



# Als een ommetje een omweg wordt



**Project "Recreatie & Overwegen"**  
**Amersfoort 2006**  
[www.recreatie-overwegen.nl](http://www.recreatie-overwegen.nl)

# INHOUD

# INLEIDING



2	<b>Inleiding</b>
3	<b>Introductie</b>
3	<b>'Kleine infrastructuur', iedereen gebruikt het</b>
4	<b>Tegen de 'verhokking'</b>
4	<b>Handreiking</b>
5	<b>Afsluiten overwegen leidt tot meer autoverkeer</b>
5	<b>Mobiliteitsbeleid</b>
6	<b>Basiskwaliteit</b>
6	<b>Eén overweg is geen overweg...</b>
7	<b>Is géén overweg de beste overweg?</b>
8	<b>De ene overweg is de andere niet</b>
8	<b>Veiligheid, wat mag het kosten?</b>
9	<b>Maatwerk is noodzakelijk</b>
10	<b>Politieke discussies</b>
10	<b>Perspectieven</b>
11	<b>Kerncijfers</b>
12	<b>Colofon</b>

Sinds 1980 zijn 1350 gelijkvloerse spoorwegovergangen verdwenen. Dat is het gevolg van de uitbouw van spoorwegen, de nieuwbouw van de HSL en de Betuweroute en niet in het minst van de uitvoering van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen.

Daardoor verliezen kleinschalige wandel-, fiets- en ruiterspaden een belangrijk deel van hun functie. De bereikbaarheid van bossen, velden en natuur wordt zienderogen minder. Miljoenen Nederlanders merken de gevolgen daarvan. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en spoorwegbeheerder ProRail streven voor de periode tussen 2005 en 2010 naar verdere sanering. Zo staan nóg eens honderden kruisingen op de nominatie om te verdwijnen. Tot overmaat van ramp verdwijnen er ook kruisingen in provinciale wegen en bouwen kleine en middelgrote gemeenten steeds vaker rondwegen. Het resultaat is dat wandelaars, fietsers en ruiters regelmatig 'doodlopen' op spoorlijnen en auto-wegen. Ze kunnen geen kant meer op.

Dat de gelijkvloerse overwegen verdwijnen is op zichzelf nog niet erg, mits voldoende andere kruisingsmogelijkheden overblijven. Maar als er al geld is voor een tunnel, dan is het er meestal maar één, terwijl meerdere overwegen verdwijnen. De afstand tussen de overblijvende kruisingen wordt op deze manier steeds groter, waardoor de gebruikswaarde van de 'kleine infrastructuur' verslechtert. Wandelaars, fietsers en ruiters raken zo aangewezen op oersaai parallelwegen langs wegen en spoorlijnen, op zoek naar een manier om aan de andere kant van de spoorlijn of de autoweg te komen. Het wandelen in de natuur of een blokje om vanuit de woonwijk, wordt er niet leuker op. Soms blijft de wandelaar zelfs 'gevangen' tussen hoofdwe-gen en spoorlijnen.



# Als een ommetje een omweg wordt

## Introductie

Overall in Nederland worden plannen uitgevoerd om spoorwegen veiliger te maken. Dit vindt plaats via opheffing van overwegen, aanleg van tunnels en viaducten en door overwegen beter te beveiligen. Het aantal spoorwegkruisingen neemt af, vooral in het landelijk gebied. Dit leidt tot reacties van gebruikers, met name wandelaars, fietsers en ruiters.

Om de problematiek in kaart te brengen hebben de landelijke belangenorganisaties het project "Recreatie & Overwegen" uitgevoerd.

Met deze brochure willen we wijzen op de noodzaak van integrale, gebiedsgerichte planvorming als basis voor het nemen van proportionele en locatiespecifieke maatregelen bij overwegsaneringen. Kortom: het leveren van maatwerk. Essentieel vinden we dat er voor het langzame verkeer een visie wordt gevormd die leidt tot behoud en ontwikkeling van samenhangende netwerken van verkeersluwe wegen en paden.

Met deze brochure willen de organisaties bekendheid geven aan de resultaten van het project "Recreatie & Overwegen". Deze zijn vrij beschikbaar op [www.recreatieenoverwegen.nl](http://www.recreatieenoverwegen.nl).



"De beschikbaarheid van bereikbare en toegankelijke 'groene' en 'blauwe' recreatievoorzieningen in en rond de (grote) steden houdt geen gelijke tred met de vergaande verstedelijking van de laatste jaren". (...)

"Het aanwezige groen voldoet bovendien dikwijls niet aan de huidige kwaliteitseisen. Het is versnipperd door barrières, zoals spoorwegen en (snel)wegen en de aantrekkelijke vormgeving van verschillende stadsparken en monumentale lanen is aangetast. Tevens zijn er onvoldoende verbindingen tussen het groen in de stad en het buitengebied en is het buitengebied zelf matig toegankelijk voor recreatief gebruik."

*Nota Ruimte (2004)*

## 'Kleine infrastructuur' iedereen gebruikt het

Wat verstaan we eigenlijk onder 'kleine infrastructuur'? Hebben we het over recreatieve wandel-, fiets- en ruitersporen? Gaat het om wandelroutes voor een beperkt aantal liefhebbers? Of over rustige boerenpaden en landweggetjes op het platteland? In feite bedoelen we ze allemaal. We hebben het over complete netwerken van verkeersluwe paden en wegen, waarvan de samenhang nu in snel tempo wordt aangetast. Dit netwerk is een wezenlijk onderdeel van de nationale infrastructuur. Deze bestaat verder uit de bekende slagaders zoals spoorlijnen en auto(snel)wegen. Maar de mens heeft óók behoefte om zich te bewegen op wegen en paden zonder geraas in zijn oren. Mensen hebben in ons overvolle land in toenemende mate behoefte aan een omgeving waar ze weer méns kunnen zijn en kunnen recreëren. Die wegen kun je recreatief noemen, maar het is ook belangrijk om te beseffen dat duizenden mensen over deze verbindingen veilig naar school of hun werk gaan. Daarom is het onjuist om hier te spreken over recreatieve infrastructuur; het gaat om de verkeersluwe wegen en paden voor het langzame verkeer, de haarvaten van ons wegenet, kortom: de kleine infrastructuur.

Zonder haarvaten is er geen goede bloedsomloop, worden belangrijke gebieden onbereikbaar en sterven ze zelfs een langzame dood. Dat is te illustreren met cijfers: 98 procent van de Nederlandse bevolking maakt regelmatig gebruik van de haarvaten van de infrastructuur. Dat kan dus voor woonwerkverkeer zijn, maar ook voor ommetjes en dagtochten op de fiets of wandelend. Wandelen en fietsen scoren hoog in de top tien van de vrijetijdsactiviteiten van de Nederlander. In het landelijk gebied neemt bovendien de ruitersport de laatste jaren een hoge



Renkumseweg, Ede. Voor en na ombouw van knipperlichtbeveiliging naar mini-ahob.



Een recreatieve infrastructuur: een netwerk van verkeersluwe wegen en paden voor het langzame verkeer; een landsdekkend netwerk met van plaats tot plaats optredende verdichtingen.

vlucht en vormt ze bovendien een steeds belangrijkere economische pijler.

### Tegen de 'verhokking'

"Recreatie & Overwegen" is een initiatief dat waarschuwt tegen de toemende 'verhokking' van ons land en

pleit voor bescherming en versterking van het fijnmazige netwerk van kleine wegen en paden. De koepelorganisaties van wandelaars, fietsers en ruiters onderstrepen het belang van die fijnmazige verbindingen. De initiatiefnemers hebben daarvoor samenwerking gezocht met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en met de spoorwegbeheerder ProRail.

### Handreiking

Om dit sluipende, maar versnellende proces te stoppen, hebben de Stichting Wandelplatform-LAW, de Stichting Landelijk Fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie de handen ineen geslagen in het project "Recreatie & Overwegen". Samen publiceerden zij de *Handreiking voor belangenbehartiging en besluitvorming bij overwegsaneringen*. Deze brochure informeert over die *Handreiking*.

De bedoeling is om alle betrokkenen te doordringen van de ongewenste effecten van de overwegsaneringen, en bij te dragen aan het ontlopen van die nadelen.

## Iedereen doet het

Onderzoek laat zien dat bijna iedereen (98% van de bevolking) ommetjes en dagtochten maakt. Het project "Recreatie & Overwegen" richt zich vooral op wandelaar, fietser en ruiter/ menner als gebruikers van wegen en paden. Deze activiteiten hebben een groot draagvlak onder de bevolking. Achter wandelen, fietsen en paardensport gaat een verscheidenheid aan activiteiten schuil zoals hiernaast is te zien. Op onze website [www.recreatie-overwegen.nl](http://www.recreatie-overwegen.nl) staan meer gegevens over deze en volgende aspecten.

### lopen

- Even hond uitlaten
- Met kind eendjes voeren
- Ommetje maken
- Frisse neus halen
- Joggen, trimmen
- Training voor wedstrijden
- Wandeling maken
- Dag gaan lopen, soms

### fietsen

- Even de hond uitlaten
- Ommetje maken
- Frisse neus halen
- Middagje fietsen
- Trimmen met racefiets
- Terreinrijden met ATB
- Per fiets naar recreatieve bestemming

### paardensport

- Buitenrit ruiter
- Buitenrit met paard en wagen
- Recreatief trainingsrondje
- Training wedstrijd-sporter
- Dagtocht ruiter
- Dagtocht menner
- Meerdaagse vakantie ruiter
- Meerdaagse vakantie menner

*Diversiteit aan recreatie-activiteiten: grote verschillen in frequentie, benodigde tijd, snelheid en afgelegde afstanden.*

# Als een ommetje een omweg wordt

## Afsluiten overwegen leidt tot meer autoverkeer

In snel tempo dreigen aantal en ernst van de barrières in onze omgeving toe te nemen. Discussies over het voortbestaan van spoorwegkruisingen maken deel uit van het veel grotere probleem van de versnippering van onze leefruimte door grootschalige infrastructuur. Opheffing van overwegen heeft gevolgen. Het leidt tot barrièrevorming en noodzaken tot omlopen, -fietsen of -rijden. De ernst en omvang daarvan hangt samen met de snelheid van de gebruiker, de maaswijdte van de spoorwegkruisingen, de plek waar de barrière ontstaat en de nog voorhanden alternatieven. Wandelaars zijn de meest kwetsbare groep. We moeten ons hierbij realiseren dat het niet alleen gaat om de fysieke aanwezigheid van één spoorwegovergang maar om de samenhang met twee of meer kruisingen die aantrekkelijke en veilige ommetjes mogelijk maken.

Interval kruisingen	Schatting tijdsduur omweg in minuten			
	Aantal meters	lopend (4 km per uur)	paardrijdend (7,5 km per uur)	fietsend (12 km per uur)
500	7,5	4	2,5	0,5
1.000	15	8	5	1
2.000	30	16	10	2
4.000	60	32	20	4

Bij het opheffen van verbindingen kan de auto het gemakkelijkst omrijden en is de wandelaar het meest kwetsbaar.



Fietspad Ruurlo - Lichtenvoorde



Dezelfde overweg, nu opgeheven

Behalve bijdragen aan meer bewustwording, wijzen de koepelorganisaties op alternatieven voor het opheffen van overwegen en hebben ze de recreatief-toeristische belangen van alle overwegen in het land in kaart gebracht. Het doel is bij te dragen aan evenwichtiger beleid. In de *Handreiking* maken de drie organisaties hun expertise toegankelijk voor de overheden die verantwoordelijk zijn voor de overweganeringen. Verder willen de koepelorganisaties met hun kennis graag actief betrokken worden bij de besluitvormingsprocessen.

## Mobiliteitsbeleid

Er is nog een reden om zuinig om te springen met deze 'kleine infrastructuur'. Stimulering van woon-werkverkeer met de fiets is al jaren onderdeel van mobiliteitsplannen van rijk, provincies en gemeenten. Vooral op afstanden tot circa 10 kilometer wordt de fiets gezien als een serieus alternatief voor auto en openbaar vervoer.



Het doen van boodschappen en het naar school brengen van kinderen gaat vaak te voet of met de fiets. Zonder de kleine verkeersluwe infrastructuur verliest de fiets een deel van zijn aantrekkingskracht als vervoermiddel.

Voetgangers, fietsers en ruiters ervaren de nadelen van barrières intensief. Een verdwenen overweg kan al gauw een omweg van enkele kilometers betekenen. Voor een automobilist is dat een kleinigheid maar voor een voetganger betekent dat een half uur omlopen. Voor een fietser kan zo'n omweg net het verschil maken om ook voor de auto te gaan kiezen. Voor de ruiter-

sport kan dat het verlies betekenen van een mogelijkheid om buiten te rijden.

### **Basiskwaliteit**

Zoals voor de spoorwegen en het hoofdwegennet basiskwaliteiten zijn vastgesteld voor beschikbaarheid van infrastructuur en doorstroming, zo hebben de koepelorganisaties ook basiskwaliteiten benoemd voor het fijnmazige netwerk van wegen en paden. Deze zijn vastgelegd in de *Handreiking*. De overheden zouden die als uitgangspunt moeten nemen bij hun besluitvorming.

### **Eén overweg is geen overweg...**

Kruisingen worden belangrijker naarmate er minder van zijn. Een voorbeeld: tussen de stedelijke bebouwing en een natuurgebied ligt een belangrijke spoorlijn en de woongebieden worden met de achterliggende natuur verbonden door middel van vier of vijf overwegen. De bewoners kunnen naar hartelust kiezen welk rondje ze op zondagmiddag maken; elke week een ander desnoods. Als er nog maar twee spoorwegovergangen overblijven verdwijnt de keuzevrijheid voor de gebruiker.



## Als een ommetje een omweg wordt

### Mogelijke neveneffecten

- minder spoorwegkruisingen, dus vergroting van onderlinge afstanden
- barrières voor langzaam verkeer
- verhoging verkeersintensiteit op overblijvende kruisingen
- samenbrengen van langzaam en snel verkeer op overblijvende kruisingen en hun toevoerwegen
- schaalvergroting van spoorwegkruisingen
- beperking zoneringsmogelijkheden rurale wegennet
- verlies doorgaande, verkeersluwe wegen en paden
- beperking routekeuze langzaam verkeer

Ongewijzigd beleid leidt tot verhoging en kwaliteitsverlies van de leefruimte.



Ongelijkvloerse kruising, onaantrekkelijk voor recreanten



Het rondje is immers al bepaald. Als vervolgens wordt besloten ook de een na laatste overweg te sluiten zonder dat er een ongelijkvloerse kruising voor terugkomt, dan is het afgelopen met het blokje-om. Veel bewoners zullen dan een eind langs de spoorlijn moeten lopen om bij die ene overgebleven passage te kunnen komen. Het gevolg: gebruikers haken af, pakken de auto en gaan ergens anders wandelen. De natuur achter de spoorlijn is haast onbereikbaar geworden voor de mensen die er wonen. Ze kunnen er alleen nog maar naar kijken. Zo raken complete woonomgevingen afgesneden van hun 'uitloopgebieden'. De *Handreiking* laat dit duidelijk zien, ook in voorbeelden.

### Is géén overweg de beste overweg?

Namens de Nederlandse overheid beheert ProRail een spoorwegnet van

ongeveer 3500 kilometer lengte, inclusief bijbehorende overwegen, bruggen, viaducten en tunnels. Iets minder dan 2000 kilometer van dit spoorwegnet is aan te duiden als het hoofdnet met druk treinverkeer. Met het oog op het verbeteren van de spoorweg- en verkeersveiligheid is ProRail belast met de uitvoering van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen. Dat programma is opgesteld met de ambitie om het aantal ongevallen op overwegen in tien jaar te halveren. Vrij vertaald behelst het programma: 'de beste overweg is géén overweg'. Dat principe heeft ProRail tot voor kort veelvuldig gehanteerd. Het is een duidelijk uitgangspunt voor wie streeft naar een maximale veiligheid op en rond de spoorweginfrastructuur.

De koepelorganisaties zijn óók voor het veiliger maken van overwegen, maar hameren daarnaast op een zorgvuldige belangenafweging en op het beperken

van negatieve neveneffecten van het afsluiten van kruisingen, die de bereikbaarheid en toegankelijkheid van onze omgeving bedreigen. Van die zorgvuldige afweging is begin 2006 nog onvoldoende sprake. Overwegen worden opgeheven, zonder veel oog voor andere belangen dan spoorwegveiligheid. Behalve het veiligheidsvraagstuk lijkt bij de besluitvorming om overwegen te schrappen ook de kwetsbaarheid van het spoorvervoer mee te spelen. Een vermindering van het aantal overwegen betekent vermoedelijk minder storingen. Dat is met het oog op de punctualiteit van de dienstregeling natuurlijk een actueel onderwerp.



*Mini-ahob: net als nevenstaande voorbeelden is dit Zigzag-hek een voor recreanten positieve oplossing.*

## De ene overweg is de andere niet

Maatwerk is nodig om te voorkomen dat alle spoorlijnen over één kam worden geschoren. Is het nodig om de overwegen in de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren – twee treinen per uur – op dezelfde manier te behandelen als de viersporige lijn Utrecht-Amsterdam, waar het aantal treinen meer dan het tienvoudige bedraagt? Dat lijkt een al te rigide aanpak. Toch gebeurt dat nu. Met behulp van de gegevens in de Handreiking wordt gebiedsgerichte afweging en het leveren van maatwerk mogelijk. Daarbij streven de koepelorganisaties van wandelaars, fietsers en ruiters naar een integrale afweging tussen de belangen van recreatie, landschap, doorstroming van het verkeer en veiligheid. De maatregelen dienen te worden beoordeeld op proportionaliteit én doelmatigheid.

## Veiligheid, wat mag het kosten?

Hoe veilig moet het zijn, hoe veilig kan het worden? En hoeveel mag dat dan kosten? De koepelorganisaties stellen vast dat ProRail en het ministerie van





## Als een ommetje een omweg wordt



Zoneringsmaatregel, alleen langzaam verkeer

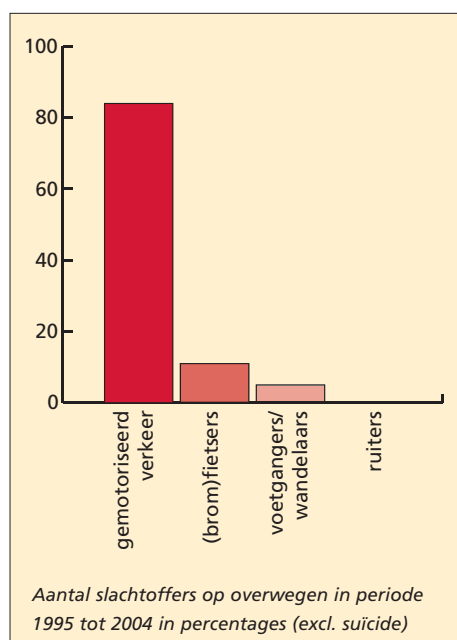


'Brug', maakt gebruik van viaduct over watergang



Tunnel alleen voor fietsers

Verkeer en Waterstaat hun beleidsdoelstellingen eigenlijk al hebben gehaald. In de Kadernota Railveiligheid staat dat het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 moet zijn gehalveerd ten opzichte van het peiljaar 1985. Die halvering was in 2005 een feit als gevolg van de vervanging van automatische knipperlichtinstallaties door mini-overwegbomen (mini-ahobs). Het ministerie wil de kans op ongelukken nu nog verder terugdringen met risico-uitsluitende maatregelen.



Proportionaliteit en doelmatigheid zijn geen populaire begrippen als het gaat om mensenlevens. Toch kan het verhelderend zijn om naar de cijfers te kijken. Op de nu nog overgebleven 2700 gelijkvloerse spoorwegkruisingen zijn jaarlijks minder dan 25 dodelijke slachtoffers te betreuren. Een veelvoud daarvan verongelukt jaarlijks bij huishoudelijke ongelukken, in het wegverkeer – 900 tot 1000 per jaar – of als gevolg van slechte leefgewoonten.

Bij het maken van de veiligheidsanalyses op het Nederlandse spoorwegennet dringt zich de vergelijking op met een topatleet. Hoe hoger zijn niveau, hoe meer hij zal moeten investeren om nóg beter te worden, laat staan om records te breken. Het streven naar 100 procent veiligheid is loffelijk, maar een illusie.

Het Nederlandse spoorwegennet is al zeer veilig. Het streven naar verdere verbeteringen is terecht, maar vraagt ook een zorgvuldige afweging van financiële en maatschappelijke kosten en baten.

### Maatwerk is noodzakelijk

ProRail beschouwt iedere gebruiker als een risicofactor. Denk niet dat alleen maar voetgangers, fietsers en ruiters verongelukken op spoorwegovergangen. In tegendeel: ruiters zijn al helemaal niet in de statistieken terug te vinden. Uit de handreiking blijkt dat de kans op ongelukken verschilt per plaats, soort overweg en type gebruiker.

Ongevals-historie van overwegen	% met ongeval in periode 1995 - 2004	% zonder ongeval in periode 1995 -2004	totaal aantal overwegen abs. = 100 %
overwegen in exploitatie	20	80	2.195
overwegen opgeheven in periode 2001-2005	18	82	360

In de afgelopen dertig jaar blijkt dat bij ongeveer driekwart van alle dodelijke ongevallen op overwegen automobilisten betrokken zijn. Voetgangers (5 procent) en (brom)fietsers (11 procent) vormen een minderheid. Juist heel weinig ongelukken gebeuren met wandelaars en fietsers. Ruiters zijn in de statistieken al helemaal niet te vinden. Volgens de koepelorganisaties is er dan ook geen reden om over te gaan tot

“Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zoveel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennis overdracht.”

*Nota Mobiliteit (2005)*

algehele opheffing van kleine gelijkvloerse overwegen. Het is mogelijk de kleine overwegen te beveiligen met mini-ahobs en door ze eventueel toegankelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer. Dan wordt hetzelfde doel bereikt, zonder de vervelende bijwerking van afgesneden haarvaten in de infrastructuur.

In de *Handreiking* komen ongelukken in relatie tot type overweg, spoorlijn en genomen saneringsmaatregelen uitvoerig aan de orde. Het afsluiten van kleine overwegen voor gemotoriseerd verkeer voorkomt dat snel- en langzaam verkeer meer en meer worden gemengd op smalle buitenwegen. Ook dat heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid.



Het afsluiten van overwegen vereist een genuanceerde en afgewogen kijk op veiligheid. Maatwerk is noodzaak.

## Politieke discussies

De Tweede Kamer heeft sinds 2003 geregeld kritische vragen gesteld over de sterke beperking van het aantal gelijkvloerse spoorwegkruisingen. Het motto ‘de beste overweg is géén overweg’ wordt daarom officieel niet meer gehanteerd. Politiek Den Haag kijkt steeds kritischer naar het opheffen van gelijkvloerse kruisingen en is steeds gevoeliger voor een evenwichtige belangenafweging, waarbij veiligheids-effect, landschapskwaliteit en het haarvatensysteem van de nationale infrastructuur een gelijkwaardige rol krijgen. In de politieke discussies spelen begrippen als ‘gebiedsgericht’, ‘integraal’, ‘proportioneel’ en ‘doelstellingsgericht’ telkens weer een heel belangrijke rol. De kritische houding van het parlement heeft geleid tot aanpassing van beleidslijnen. De discussie is echter nog niet afgerond. De samenhang en de kwaliteit van onze buitenruimte vraagt om een voortdurende aandacht.

## Perspectieven

Uit de cijfers blijkt juist dat er geen aanleiding is om spoorwegovergangen in het buitengebied domweg te schrappen. De snelle opheffing van veel spoor-

wegovergangen is contraproductief en leidt tot een verschuiving van langzaam verkeer naar zwaardere verkeersaders met veel gemotoriseerd verkeer. Het is onduidelijk welk effect die bundeling en menging heeft op de verkeersveiligheid en hoe die zich verhoudt tot de doelstellingen van het programma ‘Duurzaam Veilig’.

Zeker is wel dat het vervangen van de automatische knipperlichtinstallaties door mini-ahobs een sterke verhoging van de veiligheid teweeg brengt, zo wijzen de cijfers uit. De maatregel leidt dus tot positieve effecten, zonder dat er nadelige neveneffecten voor bereikbaarheid en toegankelijkheid optreden. Hetzelfde geldt voor het afsluiten van gelijkvloerse spoorovergangen voor gemotoriseerd verkeer. Op initiatief van ProRail wordt nu een eenvoudige prefab-tunnel voor fietsers en voetgangers ontwikkeld, die relatief goedkoop in serieproductie kan worden gemaakt en onder spoorlijnen kan worden aangelegd. Het zijn allemaal betaalbare initiatieven die de veiligheid vergroten en bovendien maatwerk mogelijk maken. En als het opheffen van overwegen ondanks deze mogelijkheden toch onvermijdelijk wordt, moet dat gebeuren vanuit een visie op de samenhang en de ontwikkeling van de ‘kleine infrastructuur’. Anders komt de leefbaarheid op de tocht te staan.

# Als een ommetje een omweg wordt

## Kerncijfers

### Stakeholders in overwegenproblematiek

Wandelaars	15 miljoen
Fietsers	11 miljoen
Ruiters	415.000
Menners	7.000

### Kerncijfers spoorwegennet

Lengte spoorwegennet (2005)	ca 2.800 km
Hoofdspoorennet afhankelijk van definitie	1.000 à 2.000 km
Spoorwegovergangen 1981	4.072
Opgeheven overwegen (in 25 jaar)	1.329
Overgebleven spoorwegovergangen (2005)	2.743

### Status spoorwegovergangen 2005

Openbaar	69 %
Particulier met openbare functie	7 %
Overige waaronder particulier	24 %
Beveiligd met overwegbomen	56 %
Beveiligd zonder overwegbomen	8 %
Overige (waaronder onbeveiligd)	36 %
(Zeer) groot belang voor recreatie & toerisme	51 %
Neutraal belang voor recreatie & toerisme	12 %
Onbelangrijk voor recreatie & toerisme	37 %



### Gebruik netwerk langzaam verkeer

Recreatieve wandelingen > 2 uur	130 miljoen
Recreatieve wandelingen van 1-2 uur	190 miljoen
Alledaagse ommetjes < 1 uur (onderzoek Trendbox 2005)	70 % vindt ommetje meest populaire wandeling
Aantal recreatieve fietstochten van > 2 uur	70 miljoen
Aantal recreatieve fietstochten van 1-2 uur	105 miljoen
Aantal fietstochten < 1 uur	Niet gemeten groot aantal

### Vrijtijdsactiviteiten

April 2004-maart 2005 (CVTO)	4,6 miljard
Aandeel van buitenrecreatie daarin	20 %
D.w.z.	5 à 6 activiteiten per inwoner per week
Vrijtijdsactiviteiten binnen eigen gemeenten	40 %
Vrijtijdsactiviteiten binnen straal van 5 km	50 %
Beweging nodig om gezondheid op peil te houden	tenminste 30 minuten per dag matig intensief

### Gemeenten 2005

Totaal aantal	458
Met één of meer spoorwegovergangen waarvan met ingrijpende projecten (kruisingen opheffen of vervangen)	256 = 60% 190 = 74%

# Als een ommetje een omweg wordt

## Colofon

Deze brochure is verschenen als afsluiting van het project "Recreatie & Overwegen". Het project heeft een bestand met gegevens en kaarten opgeleverd over het recreatiebelang van alle overwegen in Nederland. Voor advies en beschikbaarstelling van gegevens gelieve contact op te nemen met het projectsecretariaat.

Het project is het resultaat van de samenwerking van de onder het colofon vermelde organisaties. Het is gefinancierd door de ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Verkeer en Waterstaat en ProRail. In de begeleidingscommissie waren deze organisaties vertegenwoordigd evenals de in het project samenwerkende organisaties en de Fietsersbond.

De tekst van de brochure is geschreven door Jos Steehouder van QUA TEKST, de vormgeving en productie is verzorgd door PINTA, Utrecht. De omslagfoto is van Eveline Kooijman. De overige foto's zijn van Han van der Voet.

Het projectteam heeft geopereerd vanuit de Stichting Wandelplatform-LAW en heeft bestaan uit: Fred Gieltjes, Hans Jonker (honorair medewerkers), Bas Kippers (projectmedewerker) en Han van der Voet (projectleider).

In de begeleidingscommissie hadden verder zitting: Lex van Boetzelaer (ProRail), Kees Kuijken, Jelger Moggree (min. LNV), Henk Dikker Hupkes, Harm Piek (Wandelplatform), Eric Nijland (Fietsplatform), Claudia van Deyck, Lonneke Braun (KNHS), Bernard Ensink, Miriam van Bree (Fietsersbond). Tientallen vrijwilligers van de drie koepelorganisaties hebben in het kader van dit project hun medewerking verleend, met name door waarnemingen en rapportages vanuit het veld.

**Stichting Wandelplatform-LAW**  
(tevens correspondentie-adres project  
"Recreatie & Overwegen")  
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort  
Berkenweg 30, 3818 LB Amersfoort  
Tel. 033-4653660; fax. 033-4654377  
internet: [www.wandelnet.nl](http://www.wandelnet.nl)



**Stichting Landelijk Fietsplatform**  
Adres als Wandelplatform  
Tel. 033-4653656; fax. 033-4654377  
internet: [www.fietsplatform.nl](http://www.fietsplatform.nl)



**Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie**  
Postbus 3040, 3850 CA Ermelo  
De Beek 125, 3852 PL Ermelo  
internet : [www.knhs.nl](http://www.knhs.nl)



*"Het zachte gekling-klang van een spoorwegovergang dwarrelt over. Wie heeft dat bellen toch gecomponeerd? Het dringt door, het waarschuwt, daar is het voor bedoeld en dat doet het goed. Maar schrill is het niet. Het versmelt steeds met het geluid van het landschap (...)"*

*(Joyce Roodnat, NRC Handelsblad 1 januari 2006)*