

Vergaderjaar 2007–2008

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 70

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 juli 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief van 24 april 2008 inzake de rapportage overwegen 2008 (Kamerstuk 29 893, nr. 68).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 2 juli 2008.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Roland Kortenhorst

De adjunct-griffier van de commissie
De Beij

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (algemeen), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

I VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA en GroenLinks hebben kennis genomen van de rapportage overwegen.

De leden van het CDA vragen zich af in hoeverre het nieuwe beleid bekend is bij de gemeenten en de gebruikers van de overwegen. Wie is verantwoordelijk voor de communicatie van dit nieuwe beleid, de minister van Verkeer en Waterstaat of toch ProRail? Ziet u tevens kans het nieuwe aangescherpte beleid beter onder de aandacht te brengen van de betrokken partijen en gemeenten? Kunt u aangeven in hoeverre partijen betrokken zijn en in de toekomst betrokken zullen worden, bij nieuw aangescherpt beleid (met name de Fietzersbond)?

De leden van de fractie van de PvdA zijn blij dat er een criterium is opgesteld, maar de leden zijn benieuwd welke maatschappelijke organisaties betrokken zijn bij het opstellen van dit criterium. Daarnaast stellen de leden van de PvdA-fractie de vraag of er voorbeelden van overwegen te noemen zijn waarbij er significante vermeerdering van de routeafstand plaatsvindt en dus een integrale risicoanalyse is of wordt uitgevoerd.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn blij dat de minister een overzicht met de in 2007 uitgevoerde en in 2008 uit te voeren overwegprojecten met mogelijke consequenties voor het kruisend verkeer heeft toegestuurd. Maar de vreugde hierover verdwijnt snel bij het concreet bestuderen van de rapportage en het overzicht van de uitgevoerde en voorgenomen projecten. Helaas blijkt hieruit dat het overwegenbeleid dat met de Kamer is afgesproken *niet* wordt uitgevoerd.

De oorzaak hiervan ligt in het feit dat ProRail – out of the blue – een geheel nieuw beoordelingscriterium heeft toegevoegd, namelijk bij een intentie tot sluiten van een overweg, hoeven de met de Kamer afgesproken integrale risicoanalyses en het alternatievenonderzoek pas te worden uitgevoerd *indien* de routeafstand voor het langzaam verkeer door de sluiting zou toenemen met meer dan 500 meter. Neemt de afstand minder dan 500 meter toe, dan hoeft er niets te worden gecheckt en mag de overweg sowieso dicht, aldus ProRail. ProRail zegt zich daarbij te baseren op «*samenspraak tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en maatschappelijk organisaties (pagina 4).*» Wat daar ook van waar mag zijn, het Wandelplatform en de Fietzersbond zeggen van niets te weten, duidelijk is dat dit criterium compleet nieuw is, nooit met de Kamer is besproken, laat staan dat de Kamer zou hebben toegestemd om dit criterium toe te passen.

In het algemeen overleg van 25 april 2007¹ was de minister nog heel duidelijk: spoorwegovergangen op de lijst, dat wil zeggen overwegen met recreatief belang, worden pas gesloten als er een integrale risicoanalyse is gemaakt en er geen alternatief is. Dus het principe is: niet sluiten, tenzij openblijven in de huidige situatie echt te veel risico oplevert – wat dan moet blijken uit de risicoanalyse – en tenzij alternatieven zoals selectieve sluiting niet mogelijk zijn. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn bij een spoorverdubbeling, waardoor de oversteek te breed wordt. In ieder geval moet in alle gevallen sprake zijn van maatwerk.

Het nieuwe criterium zet de complete aanscherping van het overwegenbeleid in één klap op losse schroeven, menen de leden van de fractie van GroenLinks, omdat er vrijwel geen overweg te vinden is die niet onder dit ruime criterium valt. Dit criterium houdt bovendien in het geheel geen rekening met de kwaliteit van de alternatieve route: is die wel veilig en aantrekkelijk voor het langzame verkeer? Dus juist alles wat een recreatieve route tot recreatieve route maakt, telt niet mee. En met name voor wandelaars en ommetjesmakers geldt bovendien dat 500 meter omlopen wel degelijk véél is.

¹ 29 892, nr. 18.

Implicaties «routevermeerderings-»criterium:

Hoe toepassing van het «routevermeerderings-»criterium concreet uitpakt blijkt uit de volgende cijfers, die de leden van de fractie van GroenLinks hebben afgeleid uit de ProRail-lijst:

- Van de 48¹ overwegen waar in 2007 projecten zijn uitgevoerd en in 2008 projecten worden uitgevoerd zijn er 31 «belangrijk» of zelfs «heel belangrijk» voor recreatie;
- Van de 31 recreatief (zeer) belangrijke overgangen krijgen er twee een selectieve sluiting (Heerlen en Vught), vier een langzaam verkeer onderdoorgang (2x Soest, Zevenhuizen-Moerkapelle en Hilversum), één overgang wordt verplaatst (Maasbracht A73) en bij vier vindt de belangenafweging nog plaats (Halderberge);
- Blijft over: 20 recreatief (zeer) belangrijke overwegen die worden gesloten. Dat is twee derde van de recreatief belangrijke overwegen!
- Voor 18 van deze 20 overwegen voert ProRail noch een risicoanalyse noch een alternatievenonderzoek uit, vanwege het «routevermeerderings-»criterium;
- Bij deze 18 overwegen krijgt het recreatieve verkeer de volgende zogenaamde «compensatie barrièrewerking»:
 - een onderdoorgang (locatie niet gespecificeerd): 11x
 - een alternatieve ontsluiting (niet gespecificeerd): 2x
 - een parallelweg (afstand niet-gespecificeerd): 2x
 - een onderdoorgang op 300 meter (Apeldoorn)
 - een onderdoorgang op 1,6 km (Zevenhuizen)
 - een parallelweg naar een andere overgang op 1,2 km afstand (Tynaarlo)
- Bij de overige 2 van de 20 (Berkelland en Dalfsen) is de routevermeerdering weliswaar meer dan 500 meter maar ook daar wordt geen risico-analyse en alternatievenonderzoek uitgevoerd omdat, aldus ProRail, de formele besluitvormingsprocedure al voor het AO van 25 april was afgerond.

Meerdere van de te sluiten overwegen liggen op recreatieve routes of bij een belangrijk uitloopgebied voor het maken van wandelommetjes, zoals in Doetinchem, Lossen, Abcoude en Susteren.

Met andere woorden, de «winst» van het aangescherpte overwegenbeleid is op deze wijze volledig verdampt, aangezien tegenover 7 recreatief interessante overwegen, waar ter plekke een alternatief wordt toegepast (langzaam verkeer doorgang, selectieve sluiting), er 20 staan die worden gesloten met een zogenaamde «compensatie» waarvan de recreatieve waarde op zijn minst twijfelachtig is. De leden van de fractie van GroenLinks bekriipt het onaangename gevoel dat elke stap voorwaarts op dit dossier, ook weer één stap, of zelfs twee stappen, terug betekent.

De leden van de fractie van GroenLinks verzoeken u om een reactie en om een uitleg waarom u de afspraken met de Kamer over recreatieve overwegen – gezien het nieuwe afstandscriterium – naast u neerlegt én een antwoord op de vraag hoe u het beleid alsnog gaat aanscherpen, zoals afgesproken.

Welke conclusies trekt u voor de projecten die al zijn uitgevoerd en nog zijn voorzien voor 2008? Kunt u toezeggen dat er altijd, hoe dan ook, een risicoanalyse en alternatievenonderzoek plaatsvindt?

Duidelijk mag zijn dat, wat de leden van de fractie van GroenLinks betreft, het «routevermeerderings-»criterium van tafel moet. Afstand is niet het enige dat telt, er moet zeker ook rekening gehouden worden met de aantrekkelijkheid en veiligheid voor het langzame verkeer.

¹ De «diverse» locaties in Halderberge tellen als vier projecten mee.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen u de gevolgen voor het recreatief verkeer (verlies aantrekkelijkheid, verlies «ommetjes»-karakter, verlies veiligheid) voor de 20 bovenbeschreven overwegen nader in beeld te brengen. Tot zo lang moet de uitvoering van deze projecten worden opgeschort. Ook hierop graag uw reactie.

Overigens verbaast het de leden van de fractie van GroenLinks dat het «routevermeerderings-»principe – zelf al een enorme versoepeling van het beleid – door ProRail ook nog soepel uitgelegd lijkt te kunnen worden, gezien de volgende opmerking: *«in overleg met de maatschappelijke partners zal specifiek bekeken worden in hoeverre het toepassen van de 500 m grens hier zinvol is (op pagina. 12 van de rapportage).»*

Vragen inzake de overzichtstabel aanpassingen 2007 en 2008

Inzake de gemeente Halderberge:

De leden van de fractie van het CDA en GroenLinks vragen aandacht voor de situatie betreffende de vier overwegen in Oudenbosch en Halderberge welke de gemeente, in verband met het aanleggen van een rondweg, wil sluiten. Wat is momenteel de stand van zaken?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben de volgende aanvullende vragen:

1. Bent u bekend met het besluit van de gemeente Halderberge om – op basis van een integrale risicoanalyse – twee van de vier overgangen open te willen houden?
2. Deelt u de visie van de gemeente Halderberge dat dit besluit – gezien de beoordeling in de risicoanalyse – geen gevolgen zou moeten hebben voor de financiële bijdrage van ProRail aan gemeente en/of provincie? Graag een toelichting.
3. Hoe beoordeelt u het dat de gemeente Halderberge door ProRail nimmer is gewezen op de noodzaak van het maken van een integrale risicoanalyse, maar dat ProRail zich volledig heeft laten leiden door een eerdere overeenkomst, alsof er intussen geen aanscherping van het beleid was geweest?

Overige vragen:

1. De leden van de fractie van het CDA vragen aandacht voor een tweetal overwegen in de gemeente Achtkarspelen die opgeheven zullen worden en ter compensatie vervangen door een langzaam verkeer onderdoorgang op een andere locatie. Kunt u aangeven waarom dit project (tijdelijk) is stopgezet en wanneer er weer zal worden begonnen met de realisatie van deze onderdoorgang?
2. De leden van de fractie van de PvdA willen graag enige toelichting bij de aanpassing in de gemeente Vught (Croimvoirtsepad), hier vindt een selectieve sluiting plaats. De leden willen graag uitleg hoe dat hier ter plaatse in zijn werk gaat en wat daar nog bij komt kijken, gezien het heel belangrijke recreatieve belang.
3. De leden van de fractie van GroenLinks stellen de volgende vragen:
 - Waarom staat de overgang Neerveldsweg in Susteren op de lijst, terwijl is besloten dat deze spoorwegovergang openblijft?
 - Wat wordt bedoeld met de opmerking in paragraaf 4.5 (pagina 13): *«Het totaal van deze aanscherpingen vraagt om een verdere ontwikkeling van het overwegenbeleid?»* Wanneer kan de Kamer deze verdere ontwikkeling verwachten?

- Is er voldoende budget om uitvoering te geven aan het aangescherpte beleid (met name vergoedingen voor partiële afsluitingen)?
- Kunt u meer duidelijkheid geven over de stand van zaken rond de Valleilijn? Is de integrale risicoanalyse inmiddels afgerond? Is duidelijk voor hoeveel overgangen aan de Valleilijn geen alternatief voor sluiting aanwezig lijkt?
- Kunt u meer duidelijkheid geven over de stand van zaken rond de intensivering van Lightrail (Apeldoorn/Zutphen) en de overwegsluitingen die daar mogelijk het gevolg van kunnen zijn?

II REACTIE VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Inleiding

Naar aanleiding van mijn brief van 24 april 2008 met betrekking tot de Rapportage Overwegen 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 893, nr. 68) heeft de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat mij een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd. Hierbij zend ik u mijn reactie hierop. Deze is als volgt opgebouwd.

Allereerst ga ik in op uw reactie op het beleidskader spoorwegovergangen. Ik licht daarbij in het bijzonder de volgende punten toe:

- communicatie
- het «routevermeerderings-criterium»
- de rollen die de verschillende organisaties hebben bij de uitvoering van het overwegenbeleid.

Vervolgens beantwoord ik de vragen die gesteld zijn over de «overzichtstabel aanpassingen 2007 en 2008» en de vragen van de leden van de fractie van Groen Links over de gevolgen voor het recreatief verkeer bij 20 specifieke overwegen. Naar aanleiding van deze vragen zal ik ProRail vragen de gevolgen voor het recreatief verkeer van 7 specifieke overwegprojecten in beeld te brengen alvorens over te gaan tot daadwerkelijke realisatie hiervan.

Ten slotte beantwoord ik de vraag die het lid Roemer tijdens het Algemeen Overleg van 19 juni 2008 heeft gesteld over spoorwegovergangen in de gemeente Gilze en Rijen.

Beleidskader spoorwegovergangen: communicatie

De beleidsbepalende en toezichhoudende verantwoordelijkheden rondom het overwegenbeleid vallen onder de verantwoordelijkheid van mijn ministerie. De beleidsuitvoerende verantwoordelijkheid hiervan ligt bij ProRail, in samenwerking met andere betrokken organisaties, zoals bijvoorbeeld gemeentes in hun rol als wegbeheerder. Ik verwacht dan ook van ProRail dat zij met deze betrokken organisaties bij de voorbereiding en uitvoering van spoorwegovergangprojecten actief communiceert over het nieuwe beleidskader, zoals dat sinds 25 april 2007 van kracht is. Vanwege het zwaarwegende belang hiervan voor sommige andere organisaties, zoals de Stichting Wandelplatform-LAW en de Stichting Landelijk Fietsplatform, zal ik bovendien, samen met ProRail, nogmaals met de betrokken overheden en maatschappelijke organisaties in overleg treden en daarbij in het bijzonder het nieuwe beleidskader en de consequenties daarvan bespreken. Ik zal dit doen in de stuurgroep Infrastructurele barrièrevorming – recreatie, waarin ook de Stichting Wandelplatform-LAW en de Stichting Landelijk Fietsplatform zitting hebben en waarin het overwegenbeleid als vast agendapunt aan de orde komt.

Beleidskader spoorwegovergangen: «routevermeerderings-criterium»

Uitgangspunt van het overwegenbeleid, zoals overeengekomen op 25 april 2007, is dat spoorwegovergangen open blijven voor zover de veiligheid dat toelaat. Spoorwegovergangen worden pas gesloten als de veiligheid in het geding is, als er een integrale risico-analyse is gemaakt en als er geen alternatief, zoals bijvoorbeeld selectieve sluiting, mogelijk is. In de door ProRail opgestelde en aan uw Kamer verstuurde «Rapportage Overwegen 2008» is dit als volgt verwoord:

1. Overwegen blijven open voor zover de veiligheid dat toelaat.
2. Voor elke voorgenomen sluiting of samenvoeging van overwegen, waarbij de route-afstand voor het langzaam verkeer significant toeneemt, zullen de spoorbeheerder en de wegbeheerder een integrale risicoanalyse uitvoeren waarin aangetoond wordt dat er een noodzaak tot sluiting is vanwege veiligheid en er geen redelijke alternatieven voor sluiting aanwezig zijn.
3. De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet in geval van een voorgenomen sluiting toe op de uitvoering van de benodigde analyses.

Op basis van deze zelfde rapportage is echter de indruk ontstaan dat er een geheel nieuw beoordelingscriterium is toegevoegd, namelijk dat bij een intentie tot het sluiten van een overweg de met uw Kamer afgesproken integrale risico-analyses en alternatievenonderzoek pas hoeven te worden uitgevoerd indien de route-afstand voor het langzaam verkeer door de sluiting zou toenemen met meer dan 500 meter. Als de afstand met minder dan 500 meter zou toenemen, dan zou er niets gecheckt hoeven worden en zou de overweg sowieso gesloten kunnen worden. Dit nieuwe «routevermeerderings-criterium» zou de complete aanscherping van het overwegenbeleid, zoals overeengekomen op 25 april 2007, in één klap op losse schroeven zetten.

Er is echter geen sprake van een geheel nieuw beoordelingscriterium. Wel is het al geruime tijd bij de voorbereiding en uitvoering van spoorwegovergangprojecten gewoonte om daar waar twee spoorwegovergangen dicht bij elkaar liggen, bijvoorbeeld op een afstand van minder dan 500 meter, en als op zijn minst één van deze twee evident onveilig is en sluiting daarvan niet leidt tot onoverkomelijke aantasting van de recreatieve waarden, geen uitgebreide risico-analyses uit te voeren. In plaats daarvan moeten zorgvuldig overleg met belanghebbenden en de gebruikelijke bezwaar- en beroepsmogelijkheden conform de Algemene wet bestuursrecht, zoals deze van toepassing zijn bij het sluiten van spoorwegovergangen, voldoende waarborgen bieden dat er sprake is van een zorgvuldig afgewogen besluitvormingsproces. In het hierboven genoemde overleg met de betrokken overheden en maatschappelijke organisaties zal ik dit punt aan de orde stellen en daarbij ook de gewenste grootte van de route-afstand bespreken.

Beleidskader spoorwegovergangen: rollen van de verschillende organisaties die betrokken zijn bij de uitvoering van het overwegenbeleid

Voorstellen tot de aanpak van specifieke overwegsituaties kunnen en worden nooit eenzijdig door ProRail opgelegd aan de wegbeheerders (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen), maar zijn altijd het resultaat van overleg tussen deze betrokken beheerders. Vaak is ProRail op initiatief van wegbeheerders betrokken bij (langjarige) plannen voor herinrichting van een bepaald gebied (gebiedsontwikkeling, herinrichtingsplannen) waarbij ook de overwegsituaties in beschouwing worden genomen.

Wat de reden van de voorgenomen wijziging, aanpassing of opheffing van een spoorwegovergang ook moge zijn, altijd vindt vanaf de eerste gedachtevorming tot het besluit overleg plaats tussen ProRail en de wegbeheerder (meestal de gemeente). Daarbij wordt op lokaal ambtelijk en op lokaal politiek niveau in een vaak jaren durend proces bekeken hoe alle belangen van vervoerders, ProRail, gemeente en burgers zo goed mogelijk in de planvorming kunnen worden meegenomen. Dat levert meestal een flink aantal varianten op waarvan er uiteindelijk één, na een overleg-, inspraak- en besluitvormingsproces, door de gemeente wordt gekozen. De gemeente is namelijk als wegbeheerder de (enige) partij die in het kader van de Wegenwet een procedure kan starten om de (over)weg aan het openbaar verkeer te onttrekken. Deze procedure kent overleg-, inspraak-, bezwaar- en beroepsmogelijkheden voor burgers en belangengroeperingen, tot uiteindelijk de Raad van State.

Ook is de gemeente de instantie die een bouwvergunning moet verlenen en in dat kader mogelijkheden heeft om eventuele ongewenste activiteiten door derden te verhinderen.

Zowel de gemeentes als ProRail kunnen voor de betrokken belangenorganisaties (omwonenden, fietsers, ruiters, wandelaars) aanspreekpunt en overlegpartner zijn. ProRail voert bovendien op landelijk niveau overleg met de verschillende belangenorganisaties over de hoofdlijnen van de uitvoering van het overwegenbeleid. Zo is er bijvoorbeeld de afspraak dat ProRail voorgenomen wijzigingen dan wel sluitingen van particuliere overpaden zonder rechthebbenden meldt aan de Stichting Lange Afstand Wandelen (LAW). Hoewel het hier geen openbare overwegen betreft kan hierover op deze wijze tijdig overleg plaatsvinden en eventueel een procedure tegen een voorgenomen sluiting worden opgestart.

ProRail heeft de verantwoordelijkheid om gemeentes en andere initiatiefnemers actief, juist en volledig te informeren over het overwegenbeleid en over de mogelijkheden voor maatwerk in de uitvoering. Ik heb ProRail nadrukkelijk gevraagd om op een constructieve, creatieve en transparante wijze te overleggen met de betrokken wegbeheerders, belangengroeperingen en individuele belanghebbenden.

Beantwoording van de vragen inzake de overzichtstabel aanpassingen 2007 en 2008

1. Bent u bekend met het besluit van de gemeente Halderberge om – op basis van een integrale risicoanalyse – twee van de vier overgangen open te willen houden?

In het kader van het voornemen om spoorwegovergangen in de gemeente Halderberge op te heffen is een integrale risico-analyse uitgevoerd (Goudappel Coffeng, 14 februari 2008) over de volgende vijf overwegen:

- Galgestraat
- Industrierweg
- Spijperstraat
- Noordhoekstraat
- Sint Maartenstraat

De conclusie van dit onderzoek is als volgt:

«Op basis van de kwalitatieve veiligheidsanalyse heeft alleen de overweg aan de Industrierweg een verhoogd risico op botsingen tussen treinverkeer en wegverkeer. Dit heeft met name te maken met de onoverzichtelijke situatie en het aanbod van zowel treinverkeer en wegverkeer. Daarbij is het aandeel langzaam verkeer en in het bijzonder het fietsverkeer mede

bepalend. Van de overige vier overwegen is het risico van botsingen beperkt.»

Op basis van de resultaten daarvan zijn de plannen voor het sluiten van de overwegen door de gemeente aangepast. Het gaat hier volgens ProRail om een project dat lang heeft stilgelegen en dat op initiatief van de gemeente begin 2007 weer is opgepakt vanwege de aanleg van de nieuwe zuidelijke rondweg bij Oudenbosch.

2. Deelt u de visie van de gemeente Halderberge dat dit besluit – gezien de beoordeling in de risicoanalyse – geen gevolgen zou moeten hebben voor de financiële bijdrage van ProRail aan gemeente en/of provincie? Graag een toelichting.

Ja. Ik heb bovendien van ProRail vernomen dat hierover verregaande overeenstemming met de gemeente Halderberge is.

3. Hoe beoordeelt u het dat de gemeente Halderberge door ProRail nimmer is gewezen op de noodzaak van het maken van een integrale risicoanalyse, maar dat ProRail zich volledig heeft laten leiden door een eerdere overeenkomst, alsof er intussen geen aanscherping van het beleid was geweest?

ProRail heeft mij geïnformeerd dat zij de gemeente Halderberge in 2007 heeft gewezen op de noodzaak van het maken van een integrale risicoanalyse.

4. De leden van de fractie van het CDA vragen aandacht voor een tweetal overwegen in de gemeente Achtkarspelen die opgeheven zullen worden en ter compensatie vervangen door een langzaam verkeer onderdoorgang op een andere locatie. Kunt u aangeven waarom dit project (tijdelijk) is stopgezet en wanneer er weer zal worden begonnen met de realisatie van deze onderdoorgang?

De gemeente Achtkarspelen heeft het voornemen om een rondweg te realiseren rond Buitenpost. Deze zal de spoorlijn Leeuwarden–Groningen kruisen door middel van een overbrugging. Deze zal naar verwachting gerealiseerd worden in de buurt van twee spoorwegovergangen. De provincie Friesland, de gemeente Achtkarspelen en ProRail (destijds NS Railinfrabeheer) zijn in 1998 in overleg getreden over de realisering hiervan. Vanwege de ligging van deze overbrugging is door hen afgesproken om twee overwegen op te heffen. Hierover is een overeenkomst gesloten. De formele besluitvormingsprocedure om de rondweg als geheel mogelijk te maken is nog niet afgerond. Dat is de reden waarom de realisatie van deze overbrugging nog niet is gestart.

5. De leden van de fractie van de PvdA willen graag enige toelichting bij de aanpassing in de gemeente Vught (Cromvoirtsepad), hier vindt een selectieve sluiting plaats. De leden willen graag uitleg hoe dat hier ter plaatse in zijn werk gaat en wat daar nog bij komt kijken, gezien het heel belangrijke recreatieve belang.

De gemeente Vught heeft op 22 december 2005 op verzoek van ProRail de onttrekkingsprocedure van het Cromvoirtsepad afgerond. Na de uitspraak van de rechter (Rechtbank 's-Hertogenbosch, 2 april 2007) was de onttrekking onherroepelijk. Op basis van de toezegging van mij in het Algemeen Overleg van 25 april 2007 en na overleg met de belangenorganisaties voor het recreatief verkeer heeft de gemeente het plan samen met ProRail aangepast. De overweg wordt niet gesloten maar omgebouwd naar een fiets- en voetgangers-AHOB. ProRail heeft mij geïnformeerd dat voor deze

oplossing, die in 2009 zal worden uitgevoerd, volledige consensus tussen alle betrokkenen is.

6. Waarom staat de overgang Neerveldsweg in Susteren op de lijst, terwijl is besloten dat deze spoorwegovergang openblijft?

In de Rapportage Overwegen van ProRail staat abusievelijk vermeld dat deze zal worden opgeheven. Volgens een eerder plan zou deze overweg inderdaad komen te vervallen. In een later stadium is echter besloten om deze spoorwegovergang, die momenteel beveiligd is met een AKI-installatie, om te bouwen tot een AHOB voor uitsluitend fietsers en voetgangers. ProRail heeft mij geïnformeerd dat deze werkzaamheden begin 2009 zullen worden uitgevoerd.

7. Wat wordt bedoeld met de opmerking in paragraaf 4.5 (pagina 13): «*Het totaal van deze aanscherpingen vraagt om een verdere ontwikkeling van het overwegenbeleid?*» Wanneer kan de Kamer deze verdere ontwikkeling verwachten?

De Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails» is in november 2004 aan uw Kamer aangeboden. Ik hecht er waarde aan dat dit beleidskader na ca. 5 jaar wordt geëvalueerd. Aan de hand van zo'n evaluatie kan worden geanalyseerd of de praktijkervaringen die sindsdien zijn opgedaan aanleiding zijn om dit beleidskader (op onderdelen) te actualiseren. Ik acht het zinvol het overwegenbeleid daarin mee te nemen. Het streven is erop gericht om deze analyse in 2009 beschikbaar te hebben, evenals het (waar nodig) geactualiseerde beleidskader.

8. Is er voldoende budget om uitvoering te geven aan het aangescherpte beleid (met name vergoedingen voor partiële afsluitingen)?

Het PVVO-budget is bestemd om de veiligheid bij overwegen te verbeteren, zodat in 2010 de daarvoor gestelde veiligheidsdoelstelling, zoals opgenomen in de Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails», zal zijn gerealiseerd. Deze doelstelling is inmiddels al gerealiseerd, terwijl het PVVO-budget nog ruimte biedt voor extra maatregelen. Tot 2010 zal dan ook per situatie bezien worden in hoeverre het al dan niet partieel sluiten van een overweg bijdraagt aan het verder vergroten van de veiligheid en of het PVVO-budget hiervoor voldoende ruimte biedt.

Ik ben bovendien voornemens om een tweede tranche spoorse doorsnijdingen mogelijk te maken. Binnen het daarvoor nog vast te stellen budget krijgen gemeentes dan de mogelijkheid om op basis van concrete plannen verzoeken in te dienen voor een financiële bijdrage. Ik zal uw Kamer hierover nog nader informeren.

9. Kunt u meer duidelijkheid geven over de stand van zaken rond de Valleilijn? Is de integrale risicoanalyse inmiddels afgerond? Is duidelijk voor hoeveel overgangen aan de Valleilijn geen alternatief voor sluiting aanwezig lijkt?

De treinintensiteit op het baanvak Amersfoort–Ede is op verzoek van de concessieverlener (de provincie Gelderland) en de vervoerder verhoogd. In het kader van deze intensivering heeft ProRail een risicoanalyse uitgevoerd met als doel vast te stellen op welke wijze voldaan kan worden aan de doelstelling om, conform de Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails», bij een toename van het treinverkeer de risico's daarvan te compenseren. Eén van de mogelijke maatregelen hiervoor is het sluiten van overwegen. ProRail heeft hierover overleg gevoerd met de gemeentes Ede, Barneveld en de provincie Gelderland. Op basis daarvan is door hen

een overeenkomst gesloten. Een adviesbureau heeft een rapport opgesteld waarin de veiligheid van alle overwegen op deze lijn is beschreven. Mede aan de hand daarvan zijn afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen. Het gaat hierbij vooral om het verbeteren van de veiligheid van bestaande overwegen door bijvoorbeeld de huidige beveiligingsinstallaties verder te verbeteren. Vooralsnog blijven vrijwel alle spoorwegovergangen gehandhaafd. Wel worden twee particuliere spoorwegovergangen vervangen door één met een betere beveiliging. Van één openbare overweg wordt door de gemeente Ede nog bezien in hoeverre het wenselijk is om deze op te heffen. Het nieuwe, aangescherpte beleid wordt hierbij vanzelfsprekend gevolgd.

10. Kunt u meer duidelijkheid geven over de stand van zaken rond de intensivering van Lightrail (Apeldoorn/Zutphen) en de overwegsluitingen die daar mogelijk het gevolg van kunnen zijn?

ProRail heeft mij gemeld dat er op dit moment geen concrete plannen zijn om in het kader van de intensivering van Lightrail Apeldoorn/Zutphen over te gaan tot het sluiten van overwegen.

Beantwoording vragen over de gevolgen voor het recreatief verkeer bij 20 specifieke overwegen

De leden van de fractie van GroenLinks vragen om de gevolgen voor het recreatief verkeer van 20 door haar uit de overzichtstabel geselecteerde overwegen nader in beeld te brengen en tot zo lang de uitvoering van deze projecten op te schorten.

Eén van deze geselecteerde overwegen is de Neerveldweg in Susteren. Zoals ik hierboven heb aangegeven is in de Rapportage Overwegen van ProRail abusievelijk vermeld dat deze spoorwegovergang zal worden opgeheven. Inmiddels is echter besloten om deze spoorwegovergang, die momenteel is beveiligd met een AKI-installatie, om te bouwen tot een AHOB voor uitsluitend fietsers en voetgangers. Hierdoor is sprake van een verbetering voor het recreatief verkeer.

7 andere van deze 20 overwegprojecten zijn ook nog niet in uitvoering. Het gaat daarbij om de volgende overwegen:

1. Kaasfabriek, Soest
2. Beldersweg, Hengelo
3. Bavinkelsweg, Almelo
4. Weg nr. 71, Tynaarlo
5. Wielstraat, Doetinchem
6. Ruttenhofstraat, Den Bosch (Rosmalen)
7. Lemerijweg, Hengelo

Ik zal ProRail vragen de gevolgen voor het recreatief verkeer van deze overwegprojecten in beeld te brengen alvorens over te gaan tot daadwerkelijke realisatie hiervan. Ik zal uw Kamer hierover nader informeren.

12 van deze 20 projecten zijn al in uitvoering of gerealiseerd. Hieronder geef ik voor elk daarvan puntsgewijs aan wat de gevolgen voor het recreatief verkeer daarvan zijn:

1. *Koedijk, Dalfsen*

Zoals in de Rapportage Overwegen van ProRail aangegeven is deze overweg inmiddels gesloten nadat een zorgvuldige onttrekkingsprocedure is doorlopen. Er zijn daarbij geen bezwaren ingediend door belanghebbenden. Overigens bevinden zich aan beide zijden van deze locatie binnen een afstand van ca. 1 km een onderdoorgang (Meeleweg) en een overweg (Nieuwendijk). In mijn beantwoording op

vragen van het lid Duyvendak (brief van 16 januari 2008 met kenmerk VenW/DGP-2007/10 944) heb ik uw Kamer hierover al geïnformeerd.

2. *Hoofdstraat/Arnhemseweg, Apeldoorn*

Zoals in de Rapportage Overwegen van ProRail aangegeven is ter vervanging van deze overweg specifiek voor het langzaam verkeer, zoals het recreatief verkeer, een onderdoorgang op een afstand van ca. 300 meter aangelegd. In mijn beantwoording op vragen van het lid Duyvendak (brief van 16 januari 2008 met kenmerk VenW/DGP-2007/10944) heb ik uw Kamer hierover al geïnformeerd.

3. *Breedslatsweg, Berkelland*

Zoals in de Rapportage Overwegen van ProRail aangegeven is de sluiting van deze overweg eind 2004 naar aanleiding van een bezwaar opgeschort tot na de uitvoering van een landinrichtingsproject dat daarvoor van belang was. De formele besluitvormingsprocedures ten aanzien van deze sluiting waren al afgerond vóór de inwerkingtreding van het nieuwe overwegenbeleid op 25 april 2007. Overigens bevinden zich aan beide zijden van deze locatie binnen een afstand van ca. 1 km en 600 meter andere overwegen. In mijn beantwoording op vragen van het lid Duyvendak (brief van 16 januari 2008 met kenmerk VenW/DGP-2007/10 944) heb ik uw Kamer hierover al geïnformeerd.

4. *Kilweg, Dordrecht*

Zoals in de Rapportage Overwegen van ProRail aangegeven is ter vervanging van deze overweg op dezelfde locatie een onderdoorgang aangebracht. In mijn beantwoording op vragen van het lid Duyvendak (brief van 16 januari 2008 met kenmerk VenW/DGP-2007/10944) heb ik uw Kamer hierover al geïnformeerd.

5. *Stationsstraat, Vleuten/Utrecht*

Zoals in de Rapportage Overwegen van ProRail aangegeven is ter vervanging van deze overweg op dezelfde locatie een onderdoorgang aangebracht. In mijn beantwoording op vragen van het lid Duyvendak (brief van 16 januari 2008 met kenmerk VenW/DGP-2007/10944) heb ik uw Kamer hierover al geïnformeerd.

6. *Noordelijke Dwarsweg, Zevenhuizen*

Ter vervanging van deze overweg zal op dezelfde locatie een onderdoorgang worden aangebracht.

7. *Gein Noord Kerkstaat, Abcoude*

Ter vervanging van deze overweg is op dezelfde locatie een ongelijkvloerse kruising aangebracht.

8. *Gein Zuid Stationsstraat, Abcoude*

Ter vervanging van deze overweg is op dezelfde locatie een ongelijkvloerse kruising aangebracht.

9. *Landsmeer, Purmerend*

Deze overweg zal vervangen worden door een onderdoorgang op dezelfde locatie.

10. *'s-Gravenweg, Nootdorp*

Deze overweg zal vervangen worden door een onderdoorgang op dezelfde locatie.

11. *Paperkopperdijk, Oudewater*

Deze overweg zal vervangen worden door een onderdoorgang op minder dan 100 meter afstand.

12. *Lossersedijk, Losser*

Deze overweg zal vervangen worden door een onderdoorgang op dezelfde locatie.

Spoorwegovergangen in de gemeente Gilze en Rijen

In het Algemeen Overleg van 19 juni 2008 heeft de heer Roemer aandacht gevraagd voor de problematiek bij de spoorwegovergangen te Gilze en Rijen inzake de sluitingstijden hiervan. Ik heb toegezegd dit onderwerp te zullen meenemen in deze schriftelijke reactie.

De opmerking van de heer Roemer dat de spoorwegovergangen in de gemeente Gilze en Rijen tijdens de spits maar acht minuten per uur open zijn heb ik aan ProRail voorgelegd. ProRail ziet ook in dat het steeds langer dicht zijn van spoorwegovergangen aanleiding kan geven tot problemen. Ik zal ProRail dan ook vragen te onderzoeken of er technische oplossingen haalbaar zijn om de sluitingstijden van spoorwegovergangen niet langer te laten duren dan met het oog op de veiligheid noodzakelijk is.

Uiteraard is er helemaal geen sprake van verkeershinder door lange sluitingstijden als een spoorwegovergang vervangen wordt door een ongelijkvloerse kruising. De gemeente Gilze en Rijen kan als zij dat wenst met het oog op het ongelijkvloers maken van de betreffende spoorwegovergangen hiertoe te zijner tijd een verzoek indienen in het kader van de tweede tranche spoorse doorsnijdingen.