

Oplegnotitie adviesrapport voorzienbaarheid AKD

In opdracht van ProRail heeft AKD advocaten en notarissen een onafhankelijk rapport geschreven over het moment waarop voorzienbaar was dat het gebruik en de inrichting van het spoor op het traject tussen Meteren en Boxtel mogelijk zou kunnen veranderen, oftewel een onderzoek naar de zogeheten voorzienbaarheid. Voorzienbaarheid speelt een belangrijke rol bij de vraag of een verzoek om nadeelcompensatie kans van slagen heeft. Schade die voorzienbaar is, komt niet voor vergoeding in aanmerking. Er is sprake van voorzienbaarheid als u, op het moment dat u de woning kocht of een investering deed, had kunnen weten dat er plannen waren die aanleiding gaven rekening te houden met de kans dat de omgeving/de situatie voor u in ongunstige zin zou veranderen. In dit rapport is voor het project PHS Meteren-Boxtel omschreven wat naar het oordeel van AKD advocaten en notarissen de voorzienbaarheidsdatum is per deelgebied.

Waarom dit adviesrapport?

In mei 2015 is de werkgroep Waarde van start gegaan. Hieraan namen inwoners van Vught deel. De werkgroep Waarde heeft zich door ProRail grondig laten informeren over regelingen voor aankoop van woningen en nadeelcompensatie en op basis daarvan advies gegeven. Daarnaast heeft de werkgroep Waarde op 18 juni 2015 vastgesteld dat er meer duidelijkheid moest komen over het begrip voorzienbaarheid. De werkgroep verzocht onderstaande zaken uit te werken.

1. Een overzichtelijk document met duidelijkheid over welke plannen in welke periode en welk gebied van toepassing zijn.
2. Een omschrijving van de status van de plannen en informatie over hoe de weging van de onafhankelijke schadeadviescommissie tot stand is gekomen.

Naar aanleiding van deze vragen is op verzoek van de werkgroep Waarde dit rapport opgesteld.

Het traject is voor het onderzoek naar voorzienbaarheid ingedeeld in vijf verschillende deelgebieden, te noemen:

- Traject A: Meteren - Diezebrug
- Traject B: Diezebrug aansluiting - 's - Hertogenbosch
- Traject C en D: 's-Hertogenbosch - Vught aansluiting
- Traject E: Vught aansluiting – Boxtel

U kunt dit rapport gebruiken om zelf een beeld te vormen over uw situatie als u van plan bent een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen. Het indienen is mogelijk vanaf het moment van een vastgesteld Tracébesluit in 2018. Als u een verzoek om nadeelcompensatie indient, zal een onafhankelijke schadecommissie specifiek over uw situatie adviseren en als dat van toepassing is daarbij ingaan op het aspect voorzienbaarheid.

MEMO



AAN ProRail B.V.
Moreelsepark 3
3511 EP UTRECHT

DATUM 9 oktober 2015

ONS KENMERK 262517

KOPIE AAN Werkgroep Waarde

ONDERWERP Meteren-Boxtel

VAN mr. T.W. Franssen
advocaat

TELEFOON +31 88 253 5981

FAX +31 88 253 5934

E-MAIL tfranssen@akd.nl

Geachte heer, mevrouw,

ProRail B.V. (hierna: ProRail) verzocht AKD advocaten & notarissen om een onafhankelijk en objectief advies met betrekking het moment waarop voorzienbaar werd dat het gebruik en de inrichting van de spoorweg op het tracé tussen Meteren en Boxtel zal worden gewijzigd. In dit memorandum treft u de resultaten van ons onderzoek aan.

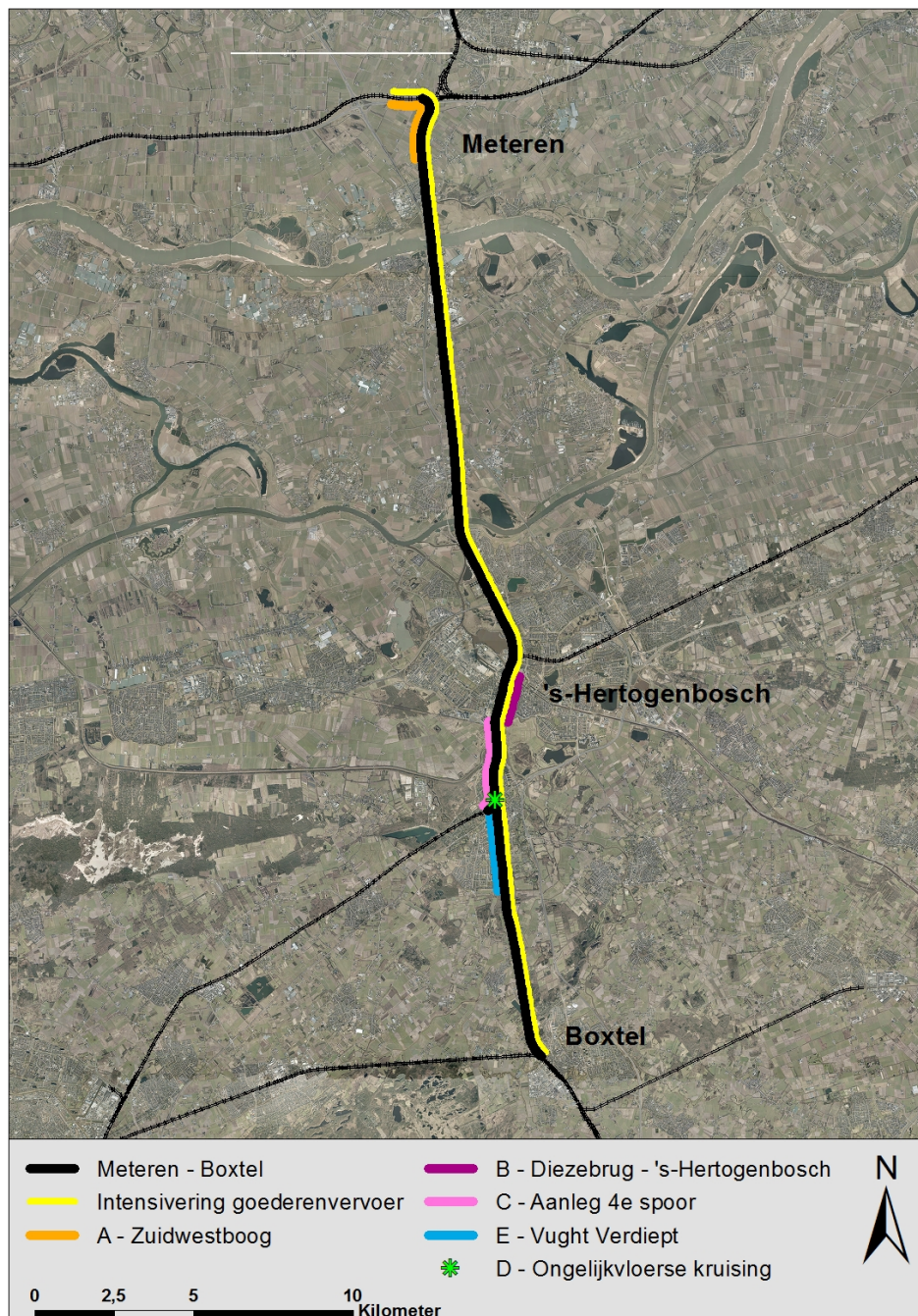
Wij zullen hierna eerst de achtergrond van het verzoek om advies schetsen (§ 1), waarna wij direct de conclusies van ons onderzoek zullen presenteren (§ 2). Deze conclusies zullen wij vervolgens, per schadeoorzaak, nader toelichten (§ 3-6).

1. Inleiding

ProRail is voornemens om de inrichting en het gebruik van het tracé tussen Meteren en Boxtel te wijzigen. Deze wijzigingen kunnen leiden tot diverse vormen van schade bij omwonenden van het tracé, alsmede bij bedrijven die in de nabijheid van het tracé zijn gevestigd. Deze belanghebbenden kunnen bij de minister van Infrastructuur en Milieu (die hierbij vertegenwoordigd wordt door ProRail) een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Voor het antwoord op de vraag of een dergelijk verzoek moet worden ingewilligd, is relevant of de betreffende belanghebbende het risico van het ontstaan van de schade heeft aanvaard. Daarvoor is – in essentie – bepalend of hij het risico van het ontstaan van die schade kon voorzien op het moment dat hij een investeringsbeslissing nam, zoals het kopen van zijn woning.

Voor het tracé Meteren-Boxtel moet een aantal potentiële schadeoorzaken worden onderscheiden. Ten eerste zal op het gehele tracé het aantal goederentreinen toenemen. Om dit mogelijk te maken zal een aantal fysieke ingrepen plaatsvinden. Wij benoemen deze ingrepen hier slechts globaal per gedeelte van het tracé. De precieze begrenzing van deze trajectdelen is nader aangeduid op hierna opgenomen kaart. Daarbij merken wij voor de goede orde op dat de plaatsing van de kleuren voor de tracédelen oost of westelijk van het tracé louter praktisch van aard is en géén verband houdt met de keuze voor de variant V3 of V3 Oost Verkort.

DATUM 9 oktober 2015
 ONS KENMERK 262517
 PAGINA 2 van 16



DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 3 van 16

Trajectdeel A, "Meteren–Diezebrug":

Op dit trajectdeel zal een 'aftakking' worden aangelegd van de Betuweroute bij Meteren naar het tracé Meteren-Boxtel. Dit wordt ook wel aangeduid als de "Zuidwestboog".

Trajectdeel B, "Diezebrug aansluiting–'s-Hertogenbosch":

In dit trajectdeel zal geen noemenswaardige fysieke ingreep plaatsvinden. Dit trajectdeel zal derhalve uitsluitend worden geconfronteerd met een toename van het aantal goederentreinen.

Trajectdeel C en D, "'s-Hertogenbosch–Vught aansluiting":

Op dit trajectdeel zal een vierde spoor en een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd, zodat treinen niet op elkaar hoeven te wachten op het punt waar de spoorlijnen 's-Hertogenbosch-Tilburg en 's-Hertogenbosch-Vught elkaar kruisen.

Trajectdeel E, "Vught aansluiting-Boxtel":

Op een gedeelte van dit trajectdeel zal – vanaf de hiervoor genoemde ongelijkvloerse kruising – een verdiepte ligging van het spoor worden gerealiseerd. Dit strekt ertoe om de effecten van de toename van het aantal treinen weg te nemen én om de effecten van de doorsnijding van Vught door het spoor te beperken. Tegelijkertijd zal de aanleg van de verdiepte ligging onder meer kunnen leiden tot uitvoeringsschade.

2. Conclusies

Naar aanleiding van het verzoek om advies van ProRail hebben wij onderzocht op welk moment de hiervoor beschreven schadeorzaken voorzienbaar zijn geworden. Hierbij hebben wij gebruik gemaakt van de stukken die wij van ProRail ter beschikking hebben gekregen, aangevuld met de stukken die wij in openbare bronnen hebben kunnen vinden (zoals diverse overheidswebsites). In verband met het grote aantal onderzochte documenten geven wij daarvan hier geen opsomming. Op basis van dit onderzoek komen wij tot de volgende conclusies ter zake van de voorzienbaarheid van de schade.

Schadeoorzaak	Trajectdeel	Ten minste voorzienbaar vanaf
Intensivering goederenvervoer	A / B / C / D / E	4 juni 2010 *
Zuidwestboog	A	4 juni 2010 *
Vierde spoor	C	26 juni 1979 **
Ongelijkvloerse kruising	D	26 juni 1990 ***
Verdiepte ligging spoor	E	6 september 2012 ****

* Voorkeursbeslissing PHS

** 1^e Structuurvisie Verkeer en Vervoer

*** 2^e Structuurvisie Verkeer en Vervoer

**** Notitie Reikwijdte en Detailniveau



DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 4 van 16

Mogelijk ten overvloede plaatsen wij bij onze conclusies nog twee kanttekeningen. Allereerst is de minister van Infrastructuur en Milieu noch ProRail gebonden aan onze conclusies. Ten tweede hebben wij uiteraard met de grootst mogelijke mate van zorgvuldigheid betracht om alle documenten te vinden die relevant kunnen zijn voor de aan ons voorgelegde vragen, maar kunnen wij niet uitsluiten dat er toch relevante documenten bestaan die wij niet in ons onderzoek hebben betrokken.

Wij zullen onze conclusies hierna van een nadere toelichting voorzien.

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 5 van 16

3. Juridisch kader voorzienbaarheid

Schade als gevolg van (de uitvoering van) een tracébesluit dient voor rekening van de aanvrager te blijven indien hij het risico van het ontstaan van die schade heeft aanvaard. Daarvoor is bepalend of er ten tijde van het nemen van een investeringsbeslissing voor hem aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat de situatie ter plaatse in een voor hem ongunstige zin zou veranderen.¹ Het kan daarbij gaan om verschillende investeringsbeslissingen. De belangrijkste is zonder meer de beslissing tot koop van een woning, maar het kan ook gaan om de koop of bouw van een bedrijfsgebouw of het aangaan van een huur- of gebruiksovereenkomst voor een onroerende zaak. Voor het exacte moment van de investeringsbeslissing wordt niet aangeknoopt bij de datum waarop (bijvoorbeeld) een onroerende zaak notarieel is overgedragen, maar bij het moment waarop de koopovereenkomst is gesloten.² Hetzelfde principe geldt bij huur- of gebruiksovereenkomsten. Het is daarbij (op grond van artikel 3:2 Awb) aan het betrokken bestuursorgaan om zich van de relevante datum te vergewissen.³

Indien ten tijde van het nemen van de investeringsbeslissing voor een redelijk denkende en handelende koper aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat de planologische situatie in ongunstige zin zou veranderen, is de daardoor ontstane schade voorzienbaar – zodat deze geacht moet worden te zijn aanvaard en verdisconteerd in de koopprijs.⁴ Hetzelfde geldt voor schade als gevolg van tijdelijke hinder.⁵ In dat kader moet

¹ Zie onder veel meer: ABRvS 26 september 2001, ECLI:NL:RVS:2001:AS3841, AB 2001/379; ABRvS 2 januari 2002 nr. 200103164/1, AB 2002/377, ABRvS 10 juli 2002 nr. 200105795/1, AB 2002/386, ABRvS 5 oktober 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU3802 (HSL-Zuid); ABRvS 7 april 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO7131, JB 2004/206 (Betuweroute); ABRvS 27 december 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AZ5163 (Schadeschap Schiphol); ABRvS 8 juli 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BJ1853, BR 2009/152 m.nt. J.W. van Zundert, MenR 2009/102, m.nt. S. Hillegers; ABRvS 22 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX5256; ABRvS 27 maart 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ7497; ABRvS 29 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:194; ABRvS 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:768; ECLI:NL:RVS:2015:767; ECLI:NL:RVS:2015:776; ECLI:NL:RVS:2015:765; ECLI:NL:RVS:2015:763; ABRvS 8 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2102; ABRvS 15 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2225;

² ABRvS 9 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2512, TBR 2014/207 m.nt. H.P. Wiersema, vergelijk voorts: ABRvS 11 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:377 ('s-Hertogenbosch) en ABRvS 5 augustus 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2442 (Ede).

³ ABRvS 9 januari 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AL2378, BR 2002/174, p. 881 m.nt. P.C.E. van Wijnen (Onderzoeksverplichting Heemstede).

⁴ ABRvS 2 oktober, ECLI:NL:RVS:2013:1381 (Planschade Zederik I); ABRvS 2 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1408 (Planschade Zederik II); zie voorts ABRvS 18 september 2013, TBR 2013/188 m.nt. H.P. Wiersema (Planschade Westervoort).

⁵ ABRvS 22 februari 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AV2233 (Minister I&M); ABRvS 27 december 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AZ5163; Rb. Limburg 19 september 2013, ECLI:NL:RBLIM:2013:5591; ABRvS 27 maart 2014, ECLI:NL:RVS:2013:BZ7497; ABRvS 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:768; ECLI:NL:RVS:2015:767; ECLI:NL:RVS:2015:776; ECLI:NL:RVS:2015:765; ECLI:NL:RVS:2015:763

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 6 van 16

worden gezien of er aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat de bereikbaarheid⁶ of de woon- en leefsituatie ten gevolge van uitvoeringshandelingen in negatieve zin zou worden gewijzigd.⁷

Voor het antwoord op de vraag of ten tijde van de investeringsbeslissing rekening gehouden moest worden met de kans dat de planologische situatie in ongunstige zin zou wijzigen, is niet vereist dat het bewustzijn van die kans daadwerkelijk bij de benadeelde aanwezig was. Evenmin is vereist dat die kans zodanig concreet is dat een aanvrager daarmee volledig rekening kon en moest houden.⁸ De precieze situering en omvang van de planologisch nadeligere ontwikkeling hoeft nog niet vast te staan ten tijde van het nemen van de investeringsbeslissing.⁹ Evenmin hoeft ten tijde van de investeringsbeslissing vast te staan dat de voorgenomen ontwikkeling daadwerkelijk zal worden uitgevoerd.¹⁰ Dat de wenselijkheid van een planologische ontwikkeling nog nader moet worden onderzocht of aan nadere besluitvorming onderworpen is, behoeft ook geen beletsel te zijn voor het aannemen van voorzienbaarheid.¹¹

De meest voorkomende omstandigheid aan de hand waarvan rekening gehouden moet worden met een ongunstige wijziging van het planologische regime, betreft de openbaarmaking van een concreet beleidsvoornemen tijdens de overheid.¹² Het is evenwel een misverstand om aan te nemen dat dit de enige mogelijk bron van voorzienbaarheid is.

“Voorts heeft verweerder niet met behulp van concrete, bijvoorbeeld uit bekend- gemaakte (beleids-)stukken blijkende, feiten en omstandigheden gestaafd op grond van welke aanwijzingen zou kunnen worden geoordeeld dat appellante op [het moment dat appellante drijver van de inrichting werd] actief het risico heeft aanvaard van aanpassing van de vergunning in negatieve zin.”¹³

Allerhande ‘feiten en omstandigheden’ kunnen dus van belang zijn voor de conclusie dat een redelijk denkend en handelende aanvrager ten tijde van de investeringsbeslissing rekening had moeten houden met de kans dat de planologische situatie in een voor hem ongunstige manier zou kunnen wijzigen. Beleidsstukken zijn dus weliswaar – ruimschoots – de

⁶ ABRvS 9 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2554.

⁷ ABRvS 5 oktober 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU3802.

⁸ ABRvS 13 oktober 2004, JB 2004/373; ABRvS 1 augustus 1997, AB 1998/37 m.nt. PvB, AB 1998/38.

⁹ ABRvS 1 februari 2000, AB 2000/444; ABRvS 14 april 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO7470; ABRvS 10 augustus 2000, BR 2001/594; ABRvS 11 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK2907, AB 2010/6 m.nt. B.P.M. van Ravens.

¹⁰ ABRvS 26 september 2001, AB 2001/379.

¹¹ Zie ABRvS 26 januari 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AS3881 en ABRvS 29 augustus 1996, AB 1997/434.

¹² ABRvS 17 augustus 2005, AB 2006/164; ABRvS 27 juli 2005, AB 2006/163; ABRvS 27 april 2011, AB 2011/145.

¹³ ABRvS 16 november 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU6222.

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 7 van 16

belangrijkste bron van voorzienbaarheid, maar niet de enige.¹⁴

De juridische status van het beleidsstuk is niet van betekenis voor het oordeel dat een aanvrager rekening diende te houden met de kans dat zich nadelige planologische ontwikkelingen konden voordoen. Het stuk behoeft geen formele status te hebben.¹⁵ Ter illustratie noemen wij hier een aantal van de (in dit kader meest relevante) voorbeelden van stukken waaruit een concreet beleidsvoornemen is gebleken:

- (ontwerp) tracébesluit¹⁶
- startnotitie voor een trajectnota/MER¹⁷
- trajectnota¹⁸
- besluiten omtrent een tracé¹⁹
- startnotitie voor een (voor)ontwerpbestemmingsplan²⁰
- (toelichting op) een (voor)(ontwerp)bestemmingsplan²¹

Om op grond van een concreet beleidsvoornemen voorzienbaarheid te kunnen aannemen, is vereist dat een redelijk denkend en handelend persoon uit de openbaarmaking daarvan moest kunnen begrijpen op welk gebied dat beleidsvoornemen betrekking heeft, wat de zakelijke inhoud ervan is en hij moest van de inhoud ervan hebben kunnen kennisnemen.²²

Indien er een investeringsbeslissing wordt genomen zodra het risico van het ontstaan van

¹⁴ Tjepkema, *Nadeelcompensatie op basis van het égalitébeginsel*, Kluwer: Deventer 2010, p. 492.

¹⁵ ABRvS 8 september 2004, BR 2005, 46; ABRvS 7 april 2004, BR 2004/773; ABRvS 8 juli 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BJ1853, BR 2009/152 m.nt. J.W. van Zundert, MenR 2009/102, m.nt. S. Hillegers; ABRvS 22 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX5256; ABRvS 28 november 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY4394, BR 2013/45 m.nt. I.P.A. van Heijst; ABRvS 29 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:194;

¹⁶ ABRvS 3 oktober 2007, LJN BB4680, ABRvS 22 februari 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AV2233, Rb Den Bosch 24 januari 2007, ECLI:NL:RBSHE:2007:AZ7307; ABRvS 22 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX5256; ABRvS 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:768; ABRvS 9 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2554;

¹⁷ Rb. 's-Hertogenbosch 24 januari 2012, ECLI:NL:RBSHE:2012:BV2168.

¹⁸ ABRvS 19 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:194

¹⁹ Vgl. Rb Amsterdam 22 oktober 2007, ECLI:NL:RBAMS:2007:BB7619 en ABRvS 5 juli 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AY0388.

²⁰ ABRvS 10 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3377 (Doesburg);

²¹ Toelichting op een voorontwerpbestemmingsplan: ABRvS 14 januari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:15 (Oost Gelre). Toelichting op een bestemmingsplan: ABRS 20 november 2000, AB 2001/378; ABRvS 1 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2061; ABRvS 8 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2102. Voorontwerpbestemmingsplan: ABRvS 8 september 2004 BR 2005/46; ABRvS 3 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4331 (Lochem). Ontwerpbestemmingsplan: ABRvS 4 maart 2009, LJN BH4609. Vastgesteld bestemmingsplan: ABRvS 8 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2109.

²² ABRvS 17 oktober 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY0372 (Bergeijk); ABRvS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:836 (Veghel);

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 8 van 16

de schade voorzienbaar is, dan komt de later opgetreden schade niet voor vergoeding in aanmerking.²³ De rechtspraak laat in een dergelijk geval geen ruimte voor een gedeeltelijke vergoeding van de schade.²⁴ De aanvrager van nadeelcompensatie had de mogelijkheid van het ontstaan van de schade immers moeten verdisconteren in zijn investeringsbeslissing, door bijvoorbeeld een lagere koopsom overeen te komen.

Het is in theorie mogelijk dat *na* het moment dat het risico van het ontstaan van de schade voorzienbaar werd maar *voordat* de investeringsbeslissing is genomen, de voorzienbaarheid tussentijds is vervallen (is 'doorbroken').²⁵ Daarvoor is vereist dat degene die de investeringsbeslissing nam er ten tijde van zijn beslissing gerechtvaardigd op mocht vertrouwen dat er géén risico meer bestond dat de schade zou worden geleden. Louter tijdsverloop is daarvoor niet voldoende. Vereist is uiteindelijk dat er namens het bevoegd gezag, in dezen de minister van Infrastructuur en Milieu, een onvoorwaardelijke en nadrukkelijke mededeling is gedaan waaruit voor de betreffende belanghebbende bleek dat het eerder opgevatte plan niet zou worden uitgevoerd. Van een dergelijke mededeling is niet snel sprake.²⁶ Dit laatste betekent dat eventuele mededelingen of plannen vanuit de gemeente in principe geen gerechtvaardigd vertrouwen kunnen wekken dat voorzienbare plannen van de minister om het spoor anders in te gaan richten, geen doorgang meer zullen vinden of anders uitgevoerd zullen worden. Daarvoor is ten minste vereist dat het een en ander wordt ondersteund door handelingen of mededelingen van of namens de minister.

Dat gezegd hebbende, vestigen wij onze aandacht weer op het tracé Meteren-Boxtel.

4. Toename aantal goederentreinen tracé Meteren-Boxtel en aanleg Zuidwestboog

Op het gehele tracé Meteren-Boxtel zal een toename van het aantal goederentreinen plaatsvinden. Zien wij het goed, dan is dit een gevolg van een gewijzigde goederenrouting die onderdeel uitmaakt van het PHS. Om deze goederenrouting mogelijk te maken dient de zogenoemde Zuidwestboog te worden aangelegd. Voor zover ons bekend, is de aanleg van de Zuidwestboog dan ook steeds in één adem genoemd met het wijzigen van de goederenrouting.

De intensivering van het aantal goederentreinen op het tracé en de aanleg van de

²³ Zie ook meer uitgebreid: T.W. Franssen, Grenzen van risicoaanvaarding, in T.W. Franssen e.a. (red), 'Op het grensvlak', IBR: 2014.

²⁴ Tjepkema, *Nadeelcompensatie op basis van het égalitébeginsel*, Kluwer: Deventer 2010, p. 508.

²⁵ ABRvS 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1375, TBR 2015/118 m.nt. T.W. Franssen.

²⁶ Vergelijk ABRvS 1 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX3256, ABRvS 27 november 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2172, ABRvS 14 november 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY3029, ABRvS 27 juli 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR3201, ABRvS 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1375, TBR 2015/118 m.nt. T.W. Franssen.

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 9 van 16

Zuidwestboog zou mogelijk kunnen leiden tot diverse vormen van schade, waaronder uitzichtschade. Het een en ander zou een vermindering van de waarde van nabijgelegen woningen tot gevolg kunnen hebben, terwijl het ook effect zou kunnen hebben op de waarde van bedrijfsbebouwing (zij het dat dit effect in de regel beperkter is). Voor de goede orde merken wij op dat wij in dit advies uitsluitend bezien vanaf welk moment de intensivering van het treinverkeer voorzienbaar was. Wij hebben ons niet gebogen over het antwoord op de vraag of de eventuele schade die een gevolg is van deze intensivering een gevolg is van (toegerekend kan worden aan) een toekomstig tracébesluit met betrekking tot het tracé Meteren-Boxtel en/of die schade overigens voor vergoeding in aanmerking komt.

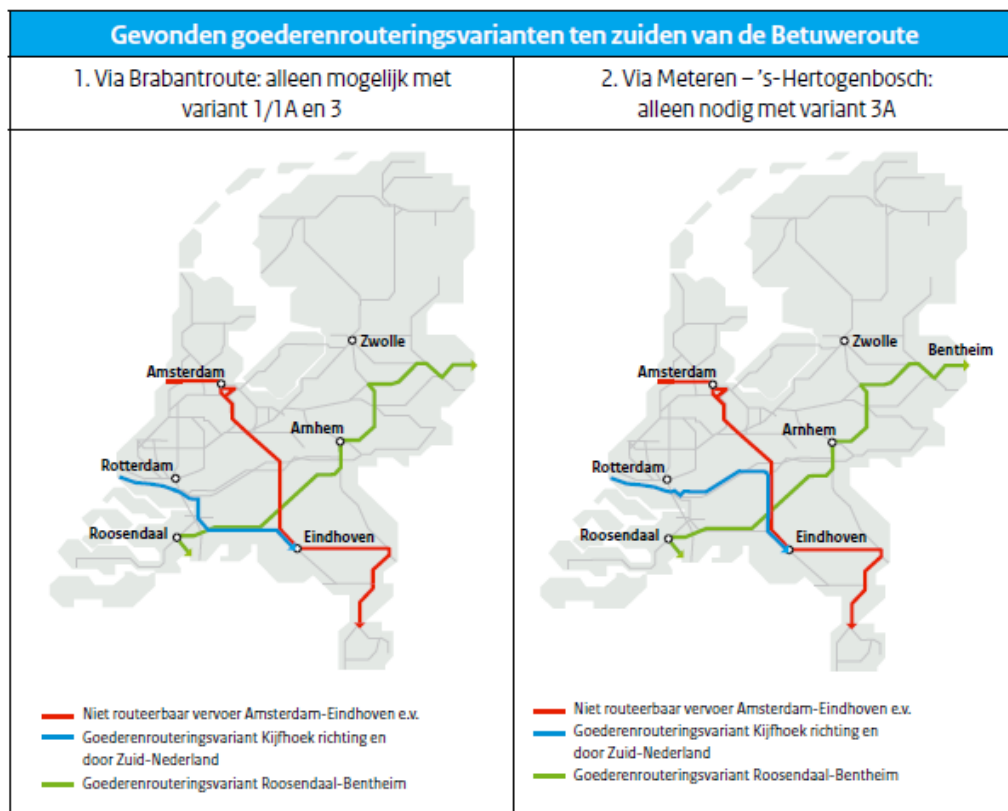
4 juni 2010 – Voorkeursbeslissing PHS van het kabinet

Voor wat betreft het moment waarop de gewijzigde goederenrouting en de aanleg van de Zuidwestboog voorzienbaar werd, wijzen wij op de Voorkeursbeslissing PHS van het kabinet van 4 juni 2010.

In de Voorkeursbeslissing PHS is (onder veel meer) op pagina 14 als onderdeel van de daadwerkelijke voorkeursbeslissing opgenomen:

“Voor de ambitie van spoorboekloos reizen in de brede Randstad uitgaan van “maatwerk 6/6” die bestaat uit een combinatie van variant 3 en 3A, op de corridors “(Schiphol) – Den Haag – Rotterdam - (Eindhoven)”, “(Schiphol) - Utrecht – Arnhem - (Nijmegen)” en “(Alkmaar) - Utrecht – Den Bosch – (Eindhoven)”. Deze voorkeursvariant “maatwerk 6/6” gaat uit van 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur op de Zaanlijn en rond Utrecht (6 Sprinters per uur tussen Geldermalsen – Utrecht en 6 Sprinters per uur tussen Breukelen – Driebergen/Zeist), en een derde en vierde Intercity op de Brabanthroute. Om voor dit laatste ruimte te bieden wordt de routing van het goederenvervoer naar het zuidoosten verlegd via de Betuweroute met een nieuwe zuidwest-boog richting Den Bosch en Eindhoven.”

DATUM 9 oktober 2015
 ONS KENMERK 262517
 PAGINA 10 van 16



p. 54

Uit dit stuk blijkt voldoende duidelijk dat het beleid van de minister erop is gericht om het goederenverkeer te routeren via de Betuweroute – Meteren – Boxtel in plaats van via de zogenoemde Brabantroute. Dat uit de voorkeursbeslissing niet blijkt hoe groot de toename van het goederenverkeer op dit tracé is, doet niet af aan de voorzienbaarheid die met dit stuk is ontstaan.²⁷ Voorts blijkt uit dit stuk ook voldoende duidelijk dat de Minister van Infrastructuur en Milieu voornemens is om de Zuidwestboog aan te leggen teneinde de routing van het goederenvervoer mogelijk te maken. Daarmee diende een redelijk handelend en denkend koper vanaf dat moment dan ook rekening te houden. Daaraan doet niet af dat een precieze aanduiding ontbreekt van de plaats waar de Zuidwestboog zal worden aangelegd. Daartoe wijzen wij erop dat duidelijk is tussen welke twee spoorlijnen de Zuidwestboog een verbinding moet vormen. Een redelijk denkend en handelend koper dient er daarbij rekening mee te houden dat de aanleg zal geschieden op de meest efficiënte

²⁷ ABRvS 11 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK2907, AB 2010/6 m.nt. B.P.M. van Ravens.

DATUM 9 oktober 2015
 ONS KENMERK 262517
 PAGINA 11 van 16

manier. Wanneer gekeken wordt naar de betreffende locatie, menen wij de aanleg – mede in verband met Knooppunt Deil – grofweg gezegd slechts op één manier zou kunnen plaatsvinden. Dit betreft een afbuiging na het knooppunt, van de Betuweroute naar het tracé Meteren-Boxtel. Onze inschatting is dan ook dat het ontbreken van een exacte geografische aanduiding van de Zuidwestboog er niet aan in de weg hoeft te staan dat een redelijk handelend en denkend koper naar aanleiding van dit rapport rekening diende te houden met de kans dat de Zuidwestboog zou worden aangelegd.

De voorkeursbeslissing PHS is op 6 juni 2010 openbaar gemaakt op de website van de Rijksoverheid.²⁸ Daarnaast is dit stuk toegezonden aan (de voorzitter van) de Tweede Kamer.²⁹ Voorts zijn er brochures verspreid.

Wij komen zodoende tot de conclusie dat de intensivering van het goederenverkeer op het tracé Meteren-Boxtel en de aanleg van de Zuidwestboog in ieder geval voorzienbaar was vanaf 6 juni 2010.

5. 's-Hertogenbosch - Vught aansluiting

Vanaf 's-Hertogenbosch Centraal Station tot de zogenoemde aansluiting op Vught, wordt een vierde spoor aangelegd. Daarnaast moet een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd tussen de twee spoorbanen van 's-Hertogenbosch-Tilburg en de twee spoorbanen 's-Hertogenbosch-Eindhoven.

26 juni 1979 - Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d)

Reeds sinds zeer lange tijd bestaat het voornemen om te komen tot vier sporen tussen 's-Hertogenbosch en Vught. Wat dat betreft wijzen wij allereerst op het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d) van 26 juni 1979.³⁰ Daarin was een reservering voorgeschreven voor een uitbreiding van twee naar vier sporen, in verband met een verwachte toename van vervoerstroom in de richtingen Utrecht-Eindhoven en Nijmegen-Roosendaal.

Omschrijving	Huidige situatie	Reserve- ring voor uitbrei- ding tot	Fase 1	Fase 2	Toelichting
[...]					
— Den Bosch aansluiting— Vught aansluiting	2 sporen	4 sporen		x	Capaciteitsuitbreiding t.b.v. verwachte toename van vervoersstromen in de richtingen Utrecht—Eindhoven en Nijmegen—Roosendaal

²⁸ <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/04/voorkeursbeslissing-programma-hoogfrequent-spoorvervoer.html>

²⁹ Kamerstukken II 2009/2010, 32404, 1.

³⁰ Kamerstukken II 1978/1979, 14390, 11, p. 20 en Kamerstukken II 1980/1981, 14390, 296, p. 22

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 12 van 16

Deze regeringsbeslissing is bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 juni 1979 aan de (voorzitter van de) Tweede Kamer toegezonden.

26 juni 1990 – Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d en e)

Het voornemen om op termijn vier sporen te realiseren tussen 's-Hertogenbosch en Vught is voorts herhaald in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Meer in het bijzonder is het opgenomen op pagina 151 van deel D van 26 juni 1990 en op de kaart op pagina 29 en de tabel op pagina 33 van deel E van 4 november 1991.³¹ Voorts is op pagina 36 van deel E van 4 november 1991 het volgende opgenomen:

omschrijving	status	HTA	toelichting
[...]			
Den Bosch – Vught	a	ja	2 Extra sporen plus vrije kruising

Hieruit blijkt dat vanaf dat moment het voornemen bestond om twee extra sporen te realiseren én een vrije kruising. Dat laatste kwam niet naar voren in het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer.

26 mei 1992 - Variantenafweging

Op 26 mei 1992 is door de gemeente Vught en NS gekozen voor een westelijke uitbreiding van twee naar drie sporen en op termijn voor een uitbreiding naar vijf sporen. Dit vijfde spoor zou – zo begrijpen wij – uitsluitend moeten worden aangelegd op de plaats van een te realiseren vrije kruising tussen de sporen Tilburg-'s-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch-Eindhoven.

“Na afweging van de voor- en nadelen van de verschillende varianten is overeengekomen:

1. Te kiezen voor een westelijke uitbreiding van de sporen met een partieel verdiepte ligging;
2. De financieel-economische haalbaarheid van deze keuze te onderzoeken, waarbij de gebieden aan de oost- en westzijde van de spoorbaan die heringericht moeten worden, betrokken worden.”³²

“Als gevolg van het op terugdringing van de groei van de automobiliteit gerichte rijksbeleid, dat mede is gebaseerd op de NS-nota ‘Rail 21, Spoort naar een nieuwe eeuw’, is het noodzakelijk dat op den duur tussen 's-Hertogenbosch en de sporensplitsing in Vught wordt gekomen tot een baanvak met vier sporen. Bovendien is binnen dit baanvak een vrije kruising noodzakelijke voor de sporen Tilburg-'s-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch-Eindhoven v.v.”³³

³¹ Kamerstukken II 1990/1991, 20922, 104, p. 36.

³² Pagina 1 variantenafweging 26 mei 1992.

³³ Pagina 1, toelichting bij variantenafweging 26 mei 1992.

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 13 van 16

Deze variantenafweging is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vught bekend gemaakt op 24 januari 1996, tezamen met het hierna te bespreken bestemmingsplan ProRail. De variantenafweging is ook bekrachtigd bij besluit van de gemeenteraad van de gemeente Vught van 12 oktober 1995. Wij hebben niet kunnen vaststellen of de variantenafweging ook al eerder afzonderlijk bekend is gemaakt (de variantenafweging was immers reeds op 26 mei 1992 was vastgesteld).

12 oktober 1995 – Bestemmingsplan ProRail

Ook in het bestemmingsplan 'ProRail', dat is vastgesteld op 12 oktober 1995 en is bekendgemaakt op 24 januari 1996, wordt gesproken over een uitbreiding van het aantal sporen verdiepte ligging. Zie p. 2:

"Voor de Rail 21-situatie zoals deze in de verdere toekomst tot stand gebracht zal worden is door NS en de gemeente gezamenlijk een principekeuze gemaakt. De hoofdkenmerken van de gezamenlijk gekozen oplossing:

- de uitbreiding van de sporen in westelijke richting;
- de aanleg van twee sporen deel in een tunnel;
- [...]
- de situering van de niet in de tunnel liggende sporen bovenop het tunneldek;
- het beschikbaar komen van de ruimte – door de voornoemde spoorverlegging – aan de oostzijde van de toekomstige sporen. Deze ruimte kan mogelijk voor herinrichting aangewend worden."

"In deze variant worden de sporen van en naar Tilburg in een tunnel gelegd. Deze tunnel wordt gebouwd ten westen van de sporen na realisering van de ProRail-fase (3^e spoor). De sporen van en naar Eindhoven worden vervolgens bovenop deze tunnel aangebracht, waardoor de huidige spoorbaan over grote lengte vrijkomt voor ander gebruik."

p. 5:

Ook op p. 6 wordt nog tweemaal gerept over een tunnel:

"Dit is een gevolg van de grotere afstand tussen de sporen en de bebouwing en van het feit dat de sporen naar Tilburg in een tunnel worden gelegd."

en:

"Aan de westkant zullen akoestische voorzieningen getroffen moeten worden nabij de overweg in de Aert Heymlaan, waar de sporen naar Tilburg in een open bak zijn geprojecteerd."

Van belang is dat de wijze van uitvoering die is beschreven in de toelichting op het

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 14 van 16

bestemmingsplan ProRail, kort gezegd met een partieel verdiepte ligging ten behoeve van een ongelijkvloerse kruising en uitbreiding van de sporen aan de westelijke zijde, op dat moment slechts een voorkeursvariant betrof. In de toelichting op het bestemmingsplan ProRail is namelijk opgemerkt dat in de hiervoor genoemde Variantenafweging van 26 mei 1992, is besloten tot verdere uitwerking van de variant met een zogenoemde partieel verdiepte ligging (p. 5). Reeds op dat moment werd echter aangegeven dat indien zou blijken dat deze voorkeursvariant financieel-economisch niet haalbaar zou zijn, dan wel dat zich technische of bestuurlijke ontwikkelingen hebben voorgedaan die deze keuze in een ander perspectief plaatsen, de mogelijkheid bestaat dat deze keuze zal worden heroverwogen. Gelet hierop, moest een redelijk denkend en handelend koper mede rekening houden met de andere, minder gunstige varianten.³⁴

Overwegingen

Gelet op hetgeen hiervoor naar voren is gebracht, zijn wij van oordeel een redelijk handelend koper reeds vanaf de datum van openbaarmaking van het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d) op 26 juni 1979, rekening moest houden met de kans dat de planologische situatie tussen 's-Hertogenbosch en de aansluiting Vught in een voor omwonenden negatieve zin zou wijzigen.

Vanaf dat moment was immers bekend dat de regering voornemens was om het spoor op die plaats uit te breiden naar vier sporen. Wij zijn van oordeel dat dit aangemerkt moet worden als een concreet beleidsvoornemen.³⁵ Hieraan doet – blijkens vaste rechtspraak – niet af dat de precieze situering en omvang van de planologisch nadeligere ontwikkeling nog niet vaststond.³⁶ Evenmin is relevant dat de omvang van de nadelige gevolgen van die viersporigheid nog niet nauwkeurig kon worden bepaald³⁷ of dat op dat moment wellicht nog niet vast stond dat deze viersporigheid daadwerkelijk zou worden uitgevoerd.³⁸ Dat de gewenstheid van een planologische ontwikkeling nog nader moest worden onderzocht en aan nadere besluitvorming was onderworpen, is evenmin een beletsel voor het aannemen van voorzienbaarheid.³⁹

Bij het voorgaande merken wij wel op dat, voor zover wij hebben kunnen nagaan, voor het eerst in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer van 4 november 1991 is aangegeven dat een vrije kruising zou worden gerealiseerd. Voor zover schade specifiek een

³⁴ ABRvS 28 november 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY4394, BR 2013/45 m.nt. I.P.A. van Heijst; ABRvS 27 maart 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ7497; ABRvS 26 maart 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1051, BR 2014/82 m.nt. D.R. Boer.

³⁵ ABRvS 13 oktober 2004, JB 2004,373; ABRvS 1 augustus 1997, AB 1998/37 m.nt. PvB, AB 1998/38.

³⁶ ABRvS 1 februari 2000, AB 2000/444; ABRvS 14 april 2004, LJN AO7470; ABRvS 10 augustus 2000, BR 2001/594.

³⁷ ABRvS 11 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK2907, AB 2010/6 m.nt. B.P.M. van Ravels.

³⁸ ABRvS 26 september 2001, AB 2001/379.

³⁹ Zie ABRvS 26 januari 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AS3881 en ABRvS 29 augustus 1996, ECLI:NL:RVS:1996:AN5470, AB 1997/434 m.nt. G.M. van den Broek.

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 15 van 16

gevolg is van het aanleggen van de vrije kruising, geldt die datum dus als het moment van voorzienbaarheid.

6. Vught aansluiting – Boxtel

Op het trajectdeel tussen Vught aansluiting en Boxtel vindt een belangrijke fysieke ingreep plaats. Vanaf het punt van de hiervoor besproken ongelijkvloerse kruising zal het spoor verdiept komen te liggen. Afhankelijk van welke uitvoeringsvariant uiteindelijk zal worden gekozen (V3 of V3 Oost Verkort), zal de verdiepte ligging aanvangen ná de Loonsebaan (en vóór de Rembrandtlaan) en eindigen na de Molenstraat respectievelijk (in de variant V3 Oost Verkort) na de Akkerstraat. Daarnaast zal ook op dit trajectdeel een intensivering van het goederenvervoer plaatsvinden. Voor wat betreft de voorzienbaarheid van deze intensivering verwijzen wij korthedshalve naar hetgeen daaromtrent hiervoor (onder 4) is opgenomen.

De verdiepte aanleg van het spoor op het trajectdeel Vught aansluiting – Boxtel leidt ertoe dat sommige woningen zullen moeten worden verworven. De bewoners van de woningen die kunnen worden gehandhaafd, kunnen worden geconfronteerd met ingrijpende uitvoeringsmaatregelen, bijvoorbeeld de aanleg van een tijdelijk spoor. Dit kan ertoe leiden dat hun woongenot gedurende de betreffende periode vermindert. Daarnaast zullen sommige bedrijven wellicht minder goed bereikbaar zijn. Het een en ander kan leiden tot schade aan hun zijde.

6 september 2012 - Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Hoewel al eerder sprake was van een verdiepte ligging van de spoorweg in Vught, blijkt die mogelijkheid voor het eerst echt duidelijk uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 6 september 2012. Hierin wordt aangegeven dat een aantal varianten voor een verdiepte ligging onderzocht wordt (p.18). Korthedshalve verwijzen we naar de inhoud van deze notitie.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau, die strekt tot het opstellen van een milieueffectrapport, is bekend gemaakt door middel van publicatie in de Staatscourant van 5 september 2012 (nr. 17949) en heeft vanaf die datum ook ter inzage gelegen bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provinciehuizen in Arnhem en Den Bosch. Daarnaast zijn er diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Wij komen tot de conclusie dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 6 september 2012 aangemerkt kan worden als een voldoende concreet beleidsvoornemen, naar aanleiding waarvan rekening gehouden moest worden met de mogelijkheid dat het spoor in Vught verdiept zou worden aangelegd. Ter vergelijking wijzen wij op een uitspraak van de Afdeling van 19 januari 2014:

5.2. Niet in geschil is dat de trajectnota een concreet beleidsvoornemen, als hiervoor bedoeld,

DATUM 9 oktober 2015
ONS KENMERK 262517
PAGINA 16 van 16

behelst en dat de trajectnota blijkt dat een deel van het tracé van de N9 na omlegging dichter in de buurt van het perceel zou komen te liggen. In de trajectnota worden verschillende alternatieven en varianten voor de omlegging van de N9 beschreven, waarbij de N9 zich steeds verplaatst naar het westen in de richting van het perceel van [appellante]. Aan de trajectnota is in voldoende mate bekendheid gegeven, omdat de trajectnota ter inzage is gelegd en van deze terinzagelegging kennis is gegeven in het Noord-Hollands dagblad. In die situatie moest [appellante], ten tijde van de koop van het perceel, als redelijk denkend en handelend koper rekening houden met de kans dat de planologische situatie in de buurt van het perceel in voor haar ongunstige zin zou veranderen. Daaraan doet niet af dat de precieze planologische invulling van de omlegging van de N9 nog niet vaststond. Vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 27 maart 2013 in zaak nr. 201204628/1/A2.⁴⁰

Uit deze uitspraak volgt dat een dergelijke startnotitie, althans onderzoeksnotitie, mits afkomstig van het bevoegd gezag, een concreet beleidsvoornemen kan bevatten. Hieraan doet – blijkens vaste rechtspraak – niet af dat de precieze situering en omvang van de planologisch nadeligere ontwikkeling nog niet vaststond.⁴¹ Ook de omstandigheid dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau verschillende varianten zijn opgenomen voor de aanleg van een verdiept spoor (zie pagina 18) doet in dit verband niet terzake. Belanghebbenden dienen rekening te houden met de voor hen meest ongunstige variant.⁴² Evenmin is relevant dat de omvang van de nadelige gevolgen van de verdiepte ligging nog niet nauwkeurig kon worden bepaald⁴³ of dat op dat moment wellicht nog niet vast stond dat de verdiepte ligging daadwerkelijk zou worden uitgevoerd.⁴⁴ Opmerking verdient dat in deze notitie niet de variant V3 Oost Verkort was opgenomen (hetgeen thans één van de twee reële opties lijkt). Onzes inziens maakt dat echter geen verschil. In deze notitie was immers niets opgenomen omtrent de exacte ligging van het tracé (op de plek van het huidige spoor of oostelijk daarvan). Gelet hierop mocht er aan de hand van dit document niet van uitgegaan worden dat het spoor op dezelfde plek zou worden teruggelegd. Temeer niet, gelet op de grootschalige aard van dit project.⁴⁵

Gelet op het voorgaande, concluderen wij dat de verdiepte ligging van het spoor in Vught in ieder geval vanaf 6 september 2012 voorzienbaar was.

⁴⁰ ABRvS 19 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:194. Vergelijk voorts: Rb. 's-Hertogenbosch 24 januari 2012, ECLI:NL:RBSHE:2012:BV2168.

⁴¹ ABRvS 1 februari 2000, AB 2000/444; ABRvS 14 april 2004, LJN AO7470; ABRvS 10 augustus 2000, BR 2001/594.

⁴² ABRvS 28 november 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY4394, BR 2013/45 m.nt. I.P.a. van Heijst; ABRvS 27 maart 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ7497; ABRvS 26 maart 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1051, BR 2014/82 m.nt. D.R. Boer.

⁴³ ABRvS 11 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK2907, AB 2010/6 m.nt. B.P.M. van Ravels.

⁴⁴ ABRvS 26 september 2001, AB 2001, 379. Zie ABRvS 26 januari 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AS3881 en ABRvS 29 augustus 1996, AB 1997/434.

⁴⁵ ABRvS 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:768; ECLI:NL:RVS:2015:767; ECLI:NL:RVS:2015:776; ECLI:NL:RVS:2015:765; ECLI:NL:RVS:2015:763.