

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)
30 januari 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.00331	2050605700
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u de antwoorden aan op de vragen van het lid Duyvendak over de werkwijze van ProRail bij het sluiten van overwegen.

1. Kent u het bericht "Zorgen in de Meele over spoor"¹, waarin een ProRail-medewerker wordt geciteerd die zegt dat AKI's (automatische knipperlicht installatie) per 1 januari 2006 zijn verboden en dat om die reden de overgang in de Meeleweg te Nieuwleusen - in allerijl - op 17 december dichtmoet, terwijl de aannemer op zijn vroegst pas half januari begint met de aanleg van een tunnel?
1. Ik heb kennis genomen van het bericht waar u naar verwijst.
2. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met uw antwoord op mijn schriftelijke vragen van 29 november dat "ProRail volledig op de hoogte is dat er geen verbod is op AKI 's met ingang van 1 januari 2006 en dit beleid ook uitvoert"²?
2. De in het krantenbericht geciteerde uitspraak is niet in overeenstemming met mijn beleid en ik heb ProRail dan ook om nadere uitleg verzocht. Mij is gebleken dat voor dit specifieke project door medewerkers van ProRail naar voren is gebracht dat alle AKI's eind 2005 zouden moeten zijn omgebouwd tot AHOB dan wel gesaneerd. Deze (binnen het project opgelegde) doelstelling is onterecht geciteerd als een verbod namens de minister van Verkeer en Waterstaat om nog na 1 januari 2006 werkende AKI's in dienst te hebben. De betrokken gemeenten Dalfsen en Zwolle hebben in overleg met ProRail een overwegsaneringsplan ontwikkeld dat bijdraagt aan het

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

verhogen van het veiligheidsniveau op gelijkvloerse kruisingen. Dit plan bevat in grote lijnen:

- de aanleg van een tunnel voor alle verkeer ter vervanging van de met een AKI-beveiligde overweg aan de Meeleweg (de locatie van de tunnel is dezelfde als die van de overweg);
- het verwijderen van de met AKI's beveiligde overwegen aan de Koedijk en de Tolhuisweg;
- het ombouwen van de AKI overweg aan de Nieuwendijk naar AHOB.

Bij de start van de bouw van de tunnel zal de overweg dienen te worden afgesloten. De gemeente heeft de locatie van de nieuwe tunnel vastgesteld.

3. Bent u ervan op de hoogte dat het college van B&W van Hengelo op vragen van de GroenLinks-gemeenteraadsfractie in Hengelo over de overgang Grobbenweg heeft geantwoord: "Door ProRail is inderdaad aangegeven, dat de afsluiting van de overweg wettelijk verplicht zou zijn."?
3. Ik was er niet van op de hoogte maar neem er door uw vraagstelling kennis van.
4. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met uw antwoord op mijn vraag van 29 november dat "ProRail volledig op de hoogte is dat er geen verbod is op AKI 's met ingang van 1 januari 2006 en dit beleid ook uitvoert"?³
4. Ik kan geen verantwoording nemen voor de uitlatingen van het college van Burgemeester en Wethouders te Hengelo. Zoals ik reeds in mijn antwoorden op uw vragen van 29 november 2005 (DGP/SPO/U.03070) heb aangegeven, heeft ProRail mij verzekerd dat zij de gemeente Hengelo niet willens en wetens op dit punt onjuist hebben geïnformeerd.
5. Bent u bereid toe te geven dat ProRail herhaaldelijk gemeenten verkeerd heeft geïnformeerd over het zogenaamde verbod op AKI's per 1 januari 2006 (onder andere Echt-Susteren, Nieuwleusen, Hengelo)? Zo neen, waarom niet?
5. Zoals ik bij vraag 2 heb aangegeven, is de doelstelling van het afronden van het AKI/AHOB ombouwprogramma per 1 januari 2006 soms onterecht geciteerd als een verbod, namens de minister van Verkeer en Waterstaat, om nog na 1 januari 2006 werkende AKI's in dienst te hebben. Daar heb ik ProRail op geattendeerd en daar is, mede naar aanleiding van uw Kamervragen, binnen ProRail direct intern over gecommuniceerd. Niet alleen om scherp te zijn op de eigen uitlatingen, maar ook om te bewaken dat derden de situatie juist weergeven.

6. Bent u bereid ProRail hiervoor ter verantwoording te roepen om herhaling uit te sluiten? Zo neen, waarom niet?
6. Ik heb ProRail hierop aangesproken en uitdrukkelijk verzocht mijn beleid ook bij de regionale medewerkers kenbaar te maken. Tegelijkertijd zijn medewerkers van mijn ministerie in gesprek met die regionale medewerkers om ervoor te zorgen dat zij ook daadwerkelijk uitvoering geven aan het door mij voorgestane beleid.
7. Bent u ervan op de hoogte dat ProRail de gemeente Haelen 1 miljoen euro uitkeert voor sluiting van de overweg in de Berikstraat in Buggenum, waarbij volgens ProRail "het Rijk aan de bijdrage voor een vervangende weg wel de eis [stelde] dat de spoorweg voor 1 januari 2006 uit de roulatie werd genomen"?⁴
7. Door herinrichting van het industrieterrein aan de westzijde van het spoor komt de Berikstraat aan de westzijde te vervallen. De gemeente heeft ProRail benaderd om de sluiting en het opheffen van de overweg Berikstraat op te pakken en vanuit het PVVO mee te financieren. De gemeente krijgt vanuit een reeds bestaande beschikking de kosten vergoed voor de aankoop van grond van de nieuwe parallelweg, de aanlegkosten van de weg en de voorbereidingskosten.

De door u aangehaalde "eis van het Rijk aan de bijdrage" betreft een contractuele voorwaarde. In 2004 is een contract gesloten tussen de gemeenteraad en ProRail, waarin mede als voorwaarde is opgenomen, dat de overweg op of rond januari 2006 gesloten diende te zijn. De Raad van State heeft de onttrekkingsprocedure van de gemeente goedgekeurd, waardoor deze onherroepelijk is geworden. Uitstel van sluiting leidt tot:

- a) contractbreuk jegens ProRail,
- b) vertraging bij de aanleg van de nieuwe parallelweg, aangezien er geen druk meer op de zaak staat.

Er is hier volgens de gemeente en ProRail sprake van proportionaliteit en maatwerk en tijdelijk is er een goed alternatief voor fietsers en gemotoriseerd verkeer door het gebruik van de naastgelegen AHOB-overweg Roermondseweg. De overweg is rond 15 januari 2006 fysiek gesloten. De reeds gemaakte afspraken met de treindienst, de aannemers en de gemeente kunnen niet zonder grote consequenties worden teruggedraaid.

8. Is deze eis inderdaad van u afkomstig? Zo neen, hoe verklaart u dan deze uitspraak van ProRail? Zo ja, wat is uw motivatie om niet te wachten met sluiten tot de vervangende weg klaar is? Bent u bereid om sluiting van de overweg alsnog uit te stellen totdat de vervangende weg er is? Zo neen, waarom niet?
8. Zie mijn antwoord op vraag 7.

9. Bent u ervan op de hoogte dat bij het woonzorgcomplex aan de Weleweg in Boekelo geen overgang over de museumspoorlijn komt, omdat volgens bestuurslid P.H. de Joode van de Museum Buurt Spoorweg en tevens ProRail-persvoorlichter, de museumspoorlijn aan dezelfde eisen moet voldoen als andere spoorlijnen en het beleid van het ministerie is dat er geen nieuwe onbewaakte overwegen bij mogen komen, ook niet als de treinen heel langzaam rijden?⁵
9. Ja, daarvan ben ik op de hoogte. De Stichting Museum Buurt Spoorweg Haaksbergen-Boekelo is eigenaar, beheerder en exploitant van de museumspoorweg Haaksbergen-Boekelo. Deze spoorlijn valt niet onder de verantwoordelijkheid en het beheer van ProRail. De museumlijn valt, als lokaalspoorweg, ook onder de Spoorwegwet. Het veiligheidsniveau mag ook hier niet worden verlaagd en daarom is het niet zonder meer toegestaan het aantal overwegen, ook op museumlijnen, uit te breiden.
De heer De Joode heeft als bestuurslid van de Museum Buurt Spoorweg reeds bij het ontwerp van het bestemmingsplan voor het woonzorgcomplex in Boekelo aan de gemeente Enschede medegedeeld dat de ontsluiting aan de achterzijde van het zorgcomplex door middel van de aanleg van een nieuwe overweg niet wenselijk was. Deze nieuwe overweg zou op een afstand van 110 meter van de bestaande overweg mr. De Wolfstraat komen te liggen. Door de Museum Buurt Spoorweg is aan de gemeente aangeboden een voetpad aan te leggen parallel aan de spoorweg naar de mr. De Wolfstraat.
10. Acht u deze rigide opstelling in overeenstemming met de motie-Hofstra⁶ over nieuwe gelijkvloerse overwegen? Zo ja, hoe? Zo neen, welke stappen gaat u nemen om de nieuwe overweg mogelijk te maken?
10. Nee, de gemaakte afspraken kunnen ook niet in overeenstemming zijn met de motie Hofstra c.s. aangezien deze afspraken zijn gemaakt in 2004 toen de motie nog niet was ingediend. Daarnaast betreft het, zoals ik in mijn antwoord op vraag 9 aangeef, een spoorbeheerder anders dan ProRail namelijk de Stichting Museum Buurt Spoorweg Haaksbergen-Boekelo. Het Bestuur van voornoemde Stichting heeft in de hoedanigheid van spoorbeheerder in een vroeg stadium aan de gemeente (de wegbeheerder) kenbaar gemaakt de aanleg van een nieuwe overweg niet wenselijk te vinden. Deze kwestie hoort ook onderwerp van overleg te zijn tussen de spoor- en de wegbeheerder; ProRail heeft hier geen bemoeienis mee.
11. Bent u ervan op de hoogte dat ProRail bij het verstrekken van bijdragen uit het Programma Veiligheid van Overwegen (PVVO) als uitgangspunt hanteert "dat het voor de wegbeheerder aantrekkelijk en haalbaar moet worden gemaakt na te denken over het opheffen van overwegen."⁷?
11. Het moet voor de wegbeheerder aantrekkelijk worden gemaakt om de hoge kosten van een kruisingsvrije oplossing te kunnen dragen. Zo'n bijdrage is gekoppeld aan

het saneren van één of soms meerdere overwegen, die functioneel worden vervangen door de kruisingsvrije en vaak aanvullende verkeerskundige oplossingen. Niet het saneren wordt aantrekkelijk gemaakt, maar het creëren van een betere en optimaal veilige oplossing.

12. Deelt u het standpunt dat dit uitgangspunt van ProRail niet te rijmen is met het beleid van “maatwerk” en “proportionaliteit”, aangezien het laten nadenken over opheffen tot uitgangspunt is verheven? Zo neen, waarom niet?
12. U schetst een uitgangspunt dat ProRail niet hanteert. Het gaat niet over het nadenken over opheffen, het gaat over het nadenken over veiliger en betere alternatieven voor specifieke situaties. Dat is in mijn ogen invulling geven aan het beleid van maatwerk en proportionaliteit.
13. Bent u ervan op de hoogte dat ProRail bij sluiting van een overweg de wegbeheerder een financiële bijdrage geeft die gerelateerd is aan de (ongevalgerelateerde) criteria: ongevalhistorie van de overweg, ongevalhistorie van het baanvak en effect van een ongeval op het treinverkeer⁸ (en dus níet aan de kosten van een ongelijkvloerse oplossing)?
13. De opsomming die u geeft, is slechts ten dele juist. Het betreft bijdragen die, naast de genoemde criteria, ook gekoppeld zijn aan de hoogte van de projectkosten. Een belangrijk criterium dat u niet noemt, maar dat een sterke impact heeft op de mogelijk maximale bijdrage, betreft het aantal motorvoertuigen per etmaal. Met name het belang van de wegbeheerder en weggebruikers komt hier sterk in naar voren.
14. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met uw antwoord⁹: “De financiële bijdrage aan wegbeheerders vanuit het PVVO is niet gekoppeld aan de toegenomen veiligheid. De financiële bijdrage is bedoeld als een 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.”?
14. Zie mijn antwoord op vraag 13.
15. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met het feit dat ProRail zelfs sluiting van de veiligste beveiligde overweg (relatief veilig, niet-IC, minder dan 1000 passanten per dag) belooft met een uitkering van een half miljoen euro¹⁰, met het beleid van “proportionaliteit”?
15. De bijdragetabel uit bijlage 3 van het PVVO is op proportionaliteit gebaseerd. Een relatief belangrijk baanvak (met IC's) waar relatief veel ongevallen worden geregistreerd in relatie tot een verkeersweg die intensief gebruikt wordt waardoor een overweg veel sluitingshinder veroorzaakt, vergt meestal andere (lees duurdere) maatregelen dan een overweg in een nevenlijn met een beperkte exploitatie en een gering verkeersaanbod. Dat is in het kort ook de inhoud van de tabel(len). Overigens

betreft het mogelijke maximale bijdragen hetgeen inhoudt dat ook met betrekking tot de hoogte van de bijdrage per locatie maatwerk wordt gezocht en geleverd.

16. Wat heeft deze financiële beloning te maken met het “binnen bereik te doen zijn” van ongelijkvloerse oplossingen?
16. Er zijn maar weinig gemeentes in Nederland die zelfstandig in staat zijn om € 10 tot € 15 miljoen vrij te maken op de begroting voor de aanleg van een kunstwerk. Dat lukt meestal alleen via vormen van subsidiering en/of bijdragen van derden. De PVVO bijdrageregeling is daar een voorbeeld van.
17. Is het waar dat ProRail de gemeente Vught voor selectieve sluiting van de overgang in het Cromvoirtsepad geen enkele financiële bijdrage uit het PVVO heeft geboden? Zo neen, welke bijdrage heeft ProRail de gemeente dan geboden? Zo ja, bent u bereid ervoor te zorgen dat alsnog een (aantrekkelijke) bijdrage ter beschikking wordt gesteld?
17. Om op de eerste vraag in te gaan, ja dat is correct. Voor de verklaring verwijs ik naar het antwoord onder vraag 18. ProRail heeft de gemeente een aanbod gedaan indien de overweg Cromvoirtsepad wordt opgeheven. De later geopperde selectieve sluiting valt buiten het kader van de bijdrageregeling maar is onderhevig aan hetgeen ik onder vraag 18 uitleg.
Bij selectieve sluiting zal ProRail zelf de maatregelen bekostigen die eventueel nodig zijn voor het aanpassen van de overweginstallatie. Van een (aantrekkelijke) bijdrage zal bij selectieve sluiting dus geen sprake zijn.
18. Hoe zien de financiële bijdragen uit het PVVO er uit bij selectieve sluiting van een overweg? Met andere woorden, wat is de ‘vertaling’ van de tabellen in bijlage 3 van de 2^e Nota PVVO naar selectieve sluiting?
18. Die vertaling is er niet. Selectieve sluiting is veelal een kwestie van het nemen van verkeersmaatregelen. Die dienen door de wegbeheerder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de overweg genomen en betaald te worden.

Als die maatregelen consequenties hebben voor de beveiligingsuitrusting op de overweg worden de kosten van aanpassing van de installatie door Prorail gedragen. Zo komt de gezamenlijke verantwoordelijkheid evenwichtig tot uiting.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

¹ De Stentor, 5 december jl.

² Aangangsel-Handelingen nr. 510, vergaderjaar 2005-2006

³ Aangangsel-Handelingen nr. 510, vergaderjaar 2005-2006

⁴ De Limburger, 17 december jl., "Spoorwegovergang Buggenum gaat half januari op slot"

⁵ "MSB: geen overgang bij De Berke in Boekelo", De Twentsche Courant Tubantia, 31 oktober 2005.

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 6.

⁷ 2^e Nota PVVO, ProRail, 6 oktober 2005, paragraaf 4.5.

⁸ 2^e Nota PVVO, paragraaf 4.4, 4.5 en bijlage 3.

⁹ Op mijn derde vraag van 29 november

¹⁰ 2^e Nota PVVO, bijlage 3.