

Plan van Aanpak
Onbewaakte spoorwegovergang
Gouden Ploeg

Datum:	24 februari 2021
Status:	Definitief
Opsteller:	E. Landman
Ambtelijk opdrachtgever:	L. Kok
Bestuurlijk opdrachtgever	N. Kundić
Zaaknummer	32848

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling	3
2.	Processtappen	4
2.1	Plan van Aanpak.....	4
2.2	Informatiebijeenkomst (en peilsessie) gemeenteraad	4
2.3	Consultatie belangenorganisaties, gebruikers en omwonenden	5
2.4	Bepalen onderhandelingsstrategie door college	5
2.5	Onderhandeling met ProRail over voorkeursvariant	6
2.6	Raadsbesluit over voorkeursvariant en begroting	6
2.7	Juridische procedures en financiering	7
2.8	Uitvoering	7
3.	Organisatie	8
3.1	Samenstelling stuurgroep en projectgroep(en)	8
3.2	Ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever.....	8
3.3	Projectleider en budget	8
3.4	Periode van de opdracht.....	8
3.5	Communicatie en participatie.....	8
4.	Voorwaarden	9
4.1	Risicomanagement.....	9
4.2	Voortgangs- en kwaliteitsbewaking	9
4.3	Planning	9
Bijlage 1	Achtergrondinformatie	12

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Soest liggen drie onbewaakte spoorwegovergangen, waarvan één openbare overweg (De Gouden Ploeg). Deze overweg heeft voor de gemeente Soest een belangrijke recreatieve en cultuurhistorische functie. Vanuit het ministerie heeft ProRail de opdracht om ervoor te zorgen dat eind 2023 alle onbewaakte spoorwegovergangen zijn opgeheven dan wel beveiligd.

In 2020 voerden we bestuurlijk overleg met ProRail. Daarin kwam ook de onbewaakte overweg Gouden Ploeg aan de orde. We constateerden tijdens dit overleg dat we geen overeenkomst konden bereiken over de te kiezen oplossing (zie voor de overwegingen en achtergronden bijlage 1). ProRail deed daarop het voorstel om een besluit over deze overweg uit te stellen.

We bekijken eind 2021 opnieuw of we alsnog tot overeenstemming kunnen komen. ProRail bekijkt in de tussentijd of er nieuwe innovaties komen die andere oplossingen mogelijk maken. Wij hebben toegezegd de komende tijd een traject te doorlopen om te achterhalen wat voor onze gemeenteraad en inwoners een haalbare kaart is.

In dit Plan van Aanpak zetten we uiteen welke stappen we zetten om te komen tot een besluit en uitvoering.

1.2 Doelstelling

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door het beveiligen of opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang Gouden Ploeg.

2. Processtappen

Het voorstel bestaat uit acht processtappen:

1. Vaststellen Plan van Aanpak door college
2. Informatiebijeenkomst (en peilsessie) gemeenteraad
3. Consultatie belangenorganisaties, gebruikers en omwonenden
4. Bepalen onderhandelingsstrategie door college
5. Onderhandeling met ProRail over voorkeursvariant
6. Raadsbesluit over voorkeursvariant
7. Juridische procedures en financiering
8. Uitvoering

Deze processtappen worden in de volgende paragrafen uitgewerkt met speciale aandacht voor stap 1 t/m 6. Dit zijn de stappen die we in 2021 willen doorlopen.

De planning in dit Plan van Aanpak is onder voorbehoud en uitsluitend bedoeld om een indicatie te geven over de benodigde doorlooptijd voor elke processtap. De ervaring met soortgelijke projecten leert dat er een reële kans is dat we voor dit proces uiteindelijk meer tijd nodig hebben.

2.1 Plan van Aanpak

De periode januari en februari 2021 gebruiken we voor het maken van dit Plan van Aanpak en stappenplan. We bespreken dit ambtelijk en bestuurlijk met ProRail. We stellen dit Plan van Aanpak vast in het college van burgemeester en wethouders. Het vastgestelde Plan van Aanpak vormt de basis voor het vervolgproces.

2.2 Informatiebijeenkomst en peilsessie gemeenteraad

In maart 2021 organiseren we een bijeenkomst met de gemeenteraad van 1,5 uur. De bijeenkomst bestaat uit twee delen, een informatiebijeenkomst van een halfuur en een peilsessie van een uur.

We vragen ProRail om aan de gemeenteraad een presentatie te geven (duur: 10 minuten) van de noodzaak van het afsluiten van de overweg, de varianten die zij onderzocht hebben en de belangrijkste voor- en nadelen en financiële consequenties daarvan. Vervolgens geven we een korte presentatie over dit Plan van Aanpak (duur: 5 minuten). Aansluitend is er gelegenheid voor technische vragen door raadsleden (duur: 15 minuten).

Het tweede deel van de bijeenkomst (duur: 1 uur) bestaat uit een peilsessie. Daarbij leggen we een aantal dilemma's voor aan de gemeenteraad. We willen daarmee peilen of:

- er draagvlak is voor het opheffen of beveiligen van de Gouden Ploeg
- of op voorhand al een oplossingsrichting de voorkeur heeft
- of de raadsleden bereid zijn om een investering van ten minste € 500.000 te overwegen
- of de raadsleden zich kunnen vinden in de wijze van consultatie van bewoners en belangengroepen

We leggen daarbij nog geen voorkeuren vanuit het college voor. We gebruiken geen stellingen of stelsysteem. Het idee van de peilsessie is dat de gemeenteraad open het gesprek aangaat met de wethouder. De bijeenkomst geeft richting, maar de gemeenteraad is niet gebonden aan de uitkomsten.

Als uit deze bijeenkomst duidelijk wordt dat een financiële bijdrage vanuit de gemeente niet haalbaar is, dan beperken we de consultatie tot de variant 'afsluiten van de overweg'. Dit is de enige variant die de gemeente geen geld kost. Als de gemeenteraad een financiële bijdrage wil overwegen is dat geen garantie dat het geld er ook komt. Tijdens de consultatie benadrukken we dat in de communicatie. Daarmee voorkomen we dat er verwachtingen worden gewekt. Een peilsessie is namelijk geen besluitvormend moment.

2.3 Consultatie belangenorganisaties, gebruikers en omwonenden

Op basis van de input uit de peilsessie met de gemeenteraad bereiden we in april 2021 de consultatie voor. We hebben daarbij drie groepen gedefinieerd: belangenorganisaties, gebruikers en omwonenden. Voor een deel overlappen deze groepen.

De consultatie heeft tot doel om:

- de argumenten voor en tegen bij de varianten compleet te maken
- te bekijken of de samenleving nog andere varianten kan bedenken
- globaal de mening (het sentiment) over de verschillende varianten te peilen

Voor belangenorganisaties organiseren we samen met ProRail eind april 2021 een bijeenkomst. Indien mogelijk in het gemeentehuis. Anders via videobellen. We presenteren hen de stukken en vragen daarin om onze opzet (waaronder de inhoud van de enquête) te toetsen en met ons mee te denken over het proces. Daarbij willen we in ieder geval uitnodigen: Stichting Vrienden Soester Eng, Wandelnet, Fietzersbond Soest en de Adviescommissie Milieu & Ruimte.

We streven ernaar om eind mei 2021 de consultatie onder gebruikers en omwonenden uit te zetten. Dit doen we online door middel van een enquête. Belanghebbenden die niet digitaal vaardig zijn kunnen telefonisch reageren. We maken samen met ProRail op 1 A4 een infographic met visualisaties van de drie varianten (afsluiten, brug en beveiligen). We maken ook een voor alle doelgroepen toegankelijke versie voor de website. Daarbij geven we een beknopt beeld met de belangrijkste voor- en nadelen per variant. We plaatsen een prikkelend bord bij de overweg "Deze overweg afsluiten? Vul op www.soest.nl/overweg de enquête in". Daarmee bereiken we gebruikers van de overweg. Omwonenden (binnen 100 meter van de overweg) sturen we ook een brief. Tot slot plaatsen we een bericht op onze informatiepagina in de Soester Courant en op social media. We proberen daarmee zoveel mogelijk mensen te bereiken. We ronden de consultatieperiode voor de zomervakantie af.

Bij het uitzetten van de enquête is het belangrijk om de verwachtingen goed te managen. De uitkomst van de enquête geeft ons een beeld (consultatie) en inhoudelijke input. De enquête heeft niet tot doel om de voorkeur van de meerderheid te bepalen (meebeslissen). We kiezen er daarom voor om alleen het sentiment te peilen en vooral argumenten op te halen. Vanwege de grote financiële consequenties is het aan de politiek (gemeenteraad) om een beslissing te nemen.

De consultatie doorlopen we samen met ProRail. Beide vanuit onze eigen rol. ProRail is wat ons betreft als initiatiefnemer verantwoordelijk om met de omgeving in gesprek te gaan. Zij leveren de inhoudelijke informatie. Wij ondersteunen en faciliteren dit proces met als doel om onze inwoners te horen en de gemeenteraad te voorzien van alle informatie om een beslissing te kunnen nemen. In dit voorstel houden wij de regie over de participatie. Een alternatief is dat ProRail zelfstandig de inwoners informeert en peilt wat zij van de oplossingsrichtingen vinden. Wij stellen dat niet voor, omdat we daarmee niet zelf van onze inwoners de meningen horen en we geen mogelijkheid hebben om onze eigen boodschap uit te dragen. De openbaarheid van de weg is uiteindelijk onze verantwoordelijkheid. In het vervolgtraject richting de gemeenteraad is het belangrijk om ook zelf een scherp beeld te hebben van de sentimenten in de samenleving.

We ronden de consultatieperiode voor de zomervakantie af met een bestuurlijk overleg met ProRail. Daarin bespreken we de voortgang en de uitkomsten van de consultatie.

2.4 Bepalen onderhandelingsstrategie door college

Parallel aan de consultatie voeren we onderzoek uit om in beeld te brengen hoeveel wandelaars en fietsers daadwerkelijk van de Gouden Ploeg / het Chris Uiterwijkpad gebruik maken. We hopen daarbij tegen de zomer een representatief beeld te kunnen krijgen. Vanwege de lockdown door corona is dat op dit moment niet het geval. Indien mogelijk brengen we ook in beeld wat de daadwerkelijke snelheid van treinen ter hoogte van de overweg is (maximum is 40 km/h) en laten we op basis daarvan extern een risicoanalyse opstellen.

Ook gaan we dieper in op de financiële en juridische consequenties van de varianten. We bekijken mogelijkheden om de kosten te dekken. Subsidiemogelijkheden bij de Provincie Utrecht liggen niet voor de hand. Dat bleek uit een eerste ambtelijke verkenning in het najaar van 2020. We gaan dit voor de zekerheid nogmaals (bestuurlijk) na. En we vragen een extern juridisch advies over onze mogelijkheden (bijvoorbeeld over het scenario om niet te willen investeren én de weg niet aan de openbaarheid te onttrekken).

In de zomervakantie verwerken we de uitkomsten van de enquête. Die bespreken we in september 2021 met ProRail en de belangenorganisaties. Mogelijk formeren zich tijdens het proces nieuwe belangengroepen, bijvoorbeeld onder omwonenden. Vertegenwoordigers uit die groepen nodigen we uit om aan te sluiten. Waarschijnlijk komen er ook ingestuurde brieven of andere reacties. Ook die bundelen we en nemen we op in een verslag van de consultatie.

We bekijken vervolgens of deze stappen aanleiding geven tot aanvullend onderzoek, bijvoorbeeld aan de hand van suggesties uit de consultatie. Als dat het geval is, dan schuift de planning verder door.

Als we voldoende informatie hebben, bepalen we eind september 2021 een onderhandelingsstrategie die het college vaststelt. Het college informeert de gemeenteraad vertrouwelijk over de inzet. Het verslag van de consultatie stellen we openbaar vast. We hebben daarbij eventueel nog een gesprek met de belangenorganisaties.

2.5 Onderhandeling met ProRail over voorkeursvariant

In de eerste helft van oktober 2021 volgt een nieuw bestuurlijk overleg met ProRail om te komen tot een voorkeursvariant.

Er bestaat een kans dat het bestuurlijk overleg met ProRail leidt tot een herhaling van zetten, waarin de gemeente en ProRail niet tot overeenstemming kunnen komen op basis van inhoudelijke en/of financiële kaders. Het kan ook dat het voor ProRail bijvoorbeeld nog altijd te vroeg in het programma is om te kunnen besluiten tot beveiligen van de overweg. Ook kan ProRail meer tijd nodig hebben om innovaties in beeld te brengen. Dat kan leiden tot het pauzeren van de overleggen. Het vervolgproces wordt dan uitgesteld.

Het kan ook dat we meerdere gesprekken nodig hebben om tot overeenstemming te komen over een voorkeursvariant. De huidige planning laat ruimte voor twee gesprekken. Als dat niet genoeg is, wordt het vervolgproces uitgesteld. Dan brengen we de gemeenteraad tussentijds vertrouwelijk op de hoogte van de voortgang van de gesprekken met ProRail.

2.6 Raadsbesluit over voorkeursvariant en begroting

Op basis van de uitkomst van de overleggen met ProRail maken we eind oktober 2021 een raadsvoorstel om tot een besluit te komen. In het beste geval is dit een gedragen voorstel door het college en ProRail. Maar ook als we niet tot overeenstemming komen komt er een raadsbesluit. In dat geval zal ProRail namelijk een formeel verzoek indienden voor het opheffen van de openbaarheid van de overweg (de variant afsluiten). De gemeenteraad is dan wettelijk verplicht om binnen een redelijke termijn een besluit over dat verzoek te nemen. Tegen dat besluit staat bezwaar en beroep open.

Uiteindelijk gaat het aanpassen van de overweg om een bevoegdheid van de gemeenteraad (zowel financieel als inhoudelijk met betrekking tot het onttrekken van een weg aan de openbaarheid). Het college van burgemeester en wethouders stelt het raadsvoorstel in november 2021 vast. De behandeling van dit voorstel in de gemeenteraad voorzien we in december 2021.

2.7 Juridische procedures en financiering

Nadat de besluitvorming is afgerond bereiden we de benodigde juridische procedures voor. Dat kan gaan om aanpassingen van het bestemmingsplan, het opheffen van de openbaarheid van het pad of verkeerbesluiten. Mogelijk is daarvoor in 2022 opnieuw een raadsbesluit nodig. Als we niet tot overeenstemming zijn gekomen met ProRail kan het ook gaan over een juridische procedure met ProRail over de door de gemeenteraad gekozen (of niet gekozen) variant.

Als we tot overeenstemming zijn gekomen over een uit te voeren variant waarbij een financiële bijdrage vanuit de gemeente Soest noodzakelijk is, dan bereiden we een voorstel voor de kadernota en programmabegroting 2023-2026 voor. Een risico in deze planning vormen de verkiezingen van de gemeenteraad op woensdag 16 maart 2022. Bij de vaststelling van de financiering van de maatregelen moeten we er vanuit gaan dat de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders mogelijk een andere samenstelling hebben.

2.8 Uitvoering

ProRail heeft de opdracht om de maatregelen uiterlijk in 2023 uit te voeren. Alleen bij de variant 'afsluiten van de overweg' kan dat gehaald worden. De (technische) voorbereiding voor het beveiligen van de overweg of het realiseren van een brug kan ruim 2 jaar bedragen. Zekerheid over de financiering door de gemeente Soest is er pas bij de behandeling van de begroting in november 2022. Als daarna wordt gestart met de voorbereiding, is uitvoering in 2025 waarschijnlijk.

3. Organisatie

3.1 Samenstelling stuurgroep en projectgroep(en)

Het proces wordt aangestuurd vanuit een bestuurlijk overleg met de regiodirecteur Randstad Noord van ProRail, de wethouder infrastructuur en de wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Soest. Bij gelegenheid kan ook de landelijk bemiddelaar overwegen aansluiten vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Daarnaast vindt een ambtelijk (voor)overleg plaats tussen de manager public affairs van ProRail en de beleidsadviseur mobiliteit vanuit de gemeente Soest. Eventueel sluiten bij dit overleg andere vakspecialisten aan.

De gemeente Soest organiseert daarnaast een integraal intern overleg. Gelet op de omvang van het vraagstuk sluiten de volgende vakdisciplines aan:

- Bos, natuur en landschap
- Stedebouw
- Civiele techniek
- Verkeer en vervoer
- Communicatie
- Webteam
- Financiën
- Grondzaken
- Juridische zaken
- Bestemmingsplanjurist
- Vergunningverlening

We schatten in dat dit proces een ambtelijke inzet tot en met stap 6 (raadsbesluit november 2021) van ongeveer 460 uur vraagt van collega's van de afdelingen Ruimte (incl. Realisatie), Bedrijfsvoering, Dienstverlening en Samenleving.

3.2 Ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever

De ambtelijke opdrachtgever is de teamleider Leefomgeving en Projectbureau van de gemeente Soest. De bestuurlijke opdrachtgever is wethouder verkeer en vervoer.

3.3 Projectleider en budget

Het proces wordt begeleid door de beleidsadviseur mobiliteit vanuit de gemeente Soest. Er is geen voorbereidingsbudget. Inzet van mensen is voorzien vanuit de bestaande formatie.

We schatten de kosten voor verkeersonderzoek, een risicoanalyse van de overweg en juridisch advies op ongeveer € 20.000. Daarvoor maken we in 2021 binnen reguliere budgetten ruimte. Het gaat om de budgetten verkeersonderzoek en monitoring (62700) en verkeersveiligheid en kleine verkeerskundige aanpassingen (62650).

3.4 Periode van de opdracht

Het proces start begin 2021 en loopt in eerste instantie tot een raadsbesluit dat is voorzien in december 2021.

3.5 Communicatie en participatie

Het voorstel voor consultatie staat in processtap 2.3.

4. Voorwaarden

4.1 Risicomanagement

Financiële risico's:

In deze fase van het proces zijn de financiële risico's beperkt. Belangrijk aandachtspunt is wel dat de gemeente geen dekking heeft voor de uitvoeringskosten. Dit is een belangrijk onderdeel van het gesprek met de gemeenteraad in processtap 2. Bij de onderhandeling met ProRail over een voorkeursvariant moet ook over de financiële consequenties en de risico's die daarbij horen worden gesproken.

Personele risico's:

In verband met de hoge werkdruk in de organisatie is het mogelijk dat niet alle vakdisciplines voldoende tijd hebben. Dat kan leiden tot vertraging in het proces.

Politieke risico's:

Op voorhand worden tijdens dit proces geen politieke risico's verwacht. Een risico in het vervolg vormen de verkiezingen van de gemeenteraad op 16 maart 2022. Dit kan leiden tot andere politieke overwegingen tijdens de uitvoeringsfase.

Omgevingsrisico's:

Uit het consultatietraject kunnen aanvullende knelpunten naar voren worden gebracht en kan er sprake zijn van tegengestelde belangen. Uit de consultatie kunnen eisen naar voren komen die van invloed zijn op de te kiezen variant en de inpassing.

4.2 Voortgangs- en kwaliteitsbewaking

Voortgang en kwaliteitsbewaking wordt gewaarborgd door regelmatige afstemming tussen de beleidsadviseur mobiliteit en ambtelijke opdrachtgever en bestuurlijke opdrachtgever.

4.3 Planning

Hieronder is indicatief een detailplanning van de te doorlopen stappen tot een raadsbesluit in december 2021 opgenomen. Dit laat zien dat er een zeer krap tijdspad gevolgd wordt.

Stap 1

10 februari 2021:	concept Plan van Aanpak gereed
15 februari 2021:	bespreken concept Plan van Aanpak in PO Infra-verkeer
19 februari 2021:	bestuurlijk overleg gemeente en ProRail over Plan van Aanpak
22 februari 2021:	bespreken definitief Plan van Aanpak in PO Infra-verkeer
24 februari 2021:	aanleveren definitief Plan van Aanpak voor college B&W
2 maart 2021:	vaststellen Plan van Aanpak in (themabijeenkomst) college B&W
4 maart 2021:	aanleveren raadsstukken bij griffie

Stap 2

25 februari 2021:	ambtelijk overleg presentaties/stellingen ProRail en collega's intern
11 maart 2021:	aanleveren definitieve presentaties/stellingen voor PO
15 maart 2021:	vaststellen presentaties/stellingen in PO Infra-verkeer
18 maart 2021:	aanleveren definitieve presentaties/stellingen voor B&W
23 maart 2021:	presentaties/stellingen bij stukken ter info college B&W
25 maart 2021:	informatiebijeenkomst gemeenteraad

Stap 3

25 maart 2021:	concept brief uitnodiging belangenorganisaties aanleveren PO
29 maart 2021:	terugkoppeling raad en vaststellen participatie in PO Infra-verkeer
30 maart 2021:	versturen brief uitnodigen belangenorganisaties
8 april 2021:	concept infographic ProRail en concept enquête gereed
15 april 2021:	ambtelijk overleg met ProRail en met collega's intern
22 april 2021:	aanleveren concept stukken voor PO
26 april 2021:	bespreken concept stukken in PO Infra-verkeer
29 april 2021:	presentatie concept enquête aan belangenorganisaties
6 mei 2021:	einde reactietermijn belangenorganisaties
12 mei 2021:	aanleveren definitieve enquête voor PO
17 mei 2021:	vaststellen definitieve enquête in PO Infra-verkeer
25 mei 2021:	uitzetten enquête gebruikers en omwonenden (6 weken)
6 juli 2021:	sluiting enquête en start verwerken resultaten
8 juli 2021:	terugblik met belangengroepen op consultatieperiode
12 juli 2021:	terugkoppeling consultatieperiode in PO Infra-verkeer
15 juli 2021:	bestuurlijk overleg gemeente en ProRail over voortgang

Stap 4

4 mei 2021:	concept uitvraag verkeers- en juridisch onderzoek gereed
11 mei 2021:	ambtelijk overleg met collega's intern
12 mei 2021:	uitvragen versturen aan adviesbureaus
31 mei 2021:	beoordelen ontvangen offertes en opdrachtverlening
29 juni 2021:	concept onderzoeksresultaten gereed
6 juli 2021:	ambtelijk overleg collega's intern bespreken onderzoeksresultaten
8 juli 2021:	aanleveren onderzoeksresultaten voor PO
12 juli 2021:	bespreken onderzoeksresultaten in PO Infra-verkeer
15 juli 2021:	bestuurlijk overleg met ProRail
18 juli t/m 30 aug. 2021:	zomervakantie Midden-Nederland
26 augustus 2021:	verslag van consultatie en concept onderhandelingsstrategie gereed
2 september 2021:	bespreken onderhandelingsstrategie met collega's intern
6 september 2021:	bespreken onderhandelingsstrategie in PO Infra
8 september 2021:	optie: extra bijeenkomst met belangengroepen
16 september 2021:	adviesnota onderhandelingsstrategie gereed
20 september 2021:	adviesnota onderhandelingsstrategie bespreken in PO Infra-verkeer
23 september 2021:	stukken aanleveren voor college van B&W
28 september 2021:	behandeling van stukken in college van B&W
30 september 2021:	verslag van consultatie openbaar, gesprek met belangengroepen

Stap 5

1 t/m 15 oktober 2021:	gesprekken met ProRail
------------------------	------------------------

Stap 6

21 oktober 2021:	concept raadsvoorstel gereed (incl. stukken communicatie)
27 oktober 2021:	bespreken conceptstukken met collega's intern
28 oktober 2021:	aanleveren conceptstukken voor PO Infra-verkeer
1 november 2021:	bespreken conceptstukken in PO Infra-verkeer

3 november 2021:	definitief raadsvoorstel gereed
9 november 2021:	vaststellen raadsvoorstel in college B&W
10 november 2021:	gesprek met belangengroepen
11 november 2021:	persbericht en bewonersbrief
18 november 2021:	aanleveren stukken bij griffie
22 november 2021:	agendacommissie gemeenteraad
8 december 2021:	samenleving (inspraakbijeenkomst)
16 december 2021:	raad I (opiniërend debat)
22 december 2021:	raad II (besluitvormende raad)

Bijlage 1 Achtergrondinformatie

- In de gemeente Soest liggen drie onbewaakte spoorwegovergangen (NABO's): De Ridder, De Kaasfabriek en De Gouden Ploeg. IenW heeft ProRail de opdracht gegeven alle openbare Niet Actief Beveiligde Overwegen, inclusief de huisaansluitingen op het reizigersnet in Nederland op te heffen, indien nodig met een alternatieve ontsluiting, of te beveiligen.
- NABO De Ridder is een particuliere overweg. We hebben in het bestuurlijk overleg in 2019 besproken dat de gemeente geen rol heeft in de afsluiting of beveiliging van deze overweg.
- NABO De Kaasfabriek betreft ook een particuliere overweg. We spraken in 2019 af dat we een alternatieve ontsluiting van de Soester Eng voor landbouwvoertuigen gezamenlijk onderzoeken. Dat is gebeurd. Op basis hiervan heeft de gemeente een verkeersbesluit genomen voor het instellen van een parkeerverbod op de Veldweg. De rentmeester van ProRail kan nu met de rechthebbenden tot een overeenkomst komen voor afsluiting van NABO De Kaasfabriek.
- Over NABO De Gouden Ploeg constateerden we in 2019 op basis van een variantenstudie door Sweco dat we bestuurlijk geen overeenstemming konden vinden over de te kiezen oplossingsrichting. We maakten de bestuurlijke afspraak dat ProRail op verzoek van de gemeente Soest bekijkt of vanwege de specifieke lokale omstandigheden (zoals een lage snelheid van de trein) afgeweken kan worden van de landelijke normen voor een AHOB (beveiliging met spoorbomen) en of het daarmee alsnog mogelijk is om NABO de Gouden Ploeg te beveiligen met spoorbomen.
- ProRail heeft Arcadis opdracht gegeven voor dit onderzoek. De conclusie is dat een AHOB technisch mogelijk is. ProRail blijft echter op het standpunt dat deze variant niet inpasbaar is in het beleid van ProRail. De gemeente Soest ziet nog altijd geen ruimte voor de andere varianten. Een oplossing voor deze patstelling lijkt vooralsnog niet in zicht.

In een poging een stap verder te komen en beter inzicht te krijgen in de beweegredenen van beide partijen zijn ten behoeve van het bestuurlijk overleg in april 2020 ambtelijk de belangen van de gemeente en de belangen van ProRail samengevat in een overzicht:

Belangen gemeente Soest:

- **Functionaliteit van de overweg:** Daaronder verstaat de gemeente dat ook fietsers en personen met een kinderwagen of in een rolstoel gebruik kunnen blijven maken van deze overweg of een overweg in de nabije omgeving (grofweg tussen station Soest en de Kaasfabriek). Ook de recreatieve functie van de overweg voor het bereiken van de Eng is van belang.
- **Stedenbouwkundige kwaliteit:** De overweg bevindt zich in een beschermd dorpsgezicht in de zichtlijnen vanaf de cultuurhistorische Eng. De gemeente wil deze waarden behouden. Een brug past bijvoorbeeld niet in het bestemmingsplan en heeft eerder een negatief welstandsadvies gekregen.
- **Sociale veiligheid:** De gemeente wil een overzichtelijke situatie waarbij de sociale veiligheid niet in het geding komt.
- **Financiële bijdrage:** De gemeente heeft geen financiën beschikbaar voor de oplossing van dit knelpunt. Deze overweg vormt in het totale verkeersongevallenbeeld van de gemeente geen prioriteit. Die prioriteit ligt op dit moment bij fietsers op rotondes.

Belangen ProRail:

- **Een veilig en optimaal spoornetwerk,** dat comfortabel, snel en duurzaam is. De gekozen oplossing mag geen nadelige gevolgen hebben voor de dienstregeling van NS (bijvoorbeeld door aanpassingen aan de beveiliging voor een AHOB).
- **Uitvoering geven aan het Nabo-programma.** Vanuit het ministerie heeft ProRail de opdracht om ervoor te zorgen dat eind 2023 alle Nabo's zijn opgeheven dan wel beveiligd; in ieder geval met een veilige en gezonde kruising voor weg- en spoorverkeer.
- **Opheffen van alle overwegen:** Het lange termijnperspectief van ProRail is dat er uiteindelijk helemaal geen gelijkvloerse overwegen meer zijn. Anders blijft er altijd een risico op ongevallen bestaan of dat mensen het spoor oplopen. In het streven naar 0 overwegen (momenteel 1800 stuks) ligt de prioriteit op [1] NABO's, [2] 14 beveiligde overwegen in kader van Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en [3] het aanpakken van 25 hotspot-overwegen in kader van suïcide preventie.
- Een structurele oplossing die **kosten efficiënt, doelmatig zo storingsvrij mogelijk** en overlast beperkend is. Voor ProRail is het van belang dat storingen die de treindienstregeling beïnvloeden voorkomen worden en de

onderhoudskosten zo laag mogelijk zijn. Ook wil ProRail overlast bij omwonenden voorkomen, bijvoorbeeld vanwege langdurig rinkelende bellen.

- **Technisch veilige oplossing:** ProRail wil een oplossing die technisch mogelijk is en past binnen bestaande (beproefde) richtlijnen en kaders voor spoorwegen.

Bovenstaande belangen zijn in de onderstaande matrix afgezet tegen de nog openstaande oplossingen. Andere oplossingen (zoals tunnels of gebruik van andere overwegen) zijn vanuit de studie van Sweco (technisch) al niet haalbaar gebleken.

Gemeente Soest	AHOB	Brug	Afsluiten
Functionaliteit van de overweg	V	X	X
Stedenbouwkundige kwaliteit	V	X	V
Sociale veiligheid	V	V	V
Financiële bijdrage	X	X	V

ProRail	AHOB	Brug	Afsluiten
Veilig en optimaal spoornetwerk	X	V	V
Uitvoering geven aan het NABO programma	V	V	V
Opheffen van alle overwegen	X	V	V
Kostenefficiënt, doelmatig en zo storingsvrij mogelijk	X	V	V
Technisch veilige oplossing	V	V	V