

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/8644

**Uw kenmerk**  
2016Z00078

Datum 15 januari 2016  
Betreft Beantwoording vragen lid Bruins (ChristenUnie) over de  
uitspraak van de Raad van State over de overweg  
Laantje van Alverna

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mijn antwoorden toekomen op de vragen van het lid Bruins (ChristenUnie) van uw Kamer over de uitspraak van de Raad van State over de overweg Laantje van Alverna.

### Vraag 1

Bent u bekend met de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State aangaande de overweg Laantje van Alverna<sup>1</sup> en de berichten "Overweg Heemstede moet weer open!"<sup>2</sup> en "Nu snel om tafel over overweg Laantje Alverna"<sup>3</sup>?

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Herinnert u zich het antwoord op eerdere vragen over de uitspraak van de rechter over de overweg Laantje van Alverna?<sup>4</sup>

### Antwoord 2

Ja.

### Vraag 3

Wanneer wordt de overweg bij het Laantje van Alverna weer opengesteld?

### Antwoord 3

De gemeente, ProRail, de omwonenden, Wandelnet en de Fietsersbond hebben

---

<sup>1</sup> Uitspraak 201503098/1/A3 ([https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=85983&summary\\_only=](https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=85983&summary_only=))

<sup>2</sup> Wandelnet.nl, 9 december 2015 (<http://wandelnet.nl/overweg-heimstede-moet-weer-open>)

<sup>3</sup> Haarlems Dagblad, 11 december 2015

<sup>4</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2322

gezamenlijk vastgesteld dat de overweg bij het Laantje van Alverna in de huidige vorm te onveilig is om open te stellen en daarom afgesproken de overweg tot 1 april 2016 gesloten te houden. In de tussentijd zal ProRail drie alternatieve opties uitwerken voor de onttrekkingsprocedure conform de Wegenwet, te weten, het beveiligen van de overweg en het ongelijkvloers kruisen in de vorm van een tunnel of brug. De gemeente zal in die periode niet handhaven. Uiterlijk eind maart is deze alternatievenstudie gereed. Bij de uiteindelijke keuze wordt een afweging gemaakt tussen het veiligheidsbelang en het recreatieve belang met medeneming van de financiële consequenties. Daarna wordt duidelijk of, en zo ja in welke vorm, de overweg weer zal worden opengesteld.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/8644

#### Vraag 4

Welke conclusies trekt u uit de uitspraak van de rechter, nu deze is bevestigd door de Raad van State, voor de andere niet actief beveiligde overwegen die volgens ProRail niet openbaar zijn? Deelt u de mening dat veel van deze overwegen op grond van deze uitspraak toch als openbaar moeten worden beschouwd of dat in ieder geval de kans groot is dat de rechter deze openbaar zal verklaren? Bent u bereid deze overwegen, indien zij een (recreatieve) waarde hebben voor wandelaars en fietsers, niet te sluiten, maar te beveiligen zodat de barrièrewerking van spoorwegen niet verder wordt vergroot?

#### Vraag 7

Bent u daarom bereid een inventarisatie te maken van overwegen die op grond van de uitspraak van de rechter, en bevestigd door de Raad van State, als openbaar moeten worden beschouwd, of waar de kans groot van is dat deze als openbaar moeten worden beschouwd? Bent u bereid hierover te rapporteren aan de Kamer inclusief een analyse van de (recreatieve) waarde van deze overwegen voor wandelaars en fietsers?

#### Vraag 8

Klopt het dat ProRail het laatste jaar actief hekken en borden aan het plaatsen is bij niet actief beveiligde overwegen om het gebruik daarvan te verhinderen terwijl in het licht van de uitspraak van de Raad van State de juridische houdbaarheid van deze maatregelen betwist kan worden? Hoeveel kosten zijn er inmiddels gemaakt voor het plaatsen van dergelijke hekken en borden?

#### Antwoord 4, 7 en 8

De uitspraken van de rechter en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State houden 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. ProRail heeft in beeld welke NABO's openbaar en welke particulier zijn. Of een overweg openbaar of particulier is, is niet relevant voor de overweging of en op welke wijze een overweg vanuit de veiligheid gezien aangepakt moet worden, maar uitsluitend voor de daarbij te volgen procedure, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen de belangen van veiligheid en recreatie.

ProRail is zich ervan bewust dat behoud van het particuliere karakter van particuliere overwegen handhaving vereist. Daarom is het project Uniformering Particuliere Overwegen (UPO) uitgevoerd, hetgeen ertoe heeft geleid dat in

2014/2015 door ProRail bij diverse particuliere NABO's hekwerken zijn geplaatst. Daarmee worden situaties, zoals die bij het Laantje van Alverna is ontstaan, in de toekomst voorkomen. Dit project is medio 2015 afgerond. De totale kosten bedroegen ongeveer € 400.000,- exclusief BTW.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/8644

In het kader van de nieuwe Omgevingswet wordt op dit moment gewerkt aan afspraken tussen ProRail en andere belanghebbenden (waaronder de recreatieve belangenverenigingen) over belang, behoud en onderhoud van goede recreatieve routestructuren. Daarmee ontstaat er duidelijkheid over bestaande recreatieve routes over overwegen. In het algemeen geldt voor de weggebruiker dat hij – indien hij geen rechthebbende is – een particuliere overweg niet mag passeren.

#### Vraag 5

Deelt u als opdrachtgever van ProRail de mening dat het onwenselijk is dat ProRail in de toekomst nog overgaat tot het sluiten van niet actief beveiligde overwegen zolang eventuele rechterlijke procedures nog niet volledig zijn doorlopen zoals nu wel gebeurd is bij het Laantje van Alverna?

#### Antwoord 5

Nee. Als de veiligheid in het geding is, zal ProRail handhaven op basis van artikel 17 van de Spoorwegwet en artikel 4 van Beheerconcessie.

#### Vraag 6

Deelt u als opdrachtgever van ProRail de mening dat het, mede in het licht van de uitspraak van de Raad van State over de overweg Alverna, gezien de kosten voor ProRail en belanghebbenden en de langdurige onzekerheid onwenselijk is als ProRail in vergelijkbare gevallen voor elke overweg een hele juridische procedure gaat doorlopen over de vraag of een overgang door verjaring openbaar is geworden of niet?

#### Antwoord 6

ProRail heeft hier een zelfstandige verantwoordelijkheid en heeft vanuit die verantwoordelijkheid het recht om gebruik te maken van juridische (beroeps)procedures. Ik ga er vanuit dat ProRail per situatie zal beoordelen en afwegen of het starten van een juridische procedure nodig is.

#### Vraag 9

Klopt het dat de Landelijke Stuurgroep Infrastructurele Barrièreforming (ANWB, Fietsplatform, NOC\*NSF, Fietsersbond, Wandelnet) in 2013 op verzoek van ProRail een quickscan heeft uitgevoerd voor 100 niet actief beveiligde overwegen op basis van de aanwezigheid van recreatieve belangen en heeft geconcludeerd dat het overgrote deel van deze overgangen een recreatief belang kent?

#### Antwoord 9

Ja dat klopt. Ik heb echter van ProRail vernomen dat zij de conclusies ten aanzien van het recreatief belang niet deelt, vanwege een verschil van inzicht tussen ProRail en de Stuurgroep Infrastructurele Barrièreforming over de definitie van "recreatief belang" in het kader van de procedure Infrastructurele Barrièreforming. Zo is ProRail van mening dat een "ommetje met de hond" niet onder recreatief belang valt. Over de procedure Infrastructurele Barrièreforming bent u geïnformeerd bij brief van 24 oktober 2008 (TK 29 893, nr. 76).

Vraag 10

Kunt u aangeven wat indicatief de kosten zijn om al deze overwegen met de technieken die momenteel al elders worden toegepast te beveiligen? Deelt u de mening dat er ook met de voorgestelde innovatieve maatregelen onvoldoende budget beschikbaar is voor het beveiligen van al deze overwegen?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/8644

Antwoord 10

Het realiseren van een beveiliging in de vorm van (mini-)Automatische Halve Overwegbomen (AHOB) kost volgens ProRail globaal € 0,5 mln. tot € 1 mln. exclusief BTW per locatie. Daarnaast komen er jaarlijks nog beheer en onderhoudskosten bij. Met het huidige startbudget à € 10 mln inclusief BTW is het dus niet mogelijk om de beveiliging van alle NABO's te bekostigen. Mede daarom heb ik het innovatieve onderdeel in het Programma NABO opgenomen dat als doel heeft te komen tot nieuwe kosteneffectieve oplossingen. Dit proces loopt nog. Dit jaar zal ProRail een marktconsultatie starten, waarna een verdere aanbesteding zal volgen. De kosten van eventuele innovatieve maatregelen zijn daarom nog niet bekend.

Vraag 11

Bent u bereid er bij ProRail op aan te dringen om eerst het plan van aanpak voor niet actief beveiligde overwegen nader uit te werken tot een concreet totaalbeeld voor de toekomst van al deze overwegen en tot die tijd geen onomkeerbare besluiten of maatregelen te treffen door het sluiten van overwegen of het belemmeren van de doorgang door middel van borden en/of hekken?

Antwoord 11

Dit is niet aan de orde. Zoals in de brieven aan uw Kamer d.d. 10 juni 2015 (TK 29 893, nr. 190) en 8 december 2015 (TK 29 893, nr 201) is gemeld, werk ik reeds samen met ProRail aan de verdere invulling en uitvoering van het Programma NABO. Zie verder ook mijn beantwoording van vragen 4, 7 en 8.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkema