Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2005–2006

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 24

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 februari 2006

De commissie voor Verkeer en Waterstaat[1] heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief d.d. 30 november 2005 inzake de veiligheid van overwegen, onder andere naar aanleiding van de motie Hofstra c.s. (kamerstuk 29 893/ 29 892, nr. 20).
De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 februari 2006.
Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

[1] Samenstelling:
Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

KST95048
0506tkkst29893-24
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2006

1
U geeft aan dat saneringsvoorstellen voor overwegsituaties nooit eenzijdig door ProRail worden opgelegd aan de wegbeheerders, maar altijd het resultaat zijn van overleg tussen de betrokken beheerders. Dit impliceert dat besluitvorming over overwegsituaties wordt gedeeld door de wegbeheerders. Zijn er gemeenten die u kenbaar hebben gemaakt dat het overleg met ProRail niet tot het voor hen gewenste resultaat heeft geleid? Zo ja, welke gemeenten zijn dat en welke argumenten worden daarbij door de wegbeheerders genoemd?

Mijn beleid is erop gericht om gemeenten te stimuleren hun overwegen op te heffen zodat een betere en optimaal veilige oplossing kan ontstaan. ProRail voert mijn beleid uit en heeft daar een budget voor. Op basis van het succes van mijn ingezette beleid en discussies met uw Kamer is het beleid geëvolueerd van het rigide opheffen van elke overweg naar maatwerk en proportionaliteit en een meer gebiedsgerichte aanpak.

In de praktijk is het zo dat het opheffen van overwegen veelal deel uitmaakt van stedelijke ontwikkelingsplannen om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeenten te vergroten. De gemeente is dan ook vaak de initiatiefnemer. Een saneringsbesluit voor een openbare overweg wordt altijd eenzijdig publiekrechtelijk door de wegbeheerder, in dit geval de gemeente, genomen. Over een saneringsbesluit heeft geen enkele gemeente zich tot mij gewend. De volgende gemeenten hebben meer algemeen in de afgelopen twee jaar kenbaar gemaakt dat het overleg met ProRail over overwegsituaties ter plekke niet tot het voor hen gewenste resultaat heeft geleid:

Franeker (november/december 2004)

De gemeente was in verband met de kosten voorstander van de aanleg van een gelijkvloerse overweg in de nieuwe rondweg die de bestaande spoorverbinding Leeuwarden–Harlingen kruist. Deze oplossing paste echter niet in het rijksbeleid. Daarop is besloten tot gezamenlijk onderzoek (risico-analyse) van de provincie Fryslan en ProRail. Hierbij waren ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de beleidsdirectie Spoor van het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP) betrokken. De Kamer is hierover, naar aanleiding van Kamervragen, geïnformeerd in de brief van 13 december 2004 (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2004–2005, nr. 591). De risico-analyse wees uit dat een ongelijkvloerse oplossing goedkoper was, met inbegrip van beheer en lifecycle kosten.

Nunspeet (maart 2005)

De gemeente heeft zich tot het ministerie gewend met het verzoek om de toezegging dat de verbeteringen, zoals door ProRail voorgesteld, aan de overweg Elspeterweg niet ten laste van de gemeente komen. Bij brief van 2 maart 2005 is de gemeente erover geïnformeerd dat de nieuwe aanlegen de daaruit resulterende instandhoudingskosten van de AHOB Elspeterweg geheel ten laste komen van het budget van het *Programma Verbetering veiligheid Overwegen* (PVVO) respectievelijk het instandhoudingsbudget van ProRail.

Gorinchem (juni 2005)

De gemeente heeft aan ProRail kenbaar gemaakt de overweg de Nieuwe Hoven in twee rijrichtingen te willen openstellen. Voor autoverkeer is deze overweg op dit moment maar in één rijrichting in gebruik, voor voetgangers, fietsers en bromfietsers is de overweg in beide rijrichtingen te gebruiken. Na een eerder door ProRail ingenomen afwijzend standpunt is

de gemeente door ProRail op de mogelijkheid van de escalatieprocedure gewezen. Het verzoek is op dit moment op het ministerie in behandeling.

Maassluis (september 2005)

De gemeente heeft het ministerie verzocht om toestemming voor de aanleg van een nieuwe gelijkvloerse overweg. Ik heb de gemeente inmiddels laten weten dat ik hun verzoek niet honoreer, omdat met de aanleg van een nieuwe gelijkvloerse overweg er een te hoog nieuw veiligheidsrisico wordt geïntroduceerd.

Echt-Susteren (februari 2006)

De gemeente heeft zich afgelopen week tot het ministerie gewend omdat zij van oordeel is dat zij een besluit heeft genomen over het opheffen van een overweg op basis van onvolledige door ProRail verstrekte informatie aangaande op handen zijnde wijzigingen van het overwegenbeleid. ProRail heeft op basis van het toen vigerende beleid niet onjuist gehandeld. Ik ga het verzoek echter behandelen als een escalatie.

2
Bij een patstelling tussen ProRail en de wegbeheerder treedt er een zogenaamde escalatieprocedure in werking. Wat houdt deze escalatieprocedure in en hoe vaak is een dergelijke procedure gestart?

De escalatieprocedure houdt in dat Prorail bij een impasse in het overleg met een wegbeheerder deze verwijst naar de minister, ambtelijk vertegenwoordigd door de Inspectie V&W en mijn beleidsdirectie. De wegbeheerder kan, onder begeleiding van de Inspectie en mijn beleidsdirectie, een risico-analyse laten uitvoeren door een gecertificeerd adviesbureau en volgens een gestandaardiseerde onderzoeksmethode. Op basis van de uitkomsten daarvan adviseert de Inspectie V&W de minister die daarop besluit en ProRail een opdracht kan geven. Ten aanzien van uw vraag naar het aantal keren dat een dergelijke procedure is gestart, geldt dat deze procedure aan de orde is bij de gemeenten Franeker, Gorinchem, Maassluis en Echt-Susteren (zie ook mijn antwoord op vraag 1).

3
Is het geld dat door ProRail aan de gemeenten wordt gegeven bij het sluiten van een spoorwegovergang geoormerkt?

Ja. Voor een deel bestaat het budget van ProRail uit een rijksbijdrage en voor een deel uit middelen van het FENS (Fonds Eenmalige Bijdrage NS). De rijksbijdrage komt uit het Infrastructuurfonds. ProRail dient hiertoe een subsidie-aanvraag in, nadat overeenstemming met een gemeente – of een andere wegbeheerder – is bereikt. De rijkssubsidie is altijd aan specifieke activiteiten, bijvoorbeeld de bouw van een viaduct of tunnel, gekoppeld en wordt veelal pas uitgekeerd nadat aan de tussen de weg- en de spoorbeheerder overeengekomen sanering van de overweg is voldaan. Deze afspraken worden van te voren vastgelegd in een bouw- en aanlegovereenkomst.

4
U geeft aan de motie Hofstra (29 893 nr. 6) uit te voeren. In de motie wordt de regering verzocht om het beleid op het punt van gelijkvloerse spoorwegovergangen bij te stellen en middels nader criteria de mogelijkheid te scheppen om gelijkvloerse overwegingen toe te staan, zowel in bestaande als in nieuwe situaties. Wordt met de door u voorgestelde procedure voor het aanleggen van een nieuwe gelijkvloerse overweg de motie uitgevoerd? Zo ja, waarom draait u de beredenering om door in de procedure

voor het laten aanleggen van een nieuwe gelijkvloerse overweg te stellen dat de onmogelijkheid deze ongelijkvloers te realiseren moet worden omschreven? Hoe verhoudt bovenstaand criterium zich tot de criteria die in de motie Hofstra zijn verwoord?

In de uitwerking zijn de in de motie Hofstra c.s. genoemde criteria gebruikt. Daarmee heb ik uitvoering gegeven aan de motie. Ik streef met het overwegenbeleid wel naar duurzaam veilige oplossingen en wil daarmee voorkomen dat er nieuwe onveiligheid door en op overwegen ontstaat. Daarom ben ik van mening dat een integrale en transparante afweging mijnerzijds over een verzoek tot de aanleg van een nieuwe gelijkvloerse overweg in ieder geval als basis moet hebben een risicoanalyse van de eventuele onveiligheid die een nieuwe overweg zal veroorzaken, hoe deze risico's kunnen worden beheerst en voorts de argumenten waarom deze overweg niet ongelijkvloers kan worden gerealiseerd. Deze benadering leidt bijvoorbeeld tot een uitkomst zoals in Franeker (zie het antwoord op vraag 1.).

5
Op blz. 2 van de brief van 30 november staat over bestaande overwegen: «er worden geen recreatieve overwegen opgeheven tenzij de spoor- en of wegbeheerder door analyses aantoont dat deze overwegen grote risico's hebben voor de spoor- en de verkeersveiligheid en tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen (zoals betere beveiliging, selectieve sluiting, ongelijkvloers oplossingen).»
Deelt u het standpunt dat de formulering «tenzij... en tenzij» in gangbaar Nederlands betekent dat aan beide tenzij's moet zijn voldaan?
Zo ja, hoe rijmt u dit met uw antwoord op vraag 8 van de schriftelijke vragen van Duyvendak d.d. 14/12/2005 over de voorgenomen sluiting van de overweg Cromvoirtsepad in Vught (Aanhangsel Handelingen 628) dat aan de betreffende eis (tenzij... en tenzij) is voldaan terwijl maar aan één van de tenzij's is voldaan?

U constateert terecht dat de formulering grammaticaal betekent dat aan beide tenzij's moet zijn voldaan. Dat is niet de bedoeling. De zin moet daarom luiden: «Er worden geen recreatieve overwegen opgeheven tenzij de spoor- en of wegbeheerder door analyses aantoont dat deze overwegen grote risico's hebben voor de spoor- en de verkeersveiligheid **of** tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen (zoals betere beveiliging, selectieve sluiting, ongelijkvloers oplossingen).» Dit betekent dat een recreatieve overweg open blijft behalve als wordt aangetoond dat deze erg gevaarlijk is of als er alternatieven voorhanden zijn. Overigens heeft bij het Cormvoirtse pad de gemeente besloten om niet meer met Prorail naar alternatieven te kijken.

6
Bent u ervan op de hoogte dat ProRail op 19 december 2005 in een brief (kenmerk MJB/BA/051219–1) aan de gemeente Vught schrijft (n.a.v. uw antwoord op vraag 9 van de schriftelijke vragen van Duyvendak d.d. 14/12/2005):
«Onlangs zijn in de Tweede Kamer vragen gesteld aan de minister van V&W inzake de afsluiting van de overweg Cromvoirtsepad. Naar aanleiding van deze vragen heeft de Minister ProRail opdracht gegeven om de afgesproken termijn ten aanzien van het nemen van een onttrekkingsbesluit (..) op te schorten tot 1 maart 2006. Dientengevolge bevestigen wij u middels het onderhavige schrijven dat ProRail instemt met opschorten van voornoemde termijn tot 1 maart 2006. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaan ervan uit dat u uiterlijk op 1 maart het onttrekkingsbesluit inzake de overweg Cromvoirtsepad genomen zult hebben.»

Wat is uw oordeel over het feit dat ProRail uw opdracht (cf. antwoord 9) om «met de gemeente nog eens alle mogelijke scenario's te verkennen» heeft genegeerd, omdat de gemeente van ProRail niet meer heeft gekregen dan de mogelijkheid tot uitstel van het «onttrekkingsbesluit»? Welke stappen gaat u ondernemen om dit recht te zetten?

Van dit schrijven ben ik op de hoogte. Ik had Prorail de opdracht verstrekt om de ruimte in de tijd, die er krachtens de overeenkomst niet meer was, alsnog te bieden hetgeen is geschied. De gemeente heeft ProRail echter te kennen gegeven noch van de aangeboden ruimte in tijd, noch van de mogelijkheden tot heroverweging van de voornemens gebruik te willen maken. Op 20 december heeft de gemeente, ondanks de brief, het onttrekkingsbesluit genomen. Ik heb de gemeente gebeld en mij is bevestigd dat dit inderdaad het besluit van de gemeente is.

7
Navraag bij de uitvoerders van het project «Recreatie & overwegen» leert dat van de lijst «Projecten met (mogelijk) op te heffen overwegen» van de in totaal 65 overwegen er 29 (dus 45%) belangrijk tot zeer belangrijk zijn voor recreanten.
Kunt u voor elk van deze 29 recreatief (zeer) belangrijke overwegen aangeven hoe is voldaan aan de eis (zoals gesteld op blz. 2 van uw brief van 30 november) dat er een risico-analyse is gemaakt én er alternatieven zijn die de wegbeheerder is overeengekomen met ProRail?
Wat zijn bij elk van deze 29 overwegen de alternatieven (of compenserende maatregelen) die met ProRail overeengekomen zijn?

De lijst met 65 overwegen betreft die overwegen waar op dit moment met enige mate van zekerheid een project tot stand zou kunnen komen. De suggestie wordt gewekt dat het hier 65 locaties betreft waar een verbinding voor recreatief verkeer verloren dreigt te gaan. Het saneren van een overweg hoeft niet te beginnen met een risicoanalyse. Startpunt kan ook zijn, zoals onder mijn antwoord op vraag 5 vermeld, dat er een volwaardig alternatief voor de verbinding (veelal op dezelfde locatie, zonder dichtligtijden en 100% veilig) wordt gerealiseerd. Het initiatief om varianten uit te werken en daarin keuzes te maken ligt bij de wegbeheerder.

8
U heeft meerdere keren aangegeven dat er een belangrijke functie is weggelegd voor de recreatieve belangenorganisaties, om te bewaken dat ProRail en wegbeheerders de belangen van recreanten voldoende meewegen. Meer in het algemeen heeft u de belangenorganisaties een belangrijke rol gegeven bij doorkruisingen van fiets- en wandelpaden (Nota Mobiliteit).
Hoe verwacht u dat de recreatieve belangenorganisaties deze taak kunnen vervullen, met name wat betreft menskracht en middelen die ze hiervoor nodig zullen hebben?
Wat bent u van plan op het op het gebied van (vervolg)financiering van het project Recreatie& overwegen? Welke financiële bijdrage zult u hieraan verlenen?

Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 14.

9
Wanneer worden de vragen van Duyvendak d.d. 28/12/2005 over de werkwijze van ProRail m.b.t. het sluiten van spoorwegovergangen beantwoord?

Deze vragen zijn op 30 januari 2006 beantwoord (DGP/SPO/U.06.00331). Uit de beantwoording blijkt dat ProRail mijn beleid van maatwerk en proportionaliteit uitvoert.

10
In de bijlage «Globale toets overwegen» bij uw brief van 30 november staat op blz. 6 een diagram van de globale toets voor aanpassingen aan bestaande overwegen. Daaruit blijkt dat wanneer er op de overweg zelf compensatie van de risicotoename mogelijk is, dat altijd de eerste keus is. Kunt u voor elk van de 65 overwegen in de bijlage «projecten met (mogelijk) op te heffen overwegen» aangeven wat de specifieke risicotoename is, met daarbij per project de reden waarom ProRail tot de conclusie is gekomen dat compensatie op deze overwegen zelf niet tot de mogelijkheid behoort?

Dat kan ik niet aangeven. Ten eerste was de «Globale toets overwegen» nog niet ontwikkeld op het moment dat de plannen voor de projecten van de 65 overwegen werden gemaakt. Ten tweede is een risico-afweging niet altijd het uitgangs- of startpunt.

11
In de bijlage «Globale toets overwegen» bij uw brief van 30 november staan op blz. 7 de LE's (letaliteitsequivalent) op basis waarvan een indeling in 3 categorieën wordt gemaakt. Kunt u dit nader verklaren en onderbouwen hoe de categoriegrenzen zijn vastgesteld? Hoe is op basis van de indeling in 3 categorieën met de eenheid LE/jaar de LE-kromme gemaakt? Hoe moet de grafiek met LE-kromme gelezen worden?
Kunt u voor elk van de 65 overwegen uit de spreadsheet-bijlage aangeven in welk van de categorieën ze vallen?

Als maat voor onveiligheid wordt de zogenaamde letaliteitsequivalent (LE) gebruikt. Deze maat wordt op basis van de gevolgen van een botsing berekend. Hierbij telt een botsing met dodelijke afloop veel zwaarder dan een botsing met lichtgewonden of materiële schade als gevolg. Voor elke individuele overweg is op basis van de ongevallenhistorie de LE berekend. In de grafiek op bladzijde 15 van de genoemde bijlage zijn de individuele overwegen op de verticale as gepresenteerd. De berekende LE is voor iedere individuele overweg op de horizontale as gepresenteerd (LE per jaar). De LE waarden van de overwegen worden oplopend in de grafiek weergegeven: de onveiligste overwegen bovenaan (hoge LE waarden), de veilige overwegen onderaan (LE waarden rond nul).
De doelstelling voor 2010 voor wat betreft de overwegveiligheid is op 24 doden of minder gesteld. Deze doelstelling (het aantal doden) kan omgerekend worden naar een gemiddelde letaliteitswaarde per overweg. In de grafiek is dat de verticale lijn LE/A.
Als de gemiddelde LE voor alle overwegen onder deze waarde blijft, dan wordt aan de doelstelling voldaan. In de grafiek is zichtbaar dat een groot aantal overwegen boven de LE/A waarde scoort. Dit zijn de zogenaamde «aandacht en risico-overwegen». De laatste groep vormt een bijzondere categorie: dit is de groep met veel botsingen met dodelijke slachtoffers. De «overige overwegen» vormen een groep overwegen waar weinig of nul botsingen in de afgelopen periode hebben plaatsgevonden. Deze groep scoort onder de LE/A waarde.
Voor wat betreft de laatste vraag: ik zal u separaat de indeling van de 65 overwegen in de genoemde categorieën zo snel mogelijk toesturen.

12
Wat heeft het feit dat ProRail volgens blz. 16 van het 2e PVVO een hogere uitkering uitkeert voor sluiting van een beveiligde overweg dan voor een onbeveiligde, te maken met proportionaliteit?

Kunt u reageren op de stelling dat het beleid van ProRail er feitelijk op neer komt dat zo veel mogelijk overwegen dichtmoeten: een beveiligde overweg omdat die druk, storingsgevoelig en potentieel onveilig is en een onbeveiligde overweg omdat hij misschien niet druk is maar wel onbeveiligd en dus daarom onveilig?

Het karakter van wegen waarin beveiligde overwegen zijn gelegen, is duidelijk anders dan wegen met onbeveiligde overwegen. Het aantal gebruikers, het type gebruikers, de snelheden van het wegverkeer, de exploitatie van het spoor: dat alles is bij de beveiligde overweg significant hoger c.q. zwaarder dan bij onbeveiligde overweg. Die overwegen zijn vaak ook nog eens gelegen op locaties waar grond moeilijk te verwerven is vanwege de hoge grondkosten (druk bevolkte gebieden). Als gemeenten zo'n overweg saneren, kost dat ook gewoon meer geld. Hier is onder andere rekening mee gehouden in de bijdrageregeling.

De stelling dat het beleid van ProRail erop neer komt dat zo veel mogelijk overwegen dicht moeten, onderschrijf ik niet. Zoals u weet is ProRail een uitvoeringsorganisatie, geen beleidsorganisatie. Bovendien zijn we juist opgeschoven van het rigide sluiten van overwegen naar maatwerk en proportionaliteit.

13
Kunt u aangeven bij welke overwegen ProRail overleg heeft gevoerd met de recreatieve belangenorganisaties en bij hoeveel procent van deze overwegen dit ProRail heeft doen besluiten de overweg open te houden?

ProRail voert in het kader van afzonderlijke projecten nog geen overleg met recreatieve belangenorganisaties. Dat is vooralsnog de verantwoordelijkheid en taak van de wegbeheerder.

14
Bent u ervan op de hoogte dat de recreatieve belangenorganisaties (i.h.k.v. het project Recreatie & overwegen) van ProRail tot nu toe voornamelijk globale gegevens hebben gekregen over plannen met overwegen en dat de projectuitvoerders vervolgens steeds maar zelf bij gemeenten hebben moeten nagaan wat de stand van zaken is? Bent u ervan op de hoogte dat er geen sprake is geweest van overleg tussen ProRail en de belangenorganisaties over overwegen, hooguit van informatieoverdracht over voorgenomen plannen? Wat is daarop uw reactie?

In de brief van 4 oktober 2005 van de Stichting Wandelplatform LAW aan mij met betrekking tot het project Recreatie & Overwegen (kenmerk 20051249) is onder andere medegedeeld dat er «in goede samenspraak met ProRail is gewerkt» en dat er een complete analyse is gemaakt van de recreatief-toeristische betekenis van alle overwegen in Nederland.

Ik hecht er belang aan dat de recreatieve belangenorganisaties betrokken worden bij de uitvoering van het overwegenbeleid. Daarom heb ik in 2002 reeds positief gereageerd op het verzoek om subsidie voor het project «afstemming wandelen fietsverbindingen in het kader van de overwegveiligheid». Deze subsidie loopt nog tot eind 2006.
De bovenvermelde brief bevat een nieuw voorstel, een uitvoerige projectbeschrijving en een verzoek om een subsidiebijdrage van € 59 000 voor de totale looptijd van het project tot en met 2008. Met het nieuwe projectvoorstel is beoogd een centraal «Contact- en Informatiepunt recreatief belang overwegen» mogelijk te maken. Ik vind dit een goed en belangrijk initiatief en ben voornemens om positief op dit projectvoorstel te gaan reageren.

15
Kunt u exact aangeven wáár in het 2e PVVO het beleidsuitgangspunt «Er worden geen recreatieve overwegen opgeheven tenzij de spoor- en of wegbeheerder door analyses aantoont dat deze overwegen grote risico's hebben voor de spooren de verkeersveiligheid en tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen» (op blz. 2 van uw brief van 30 november) wordt uitgewerkt?
Deelt u het standpunt dat in ieder geval paragraaf 3.3.3 van het 2e PVVO («Indien het afsluiten van een overweg slechts marginaal van invloed is op de spoor- en wegverkeersveiligheid, bestaat de mogelijkheid om een dergelijke overweg niet te sluiten dan wel speciale voorzieningen te treffen voor het langzame verkeer») hiermee niet in overeenstemming is en dat het tweede deel van de zin (vanaf «bestaat») vervangen moet worden door «wordt een dergelijke overweg niet gesloten dan wel worden speciale voorzieningen getroffen voor het langzame verkeer»? Zo nee, waarom niet?

Voor het eerste deel van uw vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 5. Voor het tweede deel van uw vraag: de tekst in het PVVO onder 3.3.3. geeft precies aan wat het beleid is. Sluiting is niet nodig maar behoort tot de mogelijkheden. Een meer functionele en tevens veiliger oplossing zonder hinder voor de gebruiker moet mijns inziens altijd mogelijk blijven. Met name de laatste alinea, waarin wordt gewezen op de samenwerking van spoor- en wegbeheerder en belangenorganisaties (via de wegbeheerder), om tot maatwerk te komen is daarbij essentieel.

Ik hecht in dit verband overigens aan het initiatief dat ProRail neemt en heeft aangekondigd in het PVVO om de informatievoorziening en communicatie in de richting van wegbeheerders en belangenorganisaties te intensiveren.

16
Uit uw antwoord op 10 van de schriftelijke vragen van Duyvendak (d.d. 14/12/2005) over de overweg Cromvoirtsepad, blijkt dat de lijst met 65 (mogelijk) op te heffen overwegen uitsluitend overwegen betreft die vrijwel zijn afgerond c.q. waarvoor de bezwaar- en beroepsperiode al is doorlopen.
Kunt u een soortgelijk overzicht geven van de bij ProRail onderhanden zijnde plannen en projecten voor aanpassing van spoorwegovergangen, waarvoor de bezwaar- en beroepsprocedure nog niet is doorlopen?

Het gaat hier om procedures die door de gemeenten worden geïnitieerd en doorlopen. Daar wordt en is ProRail verder niet bij betrokken. Eerst nadat dit soort procedures doorlopen zijn, wordt verder (project)overleg met ProRail gevoerd. Ik kan u dus geen overzicht geven van de ophanden zijn de plannen.

17
Uit de verschillende beleidsstukken wordt niet duidelijk wat voor overleggen er wordt gevoerd tussen ProRail en de recreatieve belangenorganisaties.
Zo staat in de bijlage «beantwoording aangehouden motie tijdens het VAO Wandelbeleid ...»): «ProRail is dus, in het kader van afzonderlijke projecten, geen aparte overlegpartner van de belangenorganisaties».
Hoe rijmt dit met de volgende passage in de Nota Mobiliteit: «Infrastructurele maatregelen kunnen ten koste gaan van bestaande fiets- en wandelroutes. Door decentrale overheden zal vooraf een inventarisatie worden gemaakt van de effecten van dergelijke maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Het voorkomen van barrièrewerking krijgt in het bijzonder aandacht bij de verbete-

ring van de veiligheid van onbeveiligde gelijkvloerse overgangen in het spoorwegnet. ProRail onderzoekt in overleg met belangenorganisaties en wegbeheerders alternatieven voor het verbeteren van de veiligheid bij deze overgangen om afsluiten waar mogelijk en wenselijk te voorkomen. In de uitvoering van het overwegenbeleid wordt gestreefd naar maatwerk.»
en in uw brief van 15 maart 2005 over de uitvoering van het overwegenbeleid:
«Voor de overwegen en -paden met een recreatieve functie voor wandelaars, fietsers en ruiters voert ProRail regulier overleg met de belangenverenigingen om tot inventarisatie en oplossingen van knelpunten te komen.«?

ProRail voert structureel overleg met de stichting LAW (Lange Afstand Wandelen) een stichting die ook de belangen van de Fietsersbond en de Ruitervereniging behartigt. De brief van 15 maart 2005 refereert aan dit structurele algemene overleg tussen ProRail en de stichting LAW.

Zoals reeds eerder aangegeven heeft ProRail binnen afzonderlijke projecten geen contacten met (plaatselijke afdelingen van) belangenverenigingen. Die verantwoordelijkheid/taak ligt bij de wegbeheerder. De zinsnede in de door u aangehaalde bijlage (beantwoording aangehouden motie tijdens VAO Wandelbeleid) is dus correct.