

Nieuwsbrief STAB OGR Updates - Nummer 19, 2019

Nummer 19, 2019

Redactie: mr. G.A. Keus, mr. J.K. van de Poel, mr. ir. O.W.J.M. Scholte, mr. R. Veenhof en bc. K-RMT P.A.H.M. Willems.

INHOUDSOPGAVE

Rechtbank

[Rechtbank Limburg, ECLI:NL:RBLIM:2019:7499](#) 15-08-2019

Parkstad/planschade PIP

Raad van State

[Raad van State, ECLI:NL:RVS:2019:3121](#) 11-09-2019

A4/nadeelcompensatie Tracébesluit

[Raad van State, ECLI:NL:RVS:2019:3128](#) 11-09-2019

A4/nadeelcompensatie Tracébesluit

RECHTSPRAAK

A4/nadeelcompensatie Tracébesluit

Normaal ondernemersrisico. Drempel bij tijdelijke schade.

Casus

Aappellante betwist niet dat voor de beoordeling van buiten het normale ondernemersrisico vallende tijdelijke schade als gevolg van maatregelen aan infrastructuur, reconstructiewerkzaamheden en onderhoud een drempel mag worden toegepast. Zij betoogt echter dat de in de Beleidsregel 2014 als uitgangspunt bij reguliere infrastructurele maatregelen gehanteerde drempel van 15% geen stand houdt. Appellante wijst erop dat, naar zij daaruit afleidt, in de rechtspraak bij reguliere infrastructurele maatregelen een drempel van 8% van de normkosten is aanvaard als behorend tot het normale ondernemersrisico (bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 15 juni 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1650). De minister heeft niet gemotiveerd waarom hier een drempel van 15% wordt gehanteerd. Een nadere motivering is des te meer vereist omdat de aanleg van een geheel nieuwe autosnelweg op korte afstand van haar bedrijf niet als 'regulier' is aan te merken, aldus appellante. Zij vindt dan ook dat als drempel maximaal 8% van de normkosten mag worden aangehouden. Daarnaast vindt zij dat de drempel niet jaren achtereen mag worden gehanteerd.

Rechtsvraag

Is de toepassing van een drempel van 15% aanvaardbaar?

Uitspraak

Zoals hiervoor onder 14 is overwogen, wordt in elk concreet geval getoetst of het bestuursorgaan voldoende heeft gemotiveerd waarom een bepaalde drempel is toegepast en of de toepassing nog redelijk is. In het geval van appellante vloeit de drempel voort uit de Beleidsregel 2014 en is de motivering voor dit beleidsmatige uitgangspunt opgenomen in de toelichting daarbij. In het besluit van 4 december 2017 heeft de minister niet nader gemotiveerd waarom het drempelpercentage voor appellante niet is verlaagd. Uit de toepassing van het standaard drempelpercentage valt af te leiden dat de minister de omstandigheden van het geval niet zodanig bijzonder vindt dat toepassing van het tweede

en/of derde lid van artikel 3a van de Beleidsregel 2014 aan de orde is. Voor zover de minister – zoals hij ter zitting heeft toegelicht – zich op het standpunt stelt dat de aanleg van de A4 kan worden gezien als een ‘reguliere’ infrastructurele maatregel in de zin van de Beleidsregel 2014, sluit de Afdeling zich daarbij aan. Het gaat, ondanks de omvang van het project en de invloed ervan op de omgeving, niet om een bijzondere infrastructurele maatregel als wordt gekeken naar de aard van de maatregel (een autosnelweg), de duur van de maatregel (werkzaamheden voor de aanleg in de periode 2012-2014) en de abstracte voorzienbaarheid ervan, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze maatschappelijke ontwikkeling zich zou voordoen.

De Afdeling kan zich voorts vinden in het standpunt van de minister dat de schade als zodanig voor de onderneming van appellante niet bijzonder is. De tijdelijke schade per jaar van € 3.205 is relatief beperkt, zeker wanneer die wordt gerelateerd aan de omzet van het bedrijf van appellante in de drie voorgaande jaren 2009 tot en met 2011. Die omzet bedroeg achtereenvolgens € 7.020.936, € 9.973.100 en € 6.071.798. In de omvang van de schade heeft de minister dan ook geen aanleiding hoeven zien om een lagere drempel dan de standaarddrempel toe te passen.

De duur van infrastructurele maatregelen is voorts een factor die onder omstandigheden kan leiden tot het oordeel dat eenzelfde drempel niet, althans niet zonder nadere motivering mag worden toegepast over een tweede of volgende schadejaar. In de duur van de werkzaamheden nabij de zuidelijke kas van appellante heeft de minister evenmin aanleiding hoeven zien om de drempel niet per schadejaar, maar eenmaal over de totale periode van drie schadejaren toe te passen. De minister heeft daarbij ook de door appellante gestelde na-ijleffecten, waardoor zij nog enkele jaren geconfronteerd is geweest met extra kosten totdat zij een slangensysteem had vervangen, buiten beschouwing mogen laten. Het gaat bij de tijdelijke schade aan de zuidelijke kas enkel om de periode waarin de werkzaamheden aan de A4 hebben plaatsgevonden.

Aappellante betwist in wezen de door de minister beleidsmatig gehanteerde standaarddrempel van 15%. De Afdeling is het met appellante eens dat het drempelpercentage van 15 als uitgangspunt aan de hoge kant is. Of dit percentage – en daarmee artikel 3a, eerste lid, van de Beleidsregel 2014, waarin het is opgenomen – de grenzen van de redelijkheid te buiten gaat, zoals appellante heeft betoogd, kan nu echter in het midden worden gelaten. Ook indien appellante zou worden gevolgd in haar standpunt dat een drempel van 8% zou moeten worden gehanteerd, komt zij daar niet boven. Uitgaande van normkosten van € 51.000 bedraagt de drempel dan € 4.080, terwijl de tijdelijke schade voor de zuidelijke kas is begroot op € 3.205 per jaar. De normkosten en de schadebegroting volgen uit het advies van 1 december 2017 en zijn door appellante niet eerder bestreden. Voor zover appellante ter zitting

is uitgegaan van andere bedragen, ziet de Afdeling geen reden om het advies niet te volgen. Daarbij is van belang dat het nu alleen gaat om de tijdelijke schade in de vorm van extra kosten voor de zuidelijke kas gedurende de werkzaamheden, waarbij de extra kosten voor de noordelijke kas moeten worden weggedacht omdat die voorzienbaar waren en de extra kosten dus rekenkundig moeten worden gesplitst. Zoals de minister ter zitting ook heeft aangevoerd ligt het omslagpunt net iets boven de 6% en de minister heeft in redelijkheid een drempel mogen hanteren die boven dat omslagpunt uitkomt.

Instantie: Raad van State

Datum uitspraak: 11-09-2019

ECLI: ECLI:NL:RVS:2019:3121

Zaaknummer: 201806296/1/A2

Wetsartikelen: 6.2 Wro

RECHTSPRAAK

A4/nadeelcompensatie Tracébesluit

Maximale invulling. Reële prognose.

Casus

Bij formulier van 25 juni 2015 heeft appellante bij de minister een verzoek om schadevergoeding (nadeelcompensatie) ingediend. Haar woning ligt door het Tracébesluit vlakbij het nieuwe gedeelte van de A4 en het onderliggende wegennet (de Zeelandweg-Oost, N257) en dat levert overlast op. Zij stelt dat de woning door het Tracébesluit in waarde is verminderd en moeilijk verkoopbaar is geworden.

Rechtsvraag

Het geschil spitst zich toe op de vraag of de minister bij zijn besluitvorming het advies van de commissie mocht overnemen.

Uitspraak

In het Tracébesluit is destijds uitgegaan van bepaalde prognoses met betrekking tot aantallen verkeersbewegingen en het te verwachten geluid op en nabij geluidgevoelige objecten, waaronder de woning van appellante. Gelet op de onder 2 vermelde uitspraak van de Afdeling van 14 maart 2012 over het Tracébesluit, mocht de minister zich ten tijde van het nemen van dat besluit baseren op de gebruikte verkeersprognoses en op het akoestisch rapport. Dat het Tracébesluit door die uitspraak van de Afdeling onherroepelijk werd, betekent, anders dan de minister lijkt aan te nemen, echter niet dat bij de beoordeling van een later verzoek om nadeelcompensatie niet meer aan de orde kan komen of de prognoses reëel waren, dus of zij ook achteraf kloppen. Volgens vaste rechtspraak (bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 18 oktober 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2805, onder 8.1) zijn de maatstaven voor tegemoetkoming in planschade van overeenkomstige toepassing op nadeelcompensatie krachtens artikel 22 van de Tracéwet. Geluidbelasting is een schadefactor. Het tot besluiten op een verzoek om planschadevergoeding bevoegde bestuursorgaan dient bij het beoordelen van de maximale gebruiksmogelijkheden onder het nieuwe planologische regime op de peildatum uit te gaan van een reële prognose van het maximaal aantal te verwachten motorvoertuigen en

de daarmee gemoeide geluidoverlast (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 11 september 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1097, onder 6.1). Aan de hand daarvan dient te worden onderzocht of die geluidoverlast zodanig is, dat het nieuwe regime tot een planologische verslechtering met een daaruit voortvloeiende waardevermindering van de woning heeft geleid. Bij een en ander geldt onverminderd dat het Tracébesluit het uitgangspunt vormt voor de planologische vergelijking die bij de beoordeling van het verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 22 van de Tracéwet moet worden gemaakt. Dat neemt niet weg dat de als gevolg van het Tracébesluit daadwerkelijk optredende geluidbelasting vanwege de in november 2014 in gebruik genomen A4 en de Zeelandweg-Oost op de woning van appellante van betekenis kan zijn voor de voor haar woning meest ongunstige invulling van de planologische mogelijkheden en daarmee voor de hoogte van de nadeelcompensatie. Dan zijn de bij het Tracébesluit gehanteerde prognoses van destijds immers niet reëel meer en moeten die worden bijgesteld.

Instantie: Raad van State

Datum uitspraak: 11-09-2019

ECLI: ECLI:NL:RVS:2019:3128

Zaaknummer: 201809970/1/A2

Wetsartikelen: 6.1 Wro

RECHTSPRAAK

Parkstad/planschade PIP

Voorzienbaarheid rotonde ter plaatse van woning.

Casus

Eiser heeft op 10 mei 2016 bij verweerder een aanvraag ingediend voor een tegemoetkoming in planschade als gevolg van het in werking treden van het Provinciaal Inpassingsplan BPL Parkstad Limburg 2012 (PIP BPL). Hij heeft daarbij onder meer vermeld dat hij de woning aan de [adres] in [plaatsnaam] op 11 juni 2006 heeft gekocht en in eigendom heeft verkregen.

Bij het primaire besluit heeft verweerder de aanvraag afgewezen. Verweerder volgt het advies van de Schadecommissie niet ten aanzien van de voorzienbaarheid. Verweerder stelt zich op het standpunt dat ook de rotonde op basis van de Startnotitie tracé/m.e.r. BPL Parkstad en het POL 2001 voor eiser voorzienbaar was ten tijde van de aankoop van het object op 11 mei 2006.

Eiser voert in beroep aan dat eiser ten onrechte voorzienbaarheid wordt tegengeworpen. Eiser kon uit het POL 2001 niet of in onvoldoende mate afleiden dat het voormalige volkstuinencomplex ook deel uit zou gaan maken van de BPL en dat daar eveneens een verkeersbestemming gerealiseerd kon gaan worden. In het POL 2001 waren die gronden immers aangeduid als 'Stedelijke groenzone (P8)' en die komen volgens de definitie in het POL 2001 voor tussen bestaande stedelijke sportcomplexen, en anderzijds landbouwgronden waar (in de toekomst) sprake kan zijn van de realisatie van mensgerichte natuur, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sport. De gronden die in het POL 2001 zijn voorzien van de aanduiding 'corridor BPL Parkstad' bevinden zich op betrekkelijk ruime afstand ten noordoosten en oosten van eisers woning. Het gaat volgens eiser te ver om te veronderstellen dat hij rekening moest houden met een rotonde op de gekozen locatie omdat binnen de aanduiding 'corridor BPL Parkstad' al een forse ruimtereservering is opgenomen ten behoeve van bij de hoofdinfrastructuur behorende aansluitingen en/of voorzieningen. Eiser betoogt verder dat er geen concrete beleidsvoornemens openbaar zijn gemaakt waaruit hij kon afleiden dat ten noordoosten van zijn woning in de realisatie van een rotonde zou worden voorzien. Omdat binnen de corridor nog een definitieve keuze moest worden gemaakt, was de wijze waarop aansluitingen op het definitieve tracé vormgegeven zouden worden extra

onzeker.

Rechtsvraag

Wat de rotonde voor eiser voorzienbaar?

Uitspraak

De rechtbank volgt verweerder niet in diens betoog dat de aanleg van de rotonde ten noordoosten van eisers woning op basis van de Startnotitie tracé/m.e.r. BPL Parkstad van 5 september 2000 en het Pol 2001 met de daarbij behorende kaarten voor eiser voorzienbaar was. Dat de ten zuiden van eisers woning gelegen Kerkradersteenweg moest gaan aansluiten op de BPL en de enkele vermelding dat de aanleg van de ring gevolgen zou kunnen hebben voor aansluitingen daarop, acht de rechtbank daarvoor onvoldoende. Dat geldt ook voor de vermelding dat overige aanvullende maatregelen nodig zouden zijn om de beoogde afname van de verkeersdruk op het lokale wegennet te realiseren. Een concreet aanknopingspunt dat ter plaatse van zijn woning een aansluiting zou kunnen komen, kan daaruit niet worden afgeleid. De rechtbank vermag verder niet in te zien dat de omstandigheid dat de BPL voor een deel de Dentgenbachweg heeft vervangen er noodzakelijk en logischerwijs toe zou leiden dat de aanleg van een aansluiting ter hoogte van zijn woning zou kunnen gaan plaatsvinden. Dat geldt naar het oordeel van de rechtbank eveneens voor het feit dat een nieuwe aansluiting van de BPL op het bedrijventerrein Dentgenbach moest worden gerealiseerd. De rechtbank volgt verweerders redenering wel dat het bedrijventerrein bij realisering van de BPL daarop moest worden aangesloten en dat de onderhavige rotonde mede deze functie heeft, maar vindt dit onvoldoende om aan te nemen dat eiser in 2006 rekening had moeten houden met de kans dat deze aansluiting ter plaatse van zijn woning zou worden gerealiseerd. Van enige kenbaarheid van de mogelijkheid dat ter plaatse een aansluiting zou worden gerealiseerd of van voorzienbaarheid daarvan in die zin dat met de kans dat daar een aansluiting zou kunnen komen, rekening moest worden gehouden, is naar het oordeel van de rechtbank geen sprake. Op grond van het vorenstaande is de rechtbank van oordeel dat het primaire standpunt van verweerder dat geen tegemoetkoming in planschade kan worden verleend omdat eiser actieve risicoaanvaarding dient te worden tegengeworpen, niet houdbaar is. De daartegen gerichte beroepsgrond slaagt.

Instantie: Rechtbank Limburg

Datum uitspraak: 15-08-2019

ECLI: ECLI:NL:RBLIM:2019:7499

Zaaknummer: AWB - 18 _ 1274

Wetsartikelen: 6.3 Wro