

Bijlage 1 bij het besluit van 17 september 2024 met nummer 720190, inzake het onttrekken van de overweg Sprabanenweg aan het openbaar verkeer

Het ontwerpbesluit tot het onttrekken van de overweg heeft van 27 maart 2024 tot en met 8 mei 2024 ter inzage gelegen.

Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijze van betrokkene alsmede onze reactie (cursief weergegeven) daarop.

1. Er wordt door de indiener in totaal 46 hectare grond gepacht, zowel van de gemeente Zutphen als van Staatsbosbeheer. De overweg is voor het bereiken van deze gronden van zeer groot belang. Door het sluiten van de overweg moet hij omrijden waardoor hij schade lijdt, bestaande uit brandstofkosten, arbeidsuren en waardevermindering van het bedrijf.

Het bedrijf wordt door de overweg gescheiden van de pachtgronden. Wij begrijpen dat het voor de bedrijfsvoering belangrijk is dat deze gronden bereikbaar blijven. De pacht van 19 hectare gemeentegrond komt als gevolg van meerdere ontwikkelingen te vervallen. In dat kader heeft reeds overleg met betrokkene plaatsgevonden om vervangende gronden te pachten. Deze gronden liggen niet in het gebied ten noorden van de overweg. Betrokkene heeft aangegeven hier niet onwelwillend tegenover te staan. Voor een deel van de gronden wordt dan ook een passende oplossing gevonden. Voor de resterende deel van de pachtgronden die betrokkene niet van de gemeente pacht zal er omgereden moeten worden. Deze omrijdroute is circa 3 km. Dit zal per rit ongeveer 10 minuten langer zijn dan de huidige route. Wij zijn van mening dat deze omrijdroute niet dusdanig is dat dit bezwaarlijk is en daarmee de onttrekking in de weg staat. Voor zover betrokkene van mening is dat hij door het sluiten van de overweg schade lijdt, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend.

2. Volgens ProRail is de enige vorm van beveiliging een tunnel of slagbomen. De kosten die hiermee gepaard gaan, zijn niet gespecificeerd. De indiener is (vrijwel) de enige gebruiker van de overweg en is daarvan afhankelijk. Een eenvoudige vorm van beveiliging is volgens de indiener best te realiseren. Er passeert geen intercity of goederentrein. Het betreft enkel spoor waar alleen een trein zonder bovenleiding passeert.

ProRail kent maar één type beveiligde overweg, namelijk een overweg met slagbomen, lichtsignalen en bellen. Voor de kosten van een dergelijke beveiliging kan enkel een schatting worden gemaakt omdat de precieze kosten afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden op de betreffende locatie. Deze kosten hebben vooral te maken met de techniek in de grond met betrekking tot de aankondiging en afmelding van de trein waardoor de beveiliging in werking gaat en weer stopt. Er kan wel een vergelijking worden gemaakt met vergelijkbare NABO (Niet Actief Beveiligde Overwegen) zoals in Deventer nabij de Schapenzandweg en in Olst-Wijhe aan de Oude Allee. Deze oplossingen bedragen ongeveer 1,6 miljoen per beveiligde overgang. Een tunnel die geschikt is voor landbouwvoertuigen bedraagt minimaal 4 miljoen euro. Deze bedragen afgezet tegen het, zoals indiener zelf ook aangeeft, zeer geringe aantal gebruikers maakt dat het niet verantwoord is om daar zo veel gemeenschapsgeld aan te besteden.

3. De indiener maakt zich zorgen om de verkeersveiligheid van de omrijdroute. Deze route gaat via een provinciale weg met volgens hem zeer veel verkeersbewegingen per dag. De indiener is de enige die met zijn voertuigen over de overweg gaat.

De pachtgronden kunnen via de provinciale weg N345, de Weg naar Voorst en de Sprabanenweg bereikt worden. Op het betreffende gedeelte van de N345 is landbouwverkeer toegestaan en ook al aanwezig. Het extra landbouwverkeer zal daarom niet leiden tot een significante afname van de verkeersveiligheid. De omrijdroute is veiliger dan een route via een onbeveiligde overgang over het spoor. Bovendien is het mogelijk om een deel van de omrijdroute over land te rijden in plaats van over de N345. Er kan gebruik worden gemaakt van meerdere bestaande inritten, waardoor de route over de N345 korter wordt.

4. De indiener vindt het onredelijk dat hij benaderd wordt met de mededeling van de sluiting van de overweg en dat er niet meer moeite is gedaan om van een passende oplossing te vinden.

ProRail voert sinds 2018, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het programma NABO uit dat tot doel heeft alle openbare en openbaar toegankelijke NABO op het reizigersnet op te heffen of te beveiligen. In 2022 en 2023 zijn hierover al gesprekken met de indiener gevoerd, al dan niet in aanwezigheid van ProRail. Zoals al aangegeven is het beveiligen van de overweg of het aanleggen van een tunnel vanwege de daarmee gepaard gaan kosten geen reële optie. Andere oplossingen zijn er niet. Daarmee resteert nog slechts de mogelijkheid om de overweg op te heffen.