

Peijs

De **voorzitter**: Ik stel voor, vanmiddag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 april 2005 over **spoorwegovergangbeleid**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Het gaat mij erom nog een aantal heldere uitspraken te doen over het spoorwegovergangbeleid. Wij hebben daarover eerder een motie ingediend, maar die heeft niet tot volstreekte helderheid geleid. Dat moeten wij in elk geval in de praktijk helaas constateren. Daarom dien ik alsnog een motie in, waarvan ik eigenlijk hoop dat de minister ermee kan leven en haar overneemt. Juist omdat er zoveel verwarring is over dit beleid, met wandel- en fietspaden die overal in den lande verdwijnen, hecht mijn fractie eraan de gewenste helderheid te bereiken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister in haar brief van 15 maart 2005 (29893, nr. 4) aangeeft dat alle resterende AKI's in 2006 worden vervangen of opgeheven;

overwegende dat uit gegevens van de Stichting Wandelplatform-LAW blijkt dat van de 204 overgangen die tussen 2001 en 2003 zijn gesloten en de circa 470 overgangen die ProRail wil gaan sluiten, 75% geen ongevals-geschiedenis heeft;

overwegende dat de resterende AKI's zich veelal op kleinere, relatief ongevaarlijke overwegen bevinden;

spreekt uit dat sluiting van een overweg met een veiligheidsrisico dat tot nul nadert een niet-proportionele maatregel is;

verzoekt de regering, in het railveiligheidsbeleid op te nemen dat bij een AKI waarvan het veiligheidsrisico niet tot nul nadert sluiting pas

aan de orde is wanneer alle andere mogelijkheden, zoals aanbrengen van een (mini-)AHOB of selectieve sluiting, maximaal zijn benut;

verzoekt de regering voorts, de kadernota in deze zin aan te passen en de Kamer jaarlijks een overzicht te sturen van de overwegen die desondanks zijn gesloten, met een onderbouwing van de reden van de sluiting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Roefs. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (29893).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voordat er verwarring over ontstaat, zeg ik met nadruk dat ons verzoek om de Kamer te informeren over sluiting een verzoek achteraf is en dus niet vooraf. Wij hebben helemaal niet tot doel dat de Kamer zich over elke spoorweg uitspreekt, maar wel om achteraf inzicht te krijgen of de beleidslijn die in de motie is verwoord, adequaat is gevolgd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Wij hebben een AO over het spoorwegovergangbeleid gehad om de puntje op de i te zetten. Ik vind echter dat wij niet zo heel veel verder zijn gekomen. Misschien was dat wel te begrijpen. Na de HSL-Zuid en de andere problemen van die dag, was het overwegenbeleid aan het eind van de middag ook een beetje peanuts. Maar toch.

De minister kwam eigenlijk niet veel verder dan ons te bezweren dat zij maatwerk wil leveren. De PvdA-fractie waardeert dat zeer. De uitspraak van de minister raakte echter niet de kern of de reden van het overleg. Met maatwerk bedoelen wij dat wij per situatie bekijken en beoordelen hoe wij verder handelen. Je zou dus kunnen zeggen dat het overwegenbeleid nu verkeert in de fase van "de uitzondering bevestigt de regel". Wij zijn overtuigd van de goede wil van de minister, maar benadrukken dat het hier eigenlijk gaat om de uitvoering van dat maatwerk door ProRail. Het adagium "de uitzondering bevestigt de regel" geldt helaas niet voor de opstelling

van ProRail. Te vaak bereiken ons signalen dat ProRail zijn zin doordrukt en als een trein over de belangen van organisaties, gemeenten en provincies heen dendert.

De minister ging in het vorige AO niet in op voorbeelden. Daar zou de Tweede Kamer zich niet mee moeten bemoeien. Die mening deel ik, maar in dit geval moeten juist voorbeelden aantonen dat de uitvoering nog niet lijkt op het door de minister toegezegde maatwerk. Uitspraak van de minister was: overwegen in beboste gebieden hoeven niet dicht. De praktijk wijst anders uit. Een andere uitspraak van de minister: gelijkvloerse kruisingen aanleggen blijft mogelijk. De praktijk wijst anders uit. Nog een uitspraak van de minister: bij patstellingen is er een escalatieprocedure. Ook hier wijst de praktijk anders uit. Let wel: de PvdA-fractie heeft de ingeslagen weg op het gebied van overwegen altijd ten volle gesteund. De doelstellingen worden zelfs al in 2006 gehaald. Hiervoor alle lof! Laat echter de afrondende fase even succesvol zijn als het beleid tot nu toe. Laat die fase niet overschaduwen door starre uitvoeringspolitiek. Mijn fractie vraagt zich af of het beleid dat nu is verwoord en uiteengezet, op dit moment een voldoende leidraad kan zijn voor ProRail. Vooralsnog wil de Partij van de Arbeid het voorgestane beleid van de minister beter verankeren. Wij hebben het voornemen de ingediende moties te steunen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De rijksoverheid heeft de laatste jaren met succes het aantal slachtoffers op gelijkvloerse spoorwegovergangen sterk terug kunnen brengen. Wij vinden dat op zich erg goed. Maar als we kijken naar de vigerende Kadernota Railveiligheid, vinden wij dat we wat doorschieten op dit punt. Wij denken aan bestaande spoorlijnen, zoals bij Franeker, en aan nieuwe spoorlijnen, vooral in regionaal verband. Wij willen graag de mogelijkheid houden om veilige gelijkvloerse spoorwegovergangen mogelijk te maken. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

Hofstra

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de vigerende Kadernota Railveiligheid de realisatie van nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergangen bijkans is uitgesloten;

overwegende dat zowel in bestaande als in nieuwe (regionale) spoorlijnen relatief veilige gelijkvloerse spoorwegovergangen mogelijk zijn;

verzoekt de regering om het beleid op dit punt bij te stellen en middels nadere criteria de mogelijkheid te scheppen om gelijkvloerse overwegen toe te staan, zowel in bestaande als in nieuwe situaties, waarbij de criteria moeten worden afgestemd op enerzijds functie, inrichting, frequentie en treinsnelheid op de spoorlijn, en anderzijds op functie, inrichting en gebruik van de kruisende weg, en uiteraard tevens op feitelijke ongevalgegevens, en de Kamer hierover voor 1 november 2005 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Roefs en Van Hijum. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (29893).

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik begin met de motie van de heer Duyvendak. Als er nog enig misverstand over mijn beleid bestaat, wil ik dat graag wegnemen, namelijk dat er met ingang van 2006 een verbod is op AKI's, of dat alle AKI's dan zouden zijn gesloten. In 2006 is de ombouw van AKI's naar AHOB's of mini-AHOB's voltooid. Wanneer een AKI wordt omgebouwd naar een AHOB, is deze overweg met een factor tien veiliger, wat betekent dat de kans dat er een botsing komt wordt teruggebracht van eens per drie jaar naar eens per 30 jaar.

Het aantal overwegen dat wordt gesloten, is niet zo groot als de Kamer lijkt te denken. In de jaren 2001, 2002 en 2003 zijn op een bestand van 3000 overwegen 121 gesloten. De overwegen met knipperlichten worden vervangen door overwegen met bomen. Daarbij gaat het in totaal om 650 overwegen. Daarmee zijn de AKI's verdwenen, en is het grootste deel van de overwegen uitgerust met mini-AHOB's.

Het derde punt heeft betrekking op de feiten met de ongevalgeschiedenis. De inspectie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft berekend dat langzaam rijdend verkeer frequent is betrokken bij aanrijdingen en dat het dus bijzonder kwetsbaar is. Daarover hebben wij ook tijdens het algemeen overleg gesproken. Voor langzaam rijdend verkeer op onbeveiligde overwegen is het ongeveer 25% en op de AHOB met de spoorbomen ongeveer 40%. De kans op overlijden na een botsing op een overweg is bij gebruik van deze vorm van vervoer zeer hoog, namelijk 79%. Als men gebruik maakt van een auto, is dat slechts 30%. Ook blijkt dat in geval van het passeren van een overweg door een weggebruiker een voetganger veel vaker is betrokken bij een aanrijding dan bijvoorbeeld een auto. De kans dat een voetganger dit overkomt, is zesmaal groter.

Ik zeg de Kamer toe dat er op basis van het principe van het leveren van maatwerk afstemming plaatsvindt met de wegbeheerder in geval van sluiting of ongelijkvloerse oplossingen. In overleg met de betreffende gemeenten worden de consequenties daarvan voor de lokale weggebruikers in ogenschouw genomen. Dat geldt ook voor die van fietsers, voetgangers en ruiters. In Almelo hebben wij geconstateerd dat men vanzelf bij de minister terecht komt als men er niet uit komt. Daar is iedereen nu tevreden.

Selectieve sluiting wordt wel degelijk toegepast. Tijdens het algemeen overleg op 20 april jongstleden heb ik de Kamer een lijst gegeven waarop 32 overwegen zijn vermeld die voor gemotoriseerd verkeer zijn gesloten, maar die voor fietsers en voetgangers open zijn gebleven. Ik ben het met de Kamer eens dat bij het vinden van oplossingen moet worden nagegaan wat de proportionaliteit is. Dat staat ook in de brief over de overwegen. Ik beschouw de motie op dat punt dus als een krachtige ondersteuning van mijn beleid en wij zijn al bezig met de uitvoering daarvan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Begrijp ik het goed dat de minister bereid is de motie over te nemen?

Minister **Peijs**: Naar mijn idee is die motie overbodig, want ik ben druk bezig met het afhandelen van alle zaken waar de heer Duyvendak om

vraagt. Als hij voorbeelden uit de praktijk kan geven waaruit blijkt dat dit niet het geval is, verneem ik dat graag van hem.

Ook de motie van de heer Hofstra beschouw ik als een bevestiging van het beleid dat wij voeren. Kernachtig geformuleerd houden de woorden "nee, tenzij" in de overwegingenbrief en in de nota in dat er sprake moet zijn van maatwerk. Wij gaan ervan uit dat het beter is geen gelijkvloerse overgangen te realiseren, maar er zijn natuurlijk altijd situaties denkbaar waarin daarover kan worden gesproken en waarin het mogelijk is maatwerk te leveren. Dat geldt zeker als daarover een discussie wordt gevoerd met de decentrale overheden.

In principe mogen er geen nieuwe overwegen worden geopend, tenzij de wegbeheerder door een risicoanalyse kan aantonen dat de overwegveiligheid niet verslechtert. Naar mijn idee is dat een goede zaak. In bestaande situaties worden er geen recreatieve overwegen afgesloten, tenzij de spoorbeheerder met risicoanalyses aantoont dat deze een groot risico vormen voor de verkeersveiligheid en er alternatieven voorhanden zijn. Het is dus van belang dat wordt aangetoond dat dit nodig is. Wij houden de spoorbeheerder daar ook aan.

De verkeersfunctie van bestaande overwegen mag niet worden gewijzigd, tenzij door de wegbeheerder kan worden aangetoond dat de overwegveiligheid door aanvullende maatregelen niet verslechtert. Er dient dus sprake te zijn van beheersing van risico's. Overal dient te worden nagegaan wat er gebeurt, wat er verandert, of de risico's onaanvaardbaar veel groter worden en of er sprake is van maatwerk.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vrees dat de minister de motie verkeerd interpreteert. Wij spreken niet over "nee, tenzij", maar wij pleiten voor "ja" in bepaalde gevallen. Wij vragen de minister echter om de doelstellingen iets anders te formuleren en vervolgens invulling te geven aan die criteria zodat wij op allerlei plaatsen in het land veel gemakkelijker kunnen aangeven of het al dan niet mogelijk is.

Minister **Peijs**: Ik denk dat dit een totale omkeer is van het beleid dat wij op basis van een motie waarmee deze Kamer heeft ingestemd, met

Peijs

elkaar hebben ingezet. Ik kan mij best voorstellen dat de Kamer, zoals zij in het algemeen overleg heeft aangegeven, het beleid iets wil bijstellen en iets minder star wil maken. Ik heb echter niet van de Kamer begrepen dat het beleid helemaal van "nee, tenzij" naar "ja, maar" omgegooid moet worden. Dat ontraad ik de Kamer dan ook echt. Het gehele beleid van deze minister en dit ministerie is gebaseerd op een door de Kamer ondersteunde motie van de PvdA uit 1998. De PvdA ondersteunt het beleid niet alleen, maar zij heeft ook aan de basis van het beleid gestaan. Dat beleid is uit die motie voortgekomen. Ik heb echt overwegende bezwaren tegen het omgooien van zo'n succesvol beleid waardoor het leven van veel mensen gered wordt. Ik vraag de heer Hofstra of hij niet met mijn interpretatie akkoord gaat. Wij bekijken de plaatselijke situatie heel goed, wij jagen elkaar niet op onnodige kosten. Wij gaan voor veiligheid, tenzij wij kunnen aantonen dat de veiligheid niet wordt aangetast. Maatwerk dus.

De heer **Hofstra** (VVD): Inzichten kunnen wel eens wijzigen. De motie uit 1998 is alweer van een tijd terug. Ik vraag de minister de motie goed te lezen, die ene doelstelling anders te formuleren en vervolgens criteria te omschrijven op grond waarvan in sommige gevallen rustig "ja" gezegd kan worden. Ik bepleit natuurlijk niet om alles gelijkvloers te doen en de viaducten af te breken. Daarom gaat het niet. Wij moeten wel gewoon erkennen dat in bepaalde bestaande en nieuwe gevallen gelijkvloers veilig kan en mag.

Minister **Peijs**: Ik heb al gezegd dat wij voor iedere specifieke situatie maatwerk leveren, hetgeen ook in allebei de moties gevraagd wordt. Als er in een bepaalde situatie sprake is van een overdreven veiligheidsbeleid, stellen wij dat met maatwerk tot normale proporties bij. Als wij het daarover eens zijn, ga ik akkoord met de motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, vanmiddag aan het einde van de vergadering over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 31 maart 2005 over **politie (defibrillators in politieauto's)**.

□

De heer **Algra** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie heeft bij herhaling aandacht gevraagd voor defibrillators. Zij is van mening dat, waar met eenvoudige doeltreffende middelen mensenlevens kunnen worden gered, die middelen ook zo veel mogelijk voor handen moeten zijn. Zo beschikken wij in ons Kamergebouw over drie AED's, automatische externe defibrillators. Vorig jaar is groen licht gegeven voor het voeren van de AED op brandweervoertuigen.

Snelle hulpverlening bij een hartstilstand geeft de grootste kans op overleven en volledig herstel. Uit onderzoek door de afdeling Cardiologie van het Academisch Medisch Centrum Amsterdam blijkt dat de politie bij noedmeldingen het snelst ter plaatse is. Bij hartaanvallen is de politie gemiddeld enkele minuten eerder ter plaatse dan de ambulance. Als politievoertuigen derhalve zouden zijn uitgerust met de AED, zouden daarmee op jaarbasis ongeveer 200 mensenlevens kunnen worden gered.

Het CDA is van mening dat het redden van mensenlevens valt onder het verlenen van noodhulp en dus alleszins een taak is van de politie, die immers hulpverlening als een van de kerntaken kent. In antwoord op schriftelijke vragen heeft de minister van BZK aangegeven graag van de minister van VWS te vernemen dat deze de AED een adequate voorziening acht voor de noodhulp.

Tijdens het AO dat werd gevoerd op 31 maart jongstleden heeft de minister van BZK opnieuw aangegeven het doel van de AED, namelijk het wegnemen van hartritme-stoornissen, te onderschrijven. Volgens de minister spelen geld, benodigd voor de aanschaf van AED, en de training van politiemensen geen rol. De minister van BZK bleef echter van mening dat hij niet degene is die op dit onderwerp het initiatief hoort te nemen. Het initiatief hoort naar de mening van de minister van BZK te liggen bij de minister van VWS. Vandaar het verzoek van de CDA-fractie om bij dit

VAO niet alleen de minister van BZK, maar ook de minister van VWS uit te nodigen. Ik zie dat hij nog niet aanwezig is. Ik hoor graag van de minister van BZK waarom de minister van VWS besloten heeft om vandaag niet aanwezig te zijn.

De **voorzitter**: Nee, dat hoeft niet. Ik heb gisteren bij dit verzoek gezegd dat ik dat niet nodig vind. Ik vind niet dat de minister dan moet verklaren waarom hij er niet is. Wij gaan daar niet over in discussie. U vraagt het, ik geef mijn mening en wij merken wel wat de minister er straks over zegt.

De heer **Algra** (CDA): Ik zal nog even zeggen wat ik met deze vraag bedoel. Ik hoor graag van de minister van BZK of de minister van VWS niet aanwezig wilde zijn of kon zijn. Ik vind dat van belang voor dit onderwerp, vooral omdat de minister van BZK tot twee keer toe de verantwoordelijkheid bij de minister van VWS heeft gelegd. Daarom hoor ik graag waarom de minister van VWS vandaag niet aanwezig is.

Voor de CDA-fractie is het redden van mensenlevens te belangrijk om op de lange baan te schuiven. Wij willen graag vandaag horen dat de ministers gezamenlijk het initiatief nemen om op korte termijn automatische externe defibrillators bij politieauto's in te voeren. Mocht dat vandaag onvoldoende blijken, dan heb ik dat in de volgende motie nog eens onderschreven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ingeval van een hartstilstand dan wel hartritme-stoornissen de eerste zes minuten cruciaal zijn voor de kansen op overleven en herstel;

voorts constaterende dat de politie in de meeste gevallen enkele minuten eerder ter plaatse is dan de ambulance;

overwegende dat er door het invoeren van de automatische externe defibrillator (AED) als standaardhulpmiddel op politiemotorvoertuigen ieder jaar tientallen tot enkele honderden mensenlevens