

ECLI	ECLI:NL:RVS:2012:BX8950
Datum uitspraak	3 oktober 2012
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 15 december 2011 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit "Spooruitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad, maatregelen korte termijn Traject Weesp -Lelystad" (hierna: het tracébesluit) vastgesteld.

Volledige tekst

201201942/1/R4.

Datum uitspraak: 3 oktober 2012

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging Vereniging van Eigenaars Laan der V.O.C. I, gevestigd te Almere,
 2. de stichting Stichting Spoorwegpensioenfonds, gevestigd te Utrecht,
- appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 15 december 2011 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit "Spooruitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad, maatregelen korte termijn Traject Weesp -Lelystad" (hierna: het tracébesluit) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben VvE Laan der V.O.C. I en Stichting Spoorwegpensioenfonds beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Stichting Spoorwegpensioenfonds heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 3 augustus 2012, waar VvE Laan der V.O.C. I, vertegenwoordigd door F.P. Ineke, Stichting Spoorwegpensioenfonds, vertegenwoordigd door mr. U.B. Wienen-Miranda, en de minister, vertegenwoordigd door mr. A. Dane, werkzaam bij het ministerie, mr. E.M. Junge, drs. A. Hectors, ir. C.P. Schouten en ing. A. Frijlingh, allen werkzaam bij ProRail, zijn verschenen.

Overwegingen

Het tracébesluit

1. Het tracébesluit voorziet in een aantal aanpassingen op de spoorlijn Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad, vanaf de gemeentegrens Diemen/Muiden/Weesp bij de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal (km 10.7) tot de kruising met de Larserdreef bij Lelystad (km 38.4). Verder voorziet het tracébesluit in een spooruitbreiding en zijn voor verscheidene woningen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege spoorweglawaaï vastgesteld met de daarbij te treffen geluidbeperkende maatregelen.

Appartementencomplex Laan der V.O.C. I

2. Het appartementencomplex van VvE Laan der V.O.C. I staat aan de Laan der V.O.C. (nrs. 138-160) in Almere nabij het treinstation Almere Oostvaarders ter hoogte van km 21.7 aan de noordzijde van het spoor. Het tracébesluit voorziet ter plaatse van het appartementencomplex in een aanpassing van het wisselcomplex ten westen van treinstation Almere Oostvaarders ter hoogte van km 21.18 tot en met km 21.72 en de aanleg van een geluidscherm.

Kantoorpand Stichting Spoorwegpensioenfonds

3. Het kantoorpand, dat Stichting Spoorwegpensioenfonds verhuurt, staat aan de Randstad 2031 te Almere. Dit is ten oosten van het treinstation Almere Centraal aan de noordzijde van het spoor ter hoogte van km 15,73. Het tracébesluit voorziet ter plaatse van het kantoorpand in de aanleg van twee keerspooren tussen de doorgaande sporen. Daarnaast voorziet het tracébesluit ter plaatse van het kantoorpand in de aanpassing van tunnel Dinkelpad, aangeduid als KW 216, tot een viaduct geschikt voor vier sporen.

Informatieavonden

4. VvE Laan der V.O.C. I heeft aangevoerd dat tijdens de georganiseerde informatieavonden met betrekking tot het tracébesluit onvoldoende is ingegaan op haar vragen.

Volgens de kennisgevingen in de Staatscourant zijn na de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit en de vaststelling van het tracébesluit informatieavonden gehouden, waarbij specialisten van ProRail aanwezig waren om vragen te beantwoorden. Het houden van informatieavonden maakt geen onderdeel uit van de in de Tracéwet geregelde procedure tot het vaststellen van een tracébesluit. Voor zover de minister wegens de te betrachten zorgvuldigheid al verplicht is tot het houden van informatieavonden over het tracébesluit, is de Afdeling van oordeel dat, indien tijdens deze informatieavonden zich onregelmatigheden hebben voorgedaan, dit de rechtmatigheid van het tracébesluit niet aantast.

Geluidhinder

5. VvE Laan der V.O.C. I betoogt op dit moment reeds geluidhinder te ondervinden van het treinverkeer. Zij vreest dat de geluidhinder als gevolg van het tracébesluit onaanvaardbaar zal toenemen.

5.1. Ingevolge artikel 10, eerste lid, van het tracébesluit in samenhang gezien met tabel 2, voor zover hier van belang, wordt ter plaatse van de Oostvaardersbuurt, ter hoogte van km 21.650 tot en met km 22.250 aan de noordzijde van het spoor een geluidscherm aangelegd met een hoogte van 6 meter en een lengte van 600 meter.

5.2. Voor de woningen in het appartementencomplex van de VvE Laan der V.O.C. I zijn geen

hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege spoorweglawaai vastgesteld in het tracébesluit.

In het aan het tracébesluit ten grondslag liggend akoestisch onderzoek, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het door Arcadis opgestelde akoestisch rapport "OV SAAL maatregelen korte termijn traject Weesp - Lelystad akoestisch onderzoek (ontwerp) tracébesluit gemeente Almere" van 28 oktober 2011 (hierna: het akoestisch rapport), is onder meer de geluidbelasting berekend op de gevel van de appartementencomplexen aan de Laan der V.O.C. Op bladzijde 64 van het akoestisch rapport wordt geconcludeerd dat door het plaatsen van geluidschermen voor alle woningen binnen het cluster Almere Oostvaardersbuurt, waaronder ook het appartementencomplex aan de Laan der V.O.C. I, de toename van de geluidbelasting vanwege het tracébesluit wordt weggenomen, zodat het niet nodig is om hogere waarden voor deze woningen vast te stellen. In hetgeen VvE Laan der V.O.C. I heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister bij de toepassing van de bepalingen in de Wet geluidhinder niet van de resultaten in het akoestisch rapport mocht uitgaan.

Trillinghinder - hinder voor personen in gebouwen

6. VvE Laan der V.O.C. I betoogt dat het rapport over trillinghinder ondeugdelijk is. Daartoe voert zij aan dat de methode die is gebruikt om met behulp van een valgewicht de trilling van een goederentrein na te bootsen niet representatief is. Daarbij wijst zij er op dat naast het gewone treinverkeer niet één, maar 48 goederentreinen per etmaal over het spoor bij haar appartementencomplex zullen gaan rijden. Op basis daarvan kan volgens VvE Laan der V.O.C. I niet worden geconcludeerd dat bij haar appartementencomplex voldaan kan worden aan de zogenoemde SBR-streefwaarden voor trillingen. Volgens haar hadden de metingen moeten worden verricht op het moment dat er goederentreinen op het spoor langs het appartementencomplex reden.

6.1. Voor het vaststellen van de mate van trillingbelasting op en in gebouwen ten gevolge van het tracé heeft de minister de Meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de SBR, uitgave augustus 2002, deel B, Hinder voor personen in gebouwen (hierna: SBR-richtlijn B), gebruikt.

In paragraaf 10.5.3 van SBR-richtlijn B worden streefwaarden aanbevolen voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer) voor bestaande situaties, gewijzigde situaties en nieuwe situaties voor een aantal gebouwfuncties, zoals wonen en onderwijs en kantoor.

Aan de hand van de bestaande situatie heeft de minister onderzocht welke wijzigingen van de trillingsterkten kunnen worden verwacht als gevolg van het tracé. Daarbij is getoetst of de trillingsterkten voldoen aan de streefwaarden en of de trillingsterkten toenemen.

6.2. De minister heeft aan het tracébesluit de trillingrapporten "OV SAAL, maatregelen korte termijn traject Weesp-Lelystad onderzoek trillingshinder" van 11 maart 2011 en "OV SAAL maatregelen korte termijn traject Weesp-Lelystad trillingen aanvullend onderzoek" van 23 november 2011, beide opgesteld door Arcadis, ten grondslag gelegd. In het trillingrapport van 23 november 2011 is nader onderzoek gedaan naar het effect van goederentreinen op het spoor te Almere en de overdracht van deze trillingen naar de fundering en in de bebouwing. Daarbij is op basis van de aanvullende metingen en een treinsimulatie met een valgewicht de trillingprognose in het rapport van 11 maart 2011 nader onderbouwd en op onderdelen aangepast.

6.3. Bij de berekening van de trillingbelasting vanwege het tracé is in de trillingrapporten,

zoals de minister ter zitting heeft verklaard, uitgegaan van maximaal 34 goederentreinen per etmaal. Dit aantal is gebaseerd op de marktprognose en is ook gehanteerd bij berekeningen voor de Hanzelijn die wordt aangelegd tussen Lelystad en Zwolle, aldus de minister. De minister heeft daarbij verklaard dat er, uitgaande van 34 goederentreinen per etmaal, nog wel capaciteit op het spoor beschikbaar is, maar dat op dit traject in ieder geval niet meer dan één goederentrein per rijrichting per uur zal gaan rijden, ongeacht of het gaat om de dag, avond- of nachtperiode. De Afdeling ziet geen aanleiding om de ter zitting gegeven toelichting van de minister onjuist te achten.

6.4. In paragraaf 1.7 van het trillingrapport van 11 maart 2011 is vermeld dat op het huidige spoor tussen Almere en Lelystad geen goederentreinen rijden. Om een reëel beeld te kunnen vormen van de toekomstige situatie is daarom gezocht naar een meetlocatie met een redelijk vergelijkbare grondopbouw, waar wel goederentreinen rijden. Deze is volgens het trillingrapport gevonden langs het spoorgedeelte in Weesp waar zowel de treinen naar Almere en Lelystad rijden, als ook de treinen richting Hilversum. Van Amsterdam naar Hilversum rijden goederentreinen over het spoor bij Weesp. De metingen zijn verricht in september 2009. In het trillingrapport van 23 november 2011 is in paragraaf 2.2.3 en paragraaf 2.3.1 vermeld dat in juli 2011 op dezelfde locaties als in het rapport van 11 maart 2011 nogmaals metingen zijn verricht. Ter aanvulling van de gegevens zijn daarbij tevens metingen verricht bij de bebouwing aan onder andere de Laan der V.O.C. in Almere.

Om een beter inzicht te verkrijgen in het gedrag van trillingen in de lokale bodem is volgens de toelichting bij het tracébesluit een treinsimulatie met een valgewicht uitgevoerd. In het trillingrapport van 23 november 2011 is geconcludeerd dat voor de woningen langs het tracégedeelte in de gewijzigde situatie wordt voldaan aan de streefwaarden in SBR-richtlijn B.

6.5. De minister stelt dat de gehanteerde methodiek om met een valgewicht trillingen na te bootsen, een gangbaar instrument is om trillingen voor toekomstige situaties te voorspellen. Volgens de minister bleken de trillingniveaus bij de valproef met een valgewicht hoger te zijn dan de passages van reizigers- en goederentreinen. De op basis van deze proeven en metingen verkregen prognoses zijn gebruikt in de trillingberekeningen waarmee conform het beoordelingskader van de SBR-richtlijn B uitspraken kunnen worden gedaan over de trillingniveaus voor zowel de huidige als de toekomstige situatie, aldus de minister.

De goederentreinen die langs het appartementencomplex hebben gereden en waar VvE Laan der V.O.C. I naar verwijst, zijn volgens de minister niet representatief voor de treinen die in de toekomst op dit traject gaan rijden. Deze treinen vervoerden volgens de minister bouwmaterialen voor de aanleg van de zogenoemde Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle en zijn zwaarder dan de reguliere goederentreinen. Ook rijden deze treinen met een aangepaste snelheid, aldus de minister.

6.6. De beoordeling van de trillingbelasting ter plaatse van het appartementencomplex van VvE Laan der V.O.C. I is niet alleen gebaseerd op de resultaten van de proef met een valgewicht, maar is ook gebaseerd op metingen verricht in Weesp op een traject waar goederentreinen rijden. Niet wordt betwist dat de meetlocatie in Weesp een representatieve meetlocatie is om het effect van goederentreinen te beoordelen. Gelet hierop en de door de minister gegeven motivering, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich in zoverre ten onrechte op de uitkomsten in de trillingrapporten heeft gebaseerd.

7. Stichting Spoorwegpensioenfonds betoogt dat de trillingbelasting ter plaatse van haar pand aan de Randstad 2031 te Almere zal toenemen als gevolg van het tracébesluit. Daartoe voert

zij aan dat het spoor dicht bij haar pand komt te liggen, het aantal treinen per uur zal toenemen en dat meer goederenterreinen langs haar pand zullen gaan rijden. Volgens Stichting Spoorwegpensioenfonds worden in het tracébesluit onvoldoende maatregelen getroffen om de trillingbelasting ter plaatse van haar pand tot de SBR-streefwaarden te beperken. De in het tracébesluit voorgeschreven maatregel om wapeningsmatten toe te passen, is daarvoor onvoldoende, aldus Stichting Spoorwegpensioenfonds.

7.1. Tegen de achtergrond van de SBR-richtlijn B en meer in het bijzonder bijlage 5 bij deze richtlijn heeft de minister beoordeeld of, afhankelijk van de omstandigheden waaronder trillingen kunnen voorkomen, de trillingsterkten door railverkeer gedurende langere tijd bij overschrijding van de streefwaarden toelaatbaar zijn. Hierbij wordt de trillingsterkte, aangeduid als V_{max} , variërend van kleiner dan 0,1; 0,1-0,2; 0,2-0,8; 0,8-3,2 en groter dan 3,2 gekwalificeerd als onderscheidenlijk geen hinder, weinig hinder, matige hinder, hinder en ernstige hinder.

Het accepteren van hinder door overschrijding van de streefwaarden kan volgens de minister onder meer afhankelijk zijn van de mate waarin de trillingsterkte voorkomt, de aanwezigheid van andere trillingbronnen (de achtergrondtrillingen) en de mogelijkheid tot het treffen van trillingreducerende maatregelen. Bij de beoordeling van maatregelen zijn kosten en historie van belang en wat dit betekent in vergelijking tot de hinderkwalificatie. Daarbij is ernstige hinder niet toelaatbaar, aldus de minister.

7.2. Uit het trillingrapport van 23 november 2011 volgt dat in de toekomstige situatie in het gebouw van Stichting Spoorwegpensioenfonds wordt voldaan aan de in tabel 3 van de SBR-richtlijn opgenomen streefwaarden voor bestaande situaties, maar dat niet wordt voldaan aan de in tabel 2 opgenomen streefwaarden voor nieuwe situaties. Om te trachten aan de streefwaarden in tabel 2 uit de SBR-richtlijn B te voldoen, is bezien of met het treffen van maatregelen de trillingbelasting kan worden gereduceerd. Daarbij zijn drie maatregelen onderzocht, te weten de aanpassing van overgangconstructies bij kunstwerken door toepassing van kunststof wapeningsmatten, het aanleggen van een trillingabsorberende waterpartij tussen bron en object en het toepassen van trillingabsorberende wanden. Volgens het trillingrapport van 23 november 2011 is het aanleggen van een waterpartij niet effectief, vanwege het gebrek aan fysieke ruimte. De andere twee onderzochte maatregelen zijn wel uitvoerbaar, maar alleen met het toepassen van trillingabsorberende wanden kan worden voldaan aan de in tabel 2 van de SBR-richtlijn B genoemde streefwaarden. Het toepassen van trillingabsorberende wanden is in dit geval niet doelmatig, omdat volgens het trillingrapport van 23 november 2011 slechts bij twee panden sprake is van een overschrijding van de streefwaarden en de kosten van deze maatregel, gelet daarop, te hoog zijn. Met het toepassen van wapeningsmatten, zoals is voorgeschreven in artikel 14 van het tracébesluit, valt het hinderniveau in het pand van Stichting Spoorwegpensioenfonds in de categorie "weinig hinder", aldus het trillingrapport van 23 november 2011.

7.3. De minister acht de toename van de trillingbelasting in de twee kantoorpanden aan de Randstad 2301 en 2031 in de toekomstige situatie toelaatbaar, aangezien met het toepassen van wapeningsmatten de gewenste streefwaarde V_{max} wordt genaderd en de trillinghinder in de categorie van weinig hinder valt. Het toepassen van trillingabsorberende wanden is volgens de minister, na afweging van de kosten van deze maatregel tegen de te behalen trillingreductie, financieel niet doelmatig. Verder gaat het hier niet om woningen, maar om een tweetal kantoorpanden, aldus de minister.

Stichting Spoorwegpensioenfonds heeft niet aannemelijk gemaakt dat de door de minister gemaakte belangenafweging omtrent de toelaatbaarheid van de toename van de

trillingsterkte zodanig onevenwichtig is dat de minister niet in redelijkheid het tracébesluit in zoverre heeft kunnen vaststellen. Gelet hierop komt de Afdeling niet toe aan de verzoeken van Stichting Spoorwegpensioenfondsen om de minister op te dragen opnieuw onderzoek te doen naar de te verwachten trillinghinder ter plaatse van het kantoorpand van Stichting Spoorwegpensioenfondsen en om die maatregelen te treffen om te voldoen aan de streefwaarden in de SBR-richtlijn B.

Trillinghinder - schade aan gebouwen

8. VvE Laan der V.O.C. I vreest voor schade aan de fundering van het appartementencomplex en aan de woningen als gevolg van de realisatie en de ingebruikname van het tracé. In dat kader voert zij aan dat de minister een nulmeting moet verrichten alvorens gebruik wordt gemaakt van de voorziene spooruitbreiding.

8.1. In de eerder genoemde trillingrapporten is tevens de kans op schade aan gebouwen beoordeeld. De minister heeft bij de beoordeling van de schade aan gebouwen als gevolg van trillinghinder de Meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de SBR, uitgave augustus 2002, deel A, Schade aan gebouwen (hierna: SBR-richtlijn A) gebruikt. Hierin zijn grenswaarden opgenomen om schade aan gebouwen te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de staat waarin een pand en de fundering verkeren. Voorts wordt daarbij rekening gehouden met de aard van de trillingbron en de nauwkeurigheid van het uitgevoerde trillingonderzoek.

8.2. Ingevolge artikel 20d, eerste lid, van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit, kent de minister indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Ingevolge artikel 15 van het tracébesluit is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

8.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 15 februari 2012, in zaak nr. 201105267/1/R4 dient bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen, onder meer te worden betrokken of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met de vergroting van de capaciteit op het spoor tussen Weesp en Lelystad. Bij de beoordeling van de vraag of de minister bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid het tracébesluit kon vaststellen, dient voorts te worden betrokken dat ten aanzien van mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

8.4. Ten aanzien van de trillingen afkomstig van de werkzaamheden ter plaatse van het appartementencomplex aan de Laan der V.O.C. ter uitvoering van het tracébesluit brengt de minister naar voren dat alleen wanneer de geluidschermen worden geheid mogelijk trillingen kunnen ontstaan. De minister stelt dat nog niet duidelijk is of de geluidschermen inderdaad worden geheid, maar dat voorafgaand aan de feitelijke start van de werkzaamheden wordt bepaald welke gebouwen een risico op schade lopen. Daarbij heeft de minister als uitgangspunt genomen dat tot een afstand van 50 m van heilwerkzaamheden alsmede het intrillen van damwanden er kans is op schade aan gebouwen. Indien er een kans bestaat op schade dan wordt voor de aanvang van de werkzaamheden een zogenoemde nulmeting verricht voor de gebouwen waar deze kans bestaat teneinde na te gaan of als gevolg van de

werkzaamheden schade aan gebouwen wordt aangebracht. Volgens de minister ligt het appartementencomplex op een afstand van ongeveer 50 m van de voorziene geluidschermen. Gelet hierop heeft de minister zich op goede gronden op het standpunt kunnen stellen dat schade aan het appartementencomplex van VvE Laan der V.O.C. I als gevolg van trillingen in de realisatiefase niet is te verwachten.

8.5. Wat betreft de exploitatiefase van het tracé volgt uit de eerder genoemde trillingrapporten dat mogelijke schade zich kan voordoen bij gebouwen op een afstand van minder dan 5 m van het spoor. Volgens het rapport staan er geen gebouwen binnen 5 m van het spoor en wordt daarom geen schade aan bebouwing verwacht ten gevolge van de verandering in de dienstregeling op het gehele traject Weesp-Lelystad of de verdubbeling van de sporen te Almere. Gelet hierop bestaat geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op goede gronden op het standpunt heeft kunnen stellen dat schade aan de woningen door trillingen als gevolg van het tracébesluit niet waarschijnlijk is.

8.6. VvE Laan der V.O.C. I heeft niet aannemelijk gemaakt dat schade aan het appartementencomplex door trillingen zal ontstaan. Voor zover zij desondanks nadelige gevolgen ondervindt van het tracébesluit heeft de minister in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade met een verwijzing naar de Regeling Nadeelcompensatie kunnen volstaan.

Waardevermindering woningen

9. VvE Laan der V.O.C. I vreest voor waardevermindering van de woningen in haar appartementencomplex. Volgens haar had de minister de waardevermindering van de woningen door drie onafhankelijke makelaars moeten laten onderzoeken, zodat zij de schade kan verhalen.

9.1. De Afdeling is van oordeel dat de schade voor VvE Laan der V.O.C. I die het gevolg van het tracébesluit kan zijn, niet zodanig groot is dat de minister ten aanzien van de eventuele schade niet met een verwijzing naar de Regeling Nadeelcompensatie heeft kunnen volstaan. De wijze waarop de gestelde waardevermindering van de woningen en de schade dienen te worden vastgesteld, valt buiten het bereik van deze procedure.

Waardevermindering kantoorpand

10. Stichting Spoorwegpensioenfonds betoogt voorts schade te lijden vanwege de toename van de trillinghinder, omdat haar pand daardoor in waarde zal dalen. Zij verwijst daarbij naar twee door haar overgelegde overzichten van waardeberekeningen van 15 november 2011 en 2 maart 2012, waaruit volgens haar valt op te maken dat de door Stichting Spoorwegpensioenfonds te lijden schade wordt geraamd op een bedrag van ongeveer €1.000.000,00 euro. Zij voert verder aan dat vanwege trillinghinder als gevolg van het tracébesluit zij het pand in de toekomst niet meer als woonlocatie kan verkopen. Volgens haar heeft de minister haar belangen onvoldoende bij het tracébesluit betrokken.

10.1. De minister erkent dat het tracébesluit gevolgen heeft voor de situatie en de omgeving van het pand van Stichting Spoorwegpensioenfonds. Ten aanzien van de aangevoerde schade vanwege de omstandigheid dat Stichting Spoorwegpensioenfonds haar pand mogelijk niet meer kan ontwikkelen tot woninglocatie, brengt de minister naar voren dat aan het perceel waarop het pand van Stichting Spoorwegpensioenfonds zich bevindt de bestemming "Bedrijven en kantoren" is toegekend en dat in zoverre woningbouw op deze locatie ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit nog niet mogelijk was. Dit wordt niet door Stichting Spoorwegpensioenfonds betwist.

Volgens de minister is het pand van Stichting Spoorwegpensioenfonds nog steeds een aantrekkelijke kantoorlocatie nabij het station van Almere Oostvaarders. Voor zover Stichting Spoorwegpensioenfonds als gevolg van het tracébesluit schade lijdt, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding daarvan met een verwijzing naar de Regeling Nadeelcompensatie heeft kunnen volstaan. Daarbij betreft de Afdeling dat Stichting Spoorwegpensioenfonds met de door haar overgelegde waardeberekeningen zonder nadere toelichting daarop onvoldoende heeft aangetoond dat zij vanwege het tracébesluit een schade lijdt van €1.000.000,00 euro.

Conclusie en proceskosten

11. De beroepen zijn ongegrond.

12. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. Th.C. van Sloten, voorzitter, en mr. M.A.A. Mondt-Schouten en mr. J. Kramer, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.G. Alderlieste, ambtenaar van staat.

w.g. Van Sloten w.g. Alderlieste
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 3 oktober 2012

590.