



Zakelijke beschrijving

van de onteigening voor de opheffing en verwijdering van de onbewaakte spoorwegovergang in de spoorlijn tussen Woerden en Leiden en tussen km. 2.838 en km. 2.848, met bijkomende werken, in de gemeente:

Woerden

Datum: 13 december 2023

Inhoudsopgave

1	Aanhef	3
2	Aanleiding, nut en noodzaak werk en urgentie onteigening	3
2.1	Aanleiding en nut/noodzaak	3
2.2	Urgentie en financiering	4
2.3	Verzoeker om onteigening en separate onteigening van een erfdienstbaarheid	4
2.4	Grondslag te maken werk / onteigening	6
3	Beschrijving situatie en het werk	6
3.1	Bestaande situatie	6
3.2	Gevolgen opheffing NABO	6
3.3	Uit te voeren werken	8
4	Overige aspecten en maatregelen	8
4.1	Kabels en leidingen derden	8
4.2	Waterhuishoudkundige maatregelen	8
4.3	Percelen van ProRail	8
5	Planologie	8
6	Uitvoering werken en tenaamstelling onteigening	9
6.1	Ligging van het werk	9
6.2	Tenaamstelling onteigening	9

ProRail

1 Aanhef

De aanwijzing van onroerende zaken (hierna ook percelen) ter onteigening is nodig voor de opheffing en verwijdering van een onbewaakte spoorwegovergang in de spoorlijn tussen Woerden en Leiden en tussen spoorkilometer (hierna km.) 2.838 en km. 2.848, met bijkomende werken, in de gemeente Woerden.

2 Aanleiding, nut en noodzaak werk en urgentie onteigening

2.1 Aanleiding en nut/noodzaak

Algemeen

ProRail 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, waarin het kader voor de ontwikkelingen op het spoor op de middellange termijn en tot en met 2028 zijn vastgelegd (zie brief Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Lange Termijn Spooragenda deel 2, 28 maart 2014, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 29 984, nr. 474). De veiligheid op overwegen heeft in dat kader bijzondere aandacht, omdat overwegen kwetsbare plekken vormen in het spoorstelsel.

Spoorwegovergangen 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. Spoorwegovergangen 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. Maar inmiddels is het treinverkeer gegroeid, rijden treinen intensiever en stiller en zijn er geen overwegwachters meer aanwezig. Samen met het toegenomen wegverkeer zal dit komende jaren tot meer onveilige situaties op overwegen leiden, met een grotere kans op ongevallen, schade en verstoringen.

Binnen de categorie spoorwegovergangen leveren de niet bewaakte spoorwegovergangen een extra groot risico op. Weggebruikers moeten op die overgangen namelijk extra alert zijn op naderende treinen (alserter dan bij wel bewaakte overgangen) omdat er geen sprake is van beveiliging met bewegende slagbomen, bellen en lichtsignalen. Niet bewaakte overgangen worden in verband daarmee wel aangeduid als Niet Actief Beveiligde Overwegen of kortweg NABO's. ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zetten zich, in het belang van verkleinen van de kans op ongelukken en het verbeteren van de verkeersveiligheid op zowel het spoor als de weg, in om niet bewaakte spoorwegovergangen op te heffen.

NABO Woerden km. 2.838 – km. 2.848

De provincie Zuid-Holland is medio 2012 gestart met het programma "HOV-net Zuid-Holland Noord" (HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Doel van dit programma was en is het verbeteren van het openbaar vervoer in deze regio. Dit betreft zowel de bus als trein. Voor de treinverbindingen voorzag het programma in extra haltes en een verhoging van de

ProRail

frequentie van het treinverkeer op de lijn Gouda – Alphen aan den Rijn (HOV Alphen aan den Rijn – Gouda) en op de lijn Leiden – Woerden – Utrecht (HOV Leiden – Utrecht).

In oktober 2021 is de frequentie van het treinverkeer op de HOV Leiden – Utrecht werkelijk verhoogd van twee naar vier treinen per uur in de brede spits. Hiertoe zijn aanpassingen doorgevoerd aan onder meer de spoorinfrastructuur en zijn langs het spoor geluidsmaatregelen getroffen. Een aanpassing betrof ook de opheffing en verwijdering van een aantal openbare en particuliere NABO's. Uit een inventarisatie (Risicoanalyse Overwegveiligheid, Bureau Movares, 4 april 2019, nr. E60-FHO-KA-1800544) bleek dat er in het totale spoortraject tussen Alphen aan den Rijn en Woerden in totaal 14 particuliere NABO's aanwezig waren. De aanwezigheid van deze NABO's leverde door verhoging van de treinfrequentie een extra risico op. Immers, door de verhoging van twee naar vier treinen in de brede spits nam de kans op een aanrijding op een NABO hier toe, met kans op schade en ontwrichting van het weg- en treinverkeer en verstoring van de dienstregeling als gevolg. Om die reden heeft ProRail ingezet op opheffing van deze NABO's. Uiteindelijk zijn 13 NABO's daadwerkelijk opgeheven, alleen de 14^e NABO in Woerden, tussen km. 2.838 en km. 2.848, is nog in gebruik. Dit komt omdat er met degene die hier een recht van erfdiensbaarheid heeft om te gaan over deze NABO nog geen overeenstemming is bereikt over de beëindiging van dat recht.

Het overleg over beëindiging wordt voortgezet, maar om te bewerkstelligen dat kan worden overgegaan tot het opheffen van de NABO tussen km. 2.838 en km. 2.848, wenst ProRail separaat aan het voort te zetten overleg ook een onteigeningsprocedure te starten. De voorliggende zakelijke beschrijving ziet, met de overige onteigeningsstukken, op de onteigening van de onroerende zaken waarop de erfdiensbaarheid is gevestigd (de dienende erven), zulks in het belang van de veilige en vlotte doorstroming van het weg- en treinverkeer.

2.2 Urgentie en financiering

ProRail streeft ernaar de NABO tussen km 2.838 en km 2.848 eind 2025 op te heffen. Zoals eerder opgemerkt is ProRail daartoe met de rechthebbenden in overleg getreden over de beëindiging van de erfdiensbaarheid. Het overleg wordt voortgezet, maar om het streven tot opheffing van de NABO in uiterlijk 2025 te halen wenst ProRail tevens een onteigeningsprocedure te voeren. ProRail gaat uit van indiening van het verzoek om onteigening eind 2023. De verwachting is dat ProRail september/oktober 2024 (derde kwartaal 2024) over het koninklijke besluit kan beschikken. In dat geval kan in het vierde kwartaal van 2024 de gerechtelijke onteigeningsprocedure starten. De percelen kunnen dan half 2025 vrij van zijn van de daarop rustende rechten en lasten en beschikbaar komen voor uitvoering van het werk. De werkzaamheden kunnen in dat geval eind 2025 zijn afgerond.

De realisering van het werk (opheffing spoorwegovergang) is financieel mogelijk door een bijdrage van de Provincie Zuid-Holland.

2.3 Verzoeker om onteigening en separate onteigening van een erfdiensbaarheid

De spoorwegpercelen tussen km 2.838 en km 2.848 zijn bezwaard met een recht van erfdiensbaarheid van overweg ten behoeve van omliggende percelen die bij de gebruiker

ProRail

van de overweg in eigendom zijn. De spoorwegpercelen zijn dienende erven aan de omliggende percelen die heersende erven zijn. ProRail is voornemens om het recht van erfdienstbaarheid op de dienende erven te onteigenen indien er met de eigenaar van de heersende erven minnelijk geen overeenstemming kan worden bereikt over de opheffing van het recht van erfdienstbaarheid. ProRail is als spoorwegbeheerder de meest gereede partij om tot de onteigening over te gaan.

Indien de eigenaar van een rechthebbend perceel (heersend erf) bereid is om afstand te doen van zijn recht van erfdienstbaarheid, dan staat daar doorgaans een vergoeding tegenover. Daarnaast keert ProRail in voorkomende gevallen omrijdschades uit. Alle eigenaren van rechthebbende percelen dienen in te stemmen met het opheffen van het recht van erfdienstbaarheid. Dit betekent in de praktijk dat, indien een of meer rechthebbenden niet bereid zijn om mee te werken en ProRail de overweg wil opheffen, een administratieve onteigeningsprocedure moet worden gevolgd.

Een recht van erfdienstbaarheid kon op grond van artikel 4 van de onteigeningswet tot en met 1991 separaat (los van bloot eigendom) worden onteigend. Dit artikel luidde als volgt.

'Wanneer een onroerend goed, dat toebehoort aan de onteigende partij, is bezwaard met een zakelijk regt van erfdienstbaarheid, opstal, erfpacht, vruchtgebruik, gebruik, bewoning of beklemming, kan dat regt afzonderlijk worden onteigend. Overigens kan door toepassing van deze wet een goed van een regt of een last, welke daarop rust, slechts worden bevrijd door onteigening van dat goed.'

Begin 1992 is artikel 4 van de onteigeningswet in het kader van de invoering van het nieuwe Burgerlijk Wetboek 4 gewijzigd. Het artikel bepaalt sindsdien:

1. *Wanneer op een onroerende zaak, die toebehoort aan de onteigenende partij, een recht van opstal, erfpacht, vruchtgebruik, gebruik, bewoning of beklemming rust, kan dat recht afzonderlijk worden onteigend.*
2. *Overigens kan door toepassing van deze wet een zaak slechts worden bevrijd van de met betrekking tot de zaak bestaande lasten en rechten door onteigening van die zaak.*
3. *Een aandeel in een zaak of een recht kan niet afzonderlijk worden onteigend.*

Wat opvalt is dat 'een regt van erfdienstbaarheid' in het nieuwe artikel 4 onteigeningswet niet meer wordt genoemd als één van de zakelijke rechten die afzonderlijk kan worden onteigend. De wetgever heeft deze mogelijkheid namelijk geschrapt. Er zou namelijk – blijkens de memorie van toelichting – in de praktijk geen behoefte meer bestaan om erfdienstbaarheden separaat te onteigenen. Om die reden is ProRail genoodzaakt om – indien geen minnelijke overeenstemming kan worden bereikt – de spoorwegpercelen (dienende erven) te onteigenen.

Door de onteigening gaat de eigendom van de spoorwegpercelen ex artikel 59, derde lid, onteigeningswet 'vrij van alle lasten en rechten, welke waarop rusten' over op ProRail. Dit betekent dat de erfdienstbaarheden waarmee de spoorwegpercelen zijn bezwaard, teniet gaan. De rechthebbenden van de erfdienstbaarheden kunnen in de onteigeningsprocedure interveniëren.

ProRail

2.4 Grondslag te maken werk / onteigening

Ingevolge van artikel 72a, eerste lid, van de onteigeningswet kan onteigening plaatsvinden onder meer ten behoeve van de aanleg en verbetering van wegen, bruggen, bermen, spoorwegwerken, berm sloten 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 de 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.

De grondslag voor het te maken werk is gelegen in het in hoofdstuk 5 beschreven bestemmingsplan.

3 Beschrijving situatie en het werk

3.1 Bestaande situatie

Op de NABO tussen km. 2.838 en km. 2.848 geldt een erfdiensbaarheid om percelen aan de noord- en zuidkant van de spoorlijn via de NABO te bereiken. De eigenaar van deze percelen en gebruiker van de NABO heeft een melkveebedrijf, waarvoor de gronden aan weerszijden van het spoor bereikbaar moeten zijn. Circa 2/3 van de cultuurgrond ligt aan de zuidzijde van het spoor, circa 1/3 van de cultuurgrond plus het erf ligt aan de noordzijde. Zie afbeelding 1 hieronder. De eigenaar ziet dit geheel als huiskavel en gebruikt het ook als zodanig. Door het vervallen van de NABO is er, naar zijn mening, geen sprake meer van huiskavel.



Afbeelding 1.

3.2 Gevolgen opheffing NABO

Na opheffing van de NABO moet er door rechthebbende worden omgereden via Woerden. Het betreft circa 6 km. enkele reis om van de ene kant van het spoor naar de andere te komen. De omrijdroute is in onderstaande afbeelding 2 in rood weergegeven.



Afbeelding 2.

Het huidige gebruik van de NABO wordt op gemiddeld 4x per dag ingeschat. Omrijden is voor de berekening van de schadeloosstelling ingeschat op ongeveer 275 keer per jaar. De omrijdroute is beschikbaar, rechthebbende kan vanaf zijn percelen aan de noordkant van het spoor op de openbare weg komen en kan zijn percelen aan de zuidkant van het spoor vanaf de openbare weg bereiken.

Alternatieven zijn op verzoek van rechthebbende onderzocht. Dit betrof het beveiligen van de NABO en aanleggen van een tunnel. Het beveiligen van een NABO kost ongeveer anderhalf miljoen euro. Voor ProRail is dit geen reële optie. De kosten hiervoor zijn substantieel, waarbij ook nog rekening gehouden moet worden met jaarlijkse beheer- en instandhoudingskosten. Aangegeven is dat een tunnel onder het spoor voor alle soorten verkeer een veelvoud is van het bedrag voor een beveiliging. Dit is niet haalbaar binnen de opdracht die ProRail van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft gekregen en bovendien maatschappelijk niet verantwoord. De nabije aanwezigheid van een gasleiding maakt de aanleg van een tunnel verder complex en duur.

De vergoeding voor de omrijdroute is het aangeboden alternatief. ProRail heeft verkend of er een mogelijkheid is om via Nieuwerbrug om te rijden. Daarvoor heeft overleg met de gemeente Woerden plaatsgevonden. De gemeente heeft aangegeven niet te willen meewerken aan een oplossing waarbij met landbouwvoertuigen door de bebouwde kom van Nieuwerbrug wordt gereden. Op basis hiervan ontstaat de situatie dat de omrijdroute en daarmee de omrijdschade moet worden berekend via Woerden.

ProRail

3.3 Uit te voeren werken

Het uit te voeren werk omvat het:

- verwijderen van de brug voor landbouwverkeer ten noorden van de spoorlijn, met de herinrichting van de daar aanwezige watergang met talud en berm;
- verwijderen van de puinverharding ten noorden van de spoorlijn en het inrichten van dit deel als berm;
- verwijderen van de spoorwegovergang (betonplaten);
- ten noorden en zuiden van de spoorlijn aanleggen van een porfier- of schouwpad;
- ten zuiden van de spoorlijn verwijderen van de in de watergang aanwezige dam en het doortrekken van de watergang. De taluds van de watergang worden doorgetrokken en ten noorden van de spoorlijn wordt de berm ingericht;
- verwijderen van de hekwerken aan de noord- en zuidzijde van de spoorlijn.

4 Overige aspecten en maatregelen

4.1 Kabels en leidingen derden

Er zijn geen kabels en leidingen van derden aanwezig in de percelen die in de onteigening zijn betrokken. Ook zijn er geen zakelijke rechten op de percelen gevestigd ten behoeve van derden.

4.2 Waterhuishoudkundige maatregelen

Zie 3.3.

4.3 Percelen van ProRail

De in de onteigening betrokken percelen zijn juridisch eigendom van Railinfratrust B.V. en NS Railinfrabeheer B.V. (oude statutaire naam van ProRail B.V.). ProRail B.V. is economisch eigenaar. De percelen zijn in de onteigening opgenomen om gebruik te kunnen maken van de titelzuiverende werking van het onteigeningsvonnis en ze zodoende te bevrijden van de daarop rustende en niet in het kadaster opgetekende zakelijke rechten en andere gebruiksrechten. De percelen zijn nodig voor de uitvoering van de onder 3.3 beschreven werken.

5 Planologie

De te onteigenen percelen zijn gelegen in de gemeente Woerden. De NABO ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan Landelijk gebied Woerden, Kamerik, Zegveld van de gemeente Woerden, dat onherroepelijk is vanaf 3 juli 2008. Een procedure tot wijziging van het bestemmingsplan was in de onderhavige situatie niet nodig. ProRail heeft voor de werkzaamheden de noodzakelijke vergunningen aangevraagd.

ProRail

6 Uitvoering werken en tenaamstelling onteigening

6.1 Ligging van het werk

De werken zijn gelegen in de gemeente Woerden. De voor de werken benodigde percelen die ter onteigening dienen te worden aangewezen, liggen eveneens in deze gemeente.

6.2 Tenaamstelling onteigening

De onteigening ten algemene nutte op grond van Titel IIa van de onteigeningswet, zal geschieden ten name van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., gevestigd te Utrecht. De werken zullen worden uitgevoerd door of in opdracht van ProRail B.V.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-