

Korte noties over planschade bij inpassingsplan RijnlandRoute

Inleiding

Tijdens het Bewonersgroepenoverleg op 1 augustus jl. bleek, dat in Voorschoten (en wellicht ook in de Stevenshof) omwonenden zijn benaderd door ‘planschade-deskundigen’ die handel zien in de huidige onzekere omstandigheden.

Omdat ‘Kenniskracht geeft’, hier het tweede (en voorlopig laatste) deeltje uit de serie ‘Ken uw vijand’, dit keer over de belangrijkste ‘ins and outs’ over Planschade. Ik hoop dat het – indien van toepassing – strekt tot voordeel van jullie en jullie achterban.

Kernbepaling

“GS kennen – na een aanvraag daartoe – een tegemoetkoming toe aan degene die schade in de vorm van een vermindering van de waarde van de onroerende zaak of in de vorm van een inkomensderving lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een inpassingsplan of een omgevingsvergunning, *voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven* en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd” (artikelen 6.1 en 6.6 van de Wet ruimtelijke ordening).

Wat is planschade?

Planschade is schade die ontstaat voor een eigenaar (of huurder enz.) van een huis (of perceel) tengevolge van een wijziging van de geldende planologische regels.

Dat is bij de RR het geval, want er is tot nu toe geen plan dat de RR al mogelijk maakte.

De schade moet bestaan uit vermogensschade (bijv. waardedaling van de woning) of inkomensschade (verlies van inkomsten/omzet/winst, of teveel betaalde huur).

Tijdelijke overlast valt niet onder de planschaderegeling.

Sóms gaat het om *directe* schade door een beperking van bebouwings- of gebruiksmogelijkheden van het perceel.

Meestal betreft het *indirecte* schade door een planologische wijziging die waardedrukkende ontwikkelingen in de nabije omgeving mogelijk maakt.

Een voorbeeld van die ontwikkelingen is de aanleg van de RijnlandRoute (RR).

Die leidt immers tot ongunstige effecten als verslechtering van milieuomstandigheden (bijv. geluid, luchtkwaliteit, stank, trilling) en tot immateriële schade als aantasting van uitzicht of privacy, alle te rangschikken onder het begrip: vermindering van het woongenot, leidend tot een *algemene verslechtering van de situeringswaarde van de woning*.

Welke planologische wijzigingen kunnen planschade veroorzaken?

De belangrijkste zijn:

- een gemeentelijk bestemmingsplan;
- een provinciaal bestemmingsplan, zoals het provinciale inpassingsplan RR;
- een rijksbestemmingsplan (=rijksinpassingsplan) of tracébesluit;

- een omgevingsvergunning.

Schade kan pas worden geclaimd nadat de schadeoorzaak – i.c. het nieuwe inpassingsplan RR – onherroepelijk in werking is getreden.

Ruim vóór dat plan rechtskracht heeft gekregen, kan er al schade optreden voor eigenaren, in de vorm van waardedrukkende effecten op hun woning. Het plan heeft zijn ongunstige schaduw dan eigenlijk al vooruit geworpen. Echter, die 'schaduwschade' tengevolge van een toekomstige, maar nog niet onherroepelijke planologische wijziging valt niet onder de wet en *komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking*.

(andere) Voorwaarden voor het claimen van planschade

Bij de aankoop van de onroerende zaak moet voor een 'redelijk denkende en handelende' koper het daadwerkelijke intreden van de schade niet voorzienbaar zijn geweest.

Volgens de rechtspraak lijkt een koper het risico op een ongunstige planologische wijziging zelf genomen te hebben als er ten tijde van de koop een 'concreet en openbaar gemaakt ruimtelijk beleidsvoornemen' (tot die wijziging) - van i.c. GS – bestond.

NB Dat hoeft geen definitieve, formele status te hebben, zoals een inpassingsplan heeft.

Vanaf wanneer zou er bij de RR sprake kunnen zijn van voorzienbaarheid van schade?

Dit project kent feitelijk een voorgeschiedenis die voor wat het gedeelte tussen de A4 en A44 terug gaat tot 1948. Veertig jaar later had Rijkswaterstaat vergevorderde plannen voor de aanleg van de rijksweg 11 via het tracé door Voorschoten. Dit leidde tot felle discussies. De aanleg heeft toen geen doorgang gevonden. In de jaren negentig van de vorige eeuw werd de RR (toen nog rijksweg 11–west geheten) zelfs geschrapt uit het rijkswegenplan. Pas in 2003 werd het project weer nieuw leven ingeblazen door de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Het is dus volstrekt onredelijk om te veronderstellen, dat er al vanaf de vorige eeuw sprake is van voorzienbaarheid, temeer daar er in die periode met zeer wisselende intensiteit (vaak vele jaren in het geheel niet) beleid is ontwikkeld ten aanzien van deze Oost-Westverbinding.

Volgens de provincie zelf is zij sinds de presentatie van de gezamenlijke Verkenning in augustus 2005 weer serieus met de RR bezig.

De mogelijkheid bestaat dus dat te zijner tijd een rechter zou kunnen oordelen dat voor kopers ná die datum een daadwerkelijk intreden van schade voorzienbaar zou kunnen zijn geweest, en voor kopers van vóór die datum niet. Dit is echter zeer speculatief.

Een andere voorwaarde is dat *De schade moet niet al op een andere wijze (deels) kunnen worden vergoed*. Te denken valt aan bijv. aankoop of onteigening door de provincie ter uitvoering van het inpassingsplan RR.

Vergoeding van (alle) schade of tegemoetkoming in (een deel van de) schade?

Het gaat om een tegemoetkoming, want voor rekening van de aanvrager blijft:

- *in elk geval* een (wettelijk) 'forfait' van twee procent van de waarde van de onroerende zaak (bij vermogensschade), of van het inkomen (bij inkomensschade) direct vóór het ontstaan van de schade en
- *eventueel* zelfs nog een groter deel van de schade omdat dat deel *in die concrete situatie* zou behoren tot het normale maatschappelijke risico van de aanvrager. *GS moeten dat goed motiveren*.

Procedure

Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van de schadeoorzaak, i.c. het inpassingsplan.

De aanvraag moet worden ingediend bij GS.

GS heffen van de aanvrager een 'drempelbedrag' van tussen de € 100 en € 500, welk bedrag wordt teruggestort als aan de aanvraag (deels) wordt tegemoet gekomen.

Daarna zal een onafhankelijke schadebeoordelingscommissie een onderzoek verrichten. Na haar advies zal GS het besluit op de aanvraag moeten nemen, waarbij GS uitsluitend op goede gronden van het advies mogen afwijken.

Een planschadeprocedure duurt gemiddeld één tot anderhalf jaar.

Eventueel kan de aanvrager bij GS bezwaar tegen hun besluit aantekenen en tegen een nieuw besluit van GS in beroep gaan bij de rechter. Dan kan een procedure in het uiterste geval wel vijf jaren duren.

mr. F.J. Kooper; Leiden; zomer 2012