

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
19 december 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.03095	2050604890
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mijn antwoorden toekomen op de vragen van het lid Duyvendak over de voorgenomen sluiting van de overweg het Cromvoirtsepad in Vught.

1. Bent u ervan op de hoogte dat de gemeente Vught op 20 december 2005 zal besluiten over onttrekking van de spoorovergang Cromvoirtsepad?
 1. Ja.
2. Bent u ervan op de hoogte dat het Cromvoirtsepad voornamelijk een recreatieve functie heeft en een lage verkeersintensiteit¹ en dat de overgang beveiligd is met een AHOB? Bent u er tevens van op de hoogte dat de alternatieve route (Boslaan, N65) die door de gemeente wordt gesuggereerd onaantrekkelijk en onveilig is voor langzaam verkeer?

¹ Volgens de gemeente maken per etmaal gemiddeld 85 motorvoertuigen en 45 (brom)fietsers gebruik van de overgang (bron: zie voetnoot 3), volgens de Fietsersbond is het aandeel van het langzaam verkeer gemiddeld 161 per etmaal en hoger dan van het gemotoriseerd verkeer.

2. Ik ben ervan op de hoogte dat het Cromvoirtsepad een buiten de bebouwde kom gelegen zandpad is, dat de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Tilburg kruist. Het pad wordt gebruikt als erftoegangsweg en door recreatief verkeer. De overweg is beveiligd met automatische halve overwegbomen (AHOB). Over het feit dat de alternatieve route (Boslaan, N65) die door de gemeente wordt gesuggereerd onaantrekkelijk en onveilig zou zijn voor langzaam verkeer ben ik schriftelijk op de hoogte gesteld door de belangenverenigingen Stichting Wandelplatform LAW en de Fietsersbond.
3. Bent u ervan op de hoogte dat ProRail bij volledige sluiting van deze overweg 1,8 miljoen² euro aan "veiligheidsbaten" uitkeert aan de gemeente en bij partiële sluiting (voor gemotoriseerd verkeer) niets³, ook al neemt de veiligheid daardoor toe?
3. ProRail keert geen veiligheidsbaten uit; dat is een misverstand. De financiële bijdrage aan wegbeheerders vanuit het *Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PV-VO)* is niet gekoppeld aan een percentage toegenomen veiligheid. De financiële bijdrage is bedoeld als stimulans aan wegbeheerders om ongelijkvloerse, veelal dure oplossingen ook binnen bereik te doen zijn, zodat deze in de totale afwegingen meegenomen kunnen worden en niet bij voorbaat al afvallen vanwege de hoge kosten. Bij partiële sluiting neemt de veiligheid ook toe. Daarom financiert ProRail zelf volledig de aanpassingen die bij deze oplossing horen. Ook deze oplossing is daarom voor de wegbeheerders financieel aantrekkelijk. De uiteindelijke keuze en de integrale belangenafweging ligt geheel bij de wegbeheerder.
4. Vindt u deze handelswijze geoorloofd? Zo ja, waarom en op welk beleid is dit gebaseerd?
4. Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 3.
5. Kunt u zich voorstellen dat selectieve sluiting voor de gemeente geen serieuze optie is geweest, omdat ze dan 1,8 miljoen euro zou mislopen? Zo neen, waarom niet?
5. De wegbeheerder, in dit geval de gemeente Vught, heeft deze belangenafweging gemaakt. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om een onderbouwde keuze te maken tussen de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen en scenario's, variërend van opties die een beperkte veiligheid maar ook een beperkte vermindering van sluitingshinder, lawaaihinder, etc. tot gevolg hebben en opties die meer veiligheid en een betere doorstroming van het verkeer (vanuit een gebiedsgerichte benadering) tot gevolg hebben. Het is daarbij ook de verantwoordelijkheid van de gemeente om de belangen van de overweggebruikers (omwonenden, recreanten) te behartigen.

² Notitie van afdeling Openbare Werken van de gemeente Vught, ten behoeve van agendapunt 15 (PVVO) van de raadsvergadering van 24 juni 2004.

³ Conceptnota commentaar inzake ontwerp-onttrekkingsbesluiten spoorovergangen Cromvoirtsepaden Loonsebaan, gemeente Vught, 1 november 2005.

Naar ik heb begrepen heeft de gemeente Vught hierover afspraken gemaakt met de gemeente Den Bosch. Het baanvak Den Bosch – Tilburg heeft momenteel een groot aantal overwegen op zeer korte afstand van elkaar. Daarnaast is het zo dat er momenteel een verkennende verkeerskundige studie wordt uitgevoerd naar de driehoek Vught - Tilburg - Boxtel. Hierin participeren alle betrokken Brabantse wegbeheerders, zijnde de gemeenten, Rijkswaterstaat, de provincie en ProRail. Dit is een gebiedsgerichte aanpak, zoals de Kamer die ook wenst, waarbij de veiligheid en de verkeersfunctionaliteit van een aantal (53) overwegen door alle betrokken wegbeheerders wordt beoordeeld, met afweging van de belangen van de overweggebruikers. De keuze om de overwegen in Vught niet in deze planvorming mee te nemen is gemaakt door alle reeds genoemde betrokken Brabantse wegbeheerders.

6. Deelt u het standpunt dat ProRail geen recht heeft gedaan aan de principes van “maatwerk” en “proportionaliteit”, vanwege het alles-of-niets-karakter van de “veiligheidsbaten” en door selectieve sluiting financieel onaantrekkelijk te maken? Zo neen, waarom niet?

6. Nee, dat standpunt deel ik niet. Het is de taak van ProRail om de gemeente te informeren over alle mogelijke oplossingsrichtingen, gebaseerd op de principes van maatwerk en proportionaliteit. Ik ben van mening dat zulks is gebeurd. Van de gemeente mag verwacht worden dat zij zich bij de uiteindelijke keuze rekenschap geeft van de consequenties daarvan voor de betrokken overweggebruikers. Zoals ik reeds naar voren heb gebracht is het begrip “veiligheidsbaten” in relatie tot een financiële bijdrage aan ongelijkvloerse oplossingen niet aan de orde. De gemeente had bijvoorbeeld ook kunnen kiezen voor een ongelijkvloerse oplossing ter plekke van het Cromvoirtsepad dan wel een selectieve sluiting kunnen overwegen. Van een “alles of niets” karakter van de financiële bijdrage is geen sprake aangezien andere mogelijke oplossingen door ProRail vaak worden meegefinancierd en soms ook volledig worden gefinancierd. Selectieve sluiting is niet minder aantrekkelijk en wordt ook veelvuldig door andere gemeenten als oplossing gekozen.

7. Bent u bereid ervoor te zorgen dat selectieve sluiting van het Cromvoirtsepad alsnog voor een (gedeeltelijke) uitkering van “veiligheidsbaten” in aanmerking komt? Zo neen, waarom niet?

7. Zoals ik eerder heb aangegeven worden vanuit het PVVO geen “veiligheidsbaten” uitgekeerd. Het PVVO is erop gericht de overwegveiligheid en daarmee de doorstroming van het spoor- en wegverkeer in Nederland te bevorderen door het meefinancieren en veelal volledig financieren van oplossingen die door de wegbeheerders worden gekozen.

8. Hoe wordt in het geval van het Cromvoirtsepad voldaan aan de eis dat “er geen recreatieve overwegen worden opgeheven, tenzij de spoor- en/of wegbeheerder door analyses aantoont dat deze overwegen grote risico’s hebben voor de spoor- en verkeersveiligheid en tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen”⁴? Als hieraan niet wordt voldaan: bent u bereid ervoor te zorgen dat er alsnog een risico-analyse wordt gemaakt, waarin selectieve sluiting wordt meegenomen? Zo neen, waarom niet?
8. In het geval van het Cromvoirtsepad wordt voldaan aan de door u geciteerde eis omdat er hier sprake is van alternatieven die de wegbeheerder (de gemeente Vught) met ProRail is overeengekomen.
Voor wat betreft uw vraag naar een risico-analyse verwijs ik naar de reeds genoemde verkennende verkeerskundige studie die door de Brabantse wegbeheerders en ProRail momenteel wordt uitgevoerd.
9. Bent u bereid ervoor te zorgen dat het onttrekkingsbesluit voor het Cromvoirtsepad wordt opgeschort totdat er een risico-analyse is gemaakt, zonder dat ProRail de clause in werking stelt dat de gemeente geen veiligheidsbaten krijgt als niet vóór 1 januari 2006 het onttrekkingsbesluit is genomen?⁵ Zo neen, waarom niet?
9. In antwoord op uw vraag en mede gelet op de bezwaren die mij vanuit de belangengroeperingen hebben bereikt, ben ik bereid de gemeente bij haar besluitvorming in de gelegenheid te stellen de gekozen oplossingsrichting nog eens nader te bestuderen met minder tijdsdruk dan nu is overeengekomen voor het te nemen onttrekkingsbesluit. Daarom zal ik ProRail opdracht geven om de opgenomen clause, om voor 1 januari 2006 een onttrekkingsbesluit te nemen, op te schorten tot 1 maart 2006. Tevens geef ik ProRail opdracht om met de gemeente nog eens alle mogelijke scenario’s te verkennen.
10. Waarom ontbreekt het Cromvoirtsepad in Vught op de lijst die u als bijlage 5 mee-stuurde met uw brief van 30 november 2005⁶, evenals andere spoorwegovergangen in de regio die gesloten worden of ter discussie staan, zoals Loonsebaan, J.F. Kennedylaan, Wolfsbosch, Kruishoeweweg in Vught en Isabellalaan in Den Bosch? Hoe volledig is deze lijst?

⁴ Uw brief over “veiligheid overwegen” van 30 november 2005, Kamerstuk

⁵ Notitie van afdeling Ruimte van de gemeente Vught, ten behoeve van agendapunt 19 (Voorbereiding aanleg tunnels Vught-Noord en Loonsebaan) van de raadsvergadering van 10 november 2005.

⁶ Zie noot 4.

10. De lijst die op 30 november 2005 als bijlage is meegestuurd (DGP/SPO/u.05.03058) is een lijst van projecten die vrijwel zijn afgerond voor wat betreft de te volgen procedures en voorbereidingen. De daarop vermelde maatregelen hebben dus een goede kans om in 2006/2007 te worden gerealiseerd. Dat zijn ook de selectiecriteria geweest voor deze lijst. Voor wat betreft het Cromvoirtsepad is de onttrekkingsprocedure nog niet doorlopen (en kan er dus nog bezwaar en beroep worden aange-tekend) en dus komt deze overweg niet op de lijst voor. Dat geldt ook voor de andere overwegen die genoemd worden. ProRail is met vrijwel alle wegbeheerders die spoor op hun grondgebied hebben liggen ad hoc dan wel structureel in overleg over overwegen. In die besprekingen zijn alle overwegen onderwerp van gesprek (integrale aanpak). Ideeën over aanpassen, opheffen, nieuwe ongelijkvloerse kruisingen komen volop aan bod en wijzigen even frequent. Al naar gelang onder andere noodzaak, budget en politieke wenselijkheid dit mogelijk maken, worden plannen reëler en wordt er projectmatig aan gewerkt. Voorspellen dat een werk en/of project ook echt door-gaat, is echter pas goed mogelijk op het moment dat een overeenkomst is getekend en een aantal procedures is afgerond. Eerst dan is een plaats op een lijst (zoals ge-leverd) met enig houvast gerechtvaardigd.

11. Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór 20 december 2005?

11. Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs