

WIJ **W**ILLEM **A**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 Soest
krachtens artikel 72a van de onteigeningswet
(onteigening voor de opheffing en verwijdering van de onbewaakte
spoorwegovergang in de spoorlijn tussen Den Dolder en Baarn tussen de
spoorkilometers 5.605 en 5.620, met bijkomende werken).**

Ingevolge artikel 72a, eerste lid, van de onteigeningswet kan onteigening van onroerende zaken 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 20 december 2023, kenmerk LJV/Vastgoed/NABO 2002-002562, verzocht om ten name van ProRail B.V. over te gaan tot het aanwijzen ter onteigening van onroerende zaken in de gemeente Soest. De onteigening wordt verzocht voor de opheffing en verwijdering van een onbewaakte spoorwegovergang in de spoorlijn tussen Den Dolder en Baarn tussen de spoorkilometers 5.605 en 5.620, met bijkomende werken, in de gemeente Soest.

Planologische grondslag

De onroerende zaken waarop het verzoek betrekking heeft, liggen in de gemeente Soest. De grondslag voor de planologische uitvoerbaarheid van het werk waarin de ter onteigening aan te wijzen onroerende zaken zijn gelegen, wordt gevormd door het onherroepelijke bestemmingsplan Soest Midden en Zuid van de gemeente Soest.

Overgangsrecht

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Daarmee is de onteigeningswet grotendeels komen te vervallen. Op grond van artikel 4.4 van de Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet blijft echter het oude recht (de onteigeningswet) van toepassing op dit onteigeningsverzoek, aangezien dit verzoek vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet bij Ons is ingediend.

Een bestemmingsplan (artikel 3.1, Wro) dat in werking is (van kracht is) geldt bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet als onderdeel van het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Dit volgt uit artikel 4.6, lid 1, onder g, van de Invoeringswet Omgevingswet.

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 11 juni 2024 tot en met 22 juli 2024 in de gemeente Soest en bij Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht ter inzage gelegen.

Overeenkomstig artikel 3:12 van de Awb heeft onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat (Onze Minister) van het ontwerp koninklijk besluit en van de terinzagelegging van de onteigeningsstukken openbaar kennis gegeven in de Staatscourant van 7 juni 2024, nr. 17729.

Verder heeft Onze Minister 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 B.V. en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zetten zich samen in om het spoor in Nederland veiliger te maken. De veiligheid van het spoorstelsel is een harde randvoorwaarde en belangrijke pijler in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 van 28 maart 2014, waarin het kader voor de ontwikkelingen op het spoor op de middellange termijn en tot en met 2028 zijn vastgelegd. De veiligheid op spoorwegoverwegen heeft in dat kader bijzondere aandacht, omdat overwegen kwetsbare plekken vormen in het spoorstelsel.

Spoorwegoverwegen nemen een bijzondere positie in binnen de spoorinfrastructuur in Nederland, omdat hier zowel spoor- als wegverkeer samenkomen. Dit is niet zonder risico's en kosten voor de maatschappij. Ongelukken op spoorwegovergangen kunnen leiden tot doden, gewonden en materiële schade en ontwrichten zowel het weg- als het treinverkeer en de dienstregeling op het spoor. Spoorwegoverwegen zijn hoofdzakelijk ontstaan in een tijd dat treinen minder frequent en langzamer reden, er minder wegverkeer was en er nog overwegwachters waren die voor de veiligheid het spoor handmatig konden afsluiten. Inmiddels is het treinverkeer toegenomen, rijden treinen intensiever en stiller en zijn er geen overwegwachters meer aanwezig. Bovendien is ook het wegverkeer dat van de overgangen gebruik maakt toegenomen. Dit zal de komende jaren tot meer onveilige situaties op overwegen leiden, met een grotere kans op ongevallen, schade en verstoringen.

Niet bewaakte spoorwegoverwegen leveren een extra groot risico op. Weggebruikers moeten op die overwegen namelijk extra alert zijn op naderende treinen, omdat deze overwegen niet beveiligd zijn met bewegende slagbomen, bellen en lichtsignalen. Niet

bewaakte overwegen, ook wel aangeduid als Niet Actief Beveiligde Overwegen (hierna: NABO's), leveren een gevaar op voor de gebruikers daarvan, voor de veilige en vlotte doorstroming van het trein- en wegverkeer en voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling op het spoor. Daarom zetten ProRail B.V. en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich in om NABO's op te heffen en zo de kans op ongelukken te verkleinen en de verkeersveiligheid op het spoor en op de weg te verbeteren.

In juni 2015 informeerde de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer over de voortgang van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en de programmatische aanpak van de overwegenproblematiek van de NABO's. Het is de ambitie van de overheid om het aantal NABO's op het reizigersnet verder terug te brengen, rekening houdend met de financiële mogelijkheden van Rijk en regio. Een aanrijding tussen een melkwagen en trein van Arriva op een overweg (NABO) in Winsum gaf aanleiding om de aanpak van de NABO's te versnellen. Het ministerie stelde in 2017 € 25 miljoen extra beschikbaar voor de aanpak van de NABO's. Bij brief van 12 juli 2018 berichtte de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer dat zij vasthoudt aan het ingezette overwegenbeleid en dat het bereik van het Programma NABO wordt uitgebreid met de categorie particuliere huisaansluitingen (ontsluiting van woningen).

Als uitwerking van de hiervoor weergegeven beleidsreactie van het ministerie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is ProRail B.V. gestart met het aanpakken (opheffen) van de 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's. Per locatie is bekeken welke oplossing het meest passend is. Waar mogelijk zijn de NABO's opgeheven. Indien dit niet mogelijk was, is naar andere oplossingen gekeken, zoals het beveiligen van de overweg of de aanleg van een onderdoorgang. De oplossingen zijn tot stand gekomen door intensieve afstemming met de omgeving, waaronder gemeenten en particulieren/rechthebbenden/gebruikers. Het resultaat is dat er op dit moment (stand van zaken voorjaar 2024) nog 7 NABO's resteren waar ProRail B.V. nog niet tot (volledige) overeenstemming is gekomen over de beëindiging van het gebruik. Bij deze NABO's hebben particulieren een recht van erfdienstbaarheid waarin het gebruik van de overweg is vastgelegd. Dit betekent dat de NABO niet zonder overeenstemming met deze rechthebbende(n) kan worden opgeheven.

De NABO tussen de spoorkilometers 5.605 en 5.620 in de spoorlijn Den Dolder - Baarn behoort tot de hiervoor bedoelde 7 NABO's. ProRail B.V. heeft met degene die een recht van erfdienstbaarheid heeft om te gaan over deze NABO nog geen (volledige) overeenstemming kunnen bereiken over de beëindiging van het recht.

Door de onteigening gaat de eigendom van de spoorwegpercelen ex artikel 59, derde lid, onteigeningswet 'vrij van alle lasten en rechten, die daarop rusten' over op ProRail B.V. Dit betekent dat de erfdienstbaarheden waarmee de spoorwegpercelen zijn bezwaard, teniet gaan.

Om de NABO fysiek op te heffen zullen de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- verwijderen van de verharding aan de zuidoostzijde van de spoorlijn. Het gedeelte wordt ingericht als berm;
- verwijderen van de bestaande poort en aanbrengen van een hekwerk ten oosten van de spoorlijn;
- doortrekken van het aan de zuidoostzijde van de spoorlijn aanwezige porfier- of schouwpad;

- verwijderen van de spoorwegovergang;
- verwijderen van de verharding aan de noordwestzijde van de spoorlijn. Het gedeelte wordt deels ingericht als berm en de aanwezige sloot met taluds wordt doorgetrokken;
- verwijderen van de bestaande poort en aanbrengen van een hekwerk ten westen van de spoorlijn.
- verwijderen van de verharding aan de zuidzijde van de spoorlijn. Het gedeelte wordt ingericht als berm.

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 belanghebbende overleg gevoerd om deze onroerende zaken minnelijk, vrij van lasten en rechten, in eigendom te verkrijgen. Dit overleg heeft vooralsnog niet tot (volledige) 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 ProRail B.V. medio 2025 start met de werkzaamheden en dat deze eind 2025 zijn 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:

M.J. de Ridder, zakelijk gerechtigde op de onroerende zaken met grondplannummers 1000, en 1001 verder te noemen: reclamant.

Overeenkomstig artikel 63, vierde lid, van de onteigeningswet heeft Onze Minister reclamant in de gelegenheid gesteld te worden gehoord in een op 18 augustus 2024 te Utrecht gehouden hoorzitting. Reclamant heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

Overwegingen naar aanleiding van de zienswijze

Wij hebben hetgeen reclamant in zijn zienswijzen naar voren brengt samengevat in de hierna volgende passages. Daarbij hebben wij tevens Onze overwegingen bij de zienswijzen weergegeven.

De zienswijze van reclamant

Reclamant kan zijn bedrijfsperceel 2472 alleen vanaf de Soesterbergsestraat bereiken. Van daaruit kan reclamant door de spoorlijn over te steken, zijn andere percelen bereiken. Reclamant kan de percelen over het spoor niet via een andere route bereiken en daarvoor is afhankelijk van de overweg. De percelen over het spoor waren voorheen in gebruik als autohandels- en auto sloopbedrijf. Reclamant gebruikt die percelen thans redelijk extensief. Hij komt er iedere dag om de hond uit te laten en toezicht te houden.

Verzoeker heeft de overweg fysiek afgesloten met een hek met looppoort waarvan reclamant een sleutel heeft. Tijdens de hoorzitting heeft reclamant nog toegelicht dat hij ook nog af en toe met een (vracht) auto gebruik maakt van de overweg.

1.

Reclamant betoogt dat artikel 72a onteigeningswet niet geschikt is voor het verwijderen van de overweg. Dit artikel gaat over de aanleg en verbetering van spoorwegwerken. Daarnaast zou de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het verzoek moeten indienen en niet ProRail als beheerder.

Ad. 1

Ten aanzien van het betoog van reclamant overwegen Wij onder verwijzing naar hetgeen Wij eerder in Ons besluit van 30 oktober 2015, nr.20150018885, Stct. 2015, 400029 (opheffen overwegen Zuidplas) hierover hebben overwogen het volgende.

Ten aanzien van het gestelde over de bevoegdheid van de verzoeker tot het voeren van een onteigeningsprocedure 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 een werk dat onteigening vordert is toegestaan. Vastgesteld moet worden dat ProRail B.V. verantwoordelijk is voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland, waaronder mede de verantwoordelijkheid voor (het verbeteren van) de fysieke veiligheid op het spoorwegnet valt.

Ten aanzien van de stelling dat artikel 72a onteigeningswet niet geschikt is en dat de veiligheid niet in het geding is overwegen Wij het volgende. De onteigeningswet kent een aantal bijzondere onteigeningstitels waaronder de onderhavige procedure op grond van Titel IIa. Deze titels bepalen voor welke categorieën van werken of plannen of maatregelen er onteigend kan worden. Toepassing van de titels leidt er vrijwel in alle gevallen toe dat er - na een voorbereidingsprocedure - een koninklijk besluit tot stand komt waarbij de benodigde gronden/en of rechten al dan niet ter onteigening worden aangewezen. Gelet hierop kan ProRail B.V. als rechtspersoon bedoeld in artikel 1 van de onteigeningswet worden aangemerkt. ProRail B.V. kan zich dan ook tot Ons wenden met een verzoek om toepassing van titel IIa van de wet, waarin is bepaald dat ook kan worden onteigend voor de verbetering van spoorwegen. Op een dergelijk verzoek kunnen Wij overgaan tot de aanwijzing van onroerende zaken ter onteigening mits uiteraard wordt voldaan aan de voorwaarden van het in titel IIa neergelegde artikel 72a van de onteigeningswet en de voorgenomen onteigening in het algemeen belang is.

Ten aanzien van het algemeen belang van het onderhavige verzoek om onteigening wijzen Wij naar hetgeen hiervoor is opmerkt onder Noodzaak en Urgentie. Het voorgaande in aanmerking nemend is Ons verder gebleken dat het perceel waarop de overweg gelegen is, opgenomen is in het bestemmingsplan Soest Midden en Zuid van de gemeente Soest. Aan het perceel is ingevolge artikel 19 van dit plan de bestemming Verkeer – en ingevolge artikel 19.1 onder b zijn de voor 'Verkeer' aangewezen gronden ter plaatse van de functieaanduiding 'spoorweg' bestemd voor een spoorweg. Deze bestemming staat niet aan opheffing van de overweg in de weg en daarmee ook niet aan toepassing van de onteigeningswet. Het opheffen van de overweg is dus planologisch uitvoerbaar en dus reeds van een planologisch en democratisch gelegitimeerde basis is voorzien. Wij merken hierbij op, dat voor de toepassing

van titel IIa bepalend voor de toepassing van deze titel is of het werk waarvoor onteigening noodzakelijk is ook planologisch uitvoerbaar is. Gelet op het voorgaande geeft het betoog van reclamanten Ons geen aanleiding om te komen tot de afwijzing van het verzoek om onteigening.

2.

Reclamant voert aan dat het genoemde beleid onvoldoende grondslag biedt voor de onderhavige onteigening. Reclamant kan zich niet vinden in de motivering van de voorgenomen onteigening. Vanwege het beperkte gebruik van het spoor en de overweg is de veiligheid niet in het geding. Bovendien hoort de onderhavige NABO niet thuis in het NABO-programma omdat dit zich richt op openbare en openbaar toegankelijke NABO's. Dit is bij reclamant niet het geval, omdat deze is beveiligd met een hek, volledig op eigen terrein ligt en niet openbaar toegankelijk is en het geen huisaansluiting betreft. Daarnaast heeft reclamant geen toestemming aan derden gegeven om gebruik te maken van deze overweg.

Ad. 2

Wij delen de stelling van reclamant dat het beleid onvoldoende grondslag biedt voor de onteigening niet. De opheffing van de onderhavige spoorwegovergang dient naar Ons oordeel te worden gezien als een verbetering van een spoorwegwerk als bedoeld in artikel 72a van de onteigeningswet. Met het oog op de spoorveiligheid en de doorstroming van het (rail)verkeer moet het opheffen van de NABO als algemeen belang worden aangemerkt. Voor de noodzaak van deze onteigening verwijzen Wij naar hetgeen Wij hiervoor daarover onder Noorzaak en urgentie hebben overwogen. Wij merken verder op dat Wij in de onderhavige procedure geen uitspraken doen over de vraag of de NABO al dan niet terecht is opgenomen in het NABO-programma. Dit is voor Ons een gegeven waarover al eerder een besluit is genomen. De NABO waar reclamant gebruik van maakt is in het NABO-programma opgenomen in de lijst van NABO's die opgeheven moeten worden. De lijst van op te heffen NABO's bevat zowel openbaar toegankelijke als niet openbaar toegankelijke NABO's.

Verzoeker heeft hierover in de hoorzitting nog toegelicht dat verzoeker en de staatssecretaris menen dat de onderhavige NABO behoort tot de categorie te gevaarlijke overwegen en daarom moet worden opgeheven. Daarbij is allereerst gekeken naar het risico dat op de bewuste overweg een ongeval plaatsvindt. Er komen dagelijks 43 treinen per dag voorbij en deze halen ook hoge snelheden. De onderhavige NABO is niet actief beveiligd, waardoor er op zichzelf al een groot risico is op een ongeval. Dat blijkt wel uit de vele dodelijke ongevallen die de afgelopen jaren op NABO's hebben plaatsgevonden. De kans dat er een ongeluk plaatsvindt op een NABO is veel groter dan bij een beveiligde overweg. Dat tonen de cijfers ook aan. Het feit dat er – zoals in de zienswijze wordt benadrukt – een hek voor de NABO staat, maakt niet dat er sprake is van een veilige situatie. Waar het volgens verzoeker om gaat, is dat bij een beveiligde overweg de slagboom pas omhoog gaat als vaststaat dat er de komende tijd geen trein aan komt. Bij deze NABO moet iemand zelf kijken of er mogelijk een trein aan komt en dan kan het mis gaan, zeker omdat het zicht wordt geblokkeerd door aanwezige bomen. Daarnaast kan verzoeker niet controleren of het hek – dat maar aan één kant aanwezig is – daadwerkelijk wordt afgesloten.

3.

Reclamant betoogt dat er geen noodzaak voor onteigening is omdat er alternatieven zijn. Hierbij kan gedacht worden aan hekken al dan niet in combinatie met een AWI (Automatische Waarschuwinginstallatie), slagbomen een tunnel of overbrugging. Daarnaast kan verzoeker naar een alternatief zoeken voor het railverkeer om de overweg te mijden. Voor het railverkeer zijn er volgens reclamant wel alternatieven.

Ad. 3

Voor de noodzaak van deze onteigening verwijzen Wij naar hetgeen Wij hiervoor onder Noorzaak en urgentie hebben overwogen. Wij kunnen in de onderhavige procedure geen zelfstandige uitspraken doen over de alternatieven die door reclamant geschetst worden. De keuze hiervoor en het afwegingskader dat hieraan ten grondslag ligt is een keuze die door verzoeker wordt gemaakt. Verzoeker heeft toegelicht dat er geen reëel alternatief voor opheffing is. Een hek lost het veiligheidsprobleem niet op. Verder geldt dat alternatieven als een AWI, spoortunnel, een spoorbrug of een AHOB (Automatische Halve Overweg Boom) een te grote investering vergen. Ter illustratie merkt verzoeker op dat de aanleg van een spoortunnel circa 1,5 tot 2 miljoen euro kost en het is niet doelmatig en maatschappelijk financieel verantwoord om dit uit te geven om een veel kleiner bedrag aan schade te voorkomen.

Overigens merken Wij wel op dat verzoeker, bij haar afweging om mogelijke alternatieven al dan niet in te zetten, mag laten meewegen dat de kosten voor een AWI, spoortunnel, een spoorbrug of een AHOB vele malen hoger zijn dan de schadeloosstelling.

4.

Reclamant voert aan dat er een alternatief is waarbij de ontsluiting na onteigening wel gegarandeerd is, namelijk een onteigening op grond van het bestemmingsplan (titel IV) ten behoeve van de spoorweg én de ontsluiting van de percelen van reclamant. Hiermee zijn de belangen van reclamant beter geborgd.

Reclamant is het niet met verzoeker eens dat een noodweg moet worden geclaimd en dat een bepaalde variant in een noodwegprocedure als minst bezwarende uitweg moet worden geclaimd. Verzoeker gaat er min of meer vanuit dat een noodwegprocedure tot een ontsloten perceel zal leiden. De uitkomst van deze procedure is ongewis. Verzoeker legt in het voorstel het procesrisico geheel bij reclamant. Daarbij verlangt verzoeker van reclamant dat deze eerst instemt met het opheffen van de overweg. Pas daarna stelt verzoeker middelen beschikbaar voor een noodwegprocedure. Door die werkwijze wordt het procesrisico van reclamant groter. De vraag is ook in hoeverre de wet mogelijkheden biedt, redelijkheid en billijkheid in ogenschouw nemende, om iemand die zijn eigendom welbewust onbereikbaar maakt, via een noodweg en daarmee ten nadele van een ander aan een alternatieve ontsluiting te helpen.

De financiële steun voor een noodwegprocedure die verzoeker heeft aangeboden is niet onvoorwaardelijk en niet onbegrensd in omvang. De steun is verbonden aan de voorwaarde dat een bepaalde route als noodweg wordt geclaimd. Mocht een rechter een noodweg aanwijzen, dan zal ex artikel 5:57 BW ook een vergoeding van schade door die noodweg ook aan de orde zijn. Verzoeker staat niet in voor betalingsverplichtingen die daar voor reclamant uit kunnen voortvloeien.

Ad. 4

Wij kunnen reclamant niet volgen in het betoog dat de belangen van reclamant beter zijn geborgd bij een onteigening op grond van titel IV in plaats van titel II van de onteigeningswet. Wij verwijzen hiertoe naar hetgeen Wij hiervoor hebben overwogen onder ad. 1. Hieruit blijkt dat het in de rede ligt om een onteigeningsprocedure op grond van titel II van de onteigeningswet in te zetten.

In dit verband merken Wij verder op dat ongeacht het gebruik van titel II of titel IV van de onteigeningswet, de onteigening ingevolge artikel 40 van de onteigeningswet plaatsvindt op basis van een volledige schadeloosstelling voor

alle schade die de onteigende partij rechtstreeks en noodzakelijk lijdt door het verlies van zijn onroerende zaak. Artikel 41 van de onteigeningswet ziet daarnaast op de te vergoeden waardevermindering van het overblijvende. De samenstelling en de hoogte van de schadeloosstelling staan Ons in het kader van de administratieve onteigeningsprocedure niet ter beoordeling, maar komen bij het ontbreken van minnelijke overeenstemming aan de orde in het kader van de gerechtelijke onteigeningsprocedure. In het kader van de administratieve onteigeningsprocedure wordt evenmin getreden in de vraag of alle schadecomponenten in de schadeloosstelling zijn opgenomen. Ook dit aspect komt bij het ontbreken van minnelijke overeenstemming in de gerechtelijke onteigeningsprocedure aan de orde. Wel kan de geboden schadeloosstelling als onderdeel van de toetsing van de kwaliteit van het gevoerde minnelijk overleg gezien worden.

Wij overwegen verder 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 als voor de datum van het verzoek om onteigening met de onderhandelingen over de minnelijke eigendomsverkrijging tijdig een begin is gemaakt en het op het moment van het verzoek aannemelijk is dat die onderhandelingen tot een redelijk punt zijn voortgezet, maar dat deze voorlopig niet tot vrijwillige eigendomsoverdracht zullen leiden. Daarbij moet het gaan om een concreet en serieus minnelijk overleg. Uitgangspunt daarbij is dat ten tijde van het verzoek al een formeel schriftelijk aanbod is gedaan.

De onteigeningswet verplicht de onteigenende partij niet tot schadeloosstelling in de vorm van andere oplossingen. Uitgangspunt is dat de onteigeningswet de belanghebbenden een volledige schadeloosstelling in geld waarborgt. De mogelijkheden tot schadeloosstelling in een andere vorm dan in geld zullen langs minnelijke weg en veelal in samenwerking met andere overheden, of met particuliere eigenaren van gronden onderzocht moeten worden. Desondanks kunnen vragen om andere oplossingen aan de orde komen in het kader van de toetsing van het gevoerde minnelijk overleg over de verwerving van de benodigde gronden. Indien een belanghebbende in het minnelijk overleg immers duidelijk maakt de voorkeur te geven aan een andere oplossing, moet de verzoeker nagaan of hieraan tegemoet gekomen kan worden. Omdat onteigening een uiterste middel is, is de noodzaak tot onteigening immers ook afhankelijk van de wijze waarop dat minnelijk overleg is en zal verlopen. Hierbij geldt dat de verzoeker gehouden is aan zijn eigen, op de urgentie van de aanleg van het werk, toegesneden planning.

Uit de Ons overgelegde stukken blijkt dat verzoeker sinds november 2020 met reclamant in contact en overleg is, waarbij verzoeker eerst de mogelijkheden van een uitweg heeft onderzocht en later ook biedingen heeft uitgebracht.

Verzoeker heeft op 12 september 2023 en 9 november 2023 een schriftelijk aanbod uitgebracht waarover partijen geen overeenstemming hebben kunnen bereiken.

Verzoeker heeft zich vanaf het voorjaar 2021 tot heden ingespannen en de mogelijkheden onderzocht om langs minnelijke weg voor reclamant een uitweg te realiseren. Verzoeker heeft uitvoerig en veelvuldig met de gemeente Soest en andere omliggende eigenaren overleg gevoerd om de hiervoor benodigde gedeelte van hun gronden te verwerven. Hiervoor zijn drie alternatieven onderzocht, ontwerpen gemaakt en er is een grondruil voorgesteld, echter deze eigenaren wilden aan de eerste en tweede variant niet meewerken. Vervolgens heeft verzoeker nogmaals alle partijen van de eerste variant benaderd. Uiteindelijk heeft de eigenaar van een van die percelen aan verzoeker toegezegd toch te willen meewerken en verzoeker heeft een derde variant uitgewerkt. Hierbij komt een deel van de ontsluiting op de aan te kopen grond van deze eigenaar te liggen en een deel op grond van de gemeente. Bij deze derde variant, is het de bedoeling dat de gemeente de eigenaar van de nieuwe weg gaat worden. Deze variant biedt aan alle partijen dezelfde mogelijkheid om gebruik van te maken van de ontsluiting en ook de zeggenschap daarover te hebben. De eigenaar van het perceel gelegen in de derde variant wil voor hij overgaat tot verkoop graag dat de gemeente een en ander zal toelichten aan zijn bureaus, om hun zorgen over de zeggenschap en het gebruik van de ontsluiting weg te nemen. De gemeente heeft toegezegd dat zij eind augustus 2024 met deze partijen aan tafel gaat. Reclamant heeft tijdens de hoorzitting kenbaar gemaakt dat deze variant niet zijn voorkeur heeft.

Verzoeker heeft tijdens de hoorzitting kenbaar gemaakt dat als reclamant een andere of kortere route wenst die via het perceel van een derde gaat, reclamant zelf een noodweg zal moeten vorderen als bedoeld in artikel 5:57 BW. Volgens verzoeker kunnen financiële motieven niet in de weg staan aan het voeren van een noodwegprocedure, omdat verzoeker alle kosten vergoedt die daarmee samenhangen, dus ook de schadevergoeding die moet worden betaald aan de grondeigenaren. Volgens verzoeker zijn er ook geen juridische beletsels voor een noodwegprocedure, omdat uit de rechtspraak volgt dat de vordering tot een noodweg altijd wordt toegewezen in de situatie dat een perceel onbereikbaar is.

Wat daar ook van zij, Wij concluderen dat verzoeker zich voldoende heeft ingespannen om voor de percelen van reclamant een ontsluiting te verwezenlijken. Hierover is nagenoeg overeenstemming bereikt met een derde partij. Ingeval er geen overeenstemming wordt bereikt of als reclamant een andere route wenst dan kan hij een noodwegprocedure volgen waarvan de kosten door verzoeker worden vergoed.

Tenslotte merken Wij op dat reclamant bij onteigening recht heeft op een volledige schadeloosstelling. Verzoeker heeft tijdens de hoorzitting toegelicht dat bij het bepalen van de schadeloosstelling van de fictie is uitgegaan dat de percelen van reclamant permanent onbereikbaar blijven, wat leidt tot een vergoeding voor de waardedaling daarvan, terwijl ook de kosten worden vergoed van een noodwegprocedure waardoor deze percelen bereikbaar worden. Het belang van reclamant wordt naar Ons oordeel voldoende geborgd door enerzijds de geschetste mogelijkheden van ontsluiting van zijn percelen en anderzijds door de schadeloosstelling waar hij op grond van de onteigeningswet recht op heeft.

Het bovengestelde 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. In dat licht mocht worden overgegaan tot de start van de administratieve onteigeningsprocedure. In dit kader overwegen Wij verder dat hierbij in aanmerking moet worden genomen dat verzoeker gebonden is aan zijn eigen, op de urgentie van het werk toegespitste planning.

Het overleg is na de start van de onderhavige procedure voortgezet. Dit overleg heeft niet tot overeenstemming geleid. Wij merken in dat verband op, dat het overleg met reclamant 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 reclamant 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 spoorverkeer 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 Onze Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu van 26 september 2024, nr. RWS-2024/31388, Rijkswaterstaat Corporate Dienst; gelezen het verzoek van ProRail B.V. bij brief van 20 december 2023, kenmerk LJV/Vastgoed/NABO Z002-002562; de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, advies van <datum, no.W...../IV>; gezien het nader rapport van Onze Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu <datum, nr. RWS->, Rijkswaterstaat Corporate Dienst;

Hebben Wij goedgevonden en verstaan:

Voor de opheffing en verwijdering van een onbewaakte spoorwegovergang in de spoorlijn tussen Den Dolder en Baarn tussen de spoorkilometers 5.605 en 5.620, met bijkomende werken, in de gemeente Soest, ten name van ProRail B.V. ter onteigening aan te wijzen de onroerende zaken in de gemeente Soest aangeduid op de grondtekening die ingevolge artikel 63 van de onteigeningswet in de gemeente Soest en bij Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht ter inzage heeft gelegen en die zijn vermeld op de bij dit besluit behorende lijst.

Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat 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.

DE STAATSSECRETARIS OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,