

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

1675

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), **Hoogland** (PvdA), **Smaling** (SP) en **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het sluiten van overwegen door ProRail* (ingezonden 29 januari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 maart 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1353.

Vraag 1

Herinnert u zich uw antwoorden op eerdere vragen over de overweg Laantje van Alverna?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat ProRail en de in de Stuurgroep vertegenwoordigde organisaties tot een vergelijk moeten komen over de weging van het recreatieve belang van (particuliere) overwegen, waarbij integraal en gebiedsgericht wordt gekeken? Zo ja, bent u bereid daar bij ProRail op aan te dringen?

Antwoord 2

Mijn aanpak van Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) in het Programma NABO is er juist op gericht om gebiedsgericht en integraal naar overwegveiligheid te kijken. Bij het voornemen tot het wijzigen van een NABO wordt volgens de procedure advies gevraagd aan de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking². De weging van de verschillende belangen (inclusief het recreatieve belang) wordt door de spoorweg- en wegbeheerder gedaan in het licht van de lokale situatie. Daar waar onduidelijkheid over de definities bestaat, ga ik met ProRail en de overige leden van de Stuurgroep om tafel om te komen tot een vergelijk. Zie ook mijn antwoord op vraag 7.

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2322 en Aanhangsel Handelingen vergaderjaar 2015–2016, nr. 1183.

² Naast het Rijk en ProRail zijn in de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking Wandelnet, de Stichting Landelijk Fietsplatform, de Fietsersbond, de ANWB en NOC-NSF vertegenwoordigd.

Vraag 3

Wat is de huidige status van de door de Stuurgroep in opdracht van ProRail opgestelde QuickScan over 100 niet actief beveiligde overwegen? Deelt u de mening dat deze QuickScan niet eenzijdig door ProRail aan de kant mag worden geschoven?

Antwoord 3

Van ProRail heb ik vernomen dat de genoemde Quickscan een consulterend karakter had en dat er geen concreet voornemen van ProRail was om de genoemde overwegen op te heffen. Ik hecht eraan dat ProRail de adviezen van de Stuurgroep serieus meeweegt in de besluitvorming en dus niet eenzijdig aan de kant schuift. Bij alle voornemens van ProRail om in samenwerking met de wegbeheerder een overweg op te heffen, wordt volgens de procedure advies ingewonnen bij de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking, waarbij gebruik wordt gemaakt van de inzichten die uit de Quickscan naar voren komen. Net als ProRail vind ik het belangrijk dat dit zorgvuldig gebeurt.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het openbaar dan wel particulier zijn van een overweg vaak geen goed criterium is om te bepalen of een overweg moet worden gesloten of niet? Bent u bereid er bij ProRail op aan te dringen dat het vanuit een bredere blik beziet of het gewenst is dat een overweg open blijft of gesloten moet worden, waarbij het recreatieve belang nadrukkelijk meeweegt?

Antwoord 4

Ja. Of een overweg openbaar of particulier is, is niet relevant voor de overweging of en op welke wijze een overweg aangepakt moet worden, maar uitsluitend voor de daarbij te volgen procedure. Als ProRail vanuit veiligheidsoptiek het voornemen heeft een overweg te saneren, dan volgt er een brede belangenafweging, waarin ook de financiële consequenties en de recreatieve belangen met betrokkenheid van de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking worden meegenomen.

Vraag 5

In hoeverre wordt bij het nieuwe proces – in het kader van de nieuwe Omgevingswet – om te komen tot afspraken tussen ProRail en andere belanghebbenden rekening gehouden met het recreatieve belang van wandel- en fietsroutes?

Antwoord 5

Daar wordt rekening mee gehouden. In het kader van de nieuwe Omgevingswet wordt op dit moment gewerkt aan afspraken tussen ProRail, betrokken overheden en andere belanghebbenden (waaronder de recreatieve belangenverenigingen) over belang, behoud en onderhoud van goede recreatieve routestructuren, waaronder wandel- en fietsroutes. Het streven is dit jaar tot landsdekkende afspraken te komen.

Vraag 6

Wat bedoelt u met de zin: «In het algemeen geldt voor de weggebruiker dat hij – indien hij geen rechthebbende is – een particuliere overweg niet mag passeren» (antwoord 4, 7 en 8 op de genoemde eerdere vragen)? Betekent dit dat (recreatieve) wandelaars en fietsers geen recht (meer) hebben om particuliere overwegen te passeren?

Antwoord 6

Particuliere overwegen mogen in principe alleen betreden worden door de rechthebbende(n). Dat een overweg particulier is, kan bijvoorbeeld kenbaar worden gemaakt met een bordje met de tekst «eigen weg». Uitzonderingen zijn gevallen waar de particuliere weg openbaar is geworden conform de Wegenwet en gevallen waar met de rechthebbende(n) afspraken zijn gemaakt over het betreden van de overweg.

Vraag 7

Op welke wijze geeft ProRail invulling aan de afspraak dat de voorgenomen sluitingen van niet actief beveiligde overwegen worden voorgelegd aan de Landelijke Stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming? (2) Hoe beoordeelt u in dit kader de recente sluitingen van de volgende twee overwegen: de overweg op Landgoed Middachten (de Steeg, Rheden, Gelderland) (waar een overweg in een landgoed was opengesteld in het kader van de Natuurschoonwet) en de niet actief bewaakte overweg in Diepenveen (Salland, Overijssel)?

Antwoord 7

ProRail handelt conform de met de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking afgesproken procedure. Wanneer ProRail vanuit veiligheidsbelang een voornemen heeft tot het saneren van een overweg (zowel openbaar als particulier), zal zij dit voorleggen aan de Stuurgroep.

De in de vraag genoemde overwegen zijn niet gesaneerd. In het kader van het project Uniformering Particuliere Overwegen (UPO) zijn bij deze overwegen bordjes en hekwerken geplaatst, zodat duidelijkheid blijft bestaan over de status van deze overwegen. Over UPO is de Stuurgroep in 2013 geïnformeerd. Er wordt dus conform afspraken gehandeld door ProRail.

Niettemin constateer ik dat er tussen ProRail en de overige leden van de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking over sommige definities uit de procedure onduidelijkheid bestaat. Daarnaast constateer ik dat het volgens de wet handhaven van particuliere overwegen in sommige situaties tot verwarring leidt bij recreatieve belangenorganisaties. Om die reden ga ik in overleg met de betrokken partijen om waar nodig te komen tot duidelijkheid. Ik verwacht hier dit voorjaar meer duidelijkheid over te hebben en zal hierover uw Kamer informeren.

Vraag 8

Welke lessen – anders dan snel overgaan tot het sluiten van particuliere overgangen en het plaatsen van borden met als doel de verjaring te stuiten – trekt ProRail uit de casus Laantje van Alverna? Acht u dit afdoende lessen?

Antwoord 8

De casus Laantje van Alverna houdt in dat de particuliere overweg bij het Laantje van Alverna door verjaring openbaar is geworden, omdat aannemelijk is gemaakt dat de weg feitelijk heeft opengestaan voor verkeer voor een aaneengesloten periode van 30 jaar en dat de openbaarheid niet is gestuit door middel van bordjes Eigen Weg, Private Weg en dergelijke. Deze uitspraak heeft dan ook specifiek betrekking op de casus van het Laantje van Alverna. De les die door ProRail uit de casus Laantje van Alverna getrokken is, is dat ProRail bevestigd is in haar bewustzijn dat behoud van het particuliere karakter van overwegen handhaving vereist en dat de status van een overweg voor iedereen duidelijk moet zijn. Daarom is al voor de uitspraak van de Raad van State het project UPO gestart. Daarmee worden situaties, zoals die bij het Laantje van Alverna is ontstaan, in de toekomst voorkomen.

Vraag 9

Kunnen particuliere overwegen die de afgelopen periode zijn gesloten, in de toekomst weer opengesteld worden, bijvoorbeeld als uit het innovatieve onderdeel van programma Niet Actief Beveiligde Overwegen kosteneffectieve oplossingen voortkomen?

Antwoord 9

Dat is niet mijn ambitie. Mijn aanpak ten aanzien van NABO's is er vanwege het verhoogde veiligheidsrisico op gericht het aantal NABO's op het reizigersnet in de toekomst verder terug te brengen. Daarbij past het niet om in het geval een overweg is gesaneerd deze weer open te stellen.

Vraag 10

Deelt u de mening dat de normen van de kennisorganisatie CROW voor maximale maaswijdten in principe ook van toepassing dienen te zijn op spoorwegen en dat, in lijn met de motie over het meewegen van belangen

van fietsers en wandelaars bij tracébesluiten (Kamerstuk 33 888, nr. 9), bij afwijking van deze normen dit duidelijk gemotiveerd dient te worden?

Antwoord 10

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. Wanneer sprake is van het eventueel opheffen van een overweg, al dan niet in combinatie met een alternatieve ontsluiting, worden ook de richtlijnen van het CROW³ betrokken ten aanzien van de barrièrewerking van infrastructuur en de maaswijdte van het netwerk voor langzaam verkeer. Bij het afwijken van deze richtlijnen wordt dit beargumenteerd.

Vraag 11

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het Algemeen overleg Spoorveiligheid/ERTMS voorzien op 3 februari 2016?

Antwoord 11

Zie mijn brief aan uw Kamer d.d. 3 februari 2016 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1353).

³ CROW publicatie nr 299, 2011, Barrièrewerking van de lijninfrastructuur; CROW publicatie nr. 301, 2011, Recreatieve stad-land verbindingen.