

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Staatssecretaris drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Ons kenmerk: 22.033

Datum: 17 mei 2022

Betreft: Onevenredig nadelig effect van huidige NABO-aanpak voor gebruikers en gemeenten

Geachte mevrouw Heijnen,

Op donderdag 9 juni staat Spoorveiligheid op de agenda van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat. Daarbij staat uw brief aan de Tweede Kamer van 10 december 2021 geagendeerd, waarbinnen het onderwerp *Voortgang Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) Programma* is opgenomen. Bij de uitvoering van dit programma door ProRail is de 'Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie'¹ als vertegenwoordiger van recreatieve gebruikers van overwegen al sinds 2016 nauw betrokken.² 'TeVoet, vereniging van wandelaars' en 'Bewonersinitiatief Behoud Randerwandelpad' uit Diepenveen, medeondertekenaars van deze brief, zijn direct betrokken bij de aanpak van concrete NABO's.

Overwegveiligheid is een belangrijke factor in het streven van onze organisaties naar een veilige en aantrekkelijke recreatieve infrastructuur. Wij erkennen dat NABO's vanwege hun karakter een verhoogd veiligheidsrisico met zich meebrengen. Daarom onderschrijven wij de ambitie van het NABO-programma om op grond van een transparante en zorgvuldige belangenafweging onveilige situaties rondom deze overwegen op te lossen. *Wij constateren echter dat de huidige uitvoering van het NABO-programma door ProRail op meerdere locaties onevenredige negatieve consequenties met zich meebrengt (of dreigt mee te brengen) voor het door dit kabinet tevens nagestreefde belang van een beweegvriendelijke leefomgeving en het stimuleren van actieve, duurzame mobiliteit.* Informatie over de negatieve effecten van het opheffen van NABO's op deze belangen ontbreekt tot op heden in de informatievoorziening naar de Kamer, terwijl dat naar onze mening zeer relevant is voor de wijze waarop u de uitvoering van het NABO-programma door ProRail aanstuurt.

Met deze brief bieden wij u inzicht in de ongewenste effecten van de afwegingen en keuzes die door ProRail en gemeenten worden gemaakt bij de uitvoering van het NABO-programma. *Wij vragen u deze informatie mee te nemen in uw informatievoorziening aan de Tweede Kamer over de voortgang van het NABO-programma.*

Om in het nog resterende deel van het NABO-programma de ongewenste negatieve maatschappelijke effecten te voorkomen vragen wij u tevens om: *de financiering van het resterende deel van het NABO-programma volledig voor rekening van het Rijk te laten komen en daarmee tevens te sturen op maatwerkoplossingen voor NABO's die een zeer gering risico op ongevallen kennen en die in de huidige situatie essentieel zijn voor het (lokale) recreatieve netwerk.*

Onevenredig nadelig effect van huidige NABO-aanpak voor gebruikers en gemeenten

Het vervangen van NABO's door een tunnel, brug of AHOB-installatie is uitermate kostbaar en in de praktijk onbetaalbaar voor gemeenten die ten minste 25% dienen mee te financieren.³ Dat komt al snel neer op €200.000,- of meer per NABO, wat binnen de gemeentelijke begroting uiteraard niet zomaar is op te vangen. Daarbij moet tevens in aanmerking worden genomen dat ProRail een dure en weinig transparante uitvoerder is met een ogenschijnlijk monopolie. De drie casussen die we als voorbeeld

¹ ANWB, Fietsersbond, Landelijk Fietsplatform, NOC*NSF en Wandelnet.

² Vastgelegd in: 'Afsprakenkader: transparant proces voor afweging veiligheid en recreatief belang bij wijzigingen van overwegen', 9 november 2016.

³ In geval een provincie niet meefinanciert, zoals in Soest, is dit zelfs 50%.



hebben meegestuurd (NABO's in Diepenveen, Bodegraven en Soest, zie bijlage 1) illustreren dat de zeer hoge kosten van maatschappelijk breed gedragen oplossingen en de weinig transparante werkwijze ertoe leiden dat gemeenten en ProRail te vaak kiezen voor minimale compensatie middels de aanleg van alternatieve routes, al dan niet naar een nabijgelegen overweg met AHOB-installatie. Op het eerste gezicht lijkt die oplossing goedkoper en neemt het risico op ongevallen op het spoor af. In werkelijkheid is er sprake van verschuiving van het risico en de effecten naar de gemeenten en gebruikers. Want het spoor dient via een omleiding overgestoken te worden op een veel gevaarlijkere plek, namelijk bij een overweg waar ook autoverkeer gebruik van maakt. De risico's op die overweg en op de toeleidende wegen nemen daarmee dus ook toe, hetgeen gevolgen heeft voor de veiligheid van de voetganger. Zo wordt een ommetje een onaantrekkelijke en onveiligere omweg.

Onvoldoende ruimte voor zorgvuldige belangenafweging

Uw uitgangspunt binnen het NABO-programma is het zo snel mogelijk en als eerste aanpakken van de NABO's die de meeste risico's op ongevallen met zich meebrengen. Tweede Kamer en de Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben daar terecht ook herhaaldelijk op aangedrongen. De drie casussen illustreren echter dat er door ProRail in de huidige situatie niet zozeer wordt geprioriteerd op risico's maar op snelheid, en dat daartoe veel druk wordt uitgeoefend op gemeenten om maar zo snel mogelijk mee te werken aan het opheffen van openbaar toegankelijke NABO's. Ook als in de huidige situatie geen of nauwelijks risico's op ongevallen bestaan op betreffende NABO's. *De consequentie van die (tijds)druk is dat er onvoldoende ruimte is voor een transparante en zorgvuldige belangenafweging en dat er te vaak wordt gekozen voor oplossingen die voor ProRail het snelste en goedkoopste zijn te realiseren en waarbij bewoners, recreanten en gemeenten het nakijken hebben.*

Prioriteren op basis van werkelijke risico's

Uit de rapportage van het ILT over spoorveiligheid blijkt dat *geen* van de ongevallen in de categorie 'NABO's toegankelijk voor langzaam verkeer' in de periode 2017-2020 veroorzaakt werd door voetgangers.⁴ Uit het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over spoorveiligheid is te lezen dat er ook in de periode 2012-2016 geen dode of zwaargewonde voetganger te betreuren was op deze overwegen.⁵ De huidige systematiek van het overwegenregister biedt volgens een veiligheidsanalyse van Movares in opdracht van de gemeente Soest geen ruimte voor nuances in analyses van NABO's voor langzaam verkeer. Anders, zo vermeldt het rapport, 'zou de NABO De Gouden Ploeg lager in de ranking staan dan nu het geval is.'⁶ *De conclusie kan niet anders zijn dan dat er momenteel onterecht aangenomen wordt dat wandelaars risicofactoren zijn op onbeveiligde overwegen. Wanneer er meer differentiatie aangebracht wordt in de risicoclassificatie ontstaat er ruimte voor een betere afweging van belangen en meer ruimte voor innovatievere en goedkopere oplossingen voor dit type NABO's. Om ook het realiseren van ongelijkvloerse oplossingen te versnellen is het noodzakelijk dat decentrale overheden worden vrijgesteld van de 50% co-financiering en dat Rijksoverheid de kosten voor haar rekening neemt. In bijlage 2 is een actuele lijst van NABO's met groot recreatief belang opgenomen die nog niet zijn aangepakt en waarvoor bovenstaande aanpak grote meerwaarde heeft.*

Het belang van een fijnmazige recreatieve infrastructuur

Het opheffen van een mogelijkheid om het spoor wandelend of fietsend te kunnen kruisen (zonder veilig alternatief) leidt tot het verdwijnen van een noodzakelijke fijnmazige infrastructuur. Dit heeft tot gevolg dat de toegang tot het recreatief aantrekkelijke buitengebied nabij woonkernen drastisch wordt beperkt. Een gezonde, korte wandeling of fietstocht in de eigen woonomgeving verdwijnt en voor langere wandelingen moet worden uitgeweken naar onaantrekkelijke en vaak onveilige wegen. Door de opheffing wordt, vanwege de beperkte actieradius, de wandelaar met name getroffen. Anderzijds is juist recreatie dicht bij huis van groot belang voor een dicht bevolkt land als Nederland. Bewegen noodzakelijk voor de gezondheid, wat ook onderschreven wordt door het huidige kabinet, onder andere door voorgenomen extra investeringen in preventie. Investeren in een beweegvriendelijke leefomgeving door het stimuleren

⁴ ILT, Jaarverslagen spoorveiligheid 2017-2020.

⁵ 'Overwegveiligheid. Een risicovolle kruising van belangen.', OvV, 2018, p. 85.

⁶ 'Overweg De Gouden Ploeg. Risicoanalyse veiligheid', Movares, 17 september 2021, p. 1, 20.

van wandelen en fietsen speelt daarin een essentiële rol. Juist wandelen is de meest laagdrempelige vorm van bewegen. Bijna iedereen kan dat vanaf huis doen, maar daarvoor is wel een fijnmazige wandelinfrastructuur nodig.

Indien een toelichting of aanvullend overleg over bovenstaande wenselijk wordt geacht dan zijn we uiteraard daartoe bereid. Voor vragen of een nadere toelichting kunt u contact opnemen met ondergetekende of met dhr. Frank Hart, coördinator belangenbehartiging Wandelnet en secretaris van de Adviesgroep. De contactgegevens zijn onderaan de brief opgenomen.

Hoogachtend,

Namens de Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie: ANWB, Fietsersbond, Landelijk Fietsplatform, NOC*NSF en Wandelnet alsmede TeVoet, vereniging van wandelaars en Bewonersinitiatief Behoud Randerwandelpad,



Ankie van Dijk

Directeur Wandelnet, voorzitter van de Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie

E: avandijk@wandelnet.nl

T: 033 - 465 36 60



Bijlage 1: casussen

NABO-Noord, Diepenveen

Bij Diepenveen, dat onder de gemeente Deventer valt, bevindt zich sinds de aanleg van het spoortraject Zwolle-Deventer in 1865 een spoorwegovergang die tegenwoordig onder de categorie NABO valt (nr. 018/047.922). Het spoor doorsnijdt een al sinds de 18e eeuw bestaand kerkpad. Behalve kerkepad was het ook een verbinding tussen de voormalige havezathe Rande (waarvan nu nog de toren resteert) en de landgoederen Smets Rande en later Nieuw Rande. Het gebied en het kerkepad zijn van een grote cultuur-historische waarde en zijn een integraal onderdeel van een uniek en prachtig coulisselandschap en een fijnmazig wandelnetwerk (zie afbeelding 3). Het wordt dan ook als één van de mooiste wandelgebieden in de regio beschouwd.

Het spoortraject Zwolle-Deventer betreft een enkel spoor en het kerkepad en de NABO worden uitsluitend door wandelaars gebruikt. Net als elders waren ook bij deze spoorwegovergang een Andreaskruis en waarschuwingsborden geplaatst. In het recente verleden zijn door ProRail ter vergroting van de railveiligheid en voor een veilige passage van de spoorwegovergang door wandelaars aanvullende voorzieningen getroffen. Het plaatsen van klaphekken, die uitsluitend door een bewuste handeling van de wandelaar zijn te openen, was voor ProRail de risico mitigerende actie. Een maatwerkoplossing waarbij rekening is gehouden met het gegeven dat de overgang alleen door wandelaars wordt gebruikt, dat van een enkel spoor sprake is, dat er vrij zicht is om een naderende trein van verre te zien aankomen en dat er al borden staan. Een oplossing naar ieders tevredenheid.

Hoewel de NABO bij Diepenveen in ProRails' risicobeheersingssysteem laag scoort (m.a.w. veilig is), voldoet het niet aan het criterium dat, op advies van ProRail, door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan spoorwegovergangen wordt gesteld. Omdat de overgang niet beveiligd is met spoorbomen, lampen en bellen is deze NABO van het één op het andere

moment onveilig verklaard. Niet gebaseerd op een integrale risicoanalyse van de situatie maar op grond van een eindimensionale definitie.

Sluiting van de NABO heeft als direct gevolg dat het eeuwen oude kerkepad in onbruik geraakt en verdwijnt en dat er tegen hoge kosten een alternatieve veilige wandelroute moet worden gerealiseerd.

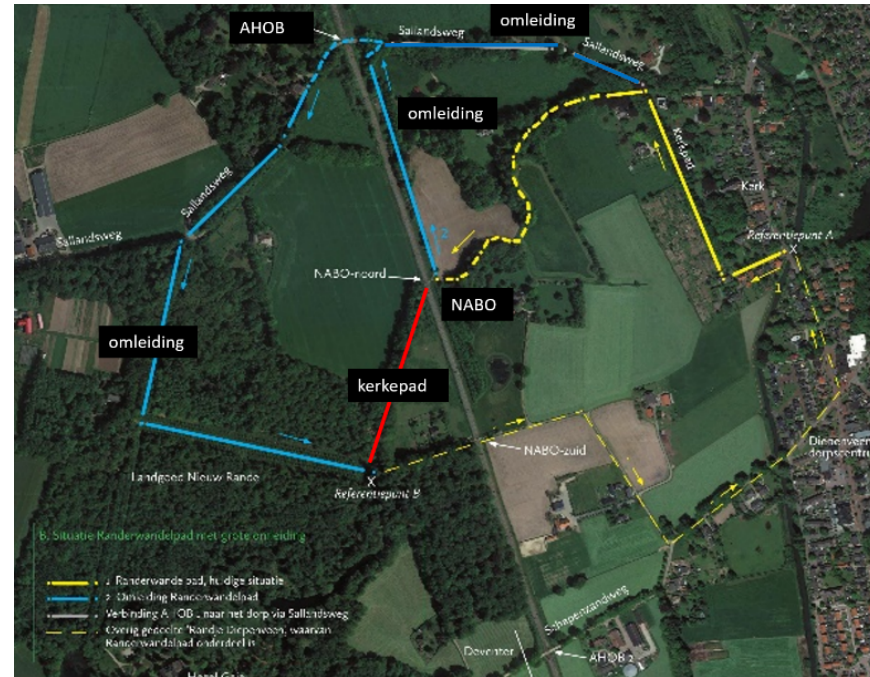
Er is veel boosheid over de voorgenomen sluiting van de NABO-noord, die algemeen wordt ervaren als zeer veilig en overzichtelijk. Er is geen risicoanalyse uitgevoerd voor de NABO-noord in samenhang met de na sluiting benodigde omleidingsroute. Omdat de daadwerkelijke onveiligheid van de met een klaphek beveiligde NABO-noord voor zowel de gebruiker van het spoor als voor de gebruiker van het kerkepad nooit is aangetoond is het logisch om deze alsnog uit te voeren. Daarbij moeten ook de risico's worden beoordeeld van de na opheffing van de NABO-noord noodzakelijke omweg over de Sallandsweg. Op basis daarvan kan bepaald worden of het maatwerk dat door ProRail met klaphekken is geleverd voldoet c.q. veilig is, of dat hieraan met enige aanpassing een 'NABO+' valt te realiseren met een veiligheid vergelijkbaar of zelfs beter dan een AHOB. In ieder geval is pas dan te bepalen of sluiting op korte termijn echt nodig is.



Afbeelding 1: de NABO-noord is door ProRail beveiligd met Andreaskruisen, waarschuwingsborden en een door de wandelaar zelf te openen klaphek. Het betreft hier een enkel spoor.



Afbeelding 2: bij sluiting van NABO-noord loopt de alternatieve wandelroute via de Sallandsweg, de verbindingsweg tussen dorp Diepenveen en de N334. De aanwezige AHOB en de Sallandsweg zijn in de huidige situatie onveilig voor voetgangers en zullen moeten worden aangepast (foto Google Maps, april 2021).



Afbeelding 3: Door sluiting van de NABO verdwijnt het kerkepad en wordt inbreuk gedaan op het fijnmazig wandelnetwerk.

NABO De Gouden Ploeg, Soest

In het hart van de Utrechtse gemeente Soest bevindt zich de Soester Eng: een open, glooiend akkerbouwgebied gelegen op een stuwwal. De Eng is een uniek cultuurhistorisch gebied en vormt dankzij het fijnmazige netwerk van wegen en paden een aantrekkelijke en uitnodigende omgeving om te recreëren.

De verbinding bij de Gouden Ploeg is een belangrijke verbinding in het netwerk van wegen en paden in Soest. De Gouden Ploeg biedt een korte en vooral logische verbinding van de Eng, via de oude dorpskern (Kerkbuurt) naar het Eemdal. Daar is een nieuwe fiets/loopbrug en opstapplaats naar de fietsboot over de Eem. Ook zijn er door de verschillende verbindingen mogelijkheden om ommetjes te maken (zie afbeelding 8). Om de kwaliteit van het gebied rondom de Soester Eng te bewaken is het essentieel om het gebied als één geheel te laten functioneren, zodat onder andere het wandelen van ommetjes mogelijk blijft. Fijnmazigheid is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Het CROW geeft als richtlijn een maximale maaswijdte van 500 meter voor gebieden binnen dorpskernen. Opheffen van de Gouden Ploeg zou betekenen dat de maaswijdte tot een volgende overweg in de dorpskern 875 meter wordt en de bereikbaarheid van de Eng vanuit het dorp verslechtert.

Movares heeft in opdracht van de gemeente Soest een risicoanalyse uitgevoerd. Dit is een geheel kwalitatieve risicoanalyse. De kern bestaat uit een nuancering voor deze specifieke overweg van de criteria/kenmerken waarmee ProRail de overwegen indeelt in risicogroepen. Er zijn specifieke aspecten van NABO De Gouden Ploeg die risicoverhogend werken (ten opzichte van de ranking in het Overwegenregister), zoals het feit dat het uitzicht in één richting beperkt is vanwege een bocht in het spoor. Er worden ook aspecten beschreven die risicoverlagend werken, zoals lage treinsnelheid en het feit dat er alleen voetgangers en fietsers langs komen. De conclusie uit

deze genuanceerde toepassing van het risicobeoordelingssysteem van ProRail lijkt de volgende: 'Indien de systematiek van het overwegenregister ruimte zou bieden voor de nuances dan zou de NABO De Gouden Ploeg lager in de ranking staan dan nu het geval is.'⁷

Het rapport eindigt met de volgende zin: 'Op basis van expert-opinion wordt ingeschat dat de kans op een aanrijding met een zwaargewond of dodelijk slachtoffer ligt tussen de één keer per tien en één keer per 100 jaar.' Deze bewering wordt niet ingeleid of toegelicht. Onduidelijk blijft daarom wie de experts waren en op welke kwantitatieve gegevens of aannames zij hun kwantitatieve risico inschatting baseren.



Afbeeldingen 4 & 5: aanzichten op NABO Gouden Ploeg vanaf het perron.

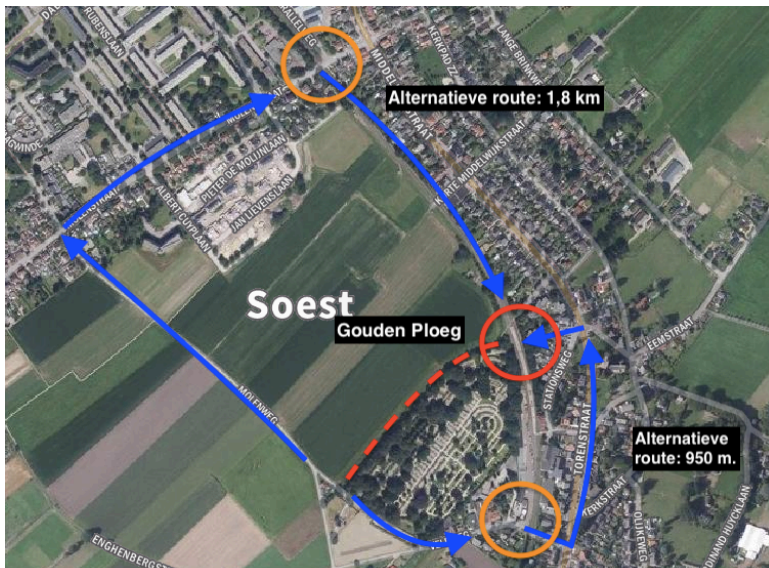
⁷ Overweg De Gouden Ploeg. Risicoanalyse veiligheid', Movares, 17 september 2021, p. 20.



Afbeelding 6: aanzicht op de overweg vanaf De Gouden Ploeg, met zigzaghekken en dubbel Andreaskruis.



Afbeelding 7: het Chris Uiterwijkpad gezien vanaf de overweg, met zigzaghekken en dubbel Andreaskruis.



Afbeelding 8: overzichtskaart met alternatieve wandelroutes via de AHOB Molenstraat ten noorden, en de AHOB Veldweg ten zuiden van de Gouden Ploeg. De rode stippellijn geeft de route aan die verloren gaat.



NABO De Dubbele Wiericke, Bodegraven

De niet bewaakte spoorwegovergang bij Nieuwerbrug (gemeente Bodegraven-Reeuwijk) ligt op de oostelijke kade van de Dubbele Wiericke. De Dubbele en de Enkele Wiericke zijn twee 14^e eeuwse watergangen die oorspronkelijk zijn gegraven voor de afwatering en in de 17^e eeuw onderdeel zijn geworden van de Oude Hollandsche Waterlinie. Deze verdedigingslinie is een cultuurhistorische erfgoedlijn, waarvan het 350-jarig bestaan dit jaar gevierd wordt. Het Dubbele Wierickepad is een van de weinige onverharde paden in de regio. Het pad is een wezenlijke verbinding tussen het Wiericken en het Reeuwijkse Plassengebied en de Hollandse IJssel, en daarmee een essentieel onderdeel van het Zuid-Hollandse en het Utrechtse wandelroutenetwerk.

Vanwege het grote recreatieve belang adviseerde de Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie in 2018 aan ProRail de overweg alleen af te sluiten als er een ongelijkvloerse kruising voor in de plaats kwam. Aanvankelijk werd er gewerkt aan de alternatieve mogelijkheden van een pontje door een duiker, en een wandeltraverse. Men stuitte echter op technische problemen en de kosten werden door ProRail niet proportioneel geacht.

In mei 2021 besluit de slecht geïnformeerde gemeenteraad in het kader van de Driepartijenovereenkomst de overweg aan de openbaarheid te onttrekken. De sluiting was een voorwaarde voor het project 'De intercity in de brede spits', waarvoor in ruil er vaker gestopt zou worden op station Bodegraven.

De gemeenteraad stelde TeVoet, vereniging van wandelaars in bezwaar tegen het onttrekkingsbesluit in het gelijk op basis van het positieve advies van de Commissie Bezwaarschriften.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 12 december 2021 werd de overweg afgesloten. Een essentiële schakel in het wandelnetwerk verdween (zie afbeelding 12). Door de sluiting werd Nieuwerbrug, met een wijk in aanbouw grenzend aan het spoor, voor wandelaars van het buitengebied afgesloten. Voor de inwoners is de mogelijkheid voor een ommetje

verdwenen. Er zijn geen geschikte alternatieven in verband met maaswijdte en veiligheid: aan de noordzijde stroomt de Oude Rijn met parallel daaraan de N458. De oostelijke omlooproute is 3.3 km, de westelijke 4.5 km lang. Beide over grotendeels onaantrekkelijke en deels onveilige wegen.

De gemeenteraad besluit in januari 2022 unaniem om de onttrekking aan de openbaarheid terug te draaien. De wethouder gaat vervolgens het gesprek met ProRail opnieuw aan. In samenwerking met het waterschap komt men tot de oplossing om de duiker droog te leggen. Na de onderdoorgang moet dan 100 meter over een kade parallel aan het spoor teruggelopen worden naar de Dubbele Wiericke. Helaas weigert op dit moment de Gasunie haar medewerking voor die 100 meter, omdat er onder de kade een gasleiding loopt.



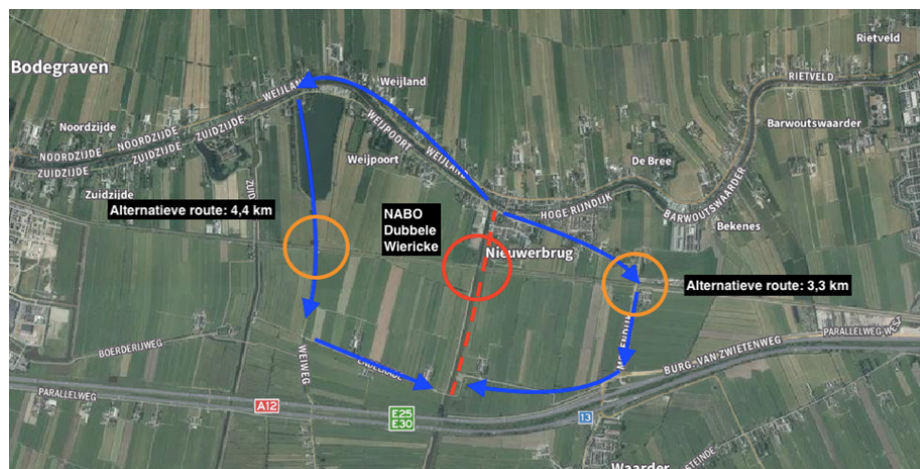
Afbeelding 9: NABO Dubbele Wiericke, gezien vanaf het noordelijke pad.



Afbeelding 10: huidige situatie met klaphek en afsluitingsbord.



Afbeelding 11: duiker onder het spoor. Foto door Matthijs Warnaar, Omroep BR6.



Afbeelding 12: overzichtkaart met alternatieve wandelroutes via de AHOB Weiweg ten westen, en de ADOB Molendijk ten oosten van de Dubbele Wiericke. De rode stippellijn geeft de route aan die verloren gaat.

Bijlage 2: overzicht nog niet aangepakte NABO's met recreatief belang

| NABO | Provincie | Gemeente | Plaatsnaam | Straatnaam bij ProRail | (Beoogde) maatregel ProRail | Uitgevoerd | Stand van zaken (O.b.v. informatie van ProRail aan adviesgroep) |
|---------------|------------|------------|------------|-------------------------------|---|------------|--|
| 210 / 020.277 | GELDERLAND | BERKELLAND | RUURLO | LOORSTEEG | Ongelijkvloers of AHOB | nee | Overleg met gemeente over ongelijkvloers of AHOB loopt. |
| 210 / 024.974 | GELDERLAND | BERKELLAND | RUURLO | REURINKWEG | Opheffen | nee | Inzet ProRail is opheffen. Vanuit recreatief belang akkoord, mits oplossing voor Loorsteeg |
| 034 / 006.290 | GELDERLAND | RHEDEN | RHEDEN | LENTSESTEEG | Ongelijkvloers | nee | Gebiedsaanpak NABO's gemeente Rheden, proces loopt, stand van zaken overleg ProRail - gemeente niet bekend |
| 034 / 010.925 | GELDERLAND | RHEDEN | RHEDEN | MIDDACHTENALLEE | AHOB | nee | idem |
| 034 / 011.395 | GELDERLAND | RHEDEN | DE STEEG | MIDDENWEG | Opheffen | nee | idem |
| 034 / 011.968 | GELDERLAND | RHEDEN | ELLECOM | KERKHOF | Opheffen | nee | idem |
| 034 / 012.174 | GELDERLAND | RHEDEN | ELLECOM | JEUGLAND | Ongelijkvloers | nee | idem |
| 034 / 013.030 | GELDERLAND | RHEDEN | RHEDEN | HOFSTETTEN | AHOB | nee | idem |
| 023 / 006.470 | GELDERLAND | VOORST | TEUGE | BOLKHORSTWEG | Opheffen | nee | Overweg zal worden opgeheven met medewerking van gemeente in het kader van totaalplan waarbij meerdere (ook bewaakte) overwegen zijn betrokken. |
| 210 / 008.337 | GELDERLAND | ZUTPHEN | WARNSVELD | RIETGERWEG | In onderzoek, optie = AHOB | nee | Optie ProRail is AHOB, maar gemeente heeft geen middelen. Mogelijke optie is 100% financiering door rijk |
| 201 / 027.155 | GRONINGEN | EEMSDDELTA | LOPPERSUM | WEG NR.14 ZUIDERLOPSTERWEG | Opheffen met alternatieve wandelroute naar nieuwe tunnel Gerichtweg | nee | Onderdeel van gebiedsplan, waarbij deze NABO wordt opgeheven met een nieuwe verbinding naar aan te leggen wandeltunnel bij Gerichtweg. Na bewonersactie en raadsbesluit is ongelijkvloerse oplossing niet uitgesloten. Toezegging medewerking van ProRail, maar die financieren niet. want geïnvesteerd in andere overwegen. |

| | | | | | | | |
|---------------|---------------|----------------|-------------|-----------------------------------|--|--------------|--|
| 217 / 049.057 | NOORD-HOLLAND | ENKHUIZEN | ENKHUIZEN | OMGELEGDE BURG WAL | Ongelijkvloers | nee | Raadsbesluit in 2018 om middelen beschikbaar te stellen voor co-financiering oplossing via nabijgelegen spoorbrug. Eind 2021 raamt ProRail de kosten veel hoger. College BenW overweegt nu opheffen met aanleg alternatieve wandelroute aan een zijde van het spoor. |
| 085 / 023.224 | NOORD-HOLLAND | HEEMSTED E | HEEMSTED E | LAAN VAN LEIDUIN | Ongelijkvloers | nee | Al langer lopende gesprekken over wandeltunnel verlopen positief |
| 018 / 047.922 | OVERIJSSSEL | DEVENTER | DIEPENVEEN | PARTICULIERE OVERWEG | Opheffen, alternatieve wandelroute naar overweg Sallandsweg (bestaande AHOB) | nee | ZIE CASUS |
| 031 / 023.453 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | MARKELO | KOOIDIIK | Wandelbrug | nee | Begin 2022 is de realisatie-overeenkomst gesloten voor hele set aan NABO's in Hof van Twente |
| 031 / 027.269 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | MARKELO | HEZIKER-VLIERWEG | Ongelijkvloers | nee | idem |
| 031 / 029.130 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | GOOR | DE REGGE | opheffen alternatieve route | nee | idem |
| 031 / 029.472 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | GOOR | HEIJINKSWEG | Ongelijkvloers | nee | idem |
| 031 / 030.305 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | GOOR | ZOMPE PAD | opheffen alternatieve route via perron naar AHOB | nee | idem |
| 031 / 032.135 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | GOOR | WACHTPOSTDIJK | opheffen alternatieve route | nee | idem |
| 031 / 032.580 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | GOOR | GRENSWEG | AHOB | nee | idem |
| 031 / 033.206 | OVERIJSSSEL | HOF VAN TWENTE | AMBT DELDEN | KEIZERSTEEG | Opheffen, alternatieve route | nee | idem |
| 091 / 006.293 | UTRECHT | SOEST | SOEST | DE GOUDEN PLOEG | onderzoek | nee | Oplossing ongelijkvloers of AHOB gewenst, maar financiering door gemeente is probleem, ZIE CASUS |
| 102 / 004.788 | ZUID-HOLLAND | BODEGRAVEN | BODEGRAVEN | OPENBAAR VOETPAD DUBBELE WIERICKE | Opheffen, alternatieve route | gedeeltelijk | Opgeheven november 2021, maar gemeente heeft de NABO nog niet aan de openbaarheid onttrokken na toegekend bezwaar en zoekt oplossing. ZIE CASUS |