

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot aanwijzing van onroerende zaken ter onteigening in de gemeente Zuidplas krachtens artikel 72a van de onteigeningswet (onteigening voor de opheffing en verwijdering van de particuliere overwegen tussen km 3.804 en km 3.765 van de spoorlijn Gouda – Den Haag alsmede tussen km 35.623 en km 35.577 en tussen km 37.269 en km 37.234 van de spoorlijn Gouda – Rotterdam, met bijkomende werken).

Ingevolge artikel 72a, eerste lid, van de onteigeningswet kan onteigening plaatsvinden onder meer voor de aanleg en verbetering van wegen, bruggen, spoorwegwerken en kanalen, alsmede daarop rustende zakelijke rechten. Daaronder wordt op grond van artikel 72a, tweede lid sub a, mede begrepen onteigening voor de aanleg en verbetering van de in het eerste lid bedoelde werken en rechtstreeks daaruit voortvloeiende bijkomende voorzieningen ter uitvoering van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

Het verzoek tot aanwijzing ter onteigening

ProRail B.V. (hierna: verzoeker) heeft Ons bij brief van 8 januari 2015 kenmerk MD/ONT/ADM/366/1995 verzocht, om ten name van ProRail B.V. over te gaan tot het aanwijzen ter onteigening van de onroerende zaken in de gemeente Zuidplas. De onteigening wordt verzocht om de opheffing en verwijdering mogelijk te maken van de particuliere overwegen tussen km 3.804 en km 3.765 van de spoorlijn Gouda – Den Haag alsmede tussen km 35.623 en km 35.577 en tussen km 37.269 en km 37.234 van de spoorlijn Gouda – Rotterdam met bijkomende werken, in de gemeente Zuidplas.

Planologische grondslag

De onroerende zaken waarop het verzoek betrekking heeft, liggen in de gemeente Zuidplas. Het plan van het werk, met betrekking tot de opheffing en de verwijdering van de particuliere overweg tussen km 3.804 en km 3.765 op de spoorlijn Gouda – Den Haag, is in overeenstemming met het bestemmingsplan Het Nieuwe Midden van de gemeente Zuidplas, dat bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onder zaaknummer 200907149/1/R1 op 10 augustus 2011 onherroepelijk is geworden. De opheffing en de verwijdering van de particuliere overweg tussen km 35.623 en km 35.577 op de spoorlijn Gouda – Rotterdam is in overeenstemming met

het bestemmingsplan Gouweknoop van de gemeente Zuidplas, dat bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onder zaaknummer 201101194/1/R1 op 18 juli 2012 onherroepelijk is geworden. De opheffing en de verwijdering van de particuliere overweg tussen km 37.269 en km 37.234 op de spoorlijn Gouda – Rotterdam is in overeenstemming met het bestemmingsplan Restveen en Groene Waterparel van de gemeente Zuidplas, dat bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onder zaaknummer 200907209/1/R1 op 11 augustus 2010 onherroepelijk is geworden.

Toepassing uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Overeenkomstig artikel 63, tweede lid, van de onteigeningswet en artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) hebben het ontwerp koninklijk besluit en de in artikel 63 van de onteigeningswet bedoelde stukken vanaf 26 maart 2015 tot en met 6 mei 2015 in de gemeente Zuidplas en bij Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht ter inzage gelegen.

Overeenkomstig artikel 3:12 van de Awb heeft onze Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (Onze Staatssecretaris) van het ontwerp koninklijk besluit en van de terinzagelegging van de onteigeningsstukken openbaar kennis gegeven in Hart van Holland en in de Staatscourant 25 maart 2015, nr. 7945.

Verder heeft Onze Staatssecretaris het ontwerp koninklijk besluit overeenkomstig artikel 3:13 van de Awb, voorafgaand aan de terinzagelegging toegezonden aan belanghebbenden, waaronder de verzoeker. Daarbij zijn de belanghebbenden gewezen op de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren te brengen en op de mogelijkheid over de zienswijzen te worden gehoord.

Overwegingen

Noodzaak en urgentie

ProRail is als taakorganisatie van de rijksoverheid verantwoordelijk voor de spoorwegveiligheid en de onbelemmerde beschikbaarheid van het openbare Nederlandse spoorwegnet. In dit kader heeft ProRail in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu het Landelijk Programma Overwegen ontwikkeld.

Voor het overwegenbeleid is door ProRail het beleidskader het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen (PVVO) nader uitgewerkt. Dit is een uitvoeringsprogramma van ProRail dat is gericht op het vergroten van de veiligheid op overwegen in Nederland.

De primaire doelstelling van dit plan is de veiligheid te verbeteren en zo het aantal slachtoffers op overwegen te verminderen. Overwegongevallen kunnen leiden tot de potentieel gevaarlijke situaties van ontsporingen en (vervolg)botsingen met andere treinen. Met de sterke toename van het weg- en het spoorverkeer is het belang van opheffing van gelijkvloerse overwegen en de bouw van vervangende kruisingen in de vorm van viaducten of onderdoorgangen verder toegenomen. Een tweede doelstelling is om met de vermindering van het aantal ongevallen, de punctualiteit en betrouwbaarheid op het spoor te verbeteren.

De spoorlijnen Gouda – Den Haag en Gouda – Rotterdam zijn twee van de drukst bereden spoorwegtracés in Nederland. ProRail zal in het kader van het project convenant spoorwegovergangen Zuidplas op dit traject, in de gemeente Zuidplas openbare spoorwegovergangen opheffen en daarvoor in de plaats nieuwe ongelijkvloerse

kruisingen realiseren. Het doel is het vergroten van de veiligheid en een betere doorstroming van het weg- en treinverkeer. Hiertoe worden thans werkzaamheden uitgevoerd, waarbij de openbare overwegen vervangen worden door viaducten en/of tunnelbakken. Na de opheffing en verwijdering van deze openbare overwegen is het niet langer verantwoord om de drie niet openbare gelijkvloerse particuliere overwegen in deze trajecten in stand te houden. De particuliere overwegen worden gebruikt door agrariërs om gronden aan de andere zijde van het spoor te bereiken. In sommige gevallen worden de particuliere overwegen ook gebruikt als kortere route voor scholieren en wandelaars en als recreatieve fiets- en wandelroutes. Deze particuliere overwegen vormen wegens het ontbreken van afsluitende overwegbomen en een waarschuwingsinstallatie een groot risico. Door de snelheidsverhogingen op deze spoorlijnen is de situatie op de onbewaakte particuliere overwegen in toenemende mate onveilig. De verhoging van de baanvakssnelheid tot 160 km/uur kan dan ook alleen worden gerealiseerd als ter plaatse geen overwegen meer zijn. In het kader van het bovengenoemde project dienen de drie nog aanwezige onbeveiligde niet openbare particuliere overwegen te worden opgeheven.

De onroerende zaken waarop de drie niet openbare particuliere overwegen zijn gesitueerd zijn in eigendom van Railinfratrust B.V. en zijn bezwaard met erfdienstbaarheden van overweg ten behoeve van de gebruikers van de omliggende percelen. ProRail B.V. heeft Ons om onteigening van deze onroerende zaken verzocht met als doel om deze erfdienstbaarheden - als gevolg van de titel zuiverende werking van de onteigening - teniet te laten gaan.

Om de werken en werkzaamheden tijdig te kunnen realiseren wenst ProRail B.V. de eigendom te verkrijgen, vrij van lasten en rechten, van de onroerende zaken die in het onteigeningsplan zijn begrepen.

De verzoeker heeft met de rechthebbenden overleg gevoerd om deze onroerende zaken minnelijk vrij van lasten en rechten in eigendom te verkrijgen. Dit overleg heeft vooralsnog niet tot overeenstemming geleid. Omdat het ten tijde van het verzoek naar het oordeel van de verzoeker niet aannemelijk was dat het overleg op afzienbare termijn tot vrijwillige overdracht zou leiden, heeft ProRail B.V. een verzoek ingediend tot aanwijzing ter onteigening van deze onroerende zaken, om de tijdige verwezenlijking van het plan van het werk zeker te stellen.

Uit de Ons bij het verzoek overgelegde zakelijke beschrijving blijkt dat de start van de werkzaamheden gepland is voor eind 2015/begin 2016. De werkzaamheden zijn naar verwachting eind 2016 afgerond. Daarmee is aannemelijk dat zal worden voldaan aan de door Ons voor de aanvang van de werken en werkzaamheden gehanteerde termijn van ten hoogste vijf jaar na de datum van dit aanwijzingsbesluit.

Zienswijzen

Binnen de termijn dat het ontwerp koninklijk besluit ter inzage heeft gelegen is daarover een zienswijze naar voren gebracht door P. Oudijk, H.G. Oudijk-Hesselink, de besloten vennootschap P.H. Gras B.V. en de vennootschap onder firma Oudijk-Hesselink V.O.F., rechthebbenden met betrekking tot de onroerende zaken met de grondplannummers 1003 tot en 1007, verder te noemen: reclamanten.

Overeenkomstig artikel 63, vierde lid, van de onteigeningswet heeft Onze Staatssecretaris reclamanten in de gelegenheid gesteld te worden gehoord in een op

20 mei 2015 te Utrecht gehouden hoorzitting. Reclamanten hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

Overwegingen naar aanleiding van de zienswijze

Reclamanten hebben hun zienswijze bij brief van 30 april 2015 naar voren gebracht. Per e-mailbericht van 17 juni 2015 hebben zij de onder de punten 11 tot en met 16 van hun zienswijze weergegeven grieven tegen de voorgenomen onteigening ingetrokken. Voor het overige brengen reclamanten in hun zienswijze het volgende naar voren.

1. Het verzoek om onteigening is planologisch noch democratisch gelegitimeerd. In onteigeningen als de onderhavige, gebaseerd op titel IIa van de onteigeningswet, staat in vrijwel alle gevallen afzonderlijk bezwaar en beroep open tegen het (planologische) besluit op grond waarvan een gebruikswijziging aangewezen wordt geacht. In dit geval is er geen planologische onderlegger voor het verzoek en reclamanten hebben dan ook niet de mogelijkheid gehad om een en ander aan een onafhankelijke rechterlijke instantie voor te leggen. Reclamanten tekenen daarbij aan dat het in casu vigerende bestemmingsplan weliswaar niet expliciet in de weg staat aan de opheffing van de spoorwegovergang, maar dat het plan daar ook niet expliciet in voorziet. Door het ontbreken van een planologische basis heeft geen afweging van betrokken belangen plaatsgevonden en is er evenmin een (bestuursrechtelijke) procedure gevolgd waarin antwoord is gegeven op de vraag of opheffing van de overgang wel nodig en in het algemeen belang is. Reclamanten menen dat deze aspecten van planologische aard daarom uitdrukkelijk in onderhavige procedure meegenomen moeten worden, te meer nu ProRail als verzoeker een privaatrechtelijke partij is.
2. ProRail suggereert dat de sluiting van particuliere spoorwegovergangen deel uitmaakt van het Project Convenant Spoorwegovergangen Zuidplas. Reclamanten betwisten echter dat de sluiting afgesproken is met de betrokken overheden. In het convenant, dat niet is overgelegd, zijn alleen afspraken gemaakt over openbare overwegen in het gebied. Bovendien is het convenant in april 2014 aangepast.
3. In de zakelijke beschrijving bij de onteigeningsstukken geeft ProRail een uitgebreide maar veelal algemene weergave van de inspanningen om, al dan niet in samenhang met overheden, de spoorwegveiligheid te verbeteren. Los van algemene beleidslijnen gaat ProRail nauwelijks in op de noodzaak om specifiek de onderhavige overweg te sluiten. Reclamanten onderschrijven de zorg voor de veiligheid op het spoor maar bestrijden het algemene beleid van ProRail en/of de overheid dat gericht is op het sluiten van (alle) particuliere spoorwegovergangen en bestrijden dat de specifieke situatie bij de onderhavige overweg zo onveilig is dat sluiting daarvan noodzakelijk is. Reclamanten voeren daarover het volgende aan.
 - a. Reclamanten betogen dat het sluiten van (particuliere) overwegen, anders dan verzoeker stelt, geen speerpunt van beleid is. Zij wijzen op het Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma van maart 2014 en merken op dat de spoorwegovergang niet voorkomt op de daarbij behorende lijst van overwegen met een hoog verbeterpotentieel. Voorts stellen reclamanten dat de doelstellingen die op het punt van de overwegveiligheid zijn opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid van 2014 inmiddels zijn bereikt en dat volgens die nota voor de bestaande overwegen geldt dat deze in principe niet worden opgeheven. Anders dan verzoeker stelt zijn reclamanten van mening dat het algemene beleid dus niet gericht is op het principe "geen overweg is de beste overweg".
 - b. Reclamanten wijzen er specifiek wat betreft de door hun gebruikte spoorwegovergang op, dat opheffing daarvan nauwelijks leidt tot een significante verbetering van de veiligheid. ProRail stelt zelf in de bij de Derde Kadernota Railveiligheid behorende

Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 dat het aantal aanrijdingen op overwegen een zodanige spreiding kent dat er geen of nauwelijks betrouwbare statistische gegevens meer uit af te leiden zijn. Tegenover het geringe (algemene) belang bij opheffing van de overgang staat het grote belang van reclamanten bij handhaving daarvan. Reclamanten gebruiken de spoorwegovergang intensief om hun aan de andere zijde van het spoor gelegen gronden, die zij deels in eigendom en deels in pacht hebben, te bereiken. In totaal gaat het om 6.89.15 ha die alleen kan worden bereikt door het gebruik van de spoorwegovergang. Door de opheffing worden de gronden totaal onbereikbaar. De alternatieve route die volgens ProRail kan worden gecreëerd is volgens reclamanten om drie redenen niet realistisch. Ten eerste moet een deel van de route nog worden gerealiseerd, ten tweede gaat een deel van de route over een fietspad dat niet geschikt is voor gebruik door (zware) landbouwvoertuigen en ten derde mag volgens het vigerende bestemmingsplan een deel van de route niet als "gewone" weg worden gebruikt, dit overigens nog afgezien van het feit dat het gelet op de omstandigheden ter plaatse feitelijk al onrealistisch is om een geschikte weg aan te leggen. Mocht de route er desondanks komen, dan zullen reclamanten een disproportioneel langere weg moeten afleggen om de gronden aan de andere zijde van het spoor te bereiken. Dit is ook in strijd met het beleid van ProRail zelf, aangezien dat voorschrijft dat te nemen maatregelen proportioneel en kosteneffectief moeten zijn.

c. Bij de belangenafweging dient tevens gewicht toe te komen aan het feit dat reclamanten een op grond van het civiel recht niet opzegbaar/niet ophefbaar recht van erfdienstbaarheid hebben waarmee (de rechtsvoorganger van) ProRail expliciet heeft ingestemd. Had de rechtsvoorganger van verzoeker dat niet gedaan dan had ook de rechtsvoorganger van reclamanten geen toestemming verleend voor aanleg van het spoor. Aan het recht van erfdienstbaarheid komt met name betekenis toe als het gaat om de moeite die ProRail zich zou moeten getroosten om het recht gestand te doen. ProRail heeft dit nagelaten en direct ingezet op opheffing van de overweg. Alternatieven, zoals het uitrusten van de overgang met afsluitende overwegbomen (AHOB-installatie) en een waarschuwingsinstallatie, zijn niet onderzocht.

4. Er is niet voldaan aan het vereiste van een zorgvuldig minnelijk overleg. Reclamanten wijzen in dit verband opnieuw op de privaatrechtelijke verhouding tussen partijen, waarbij deze toen de spoorwegen werden aangelegd met elkaar hebben afgesproken dat er ten behoeve van de gronden van reclamanten een recht van overpad zou worden gevestigd. Deze privaatrechtelijke rechtsverhouding bestaat al vele decennia in welk licht niet kan worden volstaan met een "standaard" minnelijk overleg. ProRail had reclamanten als volwaardige gesprekspartners tegemoet moeten treden en had de opheffing van de spoorwegovergang niet als vaststaand mogen aankondigen maar had met reclamanten in overleg moeten treden over de beste oplossing voor de gesignaleerde (veiligheids)problemen. ProRail heeft echter volstaan met één standaardbrief waarna zij zonder nadere aankondiging het verzoek om onteigening heeft ingediend.

De zienswijze van reclamanten geeft Ons aanleiding tot de volgende overwegingen.

Ad 1.

Wij merken op, dat Ons uit de overgelegde stukken is gebleken dat reclamanten gebruik maken van de in het onderhavige verzoek om onteigening betrokken particuliere spoorwegovergang tussen km. 35.623 en km. 37.234, gelegen in de spoorlijn Gouda – Rotterdam. Dit gebruik maakt het reclamanten mogelijk om van de ene naar de andere kant van het spoor te komen, zodat zij de ten opzichte van hun boerderij aan de overzijde van het spoor gelegen gronden kunnen bereiken. Concreet betreft dit de

onroerende zaak Moordrecht, sectie D, nummer 3332 welke eigendom is van reclamant P. Oudijk en vijf onroerende zaken die reclamanten pachten.

Naar aanleiding van het gestelde over de planologische grondslag merken Wij op, dat voor de toepassing van titel IIa van de onteigeningswet niet geldt dat in alle gevallen daaraan voorafgaand een procedure dient te worden gevoerd om het werk waarvoor onteigend wordt planologisch in te passen. Bepalend voor de toepassing van de titel is of het werk waarvoor onteigening noodzakelijk is ook planologisch uitvoerbaar is. Is dat niet het geval, dan dient de noodzaak en urgentie van de onteigening niet aanwezig te worden geacht. Dit in aanmerking nemend moet naar Ons oordeel worden vastgesteld dat het ter plaatse vigerende bestemmingsplan Gouweknoop, zoals reclamanten overigens ook zelf naar voren brengen, niet in de weg staat aan de opheffing van de spoorwegovergang. Wij zien dan ook in zoverre, ook in aanmerking nemend hetgeen Wij hiervoor hebben overwogen onder Planologische grondslag en Noodzaak en urgentie, geen beletsel voor de toepassing van titel IIa van de onteigeningswet.

Voor zover reclamanten de onteigening ten name van ProRail ter discussie stellen, merken Wij op, dat ingevolge artikel 1 van de onteigeningswet in het publiek belang ook kan worden onteigend ten name van privaatrechtelijke rechtspersonen met volledige rechtsbevoegdheid, aan wie de uitvoering van het werk dat onteigening vordert is toegestaan. ProRail kan als verantwoordelijke organisatie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland, waaronder mede de verantwoordelijkheid voor (het verbeteren van) de fysieke veiligheid op het spoorwegnet valt, als zodanige rechtspersoon worden aangemerkt.

Ad 2.

Met hun opmerking dat verzoeker de suggestie heeft gewekt dat de opheffing van de particuliere spoorwegovergangen deel uitmaakt van het Project Convenant Spoorwegovergangen Zuidplas doelen reclamanten kennelijk op het gestelde in de zakelijke beschrijving bij de onteigeningsstukken. Verzoeker heeft hierin gesteld dat hij in de gemeente Zuidplas vier openbare spoorwegovergangen zal opheffen en daarvoor in de plaats nieuwe ongelijkvloerse kruisingen zal realiseren. Hier wordt aan toegevoegd dat in het kader van dit project tevens het besluit is genomen om drie nog aanwezige onbeveiligde niet openbare particuliere overwegen op te heffen. Hiermee is dus niet gesteld dat deze opheffing daadwerkelijk onderdeel vormt van genoemd project, maar dat verzoeker tegelijk of daarnaast heeft besloten om tot opheffing van de particuliere overgangen. Hierbij merken Wij op, dat in de hoorzitting door verzoeker bevestigd is dat de sluiting van de in deze procedure betrokken particuliere spoorwegovergangen niet is opgenomen in het Project Convenant Spoorwegovergangen Zuidplas. Deze convenant ziet alleen op het opheffen van openbare gelijkvloerse spoorwegovergangen in de gemeente Zuidplas.

Overigens merken Wij op dat uit de overgelegde stukken is gebleken dat verzoeker op 26 januari 2009 samen met de toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland en de toenmalige gemeente Moordrecht een overeenkomst heeft gesloten inzake doorstromingsmaatregelen met betrekking tot de aansluiting van de Rijksweg A20, afslag 18 Moordrecht. In artikel 2, onder j, van deze overeenkomst is vastgelegd dat "het project" waarop deze overeenkomst betrekking heeft mede bestaat uit het opheffen van de particuliere overweg ten oosten van de 5^e Tochtweg, waarmee de onderhavige spoorwegovergang is bedoeld.

Ad 3a.

Vooreerst merken Wij naar aanleiding van dit onderdeel van de zienswijze van reclamanten op, dat Wij in de onderhavige procedure geen uitspraken kunnen doen over het algemene beleid van verzoeker en/of de overheid gericht op het al dan niet sluiten van (alle) particuliere spoorwegovergangen. Daarbij merken Wij op dat, daargelaten de vraag of verzoeker als private partij gehouden is aan het door reclamanten genoemde beleid, vastgesteld moet worden dat dit beleid dateert van na het moment waarop is besloten om over te gaan tot de opheffing van de spoorwegovergang. Zoals hiervoor opgemerkt, heeft verzoeker hierover met de betrokken overheden op 26 januari 2009 een overeenkomst gesloten. Het door reclamanten genoemde Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en de Derde Kadernota Railveiligheid dateren echter van 2014 en zien niet op in het verleden genomen beslissingen. In zoverre dient ook voorbij te worden gegaan aan de stelling dat de onderhavige spoorwegovergang niet voorkomt op de bij het plan behorende lijst van spoorwegovergangen met een hoog verbeterpotentieel.

Voor het overige merken Wij naar aanleiding van dit onderdeel van de zienswijze van reclamanten nog op, dat Ons is gebleken dat de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij brief van 25 juni 2010 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 29 893, nr. 105) onder meer onder toezending van de overwegrapportage 2010 heeft geïnformeerd over de overwegen die in 2009 werden opgeheven en de overwegen waarvan sluiting "in de nabije toekomst" werd voorzien. In de brief wordt opgemerkt dat het afgelopen jaar (bedoeld is hier dus 2008) 18 overwegen zijn opgeheven en dat voor circa 150 overwegen opheffing "in de (nabije) toekomst" is voorzien. Het merendeel van de overwegen betreft overwegen op particulier terrein, aldus de brief. In de desbetreffende rapportage (Rapportage Overwegen 2010 van ProRail d.d. 16 juni 2010) en het daarbij gevoegde overzicht van voornemens tot het opheffen van overwegen is ook de onderhavige particuliere spoorweg bij Moordrecht opgenomen.

Ad 3b.

Naar aanleiding van de stelling dat de specifieke situatie bij de onderhavige overgang niet zo onveilig is dat sluiting noodzakelijk is merken Wij in de eerste plaats op, dat verzoeker zich naar Ons oordeel op goede gronden heeft beroepen op de taken en verantwoordelijkheden die hem door Onze Minister, laatstelijk in de Beheerconcessie 2015 – 2025, zijn opgelegd. Daartoe behoort ook de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor, waarbij verzoeker er onder meer naar dient te streven om de veiligheid van de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren door middel van het treffen van maatregelen met betrekking tot overwegen (artikel 20, tweede lid, van de Beheerconcessie juncto bijlage 2 van deze concessie). Op basis daarvan heeft verzoeker besloten om het aantal particuliere spoorwegovergangen in Nederland door opheffing te beperken, omdat het risico op ongevallen op dergelijke overgangen zeer groot is.

In de tweede plaats is Ons gebleken dat verzoeker zich specifiek met betrekking tot de onderhavige spoorwegovergang op het standpunt stelt dat deze een gevaar oplevert voor de spoorwegveiligheid en dat – anders gezegd – de opheffing daarvan bijdraagt aan een hogere spoorwegveiligheid. Daarbij heeft verzoeker in aanmerking genomen dat er ter plaatse een substantiële kans bestaat op een ongeval. De spoorwegovergang is namelijk gelegen in de zeer drukke spoorlijn Gouda – Rotterdam, op welk traject per uur vijftien treinen passeren. Als gevolg daarvan is de kans op een ongeval bovengemiddeld hier groot. Voorts wordt de betrokken overgang gebruikt door landbouwvoertuigen. Doordat deze langer en langzamer zijn neemt de kans op ongevallen toe. Bovendien is

bij een botsing van een trein met een landbouwvoertuig de kans dat de trein ontspoord groter dan bij een botsing van een trein met een auto. Tot slot heeft verzoeker erop gewezen dat de onderhavige spoorwegovergang gelegen is in een bocht achter een nabijgelegen spoorviaduct. De pijlers van dit viaduct (alsmede het hoog gefundeerde landhoofd en het talud) belemmeren het zicht op aankomende treinen, hetgeen het risico op een botsing groot maakt.

Het voorgaande in aanmerking nemend heeft verzoeker naar Ons oordeel het belang van de spoorwegveiligheid mogen laten prevaleren boven het belang van reclamanten bij handhaving van de spoorwegovergang.

Ad 3c.

Bij de beoordeling van het verzoek van verzoeker dient, zoals reclamanten overigens zelf ook naar voren brengen, in ogenschouw te worden genomen dat gebleken is dat de betrokken erfdienstbaarheden niet op grond van artikel 5:78 dan wel artikel 5:79 van het Burgerlijk Wetboek kunnen worden beëindigd. Verzoeker heeft naar Ons oordeel daarom terecht gekozen voor de inzet van het instrument van onteigening nu met reclamanten over de beëindiging minnelijk geen overeenstemming kon worden bereikt. Naar aanleiding van de stelling van reclamanten dat verzoeker, in aanmerking nemend het niet opzegbaar/ophefbaar zijn van de erfdienstbaarheden, had kunnen of moeten kiezen voor een andere wijze van beveiliging van de spoorwegovergang dan wel voor de aanleg van een onderdoorgang ter plaatse merken Wij op dat verzoeker naar Ons oordeel heeft mogen laten meewegen dat de hiermee gemoeide kosten veel hoger zijn dan de kosten voor aanleg van een route via welke reclamanten kunnen omrijden om hun gronden na opheffing van de spoorwegovergang te bereiken. Verzoeker heeft daarbij ook mogen betrekken dat de onderhavige overweg beperkt, namelijk door twee agrariërs wordt gebruikt.

Wat deze route betreft merken Wij op, dat verzoeker heeft meegedeeld dat naar zijn mening de route als realistisch dient te worden aangemerkt. In dat verband heeft verzoeker meegedeeld dat het bedoelde fietspad zal worden voorzien van een aantal passeerstroken, zodat dit ook door landbouwvoertuigen kan worden gebruikt. Wat betreft het gedeelte waarover reclamanten stellen dat het daar zowel op grond van het geldende bestemmingsplan als fysiek niet mogelijk is om een weg aan te leggen heeft verzoeker opgemerkt, dat naar zijn oordeel de ter plaatse geldende bestemming de aanleg van een weg ter ontsluiting van de gronden van reclamanten toelaat. Verzoeker heeft er daarbij op gewezen dat de weg in dit gedeelte niet tevens moet worden aangelegd met het oog op de bereikbaarheid van de gronden van reclamanten maar ook met het oog op het onderhoud van het spoor aldaar. Verzoeker is van mening dat het fysiek mogelijk is om de weg ter plaatse aan te leggen. Wij merken op, dat Wij in het hier gestelde geen aanleiding zien om te komen tot de afwijzing van het verzoek om onteigening. Daarbij nemen Wij in aanmerking dat verzoeker heeft toegezegd dat de omrijdroute voor reclamanten door hem eerst en volledig zal worden gerealiseerd voordat werkelijk tot opheffing en verwijdering van de spoorwegovergang wordt overgegaan.

Ad 4.

Dit onderdeel van de zienswijze ziet in hoofdzaak op het gevoerde minnelijk overleg en op de hoogte van de schadeloosstelling. Met betrekking tot het gevoerde minnelijk overleg overwegen Wij in het algemeen dat artikel 17 van de onteigeningswet bepaalt dat de onteigenende partij dat wat onteigend moet worden eerst bij minnelijke overeenkomst in eigendom probeert te verkrijgen. Deze bepaling heeft betrekking op de

gerechtelijke onteigeningsprocedure. Het minnelijk overleg in de daaraan voorafgaande administratieve onteigeningsprocedure is echter een van de vereisten waaraan door Ons wordt getoetst bij de beoordeling van de noodzaak tot onteigening. Omdat onteigening een uiterste middel is, zijn Wij van oordeel dat hiervan pas gebruik mag worden gemaakt als het minnelijk overleg voor het begin van de administratieve onteigeningsprocedure niet of niet in de gewenste vorm tot overeenstemming heeft geleid. Aan deze eis is naar Ons oordeel in het kader van onteigeningen op de voet van de titels II en IIa van de onteigeningswet in beginsel voldaan indien vóór de terinzagelegging van de onteigeningsstukken tijdig een begin met het minnelijk overleg is gemaakt. Dit overleg dient tot een redelijk punt te worden voortgezet alvorens, na gebleken noodzaak daartoe, met de administratieve onteigeningsprocedure wordt begonnen. Daarbij moet het gaan om een concreet en serieus minnelijk overleg. Uitgangspunt daarbij is dat ten tijde van de terinzagelegging van de onteigeningsstukken al een formeel bod is gedaan en genoegzaam is vast komen te staan, dat dit overleg voorlopig niet tot eigendomsoverdracht zal leiden.

Het voorgaande in aanmerking nemend, overwegen Wij dat uit de door de verzoeker verstrekte informatie en overgelegde stukken is gebleken het overleg met reclamanten in eerste instantie door de provincie Zuid-Holland is gestart. In dat kader heeft de provincie reclamanten bij brief van 1 mei 2014 een aanbod tot schadeloosstelling gedaan. Reclamant P. Oudijk heeft verzoeker bij brief van 9 juni 2014 voor verdere correspondentie en contacten verwezen naar zijn adviseur. Hierna heeft verzoeker het minnelijk overleg met reclamanten voortgezet en hen bij brief van 6 november 2014 een aanbod tot schadeloosstelling gedaan gericht op de beëindiging van het gebruik van de spoorwegovergang. De deskundige van verzoeker heeft hierna een aantal malen contact gehad met de door reclamanten ingeschakelde advocaat. Bij brief van 30 december 2014 heeft de advocaat het bod van verzoeker op grond van een aantal argumenten afgewezen.

Het boven gestelde in aanmerking nemend zijn Wij van oordeel dat het ten tijde van het onteigeningsverzoek naar Ons oordeel aannemelijk was dat het minnelijk overleg voorlopig niet tot vrijwillige beëindiging van het gebruik zou leiden. Wij nemen daarbij in aanmerking dat reclamanten zowel de bieding van de provincie Zuid-Holland als die van verzoeker hebben afgewezen en dat verzoeker en reclamanten in aanzienlijke mate van mening verschillen over de hoogte van de schadeloosstelling. Naar Ons oordeel mocht dan ook worden overgegaan tot de start van de administratieve onteigeningsprocedure. Uit de overgelegde stukken is overigens gebleken dat het overleg over de verwerving van de onroerende zaken na de start van de onderhavige procedure is voortgezet. Bij brief van 12 januari 2015 heeft verzoeker op de brief van de advocaat van reclamanten van 30 december 2014 gereageerd. Partijen hebben hierna in maart 2015 enkele malen via de e-mail contact gehad en op 1 april 2015 hebben partijen overleg gevoerd. Dit overleg heeft niet tot overeenstemming geleid. Wij merken hierbij op, dat uit de stukken blijkt dat partijen in behoorlijke mate van mening verschillen over de hoogte van de schadeloosstelling, in die zin dat reclamanten op het tienvoudige uitkomen van de door verzoeker berekende schadeloosstelling. Wij merken in dat verband op, dat het overleg met reclamanten dient te worden voortgezet. Dit overleg, dan wel het overleg dat op grond van artikel 17 van de onteigeningswet aan de gerechtelijke procedure vooraf moet gaan, kan alsnog tot een voor partijen aanvaardbare oplossing leiden.

Gelet op het vorenstaande geeft de zienswijze van reclamanten Ons geen aanleiding om het verzoek tot aanwijzing ter onteigening geheel of gedeeltelijk af te wijzen.

Overige overwegingen

Uit de bij het verzoek overgelegde stukken blijkt, dat de in het onteigeningsplan begrepen onroerende zaken bij de uitvoering van het overgelegde plan van het werk niet kunnen worden gemist.

Ons is niet gebleken van feiten en omstandigheden die overigens de toewijzing van het verzoek in de weg staan. Het moet in het belang van een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer noodzakelijk worden geacht dat ProRail B.V. de vrije eigendom van de door Ons ter onteigening aan te wijzen onroerende zaken verkrijgt.

Wij zullen, gelet op het hierboven gestelde, het verzoek van ProRail B.V. tot het nemen van een besluit krachtens artikel 72a van de onteigeningswet toewijzen.

BESLISSING

Gelet op de onteigeningswet,

op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 24 augustus 2015, nr. RWS-2015/33352, Rijkswaterstaat Corporate Dienst; gelezen het verzoek van ProRail B.V. bij brief van MD/ONT/ADM/366/1995: de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, advies van <datum, no.W...../IV>; gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu <datum, nr. RWS->, Rijkswaterstaat Corporate Dienst;

Hebben Wij goedgevonden en verstaan:

Voor de opheffing en verwijdering van de particuliere overwegen tussen km 3.804 en km 3.765 van de spoorlijn Gouda – Den Haag alsmede tussen km 35.623 en km 35.577 en tussen km 37.269 en km 37.234 van de spoorlijn Gouda – Rotterdam, met bijkomende werken, in de gemeente Zuidplas, ten name van ProRail B.V. ter onteigening aan te wijzen de onroerende zaken in de gemeente Zuidplas aangeduid op de grondtekening(en) die ingevolge artikel 63 van de onteigeningswet in de gemeente Zuidplas en bij Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht ter inzage hebben gelegen en die zijn vermeld op de bij dit besluit behorende lijst.

Optioneel: standaard publicatie

Onze Minister van Infrastructuur en Milieu is belast met de uitvoering van dit besluit, dat in de Staatscourant zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

of

Optioneel: uitgebreide publicatie na inhoudelijk advies RvS

Onze Minister van Infrastructuur en Milieu is belast met de uitvoering van dit besluit dat ingevolge artikel 25a van de Wet op de Raad van State met het aan de Afdeling advisering van de Raad van State voorgelegde ontwerpbesluit, het voornoemd advies en het nader rapport in de Staatscourant zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,