



Beleidsregel houdende bepalingen met betrekking tot het aanvragen en behandelen van aanvragen voor nadeelcompensatie in verband met de uitvoering van het 'spoorse deel' van de uitvoering van het project Spoorzone Delft (Beleidsregel nadeelcompensatie Spoorzone Delft)

18 december 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/1573 sector I&O

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

a. *de minister*: de Minister van Verkeer en Waterstaat;

b. *de NKI 1999*: de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999 (NKI 1999) (Stcrt. 1999, 97);

c. *de Overeenkomst*: de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Energie-Ned, VELIN en VEWIN (Stcrt. 1999, 97);

d. *Spoorzone Delft*: de in het bij besluit van 23 februari 2006 door de gemeenteraad van Delft vastgestelde bestemmingsplan 'Spoorzone' voorziene herontwikkeling van een gebied in het centrum van Delft, dat op hoofdlijnen bestaat uit de bouw van een viersporige spoortunnel, ongeveer 1.500 nieuwe woningen, 50.000 m² kantoorruimte, waaronder een stadskantoor, en een nieuw station;

e. *het 'spoorse deel' van het project Spoorzone Delft*: het deel van het project Spoorzone Delft, dat op hoofdlijnen bestaat uit de volgende in het bij besluit van 23 februari 2006 door de gemeenteraad van Delft vastgestelde bestemmingsplan 'Spoorzone' voorziene deelprojecten:

- A – het deelproject Spoorinfrastructuur: de (gefaseerde) aanleg van de in het bestemmingsplan voorziene tunnel ten behoeve van vier sporen, waarbij twee sporen direct worden aangelegd, inclusief toeritten, kruising Prinses Irenetunnel, DSM, overige kunstwerken en tijdelijke maatregelen, evenals het terugbrengen van de functionaliteit Phoenixstraat, geografisch bepaald tussen spoorlijn Den Haag HS–Schiedam centrum, Geocode 112, km 66.6–72,0;
- B – het Spoorse deel OV-knoop: de in het bestemmingsplan voorziene aanleg van twee 340 meter lange ondergrondse perrons, het ondergrondse deel van het station, stijpunten en ondergrondse stalling voor circa 5.000 fietsen;
- C – de stationshal: de in het bestemmingsplan voorziene realisering van een bovengrondse stationshal met circa 1.500 m² vervangende en bijbehorende bovengrondse commerciële voorzieningen;
- f. *ProRail B.V.*: de besloten vennootschap ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht, aan welke vennootschap met ingang van 1 januari 2005 een concessie als bedoeld in artikel 16, lid 1 van de Spoorwegwet voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur is verleend (de Beheersconcessie hoofdspoorweginfrastructuur).

Artikel 2 Het recht op schadevergoeding

1. De minister kent op aanvraag van degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van:
 - a. de rechtmatige uitvoering door of namens ProRail B.V. van het 'spoorse deel' van het project Spoorzone Delft;
 - b. besluiten van bestuursorganen op grond of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 genomen, die ertoe strekken werkzaamheden ten behoeve van de realisering van het 'spoorse deel' van het project Spoorzone Delft mogelijk te maken;
 - c. andere besluiten of handelingen waarop deze beleidsregel door of namens de minister van toepassing is verklaard, voor zover deze uitvoering, besluiten, dan wel handelingen naar het oordeel van de minister aan het spoorse deel van het Project Spoorzone kunnen worden toegerekend,een vergoeding toe van de schade, overeenkomstig de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.



2. Indien de aanvraag in gevallen als bedoeld in lid 1 betrekking heeft op schade verband houdend met de verlegging van kabels en leidingen in verband met de uitvoering van werken binnen het beheersgebied van de minister, of binnen het beheersgebied van een ander bestuursorgaan dat bevoegd is besluiten als bedoeld in lid 1 te nemen, kent de minister een vergoeding toe van schade overeenkomstig de NKL 1999. Bij verlegging van kabels en leidingen buiten vorenbedoeld beheersgebied kent de minister een vergoeding toe overeenkomstig de Overeenkomst.
3. Indien de schade beweerdelijk is veroorzaakt door een besluit, is de datum waarop het beweerdelijk schadeveroorzakende besluit rechtskracht verkrijgt beslissend voor het antwoord op de vraag of tengevolge van dit besluit schade is geleden.

Artikel 3 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel nadeelcompensatie Spoorzone Delft.

Artikel 4 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de eerste dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 september 2009.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Bij besluit van 23 februari 2006 heeft de gemeenteraad van Delft het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Dit plan voorziet, voor zover hier van belang, in herontwikkeling van de spoorzone in het centrum van Delft door onder meer de bouw van een viersporige spoortunnel, ongeveer 1.500 nieuwe woningen, 50.000 m² kantoorruimte waaronder een stadskantoor, en een nieuw station. De herontwikkeling valt uiteen in het 'stadse deel' en het 'spoorse deel'.

Het zogenoemde 'stadse deel' – zal worden uitgevoerd door of in opdracht van de gemeente Delft. Het andere deel – het zogenoemde 'spoorse deel' – zal namens de minister worden uitgevoerd door of in opdracht van ProRail B.V., als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur en als zodanig belast met de aanpassing/aanleg van de spoorweginfrastructuur.

2. Aanleiding en doel van deze beleidsregel

Ten behoeve van de realisering van het project Spoorzone zijn verschillende besluiten en feitelijke handelingen van verschillende bestuursorganen nodig. Deze (op zichzelf rechtmatige) besluiten en andere handelingen zullen naar verwachting leiden tot nadelen bij particulieren en ondernemers.

Op hoofdlijnen kunnen drie geschreven publiekrechtelijke grondslagen worden onderscheiden voor tegemoetkoming in eventuele schade die het gevolg is van de realisering van dit project:

- In de eerste plaats voorziet artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in een regeling die strekt tot tegemoetkoming in zogenoemde planschade.
- In de tweede plaats kunnen Burgemeester en Wethouders van de gemeente Delft nadeelcompensatie toekennen op verzoek van degene die nadeel heeft geleden voor schade die het gevolg is van rechtmatige besluiten of rechtmatige (feitelijke) handelingen verricht door of namens bestuursorganen van de gemeente Delft op grond van artikel 2 van de Algemene nadeelcompensatieverordening Delft.
- In de derde plaats kan de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 nadeelcompensatie toekennen voor schade die het gevolg is van de rechtmatige uitoefening door of namens de minister van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak.

Bestuurlijk is overeengekomen dat het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Delft zal beslissen op alle verzoeken om tegemoetkoming in planschade, betrekking hebbend op het gehele project Spoorzone. Tevens zal de gemeente beslissen op aanvragen voor nadeelcompensatie die betrekking hebben op schade die het gevolg is van de realisering van het 'stadse deel'. De minister zal beslissen op alle verzoeken om nadeelcompensatie die betrekking hebben op de uitvoeringsschade ten gevolge van de realisatie van het 'spoorse deel' (Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst Spoorzone Delft, Stcrt 2006, 79 en het addendum bij de overeenkomst van 9 juli 2008).

Met deze beleidsregel wordt enerzijds beoogd te expliciteren dat alle door of namens de minister verrichte rechtmatige handelingen voor het 'spoorse deel' onder het toepassingsbereik van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 vallen, anderzijds wordt met deze beleidsregel kenbaar gemaakt dat alle aanvragen voor nadeelcompensatie die betrekking hebben op het 'spoorse deel' – ook al is de vermeende schadeoorzaak afkomstig van een ander bestuursorgaan – door of namens de minister volgens voornoemde regeling zullen worden afgedaan. Hiermee wordt bereikt dat op alle aanvragen die betrekking hebben op vermeende schadeoorzaken die samenhangen met het 'spoorse deel' van het project Spoorzone Delft door of namens de minister wordt beslist.

De voordelen van vaststelling van deze beleidsregel – in samenhang met het samen met de gemeente Delft in te richten, zogenoemde 'schadeloket' – zijn:

- a. dat het voor burgers voldoende duidelijk is waar ze met hun schadeclaims betreffende de uitvoering van het Spoorse deel van het Project Spoorzone terecht kunnen;
- b. dat door of namens de minister op basis van deze beleidsregel beslist wordt over aanvragen om vergoeding van schade veroorzaakt door (soms meerdere, samenhangende) rechtmatige daden (niet alleen besluiten, maar ook feitelijke handelingen, van soms meerdere bestuursorganen en/of openbare lichamen) verband houdende met de uitvoering van het 'spoorse deel' van het project Spoorzone;
- c. dat de schadeclaims volgens de beproefde procedure van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 beoordeeld worden;
- d. dat de bestuurlijke en ambtelijke belasting én expertise zo veel mogelijk geconcentreerd wordt bij



- één instantie, die beschikt over voldoende expertise ter zake van vergoeding van schade veroorzaakt door de specifieke maatregelen die verband houden met de uitvoering van het spoorse deel van het Project Spoorzone Delft;
- e. dat de te dezen relevante aanvragen om schadevergoeding zoveel mogelijk naar dezelfde maatstaven beoordeeld worden;
 - f. dat beoordeling van de beslissingen omtrent toekenning van nadeelcompensatie door de algemene bestuursrechter beoordeeld kunnen worden;
 - g. dat in de verhouding tussen het Rijk en de andere overheden zo min mogelijk discussies ontstaan omtrent de waardering van de claims.

Alle aanvragen die betrekking hebben op het project Spoorzone Delft kunnen bij het schadeloket worden ingediend. Het schadeloket zorgt er voor dat de aanvraag bij het juiste bestuursorgaan/schadebeoordelingscommissie terecht komt.

3. Reikwijdte van de beleidsregel

Deze beleidsregel is van toepassing indien de schade wordt veroorzaakt door één of meer van de in artikel 2, lid 1 van de beleidsregel genoemde schadeoorzaken. Kort samengevat gaat het daarbij om rechtmatige besluiten en andere rechtmatige handelingen die verricht moeten worden ter uitvoering van het 'spoorse deel' van het project Spoorzone Delft. Dat betekent dat in beginsel zowel schade door rechtmatige besluiten, als schade door rechtmatige feitelijke handelingen onder het bereik van de beleidsregel valt. Compensatie voor de onevenredige gevolgen van niet voor beroep vatbare besluiten en feitelijke handelingen ter uitvoering van het 'spoorse deel' van dit project, kan dus ook op basis van deze beleidsregel (in samenhang met de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999) geschieden. Zonder deze beleidsregel zouden getroffen burgers en ondernemers mogelijk enkel via de burgerlijke rechter hun schade op de overheid kunnen verhalen. Een gevolg van de beleidsregel is dat nu ook om nadeelcompensatie kan worden verzocht in verband met een samenhangend geheel aan schadeveroorzakende overheidshandelingen, deels besluiten en deels feitelijke handelingen, ter uitvoering van het 'spoorse deel' van het project.

Deze beleidsregel biedt enkel een grondslag voor vergoeding van schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten of handelingen. Vergoeding van schade ten gevolge van onrechtmatig handelen (bijvoorbeeld bouwschade) wordt niet langs deze weg maar op grond van het burgerlijk recht afgehandeld. Vergoeding van schade ten gevolge van onteigening valt eveneens buiten het bereik van deze beleidsregel.

4. Hoofdpijnen van de procedure

De beslissing omtrent schadevergoeding op grond van deze beleidsregel wordt neergelegd in een op aanvraag genomen besluit van of namens de minister. De procedure strekkende tot voorbereiding van dit besluit loopt in hoofdpijnen volgens de algemene regeling van de Algemene wet bestuursrecht en hetgeen meer specifiek daaromtrent is bepaald in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999, danwel in voorkomende gevallen in de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999 (NKL 1999).

De voorbereidingsprocedure leidt uiteindelijk tot een besluit van of namens de minister. Indien de benadeelde zich niet in het besluit kan vinden, kan hij hiertegen rechtsmiddelen aanwenden. Ingevolge het algemene stelsel van de Awb staat tegen het besluit eerst bezwaar en vervolgens beroep open bij de rechtbank. Hoger beroep kan ingevolge artikel 37 van de Wet op de Raad van State worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Artikelsgewijs

Artikel 2 Het recht op schadevergoeding

In het eerste lid is bepaald dat de minister op aanvraag nadeelcompensatie kan toekennen voor schade die wordt veroorzaakt door de uitvoering van het 'spoorse deel' van het project Spoorzone Delft. Omdat op hoofdpijnen wel duidelijk is wat onder de te dezen relevante schadeoorzaak – het 'spoorse deel' van het project Spoorzone – moet worden verstaan, maar de exacte begrenzing van dit 'spoorse deel' ten tijde van het vaststellen van deze beleidsregel moeilijk exact is te omschrijven, is niet uitgesloten dat zonedig de omvang van dit 'spoorse deel' bij wijziging van deze beleidsregel nader zal worden afgebakend. Bij de behandeling van de aanvragen zullen zowel in materieel als in procedureel opzicht de bepalingen van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 worden gevolgd. Voor de materiële bepalingen, de procedures en een toelichting daarop zij verwezen naar deze regeling en de toelichting daarbij.



Schade die betrekking heeft op het verleggen van kabels en leidingen wordt ingevolge het tweede lid vergoed conform de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999, danwel de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Energie-Ned, VELIN en VEWIN.

In het derde lid is bepaald dat indien de schade beweerdelijk is veroorzaakt door een besluit, de datum waarop het beweerdelijk schadeveroorzakende besluit rechtskracht verkrijgt beslissend is voor het antwoord op de vraag of tengevolge van dit besluit schade is geleden. Met deze bepaling wordt aansluiting gezocht bij de te dezen relevante rechtspraak (ABRvS 15 januari 2003, AB 2003, 121).

Artikel 4 Inwerkingtreding

Aan deze beleidsregel is terugwerkende kracht verleend vanwege het feit dat het eerste schadeveroorzakende besluit reeds is genomen. Aanvragen die betrekking hebben op deze vermeende schadezaak vallen hiermee ook onder het toepassingsbereik van deze beleidsregel.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*