

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

490

Vragen van de leden **Dik-Faber** (ChristenUnie) en **Paulus Jansen** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de voorgenomen sluiting van spoorwegovergangen tussen station Heemstede-Aerdenhout en Hillegom met een aanmerkelijk recreatief belang* (ingezonden 21 oktober 2013).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 november 2013).

Vraag 1

Kent u het bericht «Teleurstelling bij Wandelnet en Fietsersbond: afwijzing openbaarheid Laantje van Alverna door B&W Heemstede»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de overwegen Laantje van Alverna en Laantje van Leyduin van recreatieve betekenis zijn en daarom conform de Derde Kadernota Railveiligheid niet mogen worden opgeheven, tenzij er grote risico's zijn voor de spoor- en wegveiligheid en er alternatieven zijn voor het recreatieve verkeer?

Antwoord 2

Ik deel deze mening niet. Uitgangspunt in de Derde Kadernota Railveiligheid is inderdaad dat er geen overwegen met een recreatieve functie worden opgeheven tenzij deze grote risico's hebben voor de spoor- en verkeersveiligheid en er alternatieven beschikbaar zijn. Het beleid is er echter evenzeer op gericht om te voorkomen dat door een wijziging van de verkeersfunctie van bestaande overwegen de overwegveiligheid verslechtert. In de praktijk blijkt dat op onbeveiligde openbare dan wel niet-openbare overwegen regelmatig sprake is van een toenemend recreatief gebruik.

Het Laantje van Alverna en het Laantje van Leyduin zijn beide particuliere overwegen, met een recht van overpad voor direct omwonenden. Geen van beide overwegen is bedoeld om een recreatieve functie te hebben. Een dergelijke wijziging van de verkeersfunctie past niet in het veiligheidsbeleid

¹ <http://haarlem.fietsersbond.nl/nieuws/teleurstelling-bij-wandelnet-en-fietsersbond-afwijzing-openbaarheid-laantje-van-alverna-door->

van mijn ministerie en van ProRail, gericht op permanente verbetering van de overwegveiligheid.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het feit dat er een hek staat bij de overweg Laantje van Alverna juridisch gezien onvoldoende is om de overweg niet openbaar te verklaren, aangezien het hek voor iedereen te openen is?

Antwoord 3

Nee, de overweg Laantje van Alverna betreft een particuliere overweg waarvoor sinds 1841 een recht van overpad is gevestigd voor 7 omliggende percelen. De overweg sluit aan op een particuliere onverharde weg welke in eigendom is van de aanwonenden. ProRail heeft de overweg altijd met een hek afgesloten waarvan de rechthebbenden een sleutel hebben. Ook heeft ProRail de sloten met regelmaat vernieuwd na herhaald vandalisme. De overweg is niet opgenomen in de wegenlegger van de gemeente of van het waterschap. De gemeente heeft nooit enig initiatief genomen om de weg openbaar te maken. Er is dus nooit sprake geweest van een openbaar karakter van de overweg. Omdat dit notarieel al jarenlang vastligt, is er geen reden om de overweg niet openbaar te verklaren.

Vraag 4

Bent u op de hoogte van het advies van de gemeenteadvocaat, die adviseert uit te zoeken of «de overgang niet gedurende dertig achtereenvolgende jaren feitelijk voor een ieder toegankelijk is geweest, of dat die termijn tijdig is doorbroken» bijvoorbeeld door verbodsbordjes of sloten op het hek?

Antwoord 4

Ja, deze is gepubliceerd op de website van de gemeente Heemstede als onderdeel van de vergaderstukken van B&W d.d. 8-10-2013 met betrekking tot het preventief handhavingsverzoek van de Fietzersbond en Wandelnet. B&W hebben op basis van onder andere deze stukken besloten het handhavingsverzoek af te wijzen. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 3 al aangaf, is naar mijn mening geen sprake van enige onduidelijkheid over het niet openbare karakter van de overweg.

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat er tot op de dag van vandaag bij de zijtoegang voor voetgangers en fietsers geen verbodsbord hangt, dat het hek nooit op slot is omdat de brandweer te allen tijde toegang moet hebben tot het Laantje van Alverna en dat minstens één rechthebbende nooit een sleutel heeft gehad van het hek? Klopt het dat de huidige bordjes op het hek «Verboden voor onbevoegden, hek sluiten» er pas sinds 2008 hangen, maar er dertig jaar of langer daaraan voorafgaande geen bordjes hebben gehangen die de vrije doorgang beperkten? Deelt u de mening dat hiermee is aangetoond dat genoemde overwegen al meer dan 30 jaar toegankelijk zijn en daarmee openbaar zijn?

Antwoord 5

Nee, ik deel deze mening niet. Het verbodsbord op de overweg Laantje van Alverna geldt voor de gehele overweg. De huidige bordjes hangen er sinds 2008. Daarvoor hebben er andere bordjes gehangen. Bovendien is er altijd een hek met slot aanwezig geweest waardoor de overweg duidelijk geen openbaar karakter heeft. Het is altijd voor een ieder kenbaar geweest dat de overweg niet openbaar toegankelijk is. In het besluit tot afwijzing van het handhavingsverzoek heeft de gemeente gemotiveerd waarom de overweg niet openbaar is en ook niet vanwege verjaring openbaar is geworden. De Fietzersbond en Wandelnet beroepen zich op deze verjaring maar hebben niet kunnen aantonen dat er sprake is van verjaring.

Vraag 6

Klopt het dat zelfs in de huidige situatie dit deel van de spoorlijn Haarlem-Leiden niet voldoet aan de maaswijdtenormen zoals vastgelegd in de CROW-publicatie nr. 299 «barrièrewerking van lijninfrastructuur» en dat met

het verdwijnen van beide genoemde overwegen de maaswijdte toeneemt tot ruim 2,5 km?

Antwoord 6

De CROW publicatie betreft een handreiking en geen bindende norm. Het hanteren van deze handreiking moet steeds afgewogen worden tegen de belangen van overwegveiligheid en de lokale situatie. Ik bestrijd overigens dat er sprake zou zijn van een toename van de maaswijdte omdat beide overwegen nooit openbaar zijn geweest. Wandelaars en fietsers hebben hier geen recht van overpad.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de nieuwe omloop- en omfietsfactor wordt als beide overwegen worden gesloten? Deelt u de mening dat deze factoren onaanvaardbaar hoog worden, zeker gezien het feit dat het hier gaat om de toegang tot een duingebied van grote recreatieve waarde? Deelt u de mening dat de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg tussen het Laantje van Alverna en de Constantijn Huygenslaan geen goede oplossing is voor het langzaam verkeer?

Antwoord 7

De afstand tussen de overweg Laantje van Alverna en de volgende spooronderdoorgang bij station Heemstede Aardenhout is ca. 600m. Zoals ik reeds heb aangegeven zijn beide overwegen altijd bedoeld geweest voor particulier gebruik en niet voor openbaar gebruik door wandelaars en fietsers. De nieuwe ontsluitingsweg bij het Laantje van Alverna heeft de instemming van alle rechthebbenden op de overweg.

Vraag 8

Deelt u de mening dat op een druk spoortraject als dit onbeveiligde overwegen met spoed beveiligd zouden moeten worden, ongeacht of het een particuliere of openbare overweg is?

Klopt het dat ProRail zich nooit heeft ingespannen om de overweg Laantje van Alverna te beveiligen (met lampen, bellen, spoorbomen) dan wel te onderhouden?

Antwoord 8

Het is wel degelijk relevant om onderscheid te maken tussen particuliere en openbare overwegen. Het aanpakken van onbeveiligde overwegen richt zich op het enerzijds bereiken van overeenstemming met rechthebbenden over opheffen van de particuliere overweg, eventueel in combinatie met het realiseren van een alternatieve ontsluiting, en anderzijds het voorkomen dat particuliere overwegen in de praktijk verworpen tot overwegen met openbaar gebruik.

In specifieke situaties kan, wanneer opheffen en alternatieve ontsluiting niet mogelijk is, actieve beveiliging worden toegepast. Het gaat daarbij veelal om locaties waar sprake is van een woonhuisaansluiting met bedrijfsuitvoering en de zichttijd niet aan de normen voldoet. De zichttijd op de overweg Laantje van Alverna voldoet aan de normen waardoor bij particulier gebruik op basis van het huidige beleid geen aanleiding is voor actieve beveiliging. ProRail heeft zich de afgelopen 15 jaar wel degelijk ingespannen om de spoorwegveiligheid en de veiligheid voor kruisend verkeer juist te verbeteren.

Vraag 9

Klopt het dat er sinds 1975 bij de overweg Laantje van Alverna tien incidenten hebben plaatsgevonden, negen incidenten met een auto (waarvan vijf ongevallen), en één incident met een voetganger (bijna-aanrijding)?

Antwoord 9

Dit aantal is correct voor wat betreft aanrijdingen en gemelde bijna-aanrijdingen. Het aantal incidenten is voor de spoorbeheerder mede de aanleiding deze particuliere overweg op te heffen.

Vraag 10

Klopt het dat de door ProRail vastgestelde procedure voor advies bij voorgenomen sluiting van overwegen² bij de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming nog loopt voor de overweg Laantje van Alverna en dat deze nog opgestart moet worden voor de overweg Laantje van Leyduin? Klopt het dat ProRail desondanks al met het project is gestart door aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente Heemstede, waardoor de deelnemers aan de stuurgroep gedwongen worden om naast de landelijk afgesproken reguliere procedure tegelijk ook in de formele procedures van de gemeente Heemstede mee te draaien? Deelt u de mening dat deze volgorde niet conform genoemde procedure is?

Antwoord 10

Nee, ik deel die mening niet. Gezien het particuliere karakter van de overweg Laantje van Alverna is ProRail primair gehouden aan het bereiken van overeenstemming met de rechthebbenden. Dit heeft begin 2013 geresulteerd in een akkoord over het opheffen van de overweg en de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Aangezien ProRail constateerde dat de betreffende overweg, ondanks haar particuliere karakter en een recht van overpad dat beperkt is tot de 7 aanliggende percelen, ook gebruikt werd door wandelaars en fietsers, heeft ProRail in oktober 2009 gemeend het voornemen tot opheffing van de betreffende overweg bij de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming te melden. Aangezien het hier dus gaat om het opheffen van een particuliere overweg die niet gelegen is in een openbare recreatieve route is er geen sprake van een parallelle procedure. De procedures voor de overweg Laantje van Leyduin zijn nog niet gestart.

Vraag 11

Waarom is in de door ProRail opgestelde risicoanalyse:

- a. het gevolg voor het langzame verkeer niet ingevuld?
- b. geen enkele verwijzing opgenomen naar het advies van de stuurgroep?
- c. geen melding gemaakt over het feitelijk gebruik van de overweg terwijl ProRail deze gegevens wel heeft, aangezien er camera's zijn geplaatst?
- d. het feitelijk gebruik over vele tientallen jaren afgedaan als «illegaal gebruik» en dat als argument aangevoerd om geen volledige analyse van het recreatieve belang uit te voeren?

Antwoord 11

De risicoanalyse opgesteld door ARCADIS (d.d. 16 september 2013) heeft als uitgangspunt dat de overweg een particuliere overweg is die geen onderdeel uitmaakt van een openbare recreatieve route. De analyse is dus overeenkomstig het particuliere karakter van de overweg opgesteld.

Vraag 12

Deelt u de mening dat de risicoanalyse op deze punten niet is opgesteld conform de voorgenoemde procedure?

Antwoord 12

Nee, zie antwoord op vraag 11.

Vraag 13

Bent u bereid, nu wandel- en fietsersorganisaties het recreatieve belang hebben aangetoond, beide overwegen open te houden en deze vanuit het budget voor overwegen uit het regeerakkoord te voorzien van betere beveiliging, bijvoorbeeld door het plaatsen van mini-AHOB's (mini-Automatische Halve OverwegBomen), of door deze overwegen te vervangen door een onderdoorgang?

² Procedure «Adviesaanvraag recreatieve organisaties bij voornemen tot wijzigen van een overweg», nr. PRC00275, 1-10-2010

Antwoord 13

Nee, voor het Laantje van Alverna is met rechthebbenden overeenstemming bereikt over het opheffen van de overweg en de aanleg van een alternatieve ontsluitingsweg. Over het Laantje van Leyduin heeft nog geen besluitvorming plaats gevonden.