

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Concernstaf

Onderwerp:

Vragen ex art 46 RvO-GL-Onbeveiligde spoorwegovergang Diepenveen

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 9-11-2021
Notanummer : 2021-190
Datum : 9-11-2021
Programma : 03-Leefomgeving
Portefeuillehouder : Wethouder Rorink,

Bijlage(n) : Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO.docx, SV SPOOROVERGANG OKT 21 .pdf

Parafering

05-11-2021: Programmamanager04-11-2021: Wethouder

Agendering

* 05-11-2021: adjunct-secretaris en teammanager Concernstaf

* 05-11-2021: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

B & W d.d.: 9-11-2021

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de Groen Links-fractie vast te stellen
2. de beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Per brief van 20 oktober 2021 hebben Tjeerd van der Meulen en Erik Smeenk van de fractie van Groen Links uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over de onbeveiligde spoorwegovergangen in Doiepenveen. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering



Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: Onbeveiligde spoorwegovergangen Diepenveen

Deventer, 20 oktober 2021

Geacht college,

Bijna een jaar geleden - op 22 oktober 2020 - hebben de fracties van GemeenteBelang en GroenLinks schriftelijke vragen gesteld over de onbewaakte spoorwegovergangen in Diepenveen. De afgelopen periode is de raad geïnformeerd over de uitkomst van het overleg met ProRail: de zuidelijke overgang wordt beveiligd met een AHOB, de noordelijke wordt opgeheven. Omdat de inzet van ProRail was om beide overgangen op te heffen is dit winst. Echter, het opheffen van de noordelijke roept toch nog enkele vragen op (mede n.a.v. het artikel in de stentor van 18-10-'21).

In de beantwoording van de schriftelijke vragen van destijds is aangegeven dat de inzet van het college is dat de noordelijke overgang dicht mag mits er draagvlak is bij de werkgroep die bewoners en andere belanghebbenden. In de raadsmededeling is aangegeven dat er sprake is van consensus.

1. Is naar de mening van het college deze inzet geslaagd? Is er draagvlak bij de genoemde belanghebbenden? Welke groepen omwonenden en maatschappelijke groeperingen zijn hierbij betrokken? Welke niet?

In de raadsmededeling van 1 juni 2021 (2021-001376) is aangegeven dat de berm aan de Sallandsweg verbreed moet worden zodat wandelaars niet op de weg hoeven te lopen.

2. Wordt deze maatregel voorafgaande aan de voorgenomen opheffing van de noordelijke overgang gedaan? Wat is de extra "omlooptijd" (in minuten, of omloop(kilo)meters)) om het oorspronkelijke ommetje te voltooien? Is er onderzoek gedaan naar alternatieven, bijvoorbeeld een extra wandelpad op veilige afstand parallel aan het spoor?
3. Is de variant "Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB)" ook voor de noordelijke overgang aan de orde besproken? Is er een kostenvoordeel als beide overgangen in dezelfde tijd worden aangepakt? (2 x het bedrag voor de zuidelijke overgang)

Met hartelijke groet,
Tjeerd van der Meulen - GroenLinks Deventer
Erik Smeenk – Gemeentebelang Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 695181
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van GroenLinks en Gemeente Belang
t.a.v.
dhr. T. van der Meulen
dhr. E. Smeenk
Interne Post

2021-190
kenmerk

uw referentie

9 november 2021
datum

M.J.E. van der Meer
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte heren Van der Meulen en Smeenk,

In uw brief van 20 oktober jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over onbeveiligde spoorwegovergangen. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1:

Is naar de mening van het college deze inzet geslaagd? Is er draagvlak bij de genoemde belanghebbenden? Welke groepen omwonenden en maatschappelijke groeperingen zijn hierbij betrokken? Welke niet?

Antwoord:

Ja de inzet is geslaagd, ProRail was voornemens beide NABO's op te heffen. Onderhandeling met ProRail heeft opgeleverd dat slechts de noordelijke NABO wordt opgeheven en de zuidelijke NABO wordt omgebouwd tot een beveiligde overweg (AHOB). De zuidelijke NABO is een belangrijke ontsluiting voor het naastliggende particuliere perceel en recreatieve wandelontsluiting van landgoed Nieuwe Rande.

In de werkgroep hebben onder meer grondeigenaren, Stichting Wandelnet, Stichting IJssellandschap, omwonenden en andere bewoners deelgenomen die de belangen uit het dorp inbrachten. Eén van de leden van de werkgroep (die destijds ook de handtekeningen uit het dorp heeft verzameld) heeft halverwege het proces besloten niet langer deel te nemen aan de werkgroep.

Vraag 2:

Wordt deze maatregel voorafgaande aan de voorgenomen opheffing van de noordelijke overgang gedaan? Wat is de extra "omlooptijd" (in minuten, of omloop(kilo)meters)) om het oorspronkelijke ommetje te voltooien? Is er onderzoek gedaan naar alternatieven, bijvoorbeeld een extra wandelpad op veilige afstand parallel aan het spoor?

Antwoord:

Het geschikt maken van de berm aan de Sallandsweg voor wandelaars zal gereed zijn wanneer de noordelijke NABO wordt opgeheven.

Uitgaande van het ommetje maken vanuit de kern van Diepenveen over landgoed Nieuwe Rande via de te sluiten noordelijke NABO of het ommetje maken vanuit de kern van Diepenveen via de Dorpstraat/Kerkpad is er geen sprake van extra omlooptijd. Anderzijds, wanneer men er voor kiest om vanaf de op te heffen

noordelijke NABO hun weg te vervolgen over landgoed Nieuwe Rande dan moet 825 meter omgelopen worden via de Sallandsweg om weer op landgoed Nieuwe Rande te komen.

Er is onderzoek gedaan naar alternatieven. Echter de alternatieven over landgoed Nieuwe Rande hebben een toenemende (recreatie)druk op flora en fauna (naast de grote recreatiedruk die er nu al is).

Vraag 3:

Is de variant "Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB)" ook voor de noordelijke overgang aan de orde besproken? Is er een kostenvoordeel als beide overgangen in dezelfde tijd worden aangepakt? (2 x het bedrag voor de zuidelijke overgang)

Antwoord:

Deze variant is niet passend binnen het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het uitvoeringsprogramma Niet Actief Beveiligde Overwegen. Het programma is er zoveel mogelijk op gericht NABO's op te heffen. Een bijkomend argument van ProRail voor het opheffen van beide NABO's is gelegen in het feit dat hier binnen 1 kilometer 4 (on)bewaakte overwegen zijn. Tijdens de onderhandelingen met ProRail heeft het belang van ontsluiting voor het naastliggende particuliere perceel en de recreatieve wandelontsluiting van landgoed Nieuwe Rande ertoe geleid om voor de zuidelijke NABO een uitzondering te maken en deze om te bouwen tot een AHOB.

Het kostenvoordeel van beide NABO's tegelijkertijd ombouwen tot AHOB is beperkt omdat de kosten voor een AHOB grotendeels bepaald worden door de veiligheidsmaatregelen en -systemen die van toepassing zijn op het Nederlandse spoornet. Daarnaast is er geen medewerking en/of financiële bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (50%) en subsidiebijdrage van de provincie Overijssel (25%) voor het ombouwen van de noordelijke NABO tot AHOB.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König