadevergoeding moet plaatsvinden.

De grond die nodig is voor de aanleg van de hogesnelheidslijn wordt aangekocht door de Staat. Dit vindt plaats vanaf het moment dat de plannen definitief zijn. Pas dan zijn de juiste begrenzings bekend en kan exact worden berekend hoeveel oppervlak van elk perceel nodig is. Voor de hogesnelheidslijn ligt dat moment nadat de tracéprocedure is afgerond (gepland eind 1996).

Grondaankoop bij overeenkomst

De Onteigeningswet schrijft voor dat de Staat eerst moet proberen de grond bij overeenkomst aan te kopen. Dit wordt de 'minnelijke fase' genoemd. Daarin wordt elke belanghebbende (eigenaren, huurders, pachters, etc.) persoonlijk door een onafhankelijke taxatiecommissie benaderd. De taxatiecommissie wordt steeds begeleid door een ambtelijke vertegenwoordiger van het Rijk. Afhankelijk van de aard en complexiteit van de te behandelen aankoop bestaat de taxatiecommissie uit 1, 2 of 3 personen. In de meeste gevallen, zo leert de ervaring, schakelt een belanghebbende ook zelf een deskundige in. Dit kan een bouwkundige of taxateur zijn, maar natuurlijk ook een advocaat. Zo kan op basis van gelijkwaardigheid worden onderhandeld. De persoonlijke benadering zorgt voor een goede wederzijdse uitwisseling van informatie.

Mede aan de hand van de door de taxatiecommissie verkregen informatie, wordt een taxatierapport opgesteld. Op basis daarvan zal aan een belanghebbende een aanbod worden gedaan, waarbij rekening wordt gehouden met de eventuele waardevermindering die door de HSL-plannen is opgetreden.

Het is de bedoeling dat op deze manier de partijen het uiteindelijk eens worden over de hoogte van de schadeloosstelling. In de meeste gevallen, zo blijkt uit de praktijk, lukt dat ook.

Gerechtelijke onteigening

Het is mogelijk dat beide partijen het in de minnelijke fase niet met elkaar eens worden. Dan bestaat er de mogelijkheid tot gerechtelijke onteigening. In een koninklijk besluit worden de benodigde percelen ter onteigening aangewezen. Vervolgens wordt in een vonnis door de rechter de onteigening uitgesproken en zal uiteindelijk de schadeloosstelling worden vastgesteld.

De schadeloosstelling

In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de belanghebbenden altijd gelijk moet blijven. Dit betekent dat optredende voordelen en nadelen moeten worden verrekend: verhuiskosten, herinrichtingskosten, inkomensschade, feitelijke voorzieningen, etc.



Planschade en nadeelcompensatie

Een belanghebbende kan vermoeden dat hij schade ondervindt van de plannen voor de hogesnelheidslijn. Om dergelijke schade te vergoeden bestaat er een wettelijke schadevergoedingsregeling. Dit is het planschade-artikel van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49 WRO).

De procedureverordening planschade

Verzoeken voor planschade moeten bij de gemeente worden ingediend. De meeste gemeenten hebben daarom een procedureverordening planschadevergoeding vastgesteld. Daarin staan de richtlijnen voor de te volgen procedure beschreven. Een gemeenteraad bepaalt zelfstandig of de gestelde schade het gevolg is van de bepalingen van het bestemmingsplan. Zij moet ook een beslissing nemen over de hoogte van de schade en de hoogte van de vergoeding.

Voor de hogesnelheidslijn kan planschade worden vastgesteld nadat de tracéprocedure is afgerond, en nadat het definitieve tracé in de bestemmingsplannen is opgenomen (gepland medio 1997). De periode tussen de aankondiging van de plannen van de hogesnelheidslijn en het daadwerkelijk wijzigen van of vooruitlopen op een bestemmingsplan valt dus niet onder het planschade-artikel. De exacte ligging van de spoorbaan is dan nog niet bekend, waardoor schadevergoedingen dus niet kunnen worden vastgesteld.

De nadeelcompensatieregeling

Omdat de wettelijke planschaderegeling niet in alle schadegevallen voorziet, stelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de hogesnelheidslijn ook een niet-wettelijke regeling vast. Dit is een nadeelcompensatieregeling. Zo'n regeling voorziet in gevallen waarvoor geen wettelijke schadevergoedingen gelden, maar waarin de 'algemene beginselen van behoorlijk bestuur' wel vragen om vergoeding. Vastgestelde nadeelcompensatieregelingen worden in de Staatscourant gepubliceerd.

De nadeelcompensatie-procedure

Gevallen van nadeelcompensatie met betrekking tot de hogesnelheidslijn worden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat behandeld. De minister wordt daarbij geadviseerd door een commissie van onafhankelijke deskundigen. Schadegevallen die eventueel voor de nadeelcompensatieregeling in aanmerking komen, worden per geval bekeken. Bij het vaststellen van een vergoeding wordt altijd gekeken in hoeverre de schade niet of niet geheel voor rekening van de belanghebbende komt. Daarbij mag de schade niet eerder door koop, onteigening of op andere wijze zijn vergoed.

Altijd zal eerst worden nagegaan of nadeelcompensatie in natura mogelijk is. Voorbeelden van nadeelcompensatie in natura zijn de aanleg van een parallelweg of een sloot. Daarna wordt een vergoeding in geld overwogen.

De keuze van planschadevergoeding of nadeelcompensatieregeling hangt af van de aard van de schade en het moment dat de schade wordt geleden. Beide regelingen voorzien in een vergoeding naar billijkheid, waarbij de schade het gevolg moet zijn van 'schadeveroorzakend handelen' door de overheid.



Bouwschade en gewasschade

Omdat de rijksoverheid nauw betrokken is bij de aanleg van de hogesnelheidslijn, zal zij een groot deel van de planschadevergoedingen op zich nemen. Hierover worden met de gemeenten afspraken gemaakt. Eventueel zal aan de gemeenten worden gevraagd een aparte planschade-procedureverordening voor de aanleg van de hogesnelheidslijn vast te leggen. Op die manier is een goede afstemming mogelijk tussen de nog vast te stellen nadeelcompensatieregeling en de planschade-verordeningen.

Beroepsmogelijkheid

Mocht een belanghebbende het niet eens zijn met het besluit van de gemeenteraad (bij planschade) of minister (bij nadeelcompensatie), dan kan hij een bezwaarschrift indienen bij het bestuursorgaan dat de beslissing heeft genomen. Daarna kan hij beroep aantekenen bij de sector Bestuursrecht van de Arrondissementsrechtbank. Eventueel bestaat de mogelijkheid in hoger beroep te gaan bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.



De aanleg van de hogesnelheidslijn kan aan nabij gelegen bouwkundige objecten schade veroorzaken. Deze bouwschade kan ontstaan als gevolg van bijvoorbeeld hei- en trilwerkzaamheden, bemalingen en het aanbrenge van grondophogingen. Gewasschade ontstaat bijvoorbeeld door grondwaterverlaging of verdrassing.

Het vastleggen van de nul-situatie

Voordat de uitvoering van deze werkzaamheden begint (gepland eind 1997), wordt de zogenaamde nul-situatie vastgelegd. Dit is de situatie zoals die is voordat met de werkzaamheden wordt begonnen. Objecten die zich binnen een ruime risico-zone bevinden worden geïnventariseerd. Ook vindt er een zogenaamde bouwkundige opname plaats.

De grondwaterstanden worden door middel van een netwerk van peilbuizen geregistreerd. Wanneer iemand tijdens of na afloop van de werkzaamheden van mening is daarvan schade te hebben ondervonden, dan wordt door een onafhankelijke deskundige vastgesteld of er een oorzakelijk verband bestaat tussen de geleden schade en de uitvoering van de werkzaamheden.

Het vastleggen van de nul-situatie zoals hiervoor is omschreven is tegenwoordig een vast gebruik en heeft bijvoorbeeld ook plaatsgevonden bij de aanleg van de WillemsSpoortunnel in Rotterdam.

Bewijzen

Als wordt aangetoond dat de schade een direct gevolg is van de uitvoering van de werkzaamheden, zal de deskundige de omvang van de schade begroten. Tevens kan deze aangeven of er maatregelen moeten worden getroffen waardoor de schade geheel of ten dele kan worden opgeheven.



Vergoeding van kosten van deskundige bijstand

De ervaring leert dat een belanghebbende bij de genoemde gevallen van schade meestal een deskundige inschakelt. Dit kan een bouwkundige of taxateur zijn, maar natuurlijk ook een advocaat. Dit is niet verplicht. De kosten voor deskundige bijstand die worden vergoed worden meestal verrekend in de vergoeding of compensatie.

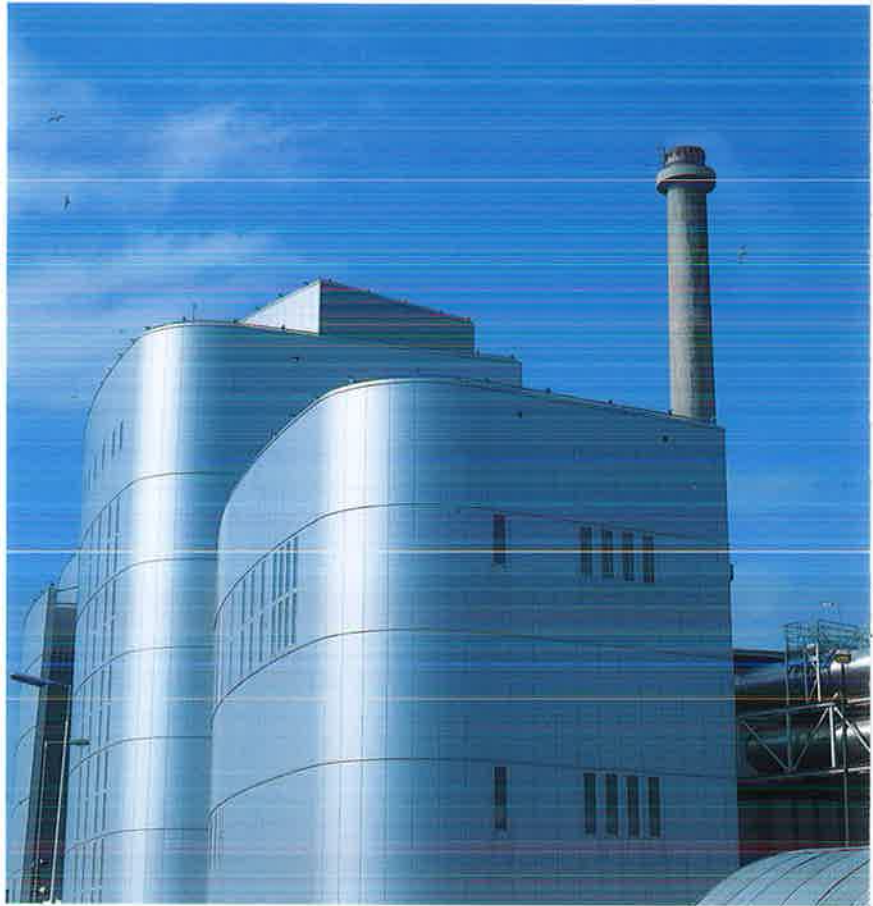
Grondverwerving

Bij grondverwerving wordt in principe alleen een bijdrage verleend in de kosten van feitelijke bijstand bij koop of verkoop van onroerend goed. Hiervoor geldt een redelijk tarief dat in de markt gebruikelijk is. Dit is de maximale vergoeding. Een afwijking naar beneden is mogelijk wanneer bijvoorbeeld een standsorganisatie is ingeschakeld.

Bij inschakeling van een andere deskundige dan een materiedeskundige (bijvoorbeeld een advocaat) blijft het maximum bedrag van toepassing.

In uitzonderlijke gevallen kan het gerechtvaardigd zijn dat er zowel een materiedeskundige als een juridisch deskundige wordt ingeschakeld.

Dan kan een bijdrage worden verleend in de kosten van juridische bijstand.

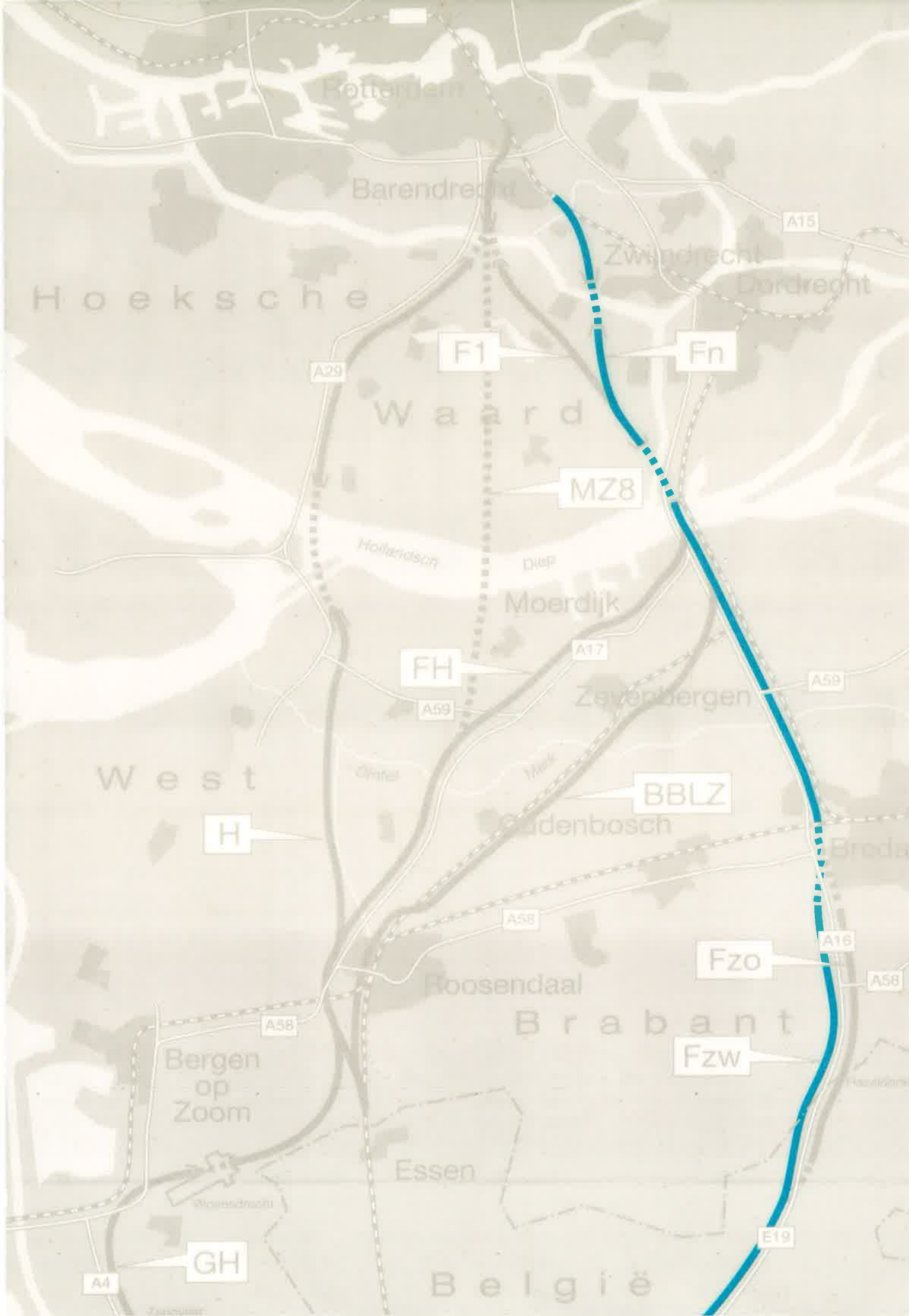


Planschade en nadeelcompensatie

Bij planschade en bij nadeelcompensatie worden op basis van de jurisprudentie (rechtspraak) geen bijdragen toegekend in de kosten van enige deskundige bijstand (feitelijk noch juridisch). Het is niet uitgesloten dat dit zal veranderen onder de invloed van de in werking getreden Algemene Wet Bestuursrecht.

Bouwschade en gewasschade

In gevallen van projectschade kan zowel voor de materie als voor een juridisch deskundige een bijdrage in de kosten worden verleend. Volgens de jurisprudentie van de Hoge Raad wordt daarbij gekeken of het redelijk is dat men deze deskundige(n) heeft ingeschakeld en of de gemaakte kosten redelijk zijn. Van geval tot geval wordt hiernaar gekeken.



Het Nederlandse verkeers- en vervoerbeleid is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) uit 1992. Dit SVV is gericht op het verzekeren van een goede bereikbaarheid voor zowel zakelijke als andere doeleinden. Maatstaf voor het te voeren beleid is echter duurzame ontwikkeling. Het streven naar goede bereikbaarheid botst soms met het streven naar duurzame ontwikkeling. Daarom is het nodig op het terrein van verkeer en vervoer intelligente en creatieve oplossingen te vinden, die economische groei mogelijk maken binnen de context van een duurzame samenleving. Het SVV bevat tal van projecten en acties die dit mogelijk moeten maken.

Het project hogesnelheidslijn is zo'n actie, speciaal gericht op het internationale reizigersvervoer tussen de verschillende (economische) centra in Europa.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Aan deze publikatie kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend.

Informatie

Voor vragen over de hogesnelheidslijn kunt u contact opnemen met: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau Hogesnelheidslijn, Coördinatie Voorlichting, Postbus 20903, 2500 EX Den Haag, telefoon 070 - 351 77 15.

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Voorlichting, Plesmanweg 1-6, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Voor aanvraag tot 5 exemplaren van deze uitgave: telefoon 070 - 351 70 86 of 070 - 351 70 49.

Vanaf 5 exemplaren kunt u deze uitgave telefonisch of schriftelijk bestellen bij:

Hageman Verpakkers b.v., Postbus 281, 2700 AG Zoetermeer, telefoon 079 - 61 11 88.

