

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 Súdwest-Fryslân krachtens artikel 72a van de onteigeningswet (onteigening voor de opheffing en verwijdering van twee onbewaakte spoorwegovergangen in de spoorlijn tussen Workum en Sneek ter hoogte van het dorp IJlst, tussen de spoorkilometers 23.890 en 23.953 en tussen 26.075 en 26.136, 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 Z002-004549/ DH01-1754, verzocht om ten name van ProRail B.V. over te gaan tot het aanwijzen ter onteigening van onroerende zaken in de gemeente Súdwest-Fryslân. De onteigening wordt verzocht voor de opheffing en verwijdering van twee onbewaakte spoorwegovergangen in de spoorlijn tussen Workum en Sneek. De overgangen liggen tussen de spoorkilometers 23.890 en 23.953 en tussen 26.075 en 26.136. Beide overgangen liggen ter hoogte van het dorp IJlst en in de gemeente Súdwest-Fryslân.

Bij e-mailbericht van 24 september 2024 heeft verzoeker Ons te kennen gegeven wegens minnelijke eigendomsverkrijging niet langer prijs te stellen op voortzetting van de onteigeningsprocedure voor de daarbij betrokken onroerende zaken met de grondplannummers 1003, 1004 en 1005. Omdat de noodzaak van onteigening voor deze grondplannummers hiermee is komen te vervallen, zullen Wij deze niet ter onteigening aanwijzen. In de bij dit besluit behorende lijst van te onteigenen onroerende zaken is hiermee rekening gehouden.

Planologische grondslag

De onroerende zaken waarop het verzoek betrekking heeft, liggen in de gemeente Súdwest-Fryslân. De grondslag voor de planologische uitvoerbaarheid van het werk waarin de ter onteigening aan te wijzen onroerende zaken zijn gelegen wordt gevormd door het bestemmingsplan Buitengebied Súdwest-Fryslân II dat op 28 september 2023

is vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft van 10 november 2023 tot en met 21 december 2023 ter inzage gelegen.

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 13 juni 2024 tot en met 24 juli 2024 in de gemeente Súdwest-Fryslân en bij Rijkswaterstaat Corporate Dienst te Utrecht ter inzage gelegen.

Overeenkomstig artikel 3:12 van de Awb heeft Onze Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu (Onze Staatssecretaris) van het ontwerp koninklijk besluit en van de terinzagelegging van de onteigeningsstukken openbaar kennis gegeven in de Staatscourant van 6 juni 2024, nr. 17627.

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 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 maar 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 najaar 2024) nog 4 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's tussen de spoorkilometers 23.890 en km. 23.953 en tussen 26.075 en 26.136 in de spoorlijn Workum – Sneek behoren tot de hiervoor bedoelde 7 NABO's. ProRail B.V. heeft met degenen die een recht van erfdienstbaarheid hebben 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 waarop rusten' over op ProRail B.V. Dit betekent dat de erfdienstbaarheden waarmee de spoorwegpercelen zijn bezwaard, teniet gaan.

Om de NABO's fysiek op te heffen zullen de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd.

NABO km. 23.890 – 23.953

Het uit te voeren werk omvat het:

- aanbrengen van een hekwerk bij de bestaande inrit naar de NABO vanaf de Zuidwesthoekweg ten zuiden van de spoorlijn;
- verwijderen van de verharding en afgraven van het grondlichaam/doortrekken van het maaiveld ten zuiden van de spoorlijn. Dit gedeelte wordt ingericht als berm;
- doortrekken van het talud van de spoordijk aan de zuidzijde van de spoorlijn;
- verwijderen van de spoorwegovergang;
- doortrekken van het aan de noordzijde van spoorlijn aanwezige porfier- of schouwpad;
- doortrekken van het talud van de spoordijk aan de noordzijde van de spoorlijn;
- verwijderen van de verharding en afgraven van het grondlichaam/doortrekken van het maaiveld ten noorden van de spoorlijn. Dit gedeelte wordt ingericht als berm;
- doortrekken van de watergang met taluds aan de noordzijde van de spoorlijn.

NABO km. 26.075 – 26.136

Het uit te voeren werk omvat het:

- verwijderen van de verharding en afgraven van het grondlichaam aan de zuidzijde van de spoorlijn;
- doortrekken van de aan de zuidzijde van de spoorlijn gelegen watergang met talud en berm;
- doortrekken van het talud van de spoordijk aan de zuidzijde van de spoorlijn;
- verwijderen van de spoorwegovergang;
- doortrekken van het aan de noordzijde van spoorlijn aanwezige porfier- of schouwpad;
- doortrekken van het talud van de spoordijk aan de noordzijde van de spoorlijn;
- verwijderen van de verharding en afgraven van het grondlichaam aan de noordzijde van de spoorlijn;
- doortrekken van de aan de noordzijde van de spoorlijn gelegen watergang met talud en 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, zijn daarover zienswijzen naar voren gebracht door:

1. W.J. Nauta en R.J. Nauta zakelijk gerechtigden op de onroerende zaken met de grondplannummers 1000, 1001 en 1002: verder te noemen reclamanten 1;
2. J. Dotinga en F. Dotinga, zakelijk gerechtigden op de onroerende zaken met de grondplannummers 1003, 1004 en 1005, verder te noemen: reclamanten 2;

Overeenkomstig artikel 63, vierde lid, van de onteigeningswet heeft Onze Staatssecretaris reclamanten in de gelegenheid gesteld te worden gehoord in een op 16 september 2024 te Sneek gehouden hoorzitting. Reclamanten 1 hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

Overwegingen naar aanleiding van de zienswijzen

Wij hebben hetgeen reclamanten in hun zienswijzen naar voren brengen samengevat in de hierna volgende passages. Daarbij hebben wij tevens Onze overwegingen bij de zienswijzen weergegeven.

De zienswijze van reclamanten 1

1.1

Reclamanten stellen zich op het standpunt dat de noodzaak van de onteigening ontbreekt. De noodzaak om deze onteigening in te zetten bestaat volgens verzoeker en zoals volgt uit het ontwerpbesluit en de zakelijke beschrijving, hoofdzakelijk uit veiligheidsoverwegingen. Reclamanten wijzen op hetgeen daarover in het ontwerpbesluit is beschreven. Reclamanten merken op dat nergens uit blijkt hoe deze algemene beschouwing over een toename van risico's zich verhoudt tot de specifieke situatie die voor verzoeker aanleiding is om tot de opheffing van de overweg van reclamanten over te gaan. De situatie bij deze overweg is niet in relevante mate veranderd. De overweg was altijd al bedoeld voor de ontsluiting van het woonperceel van reclamanten en het aantal treinen is de afgelopen jaren niet meer geworden. Het aantal reizigers tussen Stavoren en Sneek loopt al jaren terug en het is zelfs de vraag of de verbinding op langere termijn wel gehandhaafd blijft.

De overweg was, in eerste instantie niet opgenomen in het bredere 'Programma Niet Actief Beveiligde overwegen (NABO)'. Er ligt geen uitgebreid onderzoek of (nationaal) programma ten grondslag aan dit onteigeningsverzoek. In het ontwerpbesluit staat dat "Per locatie is bekeken welke oplossing het meest passend is", maar op basis van welke informatie ervoor is gekozen deze overweg te sluiten blijkt nergens uit. Er is door verzoeker voor opheffing van deze overweg geen enkel alternatief overwogen zoals beveiligen en dat had wel gemoeten. Als er een planologische procedure met inspraak

zou zijn doorlopen dan is nog maar alleszins zeker dat het opheffen van de overweg de uitkomst hiervan was geweest,

Ad 1.1

Ten aanzien van het betoog van reclamanten 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.

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 het kopje "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 Buitengebied Súdwest-Fryslân II dat op 28 september 2023 is vastgesteld. De in de onteigening betrokken gedeelten hebben ingevolge dit plan de bestemming Verkeer – Railverkeer. 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 is reeds van een planologisch en democratisch gelegitimeerde basis 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.

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 Noodzaak 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 23 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. Voor wat betreft de NABO waar reclamanten gebruik van maken geldt dat deze toegang geeft tot de woning en het melkveebedrijf. Dat betekent dat ook tractoren en melkwagens over de NABO gaan. Deze voertuigen zijn langer en langzamer dan regulier verkeer en moeten ook nog een helling nemen voordat de NABO kan worden bereikt, waardoor het risico met voor een ongeval met een trein groter wordt. Daarnaast wordt de NABO gebruikt door dezelfde mensen. Daardoor is er eerder sprake van een - door het dagelijks gebruik ontstane routine- verminderde oplettendheid. Bovendien zijn door het gebruik van de NABO met zware tractoren en melkwagens bij een eventuele botsing de gevolgen bij een botsing ernstiger dan bij andere overwegen.

Het voorgaande in aanmerking nemend heeft verzoeker naar Ons oordeel het belang van de spoorwegveiligheid mogen laten prevaleren boven het belang van reclamanten. Het belang van reclamanten wordt naar Ons oordeel voldoende geborgd door de aanleg van een omrijdroute en de schadeloosstelling waar zij op grond van de onteigeningswet recht op hebben.

1.2

Reclamanten voeren aan dat er geen belangenafweging heeft plaatsgevonden en dat er onvoldoende minnelijk overleg heeft plaatsgevonden. Verzoeker is er in het minnelijk overleg steeds ervan is uitgegaan dat reclamanten zelf op eigen grond een alternatieve ontsluiting zullen realiseren. Het is echter allerm minst zeker of dit mogelijk is. In de zakelijke beschrijving staat dat er al een pad 'zichtbaar' zou zijn, en dat dus een alternatieve ontsluiting kan worden gerealiseerd. Dat klopt volgens reclamanten niet. Reclamanten rijden in het kader van agrarisch gebruik over de percelen met landbouwvoertuigen, maar dat wil niet zeggen dat er een pad bestaat, of dat dat pad geschikt is om een alternatieve ontsluiting aan te leggen. Nergens blijkt uit dat de gemeente ambtelijk akkoord is met de ontsluiting van dit pad op de openbare weg en een ambtelijk akkoord geeft geen enkele zekerheid.

Verzoeker vraagt dan ook om onteigening, zonder ook maar op enige wijze te verzekeren dat het perceel van reclamanten ook na onteigening zal zijn ontsloten. Verzoeker kan niet volstaan met de opmerking dat een schadeloosstelling is geboden waarmee reclamanten een alternatieve ontsluiting kunnen betalen en er geen zicht is op een alternatief. In het najaar van 2023 is hierover voor het eerst met reclamanten gesproken over een mogelijke nieuwe ontsluitingsroute langs het spoor. Vervolgens heeft verzoeker (na het indienen van het onteigeningverzoek) sonderingsonderzoek laten doen naar die alternatieve route. Dat onderzoek had een positieve uitkomst. Maar op 10 juli 2024 liet ProRail opeens weten dat er kabels en leidingen aanwezig zijn

waarmee rekening moet worden gehouden, en dat het nog onduidelijk is wat dat betekent voor de haalbaarheid van de route langs het spoor. Reclamanten concluderen in ieder geval dat op dit moment nog allesbehalve zeker is dat die route gerealiseerd kan worden. Maar ook als er wel zou zijn voorzien in een alternatieve route geldt dat het belang van reclamanten om gebruik te mogen blijven maken van de overweg zwaarder moet wegen dan het belang bij opheffing ervan. Het moeten gebruiken van een (nu nog onbekende) alternatieve route zal immers per definitie leiden tot omrijdschade en tijdsverlies. Die belangen zouden moeten worden afgewogen tegen het belang bij opheffing van de overweg, maar van zo'n afweging van belangen blijkt nergens uit de stukken. Niet valt in te zien waarom niet zou kunnen worden volstaan met een veel minder verstreckende maatregel, zoals niets doen of beveiliging van de overweg.

Ad 1.2

De zienswijze komt er in feite op neer dat reclamanten zich niet kunnen verenigen met het feit dat de ontsluiting via de NABO wordt opgeheven. Reclamanten hebben geen goed gevoel bij de voorgestelde ontsluitingsweg naar en via de Skerdyk omdat dit volgens hen niet veilig is en grote gevolgen heeft voor hun bedrijfsvoering.

Dit onderdeel van de zienswijze ziet enerzijds op het gevoerde minnelijk overleg en de hoogte en samenstelling van de schadeloosstelling en anderzijds op de belangenafweging die aan het besluit ten grondslag ligt

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 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.

Voor zover dit onderdeel van de zienswijze ziet op de hoogte en samenstelling van de schadeloosstelling, merken Wij hierover op dat 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.

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.

Dit in aanmerking nemend overwegen Wij het volgende. Uit de Ons overgelegde stukken blijkt dat verzoeker sinds september 2019 zeer intensief met reclamanten in contact en overleg is. In het overleg is aan de orde gekomen dat reclamanten veel waarde aan de onbewaakte overweg hechten en wensen dat deze bij voorkeur wordt beveiligd danwel van een tunnel voor zwaar verkeer wordt voorzien. Verzoeker heeft in een e-mail bericht van 24 november 2021 aan reclamanten laten weten dat beveiligen van de overweg niet als duurzame oplossing gezien kan worden en kost daarnaast ca. € 0,9 - € 1,7 miljoen. Een tunnel onder het spoor kost ca. € 4 - € 7,5 miljoen, waarbij een behoorlijk ruimtebeslag noodzakelijk zal zijn. Verzoeker wenst de NABO op te heffen en ziet een alternatieve ontsluiting over de eigendom van reclamanten richting de Skerdyk. De kosten van de ontsluiting maken integraal onderdeel uit van de schadeloosstelling. Reclamanten zien dit niet als een alternatief vanwege het onveilige gevoel dat zij daarbij hebben. Om tot een oplossing te komen biedt verzoeker eind 2022 om te onderzoeken of gronden die beschikbaar komen en direct grenzen aan de huiskavel van reclamanten wellicht een opening kunnen bieden om het overleg voort te zetten. Dit heeft echter niet tot een oplossing geleid. Het overleg tussen partijen vervolgens in een impasse geraakt. In dat kader heeft verzoeker samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een landelijk bemiddelaar ingezet en is er op 18 maart 2024 een gesprek geweest. In dit gesprek laten reclamanten weten dat ze er open voor staan, om een oplossing tot de aanleg van een ontsluitingsweg parallel aan het spoor samen met verzoeker verder te verkennen. Verzoeker heeft vervolgens een ontwerp laten maken dat als praatstuk dient voor het overleg dat in verband met de vakantieperiode op 8 augustus 2023 plaatsvindt. Verzoeker laat reclamanten weten dat parallel aan deze verkenning biedingen zullen worden uitgebracht. Bij brief van 31 augustus 2023 brengt verzoeker een aanbod op

onteigeningsbasis uit. In september 2023 laat verzoeker reclamanten weten dat deze op basis van de input van reclamanten een nieuw ontwerp uitwerkt en dat hiertoe in oktober sonderingen worden uitgevoerd. Dit gebeurt in de omgeving en daardoor bestaat de mogelijkheid om vooruitlopend de locatie van de mogelijke ontsluiting langs het spoor te onderzoeken. Verzoeker merkt op dat zij de wens heeft om dit in gang te zetten, met de wetenschap dat partijen nog geen overeenstemming hebben bereikt over deze variant. Dit doet verzoeker voor haar rekening en risico en verplicht partijen niet dat dit de oplossing moet gaan worden. Reclamanten laten vervolgens weten dat ze zullen meewerken aan het sonderen. Op 26 oktober 2023 reageren reclamanten op het aanbod van verzoeker en merken op dat het van belang is dat zij eerst te horen krijgen óf en zo ja, hoe deze toegangsweg gerealiseerd kan worden, alvorens zij inhoudelijk op de aanbiedingsbrief kunnen reageren. Reclamanten willen eerst het sonderingsonderzoek afwachten voordat er een vervolgspraak kan worden ingepland. Voorts geven reclamanten te kennen dat zij niet zullen instemmen met de aankoop van dan wel het compensatievoorstel van het naastgelegen stuk grond. Reclamanten vinden een financiële compensatie meer wenselijk. Verzoeker heeft vervolgens bij brief van 9 november 2023 haar aanbod herhaald en de onteigening aangekondigd. Verzoeker benadrukt in deze brief dat zij graag met reclamanten in overleg blijft om tot minnelijke overeenstemming te komen over de beëindiging van de erfdienstbaarheid. Partijen zijn constructief met elkaar in gesprek over de alternatieve ontsluiting parallel aan het spoor. Desalniettemin ziet verzoeker zich vanwege het vooralsnog uitblijven van minnelijke overeenstemming, genoodzaakt om de onteigeningsprocedure op te starten teneinde de NABO tijdig, dat wil zeggen uiterlijk in 2025, op te kunnen heffen. Verzoeker meldt verder dat deze naar verwachting voor het eind van 2023 een onteigeningsverzoek zal indienen bij de Kroon. Partijen hebben hierover ten tijde van het verzoek geen overeenstemming kunnen bereiken.

Gelet op het vorenstaande en het geschetste overleg was het ten tijde van het onteigeningsverzoek het naar Ons oordeel voldoende aannemelijk dat het minnelijk overleg nog niet tot vrijwillige eigendomsoverdracht 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 zijn eigen, op de urgentie van het werk toespitste planning.

Het overleg is na het indienen van het verzoek voortgezet. Partijen hebben echter geen overeenstemming bereikt. Partijen hebben na het sonderingsonderzoek verder gesproken over de alternatieve ontsluiting. Nadien bleek echter dat de kosten van deze route mede door de aanwezigheid van een gasleiding en de handhaving van baanstabielheid aanzienlijk hoger zouden zijn (€ 3,4 miljoen) dan de voorgestane route. Verzoeker meent dat om die reden een redelijk handelend ondernemer hier niet voor zou kiezen. Verzoeker heeft tijdens de hoorzitting nog kenbaar gemaakt dat reclamanten dit bij het uitblijven van overeenstemming kunnen voorleggen aan de deskundigen die de rechtbank moeten adviseren.

Wat hier ook van zij, wij constateren dat dit voor reclamanten weliswaar niet de oplossing is waar ze op hadden gehoopt, maar we constateren ook dat verzoeker reclamanten een schadeloosstelling in geld heeft aangeboden voor het beëindigen van de erfdienstbaarheid en het aanleggen van een ontsluitingsweg

op eigen terrein als bijkomende schade. Reclamanten kunnen met de geboden schadeloosstelling een alternatieve ontsluiting (laten) aanleggen waardoor het bedrijf van reclamanten bereikbaar blijft vanaf de openbare weg. De hoogte van de schadeloosstelling staat Ons, zoals wij hiervoor hebben overwogen, niet ter beoordeling.

Het overleg tussen partijen zal worden voortgezet. Dit overleg dan wel het overleg dat ingevolge artikel 17 van de onteigeningswet aan de gerechtelijke onteigeningsprocedure vooraf moet gaan, kan alsnog tot een voor partijen aanvaardbare oplossing leiden.

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 reclamanten 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. Alternatieven als een veel duurdere alternatieve ontsluiting, een spoortunnel, een spoorbrug of een AHOB (Automatische Halve Overweg Boom) vergen een te grote investering. Volgens verzoeker is het 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 alternatieve ontsluiting, een AWI (Automatische Waarschuwingsinstallatie), spoortunnel, een spoorbrug of een AHOB vele malen hoger zijn dan de schadeloosstelling.

1.3

Reclamanten voeren tijdens de hoorzitting voor het eerst aan dat verzoeker zich laat bijstaan door een adviseur die als behandelaar van onteigeningsverzoeken werkzaam is bij de Corporate Dienst. Door de Kroon en verzoeker is geen transparantie is geboden dat dit dossier zonder vooringenomenheid is behandeld.

Ad 1.3

Naar aanleiding van deze aanvullende zienswijze overwegen Wij het volgende. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen ingevolge 3:16, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht bedraagt zes weken. Deze termijn vangt ingevolge het tweede lid van genoemd artikel aan met ingang van de dag waarop het ontwerpbesluit ter inzage is gelegd. Het ontwerpbesluit heeft in dit geval, samen met de onteigeningsstukken, vanaf 13 juni 2024 ter inzage gelegen, zodat belanghebbenden tot en met 24 juli 2024 de mogelijkheid hadden tot het naar keuze mondeling of schriftelijk naar voren brengen van zienswijzen. Deze aanvullende zienswijze is derhalve niet binnen de genoemde termijn ingediend. Niet gebleken is van omstandigheden op grond waarvan de termijnoverschrijding verschoonbaar moeten worden geacht, zodat deze aanvullende zienswijze buiten beschouwing moet worden gelaten.

Ten overvloede merken Wij op dat het verzoek tot aanwijzing ter onteigening ook ambtshalve door Ons wordt beoordeeld. In dat verband hechten Wij er niettemin aan om over de bewering van reclamanten het volgende te

overwegen. In tegenstelling tot wat reclamanten aanvoeren is de genoemde adviseur een zelfstandig adviseur die in het verleden in opdracht van Rijkswaterstaat heeft gewerkt, maar niet in dienst was van Rijkswaterstaat. Genoemde adviseur heeft tot twee jaar geleden medewerkers van Rijkswaterstaat ondersteund bij concrete opdrachten inzake onteigeningsverzoeken. In tegenstelling tot wat reclamanten stellen is de adviseur waar zij op doelen al twee jaar niet meer betrokken bij het behandelen van verzoeken om onteigening, dus ook niet bij het onderhavige verzoek. Gezien deze feiten zijn Wij van mening dat de behandeling van het onderhavige verzoek om onteigening op een correcte wijze heeft plaatsgevonden en dat de personen die namens de minister bij deze zaak zijn betrokken onbevooroordeeld zijn.

Gelet op het bovenstaande geeft de zienswijze van reclamanten 1 Ons geen aanleiding om het verzoek tot aanwijzing ter onteigening geheel of gedeeltelijk af te wijzen.

De zienswijze van reclamanten 2

Reclamanten hebben bij brief van 24 juli 2024 een zienswijze ingediend. Nadat verzoeker op 24 september 2024 kenbaar heeft gemaakt niet langer prijs te stellen op voortzetting van de onteigeningsprocedure voor de onroerende zaken van reclamanten, kan de behandeling van deze zienswijze hierdoor buiten beschouwing blijven.

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 gedeeltelijk toewijzen.

BESLISSING

Gelet op de onteigeningswet,

op de voordracht van Onze Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu van 24 oktober 2024, nr. RWS-2024/35806, Rijkswaterstaat Corporate Dienst;
gelezen het verzoek van ProRail B.V. bij brief van 20 december 2023, kenmerk LJV/Vastgoed/NABO Z002-002562;
gelezen het e-mailbericht van verzoeker van 24 september 2024;
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 Workum en Sneek tussen de spoorkilometers 23.890 en 23.953, en tussen 26.075 en 26.136, met bijkomende werken, in de gemeente Súdwest-Fryslân, ten name van ProRail B.V. ter onteigening aan te wijzen de onroerende zaken in de gemeente Súdwest-Fryslân aangeduid op de grondtekening die ingevolge artikel 63 van de onteigeningswet in de gemeente Súdwest-Fryslân 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,