

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Haarlem
Postbus 511
2003 PH HAARLEM

Rotterdam, 11 december 2015
Opdracht: 3531370
Adviseur: mevrouw mr. A.L.J.M. Boontjes
Telefoon: 010-4693876
E-mail: a.boontjes@saoz.nl
Onderwerp: definitief advies Amsterdamsevaart 288 te Haarlem

Geacht college,

Ter voldoening aan uw verzoek, gedaan bij uw e-mailbericht van 11 maart 2015, met daarbij gevoegd de voor akkoord ondertekende offerte, in behandeling bij de heer J.R. Hartmans, zenden wij u het door ons samengestelde definitieve advies betreffende de aanvraag tot tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening inzake bovengenoemde kwestie.

Wij hebben de gemachtigde van aanvrager in kennis gesteld van de verzending van het advies.

Hoogachtend,

mr. drs. C.M.L. van der Lee KRMT
Directeur

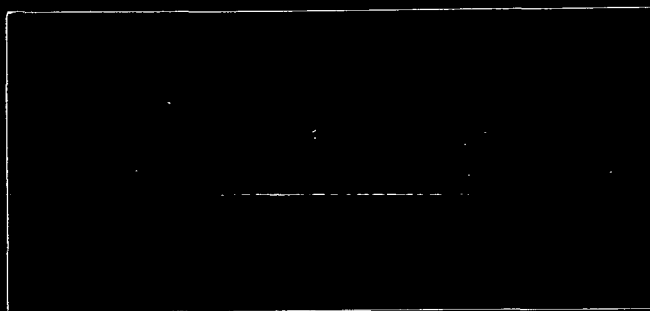


Bijlagen: advies in tweevoud



SAOZ

ADVISEUR IN ONROERENDE ZAKEN



ADVIES

over de aanvraag tot tegemoetkoming in
planschade als bedoeld in art. 6.1 Wro
van Total Nederland N.V., met betrekking
tot het motorbrandstofverkooppunt aan de
Amsterdamsevaart 288 (Rijksweg A200) te
Haarlem.

Opdracht:	3531370
Datum:	december 2015
Adviseur:	mr. A.L.J.M. Boontjes
Referentie:	2015-03

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Opdracht	3
1.2	De aanvraag.....	3
1.3	Procedure en verslag	4
1.4	Conceptadvies.....	4
2	JURIDISCHE GRONDSLAG VOOR SCHADEVERGOEDING	5
2.1	Stelsel van planschade ex artikel 6.1 Wro	6
2.2	Stelsel van nadeelcompensatie	7
2.3	Toepassingsbereik stelsel van planschade en het stelsel van nadeelcompensatie	8
3	OORSPRONKELIJKE PLANOLOGIE.....	10
4	NIEUWE PLANOLOGIE	12
5	OVERIGE RELEVANTE INFORMATIE	16
6	PLANOLOGISCHE VERGELIJKING	18
7	CONCLUSIE	20
8	BIJLAGEN.....	21

1 INLEIDING

1.1 Opdracht

De gemeente Haarlem heeft op 11 maart 2015 de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken, hierna afgekort tot SAOZ, verzocht om advies uit te brengen over een aanvraag tot tegemoetkoming in planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De aanvraag is door Wieringa Advocaten namens Total Nederland N.V., nader te noemen "aanvrager", ingediend.

1.2 De aanvraag

De aanvraag heeft betrekking op het motorbrandstofverkoop punt aan de Amsterdamsevaart 288 (Rijksweg A200) te Haarlem.

Samengevat wordt in de aanvraag gesteld, dat schade in de vorm van waardevermindering is geleden in verband met de aanleg van de Fly-over langs de Amsterdamsevaart (Rijksweg A200) te Haarlem. In deze aanvraag is door Wieringa Advocaten verder vermeld dat:

"tevens een verzoek tot nadeelcompensatie zal worden ingediend bij Rijkswaterstaat voor geleden schade als gevolg van het Verkeersbesluit "Rijksweg A200 in de gemeente Haarlem" van Rijkswaterstaat van 3 november 2011, op 9 november 2011 gepubliceerd in de Staatscourant, nr. 201315".

De aanvraag en de relevante data daarbij	
Datum ontvangst aanvraag	27 januari 2015
Datum verkrijging eigendom door aanvrager	nvt
Datum in werking treden van de schadeveroorzakende maatregel (de peildatum)	16 december 2009
Datum onherroepelijk worden van de schadeveroorzakende maatregel	27 januari 2010
Stond de aanvrager op de peildatum in een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot de onroerende zaak, zodat deze als gerechtigde daartoe is aan te merken?	Nee*
Is de aanvraag ingediend binnen vijf jaar nadat de schadeveroorzakende maatregel onherroepelijk is geworden?	Ja

* aanvrager was op de peildatum huurder van het object; geen zakelijk gerechtigde.

1.3 Procedure en verslag

Omdat in onderhavige zaak sprake in beginsel sprake is van samenloop van twee verschillende bestuursrechtelijke schadevergoedingsstelsels, te weten planschade en nadeelcompensatie, is tussen partijen overeengekomen dat de SAOZ zal onderzoeken welk schadevergoedingsstelsel op de zijdens aanvrager gesteldelijk geleden schade van toepassing is. Gelet hierop zullen wij in dit advies dan ook nader ingaan op de reikwijdte van beide stelsels, waarna wij zullen concluderen welk stelsel naar onze mening in casu van toepassing is. Uiteraard zullen wij, indien aan de orde, ingaan op de vraag in hoeverre aan aanvrager een tegemoetkoming in de planschade toekomt.

Op grond van de procedureverordening planschadevergoeding heeft mevrouw mr. A.L.J.M. Boontjes, medewerkster van de SAOZ, de betrokken partijen in de gelegenheid gesteld een toelichting te geven en aanvullende informatie te verschaffen. Van deze mogelijkheid hebben partijen geen gebruik gemaakt. In dit verband is door partijen aangegeven het conceptadvies van SAOZ af te wachten en dat zij, indien noodzakelijk, gebruik zullen maken van de mogelijkheid om te reageren op dit conceptadvies.

Van de zijde van de gemeente is medegedeeld, dat in casu géén sprake is van een belanghebbende in de zin van artikel 6.4a Wro.

1.4 Conceptadvies

Op 29 september 2015 is een conceptadvies gezonden aan de betrokken partijen. Deze hebben binnen een termijn van 4 weken schriftelijk kunnen reageren op het conceptadvies.

Binnen die termijn is alleen een schriftelijke reactie namens aanvrager ontvangen. Deze is opgenomen onder de bijlagen en wordt daar door ons besproken. De reactie heeft niet geleid tot een herziening van de uitkomst van het conceptadvies.

De verordening schrijft vervolgens voor, dat het definitieve advies – waarin de zienswijzen van partijen en de reactie van de adviseur daarop zijn verwerkt – alleen aan het college van burgemeester en wethouders wordt uitgebracht. Door de SAOZ wordt derhalve het definitieve advies niet naar de aanvrager Wro gezonden.

2 JURIDISCHE GRONDSLAG VOOR SCHADEVERGOEDING

Op grond van de huidige stand van het overheidsaansprakelijkheidsrecht bij rechtmatige handelingen kan een bestuursorgaan onder voorwaarden aansprakelijk worden gesteld voor de uit deze handelingen voortvloeiende nadelen.

Binnen de rechtspraak zijn, zowel gebaseerd op formele en materiële wetgeving als gebaseerd op de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en de Hoge Raad der Nederlanden, **diverse juridische beoordelingskaders** ontwikkeld, welke van toepassing zijn op de verschillende juridische schadeoorzaken die kunnen leiden tot een schadevergoedingsplicht van de overheid jegens derden.

Enkele van deze toetsingskaders hebben een formeel wettelijke grondslag, zoals het **stelsel van planschade** op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening of het schadevergoedingsstelsel van artikel 15:20 van de Wet milieubeheer. Andere stelsels hebben geen formeel wettelijke grondslag. Hierbij kan worden gedacht aan **het stelsel van nadeelcompensatie**, welke is gebaseerd op het algemene beginsel van behoorlijk bestuur, zijnde het beginsel van de gelijke verdeling van de openbare lasten.

Van belang bij de beantwoording van de vraag welk schadevergoedingsstelsel van toepassing is op een verzoek om schadevergoeding, is het antwoord op de vraag welke handeling c.q. welk besluit kan worden aangewezen als primaire schadeoorzaak. Immers bij iedere schadevergoedingsbeoordeling moet het beweerdelijk nadeel in een voldoende hecht en causaal verband kunnen worden gebracht met de gestelde schadeoorzaak. Bij de beantwoording van deze vraag dient voorts rekening te worden gehouden met de reikwijdtes van de verschillende, mogelijk van toepassing zijnde schadevergoedingsstelsels.

Ten slotte is van belang dat bestuursrechtelijke schadevergoedingsstelsels, zoals planschade en nadeelcompensatie, uitsluitend kunnen worden toegepast indien de beweerdelijke nadelen het gevolg zijn van rechtmatige handelingen van de overheid. Indien sprake is van onrechtmatig handelen, dient aansprakelijkheid te worden beoordeeld op basis van het schadevergoedingsstelsel van de onrechtmatige daad, op basis van artikel 6:162 BW.

Alvorens wij overgaan tot de beantwoording van de vraag welk schadevergoedingsstelsel van toepassing is, zullen wij, gelet ook op het te beoordelen verzoek, de meest relevante bestuursrechtelijke schadevergoedings-stelsels, nader inhoudelijk beschrijven.

2.1 Stelsel van planschade ex artikel 6.1 Wro

Ingevolge artikel 6.1 Wro kennen burgemeester en wethouders 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 van artikel 6.1 Wro 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.

Op een aanvraag tot tegemoetkoming in planschade kan pas ten gronde worden beslist indien een maatregel als bedoeld in artikel 6.1 Wro onherroepelijk is geworden. Bij gebreke van een dergelijke onherroepelijke maatregel mist artikel 6.1 Wro toepassing, evenals in het geval dat een aanvrager op het tijdstip van het in werking treden van de in het geding zijnde maatregel niet in een relevante rechtsbetrekking stond tot het beweerdelijk getroffen object.

Hierbij is van belang dat, in het geval verzocht wordt om een vergoeding van vermogensschade, het gestelde getroffen object op de van toepassing zijnde peildatum, zijnde de datum waarop een beweerdelijk schadeveroorzakende maatregel in werking is getreden, tot het vermogen van de aanvrager behoort.

Bij een inhoudelijke beoordeling wordt, indien geen sprake is van voorzienbaarheid van de in het geding zijnde maatregel, beoordeeld of de aanvrager in een nadeliger positie is komen te verkeren, waardoor schade is of wordt geleden. Daarbij is niet de feitelijke situatie van belang, doch hetgeen op grond van de opeenvolgende planologische regimes maximaal kon en kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of nog zal plaatsvinden. Slechts wanneer realisering van de maximale mogelijkheden van het planologische regime met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan worden uitgesloten, kan daarin aanleiding worden gevonden om te oordelen dat van voormeld uitgangspunt afgeweken moet worden. Dit betekent dat, hoezeer ook een situatie feitelijk ingrijpend gewijzigd kan zijn, zulks niet noodzakelijkerwijs met zich brengt dat vergelijking van de planologische maatregelen leidt tot een planologisch nadeliger positie.

Indien wordt geconcludeerd dat de wijziging van het planologisch regime leidt tot schade, dient naar het tijdstip van het in werking treden van de in het geding zijnde planologische maatregel het schadebedrag te worden bepaald.

Uit artikel 6.1 Wro vloeit rechtstreeks voort, dat van een tegemoetkoming in planschade alleen sprake kan zijn indien de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven. Een omstandigheid die volgens de wet en de jurisprudentie leidt tot de conclusie dat de schade voor rekening van de aanvrager kan worden gelaten, betreft de voorzienbaarheid daarvan ten tijde van de aankoop van het object. Om deze reden wordt, vooraleer tot een taxatie wordt overgegaan, eerst de voorzienbaarheid van de ontwikkeling beoordeeld.

Het is bestendige jurisprudentie dat ten aanzien van de vergoedbaarheid van de geleden schade het aspect van risicoaanvaarding ten tijde van aankoop van de onroerende zaak (vermogensschade) en/of ten tijde van het besluit om zich ter plaatse te vestigen (inkomensschade) een rol kan spelen. In algemene zin kan worden gesteld dat indien voor de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan of een besluit sprake is geweest van door de overheid openbaar gemaakte beleidsvoornemens, waarin de ontwikkeling is opgenomen, (bijvoorbeeld een voorontwerpbestemmingsplan, een structuurplan, en/of een ter inzage gelegd bestemmingsplan), voorzienbaarheid in beginsel kan worden tegengeworpen, indien deze informatie ten tijde van de aankoop van het object c.q. het besluit tot vestiging van aanvrager kenbaar was.

Ten aanzien van risicoaanvaarding heeft overigens te gelden, dat niet is vereist dat de plannen al volledig zijn uitgekristalliseerd: het ten dezen aan te leggen criterium is of er voor een redelijk denkend en handelend koper aanleiding bestaat om rekening te houden met de kans dat de planologische situatie in ongunstige zin zou veranderen.

2.2 Stelsel van nadeelcompensatie

Het juridisch kader van dit advies wordt gevormd door het stelsel van nadeelcompensatie zoals dat is vormgegeven in de rechtspraktijk.

Ingevolge vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en de Hoge Raad der Nederlanden is een bestuursorgaan gehouden tot compensatie van onevenredige - *buiten het maatschappelijk risico vallende en op een*

beperkte groep burgers of instellingen drukkende - schade als gevolg van hun op de behartiging van het openbaar belang gerichte optreden.

De **onevenredige schade** moet in een voldoende **causaal verband** kunnen worden gebracht met de schadeoorzaak (zie onder meer ABRS 16 maart 2005 inzake 2004047771 en 13 februari 2008 inzake 200703544).

De beslissing over het al dan niet toekennen van een vergoeding voor het als gevolg van het schadeveroorzakende handelen geleden nadeel, is aan te merken als een schadebesluit, waarop het bepaalde van **artikel 1.3 Awb** van toepassing is en kan onderdeel zijn van het beweerdelijk schade toebrengende besluit als ook daar los van staan of gebaseerd zijn op feitelijke handelingen. In het eerste geval spreekt men van een onzuiver schadebesluit; in de overige gevallen van een zuiver schadebesluit.

Ten tijde van het uitbrengen van het onderhavige advies kan uitsluitend in het geval van een onzuiver schadebesluit, in het geval dat de schadeoorzaak zelf een appellabel besluit is, of in het geval dat er sprake is van een van toepassing verklaarde nadeelcompensatieregeling, beroep worden ingesteld bij de **bestuursrechter**. Indien de schadeoorzaak een feitelijke handeling is, dan wel een besluit waartegen geen beroep bij de bestuursrechter openstaat, dan is het zuiver schadebesluit **niet appellabel bij de bestuursrechter**, doch dient de rechtsbescherming te worden gezocht bij de **civiele rechter**.

2.3 Toepassingsbereik stelsel van planschade en het stelsel van nadeelcompensatie

Uit de rechtspraktijk en de rechtspraak kan worden geconcludeerd dat het toepassingsbereik van de stelsels van planschade en nadeelcompensatie wordt bepaald door de primaire schadeoorzaak.

Het toepassingsbereik van het planschaderecht ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening wordt bepaald door de limitatieve opsomming van schadeoorzaken in artikel 6.1 Wro.

Indien en voor zover de beweerdelijke schade is toe te rekenen aan één van deze schadeoorzaken, **dient** een verzoek tot tegemoetkoming in deze schade te worden beoordeeld overeenkomstig het toetsingskader van het planschaderecht.

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 17 juli 2002 inzake Egmond blijkt vervolgens dat het recht geen ruimte (of forumkeuze) laat om

een ander schadevergoedingsstelsel van toepassing te verklaren, indien vast is komen te staan dat de grondslag van de aanvraag moet worden gevonden in op de Wro gebaseerd bestuursoptreden en vervolgens vast staat dat de gestelde schade, wat daarvan ook zij, geacht wordt veroorzaakt te zijn door één van de in artikel 6.1 Wro genoemde schadeoorzaken.

Pas indien **in juridische zin** sprake is van **meerdere schadeoorzaken**, buiten het op de Wro gebaseerd bestuursoptreden, kunnen de nadelige gevolgen van die overige schadeoorza(a)k(en) worden beoordeeld op basis van een ander (bestuursrechtelijk) schadevergoedingsstelsel, zoals het stelsel van nadeelcompensatie. Zie in dit verband de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 14 september 2005 (200406844/1) inzake Venlo en die van 12 november 2003 inzake Heerlen (200204306/1).

3 OORSPRONKELIJKE PLANOLOGIE

Volgens de ontvangen gegevens bestaat de voorgaande planologie uit verschillende bestemmingsplannen, welke in de omgevingsvergunning ten behoeve van de fly-over als volgt worden beschreven.

Het project (realisering fly-over) was ten tijde van de peildatum gelegen binnen de bestemmingsplannen "Zuiderpolder", "Uitbreidingsplan in hoofdzaak Penningsveer" en "Waarderpolder".

Bestemmingsplan "Zuiderpolder"

Het bestemmingsplan "Zuiderpolder" is vastgesteld door de gemeenteraad op 20 maart 1985, onder nummer 116 en goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 15 februari 1986, nummer 13. Het bouwplan is binnen dit bestemmingsplan gesitueerd op gronden met de bestemming "Verkeersdoeleinden" en de aanduiding 'strook voor leidingen'.

Blijkens het bepaalde in artikel 24 zijn de gronden met de bestemming "Verkeersdoeleinden" bestemd voor voet- en rijwielpaden, wegen, parkeervoorzieningen, viaducten, tunnels, bermstroken, water en beplantingen, met daarbij behorende andere bouwwerken. De hoogte van andere bouwwerken mag niet meer bedragen dan 15 meter. Op of in de op de kaart van de aanduiding "Strook voor leidingen" (artikel 5, lid 1) voorziene gronden mogen geen bouwwerken worden opgericht.

Het bouwen van de fly-over past in het vigerende bestemmingsplan "Zuiderpolder", mede doordat niet op of in de leidingenstrook wordt gebouwd, maar over de leidingenstrook.

"Uitbreidingsplan in hoofdzaak Penningsveer"

Het "Uitbreidingsplan in hoofdzaak Penningsveer" is vastgesteld bij raadsbesluit van 6 mei 1959, nummer 27 en goedgekeurd bij besluit van de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 8 juni 1960, nummer 349.

De fly-over is binnen dit uitbreidingsplan gesitueerd op de grond met de bestemming "Agrarisch bedrijf ca.", waarop de bestaande bebouwing is toegestaan.

Op 31 januari 1973 heeft de gemeenteraad de "Aanvullende voorschriften stedenbouwkundige maatregelen Woningwet 1901" vastgesteld welke op 2 april 1974 door de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn goedgekeurd. De

"Aanvullende voorschriften stedenbouwkundige maatregelen Woningwet 1901" zijn mede van toepassing op het "Uitbreidingsplan in hoofdzaak Penningsveer".

In artikel B, eerste lid, van deze voorschriften is bepaald dat het verboden is de in het plan begrepen gronden en de overeenkomstig het plan op die gronden opgerichte opstallen te gebruiken, te doen of te laten gebruiken in strijd met de bij het plan aan die gronden gegeven bestemmingen. Voor zover de fly-over c.a. is gesitueerd op de grond met de bestemming "Agrarisch bedrijf ca.", waarop de bestaande bebouwing is toegestaan, is het daarom eveneens in strijd met artikel B, eerste lid, van de "Aanvullende voorschriften stedenbouwkundige maatregelen Woningwet 1901".

Bestemmingsplan "Waarderpolder"

Het bestemmingsplan "Waarderpolder" is vastgesteld bij raadsbesluit van 28 augustus 1991, onder nummer 287 en goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 14 april 1992, nummer 91-713449.

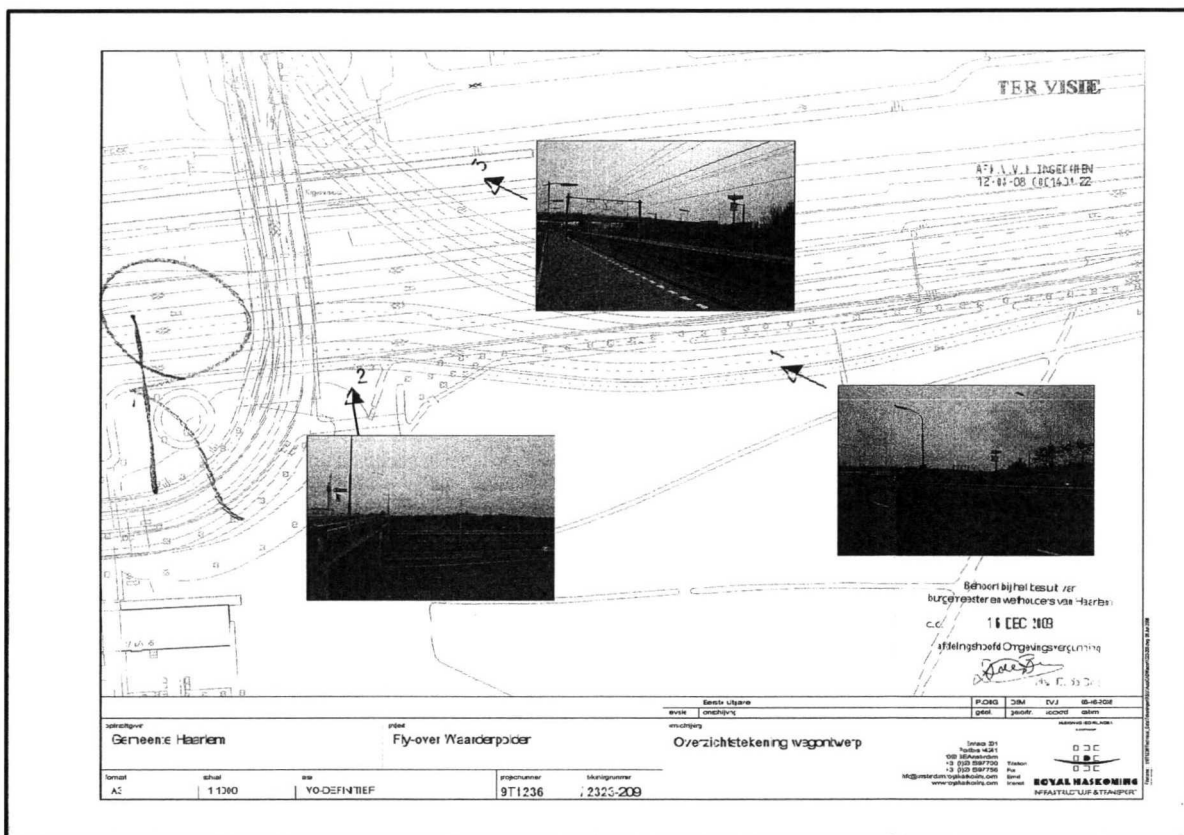
Het project is binnen dit bestemmingsplan deels gesitueerd op gronden met de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" (artikel 19), "Hoofdstructuurweg, spoorwegdoeleinden" (artikel 20) en in de aanduidingen als bedoeld in artikel 4 de leden 2 en 10. De aanduiding in lid 2 is een langzame verkeersroute voor voetgangers en fietsers met bijbehorende voorzieningen en de aanduiding in lid 10 een oeververbinding of ongelijkvloerse kruising.

Voor het bouwen op gronden bestemd voor verkeersdoeleinden mag de hoogte van andere bouwwerken niet meer bedragen dan 5 meter. De hoogte van de fly-over is circa 8,70 meter boven het maaiveld. Op de gronden bestemd voor spoorwegdoeleinden mogen andere bouwwerken worden opgericht, waaronder bruggen en tunnels met een maximale hoogte van 10 meter, welke noodzakelijk zijn voor het functioneren van het spoorwegverkeer.

Voor een volledige weergave van de relevante regels verwijzen wij naar de voorschriften van de genoemde bestemmingsplannen.

4 NIEUWE PLANOLOGIE

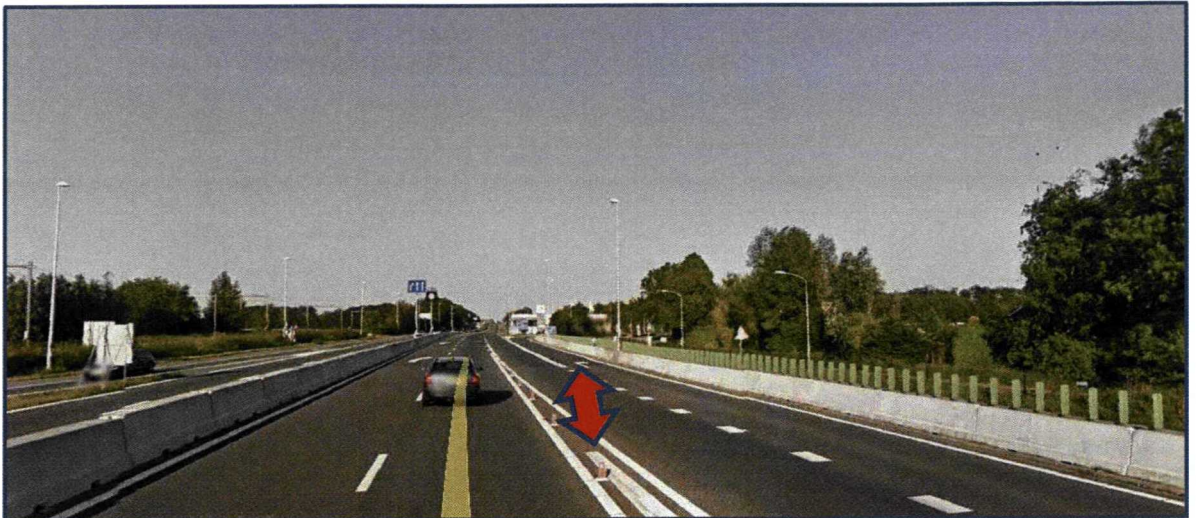
Op 16 december 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders vrijstelling ex artikel 19 WRO verleend ten behoeve van de realisering van de fly-over c.a. in de rijksweg A200.



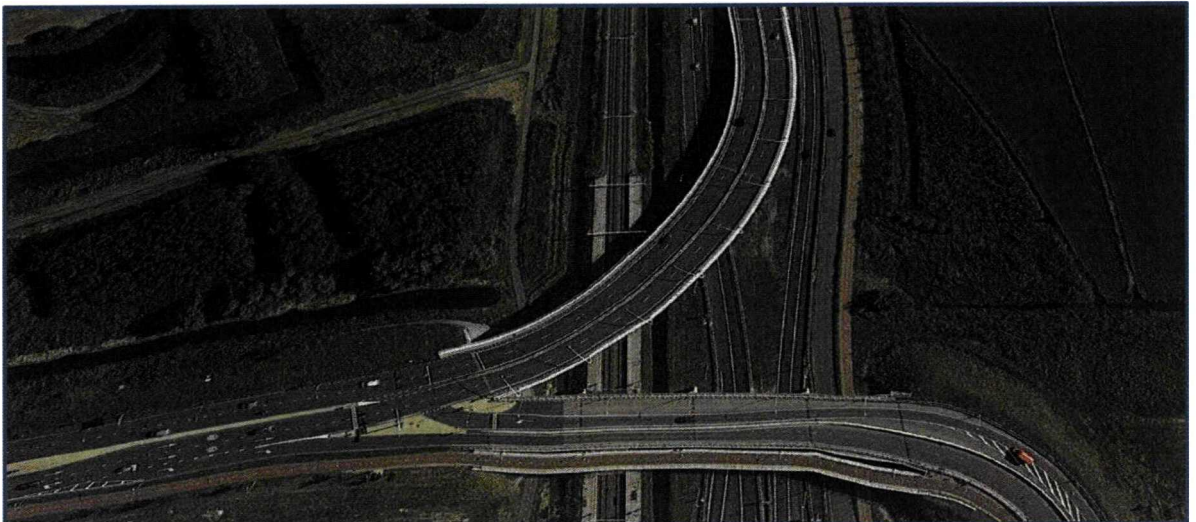
Figuur 1: tekening fly-over c.a.

Dit besluit maakt het mogelijk de fly-over met bijbehorende werken te realiseren zoals deze inmiddels ook is aangelegd. Als direct gevolg van de aanleg van de fly-over wordt het doorgaande verkeer van Haarlem naar Amsterdam via de fly-over geleid en vervalt de doorgaande functie van een deel van de oude A200 welke langs het object van aanvrager voerde. In theorie zou verkeer via de fly-over nog de afrit naar het motorbrandstofverkooppunt kunnen bereiken, doch dit is buitengewoon lastig en zelfs voor het verkeer uiterst gevaarlijk vanwege de zeer korte afstand (minder dan 30 meter) dat dit mogelijk is. Wij achten, mede gezien de aard en functie van de weg, het dan ook met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uitgesloten dat het doorgaand verkeer de oprit naar het tankstation nog zou kunnen gebruiken.

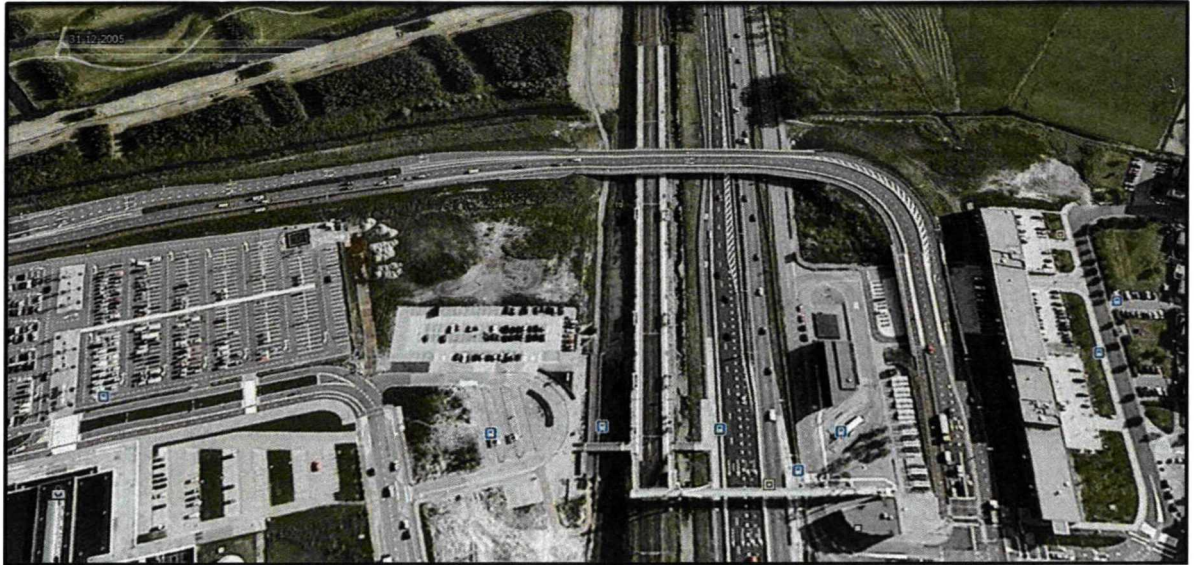
Ter adstructie van de nieuw (planologische) situatie hebben wij hierna enkele foto's ingevoegd.



Figuur 2: foto aansluiting fly-over op oude wegvak; de pijl markeert de beschikbare afstand om vanaf de fly-over af te slaan naar het motorbrandstofverkooppunt (minder dan 30 meter)



Figuur 3: luchtfoto nieuwe situatie fly-over



Figuur 4: luchtfoto oude situatie. Het doorgaande verkeer kwam in deze situatie langs het verderop gelegen motorbrandstofverkooppunt

5 OVERIGE RELEVANTE INFORMATIE

Ons is voorts de volgende relevante informatie verstrekt.

Verkeersbesluit doorgetrokken streep

Op 3 november 2011 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu, met het oog op onder meer de verkeersveiligheid een verkeersbesluit genomen op grond waarvan, voor zover voor dit advies van belang, tussen hm 11.150 en hm 11.000 twee doorgetrokken strepen aangebracht konden worden. Hierdoor werd het voor het verkeer komende vanaf de fly-over verboden de inrit naar onderhavig motorbrandstofverkooppunt op te rijden. Van belang is hierbij te vermelden dat de inrit van het motorbrandstofverkooppunt zelf al voor de aanleg van de fly-over voorzien was van een doorgetrokken streep, die echter destijds nog geen belemmering voor uitvoegend verkeer opleverde.

Beschrijving rechtspositie aanvrager

Uit de overgelegde stukken is op te maken dat aanvrager huurder is van onderhavig motorbrandstofverkooppunt, waarvan de Staat der Nederlanden de eigenaar is. Voorts is uit de overgelegde stukken af te leiden dat Servauto Nederland B.V., derhalve niet Total Nederland N.V., de exploitant is van dit motorbrandstofverkooppunt.

De wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen

Zijdens aanvrager is vermeld dat onderhavig verkooppunt valt onder de werking van de wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen. In deze wet is in artikel 7 het volgende opgenomen

"1.De Staat schrijft met betrekking tot een locatie die voorwerp is van een bestaande overeenkomst een veiling uit als bedoeld in artikel 5 volgens een tijdschema, dat door Onze Minister jaarlijks wordt vastgesteld voor een periode van zeven en een half jaar, volgend op het moment van vaststelling. Het tijdschema wordt bekend gemaakt in de Staatscourant voor het eerst bij het inwerkingtreden van deze wet en vervolgens telkens in de laatste maand van het jaar voorafgaande aan het jaar waarin volgens het schema de eerstvolgende veiling plaats heeft.

2.Een bestaande overeenkomst met betrekking tot een locatie, die na een veiling als bedoeld in het eerste lid in gebruik wordt gegeven, eindigt op het tijdstip waarop de huurovereenkomst, die ingevolge de veiling tot stand komt, in werking treedt.

3.De opbrengst van de veiling, bedoeld in het eerste lid, komt ten goede aan de wederpartij bij de bestaande overeenkomst die ingevolge het tweede lid eindigt. Heeft die wederpartij op grond van de bestaande overeenkomst recht op een vergoeding, dan komt

de opbrengst van de veiling slechts aan haar ten goede voor zover die opbrengst de vergoeding te boven gaat."

Zijdens aanvrager is gesteld dat onderhavig verkooppunt in 2016 voor de eerste maal wordt geveild en dat, door de waardevermindering ervan ten gevolge van de aanleg van de fly-over, de aan Total toekomende opbrengst van de veiling lager zal zijn.

6 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING

Op basis van de oude planologische situatie kwam zowel het doorgaande verkeer over de A200 als het plaatselijk verkeer langs onderhavig motorbrandstofverkoopspunt. Voor een verduidelijking van deze situatie verwijzen wij naar de in dit advies opgenomen luchtfoto van de oude feitelijke situatie.

Ten gevolge van de aanleg van de fly-over kan het doorgaande verkeer onderhavig motorbrandstofverkoopspunt niet meer als voorheen op een logische en veilige wijze bereiken. De oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat tussen het verdrijvingsvak van de fly-over en het begin van de doorgetrokken streep bij de inrit van het tankstation slechts circa 30 meter is gelegen. Hoewel het verkoopspunt vanaf de fly-over in theorie nog wel bereikbaar zou kunnen zijn, kan dit naar onze mening niet zonder zowel verkeersovertredingen te begaan als zeer verkeersonveilige situaties te veroorzaken, zodat wij dit met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uitsluiten.

Gelet op bovenstaande stellen wij dan ook dat als direct gevolg van de vrijstelling ex 19 WRO (door verlies van het reguliere doorgaande verkeer) sprake is van een zeer sterke vermindering van verkeer dat bij het tankstation kan komen. Wij concluderen dan ook dat de vrijstelling ex 19 WRO geleid heeft tot een planologisch nadeliger situatie voor aanvrager, hetgeen geleid kan hebben tot schade die op grond van artikel 6.1. Wro voor tegemoetkoming in aanmerking kan komen.

Hoewel niet behorend tot onze competentie in het kader van dit advies zijn wij van mening dat de verkeersmaatregel aan deze situatie niets heeft toegevoegd, doch dat deze uitsluitend heeft geleid tot het ook qua verkeersregelgeving vastleggen van de door de vrijstelling ontstane en verkeerskundig onontkoombare situatie.

Recht op een tegemoetkoming in de planschade

Zoals eerder in dit advies is vermeld, was aanvrager op de peildatum huurder van onderhavige onroerende zaak. Hierdoor is geen sprake van een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het beweerdelijk getroffen object, waardoor aanvrager op de peildatum niet aan te merken is als gerechtigde tot het vermogen en derhalve niet als gerechtigde op een tegemoetkoming in de planschade ter zake van een waardedaling van dit object, wat daar verder ook van zij.

Voorts dient vermeld te worden dat volgens vaste jurisprudentie (zie bijvoorbeeld de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 juli 2011 in zaak 201009114/1/H2, Stein, nadien herhaald in onder meer de uitspraak van 10 september 2014, zaak 201311283/1/A2, Oost-Gelre) bij de beoordeling of sprake is van een planologisch nadeliger situatie ten gevolge van een planologische wijziging, slechts ruimtelijke gevolgen relevant zijn.

De mogelijkheid dat aanvrager bij de veiling in 2016 zonder planwijziging een hogere vergoeding had kunnen krijgen – nota bene een toekomstig onzekere gebeurtenis – is naar ons oordeel niet aan te merken als een direct ruimtelijk relevant gevolg van de planologische wijziging, doch hooguit als een daarvan via de wet tot veiling afgeleid belang. Om die reden zij wij van oordeel dat dit denkbare nadeel voor aanvrager niet heeft geleid tot op de voet van artikel 6.1 Wro voor tegemoetkoming vatbare schade

7 CONCLUSIE

Wij adviseren het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem de namens Total Nederland N.V. ingediende aanvraag tot tegemoetkoming in planschade af te wijzen.

Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken,

mr. drs. C.M.L. van der Lee KRMT
Directeur



8 BIJLAGEN

REACTIE VAN DE AANVRAGER OP HET CONCEPTADVIES



STICHTING ADVIESBUREAU
ONROERENDE ZAKEN

296830

Stichting Adviesbureau
Onroerende Zaken

28 OKT 2015

PER FAX: (010) 413 67 68

Totaal aantal pagina's: 12 (exclusief bijlagen)

Aangetekend

Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken

T.a.v. mevrouw mr. A.L.J.M. Boontjes

Postbus 29196

3001 GD ROTTERDAM

WIERINGA ADVOCATEN

IJdok 17 | 1013 MM Amsterdam

Postbus 10100 | 1001 EC Amsterdam

t +31 (0)20 624 68 11

f +31 (0)20 627 22 78

KvK 34372239

www.wieringa.nl

Stichting Beheer Cliëntengelden

Wieringa Advocaten

ABN AMRO 40.26.83.560

IBAN: NL37 ABNA 0402 6835 60

BIC: ABNANL2A

C.L. Knijff, advocaat

T: [+31] (0)20 - 531 30 25

knijff@wieringa.nl

Onze/Our ref:
35745/js

Uw/Your ref:
3531370

Amsterdam,
27 oktober 2015

Inzake: Total Nederland N.V./aanvraag planschadevergoeding

Geachte mevrouw Boontjes,

Namens Total Nederland N.V. (hierna: Total) wordt de navolgende reactie naar aanleiding van het conceptadvies d.d. 29 september 2015 (hierna: het conceptadvies) ingediend.

1. In het conceptadvies wordt geconcludeerd dat de verleende bouwvergunning met vrijstelling moet worden aangemerkt als het schadeveroorzakend besluit. Tevens wordt vastgesteld dat de vrijstelling heeft geleid tot een planologisch nadeligere situatie voor Total. Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem wordt geadviseerd om het verzoek om planschadevergoeding van Total af te wijzen. Daaraan wordt in het conceptadvies ten grondslag gelegd dat Total op de peildatum huurder van onderhavige onroerende zaak was en daarmee naar de mening van SAOZ niet aan te merken als gerechtigde tot het vermogen en derhalve niet als gerechtigde op een tegemoetkoming in de planschade ter zake van een waardedaling van het object. Tevens wordt aan de advisering tot afwijzing van het verzoek om planschadevergoeding ten grondslag gelegd dat geen sprake is van voor vergoeding vatbare schade, omdat de mogelijkheid om bij de veiling in 2016 zonder planwijziging een hogere vergoeding te krijgen naar uw oordeel niet is aan te merken als een direct ruimtelijk gevolg van de planologische wijziging.
2. Total kan zich niet vinden in deze conclusies en verzoekt u het conceptadvies dan ook aan te vullen en/of te wijzigingen. In het navolgende zal het standpunt van Total uiteen worden gezet.

Onjuiste maatstaf vermogensschade gehanteerd

3. Het stelsel van planschade wordt in het conceptadvies onjuist toegepast. Uw conclusie dat slechts sprake kan zijn van vermogensschade in geval van een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het beweerdelijk getroffen object volgt, anders dan u stelt, niet uit artikel 6.1 Wro. In het conceptadvies is op pagina 6 opgenomen:

“Hierbij is van belang dat, in het geval verzocht wordt om een vergoeding van vermogensschade, het gestelde getroffen object op de van toepassing zijnde peildatum, zijnde de datum waarop een beweerdelijk schadeveroorzakende maatregel in werking is getreden, tot het vermogen van de aanvrager behoort.”

En op pagina 19:

“Zoals eerder in dit advies is vermeld, was aanvrager op de peildatum huurder van onderhavige onroerende zaak. Hierdoor is geen sprake van een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het beweerdelijk getroffen object, waardoor aanvrager op de peildatum niet aan te merken is als gerechtigde tot het vermogen en derhalve niet als gerechtigde op een tegemoetkoming in de planschade ter zake van een waardedaling van dit object, wat daar verder ook van zij.”

4. Uit de wet volgt echter *niet* het vereiste dat de aanvrager om vergoeding van vermogensschade in een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het getroffen object moet staan. Artikel 6.1 lid 1 Wro bepaalt dat burgemeester en wethouders 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 artikel genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toekennen, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Ook uit de memorie van toelichting (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 916 nr. 3) volgt niet het vereiste dat de aanvrager om vergoeding van vermogensschade in een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het getroffen object moet staan. Slechts vereist is dat door vermindering van *waarde* van een onroerende zaak *schade* wordt geleden.
5. Ook uit uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) volgt niet dat slechts een eigenaar in aanmerking komt voor vergoeding van vermogensschade. In de uitspraken van de Afdeling staat centraal dat het *vermogen* van de betreffende rechthebbende rechtstreeks moet worden getroffen om vergoeding van vermogensschade mogelijk te maken.¹ Dat het doorgaans om een zakelijk gerechtigde gaat, betekent geenszins dat dit het enige mogelijke scenario is. Immers, in het thans voorliggende specifieke geval wordt nu juist het *vermogen* van Total als huurder van het

¹ Zie bijvoorbeeld: ABRvS 16 maart 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AT0554 en ABRvS 16 april 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC9617.

onroerend goed getroffen, omdat Total rechthebbende is op de *gehele opbrengst* van de veilingverkoop. De waardevermindering treft (alleen) Total.

6. Zoals in het verzoek om vergoeding van planschade d.d. 27 januari 2015 is uiteengezet werd met inwerkingtreding van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen (hierna: de Wet) de bestaande situatie, waarin locaties voor een verkooppunt voor motorbrandstoffen langs rijkswegen door de Staat aan de betrokken onderneming voor onbepaalde tijd in gebruik waren gegeven, ingrijpend gewijzigd. Ter compensatie van het gebruiksverlies dat de huidige gebruiker lijdt als gevolg van de voortijdige beëindiging van zijn oorspronkelijke gebruiksovereenkomst voor onbepaalde tijd, ontvangt de huidige gebruiker de *gehele opbrengst* van de eerste veiling van zijn locatie (artikel 7 lid 3 van de Wet).
7. Volgens de Wet komt derhalve bij veiling van het verkooppunt de *gehele opbrengst* van de veiling van het onderhavige verkooppunt toe aan Total, als ware zij eigenaar van het verkooppunt (zakelijk gerechtigde). Als gevolg van de verminderde bereikbaarheid van het verkooppunt is sprake van waardevermindering van het verkooppunt, die haar weerslag zal vinden in de prijs die voor het station geboden zal worden ten tijde van de veiling en zodoende zal de *geheel aan Total toekomende opbrengst* van de veiling van het verkooppunt lager zijn. De betreffende waardevermindering van de onroerende zaak (het verkooppunt) is de schade die Total lijdt. Het *vermogen* van Total wordt getroffen, derhalve komt Total vergoeding van die vermogensschade toe.
8. Over een geval zoals het onderhavige, waarbij een partij die geen eigenaar is maar op peildatum wel rechtstreeks in haar vermogen wordt getroffen als ware zij eigenaar, is door de Afdeling nog niet eerder uitspraak gedaan. Voor de vaststelling of sprake is van een gerechtigde tot vergoeding van vermogensschade heeft de Afdeling tot op heden de volgende standaardoverweging gehanteerd:

“Onder de criteria voor planschade kan uitsluitend voor vergoeding in aanmerking komen waardevermindering van onroerend goed waarvan de belanghebbende eigenaar is ten tijde van de peildatum, omdat alleen het vermogen van de eigenaar daardoor rechtstreeks wordt getroffen.”²

9. De Afdeling overweegt tot op heden vrijwel standaard dat het eigenaarschap van belang is voor de vaststelling of vermogensschade kan zijn geleden, maar dat betreft ‘standaard’ gevallen van een eigenaar die schade lijdt. Centraal staat steeds de vraag *of* vermogensschade is geleden. Nogmaals zij benadrukt dat de Afdeling tot op heden niet heeft geoordeeld dat vergoeding van vermogensschade aan een partij die niet in een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het in waarde gedaalde onroerende goed staat in geen geval mogelijk is. Als vermogensschade is geleden, komt die schade voor vergoeding in aanmerking. Doorgaans zal in ieder geval een zakelijk gerechtigde vermogensschade lijden. In dit specifieke geval lijdt Total, als huurder tevens gerechtigde tot de

² ABRvS, 16 maart 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AT0554.

– 4 –

veilingopbrengst van het verkooppunt, vermogensschade die derhalve voor vergoeding in aanmerking komt.

10. Het uitgangspunt in de Wro is dat sprake moet zijn van *vermogensschade*. In de wet is niet als vereiste voor vergoeding van vermogensschade opgenomen dat sprake moet zijn van een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het getroffen onroerend goed. In het conceptadvies wordt hieraan ten onrechte voorbij gegaan. Zonder enige aandacht voor en juridisch-inhoudelijke overwegingen met betrekking tot de bijzondere casuïstiek die zich in casu voordoet wordt – ten onrechte – de conclusie getrokken dat bij het ontbreken van een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot het beweerdelijk getroffen object vergoeding van vermogensschade niet aan de orde kan zijn. Het advies is gezien het voorgaande onvolledig en onjuist en Total verzoekt u dan ook uw advies aan te passen

Veiling

11. In uw conceptadvies op pagina 19 noemt u de veiling in 2016 “*nota bene een toekomstige onzekere gebeurtenis*”. Het verkooppunt waarop dit verzoek betrekking heeft, valt zoals gezegd onder de werking van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen en het feit dat het verkooppunt in 2016 voor de eerste maal wordt geveild is nu juist daardoor – en overigens helaas voor Total – een *zekere* gebeurtenis (**bijlage 1**). De veilingen op basis van de Wet vinden stevast jaarlijks in september plaats (**bijlage 2**). Het staat dan ook vast dat het verkooppunt in september 2016 geveild zal worden en dat de opbrengst geheel aan Total toekomt. De veiling is dus geenszins aan te merken als *toekomstige onzekere* gebeurtenis. Deze stelling in het conceptadvies is onjuist.
12. We merken hierbij nog op dat vermogensschade in het geval van planschade en nadeelcompensatie altijd een onzekere toekomstige gebeurtenis betreft; bij vergoeding van vermogensschade als gevolg van waardedaling van een object wordt immers nooit de voorwaarde gesteld dat eerst verkocht wordt alvorens de omvang van de vermogensschade kan worden vastgesteld. Total ziet niet in waarom in onderhavige situatie een andere maatstaf zou kunnen worden gehanteerd.
13. Kortom: wij verzoeken u uw advies ook op dit punt aan te passen.

Gevolgen samenloop planschade en nadeelcompensatie onjuist weergegeven

14. In het conceptadvies wordt de uitspraak van de Afdeling van 17 juli 2002 inzake Egmond aangehaald. U geeft in het conceptadvies aan dat uit deze uitspraak blijkt dat het recht geen ruimte (of forumkeuze) laat om een ander schadevergoedingsstelsel van toepassing te verklaren, indien vast is komen te staan dat de grondslag van de aanvraag moet worden gevonden in op de Wro gebaseerd bestuursoptreden waarmee vervolgens vast staat dat de gestelde schade, wat daarvan ook zij, geacht wordt veroorzaakt te zijn door één van de in artikel 6.1 Wro genoemde schadeoorzaken.

15. Echter, in de door u aangehaalde uitspraak betrof het een aanvrager die had verzocht tot het nemen van een zogenoemd “zuiver schadebesluit” (op grond van het égalitébeginsel) ter zake van schade als gevolg van een bestemmingsplan, zulks nadat een eerdere planschadeprocedure op niets was uitgelopen. De Afdeling overwoog:

“nu artikel 49 van de WRO een uitputtende regeling geeft voor de vergoeding van schade, veroorzaakt door op de WRO gebaseerd veroorzaakt bestuursoptreden en vast staat dat de gestelde schade is veroorzaakt door het bestemmingsplan (...), heeft de raad het verzoek om schadevergoeding in de vorm van een zuiver schadebesluit daarom af kunnen wijzen.”³

16. Voornoemd oordeel van de Afdeling houdt in dat schade die het gevolg is van één van de maatregelen zoals opgesomd in artikel 6.1 Wro, niet middels een “zuiver schadebesluit” vergoed kan worden. Met andere woorden, als sprake is van planschade, waarvan de vergoeding in een planschadeprocedure is afgewezen, kan vervolgens niet om vergoeding van dezelfde planschade bij de burgerlijke rechter worden verzocht.
17. Als schade echter (mede) het gevolg is van een niet in artikel 6.1 Wro opgesomde maatregel (zoals een verkeersbesluit), sluit naar vaste rechtspraak van de Afdeling de toepasselijkheid van de Wro op (een deel van) de schade, niet uit dat ook sprake kan zijn van vergoeding op basis van een andere regeling, zoals nadeelcompensatie⁴.
18. De door u in het conceptadvies aangehaalde uitspraken onderschrijven, anders dan u stelt, niet uw standpunt dat schade als gevolg van samenhangende schadeoorzaken niet gedeeltelijk als planschadevergoeding en gedeeltelijk als nadeelcompensatie vergoed kan worden.⁵ Uit geen van de bedoelde uitspraken volgt dat nu in het onderhavige geval de schadeoorzaken (naar uw mening) niet eenvoudig te onderscheiden zijn, de geleden schade als gevolg daarvan niet voor vergoeding in aanmerking komt, omdat geen sprake zou zijn van meerdere schadeoorzaken. Onduidelijk is voorts waar u het criterium ‘meerdere schadeoorzaken’ op baseert. Uit de door u aangehaalde uitspraken volgt slechts dat indien om vergoeding van planschade en om nadeelcompensatie (als bedoeld in de RWS-regeling) wordt verzocht, niet kan worden volstaan met een afwijzing van een verzoek tot vergoeding van nadeelcompensatie onder verwijzing naar de afwijzing van het verzoek om vergoeding van planschade:

“Appellant betoogt dat de rechtbank heeft miskend dat het college aan de handhaving van de afwijzing van zijn verzoek ten onrechte in navolging van de adviezen van de SAOZ ten grondslag heeft gelegd dat de volledige beoordeling van het verzoek om vergoeding van planschade geen ruimte laat voor beoordeling of nadeelcompensatie is verschuldigd.

³ ABRvS, 17 juli 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AE5401, ro 2.5.

⁴ Zie bijvoorbeeld ABRvS, 14 september 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU2628.

⁵ ABRvS, 14 september 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU2628 en ABRvS, 12 november 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AN7851.

Dit betoog slaagt. De verkeersbesluiten zijn geen besluiten, waarop artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening betrekking heeft en het verzoek om compensatie van gesteld nadeel als gevolg van de besluiten mag niet in dat kader worden beoordeeld. Dat het verzoek om vergoeding van planschade moet worden afgewezen, leidt dan ook niet zonder meer tot de conclusie dat evenmin grond bestaat voor nadeelcompensatie. De beslissing op bezwaar, waarbij de afwijzing van het verzoek om nadeelcompensatie is gehandhaafd, berust aldus niet op een draagkrachtige motivering.”⁶

19. In de memorie van toelichting bij artikel 6.1 lid 1 Wro wordt bovendien juist nadrukkelijk de mogelijkheid onderkend dat bij samenhangende schadeoorzaken naast een vergoeding van planschade ook nadeelcompensatie wordt toegekend:

“Het tweede opgenomen criterium, dat de schadetegemoetkoming niet al anderszins voldoende is verzekerd, heeft betrekking op bijvoorbeeld nadeelcompensatie en diverse openbare en private verzekeringsvormen.”⁷

20. Dit standpunt wordt bevestigd in een uitspraak van de Afdeling van 31 maart 2010.⁸ Deze uitspraak draait om een verzoek om nadeelcompensatie als gevolg van een wegaanpassingsbesluit dat op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 werd gekwalificeerd als een verzoek om vergoeding van planologische schade, waarbij wordt getoetst aan de criteria die gelden voor de beoordeling van planschade. Dit omdat ingevolge artikel 11, achtste lid, van de Spoedwet Wegverbreding geldt dat voor zover het wegaanpassingsbesluit en het bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn, het besluit voor de uitvoering daarvan geldt als vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en derhalve onder het bereik van artikel 49 van de WRO valt. De Afdeling accordeert deze werkwijze, met de volgende kanttekening:

“Dit ligt anders in die gevallen waarin de gestelde schade niet of niet uitsluitend kan worden aangemerkt als een rechtstreeks gevolg van het wegaanpassingsbesluit, maar wel van daaruit voortvloeiende besluiten of uitvoeringshandelingen als bedoeld in artikel 2 van de Regeling. In die gevallen dient het verzoek om schadevergoeding mede te worden aangemerkt als een verzoek om nadeelcompensatie.” (onderstreping toegevoegd)

21. Deze uitspraak van de Afdeling onderschrijft dat vergoeding van schade op basis van meerdere regelingen mogelijk is indien schade niet uitsluitend kan worden aangemerkt als het gevolg van een planologische wijziging.

⁶ ABRvS, 14 september 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU2628, ro 2.6 e.v.

⁷ Kamerstukken II, Vergaderjaar 2002–2003, 28 916, nr. 3, pagina 112.

⁸ ABRvS, 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9576, ro. 2.2.

22. In een uitspraak van de Afdeling naar aanleiding van verzoeken tot vergoeding van planschade als gevolg van planologische maatregelen ten behoeve van de aanleg van de Westerscheldetunnel wordt zelfs uitdrukkelijk geoordeeld dat indien de schade op basis van de ene regeling niet volledig is vergoed, de *resterende* schade voor vergoeding in aanmerking komt op basis van het andere stelsel.
23. In de casus die tot voornoemde uitspraak leidde, waren door het staken van autoveerdiensten als gevolg van realisatie en in gebruik nemen van de Westerscheldetunnel de verkeersstromen gewijzigd en hadden aanvragers schade geleden. In vergoeding van (een deel van) de gestelde schade wordt tegemoetgekomen door toekenning van nadeelcompensatie. Aanvragers verzoeken vervolgens de overige schade in de vorm van planschade te vergoeden. Naar de mening van het college ontbrak het vereiste oorzakelijk verband tussen het bestemmingsplan en de gestelde schade. Blijkens de uitspraak in hoger beroep van de Afdeling verklaarde de rechtbank het beroep gegrond, maar liet de rechtsgevolgen in stand met de volgende redenering:

“Daartoe heeft de rechtbank overwogen dat de wijziging van het planologische regime, die de bouw van de Westerscheldetunnel mogelijk heeft gemaakt, ook zonder opheffing van de veerdiensten schade door verminderde klandizie met zich kan brengen, maar dat de beslissing tot opheffing van de veerdiensten voor [appellante sub 1] en anderen tot een grotere schadepost heeft geleid, omdat vanaf dat moment is te verwachten dat de omzet significant zal afnemen of zelfs zal verdwijnen. Volgens de rechtbank betekent dit dat de schade als gevolg van het bestemmingsplan volledig opgaat in de schade als gevolg van de beslissing tot opheffing van de autoveerdiensten. Omdat voor de laatstbedoelde schade is voorzien in de mogelijkheid van nadeelcompensatie, is vergoeding van de door [appellante sub 1] en anderen gestelde schade anderszins verzekerd, aldus de rechtbank.”⁹

24. De Afdeling laat het oordeel van de rechtbank niet in stand:

“Omdat de door [appellante sub 1] en anderen gestelde schade slechts gedeeltelijk is ondervangen door de door de minister krachtens de Regeling toegekende nadeelcompensatie, kan niet staande worden gehouden dat vergoeding van de schade anderszins verzekerd. De rechtbank heeft dat niet onderkend.”¹⁰

25. Uit het voorgaande volgt dat indien bij een samenloop van schadeoorzaken het nadeel op basis van de ene regeling de schade niet volledig wordt vergoed, in het geval ook een andere regeling van toepassing is vervolgens beoordeeld moet worden of de resterende schade op basis van de andere regeling voor vergoeding in aanmerking komt. In het conceptadvies wordt ten onrechte het uitgangspunt gehanteerd dat door de gestelde samenhang van de bouwvergunning met vrijstelling en het verkeersbesluit de geleden schade als gevolg van het verkeersbesluit niet beoordeeld kan worden. Dit uitgangspunt is

⁹ ABRvS, 24 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2578, ro. 6.

¹⁰ ABRvS, 24 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2578, ro 7.3.

onjuist. Aan de hand van beide regelingen moet worden gezien welk deel van de schade kan worden vergoed, met als maximum de daadwerkelijk geleden schade, omdat de schade in dat geval anderszins verzekerd is.

26. Wij verzoeken u het advies in het licht van het voorgaande aan te passen.

Ruimtelijke relevantie

27. De in het conceptadvies op pagina 18 en 19 opgenomen redenering:

“De mogelijkheid dat aanvrager bij de veiling in 2016 zonder planwijziging een hogere vergoeding had kunnen krijgen - nota bene een toekomstig onzekere gebeurtenis – is naar ons oordeel niet aan te merken als een direct ruimtelijk relevant gevolg van de planologische wijziging, doch hooguit als een daarvan via de wet tot veiling afgeleid belang. Om die reden zij wij van oordeel dat dit denkbare nadeel voor aanvrager niet heeft geleid tot op de voet van artikel 6.1 Wro voor tegemoetkoming vatbare schade”

getuigt van een onjuiste gedachtegang. Met deze redenering wordt gesteld –als Total het goed begrijpt– dat de lagere veilingopbrengst in september 2016 niet een direct ruimtelijk relevant gevolg is van de planologische wijziging. Dit getuigt naar de mening van Total van een onjuiste toepassing van het begrip ‘direct ruimtelijk relevant gevolg’.

28. De toetsing of iets een direct ruimtelijk relevant gevolg is speelt een rol in de planvergelijking. Het begrip ‘direct ruimtelijk relevant gevolg’ ziet op het gevolg van de beweerdelijk schadeveroorzakende wijziging in het kader van de planvergelijking; dát moet direct ruimtelijk relevant zijn. In casu is het direct ruimtelijk relevante gevolg van het vrijstellingsbesluit de wijziging van de verkeersstromen bij het verkooppunt. De *consequentie* van het direct ruimtelijk relevante gevolg is vervolgens de verminderde veilingopbrengst in september 2016.
29. Uit de op pagina 19 van het conceptadvies aangehaalde uitspraken volgt dat schade als gevolg van toegenomen concurrentie niet voor vergoeding in aanmerking komt, omdat dit geen direct ruimtelijk relevant gevolg is van een planologische wijziging.¹¹ Total verzoekt niet om vergoeding van schade als gevolg van toegenomen concurrentie. De aangehaalde uitspraken zijn in casu niet relevant.
30. De redenering in het conceptadvies kan dan ook geen stand houden. Het direct ruimtelijk relevante gevolg van de vrijstelling komt aan de orde in de planvergelijking, en dat is de wijziging van de verkeersstromen. De consequentie is dat de opbrengst van de veiling in september 2016 als uiteengezet lager zal zijn dan het geval zou zijn geweest zonder de vrijstelling. De opbrengst van de veiling komt toe aan (uitsluitend) Total. Dat betekent dat Total vermogensschade lijdt.

¹¹ ABRvS, 13 juli 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR1421 en ABRvS 10 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3337.

31. Kortom, wij verzoeken u uw advies op dit punt te herzien.

Schadeveroorzakende besluit

32. Hoewel in het conceptadvies wordt aangegeven dat het niet tot de competentie van SAOZ behoort om over het verkeersbesluit te oordelen, schrijft u daarover:

“In theorie zou verkeer via de fly-over nog de afrit naar het motorbrandstof-verkooppunt kunnen bereiken, doch dit is buitengewoon lastig en zelfs voor het verkeer uiterst gevaarlijk vanwege de zeer korte afstand (minder dan 30 meter) dat dit mogelijk is. Wij achten, mede gezien de aard en functie van de weg, het dan ook met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uitgesloten dat het doorgaand verkeer de oprit naar het tankstation nog zou kunnen gebruiken.” (pagina 12)

“Hoewel niet behorend tot onze competentie in het kader van dit advies zijn wij van mening dat de verkeersmaatregel aan deze situatie niets heeft toegevoegd, doch dat deze uitsluitend heeft geleid tot het ook qua verkeersregelgeving vastleggen van de verkeerskundig onontkoombare situatie.” (pagina 18)

33. Total kan zich met het voorgaande niet verenigen. Voor het verlenen van een bouwvergunning met vrijstelling geldt een ruimtelijk afwegingskader, terwijl de afweging voor een verkeersbesluit de verkeersveiligheid betreft. Verkeersveiligheid is aldus de reden geweest voor het verkeersbesluit.
34. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011, waarnaar in het conceptadvies wordt verwezen, volgt dat voor de verminderde bereikbaarheid moet worden gekeken naar de gevolgen van de betreffende besluiten/handelingen, in dit geval het vrijstellingsbesluit en het verkeersbesluit afzonderlijk:

“Anders dan [appellante] betoogt, heeft de rechtbank ten aanzien van de door hem gestelde wijziging van verkeersstromen terecht vastgesteld dat het vrijstellingsbesluit niet tot gevolg heeft dat zijn tankstation minder bereikbaar is geworden. De aanleg van een invoegstrook ten behoeve van het Tango tankstation, waarvan [appellante] stelt dat die ertoe leidt dat het verkeer naar Tango wordt geleid in plaats van zijn tankstation, betreft de fysieke inrichting van de weg en is geen ruimtelijk relevant gevolg van het vrijstellingsbesluit die van belang is voor de planvergelijking.”¹²

¹² ABRvS, 13 juli 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR1421, ro 2.4 en 2.6.

35. Dit standpunt blijkt ook uit een uitspraak van de Afdeling van 6 oktober 2004:

“De gevolgen van de verkeersmaatregelen, waaronder het instellen van éénrichtingsverkeer op de Sniederslaan, zijn op goede gronden buiten beschouwing gelaten, aangezien het in het kader van een verzoek om planschade op grond van artikel 49 van de WRO uitsluitend om een vergelijking van planologische maatregelen gaat en verkeersbesluiten daarbij niet kunnen worden betrokken.”¹³

36. Indien het verkeersbesluit de geleden schade niet volledig dekt moet, zoals in randnummers 22 tot en met 25 uiteengezet, bezien worden of de resterende schade op grond van de planschaderegeling voor vergoeding in aanmerking komt.¹⁴
37. Reeds uit het feit dat in het eerste ontwerp van de verkeerssituatie na realisatie van de fly-over geen sprake was van een doorgetrokken streep en dat weggebruikers komende vanaf de fly-over ongehinderd het station konden bereiken, volgt dat als schadeveroorzakend besluit (mede) het verkeersbesluit zou moeten worden aangemerkt. Tijdens een bespreking van Total met Rijkswaterstaat op 30 september 2011 is dit door de heer Otten, werkzaam bij Rijkswaterstaat, bevestigd; zie het verslag (**bijlage 3**, p. 2 bovenaan). Dit is nog eens bevestigd tijdens de hoorzitting op 15 maart 2012 in verband met de beslissing op het bezwaarschrift van Total tegen het verkeersbesluit. In het bij de beslissing op bezwaar inzake het verkeersbesluit behorende verslag van de hoorzitting is opgenomen:

“De voorzitter vraagt aan de gemeente waarom in het eerste ontwerp geen sprake was van een doorgetrokken streep en waarom dit later gewijzigd is.

De gemeente merkt hierbij op dat in eerste instantie sprake was van een weefvlak. In september 2010 heeft overleg plaatsgevonden over het eerste ontwerp. Het eerste ontwerp is nooit vastgesteld omdat er daarbij sprake was van een onveilige situatie. Op 7 december 2010 is er een mail gestuurd naar dhr. Wallenberg van Total, waarbij is aangegeven dat er ter plaatse van het benzinestation een doorgetrokken streep zou worden aangebracht teneinde ongewenste weefbewegingen te voorkomen.”

38. Uit het “Verzoek tot nemen van verkeersbesluit t.b.v. de Fly-over” volgt dat voornoemd eerste ontwerp begin 2010 in overleg tussen gemeente Haarlem, de verkeerspolitie en Rijkswaterstaat tot stand is gekomen. Uit het voorgaande volgt dat de doorgetrokken streep geen direct logisch gevolg was van de verleende bouwvergunning met vrijstelling voor de fly-over in 2009, anders was de doorgetrokken streep direct in het ontwerp van de nieuwe situatie na realisatie van de fly-over toegevoegd.

¹³ ABRvS, 6 oktober 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AR3368, ro. 2.9.

¹⁴ ABRvS, 24 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2578, ro 7.3.

39. Het afwegingskader voor het verkeersbesluit is de verkeersveiligheid, dit is geen afwegingskader voor een omgevingsvergunning. In dit geval is het tankstation als gevolg van de fly-over bijvoorbeeld ook minder zichtbaar. Schade als gevolg van verminderde zichtbaarheid moet worden toegedicht aan de verleende bouwvergunning met vrijstelling. Schade als gevolg van de afsluiting van het perceel voor het verkeer op de A200 is het gevolg van de doorgetrokken streep, waarmee de toegang tot het perceel feitelijk deels is afgesloten. Dit wordt niet geregeld door een bestemmingsplan, of in dit geval de bouwvergunning met vrijstelling, maar door het verkeersbesluit.
40. Ter vergelijking: ook zonder de bouwvergunning met vrijstelling en derhalve zonder realisatie van de fly-over, was ter plaatse de afsluiting van het perceel voor een deel van het verkeer op de A200 door plaatsing van een doorgetrokken streep mogelijk geweest. De verleende bouwvergunning met vrijstelling was niet noodzakelijk voor de afsluiting door middel van plaatsing van de doorgetrokken streep. Zonder het verkeersbesluit had de afsluiting van de inrit naar het verkooppunt voor verkeer op de A200 door middel van een doorgetrokken streep echter niet gerealiseerd kunnen worden. Dit is de oorzaak voor de verminderde bereikbaarheid van het verkooppunt. Het door u in het conceptrapport gehanteerde criterium (pagina 12)

“Wij achten, mede gezien de aard en functie van de weg, het dan ook met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uitgesloten dat het doorgaan verkeer de oprit naar het tankstation nog zou kunnen gebruiken”

volgt niet uit de wet, noch uit de memorie van toelichting of jurisprudentie. Het is onduidelijk waarop dit criterium is gebaseerd en waarom. Zoals in het voorgaande uiteengezet moet in het geval van samenhangende schadeoorzaken juist vergoeding op basis van de verschillende regimes plaatsvinden, met als bovengrens het niet anderszins verzekerd zijn van de schade, omdat uiteraard niet meer dan de geleden schade kan worden vergoed.

41. Vast staat dat zonder verkeersbesluit de doorgetrokken streep ter plaatse niet aangebracht had mogen worden. Het verkeersbesluit was noodzakelijk voor plaatsing van de doorgetrokken streep en als gevolg daarvan is de bereikbaarheid van het verkooppunt sterk verminderd. Om deze reden is naar de mening van Total in ieder geval het verkeersbesluit (mede) het schadeveroorzakende besluit.
42. Wij verzoeken u derhalve het conceptadvies op dit punt aan te passen.
43. Tot slot: de opmerking in het conceptadvies:

“Van belang is hierbij te vermelden dat de inrit van het motorbrandstofverkooppunt zelf al voor de aanleg van de fly-over voorzien was van een doorgetrokken streep.”

mist feitelijke en juridische relevantie. De inrit is *deels* van een doorgetrokken voorzien. Dit is echter voor iedere inrit het geval.

- 12 -

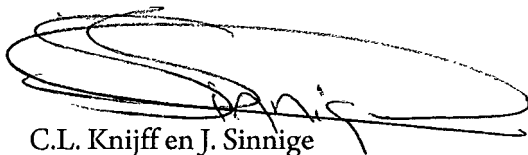
Schade

44. Zoals in het conceptadvies wordt onderkend, is sprake van een zeer sterke vermindering van de bereikbaarheid van het verkooppunt, als gevolg waarvan nadeel is ontstaan. In het conceptadvies is opgenomen (pagina 18):

“Gelet op bovenstaande stellen wij dan ook dat als gevolg van de vrijstelling ex 19 WRO sprake is van een zeer sterke vermindering van (doorgaand) verkeer dat bij het tankstation kan komen. Wij stellen dan ook dat de vrijstelling ex 19 WRO geleid heeft tot een planologisch nadeliger situatie voor aanvrager, hetgeen geleid kan hebben tot schade die op grond van artikel 6.1. Wro voor vergoeding in aanmerking kan komen.”

45. Als gevolg van de zeer sterk verminderde bereikbaarheid van het verkooppunt is de waarde van het verkooppunt gedaald. Bij de veiling die gepland staat voor september 2016 zal voor het verkooppunt als gevolg van de verminderde bereikbaarheid een lagere koopprijs betaald worden. Nu de opbrengst van de veiling in september 2016 geheel toekomt aan Total, wordt het vermogen van Total door de waardedaling rechtstreeks getroffen. Als gevolg daarvan komt aan Total vergoeding van die vermogensschade toe. Nu vast staat dat de schade geleden is, dient aan burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem geadviseerd te worden dit nadeel te vergoeden.
46. Concluderend, verzoeken wij u uw advies met inachtneming van al het voorgaande aan te passen en het college van burgemeester en wethouders van Haarlem te adviseren de door Total ten gevolge van het schadeveroorzakende besluit geleden schade te vergoeden.

Hoogachtend,



C.L. Knijff en J. Sinnige





Veilingschema benzinestations langs rijkswegen 2015–2021, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

10 november 2014

Rijksvastgoedbedrijf, Directie Transacties & Ontwikkeling, Afdeling Verkoop & Ingebruikgeving, Cluster 2

Dossiernummer 103003266

www.rijksvastgoedbedrijf.nl

veiling.benzinestations@rvob.nl

Alle motorbrandstofverkooppunten langs het hoofdwegennet worden met ingang van 2002 gelijkmatig gespreid geveild volgens een vooraf vastgesteld veilingschema. Regels met betrekking tot het in gebruik geven van grond ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen aan wegen in beheer bij het Rijk zijn te vinden in de *Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen*.

Op basis van artikel 7 lid 1 van voornoemde *Wet* zal het veilingschema, na vaststelling, jaarlijks openbaar worden gemaakt voor de eerstvolgende zeven en een half jaar van de veilingperiode. Met de openbaarmaking van onderstaand veilingschema voor de periode van 2015 tot en met 2021 wordt uitvoering gegeven aan dit artikel.

Bij de veiling van 2017 en de veilingen daarna zullen eveneens de locaties worden betrokken waarvan het huurrecht voor de eerste keer in het jaar 2002 of de jaren daarna is geveild. Onderstaand schema geeft alleen de locaties weer welke voor de eerste keer worden geveild.

jaar	locatie naam	plaats	RW	merk
2015	Tussenhoek	Brielle	N57	BP
2015	De Vink	Zuidplas (Nieuwerkerk a/d IJssel)	A20	BP
2015	Mlenscheer	Marum	A7	Esso
2015	Neerduist	Hoogland	A1	Shell
2015	Eilerbrug	Leudal (Grathem)	A2	Shell
2015	De Somp	Apeldoorn	A50	Shell
2015	Twaalfmaat	Heemskerk	A9	Texaco
2015	Robbenoord (v/h De Wierde)	Wieringerwerf	A7	Texaco
2015	Zwinderscheveld (v/h Zwinderen nz)	Coevorden	A37	Total
2015	Kruisberg	Meerssen	A2	Total
2016	De Hucht	Apeldoorn	A1	BP
2016	Raakeind	Gilze Rijen	A58	Esso
2016	Eigenblok (v/h Zeekade)	Geldermalsen	A15	Q8
2016	De Slaag	Hoogland	A1	Shell
2016	Swentibold	Sittard-Geleen	A2	Shell
2016	De Forten (v/h Slagmaat)	Bunnik	A12	Texaco
2016	De Liède	Haarlem	A200	Total
2017	De Gagel	Schaljk	A50	BP
2017	Hooglanderveen	Amersfoort	A28	Esso
2017	Hank	Hank/Dussen	A27	Shell
2017	Dekkersland	Staphorst	A28	Shell
2017	Hoge Kwel	Wieringerwerf	A7	Shell
2017	Han Stijkel	Noordoostpolder	A6	Texaco
2017	Sassenheim	Sassenheim	A44	Total
2018	De Vliete	Krabbendijke	A58	BP
2018	Elsgeest	Oegstgeest	A44	BP
2018	De Pöel	Ede	A30	BP
2018	De Veenen	Ede	A30	BP
2018	Middelsloot	Beemster	A7	Esso
2018	De Grote Meer	Valkenswaard	N69	Esso
2018	De Andel	Reeuwijk	A12	Shell
2018	Smalhorst	Beilen	A28	Shell
2018	Steenenhoek	Hardinxveld-Giessendam	A15	Texaco



jaar	locatie naam	plaats	RW	merk
2018	Groote Veldblokken (v/h Zwinderen zz)	Coevorden	A37	Total
2019	Coosenhoek	Coosenhoek	N57	BP
2019	Utrechtse Brug	Amsterdam	A2	Esso
2019	De Weeren	Wolvega (Weststellingwerf)	A32	Esso
2019	Buunderkamp	Ede	A12	Esso
2019	t Loo	Oldebroek (Wezep)	A28	Esso
2019	Hackelaar	Muiden	A1	Shell
2019	Struik	Holten	A1	Shell
2019	Varakker	Kesteren	A15	Shell
2019	Blommendaal	Meerkerk	A27	Shell
2019	Haerst	Zwolle	A28	Shell
2019	Deersels	Maasbree	A67	Shell
2019	De Vonken	Gorredijk (Heerenveen)	A7	Shell
2019	Stille Wald	Didam	A18	Texaco
2019	Galgeveld	Dorst	A27	Texaco
2019	Ganzenven	Schaijk	A50	Texaco
2019	Zierikzee	Zierikzee	N59	Texaco
2019	Vliedberg	Goes	A58	Total
2019	Middelaar	Hoavelaken	A1	Total
2019	Kerkeind	Moergestel	A58	Total
2019	De Smarpot	Boarnsterhim	A32	WP
2020	Lonnekermeer	Weerselo (Denekamp)	A1	Avia
2020	Hespelaar	Den Hout	A59	BP
2020	De Horne	Haskerhorne/Joure	A7	BP
2020	Groote Bleek (Maarheeze)	Cranendonck	A2	Esso
2020	De Keizer	Werkendam	A27	Esso
2020	De Vundelaar	Wilp	A1	Q8
2020	Den Hoek	Zevenbergen	A16	Q8
2020	De Schaars	Arnhem	A12	Shell
2020	Bergh-Noord	s-Heerenberg	A12	Shell
2020	Den Ruygenhoek Oost	Hoofddorp	A4	Shell
2020	Den Ruygenhoek West	Hoofddorp	A4	Shell
2020	Hoezaar	Zegge	A58	Shell
2020	Bisde	Beesd	A2	Texaco
2020	Velder	Lierpde	A2	Texaco
2020	Steehoven	Oosterhout	A59	Texaco
2020	Dikke Linde	Slochteren	A7	Texaco
2020	Romelnsse Put		A73	Texaco
2020	Veerse Dam	Vrouwenpolder (gem. Veere)	N57	Texaco
2020	Biervliet	Terneuzen	N61	Texaco
2020	Westerloo	Goedereede	N57	TinQ
2020	Aalscholver	Lelystad	A6	Total
2020	Sint Laurens	Middelburg	N57	WP
2021	Voordaan	Groenekan	A27	BP
2021	Helvoirt	Helvoirt	N65	BP
2021	Honswijck	Muiden	A1	BP
2021	Lingeheer	Beesd	A2	BP
2021	Ruyven	Pijnacker	A13	Esso
2021	Vanenburg	Putten	A28	Esso
2021	Goutum	Hulzum (Leeuwarden)	A31	Esso
2021	Oelenbosch	Veldhoven	A67	Esso
2021	Oudbroeken	Groessen (Duiven)	A12	Gulf
2021	Zaltbommel (v/h De Lucht oz)	Bruchem	A2	Shell
2021	Bospoort (v/h Oostvliet)	Zoeterwoude/Leiden	A4	Shell
2021	Het Gevlocht	Asten	A67	Texaco
2021	De Brink	Beekbergen	A50	Texaco
2021	Palmpol	Voorthuizen	A1	Total
2021	Brammelo	Haaksbergen	N18	WP
2021	De Tille	Oostflakkee	N59	WP



jaar	locatie naam	plaats	RW	merk
2021	Bethlehem	Den Helder	N9	WP





Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

[Home >](#)

[Alle Expertise en Diensten >](#)

[Verhuren en in gebruik geven >](#)

[Inhoud >](#)

Verhuren en in gebruik geven

Veiling locaties benzinestations langs rijkswegen

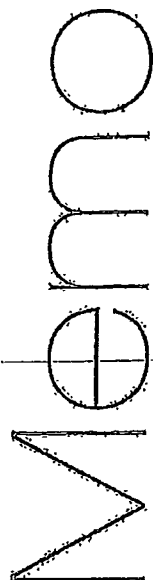
Het Rijksvastgoedbedrijf is verantwoordelijk voor de veiling van huurrechten voor benzinestations langs rijkswegen. 1 keer per jaar, in september, worden de huurrechten voor een aantal bestaande benzinestationlocaties geveild.

Het Veilingsschema benzinestations langs rijkswegen 2015 – 2021 bevat de locaties waarom het elk jaar gaat. De volgorde van de op de dag van veiling te veilen locaties bepaalt een notaris van tevoren op basis van loting. De huurrechten gelden voor maximaal vijftien jaar. De deelnemers aan de veiling kunnen een biedboek kopen met daarin informatie over de te veilen locaties. Ze leveren een toelatingsformulier voor de veiling in en betalen entreegeld om te mogen bieden. De hoogste bidder krijgt de huurrechten toegekend.

Met uitzondering van enkele in de bijlage van de Benzinewet genoemde locaties, worden de huurrechten voor nieuwe locaties alleen per veiling verstrekt. De veiling van huurrechten valt onder:

- de Regeling veiling benzinestations langs rijkswegen
- de Regeling toelating veiling benzinestations langs rijkswegen (juli 2005)
- de Regeling vaststelling netto winstaandeel exploitant verkooppunt van motorbrandstoffen (juli 2005)



**TOTAL Nederland N.V.**

Op al onze transacties zijn onze algemene verkoopvoorwaarden zoals gedeponneerd bij de K.v.K. te 's-Gravenhage van toepassing.



De heer Otten bevestigt dat er in het eerste ontwerp geen sprake was van een doorgetrokken streep en dat automobilisten afkomstig van de fly-over ongehinderd het station konden bereiken.

TOTAL

- De heer Lindeman geeft aan dat indien er een alternatief gevonden kan worden waardoor automobilisten komend vanaf de fly-over ongehinderd het station kunnen bereiken, TOTAL bereid is om haar bezwaren in te trekken.

De heer Otten geeft aan dat hij bereid is om het verkeersbesluit, samen met de brigadier van Politie die de gemeente Haarlem hierin adviseert, nog eens kritisch te bekijken of er geen alternatief mogelijk is dat voor TOTAL acceptabel is.

TOTAL Nederland N.V.

Erik Stienen

Nieuwe Havenstraat 2 - 2272 AD Voorburg
Postbus 294 - 2501 BO 's-Gravenhage
Tel.: +31 (0)70 31 80 480 - Fax: +31 (0)70 38 71 157
www.total.nl

TOTAL Nederland N.V.
Handelsregister: 's-Gravenhage 24106171
Royal Bank of Scotland rekeningnr. 43.00.13.671 - BIC: RBSNL2A - IBAN: NL09RBS0430013671
Op al onze transacties zijn onze algemene verkoopvoorwaarden zoals gedeponeerd bij de K.v.K. te 's-Gravenhage van toepassing.
U W E I N Z A M E N W E T E N D E N

BESPREKING VAN DE REACTIE VAN AANVRAGER

In de zienswijze wordt terecht erop gewezen dat de Afdeling bestuursrechtspraak in de uitspraak van 16 maart 2005, zaak 200400527/1, Wyckerveste/VROM, heeft overwogen dat onder de criteria voor planschade uitsluitend waardevermindering van onroerend goed voor vergoeding in aanmerking kan komen waarvan de verzoeker eigenaar is ten tijde van de peildatum, omdat alleen het vermogen van de eigenaar daardoor rechtstreeks wordt getroffen. Deze overweging is nadien regelmatig door de Afdeling herhaald (onder meer in de uitspraken van 16 april 2008, zaak 200706636/1, Heusden, 13 augustus 2008, zaak 200708255/1, Vlist en ABRS 12 november 2008, zaak 200800934/1, Beek). In de voornoemde uitspraken van 'Heusden' en 'Vlist' oordeelde de Afdeling zelfs dat om die reden aan privaatrechtelijke overeenkomsten tot overdracht van aanspraken op vergoeding van planschade in het kader van de beoordeling geen betekenis toekomt.

De voorgaande conclusie geldt naar ons oordeel te meer voor de beoordeling van planschade ex artikel 6.1 Wro, nu dit artikel – anders dan voorheen artikel 49 WRO waarin het begrip 'schade' niet nader omschreven was – expliciet aangeeft dat het dient te gaan om schade in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak. Waardevermindering van een onroerende zaak is immers wel een vorm van vermogensschade, doch andersom is niet elke vorm van vermogensschade gelijk aan waardevermindering van een onroerende zaak.

Wij stellen vast dat aanvrager Total op de peildatum géén eigenaar van de betreffende gronden was en ook anderszins niet in een zakenrechtelijke rechtsbetrekking tot deze onroerende zaak stond (zoals erfpacht). Aanvrager was slechts huurder van de gronden. In het licht van het voorgaande, blijven wij dan ook van oordeel dat aanvrager géén aanspraak kon en kan maken op de waarde van de onroerende zaak en daarmee evenmin op een tegemoetkoming in de mogelijke waardedaling die deze onroerende zaak door de planologische mutatie op de peildatum heeft ondergaan.

De omstandigheid dat aanvrager mogelijk in de toekomst – in het geval de toekomstige veiling een lagere opbrengst zou opleveren – een lagere compensatie op grond van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen ontvangt dan zonder de planologische maatregel en de effectuering daarvan het geval zou zijn geweest, is geen bijzondere omstandigheid die tot een uitzondering op deze duidelijke stelregel zou kunnen nopen.

Daartoe achten mede van belang dat ten eerste de gestelde lagere veilingopbrengst per peildatum een toekomstig onzekere gebeurtenis is en dat ten tweede die mogelijk lagere opbrengst niet als ruimtelijke relevant gevolg van de planmutatie kan worden aangemerkt, doch slechts als een afgeleide van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen.

Wij stellen daarbij ten aanzien van het eerste punt vast dat weliswaar niet het antwoord op de vraag of de uitgifte van de locatie in de toekomst geveild gaat worden onzeker is (dat is namelijk wel duidelijk), maar wel het antwoord op de vraag of en zo ja hoeveel er minder voor de locatie betaald zal gaan worden: dat staat immers geenszins op voorhand vast en is in zoverre dus wel degelijk een toekomstig onzekere gebeurtenis. De in de zienswijze gemaakte vergelijking met het niet verkocht hoeven te zijn van een getroffen onroerende zaak om voor planschade de hoogte van een waardevermindering vast te stellen, gaat daarbij niet op, reeds nu het hier waardevermindering van een onroerende zaak betreft die betrekkelijk eenvoudig vast te stellen is met een 'taxatie op de peildatum vóór en na de wijziging'.

Wat betreft het tweede punt ontbreekt naar ons oordeel ook een direct causaal verband tussen het planologische besluit en de mogelijk toekomstige schade, waartoe wij onder meer wijzen op de Afdelingsuitspraken van 9 juni 2004 (Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4, zaak 200305186/1), 18 december 2008 (gemeente Venray, zaken 200808528/1 en 200808528/2) en 6 juli 2011 (gemeente Helmond, zaak 201010832/1/H2).

Vergelijk ook ABRS 25 april 2012, zaak 201107326/1/A2, provincie Limburg, waarin schade werd geclaimd wegens het volgens de aanvrager niet meer kunnen verkrijgen van subsidies door een aanduiding van diens gronden in een reconstructieplan als extensiveringsgebied. Hierover overwoog de Afdeling als volgt.

"Voor zover het bedrijf door de aanduiding van de gronden in het reconstructieplan wordt uitgesloten van subsidie voor duurzame ontwikkelingen, is dat geen ruimtelijk relevant gevolg van het reconstructieplan, maar een gevolg van de in de betreffende subsidieregelingen gestelde vereisten voor subsidie. Daarbij is van belang dat het verlenen van subsidie voor duurzame ontwikkelingen ook voor bedrijven met buiten een extensiveringsgebied gelegen gronden een toekomstige onzekere gebeurtenis is."

Kortom, indien zich al een lagere veilingopbrengst voor zal gaan doen, is deze in elk geval geen rechtstreeks en evenmin een ruimtelijk relevant gevolg van de planologische wijziging.

Ten aanzien van de in de zienswijze geuite kritiek op onze overwegingen omtrent het toepassingsbereik van de stelsels van planschade en nadeelcompensatie, merken wij op dat deze kennelijk berust op een onjuiste lezing hiervan. Nu deze overwegingen ook niet dragend zijn voor (de uitkomst van) onze beoordeling van de planschadeclaim, gaan wij hier verder aan voorbij.