

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
24 augustus 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.02069	2040517300
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het Kamerlid Duyvendak over het geplande afsluiten van de overweg Neerveldweg te Echt-Susteren.

1. Bent u op de hoogte van de antwoordbrief<sup>1</sup> van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Echt-Susteren van 9 juni 2005, op vragen van de lokale GroenLinks-fractie over het sluiten van de recreatief aantrekkelijke overgang in de Neerveldweg?
1. Een afschrift van deze brief werd mij tijdens het Algemeen Overleg op 28 juni 2005 door de heer Duyvendak aangereikt.
2. Bent u ervan op de hoogte dat de bewuste overweg nu reeds is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, is beveiligd met een AKI en geen ongevalgeschiedenis heeft<sup>2</sup>?
2. Ja, in overleg tussen ProRail en de gemeente Echt-Susteren is bebording geplaatst die gemotoriseerd verkeer over de overweg verbiedt. De overweg is beveiligd met een AKI- installatie.  
Er zijn ter plaatse de afgelopen vijf jaar geen ongevallen bekend met persoonlijk letsel of met dodelijke afloop. Wel is een aantal bijna ongelukken bekend, aanrijdingen tegen de installatie en schrikhekken en is er sprake van één zelfdoding.

---

<sup>1</sup> Brief van 9 juni 2005, kenmerk ROEZ

<sup>2</sup> Er heeft al 20 jaar geen ongeluk plaatsgevonden en ook daarvoor niet of nauwelijks

3. Bent u ervan op de hoogte dat B&W van Echt-Susteren schrijven dat uit overleg met ProRail is gebleken dat ProRail het noodzakelijk vindt de overweg Neerveldweg te sluiten omdat:
  - “het beleid [van het ministerie van Verkeer en Waterstaat] blijft gericht op het verminderen van het aantal overwegen”;
  - “ProRail blijft bij haar standpunt dat de AHOB niet leidt tot de gewenste verhoging van de spoorwegveiligheid”?
3. Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 1. In mijn antwoord op vraag 10 ga ik verder in op deze brief.
4. Bent u ervan op de hoogte dat ProRail in een mail van 10 maart 2005<sup>3</sup> aan de gemeente Echt-Susteren als argumentatie voor sluiting van de (ongevalsvrije!) overgang Neerveldweg het relatief grote aantal ongelukken aanvoert op 12 overgangen tezamen?
4. Naar ik heb begrepen heeft ProRail inderdaad als één van de argumenten de gemeente gewezen op het forse aantal potentiële gevaarpunten (overwegen) binnen de gemeente op dit boven gemiddeld risicovolle baanvak. ProRail heeft echter ook gewezen op de reeds gemaakte afspraken (objectovereenkomst, onttrekkingsbesluit, reeds verrichte voorbereidingskosten, bestaan van redelijke alternatieven etc.)

Ik heb in mijn brief aan de Tweede Kamer van 15 maart 2005 over de uitvoering van het overwegenbeleid (TK 2004-2005, 29893, nr. 4) reeds aangegeven dat de focus van het overwegenbeleid ook wordt gekenmerkt door een integrale gebiedsgerichte benadering. Dit leidt ertoe dat per wegbeheerder en/of per corridor de overwegsituaties worden geanalyseerd. De spoorwegveiligheid, de verkeersveiligheid en de onderlinge samenhang van meerdere overwegen in een gebied of corridor worden integraal beschouwd.

Het aantal ongevallen (met dodelijke afloop) vormt niet de enige maatstaf voor de veiligheid van een individuele overweg. Dit gezien de relatief lage frequentie van dodelijke ongevallen op overwegen met circa 28 slachtoffers per jaar in heel Nederland op ruim 2700 overwegen (gemiddeld dus 1 slachtoffer per honderd jaar per overweg). Het risiconiveau per overweg wordt mede bepaald door de uitvoering van de overweg, lokale omstandigheden, gebruik van de weg en de spoorweg (treinfrequentie en importantie van het baanvak). Dit complex aan factoren wordt door ProRail en de gemeente meegewogen in de beoordeling van de veiligheid van een overweg.

---

<sup>3</sup> Reactie van ProRail-projectmanager Van Betuw op de stukken die ter inzage liggen over de overweg Neerveldweg aan de gemeente Echt-Susteren

5. Herinnert u zich uw uitspraken tijdens het plenaire debat over spoorwegovergangbeleid op 28 april 2005:
  - “Ik heb al gezegd dat wij voor iedere specifieke situatie maatwerk leveren”
  - “Als er in een bepaalde situatie sprake is van een overdreven veiligheidsbeleid, stellen wij dat met maatwerk tot normale proporties bij.”
  - “Wanneer een AKI wordt omgebouwd tot AHOB, is deze overweg met een factor tien veiliger.”?
5. Ja. Ik heb deze uitspraken echter gedaan ruim 4,5 jaar nadat in de onderhavige kwestie het onttrekkingbesluit door de gemeente was genomen (24 oktober 2000).
6. Deelt u het standpunt dat er ter zake de overgang Neerveldweg bij ProRail sprake is van “maatwerk” noch “proportionaliteit”? Zo neen, waarom niet?
6. Zoals ik reeds heb aangegeven heeft de besluitvorming over de overweg Neerveldweg grotendeels plaatsgevonden onder de vigeur van het “oude” overwegenbeleid dat stringenter was. De uitgangspunten van dat beleid zijn bepalend geweest voor de gemaakte keuzes. Ik breng in herinnering dat dit overwegenbeleid destijds op verzoek van de Kamer tot stand is gekomen. Hiermee werd uitvoering gegeven aan de motie Van Gijzel uit 1997 (25600, nr. 10) waarin werd gevraagd om een meerjaren-saneringsprogramma voor gelijkvloerse overwegen.

In overleg tussen de gemeente en ProRail zijn tal van alternatieven in een gezamenlijke projectorganisatie ontwikkeld. Uiteindelijk zijn ongelijkvloerse oplossingen op of nabij de overweg Neerveldweg binnen de gemeenteraad niet mogelijk gebleken als gevolg van niet optimale inpassing, mate van aantasting van de natuur, werken binnen waterwingebied etc. ProRail heeft vanuit haar deelbelang wel steeds aangegeven dat de voorkeur werd gegeven aan een oplossing waarbij de overweg zou kunnen worden opgeheven. Dit was op het moment dat de afspraken met de gemeente zijn gemaakt volledig in lijn met het vigerende beleid voor overwegen. Het besluit tot onttrekking door de gemeente (24 oktober 2000) is genomen ruim voor het moment waarop de nuancering van het overwegbeleid van kracht werd.

De gemeente heeft vervolgens zelf voor het alternatief gekozen van een nieuwe parallelweg en omleiding via de Ahob- overweg op de Stationsstraat. Door dit langdurige traject heeft ProRail nog geen uitvoering kunnen geven aan de aanpassing als gevolg van het besluit van 24 oktober 2000. ProRail heeft zich maximaal ingezet om dit traject te faciliteren, maar dit heeft nog niet geleid tot het ten uitvoer kunnen brengen van het besluit.

7. Op welke veiligheidsanalyse baseert ProRail de stellingname dat een AHOB in de overgang Neerveldweg niet tot voldoende verhoging van de spoorwegveiligheid leidt?

7. In het kader van het opstellen van het Beleidskader en het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) in 2002 zijn risico-inschattingen van AHOB en AKI overwegen opgesteld.

Lokale situaties, zoals in Susteren (doorgaande route voor schooljeugd, bosrijke omgeving, bocht in het spoor etc.) dienen altijd in de planvorming te worden meegenomen. Op basis van de gezamenlijk (gemeente en ProRail) overeengekomen en vastgelegde plannen (het realiseren van een langzaam verkeer tunnel) is in 2000 geconcludeerd dat het handhaven en ombouwen tot AHOB op deze locatie niet tot voldoende (haalbare en noodzakelijke) veiligheid zou leiden. Deze, ook door de gemeente onderschreven constatering is het vertrekpunt geweest voor de huidige plannen.

8. Kunt u uitsluiten dat het vermijden van onderhoudskosten de belangrijkste reden is voor ProRail om deze overweg te willen sluiten? Zo ja, waarop baseert u dat? Zo neen, waarom niet?
8. Door ProRail is nimmer in woord of in geschrift bij de gemeente Echt-Susteren het argument geuit van besparing van onderhoudskosten door het saneren van overwegen.  
Het hele Programma Verbeteren Veiligheid op Overwegen is gebaseerd op veiligheid, en niet op onderhoudskosten.
9. Bent u bereid alles in het werk te stellen om te zorgen dat de overgang Neerveldweg geopend blijft - al dan niet na ombouw tot AHOB -, zodat recht wordt gedaan aan het principe van maatwerk en proportionaliteit? Zo neen, waarom niet?
9. Ik heb reeds gewezen op het feit dat de principes van maatwerk en proportionaliteit nog niet van kracht waren op het moment dat de gemeente Echt-Susteren op 24 oktober 2000 besloot tot het opheffen van de AKI-overweg Neerveldweg.

Naar ik heb begrepen is in de gemeenteraad van Echt-Susteren op 30 juni 2005 de volgende motie aangenomen:

“Neerveldsweg: college wordt opgedragen om een uiterste inspanning te verrichten om in samenwerking met andere partijen, waaronder hogere overheden, ProRail te overreden om de sluiting van de spoorwegovergang Neerveldsweg op te schorten tot de tunnel onder de spoorweg ter hoogte van de Vloedgraaf gereed is.”

Ik zal in deze specifieke situatie ProRail de opdracht geven om nog eens opnieuw met de gemeente in overleg te treden, de ontstane situatie te beoordelen en te bezien of er in het licht van nieuwe ontwikkelingen (een mogelijke ongelijkvloerse kruising op termijn bij de Vloedgraaf) eventuele nieuwe oplossingen kunnen worden gevonden. Ik zal bevorderen dat dit overleg op korte termijn wordt gestart.

10. Deelt u het standpunt dat ProRail de gemeente pertinent onjuist heeft geïnformeerd door – blijkens de brief van B&W – te stellen dat:
- over het spoorveiligheidsbeleid “in de Tweede Kamer vragen zijn gesteld door de oppositie tot wijziging van dit beleid hetgeen niet op een kamermeerderheid heeft kunnen rekenen”
  - de enige beleidswijziging eruit bestaat dat het ministerie “zowel de spoorveiligheid als de verkeersveiligheid in de afweging meeneemt” en dan ook nog slechts waar het gaat om “grote projecten”
- onder meer omdat er wel degelijk een kameruitspraak is gedaan die veel verder gaat dan het meenemen van verkeersveiligheid bij grote projecten? Zo neen, waarom niet? Zo ja, bent u bereid ProRail ter verantwoording te roepen voor deze verkeerde informatievoorziening?
10. Nee, ik deel uw standpunt niet dat ProRail de gemeente pertinent onjuist zou hebben geïnformeerd. De gemeentelijke brief is niet binnen de gezamenlijke projectorganisatie aan de orde geweest, hetgeen door ProRail wordt betreurd. ProRail heeft mij verzekerd dat zij niet zijn gekend bij het opstellen van de brief en dat indien dat wel zou zijn gebeurd, deze passages vermoedelijk niet in de brief zouden zijn opgenomen, maar juist in overeenstemming zouden zijn gebracht met het huidige en geactualiseerde overwegenbeleid, en de werkelijke gang van zaken in de Tweede Kamer.
11. Bent u bereid gemeenten goed te informeren over het spoorwegoverwegbeleid om de foutieve informatieverstrekking van ProRail zoals die in Echt-Susteren heeft plaatsgevonden, structureel recht te zetten? Zo neen, waarom niet?
11. Ja. In de tweede kadernota Veiligheid op de rails (TK 2004-2005, 29893, nrs. 1 en 2) heb ik reeds als één van de actiepunten op het gebied van het overwegenbeleid genoemd: het bevorderen van de betrokkenheid van regionale wegbeheerders bij het rijksbeleid. Dit vergt een actief communicatiebeleid. De betrokken wegbeheerders moeten in een vroeg stadium op de hoogte zijn van de doelen, de grenzen en de aanpassingsmogelijkheden van het veiligheidsbeleid. ProRail draagt dit beleid in de contacten met gemeenten en/of provincies uit. Ik zal op de communicatie over het geactualiseerde overwegenbeleid dit najaar terugkomen naar aanleiding van de uitwerking van de motie Hofstra c.s. (TK 29983, nr. 6).

Ik wil hier overigens nog eens benadrukken dat saneringsvoorstellen nooit eenzijdig door ProRail kunnen worden opgelegd aan wegbeheerders maar altijd het resultaat zijn van overleg en instemming van de betrokken wegbeheerder wat in het onderhavige geval ook daadwerkelijk is geschied. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het vertegenwoordigen van de (lokale) belangen van het wegverkeer en de omwonenden. In de onderhavige kwestie was en is dit de taak van de gemeente Echt-Susteren.

12. Bent u bereid deze vragen vóór 30 juni te beantwoorden, aangezien de gemeenteraad van Echt-Susteren dan vergadert over de voorgenomen sluiting?
12. Ik heb reeds te kennen gegeven dat ik meer tijd nodig had om informatie in te winnen en om uitstel van de beantwoording gevraagd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs