

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

833

Vragen van de leden **Von Martels** en **Amhaouch** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de onbewaakte spoorwegovergangen in Santpoort-Zuid* (ingezonden 19 november 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 december 2018).

Vraag 1

Kunt u een actualisatie geven van de antwoorden die gegeven zijn op 30 augustus 2017 op de Kamervragen over de onbewaakte spoorwegovergang in Santpoort-Zuid?¹

Antwoord 1

Ja. Uw Kamer is op 30 augustus 2017 geïnformeerd over de toenmalige stand van zaken rondom de aanpak van twee overwegen in Santpoort-Zuid (gemeente Velsen). Het bestemmingsplan voor de boerderijverplaatsing was al onherroepelijk, met de rechthebbenden van de zuidelijke overweg was al overeenstemming over het afstaan van het recht van overpad en met alle grondeigenaren leek overeenstemming te zijn over het verkrijgen van de grond voor de parallelweg. Het leek destijds een kwestie van aanleggen van de parallelweg en het verplaatsen van de boerderij, waarmee in ieder geval de zuidelijke overweg kon worden afgesloten. ProRail was ook in gesprek met de rechthebbenden van de noordelijke overweg (met een Waarschuwinginstallatie landelijke overpaden (WILO) en waar recent een fietser en eerder een taxichauffeur verongelukten) over het afstaan van het recht van overpad, zodat binnen afzienbare tijd ook de noordelijke overweg kon worden afgesloten.

Sinds de beantwoording is ProRail aangelopen tegen diverse bezwaren van rechthebbenden en omwonenden die het aanleggen van de parallelweg, het verplaatsen van de boerderij en daarmee ook de afsluiting van beide overwegen vertragen. Deze parallelweg moet de bewoners een ontsluiting bieden via de nabij gelegen bewaakte overgang op de Wüstelaan, waarna de zuidelijke van de twee overwegen kan worden opgeheven en er ook een goed alternatief is voor het kruisen van de noordelijke overweg. Daarmee is de parallelweg cruciaal voor de meest veilige oplossing voor de bestaande overwegveiligheidsproblematiek. Door het opheffen van de overwegen

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2563

verdwijnt het totale overwegrisico ter plaatse. Daarnaast is deze oplossing ook de meest kosteneffectieve.

Van ProRail heb ik begrepen dat voor de noordelijke overweg nog steeds geen overeenkomst is bereikt over het afstaan van de rechten van overpad. Hierdoor kan deze overweg – ook na het aanleggen van de parallelweg – nog niet worden afgesloten. Hier lijkt tussenkomst van de rechter onvermijdelijk. Daarnaast is het verplaatsen van de boerderij vertraagd, omdat omwonenden bezwaar hebben gemaakt tegen de nieuwe locatie van de boerderij, er een grondeigenaar toch niet wil meewerken aan het beschikbaar stellen van een stuk grond en er bezwaren zijn gemaakt tegen vergunningen voor de aanleg van de parallelweg. Hiervoor worden nu diverse bezwaarprocedures doorlopen.

Eind 2017 is er een kort geding aangespannen door een rechthebbende, nadat deze door ProRail was aangesproken het hek bij de overweg na gebruik te sluiten. De voorzieningenrechter heeft in het kort geding de eis van ProRail, dat de bewoners het hek na gebruik van de overweg steeds moeten sluiten, voldoende beargumenteerd gevonden. De rechter heeft gevorderd dat het bestaande hek bij de overweg elektrisch bedienbaar moet worden gemaakt. Van ProRail heb ik vernomen dat na het kort geding tussen ProRail en eiser in een vaststellingsovereenkomst is afgesproken dat de eiser op zijn verzoek het hek elektrisch bedienbaar zal maken. Ook werd afgesproken dat ProRail hiervoor de investeringskosten en eiser de onderhoudskosten betaalt. Het hek was op het moment van het recente ongeval nog niet elektrisch bedienbaar.

Vraag 2, 3

Klopt het dat de beoogde weg er nu feitelijk niet is en ook niet in gebruik is genomen begin 2018 zoals toen geantwoord is? Zo ja, kunt u de achtergronden van deze vertraging schetsen? Kunt u aangeven wanneer de beoogde weg er wél zal zijn?

Klopt het dat vergunning is verleend voor de parallelweg, maar dat feitelijke aanleg achterwege blijft? Zo ja, kunt u de achtergronden van deze vertraging schetsen?

Antwoord 2, 3

Het klopt dat de parallelweg nog niet is aangelegd. De aanbesteding van de weg is inmiddels gestart. De grondeigenaar van een klein stuk van de hiervoor benodigde grond heeft nog geen medewerking verleend, waardoor de weg over een afstand van 50 meter niet op de volle breedte kan worden aangelegd. ProRail onderzoekt de juridische mogelijkheden om medewerking van de grondeigenaar af te dwingen.

Daarnaast is er sprake van bezwaren die omwonenden hebben ingediend tegen de omgevingsvergunning voor de parallelweg en de watervergunning. Deze vergunningen zijn weliswaar afgegeven, maar nog niet onherroepelijk. Uitsluitel hierover wordt januari 2019 verwacht. De definitieve gunning van het werk voor de parallelweg gebeurt na het besluit door hoogheemraadschap en gemeente op de ingebrachte bezwaren.

De parallelweg zal als bouwweg naar verwachting in de zomer van 2019 gereed zijn en in definitieve vorm in de zomer 2020. Mocht een onteigeningsprocedure nodig blijken, dan duurt dat 2,5 tot 3 jaar. In dat geval wordt de definitieve weg over 50 meter smaller uitgevoerd voor de duur van het onteigeningsproces.

ProRail onderzoekt verder de mogelijkheid om een veilige extra ontsluiting voor de bewoners en bezoekers van de percelen te creëren. Deze weg wordt dan met betonplaten aangelegd door de weilanden en blijft liggen tot de gronden voor de parallelweg wel beschikbaar zijn en de definitieve parallelweg is aangelegd. Deze tijdelijke alternatieve route zou, afhankelijk van de medewerking van de grondeigenaren, binnen enkele weken gerealiseerd kunnen zijn.

Vraag 4, 5

Deelt u de conclusie dat het een druk spoor betreft (het betreft een dubbel spoor traject Haarlem-Uitgeest, waaronder ook Tata-staal, intercity's, sprinters (4 treinen per uur), vrachttreinen (veel en op verschillende tijdstippen) en lege treinen (ochtend) om elders te starten en losse locomotieven)?

Is het u bekend dat de zuidelijke spoorwegovergang iedere dag gebruikt wordt door normaal agrarisch verkeer, onder andere met pensionpaarden? Zo ja, deelt u dan ook de conclusie dat het aldaar gevaarlijk is om met een paard aan de hand deze onbewaakte spoorwegovergang (kijkend in een bocht) over te steken?

Antwoord 4, 5

Het desbetreffende spoortraject is inderdaad druk bereden en het is mij bekend dat beide overwegen worden gebruikt door agrarisch verkeer en paarden. Ik deel de conclusie dat het gevaarlijk is om deze overwegen te kruisen. Ze zijn niet meer van deze tijd. Dat is ook de reden waarom ProRail in mijn opdracht werkt aan het opheffen van de overwegen.

Vraag 6

Is het u bekend of ProRail klachten van omwonenden heeft ontvangen inzake de veiligheid? Zo ja, hoeveel klachten betreft het?

Antwoord 6

Van ProRail heb ik vernomen dat er ongeveer 10 meldingen via e-mail of sociale media zijn ontvangen van één persoon, een omwonende. De klachten richtten zich op het niet afsluiten van het hek bij de overweg na passage door rechthebbenden en/of hun bezoekers en schademeldingen aan het hek. ProRail heeft daarop de betrokkenen gewezen op het sluiten van het hek. Bij schademeldingen heeft ProRail steeds direct een aannemer ingeschakeld.

Vraag 7

Wilt u aangeven op welke wijze u met een strakke planning dit dossier wilt afsluiten?

Antwoord 7

In mijn beleidsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over overwegveiligheid² heb ik aangegeven dat het proces van de aanpak van onbewaakte overwegen versneld moet worden. Een goede samenwerking tussen ProRail en wegbeheerders (ook particuliere) en een gezamenlijk urgentiebesef is hiervoor randvoorwaardelijk. Helaas lijkt dit bij de situatie in Santpoort-Zuid niet mogelijk te zijn. Het proces kent al jaren uitzonderlijk veel weerstand van een deel van de rechthebbenden. Inmiddels is het in de fase aanbeland, waarin de juridische weg op dit moment de enige redelijke optie lijkt te zijn, waarlangs een veilige situatie kan worden gerealiseerd. Ik hoop echter dat partijen er op korte termijn toch minnelijk uit zullen komen en juridische stappen van ProRail niet nodig blijken. Dan kan aan deze onwenselijke situatie spoedig een einde komen.

² Kamerstukken II, 29 893, nr. 225