



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/143532

Uw kenmerk
2025Z12130

Bijlage(n)
1

Datum 1 juli 2025
Betreft Kamervragen over het artikel 'Dankzij Marcus (67) kunnen
blinden hier veilig oversteken'

Geachte voorzitter,

De leden De Kort en Veltman (beiden VVD) hebben vragen gesteld naar aanleiding van het artikel "Dankzij Marcus (67) kunnen blinden hier veilig oversteken",¹ met kenmerk 2025Z12130. Hierbij ontvangt u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden op deze vragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman

¹ <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4703702/dankzij-marcus-67-kunnen-blinken-hier-veilig-oversteken>

2025Z12130

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vragen van de leden De Kort en Veltman (beiden VVD) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel 'Dankzij Marcus (67) kunnen blinden hier veilig oversteken'.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/143532

Vraag 1.

Bent u bekend met het artikel 'Dankzij Marcus (67) kunnen blinden hier veilig oversteken' en het beschreven initiatief in Vught?

Antwoord 1.

Ja, het artikel en het initiatief in Vught zijn bekend. Deze tijdelijke overwegen zijn een stap in de realisatie van de verdiepte ligging in Vught, onderdeel van het project Meteren-Boxtel uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Aangezien de overwegen daar tijdelijk ingrijpend zijn veranderd, heeft ProRail hier een randmarkering op het voetpad geplaatst om als oriëntatie te dienen voor blinde en slechtziende voetgangers.

Vraag 2.

Wat is uw reactie op dit initiatief? Wat vindt u van het idee om voelbare geleidelijnen aan te brengen bij spoorwegovergangen?

Antwoord 2.

Overwegen zijn een bijzonder risicovol punt voor blinden en slechtzienden. De randmarkeringen die in Vught zijn toegepast, zijn een speciale maatregel om te bezien of dit bijdraagt aan een veilige oversteek van de plaatselijk sterk gewijzigde situatie. Ik wacht de bevindingen daaromtrent af. Deze randmarkering is nadrukkelijk geen geleidelijn. Geleidelijnen liggen slechts op plekken waar voetgangers veilig stil kunnen staan.

Vraag 3.

Is er landelijk bekend hoeveel spoorwegovergangen er zijn waar al voorzieningen en hulpmiddelen aanwezig zijn voor blinden en slechtzienden? Bij hoeveel spoorwegovergangen zijn er nog geen voorzieningen aanwezig?

Antwoord 3.

Zoals aangegeven in het antwoord op de vorige vraag zijn de aanpassingen aan de overweg in Vught een speciale maatregel vanwege de ingrijpende wijzigingen die daar plaatsvinden. Deze overweg is de eerste waar deze randmarkeringen geplaatst worden.

Op vrijwel alle overpaden tussen perrons op stations is inmiddels een oversteeklijn geplaatst, een harde kunststof strook die op het midden van de overpadbevloering wordt geschroefd. Dit sluit aan op de geleidelijnen die binnen het stationsgebied aanwezig zijn en maakt duidelijk dat overstekende gebruikers zich niet op een veilige plaats bevinden. In enkele situaties is het plaatsen van een oversteeklijn niet mogelijk, omdat dit onveilige situaties voor andere gebruikers zou opleveren.

Vraag 4.

Bent u van mening dat er op meer locaties in het land voelbare geleidelijnen moeten worden aangelegd bij spoorwegovergangen? Zo nee, waarom niet?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/143532

Antwoord 4.

Voorlopig zijn er geen plannen om op meer locaties dergelijke maatregelen te treffen. De aangelegde gidslijn in Vught is toegepast vanwege de ingrijpende wijzigingen aan de overwegen. Aan de hand van deze maatregel kan worden beoordeeld of nader onderzoek naar de toepasbaarheid van dergelijke gidslijnen gewenst is. ProRail heeft eerder nog geen aanleiding gezien om te onderzoeken of het nodig is om deze maatregel toe te passen op overwegen die niet ingrijpend zijn gewijzigd.

Vraag 5.

In hoeverre wordt er in de directe omgeving van bijvoorbeeld blindeninstituten, scholen en revalidatiecentra in de openbare ruimte rekening gehouden met mensen met een visuele beperking?

Antwoord 5.

De inrichting van het lokale straatbeeld is vrijwel geheel het werkterrein van gemeenten en andere decentrale wegbeheerders. Deze overheden hebben het beste zicht op de bijzondere situaties, zoals de aanwezigheid van dergelijke instituten. Het uitgangspunt is dat openbare gebouwen altijd een toegankelijke route met gidslijnen en geleidelijnen hebben vanaf de dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer. Bij nieuwe ontwikkelingen die de inrichting van de openbare ruimte raken, dient in een omgevingsplan rekening te worden gehouden met het belang van personen met een functiebeperking.²

Vraag 6.

Is er gericht beleid om de buurt van dit soort instellingen voor blinden en slechtzienden, met name oversteekplaatsen, toegankelijk en bereikbaar te maken voor deze doelgroep? Wat gebeurt er nu met signalen van onveilige oversteeksituaties?

Antwoord 6.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 zijn gemeenten primair aan zet voor een toegankelijke openbare ruimte. Zij pakken signalen over onveilige oversteeksituaties op. Lokaal maatwerk is hierbij belangrijk.

Vraag 7.

Deelt u de mening dat oversteekplaatsen voor iedereen veilig en toegankelijk moeten zijn? Zo ja, bent u het eens dat de toegankelijkheid van oversteekplaatsen voor visueel beperkten niet afhankelijk mag zijn van lokale initiatieven, maar dat er landelijke richtlijnen en beleid voor nodig zijn?

Antwoord 7.

Ik deel de mening dat oversteekplaatsen voor iedereen veilig moeten zijn. Lokale wegbeheerders zijn zich bij uitstek bewust van de lokale knelpunten. Gemeenten kunnen gebruik maken van bijvoorbeeld de 'Richtlijn toegankelijkheid' (2014) en 'Ontwerpwijzer voetgangers' (2023) van het kennisplatform CROW. Hierin staan handvatten voor een toegankelijke en veilige inrichting van de openbare ruimte, ook voor blinden en

² Besluit kwaliteit leefomgeving, artikel 5.162.

slechtzienden. Ook werkt CROW momenteel aan een landelijke standaard voor akoestische signalering bij verkeersregelininstallaties.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vraag 8.

Maken voelbare geleidelijnen bij spoorwegovergangen deel uit van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet en kunnen de voelbare geleidelijnen in dit programma worden opgenomen?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/143532

Antwoord 8.

Binnen het aflopende Landelijk Verbeterprogramma Overwegen is het toepassen van randmarkeringen als gidslijn niet als maatregel meegenomen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 staat nog niet vast of deze maatregel noodzakelijk is bij andere overwegen. Pas als een verdere uitrol wenselijk blijkt, zal bekeken worden op welke wijze dit vormgegeven kan worden. Daarbij dient dan sprake te zijn van voldoende dekking.

Vraag 9.

Bent u van mening dat er prioriteit moet worden gegeven bij het aanleggen van voelbare geleidelijnen bij drukbezochte en dichtbevolkte gebieden? Denk dan bijvoorbeeld aan grote kruispunten, in de omgeving van scholen, of rondom stations. Zo ja, hoe gaat u ervoor zorgen dat juist deze locaties als eerste toegankelijk en veilig worden voor mensen met een visuele beperking?

Antwoord 9.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 zijn gemeenten verantwoordelijk voor het straatbeeld. De prioriteiten voor het aanleggen van hulpmiddelen voor blinden en slechtzienden zijn zeer locatiespecifiek. Gemeenten kunnen hierover de beste afweging maken.