

Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid

| | |
|---|----------|
| Tekst van het Tracébesluit | 3 |
| 1. Algemeen | 3 |
| 2. Doel | 3 |
| 3. Het voor de hogesnelheidslijn benodigde ruimtebeslag | 4 |
| 4. Het voor het verbreden van de autosnelweg A4 benodigde ruimtebeslag | 4 |
| 5. Het voor het verbreden en verleggen van de A16 benodigde ruimtebeslag | 5 |
| 6. De inpassing van de hogesnelheidslijn en de infrastructuurbundel HSL/A16 | 5 |
| 7. Gebieden die nodig zijn tijdens de aanlegfase | 6 |
| 8. Maatregelen voor het milieu | 6 |
| 9. Maatregelen met betrekking tot kruisende infrastructuur | 8 |
| 10. Overige bepalingen | 8 |
| 11. Beroep en schaderegeling | 9 |

Tekst van het Tracébesluit

1. Algemeen

Het Tracébesluit over de Hogesnelheidslijn-Zuid (TB HSL-Zuid) is gebaseerd op de op 1 juli 1997 van kracht geworden Planologische Kernbeslissing over de HSL-Zuid (PKB HSL-Zuid). Het daarin gekozen tracé voor de hogesnelheidslijn wordt in dit Tracébesluit uitgewerkt met inachtneming van de in de PKB HSL-Zuid aangegeven grenzen of beperkingen.

Het Tracébesluit HSL-Zuid bestaat uit de volgende onderdelen:

- de omliggende passages in de onderhavige tekst;
- het op de tracékaarten aangegeven verloop en de geografische omvang van het project;
- de in de tracédeelrapporten opgenomen tabellen waarnaar in de tekst van dit besluit wordt verwezen.

Bij het Tracébesluit behoort een Nota van Toelichting. Deze bestaat uit een algemeen deel – het tweede gedeelte van dit boek – en uit 7 tracédeelrapporten voor de verschillende delen van het tracé.

Daar waar in tekst, kaarten en toelichtingen van dit Tracébesluit de gemeente Zevenbergen wordt genoemd, dient dit per 1 april 1998 als de gemeente Moerdijk te worden gelezen. Daar waar in tekst, kaarten en toelichtingen van dit Tracébesluit de gemeente Made wordt genoemd, dient dit per 25 april 1998 als de gemeente Drimmelen te worden gelezen.

2. Doel

Het Tracébesluit HSL-Zuid voorziet in het realiseren van de infrastructuur voor het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Rotterdam–Brussel–Parijs/Londen. Dit inclusief de verbindingssporen tussen de hogesnelheidslijn en het bestaande spoorwegnet, die nodig zijn voor een efficiënte exploitatie en voor het medegebruik van de lijn door onder meer binnenlandse treinen.

Ook voorziet dit Tracébesluit in het verleggen en tot 2 maal 3 rijstroken verbreden van de autosnelweg A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder, inclusief de daarmee verbonden aanleg van het knooppunt Princeville en de aanleg met 2 maal 2 rijstroken van de A58 vanaf dat knooppunt tot aan de gemeentegrens van Breda.

Sterk verbonden met het project van de HSL-Zuid zijn:

- het verbreden van de autosnelweg A4 tussen Burgerveen en Leiden;
- het verbreden van de autosnelweg A16 op het gedeelte ten noorden van Prinsenbeek tot de Moerdijk.

De samenhang met deze werken komt, zonder dat ze formeel onderdeel van dit Tracébesluit uitmaken, op veel plaatsen in de tekst en op de tracékaarten tot uiting.

3. Het voor de hogesnelheidslijn benodigde ruimtebeslag

De hogesnelheidsspoorlijn bestaat uit twee sporen. Voorts worden, zoals op de tracékaarten is aangegeven, inhaal-, wacht- en rangeersporen aangelegd, alsmede instandhoudingsemplacementen, functiewissels en verbindingbogen tussen de hogesnelheidslijn en het bestaande spoorwegnet.

Op basis van het op de tracékaarten aangegeven ontwerp voor de HSL-Zuid, en rekening houdend met de grondgesteldheid en geohydrologische situatie etc., is het voor de hogesnelheidslijn en de te wijzigen kruisende infrastructuur benodigde ruimtebeslag bepaald. Dit is eveneens gedaan voor de hierboven bedoelde extra sporen, verbindingbogen, etc.

Dit ruimtebeslag is als **<HSL-zone>** op de tracékaarten aangegeven. Deze zone omvat ook de ruimte die nodig is voor spoorsloten en hekken, veiligheidsvoorzieningen, elektrotechnische voorzieningen en gebouwen, onderhoudswerkzaamheden, de bereikbaarheid van de sporen, kunstwerken, aanpassingen ten behoeve van kruisende en te verleggen natte en droge infrastructuur en wat daarmee samenhangt, en geluidswerende maatregelen.

In de op basis van dit Tracébesluit vast te stellen streek- en bestemmingsplannen dient deze zone te worden bestemd voor het realiseren van de HSL-Zuid. In gebieden die gelegen zijn boven gegraven en geboorde tunnels van de hogesnelheidslijn dient voorts te worden vastgelegd dat daar geen activiteiten mogen voorkomen of worden nagelaten, waardoor de aanleg, het gebruik, de exploitatie en/of de veiligheid van de tunnel in het geding kan komen. Provincies en gemeenten dienen hun ruimtelijk beleid hiermee in overeenstemming te brengen en te houden.

Opname in de streek- en bestemmingsplannen houdt tevens in dat eventuele andere planologische beletselen voor het realiseren van die bestemming worden weggenomen en dat provincies en gemeenten hun ruimtelijk beleid met de gerealiseerde bestemming in overeenstemming brengen en houden.

Parallel aan de opname in streek- en bestemmingsplannen en de minnelijke verwerving van de betrokken gronden, wordt op titel van het Tracébesluit HSL-Zuid een procedure voorbereid, die erop gericht is de gronden binnen de **<HSL-zone>** indien nodig te kunnen onteigenen.

4. Het voor het verbreden van de autosnelweg A4 benodigde ruimtebeslag

Tussen Burgerveen en Leiden is er een sterke verwevenheid tussen de realisering van de HSL-Zuid en het verbreden van de autosnelweg A4. Deze verbreding wordt opgenomen in het afzonderlijke Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Dit impliceert een besluitvormings- en beroepstraject dat formeel los staat van de procedure van dit Tracébesluit, maar wel zoveel mogelijk gelijktijdig zal worden doorlopen.

Op de tracékaarten van de HSL-Zuid is het ontwerp voor de werken aan de A4 tussen Burgerveen en Leiden eveneens aangegeven. Het opnemen hiervan op de kaarten heeft tot doel – terwille van de duidelijkheid – beide projecten in hun onderlinge samenhang te tonen. Deze aanduidingen maken dus formeel geen onderdeel uit van dit Tracébesluit.

5. Het voor het verbreden en verleggen van de A16 benodigde ruimtebeslag

Een eveneens sterk met de aanleg van de HSL-Zuid verweven werk, is het tot 2 maal 3 rijstroken verbreden van de autosnelweg A16 tussen de Moerdijk en de Belgische grens.

Het gedeelte van de A16 ten noorden van Prinsenbeek wordt, evenals dat bij de A4 het geval is, opgenomen in een afzonderlijk Tracébesluit. Op de tracékaarten is het ontwerp voor het verbreden van de A16 over dit gedeelte eveneens aangegeven. Het opnemen hiervan op de kaarten heeft tot doel – terwille van de duidelijkheid – beide projecten in hun onderlinge samenhang te tonen. Deze aanduidingen maken op dat gedeelte dus formeel geen onderdeel uit van het Tracébesluit HSL-Zuid.

Wèl onderdeel van dit Tracébesluit is het tot 2 maal 3 rijstroken verbreden van de autosnelweg A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder, alsmede de aanleg van het knooppunt Princeville en van de A58 tot aan de gemeentegrens van Breda (2 maal 2 rijstroken). Deze werken zijn opgenomen in de PKB HSL-Zuid, en dus ook in dit Tracébesluit. Het totaal van deze werken wordt in de rapporten die deel uitmaken van dit Tracébesluit aangeduid als “de werken aan de A16”.

Op basis van het ontwerp voor deze wegenwerken is het hiervoor benodigde ruimtebeslag bepaald.

Dit ruimtebeslag is als **<A16 zone>** op de tracékaarten aangegeven. Deze zone omvat ook de ruimte die nodig is voor sloten en hekken, veiligheidsvoorzieningen, kunstwerken, onderhoudswerkzaamheden, de bereikbaarheid van de weg, aanpassingen ten behoeve van kruisende en te verleggen natte en droge infrastructuur en wat daarmee samenhangt en geluidsafschermdende maatregelen. In de op basis van dit Tracébesluit vast te stellen streek- en bestemmingsplannen dient deze zone te worden bestemd voor het realiseren van de werken aan de A16.

Opname in de streek- en bestemmingsplannen houdt tevens in dat eventuele andere planologische beletselen voor het realiseren van die bestemming worden weggenomen en dat provincies en gemeenten hun ruimtelijk beleid met de gerealiseerde bestemming in overeenstemming brengen en houden.

Parallel aan de opname in streek- en bestemmingsplannen en de minnelijke verwerving van de betrokken gronden, wordt op titel van het Tracébesluit HSL-Zuid een procedure voorbereid, die erop gericht is de gronden binnen de <A16-zone> indien nodig te kunnen onteigenen.

6. De inpassing van de hogesnelheidslijn en de infrastructuurbundel HSL/A16

Naast het direct voor realisering van de hogesnelheidslijn benodigde ruimtebeslag, zijn op de tracékaarten ook zones aangegeven die bestemd zijn voor inpassingsmaatregelen. Deze inpassingsmaatregelen hebben tot doel in de omgeving een meerwaarde te bereiken en het verstoren van de omgeving te beperken.

De voor inpassingsmaatregelen aangewezen gebieden zijn als **<Inpassingszone>** op de tracékaarten aangegeven en dienen opgenomen te worden in de ten behoeve van de HSL-Zuid en de werken aan de A16 vast te stellen streek- en bestemmingsplannen. Per tracédeelrapport is in een tabel aangegeven op welk specifiek doel de inrichting van de desbetreffende inpassingszone is gericht.

Verwerving van deze gronden zal in eerste instantie op minnelijke basis geschieden. In een later stadium kan zonodig een bestemmingsplan dienen als basis voor een onteigeningsprocedure.

7. Gebieden die nodig zijn tijdens de aanlegfase

Naast het hierboven aangeduide permanente ruimtebeslag, zijn er ook tijdelijk terreinen nodig om de werken voor de HSL-Zuid en de A16 te kunnen uitvoeren.

De op de tracékaarten als < **Bouwzone** > aangeduide gebieden zijn tijdelijk nodig om de HSL-Zuid en de werken aan de A16 te kunnen aanleggen. In de op basis van dit Tracébesluit vast te stellen streek- en bestemmingsplannen dient het gebruik van deze gebieden als < Bouwzone > mogelijk te worden gemaakt.

Voor de als < Bouwzone > op de tracékaarten aangeduide gebieden zal voor de periode waarvoor ze nodig zijn het gebruiksrecht worden verworven. Als het noodzakelijk is hiertoe tot verwerving over te gaan – zo nodig met toepassing van de Onteigeningswet – dan kunnen ze nadat de lijn is gerealiseerd weer in eigendom worden uitgegeven.

In een aantal gevallen zal een als < Bouwzone > aangegeven gebied na realisering van de lijn in gebruik blijven voor de inpassing van het project in de omgeving. In dat geval is het gebied niet alleen als < Bouwzone >, maar eveneens als < Inpassingszone > aangegeven (dubbelbestemming).

8. Maatregelen voor het milieu

Geluidshinder

De door de HSL-Zuid veroorzaakte geluidsbelasting is bepaald volgens de voorschriften van de Wet geluidshinder en het Besluit geluidshinder spoorwegen. De op grond van deze berekeningen te treffen maatregelen zorgen ervoor dat de geluidsbelasting die de hogesnelheidslijn aan de gevels van de woningen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen veroorzaakt, niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde als genoemd in het Besluit. Voor woningen wordt in dit verband een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) aangehouden.

Daar waar, ondanks het toepassen van geluidsafschermende maatregelen, toch een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde optreedt, of waar het toepassen van dergelijke maatregelen op bezwaren stuit van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard, wordt conform het Besluit geluidshinder spoorwegen een hogere geluidswaarde aangevraagd. Daarbij bedraagt de geluidsbelasting die de hogesnelheidslijn langs de nieuwe delen van het tracé aan de gevel van woningen veroorzaakt wettelijk nooit meer dan 70 dB(A); in dit Tracébesluit komen slechts in zeer beperkte mate gevallen voor boven de 65 dB(A).

Voor de werken aan de A16 zijn soortgelijke – maar dan op de Wet geluidshinder en op het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen gebaseerde – berekeningen uitgevoerd en maatregelen bepaald. Dat geldt evenzeer daar waar de aanleg van de HSL-Zuid leidt tot het aanleggen van een nieuwe weg of de reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidshinder. Bij deze berekeningen zijn reeds vastgestelde saneringsgrenswaarden in acht genomen.

De op grond van het bovenstaande te treffen **< Geluidswerende maatregelen >** zijn op de tracékaarten met een lijnsymbool aangegeven. De hoogte van de schermen is in de tracédeelrapporten vermeld. Deze maatregelen zijn per tracédeelrapport in een tabel aangegeven. Deze tabel maakt onderdeel uit van dit Tracébesluit.

De bebouwing of de geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere geluidswaarde wordt vastgesteld, is per tracédeelrapport in een tabel aangegeven. Deze tabel maakt onderdeel uit van dit Tracébesluit.

Daarenboven zullen aan gebouwen zondig aanvullende maatregelen worden getroffen, die binnen in geluidsgevoelige ruimten de voor die ruimten geldende geluidswaarde waarborgt.

Daar waar niet kan worden voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarden uit de Wet geluidhinder, wordt aan geluidsgevoelige bebouwing een andere bestemming gegeven. Op de tracékaarten is dit aangegeven met de aanduiding **< Aan de bestemming te onttrekken bebouwing >**.

Als grenswaarde voor de nieuw aan te leggen hogesnelheidslijn geldt de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) of de te verlenen hogere waarden. Deze hogere waarden zijn in de toelichtingen per tracédeel in de betreffende tabellen opgenomen.

Voor situaties waar de hogesnelheidslijn bundelt met of gebruik maakt van de bestaande spoorlijn worden de huidig geldende waarden of de te verlenen hogere waarden als grenswaarden in acht genomen. In de toelichtingen per tracédeel zijn deze hogere waarden in de betreffende tabellen opgenomen.

Voor de in acht te nemen grenswaarden vanwege de werken aan de nieuw aan te leggen A16 geldt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Voor de werken aan de te reconstrueren delen van de A16 gelden de in het Tracébesluit vastgestelde waarden.

Ecologie

De aanleg van de HSL-Zuid leidt tot het doorsnijden van bestaande ecologische verbindingen. Deze verbindingen worden waar mogelijk hersteld.

De kunstwerken, zoals viaducten, bruggen, duikers, etc., die geheel of mede ten doel hebben ecologische verbindingzones in stand te houden en die daartoe geschikt gemaakt worden om te kunnen dienen als faunapassage, zijn in de desbetreffende tracédeelrapporten opgenomen in de tabel van dwarsverbindingen. Deze tabel maakt onderdeel uit van dit Tracébesluit.

Natuurcompensatie

Het Structuurschema Groene Ruimte schrijft voor dat daar waar gebiedscategorieën worden doorsneden die in het kader van dat structuurschema een bijzondere status hebben, en waarbij de milieu-effecten niet afdoende kunnen worden verzacht, compensatie dient plaats te vinden van de aangetaste natuurwaarden wat betreft areaal en kwaliteit.

Bij de realisering van de HSL-Zuid en de werken aan de A16 vindt natuurcompensatie plaats volgens de uitgangspunten van het Structuurschema Groene Ruimte. In de tracédeelrapporten is de omvang en de kwaliteit van de gebieden waarvoor de compensatieverplichting geldt, vastgesteld. In nauw overleg met de betrokken overheden, natuur- en landbouworganisaties en recreatieschappen zullen daarop gebaseerd natuurcompensatieplannen worden uitgewerkt.

9. Maatregelen met betrekking tot kruisende infrastructuur

Kruisende verbindingen

De aanleg van de HSL-Zuid en de werken aan de A16 leidt tot het doorsnijden van bestaande infrastructuur. Het ontwerpen van maatregelen om deze verbindingen te herstellen, is geschied op basis van de volgende uitgangspunten:

- bestaande verbindingen blijven zoveel mogelijk gehandhaafd; als dit niet mogelijk is dan blijft de omweg voor fietsers en voetgangers beperkt;
- de maatregelen zijn zowel verkeersveilig als door hun vormgeving sociaal veilig;
- de capaciteit van de maatregelen staat in verhouding tot de verwachte verkeersdruk.

De kunstwerken, zoals viaducten, bruggen, duikers, etc., die zijn ontworpen ten behoeve van kruisende natte en droge infrastructuur zijn in de desbetreffende tracédeelrapporten opgenomen in een tabel. Deze tabel van dwarsverbindingen maakt onderdeel uit van dit Tracébesluit. In de tabel is aangegeven met welke breedte, hoogtemaat en eventueel welke hoogteligging de kruisende verbinding zal worden doorgevoerd.

Waterhuishouding

Indien voor de aanleg van de hogesnelheidslijn waterlopen en waterwegen tijdelijk of blijvend moeten worden gedempt of doorsneden, zullen, naast de bouw van de hierboven bedoelde kunstwerken, maatregelen worden toegepast om een doelmatig waterhuishoudkundig systeem te waarborgen. Daar waar de daartoe benodigde maatregelen ruimtelijke consequenties hebben, is dat op de tracékaarten aangegeven.

Kabels en leidingen

Voorzover kabels en leidingen binnen de <HSL-zone> of de <A16-zone> zijn gelegen, worden deze verplaatst c.q. aangepast. Buiten genoemde zones zullen tevens aanpassingen of verplaatsingen van kabels en leidingen noodzakelijk zijn. De nieuwe ligging van de kabels en leidingen wordt in overleg met onder meer de leidingbeheerders vastgesteld. Hierbij wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk bundelen van deze voorzieningen.

10. Overige bepalingen

Veiligheid

Terwille van de veiligheid wordt de hogesnelheidslijn over de volle lengte ter weerszijden van een afsluiting voorzien.

Daar waar geluidsafschermende maatregelen, zoals geluidsschermen, worden aangebracht, kunnen deze zodanig worden ontworpen dat ze tevens als afsluiting van de baan dienen. In andere gevallen zal een spoorloot, al dan niet gecombineerd met dichte beplanting en zonodig een hekwerk, worden aangebracht. Indien dit niet mogelijk is zal alleen een hekwerk worden toegepast.

Ter beperking van de effecten van een ongeval speelt de bereikbaarheid van de spoorbaan voor de veiligheid een belangrijke rol. Bij het ontwerp van de HSL-Zuid is hiermee rekening gehouden en is ervoor gezorgd dat de toegankelijkheid van de spoorbaan voor hulpverleners in geval van een ongeval, overeenkomstig het voor de HSL maatgevende ongevalsscenario, zo goed mogelijk verzekerd is.

Maximale maten

Binnen de aangegeven zones gelden de volgende maximale maten en randvoorwaarden:

- Bouwwerken die niet op de kaart zijn aangegeven hebben een maximale hoogte van 15 m (exclusief antennes en opvoerleidingen). Gebouwen voor het onderbrengen van elektrotechnische systemen staan op een afgesloten terrein.
- De maximale hoogte van de draagconstructies voor de bovenleiding bedraagt 10 m ten opzichte van de bovenkant van het spoor.

Afwijkingen van het weergegeven ontwerp

Het ontwerp van de aan te leggen hogesnelheidslijn en van de werken aan en rond de A16, is op de tracékaarten binnen de desbetreffende zones aangegeven. Gelet op de mate van nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt, kan het definitieve ontwerp hiervan met de volgende marges afwijken: 0,5 m omhoog, 1,5 m omlaag en 2 m naar weerszijden. Voor de hoogtemaat van de aangegeven geluidsafschermende maatregelen geldt een marge van 1 m naar boven en beneden.

Voorts geldt dat, indien de verdere technische uitwerking dat vereist of het beschikbaar komen van innovatieve uitvoeringswijzen en/of kostenbesparende bouwmethodes dat wenselijk maakt, het weergegeven ontwerp – zolang het binnen de desbetreffende zones blijft – kan worden gewijzigd. Uitgangspunt daarbij is dat uit dergelijke wijzigingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving.

Gelet hierop gelden, indien van het weergegeven ontwerp wordt afgeweken, in het bijzonder de volgende randvoorwaarden: de effecten op het gebied van de geluidshinder van het aangepaste ontwerp mogen niet het gevolg hebben dat de vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting worden overschreden; in bovenwaartse richting mag de hoogteligging van baan en kunstwerken niet meer van het weergegeven ontwerp afwijken dan maximaal 0,5 m; ter plaatse van kruisingen met wegen en watergangen die breder zijn dan 15 m en op spoorviaducten bedraagt deze maat 2 m, voor tunnels 2,5 m en voor de boortunnel 5 m.

Maatregelen tijdens de bouw

Tijdens de bouw zal het uiterste worden gedaan om de hinder voor de omgeving te beperken. In het bijzonder gaat het daarbij om hinder door het verstuiven van zand en stof, hinder door bouwverkeer, geluidsoverlast door bouwactiviteiten, omrijhinder door tijdelijke wegomleggingen etcetera. Voor zaken als het uitvoeren van bemalingen en ontgravingen, de behandeling van bodemverontreinigingen, het verwerken van vrijkomend slib, etcetera, gelden de bestaande wettelijke bepalingen en richtlijnen. In de tracédele rapporten is aangegeven voor welke gebieden, en met welk motief, tijdens de bouw een bijzonder beschermingsniveau geldt.

11. Beroep en schaderegeling

Beroep

Het Tracébesluit vormt de basis voor herzieningen van streek- en bestemmingsplannen. Provincies en gemeenten dienen het Tracébesluit te verwerken in hun streek- en bestemmingsplannen en andere besluiten op het gebied van de ruimtelijke ordening, en in hun besluiten over de geluidwaarden. Een aantal gemeenten, dat daartoe niet bereid is gebleken, heeft van de minister van VROM een zogenaamde

aanwijzing gekregen waarin men verplicht wordt tot deze planologische medewerking. Daarnaast is het Tracébesluit de basis om een procedure te starten om zonodig tot onteigening van onroerend goed over te kunnen gaan.

Dit Tracébesluit ligt gedurende zes weken ter inzage.

Tegen het Tracébesluit en tegen de aanwijzingen staat voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tegen de voor beroep vatbare onderdelen van de planologische kernbeslissing over de HSL-Zuid staat voor een ieder eveneens beroep open. Alle beroepen dienen te worden ingesteld binnen zes weken na bekendmaking van het Tracébesluit.

Schaderegeling: het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid

De ministers van V&W en VROM merken het Tracébesluit over de HSL-Zuid aan als schadeveroorzakend besluit.

Voor schade die voortvloeit uit het Tracébesluit, en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen geldt het volgende.

Op de minister van V&W rust de verplichting om bij het nemen van het Tracébesluit en het treffen van maatregelen tot aanleg van de in het Tracébesluit beschreven werken de belangen goed tegen elkaar af te wegen. Deze belangenafweging kan er toe leiden dat, ondanks het rechtmatig besluit tot aanleg, toch schadevergoeding moet worden aangeboden (nadeelcompensatie) aan belanghebbenden die in vergelijking tot anderen onevenredig zwaar getroffen worden. De wettelijke basis voor deze schadevergoedingsplicht is artikel 3:4 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Daarnaast kan schade voortvloeien uit het feit, dat een bestemming die op een perceel rust, door de besluitvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening (het Tracébesluit, of daarop gebaseerde andere ruimtelijke besluiten of besluiten op het gebied van geluidshinder) in voor belanghebbenden nadelige zin worden beïnvloed. Dit kan resulteren in waardedaling. Hier spreekt men over planschade.

Voor beide vormen van schade heeft de minister van V&W, samen met de meeste gemeenten betrokken bij de Tracébesluiten HSL-Zuid, autosnelweg A16 (Moerdijk – Prinsenbeek-Noord) en autosnelweg A4 (Burgerveen – Leiden), een gemeenschappelijk orgaan in het leven geroepen waaraan zowel de minister als gemeenten deelnemen. Dit orgaan is het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4.

Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het Tracébesluit, en uit daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en maatregelen behandelt het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 (het Schap) verzoeken om schadevergoeding, en beslist daarop. Dit is mogelijk omdat zowel de minister als deelnemende gemeenten hun bevoegdheden inzake schadevergoeding hebben overgedragen aan het Schap. Op deze beslissingen staat apart bezwaar en beroep open. Omdat het Tracébesluit als schadeveroorzakend besluit is aangemerkt, kunnen belanghebbenden reeds na vaststelling van het Tracébesluit verzoeken om schadevergoeding indienen, bij het Schap, ongeacht of zij te herleiden zijn tot planschade of tot nadeelcompensatie. De verzoeken worden in behandeling genomen door het Schap.

Een beslissing van het Schap valt nadat het Tracébesluit over de HSL-Zuid onherroepelijk is geworden (als de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State daarover een definitieve uitspraak heeft gedaan). Belanghebbenden die gevestigd zijn in gemeenten die formeel niet deelnemen aan het Schap, kunnen toch een beroep doen op het Schap. De betreffende gemeente houdt in deze gevallen formeel wel haar planschadebevoegdheden.

Met de gemeente Barendrecht is – gezien de fysieke samenhang met het Betuwerouteproject – afgesproken dat voor belanghebbenden aldaar die schade menen te lijden in verband met de HSL-Zuid de regels van de nadeelcompensatieregeling Betuweroute ook voor deze schade van toepassing zijn. Hetzelfde geldt voor de gemeente Rotterdam direct ten zuiden van station Lombardijen (uittaking HSL-sporen) tot aan de gemeentegrens van Barendrecht.

Bij het beoordelen van de verzoeken om schadevergoeding zal het Schap bezien, of er recht is op schadevergoeding. Schade die redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van degene die om schadevergoeding verzoekt behoort te blijven, en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, zal worden vergoed op basis van de nadeelcompensatieverordening HSL-Zuid, A16 en A4, zoals door het Schadevergoedingsschap toe te passen. De hoogte van de vergoeding wordt naar billijkheid bepaald.

De nadeelcompensatieverordening, die door het Schap wordt toegepast, is ten tijde van de terinzagelegging van dit Tracébesluit gepubliceerd in de Staatscourant.

Voor schade die voortvloeit uit de feitelijke aanleg (bouw) als zodanig van de HSL-Zuid geldt dat de burgerlijke rechter bevoegd is om te beslissen op schadeverzoeken.

Voor schade door verlegging van kabels en leidingen geldt het volgende. Het Rijk voert reeds een aantal jaren met koepelorganisaties van kabel- en leidingeigenaren overleg over een schadevergoedingssystematiek dienaangaande. Om dit overleg niet te doorkruisen, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten dit soort schadevergoedingszaken niet bij het Schap onder te brengen. Vooralsnog blijft de huidige systematiek gelden, die bepaald wordt door de vraag volgens welke regeling het liggen van de kabels en leidingen is geregeld. Op dit terrein spelen onder meer de Nadeelcompensatieregeling NKL 1991 en de Onteigeningswet een rol.