

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Uw kenmerk**  
2011Z07942

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/62410

Datum 19 mei 2011  
Betreft Kamervragen lid Bashir over spoorwegovergangen

Geachte voorzitter,

Voordat ik de vragen beantwoord die Kamerlid Bashir over spoorwegovergangen heeft gesteld, geef ik eerst een toelichting op het artikel "Helft overwegen gaat ondergronds"<sup>1</sup> uit Cobouw. Enerzijds wordt door dit artikel de indruk gewekt dat minimaal de helft van de 2600 overwegen de komende jaren onder de grond verdwijnt. Anderzijds geeft dit artikel aan dat ProRail een Tunnelfonds opricht om dit proces te versnellen en aan standaardisatie werkt.

Dit is echter te stellig. Feit is dat ProRail het initiatief heeft genomen om de mogelijkheden te verkennen voor het goedkoper en sneller realiseren van ongelijkvloerse kruisingen, als dit door gemeenten wordt gewenst. Deze gemeentelijke wens is veelal ingegeven vanuit de gedachte de stedelijke en regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het betreft hier voor ProRail dan "werken voor derden" die door deze derden, in dit geval gemeenten, dienen te worden gefinancierd.

Bij het initiatief van ProRail worden twee mogelijkheden concreet verkend:

1. De mogelijkheid -en behoefte bij gemeenten daaraan- om een catalogus op te stellen met een aantal standaard onderdoorgangen tegen een vaste prijs;
2. De mogelijkheid -en behoefte bij gemeenten daaraan- om een fonds op te richten met als doel via een nieuwe vorm van publiekprivate samenwerking ongelijkvloerse kruisingen voor te financieren. Dit initiatief van ProRail, dat ik in beginsel als positief beoordeel, bevindt zich nog in een verkennende fase.

Bovenstaande initiatief van ProRail doet overigens niets af aan mijn staande beleid ten aanzien van spoorwegovergangen. Dit beleid is gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid en is nader toegelicht in de Derde Kadernota Railveiligheid<sup>2</sup>. ProRail heeft een plan van aanpak opgesteld gericht op deze doelstelling<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <http://www.cobouw.nl/nieuws/algemeen/2011/03/31/helft-overwegen-gaat-ondergronds>

<sup>2</sup> Kamerstuk 29893, nr. 106.

<sup>3</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29893, nr. 106.

Thans kom ik tot de beantwoording van de vragen van het Kamerlid Bashir over spoorwegovergangen

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/62410

1. Bent u bekend met het bericht "Helft overwegen gaat ondergronds"?
1. Ja.
2. Op grond van welke overwegingen is besloten tot deze nadrukkelijke koerswijziging ten aanzien van de spoorwegovergangen? Welke relatie heeft dit besluit met de trend in aantal ongevallen en slachtoffers?
2. Zoals voorafgaand is toegelicht is er geen sprake van een nadrukkelijke koerswijziging ten aanzien van spoorwegovergangen. Overigens kent het spoor in Nederland al jaren een hoog veiligheidsniveau, zoals ik in mijn brief bij de Derde Kadernota Railveiligheid heb aangegeven. Het aantal slachtoffers op overwegen is de afgelopen 10 jaar meer dan gehalveerd.
3. Welke kosten zijn geraamd voor de voorgenomen aanpassingen en waar wordt dekking voor die kosten gevonden? Gaat dit voornemen ten koste van andere onderdelen uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)?
3. Zoals voorafgaand toegelicht is er geen sprake van extra kosten voor IenM. Het betreft namelijk voor ProRail "werken voor derden" die door deze derden, in dit geval gemeenten, dienen te worden gefinancierd. Dit gaat dan ook niet ten koste van (andere) onderdelen uit PHS.
4. Op welke wijze vindt de selectie van spoorwegovergangen plaats om in aanmerking te komen voor bijdrage uit het Tunnelfonds? Wie kunnen er, naast gemeenten, nog meer de spoorwegovergangen voordragen voor een bijdrage uit het fonds? Wie beslist uiteindelijk over toekenning?
4. Zoals voorafgaand toegelicht bevindt het initiatief van ProRail zich nog in een verkennende fase. De wijze waarop de selectie wordt uitgevoerd is dan ook nog niet uitgewerkt. Ik hecht er aan te benadrukken dat het eventueel door ProRail op te richten Tunnelfonds geen overheidssubsidie betreft, maar een financieringsvorm van infrastructuur welke uiteindelijk volledig door de gemeenten betaald moet worden.
5. Op welke termijn kan de Kamer de nadere uitwerking van uw voornemen tegemoet zien? Wordt daarin ook de relatie met PHS, de risico's op particuliere overwegen, de inzet van innovatieve oplossingen meegenomen?
5. Zoals voorafgaand toegelicht betreft het hier een initiatief van ProRail. Dit initiatief bevindt zich nog in een verkennende fase. De planning van ProRail is in het voorjaar van 2012 de eerdergenoemde "catalogus" gereed

te hebben. Ten aanzien van een mogelijke PPS financieringsconstructie verkent ProRail momenteel de behoefte hieraan bij gemeenten en de mogelijkheden bij potentiële investeerders.

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/62410

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen